

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1943

114. AARGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDØR IPSEN



KJØBENHAVN

HOVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1943



35.5
Ti 27

1943

55372

INDHOLDSFORTEGNELSE
ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE

<i>Artilleri.</i>	Pag.
Skibsartilleriets Udvikling i de senere Aar. Af Kaptajnløjtnant S. J. Valentiner	347
<i>Bogannmeldelser.</i>	
Åke Thulstrup: Konsten att översätta och redigera.....	130
Riksförbundet för Sveriges Försvar: »Hemvärnet«.....	373
Steensen, R. Steen: Alverdens Krigsskibe	38
Søfartens Bibliothek: Skibsjournalerne i danske Handelsskibe gennem Tiderne	426
»Vort Flag«.....	253
<i>Camouflage, se Sløring.</i>	
<i>Fra Udlandet. Meddelelser ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.</i>	
Amerika (U. S. A.)	205—254—298—393
England (Storbritannien)	204—249—302—391
Sverige	94—141
Tidsskrift-Forkortelser	96
Oversigt over Skibstabene	45—92
Undervandsbaadskrigen	138
Total Luftkrig.....	94—141
<i>Historie, dansk.</i>	
Det tredje Anholdfund. Af Løjtnant V. Nielsen	111
En samtidig Beretning om Slaget paa Rheden. Ved Louis Bobé	23
Flaadelister omkring Krigsaarene 1644—45. Af Orlogskaptajn P. Holck	483—547
Forhistorien til og Søkampen i Disko Bugt d. 6. Juni 1739. Af Kaptajnløjtnant M. Folkermann	17
»Sejls Regering«. Af Løjtnant C. B. Thostrup	505

	Pag.
Slaget paa Rheden i dansk Historie. Af Kommandørkaptajn H. Bistrup	29
Slaget paa Rheden. Af Redaktør Dalhoff-Nielsen	459
Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Af Kommandørkaptajn F. Kjølens .. 43—86—135—200—244—294—331—386—430—467	509—566
<i>Hæderstegn.</i>	
Holmens Hæderstegn. Af Løjtnant B. Thostrup	145
<i>Kystdefensionen.</i>	
Nogle Bemærkninger vedr. Kystdefensionens Officers-Problemer. Af Kaptajnløjtnant G. Langhorn	49
Kystofficer — endnu en Gang. Af Orlogskaptajn E. Groth	232
<i>Luftvæsen.</i>	
Hvor meget koster et Luftfartøj, dets Udrustning og Bomber i Dag. Af Kaptajnløjtnant Wylich-Muxoll	328
Luftfartøjsarmering. Af Kaptajnløjtnant H. Westenholz	257
Oprettelsen af »Royal Air Force« for 25 Aar siden. Af Kaptajn- løjtnant Zigler	209
<i>Marinens Bibliothek. Ved Kommandørkaptajn H. Bistrup.</i>	
Anskaffelser:	
November—December 1942	89
Januar—Marts 1943	335
April—Juli	511
Tidsskrifts-Index	339—433
<i>Militær — Uddannelse.</i>	
Betragtninger vedr. de engelske Søofficerers Uddannelse. Ved Kaptajnløjtnant B. Rasmussen	219
Kystofficer — endnu engang. Af Orlogskaptajn E. Groth	232
Nogle Betragtninger vedr. Kystdefensionens Officers-Problemer. Af Kaptajnløjtnant G. Langhorn	49
<i>Navigation.</i>	
Nyt om den astronomiske Stedlinie. Ved Kaptajnløjtnant K. H. Sechusen	1

Nekrologer.

Ved Ipsen, P.	
Kontreadmiral Frederik Cold	197
Ved O. P.	
Orlogskaptajn (R.) Andreas Michael Dam	133

Prisspørgsmaal.

Prisspørgsmaal 1943	36
---------------------------	----

Pædagogik.

Militær Pædagogik. Af Orlogskaptajn J. H. Mægaard	12
---	----

Skibbygning.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar. Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen	412—439—471—519
---	-----------------

Sløring.

Nogle Oplysninger vedr. Sløring og dens Anvendelse i Krigen. Af Kommandørkaptajn F. Kjølsten	97
---	----

Sø-Lieutenant-Selskabet.

Sø-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1942—43. Det 158. For- samlingsaar	290
---	-----

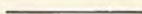
Sø-Rel.

Kollisionsansvar og Chefpligten. Af Orlogskaptajn Rostock- Jensen	299
--	-----

Verdenskrigen.

Duellen i det indiske Ocean mellem »Sydney« og »Emden«. Ved Kaptajnløjtnant B. Rasmussen	63
Søslaget udfor La Plata. Af Orlogskaptajn A. Arendrup	395

	Pag.
<i>Nielsen, V.</i> , Det tredje Anholtfund	111
<i>Petersen, O.</i> , Nekrolog:	
Orlogskaptajn (R.) Andreas Michael Dam	133
<i>Qvistgaard, E.</i> , Boganmeldelse:	
Søfartens Bibliothek: Skibsjournalerne i danske Handels- skibe gennem Tiderne	426
<i>Rasmussen, B.</i> , Betragtninger vedr. de engelske Søofficerers Uddannelse	219
— Duellen i det indiske Ocean mellem »Sydney« og »Emden«	63
<i>Rasmussen, H. J.</i> , Boganmeldelse:	
Åke Thulstrup: Konsten att översätta och redigera	130
<i>Rostock-Jensen, L.</i> , Kollisionsansvar og Chefspligter	299
<i>Seehusen, K.</i> , Nyt om den astronomiske Stedlinie	1
<i>Steensen, R. Steen</i> , Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar	412—439—471—519
Søe-Lieutenant-Selskabet	
Prisspørgsmaal 1943	36
Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1942—43. Det 158. Forsamlingsaar	290
<i>Thostrup, C. B.</i> , Holmens Hæderstegn	145
— »Sejls Regering«	505
<i>Valentiner, S.</i> , Skibsartilleriets Udvikling i de senere Aar	347
<i>Westenholz, H.</i> , Luftfartøjsarmering	257
<i>Zigler, P.</i> , Oprettelsen af »Royal Air Force« for 25 Aar siden	209





Nyt om den astronomiske Stedlinie.

Ved Kaptajnløjtnant K. H. Seehusen.

Beregningen af den astronomiske Stedlinie har gennem den sidste halve Menneskealder gennemgaaet en stærk Udvikling, men Udviklingslinierne har ikke været fjernet ret langt fra hinanden i deres Metodevalg. Fra den nu ganske antikverede Metode, ved hvilken man benyttede en almindelig Logaritmetabel i Forbindelse med forskellige sfæriske Trekantformler, var Overgangen til den berømte Martelli-Tabel: "Short and easy..." meget stor, men siden har de mange fremkomne Stedlinietabeller ikke adskilt sig ret meget fra hinanden; de fleste af dem har benyttet den Metode at dele den nautisk-sfæriske Trekant i to retvinklede ved Hjælp af en Perpendikulær fra en af Vinkelspidserne paa den modstaaende Side. Forskellen mellem Tabellerne er dog efter min Mening saa ringe, at det f. Eks. ikke er Umagen værd for en Navigator, der er godt indekserceret i Martelli, at sætte sig ind i den nu mest anvendte: Ageton's Tabellen H. O. 211, selvom denne maa siges at have visse Fordele.

Der har dog været enkelte, der har gaaet andre Veje. Jeg vil til Eksempel nævne "The Sumner-line of Position" (H. O. 203 og 204) og Ball's Tabeller; Eleverne paa saavel de civile Navigationsskoler som paa Søofficersskolen faar et vist Kendskab til disse to Tabelværker. Begge disse to tager hele Regnearbejdet paa sig og overlader kun en simpel Interpolation til Navigatøren, der skal bruge dem. "The Sumner-line" giver ved Hjælp af en valgt Højde for Himmelleget (hel Grad nærmest den observerede), en Bredde (hel Grad nærmest den gissede) og Himmelleget's Deklination

en Timevinkel og en Azimut. Timevinklen giver sammen med Himmellegemets Timevinkel i Greenwich i Observationsøjeblikket, som man kan finde ved Hjælp af Kronometer aflæsningen i Observationsøjeblikket, en Længde paa den valgte Bredde. Fra dette Punkt afsætter man i Azimuts Retning eller 180° derfra Differencen mellem den valgte Tabelhøjde og den observerede Højde, alt eftersom den valgte eller den observerede Højde er den mindste. Gennem det saaledes fundne Punkt kan man tegne den søgte Stedlinie vinkelret paa Azimut.

Ball Tabellerne giver ikke en Længde, men en Højde svarende til en valgt Bredde, en valgt Længde og Himmellegemets Deklination. Ogsaa denne Tabel kræver kun et Minimum af Regnearbejde, men ingen af de to nævnte synes dog at have slaaet rigtig an hos Navigatørerne, hvad Grunden nu end kan være; maaske ligger noget i Bøgernes uhandelige Format og i det altid irriterende Interpolationsarbejde, maaske ligger ogsaa noget deri, at mange Navigatører — ganske med Urette — anser den astronomiske Del af Navigationen for at være den sværeste og derfor slet ikke har noget imod, at Beregningen af Lighedskurven kræver noget Arbejde, som omgiver hele Sagen med et mystisk Skær af Videnskab og mange Tal.

Af helt nyt paa dette Omraade er der imidlertid to Arbejder, der er fremkommet i Løbet af den senere Tid: Stjernehøjdediagrammerne og den spanske Søofficer Garcia's Tabeller. Af disse to er Stjernehøjdediagrammerne tilstrækkelig omtalt i Søofficersskolens nye Navigationslærebog, men »System Garcia« er, saavidt vides, endnu slet ikke omtalt paa dansk, hvorfor dette Tidsskrift maaske er det rette Forum at introducere den paa. Mine Oplysninger om denne nye Metode stammer fra »Annalen der Hydrographie und Mariti-

men Meteorologie« 4. Hefte 1942, hvor den grundigt behandles (ved H. C. Freiesleben).

Fremgangsmaadens Teori er følgende: Omkring et Himmellegemes Polpunkt (d. v. s. det Punkt, der i det betragtede Øjeblik har Himmellegemet i Zenit) ligger paa Jorden dets Lighedskurver som Lillecirkler, der er koncentriske og har Himmellegemets Højdekom-



Fig. 1.

plement til sfærisk Radius. I Merkatorkortet fremstilles disse Cirkler som krumme Kurver med et jævnt Forløb, og Beregningen af den astronomiske Stedlinie gaar ud paa at finde den af disse Kurver, der svarer til Observationsresultatet; da alle disse Kurver lader sig forudberegne paa Grundlag af Polpunktets Koordinater (Bredden = Himmellegemets Deklination, Længden = Himmellegemets Vinkel T i Greenwich) kunde man godt lave et Tabelværk, der indeholdt tilstrækkelige Argumenter til Tegning af alle disse Kurver. En saadan Tabel vilde imidlertid blive et vældigt Værk, og Garcia gaar nu den Genvej, at han laver en Tabel over visse udvalgte af dette System af Kurver og viser, hvorledes man paa Grundlag af disse er i Stand til at konstruere sig til den, man er paa Jagt efter.

Figur 1 viser et Stykke af et Merkatorkort med

indtegnede Lighedskurver, af hvilke enkelte, nemlig hver sjette, er stærkt optrukne; disse stærkt optrukne er de udvalgte Kurver — »Centralkurverne« — og de svarer til hver hele Grad af Himmellegemets Højde.

Figur 2 viser, hvorledes man kan konstruere en ny Lighedskurve paa Grundlag af en kendt Central-

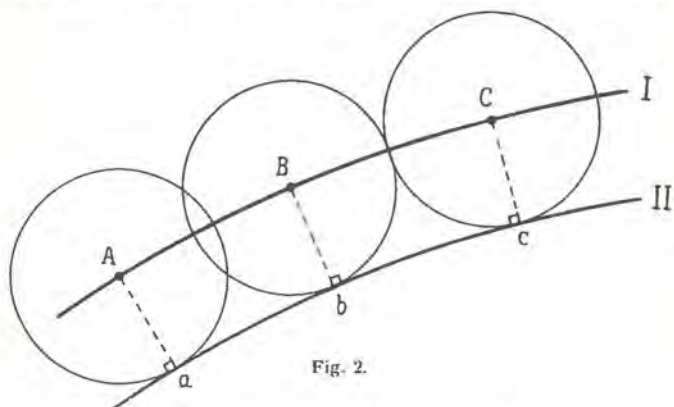


Fig. 2.

kurve. Kurve I er en saadan Centralkurve, der kan tegnes, fordi man af Tabellen kan udtage Koordina-terne til dens Punkter, Kurve II er den søgte Linie-højdekurve, om hvilken vi ved, at den paa Jorden overalt ligger i samme Afstand fra I. Omkring vilkaar-lige Punkter A, B og C paa Kurve I tegnes Cirkler med samme Radius, og den søgte Kurve II er da Indhyllingskurve for disse Cirkler. Dette er en Følge af den meget simple geometriske Sammenhæng, der er mellem Lighedskurverne paa Jorden (koncentriske Cirkler) og Merkatorkortets Konformitet, men medens Afstanden mellem to Kurver paa Jorden er konstant, varierer den i Merkatorkortet med Bredden, fordi dette Kort er »voksende«.

Dette er det teoretiske Grundlag for Garcia's Ta-beller, og disse maa altsaa indeholde Argumenter til

at tegne et Antal Centralkurver for hvert muligt Polpunkt, hvilket igen vil sige for hver Deklination og hver Timevinkel. Disse Centralkurvers enkelte Punkter bestemmes ved en Bredde og en Timevinkel paa denne Bredde, da denne Timevinkel sammenholdt med Himmellegemets Timevinkel i Greenwich, der bestemmes ved Hjælp af en Almanak og en Urvisning paa ganske sædvanlig Maade, giver en Længde. Argumenter i Tabellerne, af hvilke et Udsnit er gengivet paa Figur 4, ses da ogsaa at være følgende: Himmellegemets Højde (paa hel Grad), Bredden φ (ligeledes paa hel Grad) og Himmellegemets Deklination δ ; disse tre Argumenter giver en Timevinkel, der er opgivet som et fir- eller femcifret Tal, af hvilket de to sidste Cifre er Bueminutter, de første er Grader. Timevinklen er efterfulgt af et tocifret Tal, der er trykt med Kursiv, og som betyder Interpolationsværdien i Tiendedele Bueminutter for hvert Minut i Deklinationen.

Fremgangsmaaden ved Tabellens Benyttelse er nu følgende: Tabellen slaas op paa den hele Grad i Højde, der ligger nærmest ved den Højde, der er Resultatet af den foretagne astronomiske Observation. Med en hel Grad i Bredden og Himmellegemets Deklination finder man en Timevinkel, der sammenholdes med Himmellegemets Timevinkel i Greenwich og giver en Længde. Den valgte Bredde og den fundne Længde er et Punkt paa den Centralkurve, der svarer til den valgte Højde, og har man udtaget Længder for to eller tre Bredder, er man i Stand til at konstruere sig til den søgte Stedlinie paa den overfor omtalte Maade, idet man som Radius i Cirklerne benytter lige saa mange Sømil, som Forskellen mellem den valgte Højde og den fundne Højde af Himmellegemet andrager; disse Sømil udtages paa Kortets Breddeskala udfor Punktets Bredde.

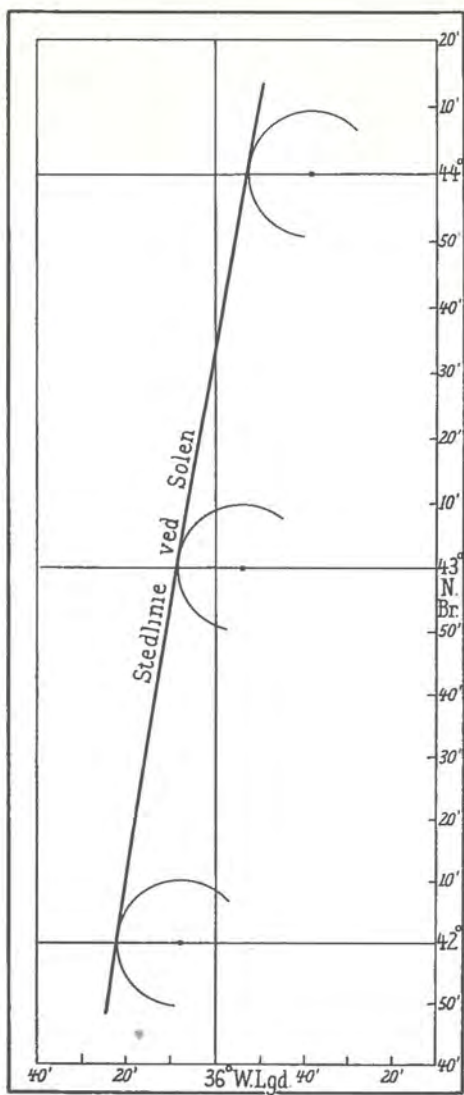


Fig. 3.

Tabellerne er ikke alle ens. Ligesom man tidligere valgte Længden og beregnede Bredden eller valgte Bredden og beregnede den hertil svarende Længde, saaledes ombyttes i Tabellen ogsaa Indgangsargumentet Brede med Tabelværdien Timevinkel, naar Himmelleget har en Azimut, der gør denne Beregningsmaade bedre. Iøvrigt er det en Fordel ved Metoden, at Azimuten ikke er nødvendig for Stedliniens Bestemmelse, og ligeledes er det en Fordel, at man er i Stand til at tegne en Lige højdekurve med Krumning, saafremt det er nødvendigt, da man i saa Fald blot behøver at udtage flere Punkter af Centralkurven; om man skal udtage to eller flere af disse Punkter siger intet i Regnearbejdet. Dette kan især have Interesse paa høje Bredder, altsaa specielt for os i den danske Flaade, der om nogle Aar igen skal til at arbejde i Nordatlanten.

Garcia anslaa sin Tabels Omfang til ca. 500 Sider normalt Bogformat; dette er jo temmelig meget, men det maa sikkert komme af, at han foruden de rent numeriske Tavler, som Figur 4 viser, tillige har grafiske Tavler, hvor man faar samme Resultat, blot uden Interpolation. Man kan finde mange Indvendinger mod denne Metode; en af de væsentligste er efter min Mening, at det for at sammenholde to eller flere Stedlinier fundne efter Garcia's Tabeller, er nødvendigt først at tegne dem for derefter af flytte dem geometrisk — altsaa den samme Indvending, som kan rejses mod Stedlinier fundne efter alle andre kendte Metoder undtagen Højdemetoden, hvor man arbejder ud fra den gissede Bestikplads, saaledes som man gør det i H. O. 211. Men Metoden fordrer kun et Minimum af Regnearbejde og er principielt forskellig fra de allerede kendte, og det er derfor, jeg har tilladt mig at fremsætte den i denne Artikel. Endvidere kan det indvendes, at Tabellens Typografi er noget uoverskuelig. Ta-

bellen skriver saaledes $69^{\circ} 20'$ som 6920, og den skriver $0,9'$ som 09; dette synes ialtfald ved første Benyttelse upraktisk, men ved hyppig Brug af Tabellen vænner man sig maaske til det.

Metoden, som Garcia bringer frem her, er jo blot en geometrisk Udformning af de kendte Kvadratrods-formler eller af Martelli's "Improved method of finding apparent time at ship", men netop denne geometriske Opbygning gør den tiltalende, især i den Udformning, hvor Tabellernes numeriske Form er ombyttet med en grafisk Skala uden Interpolation. Een Fordel frembyder den fremfor Martelli-Tabellerne derved, at den ikke alene »vælger Bredder«, men ogsaa »vælger Længder«, saaledes at den undgaar Martellis Dødvinkel omkring Himmellegemernes Kulmination (ligesom den ogsaa undgaar H. O. 211's Dødvinkel omkring 6-Timemecirklen).

Tabellerne kan anvendes saavel til Løsning af Spørgsmaal vedrørende Storcirklen som til Behandling af Radiopejlingens Ligeazimutkurve, men i ingen af disse Henseender synes den at frembyde særlige Fordele. At den kan benyttes ogsaa til disse Ting kommer deraf, at dens Funktion blot er Løsning af sfæriske Trekanter bestemt ved tre Stykker; ogsaa den geometriske Udførelse kan bruges i disse Tilfælde, da det er Trekantløsningerne, der omsættes i Kortet i Systemer af Kurver, der forløber i Henhold til hver sin særlige Lov: Ligeahøjdekurver, Ligeazimutkurver og Storcirkler.

Som forklarende Illustration til den ovenstaaende Udvikling skal anføres et Eksempel paa Tabellens Brug ved Løsning af en Stedlinieopgave ved Solen. Eksemplet er valgt saaledes, at det falder indenfor de Rammer, der er angivet ved det afbildede Udsnit af Tabellen paa Fig. 4.

Den 7. September 1942 Kl. 09^h 48^m 15^s GMT
 maales paa gisset Plads $\left\{ \begin{array}{l} 43^{\circ} 12' \text{ N Br.} \\ 35^{\circ} 55' \text{ W Lgd.} \end{array} \right\}$ Højden af
 Solens Underrand til 19° 40' fra en Øjehøjde paa 7 m.

Obs. Højde	19° 40',0	Tv i Grw. 0800	300° 26',8
Højderrettelse	$\left\{ \begin{array}{l} \div 04',7 \\ + 13',5 \\ \div 00',1 \end{array} \right.$	1 ^h 48 ^m 15 ^s	<u>27° 03',8</u>
		Tv Grw. i Obs.øjbl.	<u>327° 30',6</u>
<u>Centerctr. Hd.</u>	<u>19° 48',7</u>	<u>Solens Deklination</u>	<u>+ 6° 14',6</u>

Tabelopslag for Højden 20°:

Bredde	Vinkel T	Timevinkel	Timevinkeldiff. = Længde mod W
42°	68° 37',1	291° 22',9	36° 07',7
43°	68° 23',6	291° 36',4	35° 54',2
44°	68° 07',6	291° 52',4	35° 38',2

Differens mellem Tabelhøjde og Observationshøjde:
11', 2.

Stedliniekonstruktionen fremgaar af Figur 3, hvoraf det endvidere ses, at Stedlinien i dette Tilfælde er saa nær en ret Linie, at det normalt havde været tilstrækkeligt, at finde den til *to* Bredder svarende Timevinkel.

$\varphi \backslash \delta$	$h = 20^\circ$												
	0°	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°
40°	6329 09	6425 09	6520 09	6614 09	6707 09	6800 09	6851 09	6943 08	7033 08	7123 08	7215 08	7302 08	7351
41	6304 09	6401 10	6458 09	6554 09	6650 09	6744 09	6838 09	6931 09	7024 09	7116 09	7208 09	7259 08	7349
42	6236 10	6326 10	6436 10	6534 10	6631 09	6728 09	6824 09	6919 09	7014 09	7108 09	7202 09	7255 09	7347
43	6207 10	6310 10	6412 10	6512 10	6612 10	6711 10	6809 10	6906 09	7003 09	7059 09	7155 09	7250 09	7345
44	6137 11	6242 11	6346 11	6449 10	6551 10	6652 10	6753 10	6852 10	6951 10	7050 10	7147 09	7245 09	7342
45	6104 11	6212 11	6319 11	6425 11	6529 11	6633 10	6735 10	6837 10	6939 10	7039 10	7139 10	7239 10	7338
46	6031 12	6141 12	6250 11	6359 11	6506 11	6612 11	6717 11	6821 11	6925 10	7028 10	7130 10	7232 10	7333
47	5954 12	6108 12	6220 12	6331 12	6441 11	6549 11	6657 11	6804 11	6910 11	7015 11	7119 11	7224 11	7327
48	5916 13	6032 13	6148 12	6301 12	6414 12	6525 12	6636 12	6745 11	6854 11	7002 11	7109 11	7215 11	7321
49	5835 13	5955 13	6113 13	6230 13	6346 12	6500 12	6613 12	6725 12	6837 12	6947 12	7057 11	7206 11	7314

Fig. 4.

Timevinkelberegningen i ovenstaaende Eksempel vil antagelig være fremmed for det store Flertal af Sø-officererne, idet den er foretaget med Argumenter, som Almanakkerne først i de senere Aar opgiver (Timevinkel i Grader for Greenwich Meridianen for hver anden fulde Time GMT.) Det er imidlertid nødvendigt at sætte sig ind i denne Fremgangsmaade, som iøvrigt er langt simplere end nogen tidligere anvendt, saafremt man overhovedet vil beregne astronomiske Observationer.

Militær Pædagogik.

Af Orlogskaptajn J. H. Mægaard.

Da det formentlig maa være af en vis Interesse for mange af dette Tidsskrifts Læsere at vide noget om, hvad der i Faget »Militær Pædagogik« doceres for Søkadetter af Linien (Klasse B), Intendanturkadetter og Kystkadetaspiranter, skal her gengives det korte Sammendrag af indeværende Skoleaars Undervisning i Faget, som ved Undervisningens Slutning er dikteret eller udleveret til Eleverne.

Den Bemærkning skal forudskikkes, at der ved Undervisningen nærmest er tænkt paa de yngre Befalingsmænds Tjenesteomraade. Ved en mere omfattende Betragtning af Spørgsmaalet om Mandskabsuddannelsen i Søværnet maatte tillige være fremhævet Betydningen af, at Tjenesten helt igennem er organiseret med den størst mulige Hensyntagen til denne Uddannelse.

Endvidere bemærkes, at Grunden til, at kun de værnepligtige og ikke de frivillige Elever (Math-Elever og Befalingsmandselever) er nævnt i Punkt 1, er den, at de høje Fordringer til Befalingsmandens personlige Egenskaber er mest iøjnefaldende i Forholdet til de førstnævnte, der i Almindelighed ikke som de sidstnævnte kan have nogen af Frygt for Afsked eller Udsigt til Forfremmelse dikteret Egeninteresse i at gøre Fyldest.

Militærpædagogiske Grundsætninger.

1. Under Uddannelsen af værnepligtige maa der skabes et Tillidsforhold mellem Elever og Lærere, idet dette er Betingelsen for, at man hos de indkaldte kan vedligeholde og øge den Lyst og Interesse, som er en nødvendig Drivkraft ved al Uddannelse.
2. Den beordrede ydre Respekt for Overmænd og foresatte maa efterhaanden udfyldes af virkelig Respekt for disse, hvilket kun kan ske, naar hver enkelt Befalingsmand ikke alene kan sit Fag, men helt igennem er en Mand, som Folkene føler, at de kan stole paa.
3. Til denne primære Fordring kommer den i Nutiden ligesaa kategoriske Fordring til Befalingsmanden, at han ser paa sine undergivne som Medmennesker og omfatter dem baade samlet og enkeltvis med Interesse og Velvilje. Ydermere kræver Befalingsmandsgerningen ikke saa lidt Uselvished og Sans for at erkende og rette egne Fejl. Derigennem kan man faa den gode Samvittighed, som giver godt Humør og Udholdenhed.
4. Ligesom de undergivne maa kunne stole paa deres foresatte, maa Befalingsmanden for at kunne udføre de Hverv, der kan blive ham paalagt, kunne stole paa sine undergivne, baade paa deres Villighed og paa deres Evne til at adlyde ham. Endvidere har han ofte Ansvar for sine undergivnes Liv og Velfærd. Dette giver Militæruddannelsen det Præg af Alvor, som i Forbindelse med Livet i Lejr eller paa Kasernekib og om Bord gør det muligt paa den forholdsvis korte Tid at give de værnepligtige

en baade fysisk og psykisk Paavirkning af blivende Værdi.

5. Oplæringen indledes med Indøvelse af den rent mekaniske Lydighed, men allerede ved Overgang fra Eksercits eller Roning paa Tælling til de samme Øvelser uden Tælling begynder man at indøve den mere levende Lydighed, idet der gives den udøvende et vist Raaderum for Selvvirksomhed.
6. Under den videre Uddannelse maa Belæring og Indøvelse gaa Haand i Haand og Raaderummet for Selvvirksomhed udvides.
7. Alt vedrørende Uddannelsen maa være vel forberedt — ogsaa Læreren. I god Tid før Uddannelsens Begyndelse maa meget være planlagt og ordnet af de ledende, og det erindres, at Paabud om Ordens Overholdelse er virkningsløse, naar de ydre Belingelser derfor ikke er til Stede. Før hver Times eller Øvelses Begyndelse skal Hjælpemidlerne være klargjort, og selv den simpleste Lektion vinder ved, at Læreren har gennemtænkt den godt i Forvejen. Han bør gøre sig klart, hvad der skal naas i den paagældende Time, og ved teoretisk Undervisning erindres, at hver Paragraf i Tjenestebestemmelserne er en Ekstrakt, som skal udlægges og forklares.
8. I Begyndelsen gaas langsomt frem, og Interessen vedligeholdes ved rigelig Afveksling. Efterhaanden sættes Tempoet op.
9. Vær aldrig tør og kedelig men undgaa Drilleri og overlegen Ironi.
10. Undgaa i det hele taget alt, hvad der kan saare de underordnedes bedre Følelser, ogsaa unødige Banden og Skælden (ikke alle Traditioner

er lige gode) og frem for alt uretfærdig Behandling.

11. Retfærdig Behandling kræver Tilsidesættelse af Hensyn til personligt Bekendtskab o. l., men opnaas ikke ved at behandle alle ens. Hensyn maa tages til den enkeltes Fatteevne og Ydedygtighed, og Paaskønnelse og Irettesættelse gives efter, hvor megen og hvor lidt Umage vedkommende gør sig. Endvidere maa det erindres, at et misbilligende Ord eller Blik kan have samme Virkning paa een Mand som en kraftig Irettesættelse paa en anden.
12. For saa vidt muligt at undgaa at behandle nogen uretfærdigt og for tvært imod at kunne fremme de gode Elementers og modvirke de daarlige Elementers Indflydelse maa de underordnede Befalingsmænd derfor ikke sky nogen Ulejlighed for at lære hver enkelt af deres undergivne at kende. Tjenesten som Vejleder for nyindkaldte, som Lærer, som Gruffepfører og Delingsfører og som Vagthavende, ligesom de tilsvarende Stillinger om Bord, giver god Lejlighed hertil.
13. En Tilrettevisning bør bestaa af en Forklaring af den begaaede Fejl eventuelt efterfulgt af en Appel til Mandens Æresfølelse. Hertil kan, naar Forholdene taler derfor, føjes en Formaning og endelig i Gentagelsestilfælde en Advarsel, som man noterer sig. Man bør imidlertid ikke forsømme at benytte enhver given Lejlighed til Anerkendelse, selv om denne kun bestaar af et opmuntrende Ord eller Blik. Det hjælper paa Humøret, som er noget af det aller vigtigste.
14. En Ordre skal være gennemtænkt, klar og be-

stemt. Foruden paa Maal og Midler og Maade og Tidspunkt tænkes paa mulige ikke tilsigtede Følger. Naar man som Befalingsmand modtager en Ordre, er det som Regel ikke Hensigten, at denne blot skal gives videre i samme Form til ens undergivne. Den højere foresatte giver nemlig sine Ordre saa lidt detailleret som muligt i Tillid til, at Underbefalingsmanden overvejer, hvorledes Ordren bedst kan udføres, og iværksætter alt det, som skal tjene hertil, herunder Uddeling af vel gennemtænkte klare og bestemte Ordre til sine undergivne Medarbejdere.

Den praktiske Værdi af en Undervisning som den omhandlede er naturligtvis afhængig af, i hvor høj Grad det Grundsyn, som den er Udtryk for, er raadende i alle de foresattes daglige Virke. Hele Spørgsmaalet burde derfor maaske gøres til Genstand for en fri Meningsudveksling.

Forhistorien til og Søkampen i Disko Bugt d. 6. Juni 1739.

Af Søløjtnant I. M. S. Folkerman.

Den 16. Marts 1734 udstedte Kong Chr. VI Oktroi-Kontrakt (Monopol) for Købmand Jacob Severin paa Grønlands Besejling.

Handelen og Bevarelsen af Missionsvirksomheden, paabegyndt af Hans Egede 1721, var dermed lagt i Enkeltpersons Haand, og det viste sig at være i myndige Hænder. Han alene i hele Kongeriget Danmark-Norge havde Mod og Energi til at fortsætte Kolonisationen, Besejlingen og Handelen, efter at Bergenskompagniet 1720—1726 og den kongelige Handel paa Grønland 1727—1733 efter dyrekøbte Erfaringer havde maattet give op, og han holdt ud i 16 Aar under de vanskeligste Forhold.

Hans Gerning og Fortjeneste er kort beskrevet paa Mindestenen i Sæby, hvor han fødtes 1691: »Han undsatte Hans Egede. Bevarede Grønland for Danmark.« Kolonien Jacobshavn er opkaldt efter ham.

I to Aar havde Handelen ligget stille efter den kongelige Handels Sammenbrud, da Jacob Severin begyndte. Hans værste Konkurrenter var Hollænderne, der drev Handel i Diskobugten og havde faste Handels- og Hvalfangerstationer; bevarede Navne som Klokkehuk, Rodebay, Fortunebay og de mange Ejlande vidner om Hollændernes tidligere Færden paa disse Egne.

Jacob Severin var da ogsaa klar over, at der maatte

arbejdes energisk i Diskobugten, hvor den største Mængde Grønlændere langs hele Kysten til Kap Farvel var samlet, blev Hollænderne først slaaet ud her, kunde det over Hovedet ikke betale sig for dem at handle andre Steder i Grønland.

Den første severinske Transport til Grønland 1734 gav i Godthaab den sygeligt nedbrudte Hans Egede nyt Mod og medførte Kolonien Christianshaabs Fødsel, Danskernes anden Koloni og dermed den første i Diskobugt. Kolonien var heldigt anlagt, men Hollænderne fortsatte at fremture i Omraadet, deres Station Make-lijk Oud, 15 km Nord for Christianshaab, vilde Severin imødegaa ved Anlæggelse af en Sommerloge, nuværende Jacobshavn.

Hollænderne foretog ofte Tvangshandel med de indfødte, fratog dem deres Produkter og gav dem Nürnberger Kram i Stedet. Dette medførte Severins Anmodning til Kongen om Beskyttelse bl. a. ved Instruks til de hollandske handlende gennem Generalstaterne og ved Opsendelse af armeret kongeligt Fartøj.

I Sommeren 1736 sendtes Fregatten »Blaa Heyre« under Kaptajn Fontenay til Diskobugten. Han advarede alle Skibe, at de ikke maatte handle 10 à 15 Mil nær Christianshaab og fremtidig anlagte Kolonier. Denne Fiskeri- og Handelsinspektion fortsattes 1737 ogsaa med »Blaa Heyre« under Kommando af Kaptajnløjtnant Wodroff. Dennes energiske Optræden affødte en Del Forhandlinger Generalstaterne og den danske Krone imellem, men disse løb ud i Sandet ved Danskernes stejle og uimponerede Holdning, ogsaa Severins Folk havde bestemte og kraftige Instrukser hjemmefra, hvilket Opbringelsen af et hollandsk Fartøj i Christianshaabs Distrikt 1738 viste.

Den paabegyndte kongelige Inspektion kunde imidlertid ikke fortsættes, den var for kostbar. Der hengik

et Aarhundrede før det danske Orlogsflag atter vistes, det var i Aaret 1859, da Briggen »Ørnen« fra Island sendtes til Godhavn for at skride ind overfor engelske og amerikanske Hvalfangere.

Men Jacob Severin vilde have et Forsvar for sin Handel og tilbød da selv at armere sine Skibe. Tilbudet modtoges, der meddeltes ham Defensionsfrihed, og hvert af hans armerede Skibe blev forsynet med kongeligt Flag og Vimpel, der dog kun maatte hejses indenfor Koloniens Handelsgrænse, og naar en Kanon løsnedes til eget eller Grønlandernes Forsvar.

Endvidere kendte en kongelig Instruks af 21. Februar 1738 Skibene berettiget til indenfor Koloniomraadet at bemægtige sig fremmed Skib og Gods som god Prise for Danmark d. v. s. Købmand Severin, og Admiralitetet fik i Marts 1739 Ordre til fra Søtøjhuset at overlade Severin »til det grønlandske Væsens Sikkerhed« 10 Kanoner med Tilbehør samt 350 Kugler og 100 Skraasække.

Dette Materiel ombord paa Severins et større og to mindre Skibe kom allerede samme Aar d. 6. Juni til Anvendelse i den første og eneste kendte, dog ublodige Søkamp, der er blevet udspillet paa Grønland.

Optakten til Kampen fandt Sted ved Kronprinsens Ejland, Øerne syd for Godhavn. Her laa en Dag midt i Maj 1739 et af Severins Skibe, en Pinke, til Ankers, hvor det blev prajet af en hollandsk Galease »Straat Davids«, hvis Fører spurgte, om Danskerne var Venner eller ikke. Til Svar fik han, at Danskerne havde Ordre til at erklære hans Skib og Ladning for Prise. Hollænderen blev da udæskende og truede pralende med, at det skulde koste Menneskeliv, thi Danskerne drev Sørøveri, som Opbringelsen af det hollandske Skib sidste Aar viste, mens Hollænderne var ærlige Frihandlere med Tilladelse fra Generalstaterne.

Efter denne mundtlige Salve satte »Straat Davids« Kursen mod Christianshaab, 4 andre hollandske Fartøjer sluttede sig til undervejs, og hele Flotillen lagde sig til Ankers ved Jacobsholmen, kort Nord for Kolonien, og spredte derved Skræk og Rædsel blandt Grønlænderne overalt i Sydosbugten, især hos dem, der Aaret forinden havde været Vidne til det hollandske Skibs Opbringelse; mange flygtede fra deres Næring.

Missionær Povl Egede kom ombord efter Anmodning fra en hollandsk Missionær, der var ombord i »Straat Davids«. Han blev modtaget med Flagkipning og Faldreb, men hørte kun Fortrydelse over den Medfart det hollandske Skib havde faaet Aaret forinden og fik tillige forevist Kanoner, Svingbasser, Pistoler og andre Vaaben, som de hollandske Skippere erklærede at ville forsvare sig med til det yderste, saafremt de blev angrebet.

Et Par Dage senere gik den hollandske Flotille til Ankers i Havnen Makelijk Oud, nuværende Jacobshavn, midt i den nyanlagte Kolonis Omraade. Her var i Mellemtiden Severins 3 Skibe samlet, hvoraf det største, en armeret Galiot, ført af Skipper Niels Fyenboe, hejste Flag og Vimpel og affyrede et Skud for at opfordre Hollænderne til at komme ombord. Disse efterkom ikke Opfordringen, men hejste Prince- og Statens Flag.

Danskerne holdt Raadslagning, hvis Resultat blev, at 4 Mand sendtes til Hollænderne for paany at oplyse dem om den kongelige Instruks samt opfordre dem til at forlade Kolonien med det gode. Svaret lød, at »det vilde ikke ske, førend de skulde gaa ud med Splinter«.

De 3 danske Skibe lagde sig derefter udenfor Havnen for at hindre Hollænderne i at løbe ud. Da Vejret blev daarligere, og Hollænderne desuden var talmæs-

sigt overlegne, besluttede Skipper Fyenboe »at gøre Pinen kort« og aabnede Ilden med et skarpt Skud. Da Hollænderne stadig ikke reagerede, indledte samtlige danske Skibe en Kanonade, der varede $1\frac{1}{4}$ Time. Alle hollandske Skibe led Skade, det yderste fik to Kugler gennem Skibssiden og en i Stormasten.

Samtlige Hollændere strøg Flaget som Tegn paa Overgivelse, og Skipperne kom ombord i Fyenboes Galiot, hvor deres Skibe erklæredes for Prise.

Skytset paa »Straat Davids«, en Svingbasse, to Muskedonnere og tre Musketter viste sig at være skarp-ladte, og da de danske spurgte, om Ladningen var tiltænkt dem, svarede bekræftende, kun Afstanden var Skyld i, at Danskerne ikke havde faaet Svar paa Tiltale. Søtøjhusets to- og tre-Pundiger havde saaledes ombord paa Severins Skibe triumferet ved en større Rækkevidde og ophævet Styrkeforholdet Hollændernes 5 Skibe mod Severins 3.

Besætningen paa Skibene, ialt 44 Mand, fik overladt Chalupper med Proviant og fik Forbindelse med Landsmænd, der bragte dem velbeholdent hjem. To Skibe maatte ophugges, ældede som de var, havde At-taken ikke været uden Virkning. Af Materialerne opførtes en ny Købmandsbolig, der delvis staar den Dag i Dag.

Severins Flotille forøget fra 3 til 5 Skibe naaede Juli 1739 velbeholdent og forsynet med mange gode Varer fra de opbragte Skibe til »Grønlands Lykke« i Hals, hvor »Grønlands Patron« Jacob Severin residerede.

Til al Held savnede Generalstaterne paa den Tid Lyst og Energi til at øve Pres paa Danmark til Fordel for de skadelidte. Affæren førte saaledes til yderligere dansk Fremgang i Grønland, Jacob Severin fik Balance i sine Regnskaber og Mod til yderligere Virksomhed.

Hollænderne udeblev dog ikke fra Grønland, deres Handel fortsattes i mange Aar til Skade for de danske; først fra Aaret 1776 er Hollændernes Indflydelse umærkbar i Hoveddistrikterne, og i de nærmest følgende Aar efter Søkampen blev mange Trusler fremsat om Afbrænding af Kolonien, naar de danske Skibe var borte, en Trusel, der fik Vægt ved Erindringen om Nipisat-Anlæggenes Skæbne, baade Bergenskompagniets Huse 1724 og den kongelige Handels Fæstningsanlæg 1731 var blevet afbrændt af Hollænderne umiddelbart ved Danskernes Hjemgang.

Det blev dog kun til Trusler, ved daglig Skyden op ad Kolonien og ved at skyde i Isen for at bane sig Vejen gav de til kende, hvad de gerne vilde gøre, om de turde.

- Kilder: 1. Grønland i Tohundredaaret for Hans Egedes Landing. Udgivet af Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland 1921.
2. Meddelelser om Grønland Bind 55, udgivet af Kommissionen for videnskabelige Undersøgelser i Grønland.
3. Grønlandske Selskabs Aarsskrift 1942.
-

En samtidig Beretning om Slaget paa Rheden.*)

Ved Louis Bobé.

Geheimeraad Lisakewitsch, der 1801 var akkrediteret som russisk Gesandt ved det danske Hof, har i et Brev til Fyrst Woronzow efterladt en udførlig Skildring af Slaget paa Rheden, der ikke tidligere har været fremdraget, og som meddeles nedenfor i Oversættelse fra Fransk. Om Brevskriveren kan bemærkes, at han i de mange Aar, han beklædte sin diplomatiske Stilling i Kjøbenhavn, viste sig som en varm og trofast Ven af vort Land og Folk og erhvervede sig et meget hædrende og smukt Eftermæle herhjemme, da han 1815 afgik ved Døden i høj Alder.

... De vil, min gode Ven, vide noget Paalideligt om det, der tildrog sig her Skjærtorsdag. Jeg skal uden nogensomhelst Udsmykning meddele Dem nogle Enkeltheder. Jeg vil sige Dem Sandheden og intet Andet. Til at begynde med maa jeg bekjende, et vi ere blevne besejrede. Hvor skulde det være Andet ved saa overlegen en Styrke mod en saa faatallig Skare. Det var en Kæmpe, der brødes med et Barn, men det var et kraftigt Barn, der gav sin frygtelige Modstander drøje Hug.

For at give Dem en Idé om vort Forsvar og tage Forgyldningen af den engelske Beretning maa jeg strax sige Dem, at der kun var et eneste Linieskib i Ilden. Højre Forsvarslinie dannedes af nogle ophuggede Skibe og Blokskibe, nogle flydende Batterier og Pramme med svært Skyts, Altsammen døde og ubevægelige Kroppe uden Master og ude af Stand til at hejse et Sejl under Kampen. Med et Ord, Øjemedet med dette Forsvar var

*) Tilsendt af Kommandør M. Bojesen med Dr. Louis Bobé's Tilladelse. Optaget i Berlingske Tidende Aftenavis af 2. April 1901.

ikke at udfolde nogen Bevægelse eller at undfly, men at kæmpe paa Liv og Død. Det var heltemodige Mænd, der med fuldt Overlæg ofrede sig for Fædrelandet, og Alle var det Folk fra Landet, der i Hast, med Træsko paa Fødderne villigt ilede til for at forsvare deres Hovedstad mod de lige saa grumme som uretfærdige Angribere.

Man maa indrømme, at Helten fra Nilens Bredder, Nelson, rettede et frygteligt Angreb paa de Danske, men Forsvaret var sandeligt beundringsværdigt. Nøjagtigt i fire Timer varede Kanonaden, man hørte uafbrudt Skydningen fra Skibene. Omsider blev den højre Linie, der gjorde svagest Modstand, sprængt, og Englænderne gik her af med Sejren, men det var jo kun det halve af Arbejdet. Den venstre Fløj, den stærkeste, forblev helt uskadt, og er det endnu flere Uger efter. Omtrent Klokkeren to hørtes nogle enkelte Kanonskud, og vi saa i det fjerne en Chalup med hvidt Flag styre lige ind i Havnen. Det var en engelsk Officer, der vilde foreslaa en Vaabenstilstand; han overbragte en Billet, skreven med selve Sejrherrens Haand; heri slog han paa sine humane Følelser overfor de tapre Danske, som han kaldte dem, men det syntes rigtignok, som om han og hans Folk ogsaa trængte til Skaansel. Her maa jeg bemærke, at man i de tvende Kamre i London har udtrykt sig forkert med Hensyn til den Virkning, som hin Parlamentær udøvede her. Det var hverken Glæde eller Ophidselse, der gav sig Luft. Man vilde kun fortsætte Kampen, og Brevet fik en meget daarlig Modtagelse. Man forlangte Forklaring og sendte en dansk Officer ombord til Lord Nelson, hvilket Dagen efter skaffede os Æren af selve Admiralens Besøg.

De forhenværende og nuværende engelske Ministre have udtalt offentligt, at han blev modtaget her som Befrier. Der er intet sandt Ord deri, tværtimod, skjøndt

Danskerne ere ligesaa brave som tapre, de kunde ikke fornægte sig selv i den Grad, at de skulde hylde den Mand, der uden Anledning vilde afbrænde og ødelægge deres Hovedstad, som deres Befrier; tilmed fik han en meget ilde Modtagelse af Befolkningen. I det Øjeblik, han kjørte op for Slottet, stimlede Folkeskaren sammen og raabte: Leve Kongen, ingen Fred, Krig mod Englænderne. Man blev nødt til at sende en Parlamentær ud til Folkemængden for at opmuntre den til at holde sig rolig og ikke krænke en Fjende, der havde begivet sig iland under Beskyttelse af Gjæstfrihedens og Folkerettens Love. For Sikkerheds Skyld førte man Admiralen, da han kom fra Kronprinsen, ad en Sidegade til Havnen, og ved Afskeden hilste man ham med Piben og Hyssen, hvilket sikkert ikke var efter hans Smag.

Uden Tvivl var man meget forbavset over at se Nelson som Fredens Budbringer, men nu fatter man Grunden dertil. Han havde nemlig lovet den engelske Marines Øverstbefalende at ødelægge de Danskes Forsvarslinie i mindre end to Timer; der hengik imidlertid fire, inden han fik gjort den svageste Halvdel ukampdygtig efter at have mistet næsten 1000 Dræbte og Saarede; af de sidste vare næsten Alle saarede af Bomber eller Bombesplinter, saa at deres videre Deltagelse i Kampen var ganske udelukket. Hvad de engelske Bomber angaar, vare vi ikke synderlig bange for dem, thi paa Kronborg, hvor de kastede næsten 300 Bomber, anrettede de hverken i Byen eller paa Fæstningen nogen Skade, kun en gammel Kone blev dræbt ved en ulykkelig Hændelse, og to Mennesker bleve saarede. Blodbadet paa Rheden var dog meget betydeligt, thi Blokskibene og Prammene kunde ikke røre sig fra Pletten og de stakkels Mennesker havde hverken Brystværn eller Volde, som kunde skjærme

dem. Ialt regner man over 2000 Døde og Saarede foruden Fangerne, hvis Antal dog ikke er stort.

Efter at have talt om de engelske Erobrere skal jeg fortælle Dem om vore danske Helte. Hvilken Mod-sætning! Fischer, der kommanderede Linien, var omgivet af Døde og blev ene tilbage som ottende eller tiende af 300 Sømænd, Willemoes, hvis Pram var gjen-nemboret af Fjendens Kugler og blev reddet fra at falde i deres Hænder af denne tapre Officer, der ud-satte sig for Fjendens Ild, — alle disse tapre Officerer ere saa beskedne, at jeg forbavses derover. Fischer er bleven farlig saaret i Hovedet, men er nu lykkeligt kommen sig, han tror, at han kun har gjort sin Pligt og tager hverken mod Lovtaler eller Komplimenter. Classen (skal formodentlig være Lassen) tillægger sit Mandskab, hvis ulykkelige Skæbne han beklager, hele Æren. Den tredie, Willemoes, fortjener en særlig Omtale.

Næppe var Nelson kommen iland, før han hos Kronprinsen erkyndigede sig om, hvem der havde kom-manderet en Pram tæt ved hans Admiralskib, og som gjorde ham mere Skade end alle andre. Han tilføjede, at denne Officer fortjente at blive Admiral for den me-sterlige Manøvre, han havde udført under Kampen og siden efter, da han baade bragte sit eget Skib og et andet i Sikkerhed, der drev herreløst om. Af blot og bar Nysgerrighed opsøgte man denne Officer, og det viste sig da, at det var en ung Mand paa 19 Aar, bly og beskeden som en ung Pige. Jeg har selv talt med ham, og hver Gang jeg ønskede ham til Lykke med hans Bedrifter og den Berømmelse, han havde erhver- vet ved at blive lovprist af en af Aarhundredets største Helte, vendte han sig bort fra mig i den Formening, at jeg henvendte mine Ord til en helt anden, og jeg kunde kun fængsle hans Opmærksomhed, naar jeg spurgte ham, om han troede, at hans Kugler havde ramt Ad-

miralskibet, da lyste hans Øjne, og han forsikrede mig da ivrigt, at hans Skib havde ligget saaledes, at ingen af hans Kanoner kunde skyde forbi. Endvidere sagde han mig, at der af hans hele Mandskab, ialt 120, var bleven dræbt 80.

Iøvrigt er den Maade, paa hvilken han efter fire Timers Kamp paa Liv og Død undslap Fjenden, ret mærkelig. Han havde ikke et Stykke Lærred (Sejldug) ombord, men alligevel reddede han sit eget og et andet Skib han havde paa Slæb, idet han kastede Ankret forover og halede saaledes Baaden frem, og ved at fortsætte denne Manøvre bragte han begge Skibene i sikker Havn, til Trods for Fjendens frygtelige Ild.

Jeg maa slutte dette Brev, for ikke at trætte dem med tusinde Exempler paa det Heltemod, de Danske have lagt for Dagen under Byens Forsvar, det er hævet over enhver Ros og har ikke sin Mage i vor Historie. Men da de Danske hverken ynde Lovtaler eller Smiger, slaa de sig tiltaals med deres egen gode Samvittighed, der siger dem, at de have gjort sig fortjente til deres Fædreland, og dette Vidnesbyrd er dem nok.

Om selve Stemningen i By og Land kort efter Slaget paa Rheden kan meddeles tvende Udtalelser, der noksom vise, hvor mægtig den aandelige Rejsning har været, der opfyldte Folket i hine Dage.

Til sin Broder Statsminister C. D. F. Reventlow, skriver dennes Søster, Grevinde Louise Stolberg, hvis Ægtefælle den Gang boede paa Vindeby ved Ekernførde:

Lovet være Herren, vor Hjælper i store Farer, han, der ydmyger de Stolte og viser de Ydmyge Naade! Danmark er ikke for intet det mindste Land i Europa, her er Retskaffenhed, Troskab og Kjærlighed til Gud og Menneskene, ikke i Ord, men i Gjerning, uden Larm og Praleri. Ikke forgjæves skulde de lide Døden, vore

lapre Forsvarere. Evigt er det Minde, som de have sat sig, og sandelig tillige en Vognborg mod Angreb i Fremtiden, thi man skal nok vogte sig for at angribe et Folk, af hvem man kan vente sig Død og Ulivssaar. Englændernes Mod at ligne med en Løves, der lever af Rov og gaar paa Rov. Vort Mod er et lykkeligt, redeligt Folks, der vover Alt for egen Arne, for eget Alter og Fædreland — ikke for at erobre, men for at værne og skjærme. Denne Kamp har vakt os til at forstaa og skatte Værdien af det, vi eje, og viser os, hvilken Fare der truer os med at miste det. Den har langt inderligere end før knyttet Konge og Land sammen, og Erfaringen viser, hvor nødvendig dette Baand er for Folkets Vel. Man bør rejse et Mindesmærke for vor sejrige Mænd med denne Indskrift: »Kun for Fædrelandet, ikke for Berømmelsen.«

Send mig alle Sange, Alt, Alt! Gid jeg var hos Eder og selv kunde se alt og dele Eders Glæde, takke, trøste og hjælpe; jeg vilde gaa rundt i Nyboder, fra Dør til Dør!

Schweitzeren Bonstetten, der 1801 opholdt sig i Kjøbenhavn hos sin Veninde Fru Frederikke Brun paa Sophienholm, har efterladt følgende Optegnelser:

Alt, hvad der fremkalder Virksomhed og Liv, er en Nydelse. Aldrig har man i Kjøbenhavn set glattere Ansigter end efter Slaget paa Rheden. For hvert eet sønderrevet Hjerte var der tusind fornøjede Ansigter i den muntre Vrimmel. Jeg hørte saaledes en Dreng sige: »Nu er der Liv og Lyst, før sov Alle, nu rører Folk sig, nu begynder først den glade Tid«. Og hvad den ene sagde, bekræftedes noksom af tusind glade og fornøjede Ansigter.

Slaget paa Rheden i dansk Historie.

Nogle Oplysninger og Bemærkninger i Anledning af Redaktør
Dalhoff-Nielsen's Artikel i »Tidsskr. f. Søv.«

113. Aarg. Oktober.

Af Kommandørkaptajn H. Bistrup.

Det er en Bemærkning i Redaktør *Dalhoff-Nielsen's* Artikel, der først og fremmest giver mig Anledning til at komme med nogle Oplysninger, men forøvrigt føler jeg Trang til at imødegaa Redaktørens Opfattelse af det, der formodentlig er Artiklens Hovedpunkt: Generaladjutant Capitain *Hans Lindholm's* Optræden ved som Parlamentær paa den enevældige Regents Vegne at udføre den af denne givne Ordre.

Redaktøren skriver, Pag. 467, midt paa Siden:
»...sluttelig havde man i det, 1784 grundlagte Søe-Lieutenant-Selskab en Platform til Drøftelse af faglige Problemer.«

Da jeg i Løbet af flere Aar har været beskæftiget med at registrere og katalogisere Selskabets meget omfattende Manuskript-Samling, tør jeg i al Beskedenhed mene at være den nulevende Søofficer, der har den bedste Viden om, i hvilken Grad *Slaget paa Rheden d. 2. April* har været behandlet ved Selskabets Møder og hvormeget Selskabet i sin Helhed eller de enkelte Medlemmer har givet Udtryk for, hvor optaget de har været af denne Begivenhed.

Sandt at sige er det paafaldende lidt, men selv om det havde været anderledes, vilde det ikke være blevet almindelig kendt, da Selskabet, og slet ikke den Gang, optraadte udadtil, lige saa lidt som dets Fore-

drag og Virksomhed i Almindelighed er tilgængelig for andre end Selskabets Medlemmer.

Det skal imidlertid betones, at lige saa lidt som *Slaget paa Rheden* har beskæftiget Selskabet, lige saa lidt kan det siges at have været Tilfældet med Krigene 1807—14, 1848—50 og 1864, i alt Fald i Tiden umiddelbart efter.

Hvad særlig *Slaget paa Rheden* angaar, saa vil man, ved at gennemgaa den af Selskabet udgivne: »Søe-Lieutenant-Selskabet. 1784—1934.« i Afsnittet: Selskabets Virksomhed, finde Uddrag af Selskabets Forhandlingsprotokoller, af hvilke vil fremgaa, hvad der paa de forskellige Mødeaftener har været behandlet som Foredrag eller paa anden Maade, og af disse i Forbindelse med Selskabets Archiv kan, med Formandens Tilladelse, gives følgende Oplysninger:

- 1804, d. 5. 1. holder Lieutenant *F. Grodtshillnig* Foredrag: »Om Fregatten »Elven«s Andel i Bataillen d. 2. April 1801«.
- 1815, d. 7. 3. oplæser Captl. *J. J. Uldall* i $\frac{3}{4}$ Time: »...en engelsk Beretning om Slaget ved Kiøbenhavn d. 2. April 1801, tilligemed noget om Admiral *Nelson's* videre Foretagender samme Aar«.
- 1825, d. 8. 2. oplæser Preml. *H. C. Bodenhoff*: »En Beretning om Slaget den 2den April 1801«.
- 1827, d. 20. 12. oplæser Secl. *S. Middelboe*: »Efterretninger om Slaget paa Kiøbenhavns Rhed den 2den April, og om den derefter følgende Vaabenstilstand«.
- 1830, d. 25. 2. oplæser Preml. *H. Schierbeck*: »Slaget paa Kiøbenhavn's Rhed 1801, oversat af Sir *James' History of Great Britain*« «.
- Manuskripterne til disse fem Afhandlinger haves desværre ikke*).*

*) Efter Titlerne at domme, synes i Virkeligheden kun *S. Middelboe's* Afhandling fra 1827 at være af Betydning.

- 1879, d. 9. 12. holder Preml. *A. G. Lütken* Foredrag: »Slaget paa Kjøbenhavns Rhed d. 2den April 1801«. (Sec. Lieutn. *Nicolai Müller* contra Sec. Lieutn. *Peter Willemoës*.)
- 1901 besvarer Preml. *P. C. Bundesen* et af Selskabet stillet *Prisspørgsmaal* (efter Forslag af Kaptajn *J. H. Schultz*): »Mindeskrift i Anledning af Hundredaarsdagen for Slaget paa Rheden den 2den April«. *Prisbelønnet*.
- 1926 skænker Komm. *C. F. Drechsel* Selskabet: En Afskrift af et »Brev fra Lord *Nelson* til Earl *Spencer* efter Slaget paa Rheden« (efter en Artikel i »*The Times*«, May 21. 1921). *Se Pag. 34*.

Imidlertid kunde der være Grund til at antage, at Begivenheden havde givet sig Udslag paa en eller anden Maade i Selskabets Liv og Virksomhed; men søger man hen til det tidligere omtalte Værk, finder man kun, Pag. 46—47, følgende: »Paa Grund af en stor Del Medlemmers Udkommando standsedes Virksomheden paany fra 27. Marts 1800 til 12. Februar 1801; paa denne Dag samledes Selskabet, men derefter standsede Krigen — Slaget paa Rheden — for første Gang fuldstændigt Selskabets Virksomhed«.

»Den 14. Januar 1802 genoptog Selskabet sin Virksomhed . . .«

Slaget paa Rheden har altsaa i Aarenes Løb været behandlet meget lidt i »Søe-Lieutenant-Selskabet« og efter Forhandlingsprotokollerne tyder intet paa, at der har rejst sig nogen Diskussion om Emnet, men som alt nævnt, selv om der havde været nogen Diskussion, vilde intet derom være kommet ud.

Det er beklageligt paa Grundlag af Søe-Lieutenant-Selskabets Arkiv ikke at kunne fremkomme med nogen Begrundelse for den forholdsvise Tavshed om *Slaget paa Rheden*, og det er givet, at man ikke der vil kunne finde

noget som helst om, hvorledes Selskabets Medlemmer har bedømt Generaladjutant Capt. *Lindholm's* Optræden ved Vaabenstilstandens Tilblivelse, hvis den overhovedet har været noget Problem for Samtidens Søofficerer.

Der er imidlertid Grund til at gøre opmærksom paa, at Kampen den 2. April, hvor hæderlig den end var for de danske Søofficerer og Skibenes Besætninger, ikke havde og aldrig kunde faa den Betydning for det sømilitær-taktiske Studium, som navnlig dengang interesserede Selskabet, Kampens *politiske* Betydning laa udenfor de Opgaver, som Selskabet stillede sig i sin Formaaalsparagraf.

I deres Bedømmelse af Generaladjutant *Lindholm's* Optræden er saavel *C. F. Allen* som Redaktør *Dalhoff-Nielsen* meget strænge.

Der drages af dem begge en direkte Sammenligning mellem Forholdet mellem den engelske Flaadechef, Sir *Hyde Parker* og hans Næstkommanderende, Admiral Lord *Nelson* og det Forhold, som Generaladjudanten stod i overfor Landets øverste Krigsherre, *Kronprinsen*.

Men skal der være Mening i en Sammenligning, vilde det være mere retfærdigt og rimeligt at drage Sammenligningen mellem den danske øverste og enevældige Krigsherre og den, der ledede det danske Forsvar, Commandeur *Olfert Fischer* paa den ene Side og den engelske Flaadechef og hans Eskadrechef paa den anden Side.

Ingen dengang og ingen senere har tænkt eller voget at stille det meget naturlige Spørgsmaal: Kunde eller burde Chefen for det danske Forsvar ikke, ligesaa godt som Admiral *Nelson*, have fortsat Kampen paa Trods af den øverste Kommandomyndighed. Den danske Kommanderende over Forsvaret havde Ansvaret

for Kampens Udfald, *men han maatte efterkomme og han bøjede sig som han var nødt til for den øverste Krigsherres Bestemmelse.*

Pag. 477 midt paa Siden skriver *Allen*: »— Men Kronprinsen bærer ikke Ansvarret 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 . . .«.

Dette er selvfølgelig helt rigtigt, men det forekommer mig, at *Allen* (og Redaktøren) skylder Bevis for, at Generaladjudanten *ikke har gjort opmærksom herpaa.* Med hvilken Berettigelse har *Allen* og Redaktør *Dalhoff-Nielsen* fremsat den Tanke, at han ikke har gjort det og hvorledes har de dokumenteret eller har de kunnet dokumentere, hvad der er foregaaet mellem *Kronprinsen* og hans Generaladjutant, inden denne fik sin Ordre til at gaa ud til det engelske Flagskib.

Naar Redaktør *Dalhoff-Nielsen* (Pag 483 nederst) mener, at en moderne Historiker om Capt. *Lindholm* vilde benytte *Tjenestemand* i Stedet for *Hofmand*, kan det kun ses i den Betydning, at begge Benævnelser er benyttet i en, ogsaa for Landets nuværende Hofmænd og Tjenestemænd, nedsættende Forstand.

Der er ikke mindste Grund til at antage, hvad Redaktøren selv mener, at Generaladjudanten lod sig »indjage Frygt« — og der foreligger i hvert Fald i Artiklen intet dokumenteret Bevis derfor — og naar Redaktøren skriver: »Under alle Omstændigheder vakte *Lindholms* Holdning hos Samtiden en Kritik, hvis Ekko endnu idag efter halvandet Aarhundredes Forløb ikke er forstummet«, saa tør man vel svare, jo, det var, men det er vakt til Live, uden at nye Momenter til Sagens Opklaring egentlig har givet Anledning dertil.

Det kommer jo imidlertid an paa, fra hvem i Sam-

tiden denne Kritik stammer, og naar *Allen* (Pag. 480) erklærer: »... at (han) anser sig have den gyldigste Hjemmel for Anvendelsen af Ordet »Hofmand« i Udsagn af »paalidelige og sandhedskærlige Mænd ... baade i og udenfor Marinen« saa kan det for den nutidige Læser kun tages som et Postulat, som ikke er dokumenteret, saa længe man ikke ved fra hvem disse Udsagn stammer.

Det er et stort Ansvar at tage paa sig efter saa mange Aars Forløb at fremkomme med en saa haardhændet Bedømmelse af en anset og hæderlig Mands Optræden uden at fremkomme med en virkelig Dokumentation af sine Paastande. — Den moderne Læser og vel ogsaa den moderne Historiker forlanger mere end en behændig Jongleren med »Udsagn« fra Mænd, som, selv om de har været »paalidelige og sandhedskærlige« dog næppe har været til Stede i den Kreds, der sluttede sig om *Kronprinsen* i det kritiske Øjeblik.

Kronprinsen, Landets Regent og øverste Krigsherre kan ikke tænkes at dele Ansvaret for en Handling med sin Generaladjutant, denne kan give Raad, naar han spørges, men ifølge sin Stilling er han kun Formidler for sin høje Overordnede og *militært set* kan han kun handle i sin øverste Krigsherres Aand og efter hans Mening, dengang ligesom nu.

Brevet fra Admiral Nelson til Earl Spencer.

George John Spencer (1758—1834) var First Lord of the Admiralty fra Juli 1794—Febr. 1801, og var altsaa afløst paa det Tidspunkt, da Admiral *Nelson* skrev sit Brev.

»St. George« *Apl. 5 o'clock at night.*

My dear Lord. I congratulate you most heartily on the job being I hope nearly finished with Denmark, and as your Lordship had the appointment of the Com-

mander in Chief great merit must be done to you for your judicious choice. As to myself being second in command I had only to obey my orders, of course, but little merit can attach itself to me, I trust Sir Hyde Parker has made such a War as will make peace with Denmark. I think he has her at his feet if he plays his Cards well; for my part I have nothing to cheer me but the conscientious discharge of my duty and I have, my Dear Lord, on other occasions felt it, and the pang still continues however I am worn out and only fit to retire from the service and go to Bronte. God knows from the moment since I met Mr. Vansittart on board the »London» I have never had rest for either body or mind, the Spirit may be willing butle the flesh is weak, however, to say the truth, I am low and miserable and I hope to obtain provisional leave to return to England if I live to survive the Battle with the Russians. Battles and Victories are so frequent in your Ears that I will not say a word on that subject, but the next day in Copenhagen to receive the blessings of a Nation who I have fought and, thank God, beat the day before, is almost a new Epoch in the war. The Prince was very kind to me and allowed me to speak freely to him for two hours, and I had the satisfaction to call Count *Bernstorff* a fool for bringing Denmark into her present state. I repeat it, if Sir Hyde Parker manages tollerably he has Denmark as he pleases. I could say more, but there is an old saying, *I will pay it off with thinking*. I beg my kindest respect to Lady *Spencer* and believe me,

Ever my Dear Lord, your obliged and affectionate

Nelson & Bronte.

Prisspørgsmaal for 1943.

1. Paa hvilke Omraader og hvorledes bør Samarbejdet mellem de danske Værn indbyrdes og mellem disse og Samfundets forskellige civile Organer udvikles og forberedes paa en for Landet hensigtsmæssig og praktisk Maade under Fredsforhold, saaledes at der opnaas en øjeblikkelig og effektiv Udnyttelse af alle Hjælpemidler ved Indtræden af Krigsforhold?
2. Hvorledes kan man i Hovedtrækkene tænke sig Flaaden baseret i Fremtiden, og hvorledes bør Forsvaret af dens Baser være udbygget og organiseret?
3. I hvilken Udstrækning og paa hvilke Maader bør Beredskabet opretholdes i et fremtidigt dansk Søværn?
4. Nogle Betragtninger over de taktiske Hovedretningslinier for torpedobærende Enheder (Torpedobaade, Undervandsbaade og Torpedoplaner) paa Baggrund af Erfaringer fra den nuværende Krig.

Besvarelsen kan gives for en enkelt eller for flere af Typerne.

5. I hvilken Udstrækning og hvorledes vilde den civile Søfart (Fiskerisejlad, Lystfartøjssejlad, Lods-tjeneste, Isbrydningstjeneste m. m.) og Samarbejdet med civile Søfartsmyndigheder (Havnemyndigheder, Fiskerimyndigheder, Sejlklubber m. fl.) kunne faa Betydning for Søværnet under Krigsforhold, og hvorledes bør et saadant Samarbejde i Hovedlinierne være organiseret?
6. Hvorledes bør Søværnets Kystudkigstjeneste være organiseret, og hvorledes bør dens Personel være uddannet for at sikre Søværnet en betryggende

Overvaagen af danske Farvande saavel under Fredsforhold som under Krigsforhold?

I Besvarelsen ønskes taget Hensyn til, at Søværnet raader over en permanent Kystbevogtnings-tjeneste, ligesom der ønskes taget Hensyn til og planlægges et hensigtsmæssigt Samarbejde med Hæren og Politiet.

7. Hjælpekrigsskibes Anvendelse i et fremtidigt dansk Søværn.
8. Camouflering og Sløring af Skibsmateriel og Materiel paa Land. Udkast til en hensigtsmæssig Organisation af et Organ (Institution) indenfor Søværnet, der kan varetage de Opgaver, Søværnet maa stille med Hensyn til Camouflering og Sløring.
9. Hvorledes bør Undervisningen i Kendskab til Krigsskibs- og Luftfartøjstyper og -klasser tilrettelægges? Hvilket Personel indenfor Søværnet bør undervises i et saadant Fag? Hvornaar og hvorledes bør denne Undervisning meddeles Personellet?
10. Hvorledes bør en Uddannelsesinstitution til Varetagelse af den elementære Uddannelse af menige i Søværnet (Eksercerskoleuddannelsen) være opbygget i Henseende til Omfang, Organisation og Ledelse, og hvorledes bør Samarbejdet med Indkaldelses- og Udkommandomyndigheder derefter tilrettelægges?
11. Vejledning eller Udkast til en kortfattet Ledetraad i praktisk Militærpædagogik til Brug for Lærere i praktiske Fag, saasom Militæruddannelse, Roning o.s.v.
12. Et Studie efter frit Valg over et Emne der kan have Betydning eller Interesse for Søværnet.

Soc-Lieutenant-Selskabet, i December 1942.

Louis Jensen,
Formand.

Bog anmeldelse.

Orlogskaptajn R. Steen Steensen:

Alverdens Krigsskibe.

Denne Bog er udgivet paa »Det Schönbergske Forlag« med Omslagsillustration af M. Moe.

Med dens 411 Sider og over 80 Fotografier og 100 Tegninger og Skitser samt Oversigter, behandler Forfatteren det kæmpemæssige Materiale, nemlig Alverdens Krigsskibe. Alle Navne paa egentlige Krigsskibe i samtlige Flaader er medtaget — bortset fra Minestrygere, mindre Kanonbaade og lignende Fartøjer uden Kampværdi. Angivelserne refererer til Flaademateriellets Stand den 1. September 1939 med senere Ændringer og Tilgang under Krigen. Sænkede Skibe er ikke slettet, og kun Skibstab, som officielt er indrømmet af det paagældende Land eller som paa anden Maade maa anses for at være sandsynlige, er medtaget.

I Modsætning til Flaadehaandbøger og Marinekalendere, hvor Stoffet er ordnet efter Lande, er det her ordnet efter Skibstyper og saaledes at de 7 Stormagter nævnes først og derefter de mindre Lande i geografisk Orden. Hermed har Forfatteren faaet Lejlighed til en direkte Sammenligning og Vurdering af de forskellige Landes Udformning og Løsning af de sømilitære Opgaver, der dels bestemmer Skibstyperne og dels disses indre Opbygning og Armering m. v.

Læserens Opmærksomhed fanges straks af det første Afsnit »Krigsskibstypernes Inddeling og Benævnelse« hvori Forfatteren giver en Orientering om en Flaades taktiske Sættelse samt Grundlaget for

de forskellige Typers Benævnelse. Endvidere findes her i Silhuet en Oversigt over de forskellige Krigsskibstypers indbyrdes Størrelsesforhold.

Gennem Afsnittene »Krigsskibets Faktorer« og »Formler for Armeringens Opstilling« forstaar man Konstruktørernes store Vanskeligheder med at dele Sol og Vind lige imellem de Krav som Fart, Pansring og Armering samt Besætningens Underbringelse stiller overfor et fastlagt Deplacement.

Bemærkelsesværdigt er Afsnittet om Flaadetraktaterne, hvor man ser, at Stormagternes Forsøg paa en Slags Afrustning ved nærmere Fastsættelse af de enkelte Typers Tonnage og Antal (ikke saa meget baseret paa Fredstanken som for at opnaa et økonomisk Pusterum) resulterer i et meget »kostbart og utilfredsstillende Kompromis — noget, der ganske vist tog sig ud paa Papiret — men som i Virkeligheden hverken var det ene eller det andet«, og som tilsidst resulterer i en Opsigelse af Traktaterne og fornyet Kaprustning.

Herefter behandler Forfatteren de forskellige Skibe, Type for Type, Kystpanserskibe, Slagskibe og Panserkrydsere, Krydsere (svære og lette) Overfladetorpedofartøjer med Underafdelinger, U-Baade, Mineskibe, Minestrygere, Specialskibe, Skoleskibe, Hangarskibe o. s. v. og drager Sammenligninger samt berører de sidste Opfindelsers Indflydelse paa Armering og Udrustning.

Man bemærker bl. a.: »Som Supplement til Luftskytset findes i engelske — og formentlig ogsaa andre — Slagskibe 2 eller flere saakaldte Raketapparater til Udskydning af Faldskærmsspærringer mod Angreb af Torpedoplaner. Gastætte Broer afløser de ældre, aabne Konstruktioner o. s. v.« Imponerende virker de projekterede amerikanske Jætteslagskibe paa 58000 Tons med 9—12 Stk. 45,7 cm Kanoner til 750 Mill. Kr. Stykket.

Det er endvidere interessant at se, hvorledes Ar-

meringen nu faktisk overalt opstilles i Diametralplanet, og Tripletaarne mere og mere vinder Indpas for det svære Skyts, medens der efterhaanden udelukkende anvendes Dobbelttaarne i de større Jagere. Ligeledes ses, hvorledes den udstrakte Anvendelse af Luftfartøjer udvirker Luftværnskrydsere, og Kalibret paa A. L. Skyts stiger helt op til 15 cm; medens Kampen mellem Fart og Armering udvirker Torpedokrydsere.

Hvad angaar Torpedoernes Kaliber ligger Japan i Spidsen med 60,9 cm, medens det mest anvendte er 53 cm. Triple- og Quadrupleapparater er efterhaanden de almindeligst forekommende, men Quintupleapparater vinder Indpas i England. Den midtskibs Opstilling er den almindeligste og anvendes nu i alle moderne Jagere i de fleste Lande. De mange Skorstene afløses af een temmelig lav og bred, hvorved — især naar Skorstenen er i Strømlinieflugt med Broen — Jagerne faar et harmonisk Udseende, der giver Udtryk af koncentreret Kraft.

I Beskrivelsen af Motortorpedobaade opleves disses Udvikling fra de første Damptorpedobaade fra ca. 1880 paa 12—15 Tons med 15 Knobs Fart gennem Forsøg med og Beskrivelse af Displacementbaade samt Glidebaade med eller uden Trin resulterende i den i Frankrig udviklede 20 Tons Hydroplatype, der opnaede en Maximumsfart paa 55 Knob, der citeres:

»Under Max.fart er Støjen fra Motorerne meget kraftig og Baadens Rystelser i Sø saa stærke, at Besætningen maa bære stramme Gummibælter til Afstivning af de indre Organer. For at mindske Stødene er Dækket beklædt med tykt Gummi. Der kræves et særligt udvalgt Personel til Besætning i disse Baade. Aldersgrænsen er i Almindelighed 25 Aar« . . . »Enkelte Typer kan i Løbet af ca. 10 Sekunder fra Stilleliggende naa op paa Maximumshastighed« . . . »Under Beskydningen

af et Kystbatteri i Flandern blev den engelske Monitor Erebus i 1917 angrebet af en ubemandet tysk Motortorpedobaad, som løb 25 Knob og blev styret fra Land gennem et elektrisk Kabel som rullede af en Tromle agter« . . .

Under Beskrivelsen af og Oversigterne over Undervandskrydsere og U-Baade kommer Forfatteren ind paa Dværg U-Baade og deres Anvendelse bl. a. ved Angrebet paa Pearl Harbour.

Mellem Oversigterne af Minestrygere, Kanonbaade, Motorkanonbaade, Hangarskibe og Specialskibe skildres endvidere disse Fartøjers særlige Brug samt de forskellige Grejer, der anvendes ved Løsningen af disse Fartøjers Opgaver: f. Eks. Netlæggere, Værkstedsskibe, Ammunitionsskibe, Hospitalsskibe, Maalskibe o. s. v.

Uden at fortabe sig i alt for fjerne Fremtidsperspektiver belyser Forfatteren Forholdet mellem Slagskibe og Hangarskibe. Hvis man saaledes betragter Bombeluftfartøjerne som Hangarskibets Kanoner, Bomber og Torpedoer som Projektiler og Luftjagerne som Panser, saa er Hangarskibet et »Slagskib« med samme Fart, som de virkelige, men med en Rækning, der er 10—20 Gange større. Er det da umuligt, at »Fremtidens Slagskibsflaader« vil komme til at bestaa af Hangarskibe i Stedet for som nu af panserede Artilleriskibe?

12 Lande anvender endnu Sejlskibuddannelse som et Led i Officersuddannelsen, men England og U. S. A. er gaaet bort fra en saadan.

Bogens sidste 56 Sider indeholder:

- 1) udtømmende Oversigter over Antallet af Enheder af enhver Type, der findes i hvert Land, der har Flaade, hvilket giver Mulighed for en direkte Sammenligning af Styrkeforholdet Flaaderne imellem.
- 2) En Ordforklaring af anvendte maritime og

tekniske Udtryk, der gør, at Bogen kan læses med Udbytte af enhver.

- 3) Tilføjelser under Bogens Trykning, saaledes at alle Data er medtaget til 15. Oktober 1942.
- 4) Et Register paa over 3000 Skibe i alfabetisk Rækkefølge med Oplysning af Nationalitet og om de er sænkede, samt med Henviisning til de Steder i Bogen, hvor de er nævnte.

Med sine mange Oversigter, den logiske Gruppering af det kæmpemæssige Materiale, samt den udtømmende Behandling og Forklaring er omhandlede Bog — dens litterære Værdi foruden — vel nok Verdens bedste Haandbog paa sit Felt, og man bøjer sig uvilkaarligt i Ærbødighed for Forfatterens store Viden om Alverdens Krigsskibe.

Muxoll.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Februar Maaned.

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

1. Feb. 1919: Kaptajn Lorck udsendes som første Marineattaché ved det kgl. Gesandtskab i London.
- 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 Skipperboder til Eje.
7. Feb. 1744: General-Admiraløjtnant Danneskjold-Samsøe's Projekt til Hovedvagten paa Nyholm approberes med Philip de Lange som Bygmester.
10. og 11. Feb. 1659: Stormen paa København; Baadsmandskompagnierne under Holmens Chef Admiral Niels Juel forsvarer Peuchlers og Qvitzows Bastioner paa Østervold og Kastellet.
17. Feb. 1727: Søetatens kombinerede Ret indstiftes, ophæves 1933.
18. Feb. 1829: Viceadmiral Johan Olfert Fischer dør, Eskadrechef og Højstkommanderende i Slaget paa Rheden den 2/4 1801.
19. Feb. 1619: Admiral Gieddes Eskadre bestaaende af 2 Orlogsskibe samt 2 Skibe fra Ostindisk Kompagni kæmper ud for de Kap Verdiske Øer med 3 franske Kapere, hvoraf Kaperfregatten »Lion d'or« samt 1 armeret Jagt erobres, »Lion d'or« omdøbes til »Patientia« og indgaar i Eskadren paa dens Togt til Ostindien (se 29/11 1618).
20. Feb. 1513: Kong Hans dør, Grundlæggeren af den kongelige danske Orlogsflaade, samt af det oprindelige kgl. Værft i »Rævehalegattet« bag Slotsholmen.

23. Feb. 1846: Næstkommanderende paa Korvetten »Galathea« Kaptajnløjtnant Aschlund beordres til at fratrede 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.
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 Takkeladshusene 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 $26/4$ 1701 første Chef for »Kadetkompagniet« (fra 1753 »Kadetkorpset«).
28. Feb. 1648: Kong Christian 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 fortes frem til Landets førende nationale Værn.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 98).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Søkrigen.

Allierede Skibstab.

(Fortsat).

1. Storbritannien.

Jagere.

Navn	Størrelse	Sænkings- dato (Kundgørelse)
Blanche	1.360	13.11.39
Gipsy	1.335	21.11.39
Duchess	1.375	12.12.39
Grenville	1.475	19. 1.40
Exmouth	1.475	21. 1.40
Daring	1.375	18. 2.40
Glowworm	1.345	8. 4.40
Gurkha (1. Gang)	1.870	9. 4.40
Hardy	1.505	10. 4.40
Hunter	1.340	10. 4.40
Afridi	1.870	3. 5.40
Grom (Polsk)	1.975	4. 5.40
Valentine	1.090	15. 5.40
Whitley	1.100	19. 5.40
Wessex	1.100	24. 5.40
Wakeful	1.100	29. 5.40
Grafton	1.335	29. 5.40
Grenade	1.335	29. 5.40
Keith	1.400	1. 6.40
Havant (opr. bestilt af Brasilien)	1.340	1. 6.40
Basilisk	1.360	1. 6.40
Ardent	1.350	8. 6.40
Acasta	1.350	8. 6.40

(Fortsættes)

Jagere.

(Fortsat)

Navn	Størrelse	Sænkings- dato (Kundgørelse)
Fraser	1.375	28. 6.40
Whirlwind	1.100	8. 7.40
Escort	1.375	12. 7.40
Imogen	1.370	18. 7.40
Brazen	1.360	21. 7.40
Wren	1.120	27. 7.40
Delight	1.375	29. 7.40
Hostile	1.340	26. 8.40
Esk	1.375	31. 8.40
Ivanhoe	1.370	31. 8.40
Margaree (ex Diana).	1.375	22.10.40
Venetia	1.090	24.10.40
Sturdy	905	2.12.40
Hyperion	1.340	20.12.40
Acheron	1.350	27.12.40
Dainty	1.375	8. 3.41
Mohawk	1.870	15. 4.41
Diamond	1.375	25. 4.41
Wryneck	1.100	25. 4.41
Greyhound	1.335	21. 5.41
Juno	1.710	21. 5.41
Kelly	1.695	21. 5.41
Kashmir	1.690	21. 5.41
Mashona	1.850	28. 5.41
Hereward	1.340	30. 5.41
Imperial	1.370	9. 6.41
Jersey	1.710	15. 6.41
Waterhen	1.100	5. 7.41
Fearless	1.350	25. 7.41
Defender	1.375	10. 8.41
Bath (tidl. U. S. A.)	1.190	26. 8.41
Broadwater (tidl. U. S. A.)	1.190	24.10.41
Cossack	1.870	11.11.41
Matabele	1.870	12.12.41
Kandahar	1.690	19.12.41
Stanley (tidl. U. S. A.)	1.190	21.12.41
Thracian	905	2.12.41

(Fortsættes)

Jagere.

(Fortsat)

Navn	Størrelse	Sænkings- dato (Kundgørelse)
Vimiera	1.100	20. 1.42
Thanet	905	27. 1.42
Gurkha (2. Gang)	1.850 (?)	21. 2.42
Belmont (tidl. U. S. A.)	1.190	27. 2.42
Electra	1.375	27. 2.42
Jupiter	1.710	27. 2.42
Encounter	1.375	28. 2.42
Stronghold	905	2. 3.42
Vortigern	1.090	16. 3.42
Campbeltown (tidl. U. S. A.)	1.190	27. 3.42
Havock	1.340	7. 4.42
Vampire	1.090	22. 4.42
Jaguar	1.710	7. 5.42
Lively	1.920	11. 5.42
Jackal	1.710	11. 5.42
Kipling	1.690	11. 5.42
Wild Swan	1.120	19. 6.42
Nestor	1.690	29. 6.42
Bedouin	1.850	3. 7.42
Kujawiak (polsk)	1.975	3. 7.42
Hasty	1.340	3. 7.42
Wrestler	1.100	12. 8.42
Foresight	1.350	13. 8.42
Ialt: 83	106.105	

Undervandsbaade.

Oxley	1.300	10. 9.39
Starfish	640	15. 1.40
Undine	540	15. 1.40
Seahorse	640	15. 1.40
Tarpon	1.090	10. 4.40
Thistle	1.090	13. 4.40
Sterlet	670	20. 4.40
Seal (taget af Tyskerne)	1.520	5. 5.40
Orzel (polsk)	1.110	12. 6.40

(Fortsættes)

Undervandsbaade.

(Fortsat)

Navn	Størrelse	Sænkings- dato (Kundgørelse)
Grampus	1.520	30. 6.40
Shark	670	5. 7.40
Salmon	670	21. 7.40
Spearfish	670	1. 8.40
Oswald	1.475	2. 8.40
Odin	1.475	11. 8.40
Orpheus	1.475	18. 8.40
Phoenix	1.475	9. 9.40
Narwhal	1.520	17. 9.40
Thames	1.805	24. 9.40
H 49	410	18.10.40
Rainbow	1.475	20.11.40
Triad	1.090	1.12.40
O 13 (hollandsk)	537	10.12.40
Swordfish	640	22.12.40
Regulus	1.475	8. 1.41
Narwhal (fransk)	974	9. 1.41
Triton	1.090	29. 1.41
O 22 (hollandsk)	987	30. 1.41
Snapper	670	16. 3.41
Usk	540	28. 5.41
Undaunted	540	6. 6.41
Cachalot	1.520	30. 7.41
Union	540	25. 8.41
P 33	900 (?)	6. 9.41
P 32	900 (?)	17. 9.41
Tetrarch	1.090	15.12.41
Perseus	1.475	19. 1.42
H 31	410	24. 1.42
Triumph	1.090	5. 2.42
Tempest	1.090	13. 2.42
P 38	900 (?)	22. 3.42
Surcouf (fransk)	2.880	12. 4.42
Olympus	1.475	13. 6.42
Upholder	540	23. 8.42
Ialt: 44	46.413	

(Fortsattes).

Nogle Bemærkninger vedrørende Kystdefensionens Officers-Problemer.

Af Kaptajnløjtnant Gordon Langhorn.

I Tidsskriftets Decemberhefte 1942 er fremført nogle Betragtninger vedrørende Uddannelsen af Kyst-officerer og disses tjenstlige Stilling. Disse Betragtninger gaar dog videre, end hvad Forfatteren med Ordet »Betragtninger« antyder, idet det er hele Kystdefensionens Officers-Problem, der er taget op til en samlet Overvejelse under eet. — Det er imidlertid ikke gør- ligt at behandle alle de principielle Problemer under eet, idet Kystdefensionens Officers-Problemer nemlig bestaar af flere enkelte Problemer, der dog alle paa en vis Maade er kædet sammen. De vigtigste af disse principielle Problemer er:

1. Rekrutering og Uddannelse af Officerspersonel af Linien.
2. Rekrutering og Uddannelse af Officerspersonel, der ikke tilhører Linien.
3. Videreuddannelse og Anvendelse af dertil egnede af de nuværende Kystofficerer, der har været til Tjeneste i en længere Aarrække.

Hertil kommer en Del andre Problemer af mindre Betydning set fra Helhedens Synspunkt, saasom Avancements-, Lønnings- og Uniformsspørgsmaal.

Af de tre ovennævnte Problemer er de to første fra Søværnets Synspunkt, og set paa længere Sigt, de overvejende vigtigste, medens det sidste Problem ogsaa

nok er af Betydning — og længe har været aktuell uden at være blevet løst — men det er trods alt kun et ubetydeligt Overgangs-Personelproblem sammenlignet med de to førstnævnte. Maaske kommer det paa Grund af Forholdene i de forløbne Aar i Bevidstheden let til at indtage en Plads, hvor det synes større, end det egentlig har Krav paa.

De følgende Betragtninger tager kun Sigte paa Behandlingen af det førstnævnte Problem og fremkommer som en direkte Følge af, at den ovenomtalte Artikel har set Dagens Lys her i Tidsskriftet.

Der hersker formentlig blandt alle Enighed om, at Kystdefensionens Personelordning er absolut utilfredsstillende for Opfyldelsen af Kystdefensionens Op-gaver under Mobilisering selv med det Omfang, hvortil Kystdefensionen blev reduceret ved Søværnets Overtagelse af Kystartilleriet i 1932.

Det kan i Forbindelse med Belysning af Kystdefensionens Personelproblemer være nyttigt at lade Blikket glide nogle Aar tilbage, for at faa fat i den historiske Udvikling og se, hvorledes denne har ført os til det Punkt, hvor vi i Øjeblikket staar.

Indtil 1865 blev vore Søforter næsten udelukkende bemanded af Marinen, men i dette Aar begyndte en organisatorisk Ændring derhen, at Søforterne efterhaanden blev underlagt Det Kongelige Artillerie. Fra 1867 kan Overdragelsen til Hæren regnes for fuldbyr-det og effektiv.

Ved kgl. Resolution af ¹⁹/₄ 1890 oprettedes imidlertid »Den flydende Defension paa Københavns Rhed« om hvilken følgende bestemtes:

»Denne Institution underlægges en Officer af Flaaden, der i Krigstid skal have Kommandoen over den,

og i Fredstid have Indseende med alt den vedrørende, samt efter Omstændighederne fremkomme med Forslag til dens tidssvarende Udvikling«.

I Løbet af 90-erne i forrige Aarhundrede begyndte der at gøre sig Tanker gældende vedrørende Kystartilleriets eventuelle Genoverdragelse til Søværnet. — Dette kan bl. a. ses af en i Søe-Lieutenant-Selskabet i Aaret 1900 med 1. Præmie belønnet Besvarelse af et Prisspørgsmaal (gentaget fra 1894—95): »Bør Søforterne (Kystbatterierne) overtages af Marinen? — Fuldstændigt? — Eller i hvilket Omfang?«

I Bedømmelsesudvalget sad bl. a. senere Viceadmiral Kofoed-Hansen, senere Viceadmiral Wenck og senere Direktør for Søartilleriet Kommandør Saabye.

Dette Udvalg gav Forfatteren, Kaptajn H. T. Foss, sin fulde Tilslutning til det Afsnit af Afhandlingen, der argumenterer for, hvorfor Personel af Marinen maa siges at have bedre Forudsætninger for Anvendelse paa Søforter og Kystbatterier end Personel med anden Uddannelse, d. v. s. Personel af Hæren. Da adskillige af Forfatterens Synspunkter uforandret har Gyldighed den Dag i Dag, skal her anføres nogle Uddrag deraf, idet der gøres opmærksom paa, at Uddraget kun vedrører Københavns Søbefæstning, men naturligvis har fuld Gyldighed for alt fast Kystforsvar.

»Forsvaret af Hovedstaden fra Søsiden samt Byens Sikring mod Bombardement af Skibe er som bekendt indordnet i 3 forskellige Led, nemlig:

Minespæringerne,
Søforter og Kystbatterier, og
den flydende Defension,

hvilke 3 Led, under Angreb paa Stillingen søværts fra, gensidig støtte hinanden.

Det vil heraf fremgaa, at de 3 Led, der samlede repræsentere Forsvaret af den københavnske Søfront, gribe ind i hverandre paa flere Punkter, og derfor ere temmelig nøje sammenhørende; skal man altsaa undersøge hvilken Indflydelse, det vil have paa Stillingens Modstandsevne overfor et supponeret Angreb om Marinen, der jo alt har Minespærringerne og Defensionen under sig, *tillige* kom til at overtage Søforterne, da gælder det følgelig om at komme til Klarhed over, hvorvidt de Opgaver, som det — ifølge hvad der overfor er udviklet — falder i Forternes Lod at løse, ville blive bedre eller mindre godt røgtede under den nye Ordning.

Forternes Opgaver under Angreb paa Stillingen ere:

1. Beskydning af fjendtlige Skibe og Fartøjer under forskellige Forhold,
2. Sikrings tjenesten, der væsentlig maa komme til at bestaa i en rationel Benyttelse og Betjening af det elektriske Lys; og endelig den særdeles vigtige Opgave, der kan karakteriseres som
3. Samarbejdet med de 2 andre Grene af Forsvaret til Afvisning af ethvert Angreb, efter at dettes Art og Omfang er erkendt. Hver af Opgaverne skal da nærmere belyses.

A. Beskydning af de fjendtlige Skibe og Fartøjer.

Virkingen af Forternes Ild vil ganske i Almindelighed betinges af Ildledelsens Godhed, Afstandsmålingens Nøjagtighed og den Færdighed, med hvilken Skytset betjenes.

Ildledelsen. Den første og vigtigste Belingelse for en god Ledelse af Ilden er, at den Officer, i hvis Haand denne er lagt, har et skarpt og hurtigt Blik for de angribende Skibe og Fartøjers Beskaffenhed — altsaa

saavel deres stærke som saarbare Sider — samt for deres Manøvrer og Evolutioner, saaledes at Beskydningen med den for Tilfældet paa rette Maade valgte Ammunition kan blive foretaget netop saaledes, at Udsigten til Skibenes Ødelæggelse bliver den størst mulige, samt endvidere saaledes, at enhver Blottelse, som Fjenden giver sig, eller Uheld, der maatte tilstøde et eller flere af hans Skibe og Fartøjer, straks benyttes saa effektivt som muligt. Uden nærmere Motivering tør man vel nok ganske i Almindelighed slaa fast, at Marineofficerer som en Følge af deres hele Opdragelse og praktiske Uddannelse *væsentlig bedre end Artilleriofficerer sidde inde med denne første og vigtigste Betingelse for en god Ildledning*, og dette Forhold har da utvivlsomt ogsaa været Grunden til, at Kystforterne f. Eks. i Tyskland ere blevne henlagte under Marinen.

B. Sikringstjenesten.

.....

Marinens Befalingspersonel, der jo maa anses for nogenlunde fortroligt med det flydende Materiel, som en Fjende vil kunne benytte sig af under et Angreb, samt med Maaden paa hvilken dette vil blive anvendt, og som desuden i Reglen vil forstaa at drage *de rigtige Slutninger af observerede Manøvrer fra Fjendens Skibe*, maa ubetinget anses for at sidde inde med de bedste Betingelser for Etableringen af en paalidelig Sikringstjeneste for Søforterne.

.....

C. Samarbejdet med Forsvarets andre Grene.

Dette vil saavel før som under et Angreb være af ikke ringe Betydning, og det vil falde for under forskellige Former. Mellem Søforterne og *den flydende Defensions Skibe og Fartøjer*, der jo bl. a. have den Op-

gave at udføre Efterretnings-, Forpost- og Sikkerheds-tjeneste for den hele Forsvarsstilling, kræves saaledes ifølge hele Sagens Natur en ret intim Forbindelse og hurtig Forstaaelse gennem aftalte Signaler, af hvis sikre og hurtige Opfattelse meget kan afhænge. Dette gælder, for at nævne nogle Tilfælde, i særlig Grad om Natten, naar der f. Eks. et eller andet Sted foretages Angreb paa Spærringerne, og Forpostfartøjerne for det respektive Afsnit af en overlegen fjendtlig Styrke tvinges til at trække sig tilbage og overlade Forsvaret til Forternes Artilleri og elektriske Lys, samt endvidere ved Bestemmelsen af det rette Moment for Forposterne til atter at søge ud og eventuelt ved Koncentration at falde over den vigende Angriber med en større Styrke; desuden ved Dagangreb paa Forterne: Valget af det rette Tidspunkt for Defensionens Torpedobaade til i Ly af Krudtrøg at angribe det eller de af Fjendens Skibe, som ved Havari eller Grundstødning mulig maatte være kommet i en prekær Situation; endvidere den rettidige Tilkaldelse af Assistance og Forstærkning af Defensionens Skibe og Fartøjer for et eller andet Punkt af Fronten under et større Angreb. Kort sagt, der vil under mange Forhold være Lejligheder, hvor et hurtigt og paalideligt Samarbejde mellem det faste og det flydende Forsvar vil være af overordentlig stor Betydning, og det maa bestandig erindres, at det bedste og sikreste Overblik over Situationen til enhver Tid haves fra de faste Positioner, til hvilken Overledelsen og Initiativet derfor mest naturligt maa henlægges.

Ogsaa mellem Forterne og *Minespærringerne* kræves et stadigt Samarbejde, idet Reparationer af eventuelle Beskadigelser paa Spærringerne, Udlæggelse af yderligere Hindringer m. m. skal foretages i Ly af Forternes Kanoner; desuden kan Spærringernes Stationer,

der jo ere etablerede paa Forterne, ofte i rette Tid avertere om, hvor eventuelle natlige Angreb foregaa, samt om hvilken Ødelæggelse, der er sket paa Minefelterne, saaledes at Overledelsen — paa Grundlag af disse Meddelelser — kan tage Initiativet til de Dispositioner og Modtræk, som i den Anledning maa foretages.

Det maa vel anses for nogenlunde indlysende, at det her i store Træk skitserede, vigtige Samarbejde *har den største Udsigt* til at blive gennemført paa tilfredsstillende Maade, hvis Marinen med sit Personale overtog ogsaa det 3die af de Led, hvis Samvirken betinge Hovedstadens Forsvar fra Søsiden.

Som Hovedresultat af Undersøgelserne i dette Afsnit synes os ubestrideligt at maatte fremgaa, at samtlige de Opgaver, som ville blive stillede Søforter og Kystbatterier om Kjøbenhavn under Angreb, have al rimelig Udsigt til at blive fuldt saa godt løste, dersom Marinen overtog Forterne; særlig gælder dette om alt, hvad der vedrører Sikringstjenesten og Samarbejdet med den flydende Defension og Minespærringerne.

Alt i alt maa efter vor Opfattelse Svaret paa den her behandlede Del af Prisopgaven blive det, *at den københavnske Søfronts Modstandsevne under et eventuelt Angreb kan vinde ved den Ordning, at Marinen fik samtlige dette Forsvars 3 Grene under sig*«.

Efter Forsvarsordningen af 1909 bestemtes det ved kgl. Resolution af ¹⁷/₈ 1911, at:

»Chefen for den flydende Defension paa Københavns Rhed overtager Ledelsen af *det samlede Forsvar af København mod Søsiden og underlægges herved den Højstbefalende i København.*

Chefen for den flydende Defension leder Øvelserne paa Københavns Rhed mellem begge Værn og

forhandler med 1. Generalkommando om Søbefæstningens Deltagelse«.

Efter denne Ordning var Defensionschefen altsaa underlagt den Højstbefalende eller Kommandanten i Fæstningen København; han var slet og ret *Frontkommandør* paa Søfronten, ligesom der var Officerer af Hæren, der var Frontkommandører paa Fæstningens forskellige Landfronter.

Forud for Vedtagelsen af Forsvarsordningen 1922 fremsattes i Folketinget et *Lovforslag* vedrørende »Nedlæggelse af ældre Kystbefæstningsanlæg samt Ordningen af det faste Kystforsvar«. Heri foresloges det bl. a., at Kystartilleriregimentet ophævedes samtidig med, at Københavns Søbefæstning og øvrige Kystbefæstningsanlæg overgik til Marinen. Oprettelse af en Marinebataillon, hvis Personel, *saavel Befalingsmænd som værnepligtige, skulde tilvejebringes fra Søværnet*. Forslaget byggede saaledes paa Flaadens Opfattelse: At man rent principielt burde lade det faste Kystforsvar overgaa til Marinen, saaledes at det udelukkende udførtes og lededes af dennes Personel.

Lovforslaget blev dog ikke vedtaget, men ved Forsvarsordningen af 1922 udvidedes Defensionschefens Myndighed. Ved kgl. Anordning af 16. August 1923 blev følgende bestemt:

»*Chefen for Københavns Sø-Defension har den samlede Ledelse af Københavns Forsvar paa Søen, og Københavns Søbefæstning er i denne Henseende underlagt ham.*

Planlæggelsen af Søbefæstningens Anvendelse, samt Planlæggelsen og Ledelsen af større Øvelser med Hensik paa nævnte Forsvar paahviler ligeledes ham, og i alt, hvad der vedrører disse Forhold, har han Kommandomyndighed over Søbefæstningen.

Angaaende Tidspunktet for Afholdelse af de større Øvelser, samt om alle Forhold der berører Kystartille-

riets tjenstlige Stilling under Generalkommandoen, forhandler han med denne.

Defensionschefen har til enhver Tid Adgang til Søbefæstningen og til at overvære Øvelser, Prøver, Forsøg m. m., der afholdes ved den.

For Søbefæstningens Vedkommende er Defensionschefen med Hensyn til alle Forhold vedrørende Forsvaret paa Søen underlagt Flaadens Ledelse, og med Hensyn til alle Forhold vedrørende Forsvaret paa og indenfor Kysten underlagt Hærens Ledelse.

Naar Forholdene ifølge Hærledelsens Skøn i første Række kræver Søbefæstningens Kampmidler bragte til Anvendelse paa eller indenfor Kysten, kan hertil sigtende Ordre gives direkte fra Hærens Ledelse til Defensionschefen efter de Bestemmelser, som herom er truffet mellem Chefen for Generalkommandoen og Viceadmiralen.

Med Hensyn til Flaademateriellet og dettes Anvendelse er Defensionschefen udelukkende underlagt Flaadens Ledelse«.

Som det vil ses af disse Bestemmelser, var Defensionschefen ikke længere en almindelig Frontkommandør under Fæstningskommandoen, men den, der — under Flaadeledelsen — skulde have Kommandoen over og Ledelsen af alt Forsvaret af København mod Søsiden; kun hvor Søbefæstningens Forter kunde komme i Aktion i Forsvaret paa eller indenfor Kysten — altsaa i Land — kunde Hærens Ledelse gribe ind og meddele Defensionschefen direkte Ordre for *den ham stadig underlagte* Kystbefæstning, men kun for denne. — Over Defensionseskadren, som efter den tidligere Ordning var underlagt den Højstbefalende i Fæstningen København, kunde der efter denne Ordning under ingen som helst Omstændigheder disponeres af Hærledelsen.

Denne Ordning varede til 1932, i hvilket Aar Kystartilleriregimentet ophævedes, og Kystdefensionen logisk oprettedes som en integrerende Del af det samlede Søværn.

Det kan her tilføjes, at den Udvikling, der siden den ovenfor citerede Prisaftandlings Fremkomst har fundet Sted i Sø- og Luftkrigens Metoder og Midler kun synes yderligere at fastslaa Rigtigheden i den ovennævnte Argumentering. Det skal her indskydes, at det vil være absolut muligt ved Kystdefensionen i Lighed med, hvad der f. Eks. er Tilfældet i det tyske Kystartilleri at indføre Ildledelsesmetoder og -instrumenter, der i meget høj Grad ligner — henholdsvis betjenes som — de tilsvarende til Søen anvendte Metoder og Instrumenter.

For at se hvorledes Rigtigheden af de ovenstaaende Betragtninger stadig har holdt sig, eller snarere yderligere er blevet bekræftet, kan man blot for Sikringstjenestens Vedkommende tænke sig denne udvidet med Undervandsbaads- og Luftekclairering over Søen, Undervandsstøjtning m. m.

Endvidere kan man som Kampmiddel paa Søforter og Kystværker (f. Eks. ved Havneforsvar) tænke sig Torpedobatterier m. m.

Hvad der dog maaske er det vigtigste, er *Sikringen af det taktiske Samarbejde mellem de forskellige Forsvarsgrene i Kystforsvaret*. Her tænkes ikke blot paa Samarbejdet mellem de tre tidligere nævnte Grene, Minespærringerne, Forterne og den flydende Defension saaledes som denne sidstnævnte maa opfattes at have udviklet sig, nemlig til en taktisk Styrke bestaaende af Torpedobaade, Motortorpedobaade, Undervandsbaade, Mineskibe, Minestrygningsfartøjer m. v., men her tænkes tillige paa Samarbejdet med Luftvaabnet. — Det er saaledes kendt, at saavel i Tyskland som

i England har Kystforsvaret nu tildelt særlige Luftstyrker, hovedsagelig Recognoscerings- og Jagerstyrker, men ogsaa Bombe- og Torpedolufftøjer samt andre Luftfartøjer til Opfyldelsen af særlige Formaal.

Hele det moderne højt udviklede taktiske Kommunikationssystem gør det i vore Dage yderligere ønskeligt, at Befalingsmandspersonellet ved Kystdefensionen udgøres af Personel tilhørende Flaadens almindelige Tjenestegrene.

Det vil ses, at Marinen gennem det sidste halve Aarhundrede har haft Øjet aabent for det ønskelige i, at det var Personel af Søværnets almindelige Kategorier og Tjenestegrene, der bemandede Sø- og Kystforterne, og at det endelig er blevet saaledes igen, skyldes, at man har indset, at Mellemløbet mellem Søværnet og det af Hæren organiserede og bemandede Kystartilleri, nemlig Defensionschefen — uanset hvilke Beføjelser, der blev tillagt ham — var for svagt et Bindeled til at sikre det effektive taktiske Samvirke mellem Forterne og de øvrige Dele af Søforsvaret.

Hvis man vilde gaa ind for en Personelordning, der uddannede særlige Kystdefensions-Befalingsmænd efter de i Orlogskaptajn Münster's Artikel angivne Retningslinier, *vilde man saaledes ganske øjensynligt skruet Udviklingen et Skridt tilbage, og man vilde antagelig meget snart ende der, hvor man er kommet fra.* Det maa beklages, at Forfatteren allerede fra Starten giver op overfor det Problem, der er Sagens Kærne, og paa Forhaand giver Afkald paa den vigtigste Fordel ved Kystdefensionens Placering som en Bestanddel af Søværnet, nemlig Anvendelsen af Marine-Personel. Or-

logskaptajn Münter siger saaledes følgende: »Dette har imidlertid vist sig uigennemførligt i Praksis, idet disse (nemlig Flaadens Officersrammer) ikke paa langt nær har været tilstrækkeligt omfattende til at dække det for Kystdefensionen ret store Behov af Officerer« Dette maa dog sikkert siges at være en urigtig Slutning; det har nemlig *ikke* vist sig uigennemførligt i Praksis, men har kun været uigennemførligt under de kummerlige Forhold, under hvilke Kystdefensionen indledede sin Æra, og som er karakteriseret ved det ringe aarlige Budget »for hvilket Beløb det faste Kystforsvar skulde opretholdes i den Udstrækning, det var muligt«, og ved følgende Passus i Bemærkningerne til Loven: ». . . .; til stadig Tjeneste ved Værkerne er kun tænkt anvendt saa meget Personel, som kræves til Mandskabets almindelige skolemæssige Uddannelse, samt til Udførelse af det almindelige Tilsyn«.

Under disse Forhold har det vist sig umuligt at faa Rammerne for Linieofficererne i Søværnet udvidet til det Omfang, der er ønskeligt med Henblik paa Søofficerernes Anvendelse ved en Kystdefension af det Omfang, som et virkeligt Søværn maa raade over; under Forudsætning af at man virkelig ønsker at skabe en Kystdefension, vil det derimod sikkert ikke i Praksis volde større Vanskeligheder at faa Flaadens Befalingsmandsrammer udvidet end specielt at faa Kystdefensionens Befalingsmandsrammer udvidet — oven i Købet med Personel af en hel ny Kategori, men et saadant Forsøg har paa Grund af Forholdene endnu ikke kunnet gøres.

At Uddannelsen paa Søofficersskolen som af Forfatteren anført ikke i nødvendig Grad tager Hensyn til de Krav, som Kystdefensionen stiller i artilleristiske og andre Henseender, er ikke tilstrækkelig Grund til Oprettelsen af det af Forfatteren foreslaaede Kystoffi-

cerskorps. Dette Forhold kunde maaske tænkes ændret, men det er muligvis ikke engang nødvendigt; det er dog ogsaa begrænset, i hvor høj Grad Søkadetterne paa Søofficersskolen undervises med Henblik paa Tjenstgøring i de øvrige Specialvaaben som f. Eks. Undervandsbaade eller Flyvevæsen m. m.

Den til Tjenstgøring ved Kystdefensionen for Søofficerer nødvendige Artilleriuddannelse *vil kunne* erhverves efter et grundigt Studium af de ved Kystdefensionen anvendte Skydemetoder m. m., og dette maa selvsagt suppleres med almindelig Tjenstgøring ved Kystdefensionen. Men dette grundige Studium, der er nødvendigt, er vel ikke saa uoverstigelig en Hindring, at man, fremfor at drive dette Studium selv, laver en særlig Kategori Liniepersonel til at foretage dette for sig, naar Meningen med Søværnets Overtagelse af Kystdefensionen jo netop var, at det var sagligt rigtigst at lade Marine-Personel udføre Tjenesten ved Kystdefensionen.

At Tjenesten ved Kystdefensionen af Hensyn til Sikringen af Værkerne mod Angreb fra Landsiden kræver et nøje Samarbejde med Hæren og en udvidet Infanteriuddannelse for Søværnets Personel er et Faktum, men da denne Uddannelse ogsaa er ønskelig for andet Personel end netop det, der gør Tjeneste ved Kystdefensionen, synes dette Forhold heller ikke at være nogen Hindring for, at Søværnets almindelige Tjenestegrene udfylder Tjenesten ved Kystdefensionen.

Forfatteren anfører: »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 deres specielle Uddannelse«.

Under Henvisning til det tidligere udviklede forekommer denne Betragtning at være *fundamental fejlagtig*. Ganske vist er det ikke saa meget Flaadens Personels *navigatoriske Færdigheder* som dets *taktiske Forstaaelse og Træning*, der netop gør, at man maa forvente, at dette Personel bedre end andet Personel, der ikke er opdraget i Flaaden, kan udfylde Befalingsmandsstillingerne ved Kystdefensionen. Det er jo netop dette Søofficerernes Fortrin, der har medført, at Udviklingen er gaaet derhen, at Søværnet har overtaget Kystdefensionen.

Det nære Tilknytningsforhold mellem Kystdefensionen og de øvrige Bestanddele af Søværnet vil kun kunne tilvejebringes og sikres gennem fuldstændig Ensartethed af Liniepersonellet i alle Personelgrupper. Et Korps af Linieofficerer, som paa Forhaand er udelukket fra at kunne naa den højeste Stilling indenfor Kystdefensionen, vil antagelig heller aldrig kunne føle sig ligeberettiget med Søofficererne.

At man ogsaa uomgængeligt nødvendigt maa bringe det som Nr. 3 opstillede Officersproblem ved Kystdefensionen til en Løsning, hvorved man ved yderligere Uddannelse af de af de nuværende Kystofficerer, man ønsker at beholde til fast Tjeneste, kan drage den fulde Nytte af disses Erfaringer til Gavn for Kystdefensionen, og at man samtidig maa skabe rimelige Avancements-, Lønnings- og øvrige Tjenestevilkaar for dette Personel, er en Selvfølge, men vi maa ikke lade os forlede til at betragte dette som det primære Problem.

Det primære Problem maa nødvendigvis være Tilvejebringelsen af kvalificeret Marine-Personel, der kan løse de Opgaver, Søværnet kræver indenfor alle sine Tjenestoomraader, herunder altsaa ogsaa Kystdefensionen.

Duellen i det Indiske Ocean mellem »Sydney« og »Emden«.

Ved Kaptajnløjtnant B. Rasmussen.

Oversat efter H. C. Bywater: Cruisers in Battle, Naval

»Light Cavalry« Under Fire 1914—1918,

Kapitel 5 (Udkommet 1939).

Det er umuligt i et enkelt Kapitel at faa alt med om et Skib, hvis eventyrlige Færd har givet Stof til mangfoldige Bøger. Jeg vil derfor nøjes med at skitsere »Emden«'s Virksomhed, inden dens berømte Duel med »Sydney« nærmere beskrives, idet dens dramatiske Raid ind i Penang's Havn dog ogsaa fortjener at blive omtalt her. Den løb af Stabelen i Danzig 1908 og var Søsterskib til »Dresden«, som vi senere vil faa at høre om. Skønt den var blevet færdig kun et Par Maaneder før »Kolberg«-Klassen (»Mainz«, »Køln« etc.), var den noget mindre end disse, idet den havde et Displacement paa kun 3650 Tons mod 4350 Tons. Iøvrigt var dens Data følgende: Længde 118 m, Bredde 13,5 m, 13,500 H.K. Turbine-Maskineri, Maksimumsfart 24,1 Knob, opnaaet ved Fartprøve i 1909. Normalt havde den en Kulbeholdning paa 400 Tons, der dog med alle Reservebunkers fyldt kunde bringes op til 850 Tons. Besætningen bestod af 31 Officerer og 330 menige.

Den havde 12 Stk. 10,5 cm 35-pdr. Kanoner, hvilket dengang var Standardhovedarmeringen, 2 Torpedoudskydningsapparater og et stort Antal Maskinskyts. Dens eneste Pansring bestod af et Staldæk, varierende fra 19 til 51 mm's Tykkelse, der dækkede

Maskine, Fyrplads, Ammunitionsmagasiner og Styremaskine. Selvom »Emden« saaledes var en forholdsvis lille Krydser, skulde dens Navn dog blive kendt overalt i Verden og komme til at staa som Symbolet paa Dristighed, Ridderlighed og sund Dømmekraft med Hensyn til Krigsførelse til Søs.

Her som overalt i Søkrigshistorien er det imidlertid ikke Skibet, men Chefen og Besætningen, det kommer an paa. Hvis »Emden« saaledes kun havde haft en middelmaadig Chef, vilde den sikkert have udspillet sin Rolle paa et meget tidligere Tidspunkt, end det nu blev Tilfældet. Men i Fregattenkapitän Erich von Müller besad den tyske Flaade en Officer med fremragende Egenskaber, der sikkert vilde have kvalificeret ham til en hvilken som helst Post. Foruden at være en god Sømand var han en ivrig Dyrker af det søkrigsvidenskabelige Studium, og uden Tvivl har han i Praksis i udstrakt Grad anvendt sin store Viden paa dette Felt, da han som Krydserchef fik Ordre til at føre Handelskrig.

Ved Krigens Udbrud tilhørte »Emden« Admiral von Spee's Eskadre i Østen med Basis i Tsingtao, Kiaochao. Den blev efterladt i Tsingtao, da Admiral von Spee med Slagkrydserne »Scharnhorst« og »Gneisenau« sejlede paa Krydstogt sydover i 1914. Da Admiralen var paa Vej til Pagan, blev han telegrafisk underrettet om, at Faren for Krig var overhængende. Han telegraferede derfor til »Emden«, at den skulde slutte sig til Eskadren ved Pagan.

»Emden« forlod Tsingtao den 31. Juli, og allerede den 3. August tog den i det japanske Hav sin første Prise, det russiske Skib »Ryasan«, der var blevet udrustet som Hjælpekrydser og armeret med Kanoner, der var taget fra den gamle Kanonbaad »Cormoran«, hvis Navn den ogsaa laante. Den 12. August

sluttede »Emden« sig til Admiral von Spee's Eskadre i Pagan. Til sin store Glæde erfarede Fregattenkapitän von Müller, at hans Skib skulde detacheres for at føre Handelskrig. 11 Dage senere sejlede han gennem Molukka-Strædet til det Indiske Ocean, Skuepladsen for hans berømte Bedrifter.

Den 4. September fyldte »Emden« Kul ud for Nordkysten af Sumatra og undgik her med Nød og næppe at blive fanget af den engelske Slagkrydser »Hampshire«. Det næste Sted, den dukkede op, var i den bengalske Bugt, hvor den ud for Hoogly tog adskillige Priser. Ialt erobrede og sænkede den saaledes 16 engelske Skibe paa tilsammen 70,825 Tons, der sammen med Ladningerne ialt repræsenterede en Værdi af ca. 40 Mill. Kr., og tog yderligere 7 Skibe, som den dog senere frigav.

Det skal indrømmes, at mange tyske U-Baade senere i Krigen kom op paa en langt større sænket Tonnage, men medens U-Baadene havde en stor Fordeel i deres forholdsvis ringe Synlighed, og — i det mindste i Begyndelsen af Krigen — kun havde lidt at frygte med Hensyn til Modforholdsregler fra Fjendens Side, kunde »Emden« ikke undgaa at tiltrække Opmærksomheden paa sig, idet den krydsede i Farvande, der til Stadighed blev besejlet af fjendtlige Krigsskibe, der var paa Jagt efter den. Til sidst deltog ikke mindre end 70 engelske og allierede Krigsskibe i Forfølgelsen af den.

Medens en U-Baad havde Brændsel nok til saavel Ud- som Hjemtur, var »Emden« afhængig af Priserne Kulbeholdning og maatte fylde Kullene over i sine egne Bunkers, ofte paa aaben Ankerplads, hvor den hvert Øjeblik risikerede at blive overrasket af overlegne fjendtlige Styrker, medens Besætningen var i Gang med den ofte meget vanskelige og anstrengende

Kulfyldning. Fregattenkapitän von Müller opererede i Virkeligheden under de samme Forhold som sin berømte Forgænger, Captain Raphael Semmes paa de konfødereredes Krydser »Alabama«, skønt Forfølgelsen af Semmes ikke var nær saa kraftig og omfattende, som den »Emden« var udsat for.

Skønt Fregattenkapitän von Müller altid optraadte ridderligt overfor sine Fanger og i saa udstrakt Grad som muligt undgik at forulempe Nonkombattanter, lod han ingen Lejlighed gaa fra sig til at skade Fjenden af al sin Magt. Et saadant Eksempel paa hans ganske vist tilladelige, men samtidig ubarmhjertige Haardhed indtraf den 22. September. Kort efter Kl. 9 om Aftenen viste »Emden« sig med blændede Lanterner ud for Havnen i Madras og aabnede Ilden mod Birma Kompagniets Oliedepot, som var et meget iøjensaldende Maal fra Søsiden.

Granaterne foraarsagede en voldsom Brand, og ca. en halv Million Gallons Olie blev ødelagt. Saa uventet og pludseligt kom Angrebet, at Forsvarerne var fuldkommen uforberedt, men med prisværdig Hurtighed blev Batterierne bemandede, og Ilden aabnet mod Raideren, hvis Position røbedes af Glimtene fra dens Kanoner. Den blev hurtigt drevet paa Flugt, men ikke før Olietankene var blevet stærkt beskadiget, en engelsk Damper ramt, og omkring tyve Mennesker dræbt eller saaret. Da von Müller af opsnappede Telegrammer vidste, at engelske og japanske Krydsere var paa Sporet efter ham, dampede han hurtigst muligt sydover, og næste Gang man hørte om ham, optraadte han ud for Vestkysten af Ceylon.

Han anløb nu Maldiverne, hvor han fyldte Kul fra en Tender, og fortsatte derefter til Diego Garcia i Chagos-Øgruppen. Da Efterretningerne om Krigen endnu ikke var naaet ud til denne afsides Del af Em-

periet, gav de engelske Indbyggere den tyske Raider en gæstfri Modtagelse, idet de opfattede hans Besøg som en Høflighedsvisit. Von Müller vilde ikke løfte Sløret for denne humoristiske Situation og bringe sine Værter ud af Vildfarelsen, og han fik derfor ikke det ringeste Besvær med Kulyfildning og fik endogsaa Assistance til Kølhaling af Skibet, saaledes at en Bundesning kunde foretages, hvilket var stærkt paakrævet, da Skibet var meget tilgroet i Bunden paa Grund af Opholdet i de tropiske Farvande. Da Arbejdet var vel afsluttet, forlod »Emden« Diego Garcia ledsaget af de bedragede engelske Indbyggers gode Ønsker og gjaldende Hurraraab.

Von Müller sejlede derefter over det Indiske Ocean med Kurs mod Penang, hvor han skulde komme til at udføre sin dristigste og mest opsigtsvækkende Bedrift. Han havde faaet Oplysninger, der tydede paa Tilstedeværelsen af den franske Krydser »Dupleix« og andre fjendtlige Krigsskibe, og besluttede sig derfor til et overraskende Kup. Naar man vurderer Planens koldblodige Dristighed, maa man gøre sig klart, at »Dupleix« var dobbelt saa stor som »Emden« og havde 8 Stk. 16,2 cm Kanoner, en Armering der var »Emden«'s langt overlegen. Men von Müller regnede med, at naar man tog Overraskelsesmomentet med i Beregningen, vilde det gaa lige op, og det skulde vise sig, at han fik Ret.

Penang havde paa daværende Tidspunkt ingen Kystbatterier, og da man maatte regne med Muligheden af et tysk Raid, ankrede de engelske Krydsere, der anløb Havnen, altid op paa en saadan Maade, at de hurtigt kunde faa deres Bredsider til at bære mod Indløbet. Man havde saaledes draget Lære af den Skæbne, der var overgaaet »Pegasus«, da den fuldkommen uforberedt var blevet overrumplet af den

lyske Krydser »Königsberg« ved Zanzibar og skudt sønder og sammen. Imidlertid var »Dupleix« ikke i Penang. I dens Sted laa derimod den lille russiske Krydser »Jemtchug«, der med sine 3180 Tons og 8 Stk. 12 cm Kanoner var en langt mindre farlig Modstander end »Dupleix«. Til Trods for at den russiske Chef var blevet advaret saavel af Havnemesteren, Kapitajn McIntyre, R.N.R., som af de engelske Søofficerer, der var attacheret Krydseren, forsømte han enhver Forsigtighedsregel, hvad enten det nu skyldtes Fatalisme eller Skødesløshed.

Han kom til at bøde frygteligt herfor. »Emden« naaede Penang inden Daggry den 28. Oktober. For at faa den til at ligne de i Østen opererende engelske Krydsere, der havde 4 Skorstene, havde man rigget en Attrap-Skorsten, og den bedrageriske Lighed blev yderligere understøttet af Krydserens mørkegraa Farve og det vajende engelske Orlogsflag, der muligvis blot var en Efterligning. En Forpostbaad, der patruillerede uden for Indløbet, tog den for en engelsk Krydser og lod den uhindret passere. Dristigt dampede den ind i Havnen henimod det Sted, hvor »Jemtchug« intetanende laa til Ankers, frembydende en glimrende Skive for det efterfølgende Blodbad. Da Afstanden var nede paa ca. 800 m, for en Torpedo ud af »Emden«'s Undervandsudskydningsapparat hen imod den russiske Krydser.

Den ramte agter og detonerede med voldsom Kraft og ødelagde Krydserens Maskineri. Et Øjeblik efter satte »Emden« Farten op og løb forbi langs sit Maal og aabnede en voldsom Ild med hele sin Bredside af 10,5 cm Kanoner. I Løbet af et Øjeblik var »Jemtchug« overdænget med eksploderende Granater. Paa den ringe Afstand for de lige igennem Skibssiden for derefter at detonere med vulkanagtig Voldsomhed.

Overrumplingen var saa fuldstændig, at ikke et Skud blev affyret som Svar. I Løbet af et Øjeblik var den russiske Krydser ukampdygtig og synkefærdig, og Dækket havde en uhyggelig Lighed med et Slagteri. To franske Torpedojagere og en Kanonbaad, der laa til Ankers lige i Nærheden, blev ligeledes fuldkommen overrumplet, men af en eller anden Grund aabnede »Emden« ikke Ilden mod dem. I Stedet for vendte den rundt og løb atter forbi »Jemtchug« og gav den endnu en Torpedo og yderligere to Salver. Hermed var det grusomme Værk fuldendt, idet det russiske Skib, der nu var et kæmpemæssigt Ildhav, sprang i Luften under en tordenagtig Eksplosion, idet den tog ca. 200 Officerer og menige med til Bunds af en Besætning paa 340 Mand.

Det havde ikke været en Kamp, men et Blodbad. Men »Emden« var ikke færdig hermed. Da den løb ud af Havnen, mødte den Lineren »Glenturret«, der laa stoppet for at tage Lods om Bord, De officielle engelske Historiekrivere paapeger den »udsøgte Frækhed«, der inspirerede Fregattenkapitän von Müller til umiddelbart efter det fuldbyrdede Ødelæggelsesværk at stoppe op og sætte Fartøjer i Vandet for at borde »Glenturret«. Det var Daarskab, men det viste en storlaaet Galgenhumor.

Von Müller skulde imidlertid blive afbrudt i sit Forehavende, idet et Skib, der i Morgendæmringen lignede en let Krydser, nu hurtigt nærmede sig. Han kaldte derfor straks sine Fartøjer om Bord og stod ud for at møde den ny Fjende, der ved nærmere Eftersyn viste sig at være en lille fransk Torpedobaad »Mousquet« paa 303 Tons med Kanoner af ringe Kaliber samt to Torpedoudskydningsapparater. Intetanende styrede dette lille Skib lige ind i Ødelæggelsen. Den tyske Chef ventede med at give Ild, indtil

han var inde paa klos Hold, og allerede den første Breddside fik derved ødelæggende Virkning. De faa Franskmænd, der overlevede den første Byge af Granater, løb tappert til deres Vaaben, men i Løbet af syv Minutter var Baaden skudt i Sænk.

Som man kunde have ventet, stoppede von Müller op og gav sig Tid til at bjerge de overlevende fra »Mousquet«. Derefter stod han til Søs fulgt af en anden fransk Torpedobaad, der modigt forsøgte at indhente ham, men som efter 4 Timers Forfølgelse mistede »Emden« af Syne, da den forsvandt i en Regnbyge. Det er mærkværdigt, at »Emden« ikke kastede sig over og gjorde det af med denne ubetydelige Forfølger.

Nu lakkede det imidlertid mod Enden med von Müller's Virksomhed. Fra Penang krydsede han Trafikruten Rangoon—Singapore og holdt derefter nordvestpaa mod Nikobarerne, idet han uden Tvivl lagde sin Rute efter de Oplysninger, han fik gennem opsnappede Telegrammer. Paa Trafikruten Sumatra—Colombo tog han sin sidste Prise, den engelske Dampers »Newcastle«, som han dirigerede til Sabang efter at have overført sine franske Fanger til den. Efter to Dages Forløb, hvor han ikke mødte nogen Skibe, holdt han sydvestover mod Cocos-Øerne. Hermed afgjorde han Skibets Skæbne, og det er derfor interessant at høre de Motiver, han efter Tabet af sit Skib selv fremfører for sit Raid mod den afsides beliggende engelske Kabelstation.

»Mit Raid mod Cocos-Øerne blev planlagt ud fra følgende Betragtninger: Bortset fra den skadelige Virkning det vilde faa, at Kabel- og Radiostationen blev ødelagt, hvorved Telegraf forbindelsen mellem Australien paa den ene Side og England og de øvrige Lande paa den anden Side midlertidigt blev afbrudt, haabede jeg ogsaa (1), at forurolige Skibsfarten til og fra Au-

stralien ved at søge at bibringe Fjenden det Indtryk, at »Emden« i den kommende Tid vilde forulempe Skibsfarten Syd og Vest for Australien, og (2) at bevirké, at i det mindste nogle af de engelske Krydsere, der deltog i Jagten paa »Emden«, vilde blive trukket bort fra det Indiske Ocean. Det var min Hensigt efter mit Angreb paa Cocos-Øerne at sætte Kursen mod Socotra og derefter krydse i Bugten ved Aden og føre Handelskrig paa Ruten Aden—Bombay.«

Efter »Emden«'s Ødelæggelse kritiserede man ikke alene i Udlandet, men ogsaa i Tyskland von Müller for denne Aktion, hvis Planlægning man betragtede som et Fejlskøn, en Aktion, der dog betegnende nok skulde gentages nøjagtig en Maaned senere af Admiral von Spee ved Falklandsøerne med samme Resultat. Men til Retfærdiggørelse af Fregattenkapitän von Müller's Handlemaade maa fremføres, at det ulykkelige Udfald snarere skyldes Uheld end Fejlskøn. Naar man saaledes tager alle Forhold i Betragtning, synes Chancerne for, at han vilde møde fjendtlige Styrker ved Cocos-Øerne kun at have været een mod Hundrede. Der plejede sjældent at være engelske eller allierede Krydsere paa denne Kant, og det var et rent og skært Sammentræf, at von Müller planlagde sit Raid netop paa det Tidspunkt, hvor den australske Konvoj med tilhørende eskorterende Krydsere passerede forbi i kun 50 Sømil Afstand.

Denne store Konvoj paa henved 40 Skibe med australske og New Zealand'ske Tropper om Bord startede fra King George's Sound, Albany den 1. November 1914, dog først efter mange Forsinkelser og Overvejelser, da man nødigt vilde sende den af Sted, saalænge Admiral von Spee's Eskadre eller selvstændige tyske Krydsere opererede frit omkring i Farvandene uden at være lokaliserede. Transportflaaden var eskor-

teret af den engelske Panserkrydser »Minotaur«, de australske Krydsere »Sydney« og »Melbourne« og den japanske Panserkrydser »Ibuki«. Da man var kommet ud i rum Sø, tog »Minotaur« Plads 5 Sømil forude; de australske Transportskibe fulgte efter i tre Kolonner ved Siden af hinanden, herefter fulgte 10 New Zealand'ske Transportskibe paa to parallelle Linier. Ude om Styrbord gik »Ibuki« i en Afstand af 4 Sømil fra de førende Transportskibe, medens »Sydney« indtog sin Plads paa tilsvarende Maade om Bagbord, og langt agterude kom endelig »Melbourne«.

»Saaledes styrede den store Flaade, omfattende 4 Krigsskibe og 38 Transportskibe mod sin uanselige Fjende (»Emden«) ligesom en Elefant, der angst nærmer sig den frygtede Mus. Intet mere iøjenfaldende Eksempel kan fremføres paa Sømagt og dens Begrænsninger og paa Emperiets vældige Behov af Krigsskibe og dets Afmægtighed, hvis det ikke behersker Havene. Tilstedeværelsen af een fjendtlig Krydser, der var mindre og svagere end ethvert af de 4 eskorterende Krigsskibe, medførte ikke alene, at disse 4 maatte afses, men at yderligere 9 andre maatte spredes over det Indiske Ocean,« idet nemlig 6 engelske, 1 russisk og 2 japanske Krydsere paa dette Tidspunkt var dirigeret mod »Emden«.

Det ovenfor citerede er hentet fra officielle australske Kilder. En af von Müller's Officerer har som Eksempel paa, hvad »Emden« kunde have udrettet mod Konvojen, hvis den havde været klar over dens Tilstedeværelse, anført følgende: »Vi vilde have sluttet os til Konvojen agterfra og naaet helt op i første Kolonne lige agten for det 3die eller 4de Skib i Linien; derefter vilde vi have gjort al tænkelig Skade med vore Kanoner og Torpedoer, og vi vilde sikkert have naaet at sænke en halv Snes Skibe, inden de

eskorterende Krigsskibe kunde forhindre os deri.« Selvom det maaske ikke vilde være gaaet netop som her forudsagt, maa man dog, som de australske Historikere anfører, indrømme, »at det er vanskeligt at sætte nogen Grænser for, hvor megen Ødelæggelse en enkelt fjendtlig Krydser kunde foraarsage om Natten blandt en Transportflaade af forsvarsløse Skibe, idet den vilde kunne fyre hensynsløst til højre og venstre, fordi den var sikker paa, at alle de andre Skibe var Fjender, medens de eskorterende Skibe stadig maatte regne med den Risiko ved en Fejltagelse at komme til at sænke en Transportdamper.«

Man maa derfor indrømme, særlig naar man tager »Emden«'s Resultater i Penang med i Betragtningen, at det ikke var uden Grund, at de Søofficerer, der havde Ansvar for Konvojen, traf alle tænkelige Forsigtighedsforanstaltninger. Det vilde saaledes have været Vanvid, hvis man havde undervurderet en saa tapper og foretagsom Fjende som von Müller. Et heldigt gennemført Slag mod Konvojen vilde have haft en enorm moralsk Virkning, ja det vilde næsten være den værste Katastrophe, der kunde overgaa de Allieredes Sag paa det Tidspunkt af Krigen. Det var nemlig paa Grund af den blinde Tillid til den engelske Flaades sikre og effektive Beskyttelse, at Dominions ikke tøvede med at sende Kraften af deres Ungdom Tusinder af Sømil over Havene, selvom fjendtlige Krigsskibe stadig opererede frit omkring i Farvandene.

Den 8. November, da »Emden« ikke var mere end 250 Sømil fra Konvojen, blev dennes Beskyttelse væsentlig forringet, ved at »Minotaur« blev kaldt tilbage af Admiralitetet, der havde faaet Meddelelse om Nederlaget ved Coronel og frygtede, at den sejrende tyske Eskadre skulde sætte Kursen mod Sydvest-Afrika for at hjælpe deres Landsmænd mod General Botha's

Ekspedition. Da de engelske Flaadestyrker i disse Farvande var relativt svage, telegraferede Admiralitetet derfor til »Minotaur«, at den skulde detacheres fra Konvojen og saa hurtigt som muligt slutte sig til de der-værende Flaadestyrker. Da »Minotaur« havde modtaget dette Telegram, ændrede den øjeblikkelig Kurs, satte Farten op og forsvandt hurtigt i Sydvest, idet den overlod Føringen af Konvojen til Kommandør M. L'E. Silver paa »Melbourne«.

Denne indtog straks »Minotaur«'s Plads i Spidsen af Konvojen, og den store Transportflaade dampede nu videre uden nogen Sikring bagud. Saaledes fortsatte den, uden at der skete noget, indtil den 9. November Kl. 0630. Da opsnappede Radiotelegrafisterne i de eskorterende Krydsere og i mange af Transportdamperne et Kodetelegram »Kativ Battav«. Man kendte ikke Koden, men det skal anføres, at flere Radioeksperter i Konvojen straks erklærede, at Telegrammet var fra »Emden«. De havde Ret: Det var von Müller, som ikke havde nogen Anelse om, at de fjendtlige Skibe var i Nærheden, der instruerede sit Kulskib »Buresk« om at møde ham ved Port Refuge paa Cocos-Øerne, hvor han havde planlagt at fylde Kul.

Næppe var dette uforstaaelige Telegram blevet modtaget, før Konvojen hørte Cocos Radiostation spørge: »Hvad er det for en Kode?« Ti Minutter gik, derpaa kaldte Cocos »Minotaur«, som naturligvis var mange Sømil borte. Umiddelbart derefter fulgte et andet Telegram: »Fremmed Krigsskib nærmer sig«, og derefter en Række »S O S«. Samtidig sendte Cocos Radiotelegrafist et Kabeltelegram til Australien, at et Krigsskib med tre Skorstene var ud for Øen og satte Folk i Land med Fartøjer.

Nu var Kommandør Silver ikke længere i Tvivl

om, hvad der gik for sig. Instinktmæssigt satte han Farten op og drejede, saa han fik Kurs mod Cocos-Øgruppen, idet han var klar over, at han efter al Sandsynlighed havde den berygtede tyske Raider i sin Magt. Men han indsaa straks, at som ældste Officer var hans Plads ved Konvojen, og han besluttede sig derfor til at overlade Æren af at kæmpe med »Emden« til en anden. Chefen for den japanske Krydser »Ibuki« bad indtrængende om at faa tildelt denne Ære, men da hans Skib var langt den stærkeste Enhed i Eskorten, var hans Bønner forgæves. Kommandør Silver beordrede »Sydney« til at staa mod Cocos for fuld Fart. Klokken var saaledes 7, da den holdt af med 20 Knob, idet den gradvis forøgede Farten, medens Besætningen blev sendt ned for at skaffe, da det er en Kendsgerning, at man slaas daarligt paa en tom Mave.

Kl. 0915 fik den australske Krydser, der nu skød en Fart af 25 Knob gennem den rolige Sø, Øje paa den truede Ø. Næsten i samme Øjeblik saa man de høje Master og Skorstene af et Krigsskib. Imidlertid havde Fregattenkapitän von Müller, der stod paa Broen af »Emden«, medens et Landgangskorps under Ledelse af Kapitänleutnant von Mücke var travlt beskæftiget i Land med at ødelægge Instrumenterne paa Radio- og Kabelstationen, i nogen Tid betragtet en Røgsøjle i Horisonten i nordlig Retning. Han troede først, at det var »Buresk«, der styrede hen til det aftalte Mødested.

Han udtaler selv følgende: »Men vi begyndte snart at tvivle paa, at det kunde være »Buresk«, der næsten aldrig udviklede Røg; vi antog imidlertid, at den kraftige Røgdvikling skyldtes, at den havde haft Ild i sine Bunkers den foregaaende Dag, og at den derfor først fyrede med de delvis brændte Kul; desuden løb

den sikkert Maksimumsfart.« Fra Udkigstønden meldte Udkiggen endvidere først fejlagtigt, at det var et Skib med een Skorsten og to Master, der nærmede sig.

Von Müller blev nu urolig. Da Landgangskorpset syntes at være længe om Ødelæggelsesværket, signalede han Kl. 0915 til dem: »Arbeiten beschleunigen« (»Fremskynd Arbejdet«). Om Bord paa »Emden« var nu alles Blikke rettet mod det ukendte Skib. Snart saa man af de høje Master, at det maatte være et Krigsskib. Det kunde kun være et fjendtligt Skib, men hvilket? Von Müller troede, at det var »Newcastle«, et Skib af en ikke saa farlig Type som »Sydney«, og han opdagede først sin Fejltagelse, da Kampen var forbi. Der findes Beretninger fra begge Sider om, hvad der skete i de spændende Øjeblikke, der gik forud for Duellen.

De officielle australske Kilder beretter, at »Sydney« for af Sted gennem Vandet med 25 Knobs Fart mod Fjenden, der netop var blevet observeret i en Afstand af 7—8 Sømil. Kommandør J. C. T. Glossop stod paa Broen, Navigationsofficeren var optaget af at tage Pejlinger, Artilleriofficeren stirrede i sin Kikkert, hørte efter de opgivne Afstande og ventede paa Tilladelse til at aabne Ilden, naar Kanonerne kunde bære. Paa Dækket sad Intendanten paa den tunge Kasse med Skibets fortrolige Sager, klar til at kaste den over Bord, hvis en Ulykke skulde ramme Skibet. Den øvrige Besætning var paa Klartskibsposterne — og saa, som et Lyn fra en klar Himmel, kom »Emden«'s første Salve.

Paa det Tidspunkt havde man endnu ingen Forestilling om de tyske Kanoners store Skudvidde paa Grund af deres store Elevationsfrihed, ogsaa for det mellemsvære Skyts Vedkommende. Von Müller havde, iøvrigt meget betegnende for ham, besluttet at slaa

først, og med lidt større Held kunde det, som vi skal se, have faaet afgørende Betydning for Kampen. Saa snart han var blevet klar over, at det var en engelsk Krydser, der nærmede sig, handlede han hurtigt og resolut. Der var heller ingen Tid at spille, idet »Sydney« nu nærmede sig med en Fart af 28 Knob. »Jeg gav Ordre til at sætte Dampen op paa alle Kedler klar til Forcing, og lod Gang paa Gang gentage Signalet til Landgangsekspeditionen, derefter gav jeg Ordre til at hive hjem og gøre Klart Skib.«

»Kl. ca. 0930 begyndte Landgangskorpset at gaa i Baadene, men da Fjenden hurtigt nærmede sig, vilde det være umuligt at faa dem om Bord, før Kampen begyndte. Lige saa snart Ankeret var let, beordrede jeg Fuld Kraft frem og lagde Skibet paa NNW-lig Kurs for yderligere at forbedre vor fordelagtige Position med Hensyn til Vinden, før Kampen tog sin Begyndelse. Det var min Hensigt at søge at tilføje Fjenden saa megen Skade ved Artilleriild, at han maatte mindske sin Fart saa betydeligt, at jeg fik Lejlighed til at foretage et Torpedoangreb med nogen Udsigt til Træfning.« Fra dette Tidspunkt bliver det muligt at sammenligne de to Modstanderes Beretninger, og det viser sig, at de stemmer nøje overens baade med Hensyn til Tidspunkter og Begivenheder, fra det Øjeblik Kampen begyndte.

Klokken var præcis 0940, da »Emden« indledede Kampen ved at aabne Ilden paa en Afstand af 94 hm. Den første Salve laa langt bagved, den næste, der blev affyret uden at vente paa Nedslagsobservation, var ogsaa for lang. 3die og 4de Salve var korte, men i den 5te Salve var der flere Træffere. De engelske Historie-skrivere giver »Emden« Æren af at have opnaaet Dækning allerede i første Salve, men von Müller's egen Rapport viser, at dette er forkert. Den tyske Taktik

var særdeles klog, thi kun ved at lemlæste og demoralisere sin langt stærkere Modstander med en pludselig og uventet Ildregn kunde »Emden« haabe paa en gunstig Udgang. I en reel Kamp havde dens 35-pdr. Kanoner derimod ingen Chance over for »Sydney«'s Bredside med 100-pdr. Kanoner.

Alligevel saa det i nogle Minutter ud, som om von Müller's frygtelige Trommeild af 10,5 cm Granater kunde afgøre Udfaldet. »Sydney«, der var fuldkommen overrumplet, styrede igennem en Byge af Granater, halvvejs skjult af de vældige Vandsøjler, der rejste sig i Vejret paa alle Sider af den. Men den frembød trods alt kun et ringe Maal paa den store Afstand med de deraf følgende store Nedslagsvinkler, og af de Hundreder af Granater, der blev afskudt mod den, ramte i Virkeligheden ikke mere end 15, og af disse 15 detonerede kun de 5. Men den tyske Artilleriild var beundringsværdig, idet Skibene nærmede sig hinanden med en Hastighed af henved 20 hm i Minuttet, og da »Emden«'s Kanoner allyredes med Maksimumselevation, der var 30°, var Ildledelsen ret kompliceret.

Ildens ødelæggende Virkning gjorde sig dog hurtigt gældende. Flere Granater i en enkelt Salve ramte »Sydney«'s agterste Ildlederstation og satte alle, der opholdt sig der, ud af Funktion. Samtidig ramte en Granat forreste Afstandsmaaler, dræbte Afstandsobservatoren og ødelagde Instrumentet. Til alt Held var det dog en Blindgænger; hvis den havde detoneret, var Kommandør Glossop sikkert blevet dræbt, idet han stod kun et Par Meter derfra. 8—9 Granater eksploderede paa og under Dækket, foraarsagede Tab blandt Kanonbesætningerne og antændte nogle Kordit-Ladninger, der laa i Nærheden. Ilden, der derved opstod, saa faretruende ud i nogle Minutter, men blev hurtigt slukket af Sikkerhedspatrouillen.

Imidlertid havde »Sydney« ikke passivt taget imod denne ilde Medfart. Kommandør Glossop havde aftalt med Artilleriofficeren, at Ilden skulde aabnes paa 85 hm's Afstand. Skibet var derfor lige blevet drejet for at faa hele Bredsiden til at bære om Bagbord, og der skulde netop gives Ordre til at aabne Ilden, da »Emden«'s første Salve slog ned. Ødelæggelsen af den forreste Afstandsmaalers og agterste Ildlederstation bevirkede øjensynlig en kortvarig Forsinkelse i Ildens Aabning, men faa Sekunder derefter tordnede dog »Sydney«'s første 15 cm Salve. Ifølge Fregattenkapitän von Müller's Rapport var den australske Artilleriild ikke særlig velrettet i Begyndelsen, medens det af andre Beretninger fremgaar, at allerede »Sydney«'s 3die Salve laa dækkende, hvilket maa siges at være godt. »Sydney« skød langsomt, indtil den havde ordentlig Bid i Maalet, medens »Emden« allerede fra Begyndelsen var oppe paa den anselige Skudhastighed af 6 Salver i Minuttet. »Sydney« begyndte imidlertid hurtigt at træffe for ramme Alvor, og næsten hver 100-pdr. Granat, der eksploderede paa den upansrede tyske Krydser, forårsagede store Havarier og spredte Død og Lemlæstelse.

Fra nu af var »Emden«'s egen Ild virkningsløs. »Sydney« blev ikke ramt mere, men fortsatte uforstyrret videre for at slaa Fjenden sønder og sammen. Fregattenkapitän von Müller skriver om denne Fase i Slaget:

»Da »Sydney« først havde faaet Bid i os, gik det haardt ud over »Emden«, og Skaden blev hurtigt saa omfattende, at jeg fik det Indtryk, at »Sydney«'s Artilleriild var vor overlegen. »Sydney«'s Kanoner fik efter en kort Periode Overtaget over vore, skønt vi scorede de første Træffere og i den første Fase i Kampen havde holdt Bid i Maalet og været oppe paa en meget større Skudhastighed.«

Han tilskriver sit Skibs hurtige Ødeløggelse, at Modstanderen var overlegen saavel med Hensyn til Størrelse, Pansring og Armering. Slagets kritiske Moment indtraadte, da »Sydney« drejede lidt til Styrbord for ikke at formindske Afstanden yderligere, hvilket vilde have givet »Emden«'s lettere Kanoner en Chance. Da den drejede, fulgte »Emden« imidlertid med i Drejet, idet den haabede derved at komme i en agterlig Position i Forhold til »Sydney« for at kunne beskyde den langskibs med hele sin Bredside. Men Kommandør Glossop lod sig ikke fange. Han svingede tilbage til Bagbord og fortsatte Beskydningen med alle de Kanoner, der kunde bære; nu var Afstanden blevet betydelig mindre.

I Løbet af kort Tid lignede »Emden« en Ruinhob. Granaterne satte Styregrejerne ud af Funktion, ødelagde alle Ildledelsesapparater, væltede forreste Skorsten og Mast, som i Faldet raserede det meste af Broen. De 15 cm Lyddit-Granater gjorde et kraftigt Indhug i Kanonbesætninger og Ammunitionslangere. »De faldt paa Dækket som Fluer,« sagde en overlevende, »og hver Gang en Granat eksploderede, sendte den en Regn af hvislende Sprængstykker i alle Retninger. Saa langt gik disse knivskarpe Sprængstykker, at mange, der opholdt sig midtskibs, blev dræbt af Granater, der sprang paa Bakken eller Agterdækket. Der var ingen Dækning nogetsteds.«

Da det gik allervarmest til, afskød »Sydney« paa kun 5000 m's Afstand en Torpedo, som imidlertid var Forbier. Fregattenkapitän von Müller paa sin Side gjorde flere Forsøg paa at faa sine Torpedorør til at bære, men det blev hver Gang forpurret ved »Sydney«'s Fartoverlegenhed. Nu væltede ogsaa »Emden«'s to andre Skorstene, men alligevel var den stadig i Stand til at skyde en Fart af $19\frac{1}{2}$ Knob, skønt den maatte

styres ved Hjælp af Skruerne, idet Styregrejerne som nævnt var havarerede.

Paa dette Tidspunkt besluttede von Müller sig til at sætte Skibet paa Grund. »I Mellemtiden,« skriver han, »var vor egen Artilleriild helt brudt sammen, derfor drejede jeg væk fra »Sydney« ved at stoppe den ene Skrue. Kort Tid efter fik jeg Melding fra Torpedorummet, at det maatte forlades, da det var læk paa Grund af en Træffer under Vandlinien. Da det nu var umuligt for mig at tilføje min Modstander yderligere Skade, besluttede jeg at sætte mit Skib, som var ilde tilredt af Modstanderens Artilleriild og brændte flere Steder, op paa Revet paa Luvsiden af Nord Keeling Øen, for at det kunde blive fuldstændigt Vrag og for ikke uden Nytte at opofre de overlevende af Besætningen.« Denne kloge og humane Beslutning blev udført Kl. 1120, 1 Time og 40 Minutter efter at det første Skud var faldet.

Lige inden »Emden« tog Revet, blev der slaaet Stop paa begge Maskiner, og umiddelbart efter Stødet blev der atter slaaet Fuld Kraft frem for at faa den til at staa saa haardt som muligt. Da det var gjort, gav von Müller Ordre til, at alle Fyrene skulde slukkes, og Fyrplads og Maskine sættes under Vand, idet han var bange for, at Fjenden skulde bjærge hans elskede Skib. Disse Foranstaltninger var imidlertid saa grundige, at der ikke kunde blive Tale om at bringe »Emden« flot igen.

Da Kommandør Glossop saa sin Modstander holde ind mod Revet, gav han ham endnu to Salver. Da han derefter havde forvisset sig om, at »Emden« stod haardt, stod han med fuld Fart af Sted for at fange »Buresk«, som havde været saa ufornuftig at holde sig i Nærheden af Slagmarken. Den blev indhentet ved Middagstid, men den tyske Besætning havde aabnet for Søven-

tilerne, da den indsaa, at det var umuligt at undslippe; efter at »Sydney« havde givet den 4 Skud for at faa den til at synke hurtigere, gik den til Bunds. Først derefter vendte Glossop tilbage til »Emden«.

Da han naaede tilbage til Nord Keeling Øen Kl. 4 om Eftermiddagen, havde den strandede Krydser stadig Flaget vajende. Da der ikke blev svaret paa gentagne Signaler, om den havde overgivet sig, lod han affyre 2 Salver mod Vraget. Nu blev det tyske Flag strøget, og der blev vinket med et hvidt Flag paa Agterdækket, hvorpaa »Sydney« indstillede Ilden.

Senere blev Kommandør Glossop alvorligt kritiseret, fordi han havde beskudt Vraget, men hvis man upartisk studerer Øjenvidners Beretning, maa man fritage ham for enhver Beskyldning for at have optraadt inhumant. Han havde ikke nogen Sikkerhed for, at Tyskerne ikke vilde skyde paa hans Fartøjer, hvis han sendte dem ind, og i flere Aarhundreder er et Skib, der ikke har strøget Flaget, blevet anset for en Fjende, der stadig er besluttet paa at gøre Modstand. Som vi skal faa at se i et senere Kapitel, blev lignende Beskyldninger for Raahed rejst mod Chefen for den tyske Krydser »Nürnberg« for at have undladt at redde de overlevende fra H. M. S. »Monmouth«, efter at han havde sænket den ved Coronel. Disse Beskyldninger var, som enhver nøgtern og upartisk Forsker af Søkrigshistorien maa indrømme, lige saa uberettigede som de, der blev rettet mod Kommandør Glossop.

Hele Aftenen og Natten patrouillerede »Sydney« ud for Øerne, idet han havde en Mistanke om, at den tyske Krydser »Königsberg« var i Nærheden, da det var den almindelige Opfattelse — omend fejlagtigt — at disse to Skibe gik paa Jagt sammen. Desuden vidste Glossop, at et tysk bevæbnet Ekspeditionskorps var gaaet i Land paa Direction Øen (Kabelstationen),

og først den følgende Morgen erfarede han, at de var undsluppet i en lille Skonnert. Først da mente han at kunne tillade sig at se nærmere paa, hvorledes det var gaaet »Emden«.

Da »Sydney«'s Baade naaede Vraget, mødte der dem et grufuldt Syn. Overalt laa Lig og haardtsaarede mellem hinanden. Granaterne og de opstaaede Ildebrande havde gjort deres Arbejde saa grundigt, at »Emden« nu kun havde en svag Lighed med et Skib.

»Overførslen af de saarede fra »Emden«'s Dæk, der mindede om et Slagteri,« skrev »Sydney«'s Læge, »var et meget vanskeligt Foretagende, samtidig med at det var yderst smertefuldt for de saarede. Der stod saaledes en stærk Brænding paa det Sted, hvor »Emden« var løbet paa, og det kunde derfor kun blive en ret ublid Behandling, man kunde give de saarede, naar de skulde fires ned i Fartøjerne. Foruden de 70 saarede, vi fik om Bord den Dag, havde vi over 110 Fanger og endvidere 20 Kinesere fra det sænkede Kulskib »Buresk«, saa man kan forestille sig de elendige Pladsforhold, vi var henvist til, naar man tænker paa, at vi i Forvejen var et overfyldt Skib.«

Med Hensyn til den »ublide Behandling« af de saarede har dog en af de tilfangetagne tyske Officerer uopfordret berettet, at Arbejdet blev udført »omsorgsfuldt og med stor Dygtighed.« Om Bord paa »Sydney« blev de ulykkelige Tyskere behandlet, saaledes som deres Tapperhed fortjente det. Deres haardtsaarede blev behandlet før »Sydney«'s egne. Fregattenkapitän von Müller udtalte sin egen Anerkendelse i følgende Vending i sin officielle Rapport:

»Behandlingen af Krigsfangerne om Bord var god, og jeg maa særlig anerkende den store Omsorg for de saarede.«

I Betragtning af den Kritik, der har været rejst

mod Kommandør Glossop, er det værd at omtale følgende Beretning om hans Optræden og Handlemaade, da »Sydney« sluttede sig til Konvojen efter Sejren over »Emden«. Da han sejlede ind i Colombo's Havn, stillede Tropperne i Transportskibene sig op langs Rællingerne klar til at modtage »Sydney« med Hurraraab. Men Glossop anmodede pr. Signal, om man vilde undgaa Hurraraaben af Hensyn til de mange saarede Tyskeres Følelser, hvis Skæbne allerede havde været haard nok. Han fremsatte denne Anmodning baade i sit eget, sine Officerers og Besætningens Navn. Ved »Sydney's Ankomst til Colombo blev de saarede hurtigt ført i Land og anbragt paa Hospitalet, medens de Fanger, der ikke var saarede, blev fordelt om Bord i Konvojens forskellige Dampere for at blive ført til Malta.

Efter Fregattenkapitän von Müller's egen Beretning gik »Emden« i Kamp med 316 Officerer og menige om Bord. Dens Tab var 12 Officerer og Dæks-officerer og 122 menige dræbte eller døde af deres Saar samt 65 saarede; 117 Officerer og menige var uskadt. Disse Tal viser tydeligt den frygtelige Virkning af »Sydney's Lyddit-Granater. Den australske Krydser havde ingen alvorlige Havarier, og dens Tab var kun 4 dræbte og 12 saarede. Den forholdsvis ringe materielle Skade, den led, skyldtes mindre dens Panserbeskyttelse, der var forholdsvis ringe, end dens Overlegenhed med Hensyn til Kanonkaliber.

Med »Emden's Odelæggelse aandede de, der havde Ansvaret for Sikkerheden i disse Farvande, lettet op. Under dens 3-Maaneders Krydstogt, paa hvilket den havde udsejlet ialt 30,000 Sømil, havde den udøvet en moralsk Virkning, der slet ikke stod i Forhold til dens virkelige Kampværdi. I en Periode deltog ikke mindre end 70 engelske og andre Krigsskibe i Forfølgelsen af den snu Raider, og Detacheringen af saa

mange Skibe maatte nødvendigvis svække de Allieredes Eskadrer paa andre Krigsskuepladser. Fregattenkapitän von Müller havde al mulig Grund til at være stolt af den Rolle, han havde spillet i Kampen mod sit Lands Fjender. Samtidig havde han altid vist sig som en ridderlig Fjende og en fair Kriger. Saavel i England som i Australien viste man den mest ædelmodige Anerkendelse af hans Tapperhed, og Meddelelsen om hans alt for tidlige Død kort Tid efter Krigen blev modtaget med oprigtig Beklagelse af hans forhenværende Fjender.

I Australien vakte Nyheden om »Sydney«'s Sejr selvfølgelig umaadelig Begejstring. Det var første Gang, et Skib i den unge australske Marine havde været i Kamp, og den havde skilt sig fra det med Ære. Medens de fleste Befalingsmænd tilhørte den engelske Flaade, var en stor Del af Mandskabet derimod Australiere, »young hands and men under training,« som de blev omtalt i officielle Beretninger. Der var 30 Lærlinge fra det australske Skoleskib »Tingira«, der gennemsnitlig var under 17 Aar. Disse Knøses Optræden var mere end rosværdig. Under »Emden«'s Granatbyge i Begyndelsen af Slaget udførte de deres Pligter saa roligt og sikkert, som var de erfarne Krigere. Kort sagt, den heftige Duel ud for Cocos-Øerne spredte Glans og Ære over alle, der deltog i den, men Forskellen i Størrelse og Armering mellem de kæmpende Skibe var for udtalt til at kunne danne Grundlag for paalidelige taktiske Slutninger.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Marts Maaned.

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

3. Marts 1801: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Kaptajnlojtnant Jensen, 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 Premierlojtnant Wulf, fordriver efter flere Timers natlig Kamp udfør Hitterø i Norge den engelske Orlogsbrig »Childers«.
14. Marts 1857: Sundtolden afskaffes. (Indført i 1429.)
16. Marts 1683: Sidste Indehaver af Rigsadmiraltitelen, Rigsadmiral Henrik Bjelke dør, Flaadechef i begge Sundkrigene.
16. Marts 1826: Kontreadmiral Poul de Løvenørn dør; Kgl. Søarkivs første Direktør, Grundlægger af Fyr- og Vagervæsen, Organisator af Lodsvæsenet.
17. Marts 1864: Blokadeeskadren i Østersøens østlige Del, bestående af Linieskibet »Skjold«, Skruefregatten »Sjælland« og Skruekorvetterne »Hejmdal« og »Thor«, Chef Kontreadmiral van Dockum, beskyder og fordriver udfør Swinemünde preussisk Letfregat »Arcona«, Korvetten »Nymphe«, 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 vor Krigsmagt til Søs, ved hvilken Danmark hævdede sig til en Stormagt. Flaadefører imod Venderne.
22. Marts 1808: Linieskibet »Prins Christian Frederik«, Chef Kaptajn Jensen, 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 Od-den Havn efter 3 Timers ærefuld Kamp, brænder og springer i Luften; af Linieskibets 576 Mand var der 137 saarede og 72 døde, blandt de sidste Helten fra 2. April 1801, Premierløjtnant Peter Willemoes.

23. Marts 1652: Stillingen »Viceadmiral paa Holmen« oprettes og besættes første Gang med Kaptajn Jørgen Bjørnsen.
23. Marts 1711: Autoriserede indbundne Skibsjournaler indføres i alle Orlogsskibe.
23. Marts 1932: Ved Søværnslovens Vedtagelse bliver Viceadmiralen Direktør i Marineministeriet og Chef for Søværnskommandoen, Kystflaaden med underlagte Divisioner oprettes, og Søbefæstningen overgaar atter til Søværnet. Den 1. April 1932 var Viceadmiral Rechnitzer Chef for Søværnskommandoen, Kontreadmiral Bastrup Chef for Kystflaaden og Kommandør Briand de Crèvecoeur Chef for Kystdefensionen.
25. Marts 1912: Vort første Luftfartøj »Glenten« skænkes Marinen af Generalkonsul Ludvigsen.
26. Marts 1848: Korvetten »Najaden« samt Hjuldampskibet »Gejser« under Kaptajnløjtnant Dirkinck-Holmfeld besætter Als.
26. Marts 1870: 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.
28. Marts 1864: Panserbatteriet »Rolf Krake«, Chef Orlogskaptajn Rothe, deltager fra Vemmingbund i Kampen, da Angrebet paa Dybbøl Skanser bliver afvist.

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 Vice-admiral Nicolaj Helt kæmper under Langeland med 6 svenske Skibe, hvoraf 1, Orlogsskibet »Svanen«, erobres.
31. Marts 1792: »Henrik-Gerner Medaillen« skænkes af Gehejmraad v. Schack. Medaillen uddeles til en med Udmærkelse ved Officerseksamen bestaaet Søkadet: første Gang uddelt den 27. December 1792.
31. Marts 1917: De danske Besiddelser i Vestindien, Øerne St. Thomas, St. Croix og St. Jan overdrages til U. S. A. af kst. Guvernør, Kommandør Konow, Chef for Krydseren »Valkyrien«, vort sidste Stationsskib i Vestindien. (Kolonierne erhvervet i 1666).
31. Marts 1919: Flaadens Sikringsstyrke ophæves, efter at Farvandedens Minerydning er tilendebragt efter første Verdenskrig.

F. Kj.

Marinens Bibliotek.

November—December 1942.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

277. *Fischer, E.*: Das Luftbildwesen. Ill. Diagr. Dienst in der Luftwaffe. Bd. 2. 2. verbess. Aufl. Berl. u. A (1942). 8^o. Ska.
- *278. Det danske Lods væsens Historie. Ill. (m. Portr.). Udg. med Mar.min. Understøttelse af *J. A. Hansen*, Form. i Dansk Lodsforening. Kbh. 1931. 4^o. H. Gave fra Udg.
279. *Meurer, A.*: Seekriegs-Geschichte in Umrissen. Seemacht und Seekriege vornemlich vom 16. Jahrhundert ab. Ill. & Kort. Index. 2. durchg. und erg. Aufl. Frankfurt a. Main u. A (1940). 8^o. H.
280. *Petersen, Niels*: Danmarks militære Besættelse. Tidsdokument 2. Kbh. 1942. 8^o. H.
281. Analyse der Metalle. Ill. Index. Hrsg. von Chemiker-Fachausschutz des Metall und Erz e. V. Gesellschaft für Erzbergbau, Metallhüttenwesen und Metallkunde im NSBDT. 1. Bd.: Schiedsverfahren. Berl. 1942. 4^o. Kl.
282. *Niezoldi, O.*: Ausgewählte chemische Untersuchungsmethoden für die Stahl- und Eisenindustrie. 3. verm. & verb. Aufl. Berl. 1942. 8^o. Kl.
283. Her Niels Juuls, Herre til Taasinge etc. Hans Adelige Liigs sørgelige Begiengelse . . . den 17. Junii Anno 1697 udi Holmens Kircke i Kiøbenhavn. Med et Forsidebillede. Kbh. 1699. fol. H.
- *284. *Friederich Ludvig Norden* (1708—42). Portræt. H. Gave fra Journalist Bent Rosenkilde Nielsen.
285. *Steensen, R. Steen*: Alverdens Krigsskibe. Ill. Stikordsregister og Register over Skibsnavne. Kbh. 1942. 8^o. H.
286. *Holtved, E.*: Polareskimoer. [Thule-Distriktet.] Ill. & Kort. Kbh. 1942. 8^o. H.

287. *Fantur, W.*: Narvik. Sieg des Glaubens. Ill. & Kort. 8^o. H.
288. *Crocco, G. Arturo*: Grundsätzliche Untersuchungen des Instrument fluges. Diagr. München 1942. 8^o. H.
289. *Albrecht, F.*: Der Italienische Dolmetscher. Berl. 1935. 8^o. H.
290. *Neubronn, A.*, Freihr. von: Der Französische Dolmetscher. 3. neubearb. & erw. Aufl. Berl. 1940. 8^o. H.
291. *Nagel*: Der englische Dolmetscher. Neu bearb. von Wilhelm Otzen. 4. neubearb. Aufl. Berl. 1940. 8^o. H.
292. *Meyer-Ricks, H.*: Die Hilfsdolmetscher- und militärische Dolmetscherprüfung. Deutsch-italienisch. Italienisch-deutsch. Bearb. auf Grund des Prüfungstoffes mehrerer Dolmetscherprüfungen. 2. neubearb. Aufl. Berl. 1942. 8^o. H.
293. *Krenchel, E.*: Danmarks militære Fremtid. Hørup taler til os. Kbh. 1941. 8^o. H.
294. Lehrbuch der Navigation. Nachtrag nebst Beiheft: Praktische Navigation. Reichswehrministerium. Marineleitung. Berl. 1933. 8^o. H.
295. *Danielsen, J.*: En grønlandsk Maler. Tegninger og Akvareller. 15 Pl. Kort. Tekst ved *P. Rosendahl*. Registre: Alm. Sægregister. Nordiske Navne paa de i Bogen omhandlede Dyr og Planter. Litt.fort. Kbh. 1942. fol. H.
- * 296. *Rasmussen, Knud*: The Mackenzie Eskimos. After Knud Rasmussen's Posthumous Notes. Ed. by H. Ostermann. Report of the fifth Thule Exp. 1921—24 . . . Vol. X, No. 2. Cph. 1942. 4^o. H.
297. *Seehusen, K. H.*: Lærebog i Navigation. Ill. & Diagr. Kbh. 1942. 4^o. Ska.
- * 298. Lærebog i Navigation. II. *Guldhammer, H. A.* m. fl. Kbh. 1937. 4^o. Ska.
- * 299. *Hankasalo, T.*: Relative Bestimmungen der Schwerkraft in Finland im Jahre 1937. Veröffentl. d. Finn. Geodät. Inst. No. 30. Helsinki 1941. 8^o. Ska.
- * 300. *Kalaja, P.*: Die Grundlinienmessungen der Geodät. Inst. 1933—38 nebst Untersuchungen über die Verwendung den Invardrähte. Veröffentl. d. Finn. Geod. Inst. No. 31. Helsinki 1942. 8^o. Ska.
- * 301. *Davis, P. L. H.*: High Latitude Azimuths for Sun, Moon and Stars (lat. 61^o—78^o). Lond. 1929. 4^o. Ska.

- * 302. *Pedersen, P.*: Berechnung der Grundzahl e der natürlichen Logarithmen mit 606 Dezimalen. Geodät. Inst. Medd. No. 16. 8^o. Ska.
- * 303. *La Cour, D.*: The Magnetometric Zero Balance, the BMZ. Meteorol. Inst. Communications magnétiques No. 19. Kbh. 1942. 8^o. Ska.
- * 304. *Olsen, J.*: Some Investigations on the Constancy of the QHM Magnetometer. Meteorol. Inst. Communications magnétique No. 20. Kbhv. 1942. 8^o. Ska.
- * 305. *Troll, C.*: Luftbildplan und ökologische Bodenforschung. Ill. Berl. 1939. 4^o. Særtr. af Zeitschr. d. Gesellsch. für Erdkunde. Ska.
- * 306. Betænkning af . . . Kommissionen . . . til Sikring af Limfjordstangerne og Thyborøn Kanal. Kbh. 1942. 4^o. Ska.
307. Betænkning om Meteorologisk Instituts og Søkortarkivets Bygningsforhold og forskellige Spørgsmaal i Forbindelse hermed. Kbh. 1942. 4^o. Ska.
- * 308. *Stoltz, E.*: Kring en egendomlig karta över Kivikstrakten under 1650-talet. Kort. Lund 1942. 8^o. Særtr. af Svensk Geogr. Årsbok. Ska.
- * 309. The Place-names of Svalbard. Kort. Skr. om Svalbard og Ishavet Nr. 80. Udg. af Norges Svalbard- og Ishavsundersøgelser. Oslo 1942. 4^o. Ska.
- * 310. Lehrbuch für Vermessungsgasten. Ill. Berl. 1939. 8^o. Ska.
- * 311. *Gry, H.*: Das Wattenmeer bei Skallingen. Kort. Folia Geographia Danica, Tom II, No. 1. Kbh. 1942. 4^o. Ska.
- * 312. Kungl. Sjökartverkets virksomhet 1931—41. Årsberettn. av föredragene i kart- og kommunikationsväsende. Sthlm. 1942. 8^o. Særtr. af K. Krigsvet. Akad. Handl. 1942. Ska.
- * 313. *Gärtig, N.*: Lidt om gamle Korts Restaureringer. Ill. Kbh. 1942. 8^o. Særtr. af Hist. Medd. om Staden København og dens Borgere. Ska.

H. Bistrup.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 96).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Søkrigen.

Allierede Skibstab.

(Fortsat).

1. Storbritannien.

Foruden de tidligere nævnte Slagskibe, Krydsere, Jagere og Undervandsbaade har Storbritannien mistet en Mængde Hjælpe-skibe. Tabene fordeles paa de forskellige Typer saaledes:

Type	Antal	Tonnage
Hurtige Eskorteskibe	6	5.465
Eskorteskibe	9	10.750
Korvetter	13	10.400
Vagtskibe	6	2.205
Mineskibe og Minestrygere	15	12.367
Flodkanonbaade	5	2.371
Hjælpekrydsere	14	219.240
Hjælpehangarskibe	1	5.537
Andre Hjælpe-skibe Trawlere, Drifttere etc.....	240	?

2. U. S. A.

Slagskibe.

Navn	Størrelse	Senkningss- dato (Kundgørelse)
Oklahoma	29.000	8.12.41
Arizona	32.000	8.12.41
Ialt: 2	61.000	

Krydsere.

Navn	Størrelse	Sænkings- dato (Kundgørelse)
Houston	9.050	27. 2.42
Ialt: 1	9.050	

Hangarskibe m.m.

Yorktown	19.900	7. 6.42
Langley	11.050	? . 2.42
Ialt: 2	30.950	

Jagere.

Reuben James	1.190	31.10.41
Downes	1.500	8.12.41
(Shaw — atter hævet	1.500	8.12.41)
Cassin	1.500	8.12.41
Preston	1.480	8.12.41
Peary	1.190	9. 2.42
Truxton	1.190	25. 2.42
Pope	1.190	27. 2.42
Stewart	1.190	27. 2.42
Edfall	1.190	28. 2.42
Pillsbury	1.190	28. 2.42
Jacob Jones	1.090	28. 2.42
Sturtevant	1.190	27. 4.42
Sims	1.570	7. 5.42
Hamman	1.570	7. 6.42
Ingraham	1.630	28. 8.42
Ialt: 15	19.860	

Undervandsbaade.

O. 9.	480	21. 6.41
S. 26.	800	24. 1.42
Shark	1.315	28. 2.42
Sealion	1.450	18. 3.42
Perch	1.330	11. 4.42
Ialt: 5	5.375	

Andre Skibe.

Type	Antal	Tonnage
Eskorteskibe	5	?
Mineskibe og Minestrygere	9	10.920
Flodkanonbaade	4	1.940

3. Holland (Indien).

Krydsere.

Navn	Størrelse	Sænkings- dato (Kundgørelse)
Tromp	3.450	4. 2.42
De Ruyter	6.470	27. 2.42
Java	6.670	27. 2.42
Ialt: 3	16.590	

Jagere m. m.

Kortenaer	1.316	27. 2.42
Evertsen	1.316	1. 3.42
Witte de With	1.316	2. 3.42
Prinz van Oranje (Mineskib)	1.291	12. 1.42
Jan van Amstel (Minestryger)	525	5. 3.42
Ialt: 5	5.770	

Alle ovennævnte Tab er indrømmet af de Lande, hvor de tabte Skibe har hjemme, og med mindre andet udtrykkeligt er bemærket, drejer det sig om Totalforlis, saa vidt Oplysningerne strækker til, men disse samtlige Tab er dog saa store, at en Flaade af en tilsvarende Størrelse vilde blive omtrent saa stor som Japans — den trediestørste i Verden.

(M. R.) F. H.

Sverige.

Total Luftkrig.

I »Flygning« 21 B/1942 har Kaptajn H. Victorin i en Artikel »Totala Luftkriget. En Utopi?« redegjort for denne Krigsforms Muligheder og Forudsætninger: (Gengivet i Uddrag).

»Ingen Verdenskrig er vel nogensinde paabegyndt med saa relative smaa Forberedelser som den nuværende, særlig naar man betragter den altomfattende Betydning, som Luftstridskræfterne har faaet saavel strategisk som taktisk set.«

.....
 Forfatteren anfører, at de krigsførende i Løbet af Krigens første 1 $\frac{1}{2}$ Aar var klar over, at total Luftkrig ikke alene vilde afgøre Krigen, og han søger derfor at give en Forklaring paa, hvorfor England alligevel har paabegyndt Forsøg herpaa:

.....
 »Man kan ogsaa tænke sig, at den engelske Luftoffensiv ikke var til at komme udenom af storpolitiske Grunde.

Udsigterne til den meget omtalte »anden Front« var paa den Tid minimale. Den russiske Alliancebroder krævede ubetinget Hjælp, og Stemningen i de Allieredes Lejr var ikke den allerbedste.

Alt, som kunde give Indtryk af allieret Offensivkraft, maatte forekomme bedre end fortsat Inaktivitet.

Dertil kommer, at man havde fåaet adskillige værdifulde Erfaringer vedrørende Bombeangrebstaktik, og der var gjort nye tekniske Fremskridt. Men endnu har man dog et vist Indtryk af, at disse Grunde ikke er fyldestgørende. Fuldstændig Besked kan kun Fremtiden give.

Krig er altid i nogen Maade Matematik. Det kan saaledes ikke være af Vejen — mens man venter paa det endelige Svar — rent talmæssigt at undersøge, hvad en total Luftkrig i Virkeligheden betyder:

Hvad kræves i nøgne Tal af Præstationer af et Luftvaaben for at ødelægge en Stormagt, og hvad koster det sandsynligvis i Materiel og rede Penge? «

(Fortsættes).

Tidsskrifts-Forkortelser 1943.

- A. = Der 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. — D. m. M. = Dansk militært Maanedshæfte. — D. W. = Deutsche Wehr.
- Eg. = Engineering — E. Z. = Elektrotechnische Zeitschrift.
- F. = Flyv. — Fg. = Flygning och Flygpost. — Fl. = Flight. — F. & F. = Folk och Försvar. — F. & V. = Folk og Værn.
- G. = Die Gasmusche. — G. C. = Gaz de Combat. — G. L. = Gasschutz und Luftschutz. — G. T. = Geografisk Tidsskrift.
- H. = Hansa, Deutsche Schifffahrts Zeitschrift.
- J. A. I. N. = Journal of the American Institute of Navy. — J. R. Art. = Journal of the Royal Artillery. — J. R. A. S. = Journal of the Royal Aeronautical Society. — J. R. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
- K. A. H. T. = Kungl. Krigsvetenskaps-Akademiens Handlingar och Tidskrift. — K. M. = Die Kriegsmarine, Deutsche Marine Zeitung.
- L' A. é. = L' A. éronautique. — Le Y. = Le Yacht. — Lwn. = Luftwissen.
- Ma. B. = Marineblad. — Mot. = The Motorship. — M. L. = Militærløgen. — M. R. = Marine Rundschau. — M. T. = Militært Tidsskrift. — 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 Sjøvesen. — N. T. I. R. = Nordisk Tidsskrift for International Ret.
- P. I. R. E. = Proceedings of the Institute of Radio Engineers.
- R. Ae. = Rivista Aeronautica. — R. Art. = Revue d'Artillerie. — R. A. A. = Revue de l'Armée et de l'Air. — R. A. F. Q. = Royal Air Force Quarterly. — R. F. A. = Revue des forces aériennes. — R. G. M. = Revue de Génie Militaire. — Ri. Ma. = Rivista Marittima. — R. M. = La Revue Maritime.
- Schb. = Schiffbau. — Sh. R. = Shipbuilding and Shipping Record. — Sv. A. = Svensk Artilleritidskrift. — Sv. D. = Svenska Dagbladet. — Sv. F. = Sveriges Flotta. — Sv. K. = Svensk Kustartilleritidskrift.
- T. f. S. = Tidsskrift for Søvesen. — T. f. U. = Tidsskrift for Udenrigspolitik — T. i Sj. = Tidsskrift i Sjøvæsendet.
- U. S. N. I. P. = United States Naval Institute Proceedings. — U. S. R. = The United Services Review.
- V. F. = Vi Flygare. — W. W. = Wehr und Waffen.
- Z. V. = Zeitschrift für Völkerrecht.

Nogle Oplysninger vedrørende Sløring og dens Anvendelse i Krigen.

Af Kommandørkaptajn F. A. H. Kjølsten.

Nedenstaaende almindelige Oplysninger vedrørende Sløring stammer væsentlig fra forskellige udenlandske Publikationer, hvortil er tilføjet nogle personlige Observationer, som dog væsentlig er baseret paa Forholdene i Land, hvor Sløring har sit største Operationsfelt.

Den Camouflage eller *Sløring*, som bør være det danske Udtryk herfor, som kendes fra forrige Verdenskrig, skal for en stor Del stamme fra en fransk Artilleriofficer — Eugène Corbin — der gjorde Tjeneste paa Lorrainefronten under forrige Verdenskrig og i August 1914 var Vidne til, at 3 Mænd blev dræbt af en Bombe fra et Luftfartøj. Herved fik han den Idé, at man kunde benytte Terrainet til at skjule sig i paa samme Maade, som de vilde Folkestammer altid har gjort. Paa denne Officers Forslag blev i Krigens Begyndelse hovedsagelig Artilleristillinger og deres Betjeningsmandskab sløret mod Luftobservationer ved Hjælp af Grene, Kornneg o. s. v., og hele denne Tanke udviklede sig derfor hurtigt saaledes, at ved forrige Verdenskrigs Slutning anvendte begge krigsførende Magter Sløring i udstrakt Grad baade til Lands og, hvor det var muligt, ogsaa til Søs.

I denne Forbindelse kan det nævnes, at England var det første Land, som rationelt tillempede Sløringen til hver Soldats Uniform ved at indføre *Khakiuniformen*

paa et Tidspunkt, da andre Lande endnu benyttede de brogede Uniformer, som kendes fra før forrige Verdenskrig. Det kan dog fremhæves, at Danmark allerede efter Erfaringerne fra 3-Aars Krigen afskaffede vore meget synlige røde Uniformer med det hvide Krydsbandoler, der var meget iøjnefaldende i Terrainet, saaledes at disse Uniformer var afskaffet til Feltbrug inden Krigen 1864. Paa lignende Vis maatte der Erfaringer fra den amerikanske Borgerkrig samt Boerkrigens store Tab til for at naa frem til Khakiuniformen, som jo nu praktisk talt er indført overalt.

Efter forrige Verdenskrig fortsatte man rent videnskabelig med at studere Sløring, og f. Eks. i Tyskland, i Frankrig og i U. S. A. blev der oprettet særlige Institutioner for at undersøge dette vigtige Spørgsmaals Teknik.

Der opstilledes her forskellige Teorier og Regler for Sløring, og det viste sig blandt andet snart, at denne i høj Grad ogsaa er baseret paa Erfaringer fra Fotograferingsteknikken, som jo i udstrakt Grad anvendes ved al Luftrekognoscering, naar den gik et Skridt frem, maatte Sløringsteknikken straks tage Hensyn hertil og følge efter. Da man saaledes for nogle Aar siden begyndte at beskæftige sig med infrarøde Straaler ved Fotografering fra Luften, duede de fra tidligere Tider kendte Former for Sløring kun delvis.

En anden Oplindelse, som beredte Sløringsteknikken Vanskeligheder, var Farvefotograferingen, som kort skal omtales i det følgende. Knapt var disse Vanskeligheder overvundne, før man i Begyndelsen af denne Verdenskrig gjorde den overraskende Opdagelse, at farveblinde Luftobservatører ikke lod sig skuffe af selv omhyggeligt udført Sløring.

Dette har igen medført nye Studier, om hvor-

ledes man skulde komme dette vanskelige Problem til Livs.

I U. S. A. skal man paa samme Tid have gjort den Iagttagelse under natlige Øvelser, at Negre i de mørke Timer skal have lettere ved at opfatte visse Objekters Form og Farve i Terrainet, end hvide Folk i Almindelighed har.



Fig. 1.
Sløringseksperterne har lært af Zebraen.

Den førømtalte Corbin's Princip gik ud paa i saa høj Grad som muligt at kopiere Naturen, baade de større Dyrs, Fuglenes, Insekters og Krybdyrs Farver. Hans første Model var stregede og plettede Dyr saasom Tigre, Zebraer og Giraffer, udfra den Kendsgerning, at det menneskelige Øjes *Opmærksomhed drages mere til Mønsteret end til selve Objektet*. Han paaviste desuden, at Dyrenes Streger og Pletter falder sammen med Skygger og Belysninger blandt det høje Græs m. m., i hvilket man ofte finder de paagældende Dyr. Tigeren og Zebraen er f. Eks. som oftest usynlig, naar den staar stille i højt Græs, som smelter fuldstændig sammen med dens sribede Krop (Fig. 1). En Girafs Skind ligner meget de lyse og mørke Pletter, som op-

staar, naar stærkt Solskin lyser mellem Bladene i en tropisk Urskov. Haren og visse andre Dyr, der i nordlige Lande bliver hvide om Vinteren, har antagelig givet Ideen til de hvide Overtræksuniformer, som Finnerne og Svenskerne anvender, og som den tyske Hær i Aar ogsaa har faaet indført som Vinterudrustning paa Østfronten.

Ifølge Meddelelser — ogsaa i vor Presse for nylig — har denne Vinter-Uniform haft den nordiske Skidragt til Mønster og er desuden indrettet saaledes, at den er hvid paa den ene Side og feltgraa paa den anden, saaledes at den hurtigt kan vendes afhængig af Omgivelserne.

Ifølge forskellige Meddelelser er den største Ulempe ved hvide Uniformer den, at det praktisk talt er umuligt at skelne Ven fra Fjende.

I Forbindelse hermed kan nævnes, at disse hvide Overtræksuniformer har været kendt siden 30-Aars Krigen, blandt andet i Tyskland, hvor Svenskerne lærte at anvende denne Form for Camouflage og senere anvendte den blandt andet ved Københavns Belejring i 1659.

Corbin paaviste ogsaa, at de fleste Dyr er mørkere paa Ryggen end paa Siderne og Bugen, og dette er ingen Tilfældighed, men et af Naturens Principper for at beskytte Dyrene. Selv Fiskene er udmærkede Eksempler herpaa; de er som Regel mørkere paa Ryggen og lyse paa Bugen, i Særdeleshed ses dette tydeligt paa Fladfiskene.

Det er ogsaa derfor, at de Erfaringer, som blev gjort under forrige Krig med Hensyn til, hvilken Farve Undervandsbaade burde have, gik ud paa, at da enhver Farve trækker sig lysere i Vandet, bør den være saa *mørk* som mulig for den Del af Undervandsbaaden, der kan ses fra Luften, dette gælder dog kun under

vore nordlige Bredder, hvor Forholdene er vidt forskellige fra f. Eks. tropiske Farvande, thi Havets Farve er som bekendt en Kombination af Dybde og Bundforhold, Søens Overflade, Saltholdighed og Belysningsforholdene paa Stedet.

Sløringens Hensigt er dels at skjule Genstande saavel paa Land, til Søs som i Luften for Rekognoscering, dels at aflede Rekognosceringens Opmærksomhed fra vigtige Maal og fæstne Opmærksomheden ved falske, saasom »dummies« eller Attrapper, hvilket baade kan forestille Kanoner, Panservogne, Slagskibe eller Luftfartøjer.

Den enkleste Form for Sløring er at lade et Objekt i saa høj Grad som mulig smelte sammen med det omgivne Terrain, Khakiuniformen og den moderne Soldats grønbrune Regnslag, der om Vinteren afløses af hvide Tøjstykker, til individuel Sløring, er et Eksempel paa, hvordan dette løses.

Selve Sløringen af Bunkers eller Artilleristillinger i *Skov eller Bjergterrain* er relativ let at udføre, sværere er det at sløre de Genstande, der rager op herfra saasom Ventilationsrør, Periskoper, Antenner og lignende særlig overfor Sløringens farligste Fjende: Fotografien.

Hvis f. Eks. en Træstamme anvendes til at sløre et Periskop fra en Bunker, maa Objektivets Aabning dækkes med et tyndt Flor i samme Farve som Træets Bark. Opmærksomheden maa ogsaa være henvendt paa, at Løv ikke ser vissent ud mod friske Omgivelser, hvilket vækker Mistanke, derfor maa en Artilleristilling, der maskeres med Løv og Grene, hyppigt skifte disse, paa samme Maade med den individuelle Sløring af Enkeltperson (Græs i Hjelmen o. s. v.). For at forebygge dette kan enten det omliggende Terræn sprøjtes med en Vædske, som hurtigt gør, at alt grønt visner,

eller ogsaa kan man anvende kunstig Løv; det sidste anvendes hovedsagelig kun ved midlertidige Stillinger, medens permanente Bunkerstillinger farves efter Aars-tiderne, ligesom alle Cementflader bør oversprøjles med Farvestof, og alle Nedgange til Stillingen bør være omhyggelig sløret med Net, hvorpaa spredes kunstigt Græs eller Løv afhængig af Omgivelserne.

Det er betydelig vanskeligere at sløre Artilleri-stillinger, Skyttegrave og lignende *i aabent Terrain*. For at udføre dette rigtigt maa man først gøre sig klart, hvad det er, at et Kamera ser fra Luften, og det viser sig da, at det fotografiske Billede fortrinsvis gengiver Terrainet sammensat af varierende Skygge og Lys. Et Batteri kan f. Eks. være vel sløret mod Luft-ekclairering i Almindelighed, men det kan alligevel hurtigt opdages paa Grund af de særlige Skygger, som fremtræder om Morgenen og Aftenen, naar Solen staar lavt.

Det maa ligeledes paases, at Sløring ikke foran-drer noget i Terrainet, eller at nye Silhuetter frem-kommer, hvorved Observatørens Opmærksomhed over-før Jorden tiltrækkes.

Det vigtigste ved Sløring mod Luftekclairering er, at alle Figurer, Streger, Prikker eller lignende gøres saa uregelmæssige som muligt.

En Hovedregel ved Sløring er, at alt regelmæssigt vækker Opmærksomhed som værende gjort af Menne-skehænder og ikke af Naturen.

Som Eksempel paa Skarpheden i de moderne Fjernkameraer, som anvendes ved Fronterne i denne Krig, kan nævnes, at det paastaas, at en papirstyk Revne i en tynd Plade med Himlen som Baggrund opfattes fotografisk paa indtil 1000 m's Afstand.

Den tidligere omtalte almindelige Sløring af et Batteri eller lignende paa Land er forholdsvis simpel

og udføres nu ved, at et Net strækkes over Kanonen, hvorpaa Nettet tækkes med Løv eller Grene, som udtyndes ud mod Randen, det yderste af Nettet bør dog altid være frit. Nettet gør da Tjeneste som et Vinduesgardin og har den Fordel, at det ikke kaster nogen Skygge.

Sværere og ofte umuligt er at sløre de Stier og Veje, som i aabent Terrain trampes op til og omkring Kanonstillingerne, derfor er Færdsel omkring en ved anlagt Artilleristilling som Regel absolut forbudt udenfor bestemte Veje. Stillingen bør derfor vælges i Nærheden af eller tæt ved en gammel Vej, thi selv om denne synes paa en Fotofilm, tiltrækker en gammel Vej sig sjældent Opmærksomhed, ligesom den Vej, som fører til en vel sløret Stilling, heller ikke maa slutte der, men skal fortsætte til en Gaard, en Mark eller lignende. Desuden maa Opmærksomheden være henvendt paa de afbrændte Flager, som Krudtgassen brænder i Græsset foran Kanonmunden, hvorfor Nettet eller Taget, som i permanente Stillinger kan være fastbygget paa Kanonen som en let Platform, maa strækkes godt frem for Kanonmunden. Foran Batteriet kan der være nedgravet Cementrør, hvori fældede Træer nemt og hurtigt kan anbringes eller fjernes, naar Batteriet skal sløres eller gøres klar til Skud.

Huse og større Bygninger er særdeles vanskelige at sløre for Observation fra Luften især for lavtgaende Luftrekognoscering. I Almindelighed tvinges Luftfartøjet dog op i stor Højde, saaledes at Huset ved forskellige Midler kan bringes til at smelte sammen med Omgivelserne, eller ogsaa tækkes Bygningen med Straa eller Sivtæpper eller Staaltraadsnet, hvorpaa der males Veje og Stier m. m. Til Hjælp ved Planlæggelsen med hvorledes en saadan Sløring udføres, tages i Forvejen

Luftfotografier af Objektet og af omliggende Gaarde og Huse.

Vigtige Transportveje sløres ikke alene mod Luftklairering, men ogsaa mod direkte Observation fra Jorden; saaledes bør alle Hovedveje i Grænsedistrikter, som kan observeres direkte fra fjendtlig Side, være dækket af lodretstaaende Rørmaatter, som i Vogns Højde dækker Vejen mod Observation fra Fjendens Side.

At opstille »Dummies« eller Attrapper er en særlig Kunst indenfor Sløringen, dette tjener til at vildlede og skal efter Sigende være særlig udviklet hos Russere og Japanere, men er ogsaa anvendt meget paa Europas Krigsskuepladser.

Hertil er i høj Grad anvendt Filmsarkitekters Erfaringer, og Tusindvis af de i Krigskommuniké'erne ødelagte Luftfartøjer, Batterier og Lastbiler har uden Tvivl været »dummies« opstillet til det samme. Eksempel herpaa haves fra forskellige sjældent benyttede Luftværnsstillinger, hvor Mandskabet ved Kanonerne ofte er Halvfigurer af Træ eller Papir, der konstant staar paa Post. Japanerne og Kineserne skal ofte have anvendt særlige Skiver paa Siderne af Lastbiler, der er indstillet til at falde ved Træffere for lidt efter at springe op igen o. s. v.

Ved Kampvognsangreb angriber ofte »Dummies«-Vogne, som trækker Ilden paa sig, ligesom Meddelelser fra Østfronten viser, at de russiske Bunkers, Miner og Tankfælder har været meget fantasifuldt og dygtigt udført.

Af Eksempler paa forskellige Sløringsarbejder kan nævnes: En Jernbanelinie fremstilles lettest ved at grave 2 ganske smalle parallelle Render og fylde dem med Vand. Falske Veje skabes i Terrainet ved at sprøjte forskellige Farvestoffer paa Marken i lange Baand, ligesom Autostradaer, der viser sig som hvide

Kridtstriber i Landskabet, sløres ved at males grønne, sorte eller brune afhængig af Omgivelserne.

Størst Vanskeligheder fremkommer ved Objekter, der har *Luften til Baggrund*, og det er derfor, at det er saa vanskeligt at give *Skibe til Søs* en rigtig slørende Maling.

I forrige Verdenskrig var det væsentlig Hjælpe-



Fig. 2.

Det nye engelske Slagskib »Howe«, som sammen med Søsterskibet »Anson« nu er til Søs.

krydsere og Troppetransportskibe, der var camouflagemalet, og man saa da hovedsagelig lodrette Zig-Zag Striber i meget brogede Farver; det samme gjorde sig gældende i denne Krigs første Aar, men nu er man væsentlig gaaet over til Sløring med hvide, graa og sorte Farver, malet saaledes at det hovedsagelig er Skibets langskibs Linier, som brydes.

Af hosstaaende Billeder (Fig. 2—4) vil man desuden se, at de nye engelske Slagskibe »Howe« og »Anson« er camouflagemalede, ligesom Hangarskibet »Formidable« og Krydseren »Nigeria«, der i Følge vedlagte Billeder, hentet fra den nye svenske Marinekalender 1943, ogsaa viser denne Maling for Orlogsskibe.

Et Hovedtræk synes her at gaa igen, nemlig at *Skibets Stævne skal gøres utydelig*, ligesom man næsten altid ser falsk Bovvand og Skruevand.

At Englænderne altid maler deres Toppe hvide, har sikkert — foruden at det ser godt ud — en praktisk Begrundelse, det er i alle Tilfælde et Faktum, at mørke Mastetoppe mod Luften næsten altid, saavel i et



Fig. 3.
Hangarskibet »Formidable« (Marinkalender 1943).

Undervandsbaadsperskoper som i en almindelig Kikkert ses tydeligt som sorte Streger. Sløringen mod Luften har — Vanskelighederne til Trods — udviklet sig meget i Orlogsmarinerne, Stationskibe nær Land er saaledes ofte sløret som smaa Øer med Høstakke o. s. v., alt afhængig af Omgivelserne, og Orlogsskibe, der ligger omgivet af Klipper el. lign., kan ved Hjælp af Net faa deres Udseende ændret saaledes, at de ligner en Del af den Klippevæg, som Skibet ligger fortøjet ved.

Foruden denne Sløring, der altsaa er af relativ ny Dato, kendes Ombygning af Skibenes Silhuetter, Tilføjelse af »Dummies«-Skorstene o. s. v. fra isolerede Tilfælde, ligesom Skibe, der ligger under Bygning eller Reparationer paa Værfter, kan sløres ved Hjælp af store Trækulisser, der selv paa kort Afstand kan give

en forbløffende Lighed med f. Eks. en stor Magasinbygning med Vinduer el. lign. paa Kajen.

De forskellige Skibe faar afhængig af deres Operationsfelt forskellig Sløring, saaledes at de Skibs- og Fartøjstyper, der er bestemt til Optræden ved Havne- eller Kystforsvar, faar en dertil svarende Maling, medens de Enheder, der hovedsagelig skal optræde til Søs og



Fig. 4.

H. M. S. »Nigeria« (Marinkalender 1943).

har Horizonten til Baggrund, maa nøjes med den graa ensmalede Krigsmaling, som praktisk talt er ens overalt i alle Orlogsmariner.

Paa samme Maade er der gjort utallige Forsøg paa at sløre *Luftfartøjer*, som Regel dog uden Held, thi Forholdet er det samme med Luftfartøjet som med Orlogsskibet, at det praktisk talt er umuligt at sløre dette, naar Luften er Baggrund, noget helt andet er, naar Luftfartøjet ses ovenfra og har Jorden til Baggrund, hvor det med Held kan sløres med Farver, der falder sammen med det underliggende Terrain.

Skal Flyvemaskinen midlertidig parkeres paa Jorden under Krigsforhold, maa den altid sløres eller anbringes i Udkanten af en Skov.

Ses Flyvemaskinen derimod med Luften som Baggrund, har man forsøgt sig med aluminiumsbronzeret Sløring eller ved at beklæde Luftfartøjet eller Flyvemaskinen med tynde Metalspejle, som reflekterede Lyset om Dagen, om Natten er Kravet imidlertid lige omvendt, det bør bemærkes, at der i 1940 blev meddelt, at en nedskudt britisk Maskine var malet med et Stof, der ikke reflekterede Projektørbelysning, begge Dele har imidlertid tilsyneladende ikke haft nogen Udviklingsmulighed.

Under forrige Verdenskrig fik en britisk Officer Victoriakorset for dristig Flyvning paa lav Højde. Hans Kunst bestod i jævnlig at flyve med stærk Krængning, hvorved Maskinen forekom mindre og længere borte, end den i Virkeligheden var, noget lignende er ogsaa refereret fra denne Krig om britisk Rekognosceringsflyvning bl. a. over Nordfrankrig.

Ved Sløring af Byer, der er udsat for Luftangreb, kan man vanskeliggøre Lokalisering ved Indflyvning om Natten, dels ved at anbringe falske elektriske Belysningseffekter paa aaben Mark i Nærheden, dels ved at overdække Søer eller Vandløb, der er kendt som Anduvningspunkter fra tidligere Trafikflyvning, med Sivkulisser el. lign., der kan forestille Hustage og Bygninger, eller udtørre gamle Voldgrave og Kanaler m.m., ligesom let kendelige store Hovedfærdseksaarer, der næsten altid tegner sig meget synlig fra Luften, enten kan farves eller ligefrem overbygges med passende Sløring afhængig af Omgivelserne.

Der gaar imidlertid kolossalt meget Farve til saadanne Foretagender, det opgives f. Eks., at en Tons

Farve blot dækker ca. 5000 m², men dette er jo først og fremmest afhængigt af Underlagets Porøsitet.

De infrarøde Straaler vanskeliggør som tidligere nævnt i høj Grad Sløring. Grønmaledede Tage over



Fig. 5.

Højspændingsstolper sløres som Naaletræer.

Kanonstillinger eller Hangarer og Veje fremtræder nemlig som sorte Pletter paa Filmen, idet det naturlige grønne Løv udenom virker lysere.

Det kræver derfor særlig Studium at vælge en Farve, som baade tilfredsstillter Øjet og Infrapladen uden at adskille sig fra det naturlige Grønne.

Ifølge en svensk Pressemeddelelse for December 1941 opdagede man ved en Tilfældighed i 1940 paa U. S. A.s Luftvaabens Skole i Oklahoma, at en farveblind Artillerist, der var sendt op som Luftobservator, ikke alene opdagede 40 forskellige udmærket slørede Stillinger og indlagde deres Plads med stor Nøjagtighed i sit Kort, medens andre — ikke farveblinde — almindelige Observatorer til Sammenligning blot kunde klare 10 af disse Stillinger. Da man gjorde dette til Genstand for en nærmere Undersøgelse, viste det sig derefter, at de amerikanske Artillerister ikke skulde tilfredsstille de samme Krav som Luftobservatorer med Hensyn til Farveblindhed og Synsprøve, og som Følge heraf gjorde man hele Spørgsmaalet om Farver, Fotografering og Farveblindes Anvendelse som Luftobservatorer til Genstand for en særlig Undersøgelse ud fra den Mulighed, at de Farveblinde, som tidligere blev udelukket fra visse luftmilitære Opgaver, netop har en ganske særlig Opgave at udfylde som Luftobservatorer overfor Farvesløring.

Efterhaanden som Luftkrigens Intensitet er steget saa voldsomt, som Tilfældet er i denne Krig, hvor saa mange Arter af Teknikken er taget mere og mere i Brug i Sløringens Tjeneste, er denne blevet saa omfattende og spænder over saa store Omraader (Fig. 5), at ovenstaaende kun kan gøre Fordring paa at fremstille et meget lille Udsnit af de overordentlig mange Felter, som Camouflagen eller Sløring efterhaanden har faaet Berøring med.

Det tredje Anholtfund:

en $1\frac{3}{4}$ Ødig Smedejerns Slange med lost Kammer i Stoklade.

Af Løjtnant V. Nielsen.

Det er tredje Gang der ved Anholt er fundet gamle Kanoner fra 1400-Tallet, deraf Betegnelsen.

Det første Fund blev gjort i 1847, da der fra et Vrag Nord for Anholt blev bjærget 8 gamle Smedejernskanoner i Stoklade af forskelligt Kaliber; de 5 findes paa Tøjhusmuseet, 1 paa Nationalmuseet og 2 i Rusland, hvortil de i sin Tid blev sendt som Foræring til Kejseren. Foruden Kanonerne blev der bjærget en Del Kanonkugler, de mindre var af Støbejern, de større op til 6—7" var af Sten. Midtskibs i Vraget laa der en Del Menneskeknogler og Beklædningsgenstande, samt et lille Bæger og en Tallerken begge af Tin, i den gamle Beretning angivet som Kalk og Disk.

Skibet er sandsynligvis gaaet ned under Kamp da det er sunket paa temmelig dybt Vand.

Dette Fund anslaas til at stamme fra første Halvdel af 1400-Tallet.

Det andet Fund blev gjort i 1937, da en Vragfisker, paa Sydsiden af Anholt NØ Rev, fandt et Vrag, sandsynligvis af et Transportskib med Artillerimateriel. Det var strandet og havde ikke været i Kamp, hvad man kunde slutte af, at der endnu sad Røding i Fænghullet paa en af de ladte Kanoner.

Vraget viste sig som en hel Sandbanke, kittet sam-

men af Rust. Underst laa en stor Mængde Stangjern, ovenpaa dette laa en Del mindre Støbejerns Forladekanoner af den saakaldte engelske Finbankertype og i samme Lag en Mængde Støbejernskugler af forskelligt Kaliber. Ovenpaa dette Lag fandtes Bundter af Geværpiber og en Del Træfustager med Staalstumper. Øverst laa Skibets Armering, Kanoner af forskellige Typer, baade lange og korte, men alle med løst Kammer og i Stoklade. Der blev opfisket 6 af disse, heraf var 2 endnu ladte, hvorimod de 4 havde mistet Kammeret.

Dette Fund anslaaes til at stamme fra Fr. 2.s Tid, hvad man slutter af, at denne Konge, flere Gange i England, gjorde Indkøb af de for den Tid moderne Støbejerns Forladekanoner, og denne Antagelse blev bekræftet ved, at Dykkeren, i Vraget, fandt en Blyplombe med Londons Vaaben islaaet. Paa den Tid blev der ofte fra Tøjhuset udlaant Kanoner, og da som Regel de mindre værdifulde, til Skibe, der sejlede for Kronen.

En interessant lille Ting fandt Dykkeren i Vraget, en Navigationspasser, en saakaldt »Enhaandspasser«, hvor Benene foroven er dannet som Halvcirkler, saa man ved at trykke paa disse, kan aabne Passeren; den samme Konstruktion som Kaptajn Clausen i 1890erne opfandt.

Disse Fund er overalt i Museums kredse betragtede med stor Interesse, thi der findes ikke mange »Stykker« fra Artilleriets Barndom, da man skyndte sig at bruge det kostbare Materiale til andet Formaal, efterhaanden som Materiellet blev udrangeret. Finder man endelig en af den Slags Kanoner i Jorden er Stokken forraadnet, hvorimod Saltvandet ikke skader Egetræet, men til Gengæld angriber det Jernet mer eller mindre.

Betegnelsen $1\frac{3}{4}$ μ dig er ikke korrekt for den Tids

Kanoner, men er anført for at give et Begreb om Kalibret. Datiden brugte mange forskellige Egenavne for at betegne de forskellige Kanoner. Først i 1616 forordnede Gustav Adolf, at Stykkerne skulde betegnes efter Vægten af den Fuldkugle de udskød, noget senere fulgte man efter i Danmark. Der er dog den Forskel i Betegnelsen, at i Sverige betegnede man Kanonen med Vægten af den Kugle den udskød og gjorde saa Kanonens Kaliber lidt større, hvorimod man i Danmark betegnede Kanonen efter Vægten af den Kugle, der havde samme Diameter som Kanonen, men skød med en mindre Kugle. Det var det vore Forgængere udtrykte ved at Kanonen var saa og saa stor »efter Talstokken ud i Højden«.

Paa Museet paa Arsenalet findes en gammel »Mathstab« med Kanonens Kaliber angivet i \varnothing og ved Siden af er den til Kanonen hørende mindre Kugle angivet med samme \varnothing 's Tegn.

*1³/₄ \varnothing ^{dig} Smedejerns Slange med løst Kammer
i Stoklade.*

Kaliber 62 mm Længde 2,755 m = 44 Kaliber. Total Længde 4,2 m. Samlet Vægt 449 kg, heraf Kammeret¹⁾ 25,75. De opgivne Maal er tilnærmelsesvis.

Kanonen er bygget op og bestaar af et indvendigt Rør, dannet af 10 Længdeskiner, 18—20 mm brede og 10 mm tykke, passet sammen som Staverne i en Tønde og ikke svejsede sammen. Udenom dette Rør er der med Spænding paalagt et Ringlag, bestaaende af skiftevis brede og smalle Ringe; de brede har en Bredde af mellem 70 og 90 mm og en udvendig Dia-

1) Det er en gammel Vedtægt at kalde det saaledes for ikke at forveksle det med »Kammerstykke«, der var Betegnelsen for hele Kanonen.

meter af 115, hvad der tydeligt kan ses paa to Ringe, der endnu har bevaret deres oprindelige Overflade. De smalle Ringe har en Bredde af 20 mm og en Diameter af 150 mm. Paa fire Steder ligger de smalle Ringe tre ved Siden af hverandre, og den midterste springer 15



mm frem over de to andre. Sædvanligvis har to af disse større Ringe været forsynet med et Par Øjer med isvejset Ring, for heri at kunne løfte Kanonen, men ved denne Kanon findes ingen Spor af dette Arrangement, saa disse tredobbelte Ringe har rimeligvis kun været til Sir.

Paa Løbrørets bageste Del er lagt en svær 350 mm lang Ring, som fortsætter 30 mm bagved Længdeskinnerne og her danner Leje for Kammersets Tud. Fortil paa Kanonen er der af seks 20 mm brede Ringe dannet et aftrappet Hoved.

Til Kanonen hører et løst Kammers til Optagelse af Krudtladningen. Det er smedet i eet Stykke, 355 mm langt og af cirkulært Tværsnit, fortil 145 mm i Diameter, bagtil 138 mm og indsnævret paa Midten til

120 mm, for, at man lettere kan fatte om det, da det ikke er forsynet med Hank eller andet Haandfang.

Fortil har det en 30 mm fremspringende Tud, der passer ind i Lejet bagtil i Kanonen; og paa den svagt hvælvede Bund springer underste Halvdel 15 mm



Set fra Munden. Bemærk Spor af Længdeskinnerne.

frem og tjener til at forhindre Kammerset i at springe op under Skuddet, idet Slutholtet ligger over Fremspringet. Det er temmelig sjældent at træffe denne Anordning, der sandsynligvis først er fremkommet i sidste Halvdel af 1400-Tallet.

Indvendig har Kammerset et svagt konisk 310 mm langt Hulrum; Diameter fortil 62 mm, ved Bunden 57 mm. Bagtil er det lidt koniske Fænghul boret lodret ned, Diameter foroven 10 mm aftagende til 5 mm og med en 18 mm bred Fængpande.

Hele Kanonen, undtagen Hovedet, er halvt forsænket i et Egetømmer, d. v. s. »skæftet i en Stoklade«

og fastholdt med 5 »Dragbaand«, der gaar ned langs Siderne, bøjet om paa Underkant og fastspigrede til Stokken. Disse Dragbaand er for største Delen bortrustede, men har afsat tydelige Mærker. Da Ringene er af forskellig Diameter forhindres Kanonen i at for-

skubbe sig i Længderetningen.



Kammerset set skraat forfra.

Stokladen, der er lavet af eet Stykke, er særdeles velbevaret, man kan endnu enkelte Steder se Rester af den oprindelige Ma-

ling eller Tjære, kun den bageste Ende er en Del tæret af Pæleorm, men det er jo ogsaa den Del, der har raget op over Havbunden.



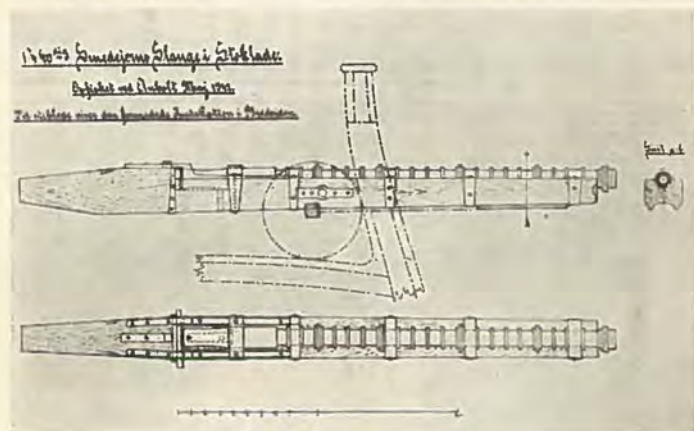
Kammerset set skraat bagfra.

Stokken har en Længde af 4,1 m, fortil en Bredde af 265 mm og en Tykkelse af 180 mm, bagtil bliver den sværere, saaledes, at største Bredde 310 mm er ud for Kammerslejets Bagflade og her er Tykkelsen 255 mm, men forøges ved et 85 mm højt Trin for at danne Stødbund og Anlæg for Slutholtet, hvorfor Kanten her er forsynet med et svært Jernbeslag, der ved Sideskinner og en Skinne med en svær Tap paa Oversiden er spigret til Stokken. Paa den bageste $\frac{3}{4}$ m spidser Stokken til, til ca. 200 mm.

I Fortsættelse af Kanonlejet er der udskølpet et trugformet Leje for Kammerset, det har i Forkant et 30 mm rundt Hul til Afløb for muligt indtrængende

Vand. Bagtil har Lejet en smal Jernforing for Kammersets bageste Kant.

Naar Kammerset er lagt i sit Leje holdes det paa Plads af et kileformet Slutholt af Jern (»Sluting«), som stikkes ind fra højre Side igennem Bøjlebeslag, der er fastspigret paa hver Side af Lejet og drives fast, saa det



Tegning efter Opmaaling.
Det stibledede den formodede Installation i Borde.

trykker mod Kammersets Bund og Jernbeslaget i Stødbunden. Det højre Bøjlebeslag er omtrent helt fortæret eller slaaet af. Som før nævnt forhindres Kammerset i at springe op i Skuddet, da dets Fremspring ligger under Slutholtet, og dette forhindres af Bøjlerne i at springe op.

Paa Undersiden af Stokken, lidt bag Tyngdepunktet, er indhugget en Tværaksel, som tidligere har været forsynet med Knubhjul, der hvilede paa Dækket; Kanonen, der saaledes havde Forvægt, hvilede i Kanonportens Underside, heraf kom Navnet »Bøssebænken«; under Rekylen kurede Stokken paa Bøssebænken, hvorfor den paa Undersiden havde et Par fremspringende Lister eller Meder, hvoraf der nu kun er et lille

Stykke tilbage fortil paa venstre Side, i det hele taget er Stokkens Underside en Del slidt, hvad der ses af nedenstaaende Fotografi Pag. 121.

Akselenderne er senere skaaret af i Flugt med Stokkens Sider, og tværs igennem Stokken er der bo-



Den bageste Del af Stokken.

ret et 60 mm Hul, Stokkens Sider omkring Hullet er styrkede ved et forsænket Jernbeslag 400 mm langt og fra 60 til 80 mm bredt. Den rimeligste Forklaring paa dette Hul er, at Kanonen er lavet om til at ligge i en »Lade« (Rapert); igennem Hullet har der været stukket en Jernbolt, af hvilken der fandtes Rester ved Rensningen, og Boltens Ender har hvilet i Rapertens Taplejer. For dette taler, at Hullet er boret saaledes, at Kanonen har faaet Bagvægt.

Kanonen var ved Opfiskningen ladet med Blykugle, Vægt 500 g, Diameter 46 mm. Den laa omgivet af temmelig løst Sand, der fandtes ingen Forladning, men i

Sandet og paa selve Kuglen fandtes Rester af Kabelgarn. Paa Kuglen var der slaaet en Flis løs, og under denne sad beknebet en lille Stump Kabelgarn, det var Resten af det Garn, der har været lagt om Kuglen for at forhindre den i at trille ud under Slingerage.



Kammerslejet.

Kammerset laa i sit Leje, meget fast forkilet og det hele sammenrustet og alle Hulrum fyldt med Svovljern med deri sammenkittet Sand og Smaasten. Det var ladt og havde den reglementerede Træprop ind-drevet i Tuden. Krudtet var Melkrudt og af Vægt 500 g, d. v. s. fuld Kuglevægt, det var kun meget lidt fugtigt, der fandtes lidt Smaaklumper, som dog faldt i Stykker naar man rørte ved dem, der var iblandet lidt fint Rust, som rimeligvis stammede fra Rensningen, da man skrabadet Hulrummet rent.

Analysen, som blev foretaget paa Søartilleriets La-

boratorium, viste, at Krudtet nu bestod af: 77,2 % Trækul, 2,5 % Svovl, 10,9 % Rust og 9,4 % Salt. Alt Salpeteret og en Del af Svovlet var saaledes forsvundet.

Kammerset laa forkert i sit Leje, idet det var drejet $\frac{1}{4}$ Slag til højre, saaledes at Slutholtet trykkede



Kammerset paa Plads.

imod det halvmaaneformede Fremspring i Stedet for mod Kammersets Bund over Fremspringet. Rimeligvis har det været et forkert Slutholt eller det har været slidt, i alt Fald har det været for smalt, og saa har Datidens Bøsseskytte klaret den ved at dreje Kammeret, men paa den Maade er Fænghullet blevet dækket af Stokken, og man har ikke kunnet affyre Kanonen. I venstre Bøjlehul var der lavet en lille Opklodsning af Træ for at understøtte Slutholtet, hvad der normalt ikke plejede at være. Dette laa ellers smukt paa Plads og var rustet sammen med Jernet i Stødbunden, det var ogsaa temmelig kort, saa Enderne var i Flugt med

Stokkens Sider, sædvanligvis stikker begge Enderne et Stykke frem, saa man bekvemt kan komme til at drive paa det.

Kanonen er sikkert fra Midten af 1400-Tallet, af samme Type, som man kender fra 1300-Tallets Slutning, men det halvmaaneformede Fremspring paa Kam-



Kanonen set skraat forfra.

mersets Bagflade tyder paa sidste Halvdel. Kanonen er tilvirket før man kendte Tapper, som først fremkom i 1400-Tallets sidste Halvdel; at den har været brugt ind i 1500-Tallet fremgaar af, at den er omdannet til at ligge i Rapert.

De gamle Kammerstykker brugtes helt ned i første Halvdel af 1600-Tallet, men sank efterhaanden ned til kun at udskyde Skraa, da man ikke stolede paa, at de kunde taale det forbedrede og kraftigere Krudt og at udskyde Kugle med dette.

Efterhaanden som de blev afleverede fra Fæstningerne gik de da ogsaa lige i Jernhaven paa Bremerholm, og dog stod der endnu i 1671 otte gamle Sme-

dejernsstykker med løst Kammers paa Københavns Volde. Beklageligvis blev ingen af dem gemt, man var alt for ivrig efter at bruge det gamle Materiale til andre Ting.

Om Kanonbetjening.

De ældste Kanoner var ganske korte Forladekanoner 3—6 Kaliber lange og brugtes nærmest som Kasteskylts. Efterhaanden forlængede man Løbet for at faa Strækkeskud, saa man kunde sigte paa Maalet, men især for at udnytte Krudtet bedre; men med det længere Løb kom Vanskeligheden med at faa Bunden i Smedejernskanonerne lukket og med at indføre Ladingen, og da det tillige var svært at faa Mundingen indenfor Brystværnet paa Murtinder eller indenfor Skibssiden, fremkom Bagladekanonerne, som i Datidens Soldatersprog kaldtes Vögler eller Futsbøsser, og disse Navne gik hele Europa rundt mer eller mindre fordrejede. Man ved med Sikkerhed, at disse Kanoner allerede sidst i 1300-Tallet fandtes i mange forskellige Byer f. Eks. Frankfurt a. M., der brugte dem ved Belæringen af Borgen Tannenberg i 1399.

Kanonen blev ladet med Kugle, ved de mindre var den af Bly, undertiden var det en »Skægte« d. v. s. en Sten med Bly udenom; man brugte ogsaa Stenkugler, saavel til smaa som til de største Kalibre og Stenkuglerne stod i Regnskab lige til 1677; under Christian d. IV. blev der ikke anskaffet Stenkugler, men man brugte væk af dem. Smedejernskugler har ogsaa været brugt lige til midt i 1500-Tallet; men da Støbejernet fremkom omkring 1400 fik Støbejernskuglerne snart Overvægten.

De større Kanoner har formentlig haft Forladning, hvorimod de mindre Kugler fik en Bevikling af tre

Strengt Kabelgarn, hvis bagudrettede Tampe var bekvemme at holde i ved Indsætning af Kuglen i Løbet.

Kammerset, af hvilke der fandtes mindst to til hver Kanon, blev opladet med løst Krudt nede i Krudtmagasinet. De gamle Bøsssemesterbøger udtaler: »Om Du lader ret, fyld da $\frac{3}{5}$ af Kammerset med Krudt, $\frac{1}{5}$ fri og $\frac{1}{5}$ med »Træproppen«. Den ene Femtedel var nødvendig for at faa Ilt nok til Forbrændingen af det tætpakkede Melkrudt og Træproppen, der skulde spænde fast, var ogsaa nødvendig for, at Krudtgassen kunde faa tilstrækkelig Spænding for at udskyde den sammen med Kuglen. Brugen af Kammerset havde den store Fordel, at man var fri for at have Krudt paa Dækket udover det i Krudthornet til at »læske« Fæng-hullet med.

Det ladte Kammers blev lagt i sit Leje i Stokken, saaledes at Fænghullet vendte opad; de Kammerser, der havde Hank, blev efter at være lagt i Lejet drejet saa meget til højre, at Fænghullet kom opad, og derefter blev Slutholtet sat ind og drevet fast med et »Forslag« d. v. s. en stor Hammer.

Paatændingen skete i de ældste Tider med en »Hake«, en hammerlignende spids Jernpind med Træhaandtag, der blev holdt varm i en Ildgryde med Haandfang; senere d. v. s. i sidste Fjerdedel af 1300-Tallet fremkom Luntten.

Rekylen har sikkert ikke været ret lang, naar man ser hen til den svære Kanon og den lille Kugle og Ladning, men Tvangsmidler maa Kanonen dog have haft, om ikke for andet, saa dog til Surring, men det er ikke lykkedes ved denne Type af Kanoner at finde nogen Antydning af Ringebolt paa Stokken, hvorimod Ringebolte er fundet paa de korte »Skærmbækkere«, som ogsaa hvilede med Stokken paa Bøssébænken;



»Hake«.

men Tallien kunde naturligvis være hugget i en Strop paa Kanonen og i en Ringebolt i Borde.

Konserveringen.

Kanonen er opfisket i Maj 1942 af Dykker Jensen fra Lynæs; den laa Syd for Anholt Østrev, ud for Kobbergrunden ca. 2,5 Kvartmil fra Fyret paa ca. 10 m Vand. I Nærheden var der kun faa Rester af et Skibsvrag.

Efter at Søartilleriet havde erhvervet Kanonen blev den afhentet med Bil i Lynæs til Arsenalen. Her blev den lagt i en Kasse med Ferskvand, der jævnligt blev skiftet. I dette Vandbad laa den ca. 8 Uger før at faa saa meget Salt som muligt trukket ud af den, og indtil der blev Lejlighed til at faa den rensed og alt Rust og Svovljern hugget af. Det er et betydeligt Læg Svovljern, der kan danne sig i Løbet af flere Hundrede Aar, paa sine Steder var det op til 35 mm tykt. Det fremkommer ved at Jernet, naar det ilter, gaar i Forbindelse med Svovl fra Tangen og Sand og Smaasten bliver saa kittet fast i denne Masse, der, naar den bliver udsat for Luften og tørrer, bliver omtrent som Støbejern. Det, der blev hugget af, vejede 75 kg foruden det fine Støv, der ikke kunde opsamles.

Kanonen viste i det store og hele at have holdt sig godt, trods de mange Aar i Saltvand. De brede Ringe og Kammerset var bedst bevarede, antagelig er de lavet af bedre Jern end de smalle Ringe, som var stærkere tærede. Dragbaandene, som for største Delen var helt tærede, har ogsaa været af ringere Jern.

Som tidligere nævnt sad Kuglen paa Plads omgivet af løst Sand, det vil sige, at Løbets bageste Del er blevet fyldt med Sand før Rustdannelsen rigtig er begyndt, thi hele den forreste Trediedel af Løbet var fyldt af haardt Svovljern. Rensning af Løbet foregik ved Hjælp af Mejsel og Rørbor, der efterhaanden blev

forlænget, saa at Løbet nu fremtræder cylindrisk og rensat saa tæt til Jernet, som man turde gaa.

Efter Afhugningen og Rensning med Staalbørste blev Kanonen udludet for at faa det fra Havvandet indtrængte Salt fjernet. Hvis dette ikke sker, vedbli-



Udludningskasse.

ver Saltet at angribe Jernet, der forruster og springer af i Skaller, Stykke for Stykke.

Tidligere Forsøg med Udludning i rindende Vand gennem $1\frac{1}{2}$ Aar har vist sig at være mangelfuld, hvorfor det blev besluttet at foretage Udludningen efter den af Konservator ved Oldsagssamlingen i Oslo, Ingeniør Dannevig Hauge anbefalede elektrolytiske Metode, og som tidligere ved Teknologisk Institut i København har været forsøgt med 2 Smedejerns-Knipler fra det 2. Anholt Fund og med udmærket Resultat.

Den elektrolytiske Metode har været anvendt i Oslo, ved Metropolitan-Museet i New York og ved Hi-

storiska Museum i Stockholm og bestaar i ved Hjælp af en elektrisk Strøm at spalte de i Genstanden værende Natriumklorider i Jonerne »Natrium« og »Klor«, hvorpaa Natrium danner Natriumhydroxyd med Ledningsvædskens Vand, medens Klor med Ledningsvædskens Natriumhydroxyd ved Anoden danner Natriumklorid igen. Samtidig bortgaar der ved Anoden Ilt i Luftform.

I dette Tilfælde, hvor Genstanden havde en anselig Længde i Modsætning til de Smaating, som er anført i den norske Beskrivelse, blev Arrangementet noget ændret. Der blev lagt to svære Kobberrør paa langs af Udludningskassen, det ene forbundet med Anoden, det andet med Katoden, og Ledningstraade blev paa forskellige Steder ført fra Anoderøret til de langs Kassens ene Side opstillede Jernplader, samt tillige til en i Løbet vel isoleret indlagt Jernstang, dette sidste for at lette Klorjonernes Vandring mod Anoden fra Løbets Inderside.

Katoderøret blev forskellige Steder forbundet med Kanonens Yderside.

Til Udludningsvædske brugtes en 1 % Kaustiksodaopløsning.

Udludningskassen blev opstillet ved Artilleriværkstedet, som foretog Montering af den elektriske Installation, og som i det hele taget hjælpsomt assisterede med formaalstjenligt Værktøj. Det var ogsaa Artilleriværkstedets Svejsmaskine, der transformerede Strømmen ved Udludningen.

Strømmen blev sat til den 1. September og i Tiden til den 16. s. M. var Strømmen sluttet ialt 69 Timer. Til Sammenligning skal anføres, at den norske Piece angiver en Strømpaavirkning almindeligvis i $2 \times 10 - 12$ Timer, alt efter Genstandens Størrelse. Da det som sagt var Artilleriværkstedets Svejsmaskine,

der transformerede Strømmen, maatte man undvære den, naar den blev brugt i Værkstedet, derfor trak Udludningen nogle Dage længere ud.

I den norske Piece er Maksimum-Strømstyrken angivet til 35 Amp. og Maksimal-Spændingen til 4 Volt. Under Processen har Strømstyrken varieret fra 25 til 35 Amp. og Spændingen fra 1,5 til 4 Volt alt eftersom der blev brugt Strøm i Værkstedet.

Anordningen med Anodestangen inde i Løbet viste sig at være særdeles virkningsfuld, hvad der kunde ses af den livlige Iltudvikling, Ilten forlod Løbet i store Bobler, medens Iltafgangen ved Jernpladerne foregik som en Mængde ganske smaa Luftblærer.

Under hele Processen blev der stadig taget Prøver af Udludningsvandet for at bestemme dettes Klorindhold, og da Prøverne viste et konstant Klorindhold blev Udludningen stoppet, da man maatte formode, at alle Natriumklorider var trukket ud.

Kanonen blev nu løftet op af Kassen og fik en grundig Rensning med Haandbørste og Spuleslange. For at neutralisere Udludningsvædsken blev Træstokken penslet over med Saltsyre og atter afspulet. Kassen blev grundigt rensed og Kanonen lagt ned i almindeligt Postevand for at faa de Klorider, der muligvis endnu sad paa Overfladen, udludet.

Denne Afskrubning og Udludning i Postevand



foretoges 3 Gange, saaledes at Kanonen laa henholdsvis 73, 72 og 94 Timer i hvert Bad. Der var kun ringe Stigning i Udludningsvandets Klorindhold, ca. 3 mg pr. l pr. Døgn, og denne Forøgelse antager jeg stammer hovedsagelig fra Træstokken.

Kanonen blev taget op, skrubbet og gennemspulet, hvorefter den blev vasket overalt med destilleret Vand. Den norske Piece anbefaler et helt Bad, men det er umuligt i disse Tider at skaffe 2000 l til det Brug, saa vi nøjedes med 10 l til sidste Afvaskning.

Efter at Vandet var drevet af, blev Kanonen taget ind i Monteringshallen, for at faa selve Kanonen tørret ud før Imprægneringen, Træstokken vil det tage Maaneder at faa tør, og den skal der ikke gøres noget ved foreløbig. Det blev først forsøgt at opvarme Kanonen ved Hjælp af elektrisk Strøm fra Svejseapparatet, paa samme Maade som man optør Vandrør, men det viste sig fornaalsløst. Derefter blev den Lampeinstallation, som bruges til at tørre Afstandsmaalere med, anvendt. Den bestaar af 18 Glødelamper, der er befæstede paa et Par Brædder og faar Strømmen fra Lysnettet. Denne Bestraaling bragte Kanonen op paa Haandvarme. I Løbet af 9 Dage var Kanonen udsat for Opvarmning i 44 Timer, de sidste 20 Timer var der tilføjede lagt 6 Varmelegemer ind i Løbet for at hjælpe til med Udtørringen, og inde i Løbet viste Termometret 45° C.

Herefter blev Kanonen atter børstel ren og trukket igennem, og medens den endnu var lunken, fik den den 1ste Indsmøring med Imprægneringsvædsken, som i dette Tilfælde var Fernis og Terpentin, lige Dele af hver. Terpentinen tilsættes for at faa Fernissen til at løbe ned i Sprækker og Porer, hvor den saa skal udfylde Hulrummet naar Terpentinen fordampes.

Som Imprægneringsmateriale er Parafin langt at

foretrække. De rensede Genstande bliver i saa Tilfælde kogt 6—8 Timer i let smelteligt Parafin (Smeltepunkt 52° C) indtil der ikke kommer flere Luftbobler ud. Overfladen af Genstanden beholder paa denne Maade et smukt naturligt Udseende.

Denne Fremgangsmaade med at koge Genstanden i Parafin har vi ikke kunnet følge, for det første, fordi der ikke findes Parafin i København og for det andet, fordi vi ikke har saa stort et Kar, at det kan tage Kanonen. Vi maa altsaa nøjes med det næstbedste.

Kanonen har faaet fire Overstrygninger, for enkelte Deles Vedkommende fem, og »drikker« nu ikke mere.

Kanonen er lagt paa Plads i Underhuset. Blykuglen, som er kogt ren i Vand og overstrøget med Fernis, er med reglementeret Bevikling (tre Strenge Kabelgarn) indført i Løbet. Kammerset har faaet sin gamle Træprop drevet ind, selvom denne er noget defekt, og er lagt paa Plads i sit Leje. Træproppen er ligeledes udkogt for Salt. Slutholtet er sat paa Plads og understøttet af et Træunderlag, som den befandtes at have, da den blev bjerget, men denne Understøttelse er fornyet, da den gamle var blevet til Trækul. Denne Understøttelse er ikke reglementeret, men anbragt der fordi Slutholtet er lige smalt nok, muligvis forrustet eller forbyttet i gamle Dage.

Naar Stokken er rigtig tør, skal den muligvis have en Gang Karbolineum, som giver den en mørkere Farve, omtrent som Moseg. Den er nu bleven lidt rødlig af den megen Rust, der er dreven ned over den.

Jeg skal gøre opmærksom paa, at de gamle Jerngenstande holder sig bedst i en ensartet Temperatur, bliver de udsat for større Temperatursvingninger eller Træk, er de tilbøjelige til at svede.

Bog anmeldelse.

Ake Thulstrup: »Konsten att översätta och redigera«. Bonniers förlag. Stockholm 1942. 210 Sider. 7,80 d. Kr. Tilsendt fra P. Haase & Sons Boghandel.

I Forordet angiver Forfatteren, at ovennævnte Bog hovedsageligt er skrevet som en Hjælp for Personer, som beskæftiger sig med at oversætte fra Engelsk, Fransk og Tysk til Svensk, men da Bogen er let tilgængelig ogsaa for danske Læsere, giver den — ved Siden af de konkrete Oplysninger vedrørende Oversættelse og Redigering — Læseren et vist Kendskab til nogle af det nutidige svenske Sprogs Særegenheder og tjener derved et dobbelt Formaal.

Bogen indledes med nogle alment gældende gode Raad til Oversættere og Redaktører, hvorunder man bl. a. bliver gjort opmærksom paa, at der kan være Tvivl om, hvorledes Skibsnavne bør angives. Forfatteren anbefaler at angive dem i Citationstegn fremfor ved Kursivering eller anden Fremhævning.

Herefter følger et Afsnit om det svenske Sprog, efterfulgt af »Några speciella Råd«, der bl. a. omhandler Oversættelse af Embedstitler indenfor Diplomati, Retsvæsen, Civilforvaltning m. m.

Militære Udtryk er omtalt i et særligt Kapitel og herunder findes bl. a. en Oversigt til Sammenligning af de vigtigste Marine-, Hær- og Flyveudtryk paa Svensk, Engelsk, Fransk og Tysk. Man bemærker der bl. a. en Advarsel mod at bruge Betegnelsen »arméflygplan« eller »marinflygplan« o. l. om svenske Luftfartøjer, da henholdsvis den svenske Hær og Marine ikke har egne

Luftfartøjer, hvorimod der indenfor Flygvapnet findes Formationer, der samvirker med Hæren og Marinen. Man erfarer tillige, at en »Division« (af Hæren) paa Svensk hedder en »(armé)fördelning« og at Ordet »division« paa Svensk kan være saavel en Samling af ensartede Krigsskibe som et Antal Luftfartøjer eller en Afdeling Landartilleri.

Blandt Navnene paa Skibstyper lægger man bl. a. Mærke til, at der paa Svensk skelnes mellem »slagfartyg« og »slagskepp«, der paa Engelsk kaldes henholdsvis »capital ship« og »battleship«, medens begge Udtryk paa Fransk og Tysk dækkes af Betegnelserne »batiment de ligne« og »Slachtschiff«, samt at der findes baade »spärrvaktfartyg«, »spärrutläggningsfartyg« og »spärrförsvarsfartyg«.

Herefter redegøres for Oversættelse af Maal, Vægt, Tid, Temperatur og Mønt, der hver har sit Afsnit, hvoraf særlig Afsnittet om Maal har Interesse for Søfolk, idet Ordene »Mil« og »Sømil« er gjort til Genstand for indgaaende Omtale. Fra den romerske »mille passuum« (tusind Skridt) stammer saavel den italienske »miglio«, den spanske »milla«, den franske »mille«, den engelske »mile«, som den tyske »Meile« og den nordiske »Mil«, men denne sidste bør der ved Oversættelse eller ved Læsning passes særligt paa, da der dels kan være Tale om forskellige ældre »Mil«-Betegnelser, dels de nugældende, hvor f. Eks. den svenske Mil er paa 10 km. Ikke mindst ved Aflytning af udenlandske Radioudsendelser, hvor Distancer opgives i Mil, kan det være vanskeligt at vide, hvilken Mil Talen er om.

Blandt de forskellige Sømil er nævnt den spanske »legua maritima« paa 5500—6000 m, den franske »lieue marine« paa 4500—5500 m, den engelske »sea-league« samt den hollandsk-tyske Land- og Sømil paa

5500—7400 m. Den sidstnævnte — som i Danmark anvendtes for Strækningen 7420 m — lever stadig i den norske Sømmandsskik at kalde den nutidige internationale Sømil for »Kvartmil«. Herefter redegøres nærmere for Nutidens Sømil paa 1852 m.

Nogle smaa slaaende Eksempler hjælper med til at huske Vanskelighederne ved disse Længdeangivelser.

At man paa Søen regner Tiden i Glas kræver ingen særlig Forklaring for dette Tidsskrifts Læsere, men findes forklaret for mindre søvante, og under Tidsangivelse finder vi endvidere den specielt svenske Udtryksform for Aarhundrede, idet f. Eks. det 20. Aarhundrede betegnes »1900 talet«.

Endelig findes nogle specielle Raad for Oversættelse fra hvert af de tre europæiske Hovedsprog tilligemed nogle Faldgruber og Forkortelser for hvert Sprog. Blandt de sidstnævnte findes paa Engelsk foruden de mere »tjenstlige« nogle Forkortelser af Dagligsproget f. Eks. den kendte »W.P.« = weather permitting og den nok mindre kendte »B.F.« = bloody fool, der appellerer til Humoren.

Bogens sidste større Kapitel omhandler Behandlingen af Egennavne, hvorunder bl. a. gøres opmærksom paa, at Navne paa Skibe aldrig bør oversættes, selvom det kan være fristende. Oversættelse anses dog for tilladt som en Undtagelse, naar Talen er om Bøger til Børn og Ungdom.

Et Sagregister afslutter det lille Værk, som maaske ikke mindst for den, der ønsker at beskæftige sig med nordiske Spørgsmaal og Oversættelse fra Svensk til Dansk, vil kunne være til megen Gavn.

H. J. R.

Nekrolog.

Orlogskaptajn (R) **Andreas Michael Dam** blev født den 1. April 1891 i Sandvig som Søn af Fyrmester Andreas Michael Dam og Hustru Laura, født Petersen.

Han sejlede som Elev med Skoleskibet »Viking« fra 1908 til 1912, gik derefter paa Københavns Navigationsskole, hvorfra han 1912 tog Styrmandseksamen, 1914 Skibsførereksamen.

Han indkaldtes derefter til Søværnet og blev, efter at have gennemgaaet Reservekadetskolen, Reserveløjtnant 1915. Efter at have forrettet forskellig Skibstjeneste søgte han til Flyvevæsenet; blev Flyveelev 1916 og udnævntes 1917 til Flyvebaadsfører; forrettede Tjeneste som saadan til Midten af 1918.

Efter endnu et Aarstids Skibstjeneste antoges han 1920 til Tjeneste i Marineministeriet, fra 1924 som indkaldt i Reserven.

Dam blev Reserveløjtnant I 1922. 1923—1926 udkommanderedes han som Chef for Luftdepotskibet. Han blev Kaptajnløjtnant (R) 1926 og forrettede 1927—29 og 1931 Tjeneste i Mineskibe, derunder som Chef for Minekran i Eskadre.

1933 stilledes Dam til Raadighed for Grønlands Styrelse for at bistaa den kendte amerikanske Flyver Lindberg ved dennes Flyvning til og Undersøgelse af Flyvemulighederne ved Grønland.

Dam blev Orlogskaptajn (R) 1937.

Da Tanken om at optage Film i Søværnet i Slutningen af 20'erne kom frem, blev denne Opgave betroet Dam. Hans udprægede kunstneriske Anlæg kom her til deres fulde Ret, og han viste ved sine Film en stor Evne til at faa Pointen frem i Situationerne.

Dams første større Filmsopgave blev Flaadefilmen (1935), som han gennem Aarene forbedrede ved Nyoptagelser. Af hans andre Film kan nævnes Filmen om Pearylandsekspeditionen, Islandsfilmen og en Serie tekniske Marinefilm, deriblandt enkelte til Undervisningsbrug.

Da Værnenes Oplysningskontor oprettedes og dette ønskede at gøre udstrakt Brug af Filmen, blev Dam naturligt knyttet til Oplysningskontoret. Han havde gjort et stort Arbejde for at dygtiggøre sig som Films ekspert og blandt andet paa Rejser i Udlandet studeret Filmsteknik ved Besøg paa Filmsetablissementer og Fabrikker.

Hans sidste Film blev de særlig for »Folk og Værn«-Arbejdet optagne Film »Danmarks Rige, Folkets Værn« og den meget smukke Farvefilm »Konge, Folk og Værn«.

Dam fik gennem sin mangeaarige Tjeneste i Søværnet, — som Flyver, sejlende Søofficer og Filmsekspert — en nær Tilknytning til mange Søofficerer og vandt Anerkendelse og mange Venner ved sin retlignede Karakter og sit lyse Sind.

Hans største Indsats i Søværnet blev paa Filmens Omraade, hvor han gennem sine mange smukke Optagelser har sat sig et varigt Minde.

Dam blev Ridder af Dannebrog 1939 og var Ridder af den islandske Falk.

Dam blev gift 1921 med Inger Holger Nielsen, Datter af Oberstløjtnant Holger Nielsen og Hustru Julie, født Kläbel.

Han døde efter længere Tids Sygdom den 10. Februar 1943 og begravedes i dybeste Stilhed fra Skovshoved Kirke den 14. Februar.

O. P.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. April Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, 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 første 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 ²⁹/₈ 1848. Kommandørkaptajn Zahrtmann bliver Landets første ansvarlige Marineminister.
5. April 1849: Linieskibet »Christian VIII«, Fregatten »Geflon«, Hjuldampskibene »Hekla« og »Gejser« under Kom-

- mando af Kommandørkaptajn Paludan angriber de tyske Batterier i Eckernførdefjord, Lineskibet 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, haves dette ikke om Bord benyttes Orlogsfalg hejst under Vimpelen.
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 erobres udfor Samsø engelsk Kanonbaad »Grinder«.
14. April 1798: Konvojerings 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: Bispingsreglement gøres for første Gang tilgængelig for Besætningen, idet et saadant derefter skulde ophænges paa Stormasten i hvert Orlogsskib.
21. April 1665: Admiralitetets Kopibog paabegyndes.
23. April 1808: Ordre udstedes om, at de franske Linieskibe »Le Pultusk« og »Le Danzig« fra Kejser Napoleons Eskadre paa Schelden under Kommando af Kontreadmiral Missiessy skal bemandedes med danske Orlogsgaster, med henholdsvis Kaptajnerne Rosenvinge og Holsten som Chefer, senere fra 1. April 1809 og indtil 1813: Kommandørkaptajnerne v. 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 »Løvendahls 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 slaaet.)
25. April 1428: Hanseaternes Flaade paa 240 Skibe og 12000 Mand under Grev Gert af Holsten aabner Angrebet paa København og slaaes 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 Bjelke kæmper ved Rødsand med svensk Flaade paa 24 Skibe under Admiral Bjelkenstjerna.
30. April 1913: Marineforeningen stiftes med Kommandør Maegaard som første Formand.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 96).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Undervandsbaadskrigen.

Det er betegnende, at da Nationalsocialismens Tiaarsdag den 30. Januar refereredes i svenske Aviser, var der mindre Interesse for de Taler, der holdtes i Berlin, og for Begivenhederne paa Østfronten — den største Opmærksomhed vakte Skiftet paa den tyske Marines højeste Post. Den 67-aarige Grossadmiral Erich Raeder overgav Kommandoen til sin 51-aarige Efterfølger Karl Dönitz, som derved dels sprang over Generaladmiralschargen og dels blev Tysklands hidtil yngste kommanderende Admiral.

I Udlandet knyttedes der ogsaa den største Interesse til Dönitz' Navn, og Aarsagen er umiskendelig. Allerede tidligere, men frem for alt efter Aarsskiftet har den britiske og amerikanske Offentlighed været beskæftiget med Undervandsbaadskrigen, og man har ikke savnet Udtalelser om dette Emne, endogsaa om, at de tyske Undervandsbaade faktisk skulde kunne vinde Krigen. Naar oven i Købet allierede Personer i de højeste Stillinger har udtalt sig saa kategorisk om deres Uro for Tonnagesituationen, er det forklarligt, at Udnævnelser af det tyske Undervandsbaadsvaabens Skaber og Leder til Chef for hele Marinen maa tages som et Tegn paa, at en endnu intensivere Undervandsbaadskrig kan ventes.

I den engelske Presse udtales ved Aarsskiftet, at den tyske Produktion af Undervandsbaade stadig overskred Antallet af ødelagte, og samtidig gentog man de tidligere fremkomne Oplysninger om, at trods al Rekordproduktion paa de allierede Værfter, har Skibstabene dog hidtil været dobbelt saa store som Nybygningerne.

Angrebene paa den britiske Anti-Undervandsbaadsledelse er blevet genoptaget, og man fordrer hensynsløse Indgreb for at Forholdsreglerne skal kunne naa den største Effektivitet. Yderligere

Indsats af Luftfartøjer anbefales, men det, de sagkyndige først og fremmest synes at være enige om, er, at det er et uomgængeligt Krav at fremskaffe hurtigere Handelsskibe. De tyske Undervandsbaade har efter alt at dømme presset deres Overfladefart flere Knob i Vejret, og benytter ofte den Taktik, at de i Mørke foretager Overfladeangreb paa Konvojerne. Undervandsbaadenes Fart uddykket tillader dem dette, men Fremgangsmaaden skal imødegaaes ved en Forøgelse af Handelsskibenes Fart. Samtidig maa man fremstille mange og hurtige Eskorteskibe — en Vej, de allierede som bekendt allerede har betraadt siden Krigens Begyndelse. I de første Dage af Februar erklæredes det ogsaa fra britisk Side, at man fra nu af havde overladt USA Masseproduktionen af Handelsskibe, mens man selv først og fremmest byggede hurtige Kvalitetsskibe.

Efter Forløbet af tre Uger i det nye Aar, konstateredes det fra amerikansk Side, at Undervandsbaadene i dette Tidsrum havde sænket mere Handelstonnage end i det tilsvarende Tidsrum i December, og den britiske Washingtondelegation, Admiral Noble, understregede Stillingens Alvor og krævede flere Eskorteskibe, fortrinsvis Jagere. En uofficiel amerikansk Vurdering — videregivet af det officielle britiske Telegrambureau — opgav paa samme Tid de allierede Tonnagetab til at være ca. 1 Million Tons om Maaneden.

Londons Vurdering af det tyske Undervandsbaadsvaaben siger, at der for Tiden maa være ca. 700 Undervandsbaade i Tjeneste, og at Tilvæksten maa være 8 à 10 om Ugen. Dönitz' Overtagelse af Kommandoen betyder vel næppe en Formindskelse af Intensiteten, hverken til Søs eller paa Værfterne. Om de tyske Spekulationer i Sejr via Undervandsbaade skal give samme Resultat som i 1918, afhænger efter alt at dømme i højeste Grad af de allierede Modforanstaltningers Effektivitet.

Tilstedeværelsen af tyske »Tank-Undervandsbaade«, d. v. s. Depotfartøjer, der kan gaa under Vandet, afslørede for Offentligheden i en Krigskorrespondents Skildring i Begyndelsen af Januar. Disse Fartøjer kan — foruden at forsyne Krigsundervandsbaadene med Brændolie — være til Assistance med Proviant, Smaareparationer, Lægehjælp o. s. v. Vanskelighederne ved, selv paa afsides liggende Pladser, at kunne stationere almindelige Depotskibe har frembragt denne Type, som maa betyde meget for Undervandskrigens Effektivitet — en Flerdobling af Antallet af opererende Enheder i Jagtomraadet, idet Baadene ikke behøver at anvende den kostbare Tid paa de lange Hen- og Tilbageure til deres Baser.

Depotundervandsbaadene, som deres Type antagelig maa be-

nævnes, opgives at være paa ca. 4.000 t. De har kun 10-12 Mands Besætning, ringe Fart, men almindelige Dykke-Egenskaber, dog vil Dykke- og Uddykningstider antagelig være længere. Brændolietanke, Proviantbeholdninger — til Dels i Kølerum — Torpedoer, Ammunition o. l. udgør Lasten. Om Bord findes Vandfilterindretninger, og efterhaanden som Beholdningerne udgives, vil man sikkert kunne modtage et vist Antal saarede og syge.

Det opgives, at den nyudnævnte Storadmiral for ikke saa lang Tid siden har foretaget en Inspektionsrejse til det sydlige Atlanterhav, først med et langtgaende Luftfartøj til et flydende Depot uden for Vest-Afrika, derfra med Undervandsbaad rundt Kap Det Gode Haab til et Sted ud for Madagasear, for der at holde Konference med Repræsentanter for den japanske Marine. Efter Mødet gik Turen atter med Luftfartøj Nord paa. Der er ikke forekommet nogen Bekræftelse paa disse Oplysninger, men teknisk set er der vel næppe noget i Vejen for, at en saadan Amfibierejse kan have fundet Sted.

Sandsynligvis kommer den nye Storadmiral til at lede Undervandsbaadsvaabnets Udvikling og Kampe lige saa intensivt som tidligere, selv om han ikke som tidligere kan gøre det fra Betonbunkers paa Atlanterhavskysten.

Det britiske Luftvaabens Iudsats mod de tyske Undervandsbaade synes først og fremmest at gaa ud paa Bekæmpelse af deres »Fødesteder«, Værfter, Motorfabrikker o. s. v. Det Raid, som i Slutningen af Januar ramte København saa haardt, turde saaledes være gjort med den Hensigt at foraarsage Driftsforstyrrelser i Burmeister & Wains berømte Dieselmotorværksteder.

Den tyske Overkommandos Totalsum af Søhandelskrigens Resultater sidste Aar blev 8.940.000 BRT mod knap 7 Millioner i Aaret forinden.

Rapporterne om Masseangreb paa Konvojer har ikke været saa talrige som tidligere. London rapporterede imidlertid i Begyndelsen af Maanedens et fire Dages Angreb med indtil 35 enkelte Angrebs handlinger. Ialt blev 13 Undervandsbaade jagttaget af Eskorteskibe og Luftfartøjer. Berlin meddelte omtrent samtidig, at der ud af en enkelt Tankskibskonvoj blev sænket 15 Skibe paa tilsammen 141.000 BRT. I Slutningen af Maanedens suppleredes denne Meddelelse med et Særkommuniké, der meddelte om Sænkninger forskellige Steder af ialt 16 Skibe paa tilsammen 103.000 BRT. Det tyske Sænkningsstal i Januar Maaned blev mindst 522.000 BRT, hvilket vil sige en Stigning paa ca. 30 % i Forhold til Januar 1942.

Det amerikanske Skibbyggeris fantastiske Omfang fremgaar af en Oplysning, der blev givet midt i Maanedens af Vicepræsidenten i Søfartskommissionen, Kontreadmiral Vickery. Han opgav Aaret 1943's Nybygningsprogram til at omfatte omtrent 19 Millioner Tons, d. v. s. omtrent en Trediedel af Verdenstonnagen, som den var for kort Tid siden. Kommissionens Formand, Admiral Land, erklærede senere, at man savnede Materialer til ca. 3 Millioner Tons, men disse kunde sikkert fremskaffes. At denne Produktion er nødvendig fremgaar af en Oplysning fra Washington; at USA siden sin Indtrædelse i Krigen havde mistet ialt 625 Skibe.

Der der ikke publiceret nye Tal, der kan sige noget om Resultaterne af de allieredes Modforanstaltninger mod Undervandsbaaden, men som et lille Eksempel nævnes, at der inden for den amerikanske Admiral Ingrahams Omraade i det sydlige Atlanterhav paa 30 Dage blev sænket 5 Baade.

Som en Kuriositet kan det nævnes, at London i Begyndelsen af Januar meddelte, at man i Atlanterhavet havde sænket et Skib, der var lastet med Krigsmateriel, og som prøvede at bryde Blokaden af Tyskland.

I Forbindelse med de store Konvojkampe offentliggjortes Navnene paa to norske Eskorteskibe, *Eglantine* og *Rose*, og paa Maanedens sidste Dag meddeltes, at det norske Orlogsskib *Bodo* var sænket, muligvis var dette ogsaa et Eskorteskib.

Det britiske Admiralitet har offentliggjort følgende Tab, som efter al Sandsynlighed er opstaaet i Forbindelse med Handelskrigen: Jageren *Partridge* (*Obedient*-Klassen), Luftværnsjageren *Blean* (*Albrighton*-Klassen) samt Undervandsbaadene *Traveller* (*Taku*-Klassen) og *Utmost* (*Umpire*-Klassen).

(Sv. F.) F. H.

Sverige.

Total Luftkrig.

(Fortsat).

»Ved et Storangreb ødelagdes 400 Hektarer af en tysk By; 400 Bombeluftfartøjer har antagelig deltaget i Angrebet. Lad os endvidere antage, at Luftjagereskorte kan anvendes under den største Del af disse Angreb, begrænse Undersøgelsen til at gælde under Forudsætning af, at et Land vil være nedkæmpet, naar 50% af dets Byer med over 10.000 Indbyggere, et Antal vigtige Jernbaneknudepunkter, Industriomraader og Flyvepladser er ødelagt.

Indenfor det stortyske Omraade findes antagelig over 600 Byer, som maa medregnes, og man kan regne, at disses samlede Areal lavt regnet omfatter 600.000 Hektarer.

Under disse Forudsætninger skulde der altsaa fordres 1500 Angreb for total og 750 for halv Ødelæggelse. Hvis Vejrforholdene tillader 250—300 Angreb pr. Aar, vil det vare $2\frac{1}{2}$ —3 Aar at gennemføre denne Bombekrig med den nuværende maximale Indsats.

Slutningen paa et saadant fantasifuldt Foretagende skulde da komme i Løbet af 1945.

Hvad kræves iøvrigt med Hensyn til Organisation for at holde et saadant Operationsskema i Gang?

Vi regner med 400 Bombeluftfartøjer og 600 Jagere i hvert Angreb.

For regelmæssigt at kunne gennemføre dette Program saasnart Vejret tillader det, d. v. s. 250—300 Gange om Aaret, fordres, at over 1500 svære Bombeluftfartøjer og omkring 2500 Langdistance Jagere stadig er startklar med ca. 15000 Mand flyvende Personal og 300.000 Mands Betjeningsmandskab paa Flyvepladserne.

For at skaffe Brændstof maa 4.5 Mill Tons Benzin fragtes til England. Hertil maa mindst 100 Tankskibe paa 10.000 Tons være i uafbrudt Fart. Hvis Lasterne skal lagres bombesikret, maa lavt regnet 600 Jernbanevogne og 1500 Tankbiler være i uafbrudt Virksomhed. Fjendtlig Bombning kan dog paa uberegnelig Maade bringe Uorden i Skemaet. En omtrent lige saa stor Vognpark er nødvendig ved Fabrikation og Transport af over $2\frac{1}{2}$ Mill. Tons Bomber. Hertil kommer Vogne til Transport af Olie og Ammunition m. m.

Regner man med Krigens gennemsnitlige Tab — 5% for Bombeluftfartøjer og 2% (?) for Jagere — skulde de 750 Angreb sandsynligvis koste 15000 Bombeluftfartøjer og 23000 (?) Jagere.»

.....
Forfatteren regner her aabenbart alligevel med 5% Tab for Jagerne.

.....
»Dette resulterer i ca. 38000 mistede eller savnede Flyvere plus 90000 andre, som paa disse $2\frac{1}{2}$ —3 Aar maa erstattes.

Hertil maa lægges omtrent lige saa mange Luftfartøjer, der er mere eller mindre beskadiget ved Beskydning eller ved Havarier i Forbindelse med Start og Landing om Natten. Den største Del af disse Luftfartøjer kan dog repareres paa kortere eller længere Tid. Ca. 4000 Luftfartøjer maa anses for at være saa ødelagt, at Reparation ikke er mulig.

Ved Havarier mistes flere Tusinde Mand af det flyvende Personel.

Normalt regnes 33 % af Luftfartøjerne i 1. Linie at være til Reparation.

Hvilke gigantiske Tal, der yderligere kommer til, overgaar næsten enhver Beregning; hermed menes periodiske Eftersyn, mindre Reparationer, Hovedeftersyn m. v.

Et Forsøg paa at anslaa disse Tal giver ca. 10000 Reparationer pr. Aar med tilhørende Transport af Reservedele, Benzin m.v.

Samtidig med alt dette skal — udenfor Englands Grænser — Forsyning, Erstatning, Reparation m. m. til »coastal Command« Konvojbeskyttelse, Marinens Luftvaaben, Luftforsvar af Baser m. v. finde Sted.

Desuden maa der ved alt være en betryggende Sikkerhedsmargin; indtræder der Mangler paa eet Sted i Organisationen, bevirker dette Forsinkelser paa en uoverskuelig Maade.

Lad os ogsaa se, hvad dette koster i Penge.

Sættes Prisen pr. Bombeluftfartøj til 1,8 Mill. Kr. og Prisen pr. Luftjager til 0,5 Mill. Kr., betyder Luftfartøjstabene en Udgift paa ca. 40000 Mill. Kr. Udgiften til havarerede og udslidte Luftfartøjer anslaaes til over 3000 Mill. Kr., til Bomber 3000 Mill., Ammunition 500 Mill., Brændstof 4500 Mill., Transport af Benzin og Olie og sænket Tonnage 500 Mill., d. v. s. mindst 50000 Mill. Kr., skønt Transportmateriellets Værdi ikke er medregnet.

Hvor mange Krigsskuepladser, som saaledes maa holdes i Gang, ved kun Krigsguden: Stillehavet, Rusland, en eller to i det mellemste Østen?»

.....

»Resultatet af den ovenstaaende Undersøgelse skulde altsaa blive, at det er lettere sagt end gjort at slippe den »totale Luft- krig« løs.«

.....

»Med de relativt smaa luftkrigsmæssige Forberedelser, som forelaa, bliver dette vel næppe den hurtige Genvej til Krigens Afslutning.

Bag ved Strategerne staar Produktionsministrene, der skal søge at samarbejde de enorme Krav, der stilles. De Krav, som Luftvaabnet stiller til Produktionsapparatet, er kun en Del af den vældige Slutsum.

Den totale Krig synes vel meget at ligne en Utopi — en Ønskedrøm hos de krigsførende, som det bliver meget svært for ikke at sige umuligt at gennemføre.

Det strækker for Resten vel til med den Odelæggelse, som er foregaaet, og som kan gennemføres med de nuværende Resurser. Den, som lever, faar vel se.«

(Fig. 21 B/42)

I samme Nr. af »Flygning« giver Hans Ostelius i en Artikel »Luftens Lastbilar« en hel Del Data til Belysning af Luftfartøjers Transportmuligheder.

H. H.

Holmens Hæderstegn.

Af Løjtnant Bendix Thostrup.

Hæderstegnets Historie.

Det første kongelige aabne Brev om Indstiftelsen af »Holmens Hæderstegn«, eller, som Navnet dengang var mellem Nyboderfolkene, »Holmens Hæders Medaille«, findes i Det Kongelige Bibliotek og er trykt som et særligt Hefte i Lighed med de tre næstfølgende



Forsiden. Holmens Hæderstegn 1801. Bagsiden.
 $\frac{1}{4}$ Størrelse.

kongelige aabne Breve om Sagen, men desuden findes det »væsentligste« i Collegie Tidende 1801, No. 11, og er, noget moderniseret i Retskrivningen, optrykt i Laurids Fogtmans Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegialbreve for Danmark og Norge, VI Deel, II Bind, 1801—1802, Side 42, hvor Overskriften er: »Aabent Brev angaaende et Hæderstegn for udmærkede Arbejdere ved de Kongelige Verfter«.

Brevet:

» Da Vi, med Hensyn til Vor Orlogsflaadens Tarv, allernaadigst have besluttet ved et Hæderstegn at be-

lønne og opmuntre de Arbeidere ved Vore Verfer, som fortrinligst virke til Vor Flaades Vedligeholdelse; saa er det Vi ved dette Vort aabne Brev ikke allene stifte et saadant Hæderstegn, men og tillige fastsætte de ufravigelige Regler, efter hvilke denne af Os allernaadigst tiltænkte Udmærkelse skal kunne finde Sted, saaledes som følger:

§. 1.

Hæderstegnet skal i Sølv fremstille: paa den eene Side Vort Kongelige Chiffer med Omskrift: 29. Januarii 1801 (til Erindring om dets Stiftelsesdag); samt: For god Tieneste og — paa den anden Side: en Egekrands med Indskrift: 25 Aar.

Dette Hæderstegn skal bæres aabenlyst paa Brystet, i et rødt og hvidt Baand, saavel under Arbeidet paa Vore Verfer, som andensteds.

§. 2.

Hæderstegnet meddeles aarlig den 29de Januarii, paa en høitidelig Maade, efter Vort Admiralitets- og Commissariats-Collegii nærmere Foranstaltning. Og skulle de med Hæderstegnet saaledes benaadede gode Tienere, siden efter aarligen paa samme Dag nyde en Gave af 10 Kroner.

§. 3.

Ingen maa tildeles Hæderstegnet med mindre han haver uafbrudt staaet i Vor Tieneste udi fulde 25 Aar, som for Tømmermændene skal regnes fra den Tid, de ere indtraadte i Haandværksstokkens 7de Klasse, og for de andre Arbeidere, fra den Tid, de ere komne i deres Haandværks nederste Klasse, eller som Svende i Vor faste Tieneste antagne.

§. 4.

Ei heller maae Nogen erholde dette Vort Hæderstegn, som i sin 25 aarige Tienstes Tid efter Dom

haver udstaaet korporlig Straf, eller er bekiendt for at være hengiven til saadanne Laster, der skade Vor Tieneste, eller ødelægge ham selv, og forstyrre huuslig Lyksalighed, saasom: Opsætsighed, betydelige Absenters Sættelse, Drukkenskab, slet Forhold mod Kone og Børn m. m.

§. 5.

Dog ville Vi tillige allernaadigst: at disse sidstmeldte personlige Mangler, der udelukke fra Hæderstegnets Erhvervelse, skulle kunne hæves, ikke allene ved at beregne de fastsatte 25 Aars gode Tieneste fra den Tid, Personen efter Dom har udstaaet korporlig Straf, eller kiendeligen forbedret sig; men endog derved, at han haver foretaget sig en eller anden ædel Handling, saasom: ved, uden for Vor egentlige Tieneste, at have med Livsfare gavnnet — ved at have reddet et ellers druknet Menneskes Liv — ved at have opfostret en afdød Kammerats forladte Barn, m. m.

§. 6.

Da det af Skibstømmermændene allene ere de meest duelige, som Vi allernaadigst forunde Adgang til Hæderstegnet; saa ville Vi desaarsag have denne Vor Naade indskrænket til de Tømmermænd, som staae i 1ste eller 2den Klasse, hvilke, naar de, under ovennævnte Betingelser, ere blevne meddeelte Vort Hæderstegn, skulle bære Navn af *Kongelige Skibbyggere*.

Det samme skal og gielde for Knæsmeddene, som ligeledes, efter erholdet Hæderstegn, skulde bære Navn af *Kongelige Skibssmedde*.

§. 7.

Ligesom Vi ikke ville have de øvrige Haandværkere ved Vore Skibsverfer aldeles udelukkede fra Vort Hæderstegns Erholdelse; saa fordre Vi dog af disse, foruden de i foregaaende §§. fastsatte personlige

Egenskaber, tillige: at de, paa en eller anden Maade, i Vor Tieneste have udmærket dem.

§. 8.

Ogsaa skulle samtlige Mestere og Mestersvende, Qvarttermænd og Formænd, være berettigede til dette Vort Hæderstegn, dog at Mesterne og Mestersvendene, i Betragtning af deres større Lønning, ikke tilkomme den i 2. §. bestemte aarlige Gave af 10 Kroner.

De Mestere, som erholde Hæderstegnet, benaade Vi med Søeofficers Rang og en udmærket Mundering, bestaaende i en mørkeblaae Klædes Kiøle med lysblaat Underfoer, samt karmosinrøde Opslager og Krave med en Guldtresse, hvid Vest og blaae Buxer, alt med de i Søetaten brugelige Ankerknapper.

§. 9.

Hæderstegnet forbyrdes i de Tilfælde, hvor den med samme hædrede Arbeider, falder i saadan Brøde, som efter den 4. §. vilde gjøre ham uskikket til at erholde samme.

Derimod beholder den cengang hædrede Arbeider Hæderstegnet til sin Død, om han endog formedelst Alderdom, Svaghed, eller anden utilregnelig Brøst nedsættes i Duelighed, eller gaaer paa Pension.

Men ved Dødsfald, og naar Nogen uden Pension afskediges fra Vor Tieneste, skal Hæderstegnet uden Undtagelse tilbageleveres.

§. 10.

Til at undersøge og bedømme: om en Arbeider haver de fornødne Egenskaber til at benaades med Vort Hæderstegn, nedsætte Vi herved en bestandig Commission, bestaaende af Fabrikmesteren, Compagniechefen og Haandværksstokkens Chirurgus, hvilke skulde sammentræde i Begyndelsen af ethvert Aars Januarii-

maaned for, efter skedte Undersøgelse, at afgive deres Betænkning, som med Overequipagemesterens Erklæring indstilles til Vort Admiralitets- og Commissariats-Collegii nærmere Approbation.

Denne Commission skal og paa samme Maade forholde sig, saa ofte den, enten selv erholder sikker Kundskab om, eller af Overequipagemesteren vorder tilmeldt: at en eller anden Person, skiønnes uværdig til at bære Vort Hæderstegn.

§. 11.

Til denne Commission er det, at Enhver, som formeener sig berettiget til Hæderstegnet, haver inden hvert Aars 1. Januarii at henvende sig, og med behørig Attester beviise, at han har de udfordrende Egenskaber.

§. 12.

I Øvrigt overdrage Vi allernaadigst denne for Orlogsflaaden vigtige Sag, til Vort Admiralitets- og Commissariats-Collegii vedvarende Omsorg; ligesom Vi heller ikke paatvivle, at den af Os her nedsatte Commissions Medlemmer jo ville i deres Undersøgelse og Skiøn, handle som Mænd af Ære og Samvittighed.

§. 13.

Endelig haver Vort Admiralitets- og Commissariats-Collegium, aarligen i Februariimaanedes Begyndelse, allerunderdanigst at indberette Os, denne Sags forventende gode Fremgang; samt hvad videre med samme maatte staae i nogen Forbindelse.

Givet udi Vor Kongelige Residence-Stad Kiøbenhavn den 29. Januarii 1801.

Christian R.

En kongelig Resolution af 20. Februar 1801 bestemmer, efter Admiralitetets Forestilling, at Mestrene »paa en kiendelig Maade udmærkes fra de øvrige Haandværkere, som erholde Medaillen«; — »hvilket Vi tillade at maa tilføies ovenmeldte Vores aabne Brevs § 8«, hvilken Paragraf altsaa først saa sent fik sin endelige Form. Samme Resolution bestemte, at »de øvrige Mestere og Mestersvende ved Holmen, uden videre Udmærkelse«, fik Tilladelse til at »gaa bestandig i blaa Klæder med Ankerknapper«.

Dette kongelige aabne Brev var Rettesnoren for Hæderstegnskommissionen, naar den skulde skille Klinten fra Hveden blandt de Personer, der mente sig berettigede til at komme i Betragtning ved Tildeling af Medaillen.

Det er saa afvigende fra de nugældende »Bestemmelser«, og er tillige i Almindelighed saa ukendt, at det er historisk baade ønskeligt og forsvarligt at gengive det; vi hører det fornemt forbundet med Uniform, Rang og Titler, disse sidste endda for Arbejderne, og det leder os ind i en Atmosfære af patriarkalsk Hyggelighed, giver os et Kig ind i Nyboderlivet, hvor »Fatter« kun kan forvente Autoriteternes fulde Omsorg og Hønhør, hvis han er god mod »Mutter og Ungerne«, eller imod Kammeraternes efterladte Børn, viser os et Stemningsbillede, der maaske ikke nemt forstaas i vor Tid, men som er ægte nok for disse svundne Dage.

Der bør næppe herske Tvivl om, at Indstiftelsen af dette Hæderstegn oprindelig vakte nogen Forbavselse blandt Menigmand, Holmens Folk var, som det ogsaa vil fremgaa af denne Beretning om Holmens Hæderstegn, mere vant til en haardhændet Behandling, end just til ualmindelige Begunstigelser, men det kan formodes, at de har modtaget denne kongelige Naades-

bevisning med samme stoiske Ro, som de, efter mundtlige Beretninger, modtog en Portion Tamp.

Den officielle Aarsag til Medaillens Fremkomst kender vi gennem Forordet til det kongelige aabne Brev om Hæderstegnets Indstiftelse, men den egentlige Grund laa for den almindelige Borger skjult i Udenrigspolitikken.

Det var Napoleontidens Ufred, der lod sig mærke ogsaa herhjemme. Vor Søhandel led haardt under Stridighederne mellem England og Frankrig; 1797 tillod Englænderne nødtvungent, at neutrale Skibe fragtede Proviant til engelske Havne, men det franske Svar herpaa var en ubarmhjertig Kaperfart, de franske Love tilrettelagdes saaledes, at neutrale Fartøjer, der førte britisk Gods, skulde opbringes, og Ladningen konfiskeres; i Begyndelsen af 1798 skærpededes Lovene endda til, at saadanne Skibe betragtedes som Priser; — derved kom den dansk-norske Søfart i stor Fare, og Regeringen besluttede da at indføre Konvojsystemet; (indtil Aug. 1800).

Desaarsag kom mange Orlogsmænd i Fart. Ved Afrikas Kyst hentedes de hjemgaaende Ostindiefarere med rige Ladninger, vore Koffardiskibe, som ønskede det, ledsagedes til og fra de vestindiske Kolonier, Steen Bille sendtes til Middelhavet med en Eskadre for at ave de engelske, franske og barbareskiske Kapere, og ligeledes blev Skibsfarten langs den europæiske Atlanterhavskyst beskyttet.

Den megen Orlogsfart medførte baade Udrustnings-, Reparations- og Nybygningsarbejder, — der blev Brug for flere Skibstømmermænd, end Holmen raadede over, og det gjaldt at holde paa dem, man havde, samt »opmuntre« dem.

Den 9. Maj 1799 udsendtes Bud over Landet, at der var Arbejde at faa paa de kongelige Holme for brugelige Tømmermænd mellem 18 og 40 Aar (Coll.

Tid. 1799, No. 21, 25, Maj, Side 321), og Følgen var, at flere ældre Mænd med Koner og Børn brød op fra Hjemstavnen og rejste til København i Haab om at komme i kongelig Holmetjeneste; desværre for dem blev de fleste erklærede uduelige, de maatte foretage den ofte besværlige Tilbagerejse, og Holmen vandt intet ved dem. Den 23. Juli 1801 udsendte Admiralitets- og Commissariats- Collegiet en ny Opfordring, idet dog de gamle advaredes mod at møde frem. »Fra Stæder udenfor Kjøbenhavn kunne herefter alene de Personer vente at blive antagne til Tømmermænd eller Tømmermændskærlinge ved Holmene, som ere af den Alder fra 16 til 25 Aar, ugifte, uden Børn, og af saadanne Legemskræfter, at de kunne ventes at blive duelige Skibs-Tømmermænd, samt have nogen Kundskab i Læsning og Skrivning«. (Fogtmans Rescripter, VI Deel, II Bind, 1801—1802).

Den 25. Juli s. A. udgik en »Cancellie-Circulation« til samtlige Stiftsbefalingsmænd, Amtmænd, Grever og Baronier i begge Riger angaaende at foranstalte Admiralitetets Bekendtgørelse »snaest muligt overalt bekendtgjort«.

Man maa forstaa, at Situationen var alvorlig, der skulde skaffes Tømmermænd, der var al mulig Grund til at lokke, — og hvilken ung Tømrer vilde ikke gerne være »kongelig Skibbygger« — — —.

Det var i Virkeligheden saaledes fat paa Holmen, at Myndighederne maatte opbyde al mulig Anstrenge for at holde Produktionen i Gang. Der blev antaget Tømmermænd fra Byen, de fik normal Haandværkerbetaling i Modsætning til vore egne, hvis Pengeløn var lille, men som nød andre Goder bl. a. i Form af Bolig, Kost, Klæder, Lægehjælp m. v., Fordele, de ikke altid var villige til at indrømme, og især ikke naar de betragtede Byens Tømmermænds Uge-

løn; — Holmens egne fra Fastestok »opmuntredes« altsaa med Hæderstegnet, og alle Flaadens Arbejdere fik stillet Pengepræmier i Udsigt, hvis de blot vilde møde rettidigt om Morgenens til Arbejdstidens Begyndelse (!).

Den 12. December 1800 resolverede Kongen, at den Haandværker, der mødte ved Holmens Porte inden Klokkelyds Ophør, vilde samme Dags Formiddag faa udbetalt en Belønning paa 4 Skilling, og den, der i 20 Dage af en Maaned havde vist en saadan Interesse for sit Arbejde, skulde desuden tilkomme 5 Lys, naar hans Kostportion uddeltes.

Det gik endda saa vidt, at den, der kom forsent i »første Kvarter«, fik en Præmie (!) paa 2 Skilling, »i Formodning om, at han har villet møde betimelig«, — man var øjensynligt langt ude i Desorganisationen.

»Det omtvivles ikke at jo Mestere og Mestersvende ansee det for Pligt at møde ved Klokkeringningen«.

Haandværkerunderofficererne, Qvarttermænd og Formænd, tilholdtes paa det alvorligste at møde i rette Tid, de fik Adgang til 4 Skillings-Præmien og en Ekstrabelønning paa 1 Pund Lys.

Den Dreng, Lærling, der var den første paa Arbejdspladsen om Morgenens, fik 2 Skilling.

»Haandværksstokken vil ikke kunne miskjende det Velgjørende i Hensigten med denne Anordning«, skrives der til Slut, »men det hænger af Haandværksstokken selv, at denne gode Hensigt opnaaes«; der advares mod Misbrug, Uorden og Tumult, — hvis saadant indtræffer, maa Stokken »ansee det som sin egen Skyld, hvad den herved taber«. (Coll. Tid. 1801, Side 2—6).

Dette lille Rids af Holmens Arbejdsforhold i Tidsrummet netop førend Hæderstegnets Indstiftelse er den

rette Baggrund for Billedet af den »Kongelige Skibbygger« med Medaillen »aaabenlyst« paa Brystet under Arbejdet paa Holmen.

At gennemgribende Foranstaltninger var paakrævede, og at den Form, Admiralitetet valgte, var virksomhedsfuld, om end ikke særlig anbefalelsesværdig, tyder den ualmindelige hurtige Bygning af Fregatten »Rota« paa umiddelbart efter; — den vil senere blive omtalt.

Autoriteternes Besvær med at skaffe kvalificerede Folk til Holmen genspejles i Admiralitetets Forestilling til Kongen, der førte til Indstiftelsen af Hæderstegnet; afvigende Dateringer af det kongelige aabne Brev og Kongens Resolution paa Admiralitetets Forestilling, — i omvendt Orden, — peger tydeligt paa Hastværk og Virvar; det aabne Brev er af 29. Januar 1801, men Resolutionen er af den 30. Januar, hvilket sidste ogsaa fremgaar af en Skrivelse af 3. Marts 1801, som Overekvipagemesteren har Kendskab til; herom senere.

Med Hensyn til denne omtalte Resolution af 30. Januar 1801 forholder det sig altsaa saaledes, at Majestæten virkelig, skønt det aabne Brev er af Dagen før, ikke underskrev Collegiets Forestilling førend denne Dato; — Kontorvæsenet har øjensynligt ikke »klappet«.

Af Forestillingen skal uddrages følgende: Collegiet redegør for, at skønt der er vedtaget en Forøgelse af Antallet af Holmens Tømmermænd paa 230, vil Styrken kun komme op paa 1339 Mand, som er 50 Mand mindre end Antallet før Reduktionen i 1792, og utilstrækkelig; Skibbyggerne har faaet nye »Grene« at varetage, Skovhugst, udenbys Besigtelse af Træ, at »fourere« Ildmaskinen, Reberbanen, Bøsemageren (Rapertarbejde) og Bradbænken paa Gammelholm med Tømmermænd; der foreslaas yderligere Forøgelse af Mandskabet, samt Belønninger for Folk, der antages udefra, og som vil tjene 2 til 5 Aar og mere.

»— — — Og at der for at give Arbeidsmanden Agtelse for sig selv, og for at udmærke den Gode fra den Maadelige og Slette, som Straffeloven ikkun binder, vilde gives Haab om, at Tallet for Fremtiden paa de Maadelige og Slette, meget vilde formindskes, naar det maatte behage Deres Maist allernaadigst at bestemme:

At den Tømmermand, som uafbrudt havde tjent 25 Aar, fra den Tid, han indgik i 7de Klasse, som Tømmermand eller Lærling, og havde naaet de 2 første Klasser, samt i den Tid havde viist en god Opførsel, og ikke været underkastet corporlig Straf efter Dom, maatte benaades med et Hæderstegn i Sølv i Anledning af Deres Mai^{sts} høie Fødselsdag, alt saaledes som vedlagte Tegning nærmere udviiser, og hvortil i Almindelighed skulde hæfte en aarlig Indkomst af 10 Kroner.

Hertil maatte ogsaa Knæsmeddene, og Holmens øvrige Haandværkere, under bemeldte Vilkaar, have Adgang, naar de i samme Tjenestetid, som Svende have viist en udmærket Duelighed og god Opførsel m. m.«

Kongen resolverede paa Forestillingen, at »— — Vi allernaadigst have underskrevet det Os forelagte aabne Brev, der indeholder de Regler, som for bestandig skulle iagttages i Henhold til det Hæderstegn, hvormed Vi allernaadigst benaade Haandværkere ved Vore Skibsværfer, og i øvrigt forsynet Tegningen til dette Hæderstegn med Vor Approbation.

Givet udi Vores Kongl. Res. Stad Kiøbenhavn d. 30. Janv. 1801.« (Bilag til Adm. Coll. kgl. Resol. No. 16).

Resolutionen er altsaa af 30. Januar, men det er jo aabenbart, at det aabne Brev bærer Dato fra allerede Dagen før. (Søe-Etatens kongelige Expeditioner 1801, 30. Januar, No. 20, Rigsarkivet).

Kommissionens Protokoller er endnu bevarede, den ældste »Protocol for Holmens Hæderstegn« begynder med en Afskrift af Skrivelse af 3. Marts 1801 fra Admiralitets- og Commissariats- Collegiet til Overekvipagemesteren (Holmens Chef), den henviser, vedrørende Sagen, til de kongelige Resolutioner af »30 January og 20 February sidstleden«, og uddyber de kongelige Ordre, saasom, at de med Rang benaadede i Forbindelse med Tildeling af Hæderstegnet fritages for at betale Rangskat, hvorledes Guldtrusserne paa Opslagene og Kjolekraven skal være m. m.; endvidere paalægges det Overekvipagemesteren at foranstalte Kommissionen nedsat, samt bringe Resolutionens Ordlyd til enhver Kundskab, saa den, der formener at have Adgang til Hæderstegnet, kan vide, at han herom skal henvende sig til Kommissionen.

(Denne Skrivelse af 3. Marts 1801 til Overekvipagemesteren er forgæves eftersøgt i Admiralitets Kopibog.)

Første Gang Medaillen uddeltes var den 15. Juni 1801; vi gengiver Ordren herom:

»Til Overekvipagemesteren Hrr Commandeur Kierulff.

I Anledning af indkomne Forslag fra den anordnede Commission angaaende det for Hans Mayestæts Haandværkere under 29de Januar sidstleden stiftede Hæders Tegn, har vi besluttet at følgende Mestere og Mestersvende med dette Hæders Tegn, i Overensstemmelse med det Kongel. aabne Brev skal benaadest, som ved Fregattens Afløbning paa førstkommende Mandag Eftermiddag til dennem bliver at uddele.

Skibbygmester Paaske,
Baadebygmester Mathiesen,
Smedemester Poulsen,

Under Skibbygmester Nexøe,
 Under Skibbygmester Henrik Pedersen,
 Pælebukkermester Halkier,
 Smedemester Hammer,
 Intrim: Mester ved Constructions Skolen Thor-
 lacijs,
 Billedhuggermester Willerup,
 Kleinsmedemester Mathiesen,
 Blokedreyermester Ingman,
 Mestersvend Skibbygger Erik Andersen,
 Do — Johannes Nielsen.

Admiralitäts- og Commissariats- Collegium 11 Juni 1801.

Frederik C: P. (betyder: Cron Prinds).

Kaas. Wleugel. Nørregaard.

/Thunboe.«

Ordre af 15. Juni: »Skibbygmestersvend Jens Mathiesen Kildentoft maae i Dag ligesom de övrige med det anbefalede Hæderstegn benaadet«.

Den ovenomtalte Begivenhed, »Fregattens Afløbning«, der kædedes sammen med Uddelingen af de første Hæderstegn, var Søsætningen af Fregatten »Rota«, men Højtideligheden fik et endnu videre Omfang, idet der desuden, — maaske symbolsk, — lagdes Kølen til 90 Kanon-Orlogsskibet, der skulde bære den kongelige Medaillestifters Navn: »Christian den Syvende«; det gamle Orlogsskib af dette Navn blev til Blokskibet »Prøvesteenen«, (vgl. Resol. af 27. Febr. 1801; Coll. Tid. Side 158). Det kan i denne Forbindelse gentages, at »Rota« netop var et talende Eksempel paa de danske Skibbygges Dygtighed — naar de var villige og »opmuntrede«, idet dette Skib løb af nøjagtig 2 Maaneder efter at Kølen var lagt. Begge Skibene blev røvede 1807.

Marinehistorikeren, Pastor H. D. Lind, udgiver den 5. Februar 1802 som Dagen, da Hæderstegnet uddeltes

første Gang, men dette skyldes altsaa en Fejltagelse, (Nyboder og dets Beboere, især i ældre Tid, København 1882, Side 178, Fodnoten).

Ved Uddelingen den 29. Januar 1802, paa den Dato, der endnu holdes som Holmens særlige Hædersdag, dekoreredes 2 Mestre, 3 Mestersvende, 20 Kvartermænd, 7 Formænd, 48 Tømmermænd og Haandværksvende i første Klasse, 12 i anden og 1 i tredie, samt 1 Skipper.

Naar Coll. Tid. 1801, No. 25, Side 394 og 1802, No. 8, Side 122 nævner andre Tal, stemmer disse ikke med Protokollens, men synes at være taget efter Indstillingerne.

De til Medaillen berettigede skulde, som anført i det kongelige aabne Brev, »henvende« sig til Kommissionen, men der kom hurtigt faste Regler for »Henvendelsen«, den skulde være en skriftlig *Ansøgning*, vedlagt Attester, fra Kancelliraad Niels Daniel Thunboe »om de have tient saadan Tid, at de kan ansøge Hæderstegnet; og at de ikke ved Absenter ere uberettigede dertil«, og fra Auditøren ved kombineret Rel »at de ikke have i de sidste 25 Aar været idømte corporlig Straf«.

Hr. Thunboe erklærede desangaaende, at han kunde modtage en Snes Personer ad Gangen om Aftenen Kl. 6 i 3. Departements (d. e. Haandværksstokkens) Kontor, men Auditør Peter Bangert besværede sig over, at Udstedelsen af saadanne Attester vilde medføre »megen Vidtløftighed« — og Justitsen naaede efter fem Aars Forløb Hensigten, da der den 2. Oktober 1806 tillodes Auditøren at »lade sig betale 1 Rd. for hver Attest, som han udsteder til dem af Haandværksstokkens Mandskab, der ville andrage om Hæderstegnet«.

Der var Højtid paa Værftet, naar Uddelingen foregik.

De første Aaringer, indtil 1814, var Mødepladsen »det sædvanlige Sted paa Nyeholm«, men fra og med 1815 var det Sejlløftet paa Gammelholm; Forandringen faldt sammen med, at Kontreadmiral Kierulff afløstes 1814 som Overekvipagemester af Kommandør J. C. Krieger. Fra samme Tid falder Udtrykket »Holmens Hæderstegn« mere og mere i Pennen i officielle Skrivelser, Kommissionen bruger Skrivemaaden »Hæderstegnet ved Holmen«, og Overekvipagemesteren »Holmens Hæderstegn«, (1805 skrives »Hæders Medaillen«).

Fra 29. Januar 1864, altsaa omkring Tiden for Gammelholms Nedlæggelse, afholdes Højtideligheden paa Sejlmagerværkstedet paa Frederiksholm (Orlogsværftet), og saaledes indtil 1876, da Stedet er »Kaserne ved Søkvæsthuset« (lige ved Chefen for Orlogsværftet, Kommandør E. F. Kriegers Bolig).

1880 skriver Admiralen, at Uddelingen finder Sted »i mit Kontor paa Orlogsværftet«, og her mødes da fremtidig, med Undtagelse af 1882 og 1884, da Kasernen ved Søkvæsthuset atter benyttedes.

Pengegaven udbetaltes fra 1880 ved Orlogsværftets Lønningskontor.

Paa Sejlløftet opstilledes et Bord, paa hvilket Medaillerne samt et Eksemplar af det kongelige aabne Brev til hver Mand anbragtes paa en Sølvbakke. Pengegaven til dem, der tidligere var dekorerede, laa aftalt i smaa Bunker, 10 nye Rbdl. eller 5 nye Sølvspecier i hver, (fra 1874 en Guld-Tyvekrone). Naar Mandskabet indfandt sig, blev det mønstret af Ekvipage- og Kommando-Skriveren (Kontorchefen), og selve Uddelingen foretoges af Overekvipagemesteren, medens Kommissionen og Værftets Embedsmænd bivaanede Højtideligheden, der indlededes med en kort Tale og afsluttedes med: »Gud bevare Kongen!«

Dagen var Fridag for alle Medaille-mændene, og de nydekorede fremstilledes fra 1857 for Majestæten; det nævnte Aar den 6. April, men senere Dagen eller kun faa Dage efter den 29. Januar; første Gang overgik denne Ære 4 Underofficerer, 2 Haandværkerunderofficerer og 16 Haandværkere. Grunden til denne kongelige Æresbevisning var maaske, at disse sidste var begyndt at tage lidt for flot paa Situationen, efterhaanden regnede de det ikke for nogen Højtidelighed at modtage Pengegaven, og derfor gav Fabrikmesteren den 26. Januar 1857 Arbejderne Ordre til, at de, naar de mødte for at modtage den aarlige Gave, skulde komme i »complet Gala-Uniform«. Fra 1883 sker Fremstillingen for Kongen den 29. Januar, selve Medaille-dagen.

Det næste kongelige aabne Brev om Hæderstegnet er af 4. September 1814, det foreligger for Marinen i Særtryk løst henlagt i »Protocol for Holmens Hæderstegn«; af de følgende findes Tillæget af 10. Januar 1833 i Det Kongelige Bibliotek, Brevet fra 1843 i Marinens Bibliotek, 1886 i Særtryk og i Love og Bestemmelser og Resten i Kundgørelser for Søværnet.

Fra 1814 har Kongen »villet, at samtlige til Vort Søe - Forsvarsvæsens Vedligeholdelse Fremvirkende, skal have Adgang til denne Udmærkelse«.

I § 1 bestemmes: »Hæderstegnet skal i Sølv fremstille: paa den ene Side det Kongelige Chiffer med Omskrift: *29de Januarii 1801.* (til Erindring om dets Stiftelsesdag), samt: *For god Tieneste;* og paa den anden Side: en Egekrands med Indskrift: *Fortient.*«

Herved *forandredes* altsaa Reversens Indskrift fra: »25 Aar« til: »Fortient«, som vi kender idag.

Den aarlige Hædersgave, »10 Croner, beregnet til 68 Sk. pr. Styk«, *forandredes* til »10 Rbdlr. Sølv Værdie«.

Efter de nye Bestemmelser kunde Hæderstegnet tilstaaes »saavel Underofficererne ved Artillerie- og Matros-Corpsene, naar de ere blevne i det mindste Canonerere eller Skibmænd, som alle Haandværkere, naar de ere komne i 1ste eller 2den Classe, samt endelig Modellererne ved Constructions-Kammeret og Opsynsmændene ved Ildmaskinen og Dokken«.

De Mestre, der var benaadede med Medaillen, forundtes Rang under No. 3 i Rangforordningens 8de Klasse, og de fik Tilladelse til at bære »Søe-Second-lieutenants Distinctioner paa Ærmerne af den for dem bestemte Uniform, dog med en Aabning i Rosetterne, der udfyldes med Klæde af Opslugenes Couleur«.

En interessant Sortering af Holmens Folk giver Brevets § 4: »For at kunne erholde dette Hæderstegn skal Fyrværkerne, Skipperne, Overcanonererne, Høibaadmændene, Canonererne og Skibmændene, saavel som samtlige Mestere, Mestersvende og Underofficerer ved Haandværkerne, samt Skibstømmere, Baadebyggerne, Mastemagerne og Knæsmeddene, Modellererne samt Opsynsmændene ved Ildmaskinen og Dokken, uafbrudt have staaet i Vor Tieneste i fulde 25 Aar; derimod skulle Billedhuggerne, Pælebukkerne, Rebslaggerne, Seilmagerne, Dreierne, Snedkerne og Bødkerne, saavel som de øvrige Smedde have tient i 30 Aar«, — for det første nævnes nu Militærpersonerne, (det er lige efter Kanonbaadskrigen), førend Haandværkerne, for hvem Medaillen dog var stiftet, og for det andet klassificeres de forskellige Haandværk.

Til de »personlige Mangler«, der udelukker fra at erholde Hæderstegnet, føjes nu »Uefterrettelighed«, som altsaa sammen med de andre maa formodes at være iblandt Nyboderfolkens værste Lyder; men ogsaa dette

aabne Brev stikker en Redningsplanke ud, idet dén misliebige Person kan komme i Betragtning som Medaillemand, som kendelig har forbedret sig, eller som »ved en eller anden god eller udmærket Handling søger at udslette disse Mangler«, men der nævnes ikke nu, hvilke gode Gerninger, der regnes med.

Hæderstegnsstatuternes Udvidelse 1814 vakte stor Tilfredshed i Marinen. Dekorationen var meget eftertragtet og anset, særlig fordi Adgangen til den krævede absolut rene Papirer, ja, Mandskabet passede endog selv paa, at ingen uværdig, uberettiget eller uvedkommende Person slap igennem Kommissionens Naaleøje.

At de militære Underklasser og Folk, der var udgaaet fra disse, nu begunstigedes paa lige Fod med Haandværkerne, var der paa en vis Maade et Fortilfælde af, da Skipper Hans Johnsen allerede 1802 fik tilstaaet Medaillen som den første *udenfor* Haandværksstokken.

Det var Fabrikmester Hohlenberg selv, der indstillede »den ved Haandværksstokken attachedede Skipper«, og Begrundelsen var meget ærefuld for denne forhenværende Matrosunderofficer: »hans Deeltagelse i mange af Skibbyggeriets manoeuvres: deels Afløbninger, Opsætninger af Speile, (d. e. Agterspejle), og Spanter, Flaadens Kiølhalinge o. s. v. ved hvilke alle han saameget udmærker sig ved Duelighed«. Som Argument er Bedømmelsen af Hans Johnsen virkningsfuld, men naar Fabrikmesteren tilføjer: »en Anstrengelse, der ikke skyer selv at lægge Haand paa Arbeidet«, da var en saadan Tjenstivrihed vel nok god Latin i de Tider, men vil ikke kunne indpasses i vore Dages Arbejdsforhold. Heldigvis slutter den rosende Omtale, der her er hentet fra »Protocol for Holmens Hæderstegn«, saa-

ledes: »en Føyelighed til at gaae frem saaledes som det passer bedst for Skibbyggeriet efter de Midler, der gives ham, og dertil en *honetete* ualmindelig for Folk af hans Opdragelse«.

Man forstaar, at Skipper Johnsen har været særdeles vel anskreven hos Fabrikmesteren.

Kommissionen sikrede sig dengang ved at foreslaa, at Hans Johnsens Benaadning skulde være »uden *Consequence*« for hans Eftermand, men — Brechen *var* skudt!

Hæderstegnet uddeltes første Gang til de berettigede Militærpersoner den 29. Januar 1815.

I Aarenes Løb er der sket flere Forandringer af Bestemmelserne, baade gennemgribende og af ringere Betydning.

Først i 1830erne var der nogen Uro om Hæderstegnet, flere og flere Kategorier søgte at faa Adgang til det.

Den 21. November 1830 resolverede Kongen, at Sergeanter med 25 Aars Tjeneste var adgangsberettigede; den 23. Juni det følgende Aar løstes op for Skrivere med 30 Aars Tjeneste, og ved Uddelingen 1832 fik Søkaarttegner Hans Chr. Klingsey Medaillen.

Autoriteterne mærkede godt nok Bevægelsen blandt Mandskabet, og den 16. Juni 1832 anmodede Overekvipagemesteren, Kommandør Rothe, Kommissionen om at fremkomme med et Forslag til Ændringer af det kongelige aabne Brev af 1814. Den 23. Oktober s. A. forelaa disse, som sendtes videre til Collegium. Allerede Lillejuleaften fik Holmens Folk en kongelig Julegave i Form af en Resolution, der bestemte Arsenal- og Arbejdsunderofficerer samt ligestillede som adgangsberettigede, og som stillede Smede i første Klasse lige med Knæsmede; samtidigt fik Mestrene

Tilladelse til at bære Sø-Sekondløjtnants Epauletter med en smal Stribe af blaat Klæde i Midten, — i Stedet for Ærmedistinktionerne.

Endvidere bestemtes: »de Mestere ved Holmen, der have tjent i 50 Aar, og i 25 Aar havt Hæderstegnet, maae ved passende Leilighed indstilles til Hans Kongelige Majestæts allerhøieste Naade og Opmærksomhed«.

Kommissionens, Overekvipagemesterens og Collegiets Overvejelser resulterede i et Tillæg af 10. Januar 1833 til det kongelige aabne Brev af 4. September 1814, nærmest omhandlende de ovenomtalte Udvidelser.

Den 1. Juni 1843 fornyedes det kongelige aabne Brev om Hæderstegnet. Det har sin særlige Interesse ved, at det er en Slags Daabsattest for denne fine Dekoration, idet § 1 begynder saaledes: »Hæderstegnet skal kaldes *Hæderstegn for god Tjeneste ved Søe-Etaten*«.

Bestemmelsen om, at Medaillen skal bæres under Arbejdet paa Holmen bortfalder, men den skal bæres ved alle Lejligheder, hvor Indehaveren er iført Uniform, og den maa bæres »ogsaa til civil Paaklædning«, en Passus, der er foranlediget af de Militæres Adgang til Dekorationen, ligesom den er en nærmere Udformning af 1801's: »andensteds«.

Adgang til Hæderstegnet har (ogsaa i Henhold til kongelig Resolution af 13. December 1842) alle faste Folk, der i første Division (d. e. Artilleri- og Matroskorpserne) er avancerede til Underofficersgrad, eller i 2den Division er kommet i Haandværkernes 1ste Klasse eller i en dermed anset Stilling. Haandværkere i 2den Klasse beholder deres Adgangsret, men fremtidige Haandværkere i 2den Klasse, saavel som helbefarne Konstabler og Matroser, maa være anbefalede for Dygtighed og rosværdigt Forhold for at blive indstillede og komme i Betragtning.

Hæderstegnet maa, som sædvanligt, ikke tildeles den, der har udstaaet korporlig Straf, men ej heller den, der har været sat under Tiltale, og ikke er blevet »aldeles« frifundet, — som man ser, regnes »Mangel paa Bevis« for særdeles graverende.

Den, der formener at have Adgang til Hæderstegnets Erhvervelse, skal indgive *Andragende* herom til Kommissionen.

Pengegaven sættes til »10 Rdlr. Sølvmynt«.



Holmens Hæderstegn 1843.
Bagsiden. Lukket Bændslojfe.
 $\frac{1}{4}$ Størrelse.

Næste aabne Brev er af 12. November 1886.

Navneforandring til: »Hæderstegnet for god Tjeneste ved Søetaten«.

Personer i Tjenesteuniform skal bære Hæderstegnet ved alle Lejligheder, og de, der ikke har Uniform, skal bære det ved alle højtidelige Lejligheder.

Adgang til at benaades har enhver, som henregnes til Søværnets Underklasser blandt det faste Mandskab, samt den, der har tjent sig op til en højere Stilling derfra, (kongelig Resolution af 20. Maj 1885). Han skal af sine Foresatte være erkendt som en brav Mand, der med Troskab mod Konge og Fædreland, Duelig-

hed, Flid, Subordination og iøvrigt god Opførsel i Tjenesten, samt ved et godt Forhold i sit private Liv, har gjort sig fortjent til at hædres offentlig.

Udelukket er den, der ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling; endvidere den, der har udstaaet Straf af mørk Arrest paa indskrænket Kost, streng Arrest i Bøjen, Fængsel paa Vand og Brød eller strengere Straf. — Men Betingelserne lempes, hvis en »udelukket« Person ved at udføre en udmærket Handling har gjort sig værdig til at hædres.

Pengegaven er nu »20 Kroner«.

Resolutionen af 20. Maj 1885 berettigede en stor Klasse Holmensfolk til Hæderstegnet, og disse fik det udleveret udenfor Hædersdagen, nemlig den 18. September 1885, da Højtideligheden holdtes for 1 Sømnearbejder, 4 Fyrbødere og 45 Værftsarbejdsmand (kongelig Resolution af 9. September) i Værftskommissionens Lokale paa Orlogsværftet. — De fremstilledes alle for Kongen.

Aabent Brev af 19. November 1924 fremkom som en Nødvendighed, fremkaldt af Søværnsloven af 7. August 1922.

Hæderstegnet *skal* ikke bæres af Civile ved højtidelige Lejligheder, men *bør* bæres i saadanne Tilfælde; for de uniformerede henvises til de til enhver Tid gældende Uniformsreglementer.

Adgang til Medaillen har midlertidige Befalingsmænd og ligestillede, faste Menige og ligestillede, Tjenestemænd ved Flaadestationen og Orlogsværftet *uden* kongelig Udnævnelse, samt Mænd, der fra en af disse Stillinger har tjent sig op. Andre Personer, der tidligere har haft Adgang til at benaades, beholder denne Ret.

De berettigede skal indsende attesteret *Anmeldelse* til Kommissionen, ikke *Andragende*.

Den årlige Pengegave bortfalder for de kommende Medaille-mænds Vedkommende.

Den 1. April 1925 udstedtes nye »Bestemmelser«, — ikke *aabent Brev*, — stadfæstede af Hans Majestæt Kongen.

De bringer revolutionerende Ændringer.

Adgangsberettiget er enhver Mand, der forretter Tjeneste ved Søetaten eller i dennes Administration.

Udelukkede er kun de, der har begaaet en vanærende Handling.

Man *benaaes* ikke med Hæderstegnet, det *tildeles*; det skal *ikke søges*; den, der mener sig berettiget, skal *ikke anmelde* dette.

Der nævnes intet om, at Tildelingen skal foregaa paa højtidelig Maade.

En anden betydelig Bestemmelse fulgte, som man kunde forvente, og som al Rimelighed bød, hurtigt efter, — den 9. December s. A. fik *Kvinder* samme Ret som Mænd; endelig er: »forretter Tjeneste« rettet til: »har forrettet Tjeneste«.

Et Optryk af »Bestemmelser«ne, stadfæstede den 5. December, udsendtes i rettet og udvidet Form 1934,

Det vigtigste i disse Bestemmelser var, at en *uafbrudt* Tjenestetid af 25 Aar ikke altid krævedes for at faa Medaillen, men flere Tjenestetidsperioder kunde i visse Tilfælde sammenlægges.

Resolution af 16. November 1938: »Tjeneste ved Københavns Søbefæstning vil kunne medregnes for Personer, som er overgaaet til Tjeneste ved Søværnet«.

Den hele Nyordning har naturligvis medført, at »Kommissionen« praktisk talt er ophævet; de paagældende Myndigheder varetager nu Tildelingen af Hædersbevisningen.

Kommissionen og Mandskabet.

Kommissionens Sammensætning fremgaar af de kongelige aabne Breve. I Aarenes Løb forandredes den i Tidsrummene imellem Brevene ved kongelige Resolutioner, alt efter de Kategorier af Mandskab, der kom ind under Bestemmelserne om Adgang til Hæderstegnet, eftersom Folkenes nærmeste Overordnede altid var med i Bedømmelsen, for at Indstillingerne kunde blive saa retfærdige som muligt.

Dens første Opgave blev at »opgive« de Mestre og Mestersvende, som »kunde benaaes med det af Hans Kongelige Mayestæt allernaadigst stiftede Hæderstegn for Arbejderne ved Flaaden«. Den opgiver da, hvilke der har tjent i 25 Aar, »forføyet de Anmærkninger, som vi med Ære og Samvittighed ansee os forbundne til«.

Man gennemgaar meget nøje hver enkelt Persons Generalier, Holmens Folk var en homogen Styrke, den var kendt af saavel militære som civile Befalingsmænd, Nyboder var Bopladsen for dem alle, og Haandværksstokkens helt militærartede Organisation og Registrering bevirkede, at baade Mandskabets tjenstlige og private Leben var velkendt af høje og lave, var en aaben Bog.

Kommissionens Krav til Ansøgerne var dikteret af Statutterne, men der maatte naturligvis tales frem og tilbage forinden en udførlig Dom forelaa. Det fremgaar af Forhandlingerne, at Kommissionen, ved Bedømmelsen af Arbejdet paa Holmen, skelner mellem

de Mestre, hvis Folk »fortrinligst virke til Flaadens Vedligeholdelse, ved meere sammensadte, meere møysommelig erhvervede Færdigheder, hvilke Arbeider falde, deels i Kulde og Regn, i Vand og paa slibrige Stillager, deels ved Siden af en penibel Varme, under udmattende Hammerslag paa svære ubøuelige Iern-Masser«, og de Mestre, som »bestyre de lune Værkstæder, hvilke desuden i større eller mindre Grad lettere kunne erstattes ved Byen«. Endvidere udtaler Kommissionen, at hvis de sidstnævnte skal »ansees for udmærkede«, saa maa der til dem stilles den billige Fordring, at »et og andet Redskab, en og anden Arbeidsmaade, under dem var forbedret«.

Fabrikmester Hohlenberg udvikler videre, at da det er Meningen med Hæderstegnet, at det skal »fremelske enhver for Tienesten gavnlige Færdighed«, maa man stille som Betingelse for Hæderstegnets Tildelse, at Haandværkerunderofficererne maa kunne rapportere om Arbejdet, og at Tømmermændene maa »benytte den dem tilbudne Underviisning for at føre deres Regnskab«.

De forskellige Vurderinger af Holmens Haandværkerbefalingsmænd og Mandskab er særdeles oplysende om dette Personels Kvalitet. Ros og Dadel veksler, hvorved der tegnes gode Billeder af disse for Søetaten saa meget betydende Mænd, ligesom man faar Indblik i Kommissionens indre Arbejde.

Forhandlingernes Mundart er ofte besynderlig, men Omtalen af den enkelte Mand er vist altid et Pletsjud.

En Undermester opfylder saaledes ikke Kravene, han er »i det litteraire« alt for uvidende, og til at blive Mester er han »aldeles incapabel«; til Held for Manden erklærer Fabrikmesteren dog tilsidst: »i Ædruelighed, øvrig god Opførsel og Velvillighed, er han der-

imod særdeeles roesværdig, jeg ønsker, at han benaades med Hæderstegnet uden Mundering«.

En Mester anbefales for »den for vore Mestere sieldne Evne til selv at udkaste Tegninger og forfatte Overslag, en høyere Kultur og gode Sæder«; hos en anden fremhæves »Talent og Arbeidsomhed«.

Det bemærkes om Billedhuggermester Willerup: »Erhvervelsen af Kunst-Academiets store Guld-Medaille og mange vel udførte Ornamentter paa de Kongelige Skibe, saavelsom en høyst anstændig Opførsel, leeder os at anbefale«.

Man sporer ofte en vis Nænsomhed i Kommissionens Udtalelser, den siger om en anden: »med nogle gode Egenskaber ere dog saadanne andre hos ham forbundne, at han ikke kan ansees som en upaa-klagelig Mester«, — en Afvisning kan næppe formes mere hensynsfuld.

Allerede det første Aar berørtes naturligvis Spørgsmaalet om Beregningen af de 25 Aar, eksempelvis henstilledes til Collegiets Afgørelse, om Smedemester Hammers »11 Aars Tieneste som extra Daglønner, maatte naadigst befindes at kunne supplere henved 19 Aars fast Tieneste«.

Kaptajn Rosenvinge slaar et Slag for Bødkermesteren, som ganske vist ikke har forbedret nogen Indretning i sit Værksted, men som har vist udmærket Flid og Omhyggelighed for Kongens Arbejde; dette, om ingen Forbedringer, er »ugierne fornummet« af Kaptajnen, der fortsætter: »kunde derfor det nysmeldte Øyemed, (nemlig at skaffe Mesteren Medaillen), opnaaes ved at skille den udmærkede Mundering, og den samme allernaadigst tillagte Consideration, fra Hæderstegnet, for de Haandværks-Mestere, som ingen gavnlig Opfindelse havde frembragt, da skulde det glæde os, paa denne Maade at se Bødkermesterens øvrige gode Egenskaber opmuntret«.

Der kendes dog intet Eksempel paa, at Collegiet nogensinde gik med til en Adskillelse af Hæderstegn og Mundering eller nogen anden med Medaillen forbunden Fordel, men det er værd at lægge Mærke til, at den udmærkede Mundering betragtedes som en saa stor Del af Benaadningen, at dens Fradrag i denne forsøges benyttet som Hjælp for tvivlsomme Aspiranter. — — Det lykkedes ikke at faa Bødkermesteren med lige-straks.

At Collegiet var meget forsigtig med Hensyn til Godkendelse af Kommissionens Indstillinger fremgaar af, at af de 6 Mestersvende, som denne i første Omgang »vidste intet at erindre imod«, fik kun de to Medaillen; men Collegiet handlede ikke i Blinde, det adspurgte nærmere om flere af de afviste Personer.

Ved den større Uddeling 1802 møder vi enkelte af de Navne, der, skønt kvalificerede, blev udskudt første Gang. Bødkermesteren har nu til Kommissionen indsendt en omfangsrig og detailleret »Extract over forfærdiget og repareret Arbeide med 50 Mand udi Eqviperings-Aarene 1780 og 1781, samt 1800 og 1801«, og han faar da Medaillen; dette lykkes ogsaa for en af de udskudte Mestersvende, en anden, ligeledes første Gang indstillet, men udskudt Mestersvend, viser sig at have været kun Kvartermand, og benaades nu som saadan.

Ser man paa de Laster, der i de første Aaringer forhindrede Indstillinger, falder det stærkt i Øjnene, at Drikfældighed blandt Mandskabet er fremherskende; af 28 Ansøgere i 1802 er 16 fordrukne, de øvrige »Mangler« fordeler sig: slet Moral 2, Dømte 8, Absenter 1 og Opsætsighed 1.

Kommissionen er imidlertid godt nok klar over,

at der nydes endel vaade Varer paa Holmen og hjemme, men den udtaler herom, at den »drager en Linie mellem Drikfældighedsgraderne«, og den har ikke troet at kunne udelukke fra den kongelige Naade de Personer, der nok drikker, men som ingen Tid har vist sig udygtige til at forrette deres Tjeneste, eller udenfor denne »saavidt vides prostitueret sig offentlig«.

Efter disse Uddrag af Kommissionens første Optræden skal i Flæng nævnes Godt og Ondt, som er kommet frem ved dens Arbejde, og som er oplysende for Tilstanden paa Holmene og i Nyboder gennem Tiderne vedrørende Hæderstegn-Sagen.

Det er fornøjeligt, at de gode Omtaler af Holmens Folk er i Flertal, ikke alene angaaende den faglige Bedømmelse, men ogsaa med Hensyn til »gode Gerninger«, selv om dette ikke kan fremgaa af nærværende begrænsede Beretning.

Baadehyggerformand Søren Hansen har reddet en druknende Piges Liv, og han har opfostret et forældreløst Pigebarn i 5 Aar »aldeles for intet, og siden efter, til hun blev confirmeret, med ikkun 12 Skill. ugentlig Pleye-Penge«.

En dekoreret Tømmermand anklagedes af Kammerater for at have overfaldet en anden, ridset hans Haand med en Kniv, og i det hele taget ført et ufredeligt Hus. Løberen og Sergeanten maatte træde til, og Kompagnichefen lod den rebelske Fyr arrestere.

Det er første Gang Autoriteterne ser den Mulighed i Øjnene at fradømme en Mand Hæderstegnet.

Som man kan forvente, viste det sig imidlertid, at den egentlige Strid stod mellem Husets Kvinder, og den Anklagede sagde da ogsaa, at da han den paagældende Dag kom hjem fra Arbejde, havde der været

»Klammerie imellem Konerne«, de to Klageres Koner havde sagt til hans, at »de skulde nok hielpe mig af med den mig naadigst forundte Medaille«, og han gav Misundelse som den rette Aarsag til den mod ham forsøgte Skandalisering.

Collegiet lod ham beholde Medaillen, men han skulde indkaldes for Kommissionen og tildeles en alvorlig Advarsel; hvis han igen fik Hang til Brændevin, vilde han uden Skaansel »forbryde« Medaillen, og han kunde endog forvente, »at saadant ved Placater paa Holmen vil blive bekiendtgiort«.

Kommissionen indkaldte ham nu, advarede ham og »raadede ham, selv at tilbagegive Det Kongelige Hæders-Tegn, naar han ej var fuldkommen sikker paa sit gode Forsæts ubrødelige Overholdelse — da han dog der- ved vilde undgaae den Skam at opslaaes paa Placater«.

Behandlingen af dette Tilfælde viser Kommissionen, med Collegiet i Ryggen, som en Slags dømmende Myndighed, og denne Side af dens Virksomhed var fuldt legitim, det *var* netop Meningen, at den baade skulde bedømme Personalets Vandel, dømme derom, og, indenfor de Rammer, det kongelige aabne Brev om Hæderstegnet tillod, udmaale Belønning eller Straf; det kan tilføjes, at Kommissionens Competence i saa Henseende fuldt ud accepteredes af Mandskabet.

1804 indstilledes, — stadigvæk forud undersøgt at de nødvendige Kvalifikationer var tilstede, — Mester-svend ved Sejlloftet, Kompasmager Nyested, fordi han havde forbedret de nye »Azimuthal-Compasser«, hvorfor Professor Lous havde meddelt ham Berøm-melse. Azimuthkompasserne, der hidtil havde været af Træ, havde han nu lavet af Messing, og den »Træ-stoel«, som forhen brugtes til at »hæve Rosen af Pin-den«, havde han erstattet med en Messingstol.

Hvor højt Mandskabet skattede at blive dekoreret, hvor dybt beskæmmede de følte sig ved at forbigaaes, er der adskillige Eksempler paa; men maaske dog ogsaa den i de Tider ikke ringe Pengegave virkede i disse Tilfælde.

Ved Haandværksstokkens Mønstring den 14. Januar 1805 »udi den nye Mondeur« indgav en Tømmermand direkte til Kronprinsen en Ansøgning om at faa Medaillen, og det blev overdraget Overekvipagemesteren at undersøge, hvorfor Tømmermanden ikke var indstillet, samt til sin Tid at afgive mundtlig Rapport herom. Fyrens Bedrøvelse var vistnok forloren, han havde været korporlig straffet og var kendt som Drukkenbolt, saa han opfyldte slet ikke de Krav, der stilledes.

Mandskabet opdagede paa denne Tid Nytten af Anbefalinger; en tidligere refuseret Mand mødte 1805 frem med en saadan fra selve Viceadmiral Wleugel, hos hvem han havde været 2den Tømmermand 1770, 71 og 72. Den hjalp.

Af Forseelser, der medførte korporlig Straf og Udelukkelse fra Medaillen, giver Kommissionens Forhandlinger os Underretning om flere, for os at se, rene Ubetydeligheder.

En Tømmermand gav 1789 en Kone Ørefigen, han fik Tamp, og det forhindrede ham i at faa Medaillen 1805. En anden havde 1790 »lagt sig skulkesyg«, det bødede han for ogsaa 1806. Var en Mand »ude af sit Qvarteer efter Tapto«, var han sikker paa »Holmens Ret«, de 27 Slag Tamp.

Tendensen til at give Statutterne en saa bred og omfattende Fortolkning i Mandskabets Favør, som kunde anses tilladelig, mærkes imidlertid, men visse Straffe kunde der altsaa ikke ses bort fra.

En Ansøgning direkte til Majestæten finder vi 1808. Det var en 62aarig Tømmermand, der bønfuldt om at maatte »nyde Medaillen«, men Kommissionen kunde godtgøre, at den havde agtet paa Manden lige fra 1802; han var netop nu nedsat fra 1ste til 2den Lønningsklasse, saa for ham var der foreløbig ingen Mulighed, skønt han, ifølge sin Ansøgning, er »henlevende i det allerunderdanigste Haab«.

En Kvartermand blev udelukket 1806, fordi han 1803 var bleven dømt til at sidde 48 Timer »i Cachiottet« for »ubillig Medhandling«, men da han fra 1804 havde taget 2 forældreløse Dreng, »som begge var i Kongens Tieneste«, til sig og behandlet dem som sine egne, uagtet han selv havde 5 Børn, fik han den attraaede Medaille 1810. De 48 Timers »Cachiot-Straf« mødes flere Gange, og ligeledes Aarsagen, »ubillig Medhandling«; en anden Mand, der havde haft et saadant Tilfælde, paastod, at han 1787 havde reddet en Kone og hendes Søn fra at drukne, men han havde kun Attest herom fra et Fruentimmer, der ikke engang selv havde været Øjenvidne, saa han blev ikke indstillet.

1812 møder vi den første, der mister Medaillen.

Han havde taget noget Brænderos med hjem fra Dokken for at bruge det som Brændsel, han dømtes derfor til at have »det ham forundte Hæderstegn for 25 Aars god Tieneste, saavel som de med samme forbundne Prærogativer forbrudt, men iøvrigt være fritagen for videre Straf«, — der var ellers yderligere tiltænkt ham 27 Slag Kat.

En Formand ved Skibbyggeriet anbefaledes kraftigt af Kommissionsmedlemmet Kaptajn Johan Johan-

sen. Formanden havde 1808 været med Kaptajnen i Holsten, »hvor han under min Direction gav Anvisningen ved Bygningen af 3 Canon Chaloupper, af hvilke 2de bleve bygte i Sønderborg og en i Apenrade«, 1809 forestod han 4 Kanonjollers Bygning paa Bornholm, men herforuden havde han en Gang været betroet Flotillens Reparation ved Nakskov, og var nu sendt dertil igen i samme Ærinde. Men »til hans Uheld« blev han i 1794 idømt »27 Slag af Tamp«, hvilke han dog paastod blev ham eftergivet. Dette kunde han ikke fremlægge Bevis for, og Kommissionen »beklager, at den ikke kan indstille denne skikkelige Mand«.

Den første af Mandskabet, der indstilledes som kvalificeret efter de nye Statuter af 1814, var Smedekvartermester Phillip Schultz; i samme Række finder man gamle Navne som Smith, Davidsen, Mørk og Krogh.

I det hele taget maa man ofte nikke genkendende til de Personer, man træffer paa ved Gennemgangen af Holmens Hæderstegns Historie, det er gode Kendinge:

Gross, Alstrup, Heller, Lous, Lillie, Wagner, Noach, Biørn, Helt, Bloch, Lund, Ravn, Gerner, Thostrup, Rose, Grib, Birk, Holst, Pantmann, Strøm, Lyng, Degenkolv, Richter, Holm, — det er alle de gamle Nyboder-slægter, der passerer Revue.

Dette nye kongelige aabne Brev omtalte ikke Skrivelserne som berettigede, men nogle af dem ansøgte dog »i Haabet om, at Udvidelsen til 30 Aars Tjeneste kunde forskaffe dem naadigst Bønhørelse«.

En Mand var 1811 formedelst »littagende« Alderdom og Svaghed sat fra 1ste til 2den Klasse og »ved

den nye Organisation til 3die Classe. Han staaer saaledes nu i en Classe lavere end det før kongelige aabne Brevs 3die § byder, Commissionen maae derfor indstille til høiere Omdømme, om denne Mand, hvis meeste Brøde er Alderdom, kan komme i naadig Betragtning«. — Han fik Medaillen.

En Mand blev 1804 nedsat fra 1ste til 2den Klasse for at have forhugget en Planke ved Fregatten »Perlen«s Bygning; af denne Grund blev Hæderstegnet ham nægtet 1811, men han fik det 1813.

Den store Udvidelse, Brevet af 1814 medførte, gav tillige en Udvidelse af Kommissionen, den kom til at bestaa af: Fabrikmesteren, begge Ekvipagemestrene, vedkommende Kompagnichefer, vedkommende Divisionskirurger, Takkelmesteren og Søtøjmesteren; følgelig finder vi 1815 »Commissionen for Hæderstegnet ved Holmen« undertegnet med 19 Underskrifter.

Der træffes en Afgørelse om en mindre Brist i samlet Tjenestetid; Overkanoner Johs. Birk havde tjent i 29 Aar, men ikke uafbrudt, han søgte Afsked den 2. Februar 1792, men antoges igen den 22. August s. A., denne lille Fraværelse blev der set bort fra.

En anden Overkanoner, Chr. Tøllesen, var den 29. September 1807 bleven idømt Straf af 8 Dages Cachiot for at have slaaet en amerikansk Matros, som han troede var en Engelskmand. Kommissionen lagde 1816, da hans Tid var til at faa Medaillen, et godt Ord ind for ham »paa Grund af, at han Brøde ei er af det Slags, der har kunnet skade Tjenesten, og er begaaet paa en Tid, da Uvillien mod Landets Fiender var almindelig, og især tilgivelig hos den simple Mand«. Den brave Underofficer fik selvfølgelig Hæderstegnet.

En Savskærer havde oplært mange Lærlinge i »Krumtømmerets Skjæring«, hvilket regnes for en anbefaling.

Den 4. Januar 1819 kritiserede Overekvipagemesteren, Admiral Krieger, Kommissionen. Han fastslog, at den ikke maatte være altfor lemfældig ved Indstillingerne, nævnedes nogle Eksempler, hovedsagelig vedrørende Artillerikorpsets Underofficerer, og udtalte sluttelig, at de af disse, »som siden Freden have været til Søes, have i det Hele taget ikke havt den ønskelige anbefaling fra Skibene«.

Det følgende Aar indstilledes ingen Underofficerer.

En Højbaadsmand kunde 1820 ikke ubetinget indstilles, fordi han havde Dom for »utilladelig Udlaan paa Pant med Aagerrenter«.

Først 1821 høres igen om »ubetinget kvalificerede« Underofficerer.

Med »uafbrudt« Tjenestetid kniber det nu ikke sjældent.

Højbaadsmand Gullachsen søgte Medaillen 1826, men han havde kun været 22 Aar i Tjenesten, siden han blev antaget »som Karl«, han mente imidlertid, at 3 Aar, han havde været »Opløber og Lærling i den forrige Underofficersskole«, kunde regnes med, eftersom han da var udkommanderet til Søs med Gage, først som Halv- og derpaa som Helbefaren. Kommissionen akkviescerede herved. Han var i Mellemtiden bleven Skipper.

1829 foreslog Kommandør Rothe, at de Ansøgere til Hæderstegnet, der fra en berettiget militær Stilling overgik til en ligestillet Tjenestestilling under Søværnet, skulde beholde deres Adgangsberettigelse.

De Poster, Oversættelse kunde ske til, var formentlig: Sergeant, Brandmester, Underofficer paa Toldboden, Opsynsmand ved Skolerne, Graver, Kvartermesterposten paa Hans Majestæt Kongens og Collegiets Chalupper med flere.

Kommissionen syntes ikke om Forslaget, den bemærkede, at Forflyttelserne til andre Poster som Regel var frivillige, og de paagældende gik ind til Kaar, der satte dem i lykkeligere og mageligere Stillinger, man burde ikke reservere saadanne Folk Hæderstegnet, da det »i saa Tilfælde ikke er fornødent at opmuntre«. Dog kunde Kommissionen gaa med til at anbefale, at de Personer, der kommanderedes til en anden Post, fik Adgang til Hæderstegnet, forsaavidt de i den nye Plads udmærkede sig, og forudsat, at de i Marinens egentlige Tjeneste kun manglede 3 Aar i den befalede Tid. Det ser ud til, at denne Afgørelse var meget behændig, thi den passede vist baade Overekvipagemester Rothe, Ansøgeren in spe, og — Kommissionen.

Man finder, som det ses, de mærkeligste Forhold oplyst gennem Behandlingen af de indkomne Ansøgninger.

1833 ansøgte en Tømmermand, men han var i 1811 idømt 150 Slag Tamp i 3 Dage, hver Dag 50 Slag, for »at have ladet sin Munderings-Kiole farve mørkeblaae«, Straffen blev heldigvis nedsat til »i 2 Dage med 27 Slag at tampes«, han har nok været forfængelig og har villet ligne Haandværkerofficererne i Tøjet, og det gik altsaa ikke an, men han har ogsaa vist sig som en rask Karl, han kunde nemlig fremlægge Attest fra Københavns Raadstue for at have reddet et Fruentimmer fra at drukne i Kastelsgraven.

Forseelsen med Kjolen var ikke ualmindelig, og Betalingen var fast, thi ganske lignende oplyses samme Aar om en anden Tømmermand.

1833 fik Fyrværkere og Skippere Del i den aarlige Pengegave, fordi de lønmæssigt ikke som forhen kunde stilles lige med Mestersvende. Det oplystes, at Mestre havde 50 Rbd. maanedlig, Mestersvende 20, men Fyrværkere og Skippere kun 14. Naar Skipper Hans Johnsen i 1802 udelukkedes fra Gaven, skyldtes dette, at Mestersvendene dengang lønnedes med fra 300 til 230 Rdl., medens Skipperne havde fra 230 til 200 Rdl. aarlig, og de altsaa laa hinanden ret nær paa Lønomraadet.

1836 fik Overlærer i Gymnastik og Svømning, Peter M. Staal, Medaillen.

1839 fik baade Løbere og Vægterunderofficerer Afslag, navnlig fordi de i deres daglige Tjeneste ingen havde at kommandere over.

Admiralitetet bestemte den 29. Juni 1843, at Fortegnelsen over de Personer, der indstilledes til Hæderstegnet, skulde vise de Paagældendes fulde Navn, Alder, Fødested, Charge, Forfremmelse i Tjenesten, Permission eller anden Afbrydelse af Tjenestetiden, Sygdom og andre Bemærkninger. Disse Lister fik derved en vis personallistorisk Værdi, de viser, at Holmens Folk rekruteredes fra København, efter Navnene at dømme, endda fra selve Nyboder, det er yderst sjældent, der opgives noget fremmed Fødested, et enkelt Svendborg, Amager, Sjælland, men kun som Undtagelser. Oplysninger om Fødested ophører 1858.

Kommandanten i Nyboder, Kommandørkaptajn Harboe, skrev den 31. December 1845 til Kommissionen, at han havde den Pligt at oplyse om Folkenes private Levned, men, »da det næppe kan forlanges af mig, at jeg skal kjende deres Navne eller Ansigter,

kan denne Oplysning ikke gives førend efter at jeg har havt deres Ansøgninger eller idetmindste en Navneliste over dem til Gjennemsyn og Confrontation med Comptoirets Bøger i 2 a 3 Dage«, og han fortsætter: »da dette imidlertid ikke er skeet, uagtet det ved forrige Aars Møde paataltes, saa vil Commissionen undskylde, at jeg ikke kan have den Ære at møde paa Fredag« (d. e. 2. Januar 1846).

Kommissionen havde, skønt der ingen Liste var tilsendt Kommandanten, »dog ventet Deres Nærværelse ved den allernaadigst befalede aarlige Samling«, — men det blev nu bestemt, at der fremtidig udarbejdedes en Navneliste over de Søgende, og denne vilde blive tilstillet alle Kommissionens Medlemmer forinden Samlingen.

Kanoner af Artillerikorpsset, Carl Chr. Senderup, havde fra 14. Juli 1843 til 22. Februar 1846 været i kongelig preussisk Krigstjeneste og i dette Tidsrum uafbrudt været til Krigs- og Søtjeneste, men han var saa duelig og havde vist en saa god Opførsel, at man saa bort fra Permissionen og gav ham Medaillen.

Saadan Tjeneste, Hyrer til Kina, Vestindien og andre Langfarter betragtedes nu af Kommissionen som værende til god Nytte for Staten under vedkommende Personers videre Orlogstjeneste.

1850 findes en Mand »qualificeret til at frakjendes Hæders-Tegnet, eller i al Fald til at udelukkes fra at nyde den dermed forbundne aarlige Gave«.

Sejlmagermester Peter Berg, Dannebrogsmænd, søgte 1851 om Hæderstegnet. Han var født 1780, blev Mester 1825, og stod ved 2den Div. 3. Comp. (No. 197), Kommissionen udtalte om ham: »har været Mester

ved Holmen i 25 Aar, hvilken Tjenestetid som Mester sjældent opnaaes«. — Han kunde ikke ubetinget indstilles, fordi det »ikke vides hvorvidt han kan henregnes til Søetatens faste Mandskab«. Han fik ikke Hæderstegnet, men som Plaster tillagde Hans Majestæt Kongen denne ellers fortjente Mester, »der ifølge hans Stilling udenfor Marinens Divisionsmandskab, (han stod jo dog ved 2den Division, men maaske kun for at placeres lønmæssigt), ikke kunde benaades med bemeldte Hæderstegn«, i Følge Resolution af 13. Januar 1851, Rang i 8de Klasse No. 3, »med aldeles gratis Bestalling«.

Først i Januar 1864 bestemte Finansministeriet, at de med Hæderstegnet benaadede af Underklasserne, der pensioneredes efter Lov af 9. April 1851, fremtidigt ikke vilde blive tilstaaet Pensionstillæg, der svarede til Størrelsen af Hæderstegnsgaven. — Der skulde vist spares, der var efterhaanden blevet mange til denne Gave, 1864 var der saaledes 254, der modtog den.

Naar Kommissionen havde behandlet de aarlige Sager, indsendtes en udførlig Beretning til Holmens Øverste, der nøje gentog Kommissionens ofte lange Skrivelse, tilføjet enkelte Kommentarer, men fra 1868 praktiseredes: »Resolution paa Hæderstegnsgaven: See Kommissionens Indstilling«.

Almindeligvis fandt Haandværkernes Forfremmelser fra Lærling til nederste Svende-Klasse Sted den 1ste Januar, men 1841 og 1852—55 var Datoen herfor forrykket til den 1ste April, hvilket medførte, at de Mænd, der ellers vilde have haft 25 Aars Tjenestetid den 29. Januar 1866 og 1877—80, manglede godt 2 Maaneder i den fulde Tid; Kommissionen forhandlede sig til at indstille disse Folk, og Ministeriet bifaldt.

1882 skulde de, der var dekorerede, møde ved Christiansborgs Slotsport og melde sig hos Chefen for Orlogsværftets Adjutant, førend de fremstilledes for Kongen, og der var udstedt Ordre om, at de daglønnede skulde have »fulde Dagpenge, idet Dagen derhos skal være en Fridag«.

Kommissionen forespurgte 1884 om, »hvorvidt en Æresoprejsning kan anses for tilstrækkelig til at fritage en af Søetatens faste Mandskab, der har været straffet, fra at blive behandlet efter § 7 i det Kongelige aabne Brev, naar han ansøger om at blive benaadet med Hæderstegnet«, og Ministeriet svarede, at »en saadan Fritagelse vil være afhængig af hvert enkelt Tilfældes Natur«. Den her omhandlede Persons Sag drejede sig om en uretmæssig Berigelse, — han fik Medaillen efter et Aars Ventetid.

Den 30. December 1885 bestemte Ministeriet, at Personer, der havde erholdt 8 eller 16 Aars Hæderstegn ved Hæren, kunde bære dette sammen med Holmens Hæderstegn, (det gjaldt Sømineunderofficerer, der havde tjent i Hærens Ingeniørkorps).

Chefen for Orlogsværftet, Kontreadmiral Braag, tilskrev den 26. November 1886, samme Aar som han tiltraadte Embedet, Kommissionen: »Tildeling af Hæderstegnet er en Naadesbevisning af Hans Majestæt Kongen; Ingen kan paaberaabe sig nogen Ret til at erholde det, — i saa Fald vilde det intet Hæderstegn være«.

Formanden for Kommissionen meddelte den 3. Januar 1888 til Chefen for Orlogsværftet, at »visse feilagtige Meninger havde faaet Adgang mellem Mand-

skabet om det aabne Brevs Bestemmelse«, og han, (Direktøren for Skibbygning og Maskinvæsen), foreslog derfor, at Brevet tryktes paa et Ark og derpaa opsløges i Værftets Værksteder og andre Samlingspladser, hvortil Mandskabet havde Adgang, men Chefen for Orlogsværftet svarede s. D., at »en almindelig Kundgjørelse af det kongelige aabne Brev af 12. November 1886 ikke kan ventes at finde Ministeriets Billigelse«, Forslaget vilde derfor ikke blive gjort til Genstand for Indstilling, og »ej heller blive iværksat af Orlogsværftet«. Direktøren anmodedes som Følge heraf om, »paa anden Maade at søge at modvirke de feilagtige Meninger«.

Den 12. Oktober 1889 bestemte Ministeriet, at der skulde tilstilles det Mandskab, der var, eller som fremtidig blev benaadet med Hæderstegnet, et *Diplom*, og at dette fremtidig skulde følge løst med Medaillen og det aabne Brev. Der udarbejdedes 2 Udkast, af hvilke man antog Bestyreren for Bygningsvæsenets den 19. November.

1891 ansøgte kun 5, (alle Militære), om Hæderstegnet, og af disse slap 3 igennem. 1893 var der kun *een* Ansøger, en Smed, der 1870 var straffet med 5 Dages simpel Arrest for Slagsmaal paa offentlig Gade, men, som single, indstilledes han og fik Medaillen overrakt i Admiral Bruuns Kontor paa Søkvæsthuset, hvilket overværedes af Direktøren for Skibbygning og Maskinvæsen og Smedemesteren.

Den tilsyneladende svækkede Interesse for Hæderstegnet alarmerede Ministeriet, og det forespurgte Chefen for Orlogsværftet om Grunden, »der vel neppe kan antages at skyldes tilfældige Aarsager«.

Spørgsmaalet gik videre. Direktøren svarede, at



Diplom 1890.

Standsningen for hans Folks Vedkommende skyldtes Ministeriets Resolution af 24. September 1861 vedrørende Antagelser til Haandværkerkorpset og de Reduktioner af Styrkerne, som var en Følge af Loven om Søværnets Ordning af 24. April 1868.

Ekvipagemesteren svarede, at Standsningen for Matroskorpsets Vedkommende skyldtes samme Lov, idet de, fra den i Henhold til denne Lov oprettede Underofficersskole, først havde tjent 25 Aar i 1898; endvidere fik saa mange Værftsarbejds mænd, som ogsaa hørte til Korpset, Medaillen i September 1885, at der nu ikke var ret mange tilbage, og de vilde successive ansøge.

Søtøjmasteren svarede, at fra den 1. April 1866, da den sidste Underkonstabel udnævntes, til den 1. Oktober 1872, da den første Overkonstabel efter Loven af 1868 udnævntes, fandt der ingen Tilgang Sted til Artillerikorpset.

Kommissionens samlede Svar gik ud paa, at Grunden maatte søges i den fra Ministeriet under 24. September 1861 udgaaede Resolution, hvilken var en Følge af Betænkningen fra den Kommission, som blev nedsat den 21. April 1859 til Undersøgelse af Orlogsværftets Drift. Resolutionen bestemte bl. a., at Vakancer mellem Haandværkerne indtil videre ikke skulde besættes. Som Følge heraf standsedes de faste Ansættelser af Haandværkere indtil 1870, da Ministeriet bestemte, at saadanne atter kunde foretages. For de militære Afdelingers Vedkommende henvistes til Oprettelsen af Underofficersskolen og den deraf flydende Standsning.

Pengegaven bortfaldt for Underofficerer og Officierer i Henhold til § 15 i Lov om Lønninger m. v. ved Søværnet af 15. Maj 1868, men ifølge § 2 i Lov

af 29. Marts 1893 om Tillæg til Lønningslov af 1868 fik disse Klasser atter Adgang til Gaven.

Til Dekoration indstilledes 1896 de første 6 Underofficerer, der var udgaaede fra Underofficersskolen, idet Kommissionen henstillede, at deres Tjenestetid til Holmens Hæderstegn regnedes fra 1870, da de oprykkedes i ældste Klasse. Ministeriet holdt imidlertid paa, at Tjenesten hele Elevtiden var Lærlingetjeneste, og de kom altsaa ikke i Betragtning.

I 1899 blev et Hæderstegn for første Gang holdt tilbage, efter at Hans Majestæt Kongen havde godkendt Indstillingen, — dette er kun sket ganske faa Gange.

1904 afgjorde Ministeriet et Spørgsmaal, der aldrig før havde været fremme. En Mand blev sindssyg, »vistnok uheldbredelig«, nogen Tid førend han skulde have Medaillen, og Kommissionen mente derfor ikke at kunne indstille ham, han havde heller ikke selv skrevet Ansøgningen. — Han fik Medaillen. — Han var ikke afskedigedet før efter de tjente 25 Aar, hans Sygdom gjorde ham ikke uberettiget, han havde selv været ude af Stand til at skrive Ansøgningen, »der overhovedet kun kan henregnes til de formelle Bestemmelser vedrørende Forretningsgangen for Sagen om Hæderstegnets Uddeling«. I Admiral Zachariaes Paategning, Spørgsmaalet vedrørende, staar der bl. a., »man maa jo dog huske paa, at Tegnet er et Bevis paa 25 Aars god og hæderlig Tjeneste — — og at den, som — — ikke erholder Hæderstegnet, derved faar noget af en Plet paa sig«.

1914 tilstilles Kommissionen Marineministeriets Ønske om fremtidig at »anlægge en noget strengere

Maalestok« ved Bedømmelse af Ansøgenes Kvalifikationer. Denne lille »Næse« skyldtes Chefen for Orlogsværftets Paategning paa Indstillingslisten: »det forekommer mig, at Kommissionen har stillet sig noget for lemfældigt«.

1922 optoges paa Tillægsbevillingsloven en Bevilning, saa de Pensionister, der var afskedigede eller vilde blive afskedigede efter Statstjenestemandslovens Ikrafttræden, kunde erholde den aarlige Hædersgave.

Ministeriet udstedte den 17. Februar 1923 en Skrivelse om, at »Hæderstegnet for god Tjeneste ved Søetaten bortfalder fremtidig for de Dæksofficerer, Dæksofficersassistenter og dermed ligestillede, der ikke forhen har været Underofficerer eller dermed ligestillede«.

Admiral Scheel gjorde i sin Behandling af Kommissionens Forslag til et nyt, det sidste, kongeligt aabne Brev opmærksom paa, at Københavns Brandvæsen ogsaa har et 25 Aars Hæderstegn, »der nu er tildelt de af Brandvæsenets Officerer, som har gjort Tjeneste i Brandkorpset i 25 Aar«.

Forhandlingerne om Affattelsen af Paragrafferne gav Direktør Adolph Anledning til at korrigere Generalauditøren: »Betegnelsen Underklasser eksisterer vistnok ikke efter Ikrafttræden af Søværnsloven af 1922«.

Med denne demokratiske Opfattelse, der er et sandt Barn af sin Tid, skal denne Beretning om det nu helt demokratiske Hæderstegn afsluttes.

Oversigt og Data.

- Statuter: 29. Januar 1801, Chr. VII, kgl. aabent Brev.
 4. September 1814. Fr. VI, kgl. aabent Brev.
 10. Januar 1833, Fr. VI, kgl. Anordning om Udvidelse af Bestemmelserne i det kgl. aabne Brev af 1814.
 1. Juni 1843, Chr. VIII, kgl. aabent Brev.

12. November 1886, Chr. IX, kgl. aabent Brev.
19. November 1924, Chr. X, kgl. aabent Brev.
1. April 1925, ministerielle Bestemmelser, stadfæstede af Kong Chr. X. (Tillæg 9. December).
5. December 1934, ministerielle Bestemmelser, stadfæstede af Kong Chr. X.
- Navn: 29. Januar 1801: (uofficielt) Hæderstegn for udmærkede Arbeidere ved de Kongelige Verfter.
1. Juni 1843: Hæderstegn for god Tjeneste ved Søe-Etaten.
12. November 1886: Hæderstegnet for god Tjeneste ved Søetaten.
- Medaillen: Sølv. 31 mm i Diameter. Vægt 16 gr. Øsken og Led til Baandet, for ældste Type dog kun Øsken.
- Medaillør: 1801: P. L. Gianelli; (Søe-Etatens Casse-Bog, 1801, 267, 12. Febr.)
- 1814: J. Conradsen; (Fin. Coll. Protk. A. 1. 10. Apr. 1815, Side 265).
- 1843: F. Krohn; (se næste Side).
- Indskrift: 1801: Forsiden: Det kongelige Chiffer med Omskrift: »29. Januarii 1801«, samt: »For god Tieneste«.
- Bagsiden: »25 Aar«.
- 1814: Forsiden: Det kongelige Chiffer med Omskrift: »29de Januarii 1801.« samt: »For god Tieneste«.
- Bagsiden: »Fortjent.«
- 1843: Forsiden: Den kongelige Stifters Navnetræk med Omskrift: »29 Januar 1801«, samt: »god Tjeneste,« Indskrifterne gengives efter det kgl. aabne Brev, men der har altid staaet: FOR god Tieneste«.
- Bagsiden: »Fortjent.«, (ligeledes efter det kgl. aabne Brev, men der har altid siden 1814 staaet: »Fortjent«.
- 1886: Forsiden: Den kongelige Stifters Navnetræk med Omskrift: »29 Januar 1801«, samt: »for god Tjeneste«.
- Bagsiden: »Fortjent«, (jvnf. ovenst. Anmrkn).
- 1924, 1925 og 1934: Forsiden: Den kongelige Stifters Navnetræk med Omskrift: »29de Januar 1801«, samt: »for god Tjeneste«.
- Bagsiden: »Fortjent«.

Det er her paa sin Plads at bemærke, at Indskriften paa den Medaille, der nu anvendes, og som har været anvendt siden Chr. VIII's Tid, er:

Forsiden: kronet »CR VII«, med Omskrift i Bue foroven: »29 JAN: 1801«, og i Bue forneden: »FOR GOD TIENESTE«.

Bagsiden: »FORTIENT«. (Indskriften paa de forskellige Medaillers Bagside er anbragt i en Egekrans, noget forskellig paa de uens Medailletyper).

Medailleindskrifterne gengives rigtigt (undtagen Bagsiden af No. 22) i »Vilhelm Bergsøe: Danske Medailler og Jetons samt militære Hæderstegn fra 1789—1892«, Kjøbenhavn 1893:

No. 20. (Medaillen fra 1801).

Forsiden: foroven »29 JAN. 1801«,
derunder: Kongens kronede Navnechiffer,
hvorunder: »FOR GOD TIENESTE«.

Bagsiden: lige, »25 AAR.«
midt i en Egekrans med to frie Baandender.

No. 21. (Medaillen fra 1814).

Forsiden: som No. 20.

Bagsiden: som No. 20, med Undtagelse af Indskriften, der er forandret til »FORTIENT«.

No. 22. (Medaillen fra Kong Chr. VIII's Tid, formodentlig fra 1843).

Forsiden: foroven: »29 JAN: 1801«,
derunder: som Nr. 20 og 21,
nederst: »FOR GOD TIENESTE«.

Bagsiden: lige, »FORTIENT«. (Hos Bergsøe: »FORTIENT.«).
midt i en Egekrans, forneden med lukket Baand-søjle,
og herunder: et lille: »F—K«, der viser, at Medailløren er F. Krohn.

No. 23-25. Uofficielle Miniaturemedailler.

Baand: 1801: Medaillen skal bæres i et rødt og hvidt Baand.

1843: Medaillen skal bæret i et rødt Baand med hvid Stribe.

Bæring: 1801: Medaillen skal bæres aabenlyst paa Brystet under Arbejdet paa Værftet og andetsteds.

1843: Medaillen skal altid bæres til Uniform og maa bæres til civil Paaklædning.

1886: Medaillen skal altid bæres til Tjenesteuniform og maa bæres til civil Paaklædning; Civile skal bære Medaillen ved alle højtidelige Lejligheder.

1824: Militære skal bære Medaillen i Henhold til Uniformsreglementet og maa bære den til civil Paa-klædning; Civile bør bære den ved højtidelige Lejligheder.

Diplom: 29. Januar 1890:

Format: Folio. Tovværksramme med Anker i hvert af de øverste Hjørner paa Papirets lange Led, og i de underste en Flagdekoration med kronede Emblemer, tilvenstre Skibbygger og tilhøjre Artilleri, Matros og Sømine. I Midten øverst: en Dannebrogssløjfe med Afbildning af Medaillens Forside, (dog med Paaskrift i øverste Bue: »29. Jan. 1801.«), og herunder to korslagte Grene. Diplomets Tekst i udfyldt Stand (her er som Eksempel valgt Forfatterens Diplom):

(Teksten er typografisk opstillet):

»Undertegnede Chef for Orlogsværftet
 »gjør herved vitterligt
 »at det ved allerhøieste Resolution af 4' Januar 1922 har
 behaget
 »Hans Majestæt Kongen (i særligt fremhævet Tryk)
 »at benaade
 »Løjtnant i Søofficerskorpset Christian Bendix Thostrup
 Fortjenstmedaillen
 »med
 »Hæderstegnet for god Tjeneste ved Søetaten.

Henri Konow

/E. Olrik.«

1926: Øverst: Det danske Vaaben,
 derefter, (almindeligt dobbelt Folioark):

»Det af
 »Hans Majestæt Kongen (i særligt fremhævet Tryk)
 »indstiftede Hæderstegn for god Tjeneste ved
 »Søetaten er ved allerhøjeste Resolution tildelt
 »(Stilling)
 »(Navn)
 »fra den (Dato) at regne
 »Et Eksempel af de allerhøjst stadfæstede
 »Bestemmelser vedrørende Hæderstegnet vedlægges.
 »Marineministeriet, den (Dato og Aar).
 »(Ministerens Underskrift).
 »(Marineministeriets Stempel).



Det af

Dans Majestet Kongen

*indstiftede Hæderstegn for god Gjerning ved
Kjøbet af og ved allerbøigste Hæderstegn tilkøbt*

**Fortjenende Smeder ved Orlogsværket
Anders Anthon Andersen**

af den **Dags Dato** *af 1826*

*af Hæderstegen af de allerbøigste Hæderstegn
Hæderstegen ved Hæderstegen og Hæderstegen*

Marsmandskabet, den 17de Marts 1826

Anders Anthon Andersen



Patent

1826

Hr. for Smeder t. t. Andersen

Anders Anthon Andersen

»(Kontorchefens Underskrift).

»Patent

»for

(Den dekoreredes Stilling og Navn).«

1936: Samme Dokument med den Forandring, at den ovenfor anførte 10. Linie fra neden er affattes saaledes:

»fra den 29^{de} denne Maaned at regne.«

og den 7. Linie fra neden:

»Marineministeriet, den (Dato) Januar 19 (Resten af Aarstal).«

- Berettigede: 1801: Haandværkerbefalingsmænd, Skibstømmermænd ved »Flaadens Vedligeholdelse« og Knæsmede af 1ste og 2den Lønningsklasse, samt andre særligt udmærkede Arbejdere.
- 1814: De forannævnte; højerestaaende Underofficerer af Artilleri- og Matroskorpene, samt Personer, der har tjent sig op fra disse Stillinger; endvidere alle Haandværkere i 1ste og 2den Lønningsklasse m. fl.
- 1830: De forannævnte; Sergeanter ved Divisionerne.
- 1831: De forannævnte; Skrivere.
- 1832: De forannævnte; Arsenal- og Arbejdsunderofficerer m. fl., Smede i 1ste Klasse ligestilledes med Knæsmede.
- 1843: Enhver fast Mand, der i 1ste Division (Artilleri- og Matroskorpene) er avanceret til Underofficersgrad og i 2den Division (Haandværkerne) er kommen i 1ste Klasse, samt de Haandværkere, der i 1843 stod i 2den Klasse. Endelig de Personer, der er avanceret op fra disse Underklasser.
- 1886: Enhver, som enten henregnes til Søværnets faste Underklasser eller fra disse har tjent sig op til højere Stillinger.
- 1924: Midlertidige Befalingsmænd og faste Menige samt ligestillede; Tjenestemænd uden kongelig Udnævnelse ved Flaadestationen og Orlogsværftet, samt Personer, der har tjent sig op fra saadanne Stillinger.
- 1925: Enhver Mand, der forretter Tjeneste ved Søværnet eller i dettes Administration.
- 1925 (9/12): De forannævnte, samt Kvinder i samme Tjeneste; samt som 1934.

- 1934: Enhver Mand eller Kvinde, der har forrettet Tjeneste ved Søetaten eller i dennes Administration.
- 1938: De forannævnte; Personer ved Kobenhavns Søbefæstning.
- Udelukkede: 1801: Personer, der efter Dom har udstaaet korporlig Straf, eller er behæftet med visse Laster.
- 1843: De forannævnte, samt Personer, der har været sat under Tiltale, og ikke er aldeles frifundne.
- 1886: Personer, der ved Dom er fundne skyldige i en i den offentlige Mening vanærende Handling, har udstaaet Straf af mørk Arrest paa indskrænket Kost, streng Arrest i Bøjen, Fængsel paa Vand og Brød, eller strengere Straf.
- 1925: Personer, der har begaaet en vanærende Handling.
- Erløvelse: 1801: De adgangsberechtigede skal henvende sig til en Kommission; Hæderstegnet tildeles, (event. »forbrydes«); de dekorerede er benaadede; Tildelingen skal foregaa paa en højtidelig Maade; (administrativt bestemtes, at der skulde ansøges om Tildeling af Hæderstegnet).
- 1843: Der skal andrages om Hæderstegnet.
- 1924: De berettigede skal anmelde deres Adgang til Hæderstegnet.
- 1925: Der skal ikke anmeldes; Hæderstegnet tildeles, men der nævnes intet om, at Tildelingen skal foregaa paa højtidelig Maade; man benaades ikke.
- Uniform: 1801: Mestre benaades med en udmærket Mundering.
- 1814: Mestre maa bære Sø-Sekondløjtnants Distinktioner paa Ærmerne.
- 1832: Mestre maa bære Sø-Sekondløjtnants Epauletter i Stedet for Ærmedistinktionerne.
- 1843: Der nævnes intet om nogen særlig Uniform.
- Rang: 1801: Mestre benaades med Søofficers Rang.
- 1814: Mestre benaades med Rang No. 3 i 8de Klasse.
- 1886: Der nævnes intet om Rang.
- Titel: 1801: Tømmermænd og Knæsmede, der benaades med Hæderstegnet, skal bære Navn af henholdsvis »Kongelige Skibbyggere« og »Kongelige Skibsmæde«.
- 1814: Der nævnes intet om Titler.
- Pengegave: 1801: 10 Kroner, (se: »Slutning«).

- 1814: 10 Rbdlr. Sølv Værdie.
 1843: 10 Rdlr. Sølvmynt.
 1886: 20 Kroner, (i Guld fra 1874 til 1914).
 1924: Der nævnes intet om Pengegave.

Den virkelige Omskiftningstid falder sammen med Møntsorternes Forandring.

- Uddeling: 1801: 15 Juni: Hæderstegnet uddeltes første Gang.
 1802: 29. Januar: Uddeltes første Gang paa Holmens Hædersdag.
 1815: 29. Januar: Uddeltes første Gang almindeligvis til højere Militærpersoner.
 1833: 29. Januar: Uddeltes første Gang til Arsenal- og Arbejdsunderofficerer.
 1844: 29. Januar: Uddeltes første Gang til alle Underofficersgrader.
 1885: 18. September: Uddeltes første Gang til Værftsarbejds mænd m. fl.
 1886: 29. Januar: Uddeltes første Gang paa selve Højtidsdagen til alle faste Folk.
 1925: 29. Januar: Uddeltes første Gang til midlertidige Befalingsmænd og faste Menige, samt Tjenestemænd uden kongelig Udnævnelse.
 1925: 4. November: Uddeltes første Gang til alle Mænd der tjente ved Søværnet.
 1926: 29. Januar: Uddeltes første Gang almindeligvis til afskediget Personel.
 1926: 24. Marts: To Kvinder fik som de første Medaillen, (kgl. Resolution af 17. Marts).
 Se videre: Kundgørelser for Søværnet A.
- Audiens: 1857: 6. April: Første Fremstilling for Hs. Maj. Kongen.
 1883 og senere: Fremstilling paa selve Hædersdagen.
 1926 og senere: Ingen samlet Fremstilling.
- Collegium: 1801: Admiralitets- og Commissariats-Collegiet underskriver:
 Frederik C.(ron) P.(rinds).
 F(riderich) C(hristian) Kaas.
 J(ohan) P(eter) Wleugel.
 (Kammerherre Friderich Baron) Knuth.
 (Professor, Generalauditor) L(auritz) Nørregaard.
 /Thunboe.
- Holmens Chef: 1801: Overequipagemester, Commandeur Ole Andreas Kierulff.

Kommissionen: 1801: Hæderstegnskommissionen var:

Chefen for Haandværksstokkens 1ste Compagnie, Commandeur Christian Frederik Pontoppidan.

Chefen for 2det Compagnie, Capitain Sigvard Urne Rosenvinge.

Fabrikmester Frantz Christopher Henrich Hohlenberg.

Haandværksstokkens Chirurgus, Hans Christian Müller.

Slutning.

Naar det i Statuterne bestemtes, at den aarlige Pengegave, der knyttedes til Hæderstegnet, skulde udbetales med: »10 Kroner«, ligger det nær at undersøge, hvorfor netop denne Mønt, der 1801 ikke var almindelig gængse iblandt Publikum, men nærmest maatte anses som sjælden, blev valgt, og vi finder da, at dette selvfølgelig ikke var tilfældigt, men derimod tilsigtet.

Det er jo ikke ukendt, at det var Kronprinsen, der bestemte de Resolutioner, som udsendtes i Kongens Navn, men altid med Iagttagelse af den Etikette og det Hensyn, han skyldte Majestæten, — herpaa tyder ikke mindst Valget af Hæderstegnets Stiftelsesdag, det kongelige Monogram paa Medaillens Forside og Kollægningen til Orlogsskibet »Christian den Syvende« paa den første højtidelige Uddelingsdag, og man kan herudover tillige regne Valget af »Kronen« baade som et Udtryk for Kronprinsens sønlige Ærbødighed for Faderen og som et Udslag af hans Hensigt: *at gøre Hæderstegnsgaven saa ualmindelig, saa festlig og paaskønnelsesværdig for Mandskabet, som muligt.*

Denne Krone var en prægtig Mønt, udsendt 1771 paa Struensee's Foranledning som Kong Chr. VII's Fødselsdagskrone, — den bar paa Latin det kongelige Valgsprog: »Fædrelandets Kærlighed, min Ære«. Den var den sidste Kronemønt, der admøntedes i Danmark før 1873. Stemplerne var skaaret af Medaillør J. E. Bauert, de opbevarede paa Rosenborg for at der kunde tages Eftertryk af dem.

Det var altsaa med 10 af disse særlig smukke Sølvmonter, at Pengegaven oprindelig udbetaltes.



Pengegavens Mønt 1801.

$\frac{1}{4}$ Størrelse.

Nekrolog.

Kontreadmiral Frederik Cold blev født den 25. Marts 1868 i København som Søn af Forretningsfører ved Kunstflidslotteriet Christian Magdalous Cold og Hustru Vilhelmine Margrethe født Foss.

Han blev Kadet i 1886, Sekondløjtnant i 1890 og var i 1894—96 Styrmand i Store Nordiske Telegraf-selskabs Kabeldamper i Østasien. Premierløjtnant 1894 og 1898—1901 Fører af Fyrinspektionsskibet »Nord-søen«. Fra 1903—1906 Skoleofficer ved Kadetskolen, 1904—1905 med Krydseren »Hejmdal« og Briggen »Ørnen« som Kadetskibe. 1906 Næstkommanderende i Inspektionsskibet »Islands Falk« til Island. Blev Kaptajn 1907, s. A. Fører af Skoleskibet »Georg Stage«, 1907—1911 Næstkommanderende ved Kadetskolen, 1908 og 1910 Meddommer i Kadetskibet, Krydseren »Hejmdal«, 1911—1912 Chef for Flaadens Stabs 3die Afdeling, Flaadens Mærkevæsen, 1912—1915 Adjutant hos Kongen. 1915 Næstkommanderende i Panserskibet »Peder Skram«, s. A. Stationschef i Lille Bælt under Sikringsstyrken, 1916—1917 Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk«, Stationsskib ved Island under Verdenskrigen, 1917 Chef for Skonnerten »Ingolf«, Øvelses-skib for Konstabelelevskolen. Chef for Panserbatteriet »Skjold« under Sikringsstyrken. 1918 Kommandør, s. A. Chef for Krydseren »Hejmdal«, Kadetskib, tillige Chef for Skoledelingen, derefter s. A. Chef for Panserskibet »Olfert Fischer« under Sikringsstyrken. 1919—1922 Stabschef hos Viceadmiralen. 1919—1922 Tilforordnet ved Forsvarskommissionen af 1919. 1921 Chef for

Krydseren »Valkyrien« paa Kongerejsen til Færøerne og Island. 1922—1923 Chef for Skibsdivisionen. 1923—1926 Jagtkaptajn og Chef for Kongens Adjudantstab af Søværnet, 1926 Chef for Flaadestyrken paa Kongerejsen til Island. 1927 Chef for Københavns Sødefension, s. A. Chef for Øvelseseskadren 1929 tillige Chef for Flaadestationen. 1930 Afsked af Søværnet.

I 1911 blev Cold Medlem af Bestyrelsen og fra 1929—1939 Formand for Bestyrelsen af »Georg Stages Minde« derefter Æresmedlem. Medlem af Statens Søfartsraad, Overskibstilsynet og Det Østasiatiske Industri- og Plantagekompagni. Fra 1920—1924 var han Formand i Bestyrelsen af Kongelig Dansk Yachtklub. 1927—1938 Medlem af Sø- og Handelsretten. 1933—1939 Formand i Bestyrelsen for Foreningen til Søfartens Fremme.

Som fremgaar af ovenstaaende blev der betroet Kontreadmiral Cold mange og ansvarsfulde Hverv baade i hans militære Løbebane og til Gavn specielt for dansk Søfart og den danske Sømandsstand. Alt varetog han med overordentlig Samvittighedsfuldhed og overalt vandt han sig Agtelse og Tillid. Vi er mange, der med Taknemlighed vil mindes hans Virke allerede som Skoleofficer paa Kadetskolen, hvor han — som altid uden at søge det — vandt de Unges Hengivenhed og Respekt ved sin ridderlige, retsindige Optræden. Hans Indsats som Formand for Bestyrelsen af »Georg Stages Minde« blev overordentlig betydningsfuld, bl.a. skyldtes det Admiralens utrættelige Arbejde, at det nuværende fortrinlige Skoleskib blev bygget og saa vel egnet, som det er, til sit Formaal.

I Sø- og Handelsretten fik han Lejlighed til at udnytte sin klare Dømmekraft, underbygget ved Flid og Grundighed og hans Høftjeneste prægedes af den Belevenhed, Takt og Kultur, som han som faa var

i Besiddelse af og ogsaa lagde megen Vægt paa hos andre.

Som Tilforordnet Forsvarskommissionen af 1919 led han svære Skuffelser; til trods for hans dygtigt formede Indlæg og energiske Indsigelser blev denne Søværnslov hverken det Cold havde haabet eller villet.

Desværre var Admiralens Helbred i lange Tider ikke godt, og han maatte allerede tidligt tage Hensyn dertil; dette bevirkede nogen Nervøsitet og — i Forbindelse med en vis Reserverethed i hans Væsen — at han baade i og uden for Tjenesten kunde virke noget kølig og afvisende; men de, der kendte Kontreadmiralen paa nærmere Hold, vidste, hvor humant og varmhjærtet han tænkte og følte for andre.

Cold blev Ridder af Dannebrog 1911, Dannebrogsmænd 1919, Kommandør² af Dannebrog 1921 og Kommandør¹ af Dannebrog 1928.

Cold blev gift i Kolding i 1901 med Gerda Helene Brun, født 1881 i Esbjerg, Datter af Distriktslæge Dr. med. Oscar Jacob Ludvig Brun og Hustru Cathrine født Petersen.

Kontreadmiralen døde den 13. Marts 1943 og blev begravet i dybeste Stilhed.

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, Admiral, Schoutbynacht, Commandeur, Commandeur-Capitain, Capitain, Capitain-Lieutenant, Premier-Lieutenant og Under-Lieutenant.
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, Vort første Reglement for Flagføring og Kommandotegn fastsættes. Mandskabet inddeles i 2 Vagter og i Bakker m. m.
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 Alluser 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 »Schwarzenberg« og »Radetzky« samt 3 preussiske Dampkanonbaade »Preussischer Adler«, »Blitz« og »Brasilisk« under Linienschiffskapitän v. Tegetthoff.
11. Maj 1712: Eskadre bestaaende af Linieskibet »Fyen« og 4 Fregatter »Søridderen«, »Leoparden«, »Raa« og »Lossen« under Kommandørkaptajn Knoff kæmper udfør Fladstrand (Frederikshavn) med svensk Eskadre paa 4 Linieskibe og 3 Fregatter under Schouthynacht Sjøblad.
11. Maj 1902: Krydseren »Valkyrien«, Chef Kommandør H. P. Holm, deltager som Stationskib 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. Lützw afslutter Traktat med Kejseren af Marokko og sikrer Handelskolonien Saffia.
16. Maj 1797: Middelhavseskadren bestaaende af Fregatten »Najaden« og Briggen »Sårpen« 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: Blokadeskadre udfør 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 Kanonbåde 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 »Færoe«, Kaptajn Bang, hejser Daanebrog over St. Thomas; Øen tages 1. Gang i Besiddelse af Danske i 1666; St. Jan besættes i 1716 og St. Croix købes i 1733. (se ^{31/3} 1917).
26. Maj 1739: Tørdokken paa Kløckers 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 Øland svensk Flaade paa 36 Skibe under Admiral Jacob Bagge; denne tages til Fange, medens Admiralskibet »Makalös« springer i Luften.
31. Maj 1626: Eskadre paa 5 Skibe fra Elben under Admiral Jørgen Ulfeld slaar i Nordsøen 12 Fribytterskibe fra Dynkerken, 2 Skibe brændes og 4 skydes i Sænk.
31. Maj 1695: Linieskibet »Lindormen« Kaptajn Just Juel afslaar i Kanalen et 5 Timers Angreb af engelske Orlogsmænd paa sin Konvoj.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 96).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

England.

Slagskibet »Barham«s Undergang.

En Krigskorrespondent fra »Chicago Daily News«, Larry Allen, opholdt sig som eneste Korrespondent om Bord i den britiske Middelhavsflaades Flagskib »Queen Elizabeth«, da Slagskibet »Barham« (31.000 t) blev sænket af en tysk Undervandsbaad i Middelhavet udfør den libyske Kyst den 25. November 1941. Da det britiske Admiralitet hemmeligholdt Tabet af »Barham« et Stykke Tid, kunde Allens Beretning først offentliggøres den 30. Januar 1942.

Den britiske Flaadestyrke befandt sig paa Vej mod Vest fra Alexandria for at angribe tysk-italienske Konvojer, da en enkelt tysk Undervandsbaad dristigt brod gennem Jagerdækningen og angreb Slagskibene.

Om Eftermiddagen den 25. November Kl. 1625 hørte Allen, der paa dette Tidspunkt befandt sig i Kabytten hos Chefen for »Queen Elizabeth«, det dumpe Kvald fra fire tæt paa hinanden følgende Eksplosioner fra Torpedoer, og han styrtede straks op paa Dækket. En fjendtlig Undervandsbaad havde aabenbart affyret fire Torpedoer mod Flagskibet paa ca. 6—700 m's Afstand. Da dette umiddelbart forinden var gaaet over til en ny Zig-Zag Kurs, og fordi Slagskibene var formeret i Kileorden, ramte Torpedoerne i Stedet for »Queen Elizabeth« det tæt efterfølgende Slagskib »Barham«.

Da Allen kom paa Dækket, havde Slagskibet allerede stærk Slagside til Bagbord, og der var givet Ordre til at forlade Skibet. Fra Agter til For rutsjede Hundreder af Søfolk ned ad Styrbords Side i det stille blaa Vand, og nogle Gummiflaader blev kastet i Vandet til de svømmende. »Queen Elizabeth« og det efterfølgende Slagskib »Valiant« drejede af mod Øst og fjernede sig langsomt fra det hurtigt synkende »Barham«, hvorfra der snart slog mægtige Flammer ud, og Skibet blev indhyllet i en sort Røgsky.

Heflige Trotylekspllosioner rystede Omgivelserne og slyngede store Dele af Skibet i Vejret, Panserplader og selv den store Motorbaad fløj op, og denne sidste faldt i Vandet med et Brag nær ved »Queen Elizabeth« og »Valiant«.

Allen, der stod i »Queen Elizabeth«, følte paa en Afstand af ca. 900 m kun det stærke Lufttryk, men hørte næsten ingen Støj fra Eksplosionen. Snart var Ulykkesstedet fuldstændig indhyllet i Røg, saa at man ikke mere kunde skelne de overlevende i Vandet eller Vragresterne. Jagerne trængte ind i Røgskyerne for at fiske de svømmende op og for at angribe Undervandsbaaden, og i Løbet af 5 Minutter var det hele forbi og »Barham« forsvundet fra Havets Overflade.

Undervandsbaaden, der havde sænket »Barham«, var efter at have affyret sine Torpedoer antagelig gaaet ind mellem »Barham« og »Valiant«. Den befandt sig i det Øjeblik, hvor den store Eksplosion hørtes, i umiddelbar Nærhed af sit Offer, saa at den antagelig af Eksplosionsbølgen blev bragt til Overfladen et Øjeblik, da nogle Officerer fra »Queen Elizabeth« mener at have set et Undervandsbaadstaarn et Øjeblik. To Timer efter, at »Barham« var sunket, kunde Højtalerne i »Queen Elizabeth« meddele, at der af den 1180 Mand store Besætning var reddet ca. 500.

(M. R.) F. H.

U. S. A.

Flaadens Luftvaaben.

I *Tidskrift i Sjöväsendet* 9. Hefte 1942 har *Carl Erik Claesson* i en Artikel *Amerikanskt marinflyg* givet en interessant Redegørelse for Flaadens Luftvaaben, hvori der desuden tages Stilling til den atter opblussende Debat om Flaade og Luftvaabens relative Betydning strategisk-taktisk samt Spørgsmaalet samlet eller delt Luftvaaben.

Det synes som om visse Entusiaster — i Lighed med General Douhet — atter vil ofre Flaaden paa Luftvaabnets Alter; her kommer Major Alexander Seversky gennem sin Bog *Victory Through Air Power* (jfr. T. f. S. 1942, Side 543) antagelig ind som Nr. 1. Saavidt man kan skønne over Udviklingen, skyder han dog i nogen Grad over Maalet.

Det er vel de færreste, der under og i Aarene før denne Krig har undervurderet Luftvaabnets Betydning, men et Luftvaaben er dyrt, maaske relativt dyrere end andre Vaaben. Den tekniske Ud-

vikling af Luftfartøjer, Motorer og Vaaben gaar ejheller i Spring, selvom det nok kan siges, at en rivende Udvikling har fundet Sted paa dette Omraade. Da Kvaliteten af Luftfartøjstyperne er af særlig stor Betydning bliver »Levealderen« for militære Luftfartøjer kort, og heri ligger vel netop Grunden til, at Luftvaabnet, først naar Krigen — eller Optakten hertil — er begyndt, udvikles til en Kampfaktor af stor Omfatning, idet økonomiske og tekniske Hindringer først da fejes til Side i den Udstrækning, det er muligt.

Claesson undervurderer ikke Luftvaabnets Betydning, men advarer kraftigt mod den Opfattelse, at dette skulde være andet og mere end et Vaaben ved Siden af de andre Vaaben og peger paa de store Sejre, der er vundet netop ved Samarbejde.

.....
 »Under den nuværende Verdenskrig har Luftstridskræfterne gjort størst Indsats i Forening med de ældre Forsvarsgrene. Ved det tyske Luftvaabens eksemplariske Samarbejde med Hæren er store Dele af det europæiske Kontinent blevet erobret, og i Stillehavet har Samarbejdet Flaade — Luftvaaben vundet vældige Sejre. Det er maaske af mindre Betydning, hvorledes Luftstridskræfterne er organiseret, naar blot de uddannes og øves til at blive et effektivt Kampmiddel i den samlede Strategis Tjeneste.

Er Luftstridskræfter og Søstridskræfter af organisatoriske Grunde delt i to Forsvarsgrene, er det af afgørende Betydning, at der er gensidig Forstaaelse for de to Vaabens Muligheder og Begrænsninger, og at Samvirket kan være saaledes, at begge i Forening kan bestride den vigtige Opgave: Beskyttelsen af Nationens Interesser paa Havet, thi for en maritimt præget Nation er Begrebet Sømagt selvsagt en Kombination af Flaademagt og Luftmagt.

At en Marine disponerer over egne Luftstyrker, over hvilke den i alle Henseender har absolut Kontrol, er af saa stor Betydning, at det er næsten unødvendigt at fremhæve. Et saadant System giver fuldstændig Ensartethed i Organisation, Uddannelse og operativ Indsats af alle Sømagtens Kampmidler.

Det er for en maritimt præget Nation en første Forsvarslinie af gigantisk Styrke og Stabilitet.

U. S. A.s Forsvarsproblem er udpræget maritimt. En vældig Oprustning af Sømagten er sat i Gang i den nye Verden. Den amerikanske Flaade, som paa nogle Aar skal fordobles i Styrke, har Fordelen af at disponere over sit eget Luftvaaben.

Verdens største Orlogsflaade vil om nogle Aar ogsaa eje Verdens største og bedste Marineluftvaaben. Mens den amerikanske

Sømagts flyvende Materiel fordobles, gøres den flyvende Del fem Gange saa stærk.«

.....
I Artiklen gøres Rede for Marinemyndighedernes Forstaaelse af Tidens Krav, der viser sig i de efterfølgende Tal for Flaadens Luftvaabens Styrke:

Da U. S. A. i 1917 gik ind i Krigen bestod det af 38 Flyvere og 54 Luftfartøjer, ved Krigens Slutning af 3.049 Officerer, 43.452 Mand og 2.107 Luftfartøjer.

I 1925 vedtoges en Plan om at bringe Styrken op til 1000 Luftfartøjer, i 1934 til 1900.

Efter Beslutning i Juli 1938 skulde Styrken forøges til 3000 Luftfartøjer, i Juni 1940 til 10.000, og i Juli 1940 til 15.000 Luftfartøjer.

Dette fordrede selvfølgelig en vældig Udbygning af de eksisterende Luftbaser og Oprettelse af mange nye, der omgaaende paa-begyndtes. I Sommeren 1942 var Antallet af Hovedbaser vokset fra 7 til 20, der kunde rumme ca. 8.500 Luftfartøjer. Udgifterne til disse Baser beløber sig til rundt regnet 600 Mill. Dollars.

.....
Videre i Artiklen gør Forfatteren nærmere Rede for Luftvaabnets Organisation, Uddannelsessystem og Luftfartøjstyper og endelig anføres nogle Udtalelser af Luftvaabnets Chef, Kontreadmiral John Henry Towers:

»Jeg er Flyveentusiast, men jeg haaber ikke, at jeg lader min Begejstring besejre min Evne til Omdømme.

Som jeg i flere Tilfælde har paaapeget, anser jeg det for nødvendigt paany at udtale en Advarsel mod at godkende de overdrevne Udtalelser, som fremkom ved Krigens Udbrud:

»Slagskibet er dømt til Undergang«, »U. S. A. ligger aaben for Luftinvasion«, »Krigen kan vindes paa 72 Timer gennem Luftvaabnet«.

Luftvaabnet alene er ikke noget Universalmiddel til Angreb og Forsvar. Det har sin Styrke, saasom Fart, Lasteevne og Overraskelsesevne; men det har ogsaa sine Svagheder nemlig paavirke- ligt af Vejrforhold mangler Evne til at besætte og beherske til Stadighed Land- og Vandomraader, og det tager lang Tid at ud-danne Personellet effektivt.«

.....
Forfatteren slutter med følgende Udtalelse:

»Nu og da er der fremkommet Forslag om at slaa Hærens og Flaadens Luftvaaben sammen. Dette har altid stødt paa Modstand ikke mindst fra Flaadens Side. Man vil ikke lade det slippe sig af Hænde for siden hen i Krigstid, maaske forgæves, at maatte bede om Luftstridskræfter til Samvirke med Flaaden.

Efter Toocceanprogrammet skal den amerikanske Flaade om nogle Aar være paa ca. 32 Slagskibe, 18 Hangarskibe, 91 Krydsere, 365 Jagere og 185 U-Baade. Det er den ene Næve. Den anden skal bestaa af mindst 15.000 Luftfartøjer og 50 Luftskibe.

Den amerikanske Flaades Luftvaaben er skabt, organiseret, udviklet, uddannet og bemanded af Flaaden og udgør en Del af De Forenede Staters Sømagt.«

H. H.

Oprettelsen af »Royal Air Force« for 25 Aar siden.

Af Kaptajnløjtnant Zigler.

Midt under forrige Krig, i Slutningen af 1917 og Begyndelsen af 1918, blev det engelske Luftvaaben gennemgribende omorganiseret.

Det, at man midt i Kampens Hede gennemførte en saadan Forandring, kunde i sig selv være af tilstrækkelig Interesse, men det der i Dag, 25 Aar senere, virker mest forbavsende er det geniale Fremsyn, hvorved Skaberen, den daværende 47aarige Generalløjtnant J. C. Smuts, forudsaa og forudsagde Luftvaabnets fremtidige Udvikling og Indsats.

Hvad angik Tidspunktet for Forandringen i 1917—1918 var det ydermere paa dette Tidspunkt, at Luftherredømmet overgik til de Allierede.

I denne Tid, hvor Kampen atter raser, i en Maalestok kun faa har tænkt sig, om det Luftherredømme, der vil afgøre Krigen, kan det maaske være af Interesse for dette Tidsskrifts Læsere at gaa de 25 Aar tilbage og se, hvorfor »Royal Air Force« blev til.

Det engelske Luftvaaben blev grundlagt i Maj 1912 som the »Royal Flying Corps«. Det var oprindeligt tænkt som et fælles Flyvevaaben, der foruden Flyveskoler o. l. bestod af en landmilitær og en maritim Afdeling.

For at sikre sig et godt Samarbejde mellem disse to Afdelinger blev der dannet en saakaldt »Air Committee«, hvis Medlemmer var taget fra begge Værn. Men som saa mange andre Komiteer af en lignende Sammensætning arbejdede den i Praksis ikke saa godt.

Hvert Værn trak til sin Side, og i Realiteten drev man mere fra end mod hinanden, og da »R. F. C.«s maritime Afdeling i 1914 blev overført til Marinen som the »Royal Naval Air Service« blev Adskillelsen endnu mere markeret.

Saasnart Krigen brød ud i 1914, og en hurtig Udvidelse af begge Afdelinger var nødvendig, blev Uoverensstemmelserne endnu større mellem »R. F. C.« og »R. N. A. S.«, fordi begge hver for sig skulde skaffe det fornødne Materiel til de respektive Udvidelser, hvilket medførte en indbyrdes haardere Konkurrence i Kampen om Købet af det nye Luftfartøjsmateriel.

For at afhjælpe det manglende Samarbejde blev i Februar 1916 oprettet the »Joint War Air Commitee« under Forsæde af Lord Derby.

Dette viste sig at være en Fiasko. Komiteen, der blev oprettet som permanent, varede ikke længere end 2 Maaneder. I et Brev til Premierministeren udtalte Lord Derby bl. a.; »at de to Afdelinger af Luftvaabnet ikke kunde bringes i snævrere Samarbejde, medmindre de blev slaaet sammen, og endskønt han ansaa det for en uundgaaelig Løsning, troede han dog, at Forandringen var for vanskelig at gennemføre i Krigstid.«

Man oprettede derefter et »Air Board«. Heller ikke dette første »A. B.« fik nogen Betydning, da det ikke besad nogensomhelst udøvende Magt«.

Et nyt »A. B.« blev da dannet under Forsæde af Lord Cowdray. Dette »A. B.« fik Ansvaret for Konstruktionen af Luftfartøjerne og deres Fordeling, men havde ligesom det første »A. B.« heller ingen udøvende Magt. Yderligere var »A. B.« kun indirekte igennem Ammunitionsministeriet, under hvilket Produktionen sorterede, ansvarlig for Leveringen af Luftfartøjer og Motorer. Hvad der ellers angik Luftvaabnet var stadig delt mellem Hæren og Marinen. Af disse vitale Dele

kan f. Eks. nævnes: Personel, Flyvepladser, Forraad, Øvelser, Orden og alt, hvad der angik Luftforsvar og Fordelingen af Luftstyrkerne. Til alt dette fik »A. B.« kun Kendskab igennem de sø- og landmilitære Medlemmer, der sad i Raadet.

Selv om dette »A. B.«'s Arbejdsvilkaar var i høj Grad utilfredsstillende, saa arbejdede det dog under Lord Cowdray's Ledelse energisk og dygtigt og tog Forholdsregler, der førte til en særdeles opmuntrende Forøgelse af Luftfartøjsproduktionen.

Ved at iagttage Produktionstallene i sine Oversigter fandt Lord Cowdray, at naar Hærens og Marinens Fordringer var opfyldt, vilde der være et Antal Luftfartøjer i Overskud. Han fik den Tanke, at disse »Ekstra Luftfartøjer« skulde danne en Bombestyrke, som derfor kun kunde komme i effektiv Brug, saafremt »A. B.« besad en Stab, paa samme Maade som Hæren og Marinen havde Stabe.

I den Lov, hvorefter »A. B.« var nedsat, stod der bl. a., »at Raadet frit kunde diskutere Sager, der angik Luftvæsenet og stille Forslag herom til Admiralitetet og Krigsministeriet, ligesom disse to Institutioner vilde behandle deres Luftpolitik i Samraad med »A. B.«

Ved et Møde i »A. B.« den 11. Juli 1917 omtalte Lord Cowdray et Dagangreb paa London den foregaaende Lørdag, idet han sagde, »at der ingen Tvivl var om, at »the man in the street« ikke sympatiserede med Regeringens Luftpolitik, og at Luftpolitik ikke var noget, der kunde løses ved lejlighedsvis Møder, og at »A. B.« ikke kunde opfylde de Pligter, der paahvilede det efter Loven, medmindre det havde en Stab til sin Raadighed«.

Den Diskussion, der fulgte disse indledende Bemærkninger, fremhævede tydeligt »A. B.«'s delikate Stilling i denne Sag, idet nogle af Medlemmerne af

Raadet ikke lagde Skjul paa, at hvis »A. B.« havde til Hensigt at begynde at fortælle, hvordan og hvorledes Land- og Søluftfartøjer skulde anvendes, vilde det blive taget meget unaadigt op i Admiralitetet og Krigsministeriet, og disse vilde bestemt modsætte sig en saadan Indblanding.

Det blev derfor besluttet at »A. B.« skulde tænke over Sagen med Henblik paa en særlig Diskussion, der skulde finde Sted snarest.

Saaledes var Situationen, da Generaløjnant Smuts fik Sagen overdraget til Udtalelse og Løsning.

For at forstaa den alvorstunge Atmosfære, hvori Generaløjnant Smuts arbejdede, og paa Baggrund af hvilken Resultatet kunde faa skæbnesvanger Betydning, skal de vigtigste Begivenheder i de Allieredes »sorte Aar« 1917 nævnes: Mytteri i den franske Hær — kostbare britiske Offensiver paa Vestfronten, der ikke bragte nogen afgørende Sejre — Rumænien, der blev løbet over Ende med det samme, det traadte ind i Krigen — Rusland, der brød sammen — de voldsomme Skibstab, foraarsaget af de tyske U-Baade — og endelig tilsidst men ikke mindst, Luftangrebene paa London og Sydengland. Alt dette gjorde, at Stemningen i England var meget trykket.

Det var derfor maaske naturligt, efterhaanden som Krigen i Luften udvikledes, at nogle vendte Blikket opad og tænkte sig Muligheden af, at en storstilet og vedholdende Luftoffensiv kunde bringe Modstanderen i Knæ og faa ham til at bede om Fred.

De tyske Luftangreb paa England og i Særdeleshed det første Dagangreb paa London, den 13. Juni 1917, syntes at give disse Mennesker Ret. Det kan maaske som et Sidespring være interessant, for at drage en Sammenligning med Luftangreb paa Byer nulildags, at give nogle Fakta om dette første »frygtelige« Angreb

paa London. Angrebet blev udført af 18 tyske Luftfartøjer, hvoraf de 14 angreb selve London. Der blev kastet 118 Bomber paa 50 kg Stykket. 162 Personer dræbtes og 426 saaredes. Den materielle Skade blev opgjort til 130.000 £.

Ved et Kabinetmøde holdt faa Timer efter dette Angreb blev det besluttet paa det nærmeste at fordoble det engelske Luftvaaben.

Generalløjtnant Smuts, der efter at have ledet Kampene i Øst-Afrika mod Lettow-Vorbecks Styrker opholdt sig i London til en Imperie Konference, blev efter denne af Premierministeren, Lloyd George, opfordret til at indtræde i Krigskabinettet. Denne Opfordring modtog General Smuts paa den Betingelse, at han kun skulde beskæftige sig med militære og ikke politiske Spørgsmaal, Krigskabinettet, der havde holdt Møde samme Dag, som Lord Cowdray holdt Møde i »A. B.«, havde paa dette Tidspunkt uden »A. B.«'s Vidende frataget det Sagen, idet Krigskabinettet havde bestemt, at der skulde nedsættes en Komite, der bestod af Premierministeren og General Smuts, til Undersøgelse af:

1. Forsvarsforanstaltningerne for Hjemmeforsvaret mod Luftangreb,
2. Luftvaabnets Organisation i Almindelighed samt Ledelsen af Luftoperationer.

General Smuts vidste, at der var skarpe Uoverensstemmelser imellem Luftvaabenets forskellige Grene saavel hvad angik den tjenstlige som den politiske Side af Sagen. Da Lloyd derfor bad ham om at afgive Rapport angaaende hele Problemet, var han uvillig dertil p. Gr. a. den politiske Siden af Sagen, men han blev overtalt af Lloyd George, idet denne paatog sig Ansvar for den politiske Side ved at kalde sig Formand for Komiteen. Om General Smuts Evner til at løse Problemet herskede der ingen Tvivl, idet han

p. Gr. a. den store Personlighed, han var, og den Dygtighed, han havde bevist, han besad, nød alles Tillid, og da han stod fjernt fra al indre engelsk Politik, var enhver, der konfererede med ham, overbevist om, at han ikke tog nogen Beslutning, førend han omhyggeligt havde overvejet ethvert Synspunkt.

General Smuts forelagde sin første Rapport angaaende Forsvaret af London den 19. Juli. Denne Rapport blev billiget. Hans anden Rapport blev forelagt den 17. August. Den er det vigtigste Dokument ved Skabelsen af »Royal Air Force«, men det virker især forbløffende ved den — kan man sige — geniale Fremsynethed af Luftvaabenets videre Udvikling, han forudsagde. At gengive hele dette interessante Dokument vil føre for vidt, men i det følgende skal gengives Hovedindholdet af Rapporten.

General Smuts gav Udtryk for det Synspunkt, »at Luftvaabenets Udvikling have været en saadan, at den Tid var nær, da det vilde ophøre at være et underordnet Hjælpemiddel ved Sø- eller Landoperationer, men vilde blive brugt uafhængigt af disse to«.

»Ingen«, sagde han, »der var Vidne til Angrebet paa London, kunde være i Tvivl derom«. Den Dag, det første Luftangreb paa London fandt Sted, stod General Smuts i et af sine Værelser paa Savoy Hotellet. Efter Angrebet gik han en Tur for at iagttage Skaden, og endskønt han fandt, at denne var forholdsvis ringe, blev han slaaet af den iøjnefaldende Virkning, Angrebet havde paa Befolkningens Moral.

»Saavidt det i Øjeblikket kan ses«, fortsatte han, »er der ingen Grænse for Luftvaabenets fremtidige uafhængige Brug under en Krig. Den Dag er maaske ikke fjern, da Lufttogterne med deres Hærgen af Fjendens Land og Ødelæggelse af hans Industri- og Befolkningscentre i stor Maalestok, kan blive den vigtigste af Maa-

derne at føre Krig paa, og hvortil de »gammeldags Faconer« kan blive andenrangs eller underordnede«.

»Hvad angik det Overskud af Luftfartøjer, der vilde fremkomme efter Produktionsplanen, naar Hærens og Marinens Behov var dækket, var det af Vigtighed, at disse Fartøjer blev ledet til selvstændige Operationer, hvorfor Oprettelsen af en Luftstab hastede. Endvidere maatte Konstruktionen af Luftfartøjer og Motorer til saadanne Operationer bestemmes i Overensstemmelse med den Politik, der skulde lede deres fremtidige strategiske Anvendelse, et Faktum der gjorde Oprettelsen af et Luftministerium paatrængende«.

Ogsaa Nødvendigheden af at skaffe det fornødne Personal omtales, og staar der videre: »den tiltagende Udmattelse, som berører alle de kæmpende Parter, vil mere og mere forandre Krigens Karakter til en Krig mellem Vaaben og Maskiner end mellem Mænd. Den Part, der raader over de bedste industrielle Resourcer og i den Henseende udnytter dem bedst, burde i det lange Løb vinde«. »U-Baaden har allerede vist«, siger han, »hvilke overraskende Udvikling, der har været mulig i Søkrig. Luftfartøjer er bestemt til at skabe en maaske endnu større Forandring i Landkrigen. Men for at sikre sig Fordelene ved denne nye Faktor maa vi skabe en ny Organisationsledelse, et nyt Ministerium og en Luftstab, som paa den rigtige Maade forstaar at udnytte dette offensive Vaaben«, og, føjer han til, »til dets Raadighed maa vi stille de bedste Hjerner, vi har«.

Til Slut anføres i Rapporten: »For at vinde Krigen er det af Vigtighed ikke alene at vi sikrer os Luftherredømmet, men sikrer os det i en meget stor Maalestok, og naar vi har sikret os det i denne Krig, maa vi gøre os enhver Anstrengelse og yde ethvert Offer for at bibeholde det i Fremtiden. Luftherredømmet

kan i det lange Løb blive en ligesaa nyttig Faktor i Imperiets Forsvar som Søherredømmet«.

Det er i Dag værd at lægge Mærke til, at de Tanker, General Smuts for 25 Aar siden gav Udtryk for i sin Rapport, efter dem føres Luftkrigen i Øjeblikket for en stor Del.

Hans Rapport gav Anledning til megen Diskussion, men den 29. November 1917 blev the »Air Force Bill« vedtaget, og den 3. Januar 1918 var Luftministeriet med sin Stab oprettet.

Som første Stabschef blev Generalmajor Sir Hugh Trenchard udnævnt. Naar man tog ham, efter at han i 2 $\frac{1}{2}$ Aar havde haft Kommandoen over det militære Luftvaaben i Frankrig, viser det, at man efter General Smuts Anvisning søgte at skaffe de allerbedste Kræfter. Den daværende kommanderende General for de britiske Styrker i Frankrig, Sir Douglas Haig, gav i et Brev til Lord Derby Udtryk for det uerstattelige Tab, han fandt det var, at fjerne Generalmajor Trenchard fra en aktiv Post ved Fronten. Det kan ogsaa nævnes, at Sir Douglas Haig, der havde faaet General Smuts Rapport til Gennemlæsning, bl. a. skrev: »Som et Resultat af denne Undersøgelse maa jeg straks sige, at nogle af de fremførte Synspunkter gaar langt videre end de er berettigede til efter min Erfaring.«

Det vilde ikke være underlig, hvis der blev spurgt om, under Henvisning til General Smuts Rapport, hvorfor da saa mange Nationer ved denne Verdenskrigs Udbrud mødte saa uforberedt til Krigen i Luften.

Men Problemet er her et andet end ved Sø- og Landkrig. Saalænge Luftfartøjer undergaar en saa hurtig Forandring, som de gør i Øjeblikket, vil Opbyggelsen af store Reserver, som kun kan have en kort anvendelig Levetid, økonomisk skræmme enhver Statsmand. Hvad man maa gøre sig klart er, at Tilstede-

værelsen af et saadant Luftvaaben kan friste en Nation der tilstræber en Aggressions-Krig. Et saadant Land kan opbygge sine Reserver til en nærmere fastsat Dag, i den faste Tro at Krigen kan være vundet i Luften, førend Modstanderen faar Tid til at sætte sin Luftfartøjsindustri paa Krigsfod. Forudsat at det Land, der skulde forsvare sig, begyndte med utilstrækkelige Reserver, saa vilde Aggressions-Nationen efter en kort Tids intensiv Luftkrig finde sig selv med et Luftherredømme, som ikke effektivt kunde bestrides i nogen Tid, maaske i Maaneder. Hvis en saadan Situation opstod, vilde den forsvarende Nation være ude af Stand til at tage Forholdsregler imod Luftangreb, der gik ud paa at ødelægge dets Luftfartøjsindustricentre, og saaledes aldrig blive i Stand til at udvikle sin Luftstyrke.

Dette, der sandsynligvis ikke kan bestrides, gør det klart at rimelige, ja endog gode Reserver af Materiel og Personel og en industriel Organisation, der er klar til en hurtig og vedvarende Produktion, er en Nødvendighed, saafremt en Nation ønsker at føre Luftkrig.

Og for nærmere at belyse og understrege Betydningen af dette skal der sluttes med nogle Ord af Mahan fra »Influence of Sea Power upon History« skrevet uden Tanke paa Luftvaabenet. Han skriver, at hvis Tiden, som det indrømmes alle Steder, er en af de vigtigste Faktorer i en Krig, saa tjener den Lande, hvis Væren er væsentlig og ikke militærisk, og hvis Befolkning, som alle frie Folk, modsætter sig at betale for større militære Anlæg, end der i det mindste er tilstrækkelige til at vinde den nødvendige Tid til at lede Befolkningens Aand og Arbejdskraft ind i de nye Virksomheder, som Krigen skaber.

Hvis de eksisterende Sø- og Landstridskræfter er stærke nok til at holde ud, selv til Trods for Mod-

gang, kan Landet stole paa sine naturlige Ressourcer og mobilisere dem i fuld Udstrækning.

Hvis paa den anden Side de Styrker, det besidder, bliver løbet over Ende og knust øjeblikkeligt, vil selv de mest straalende Muligheder og naturlige Hjælpe-midler ikke frelse det fra ydmygende Betingelser, og hvis det er en klog Modstander, heller ikke fra Garantier, der vil udskyde Revanchen til en fjern Fremtid.

Kilde: »The War in the Air« af H. A. Jones.

Betragtninger vedrørende de engelske Søofficerers Uddannelse.

Ved Kaptajnløjtnant B. Rasmussen.

*Oversat efter Admiral Sir Barry Domvile: »By and Large«
(udkommet 1936).*

Ved Slutningen af Verdenskrigen var mange af os kommet til det Resultat, at der var noget fuldkommen forkert i vore Søofficerers Uddannelse, hvis Hovedformaal altid maa være at frembringe gode Krigsførere. Uheldigvis tabes dette egentlige Formaal ofte af Syne under lange Fredsperioder, og det er derfor først gennem en Række af Krigserfaringer, at man faar Øjnene op for de Fejl, der har udviklet sig i Systemet, og som er forblevet ubemærket under den daglige Tjeneste under Fredsforhold. Det er ydermere uheldigt, at de Officerer, der i Fredstid naar op i Toppen, ofte er uskikkede til at lede under Krigsforhold, selv om de godt kan være bedre egnet end de virkelige Krigere til at lede Flaadens Uddannelse og normale Liv i Fredstid. Da Størstedelen af Tiden henleves under Fredsforhold, er det Skade, at vi ikke kan vente med at vælge vore Krigsledere, til Krigen staar for Døren, og saaledes faa de bedste Mænd til begge Perioder; noget saadant er imidlertid ikke muligt.

Krigen kan naar som helst være over os, og det er i Krigstider, at Historien skabes, og Imperier vindes eller tabes. Derfor kan vi ikke tillade os at begaa Fejl, der kunde være undgaaet, med Hensyn til at uddanne vore Søofficerer til Krigstjeneste. Vi maa følge-

lig altid bestræbe os paa at have de rekte Mænd paa de rigtige Pladser, naar Skæbnens Time slaar, og kan ikke udsætte Spørgsmaalets Løsning, til Krigen først er begyndt. Foruden Føreregenskaber maa saadanne Officerer besidde Initiativ, d. v. s. Evnen til at udtænke og gennemføre Operationer, og de maa ikke være bange for at paatage sig et Ansvar eller løbe en Risiko, naar det er berettiget.

Krigen viste, at netop disse Egenskaber ikke var blevet tilstrækkelig udviklet med det Uddannelsessystem, vi benyttede. Der var stedse blevet mindre og mindre Lejlighed for de unge Officerer til at tilegne sig Ansvarsfølelse ved tidligt at komme til at staa paa egne Ben, og endvidere var en virkelig Undervisning i Søkrigsførelse mere og mere gledet i Baggrunden, da en lang Fredsperiode ikke just virker tilskyndende til saadanne Studier. Der var naturligvis mange forskellige Meninger om den egentlige Aarsag til den forfejlede Uddannelse, men der var dog almindelig Enighed om, at det hovedsagelig maatte tilskrives dels Mangelen paa en virkelig krigsmæssig Uddannelse i Stabstjeneste, dels de uheldige Virkninger, der var opstaaet af vort stadig voksende Specialiseringssystem.

Jeg har tidligere nævnt, at der kort efter Krigen blev oprettet en Stabsskole, hvor der systematisk blev undervist i Stabstjeneste. Som det saa ofte er Tilfældet, naar noget nyt indføres, blev Stabsarbejdet i høj Grad overdrevet. De nye Stabsofficerer, der naturligvis var opfyldt af Tjenstiver, vilde organisere alting, med det Resultat, at Centralisation og Organisation blev overdrevet i den Grad, at de enkelte Skibe fik mindre at bestemme over deres egne Anliggender end nogensinde før, hvilket jo ikke havde været Hensigten med Nyordningen.

Jeg har ofte sagt til min kære gamle Chef i At-

lanterhavsflaaden, Sir Henry Oliver, at hans Stab sparede mig for enhver Bekymring, idet det eneste, jeg fik Lov til selv at bestemme med Hensyn til den daglige Tjeneste, var, hvornaar jeg vilde purre om Morgen, og paa hvilket Tidspunkt jeg ønskede Teen serveret. Det er maaske let overdrevet, men saadan er Tendensen i Marinen i vore Dage: Overorganisation. Saaledes blev der f. Eks., inden vi afsejlede fra Malta for at foretage et Krydstogt, da jeg sidst var i Middelhavsflaaden, udstedt et trykt Supplement til Sejlordren, der allerede var af et utaaeligt Omfang, hvori var anført nøjagtigt paa Klokkeslet, hvornaar vi skulde passere Bølgebryderen to Maaneder senere ved Hjemkomsten til Malta.

Det er overflødigt at bemærke, at der blev foretaget mange Ændringer i Dokumentet, før dette store Øjeblik kom, fordi Forholdene paa Søen nu engang ikke altid lader sig indrette efter en Snor. Nogle Skibe faldt fra undervejs med Havarier o. lign., andre blev dirigeret bort til uforudsete Opgaver. Det var imidlertid kun en Fordel set fra Stabens Synspunkt, da Rettelserne betød mere Arbejde og medførte Cirkulation af nye trykte Ordre og saaledes berettigede Stabens Eksistens; men hvis man skal være ærlig, var det hele blot unødigt Arbejde. Jeg spurgte engang i al Beskedenhed, til hvad Nytte dette Dokument var, og fik det Svar, at Kvinderne var glade for det. Jeg forfulgte ikke Sagen nøjere, da jeg ikke var klar over, om det var en utilbørlig Bagvaskelse af Kvindens Moral, fordi hun maatte advares om Krigerens Hjemkomst, eller om det blot skulde opfattes som et Lyspunkt i hendes ellers saa triste Tilværelse.

Sir Henry Oliver var en glimrende Øverstkommanderende — han sendte meget sjældent Bud efter sine Chefer; naar han en enkelt Gang gjorde det, var

jeg ikke altid helt klar over, hvad jeg var kommet for; men paa Vejen hjem gik det op for mig, at jeg havde faaet et godt Raad eller en værdifuld Instruktion paa en saa taktfuld Maade, at jeg først bagefter blev klar over det. Det er den ideelle Undervisningsmetode, som kun faa kan præstere.

De anførte Fejl vil imidlertid blive afhjulpet med Tiden, naar en ny Generation forstaar, hvad en Stabs egentlige Funktioner er. Vi lider derimod stadig under de uheldige Virkninger af den anden Faktor, Specialiseringen, og det vil vi, af Grunde, som jeg vil prøve at forklare, sandsynligvis fortsætte med. Ved en Specialist forstaar jeg en Officer, som paa et tidligt Tidspunkt af sin Karriere har gennemgaaet en grundig Uddannelse inden for et eller andet Felt, Artilleri-, Torpedovaabnet o.s.v., og hvis Viden paa dette specielle Omraade er blevet saa værdifuld, at han derved er blevet tvunget til at blive paa denne Hylde i den bedste Del af sin Tjenestetid.

Denne Praksis medfører to følelige Ulemper for den enkelte Officer: for det første Mangelen paa Overblik, der er en uvægerlig Følge af en længere Aarrækkes indgaaende Specialstudium; for det andet manglende Lejlighed til at skaffe sig et mere omfattende Kendskab til sin Profession i Almindelighed og særlig til at gøre Tjeneste i og manøvrere mindre Skibe, inden han paa et senere Tidspunkt bliver Chef for et større Skib uden nogen som helst tidligere Erfaringer paa dette sidste Omraade. Hvad angaar den første Gene, er det umuligt for en Specialist at se paa en Sag med samme Overblik, som hvis han ikke havde tilbragt sine bedste Aar inden for sit Speciales snævre Rammer: han kan i sine Betragtninger ikke frigøre sig for den ensidige Tankegang, han i mange Aar har været besat af. Dette medfører, at han i hvert enkelt Tilfælde læg-

ger for megen Vægt paa den materielle Side af Sagen i Stedet for at anlægge en mere menneskelig Betragtningensmaade. Denne uberettigede Forherligelse af Værdien af et enkelt Vaaben fører til et falsk Perspektiv og resulterer i Fejlslutninger.

Fiaskoen ved Forsøget paa at ødelægge »Goeben« med alle de ulykkelige Følger skyldtes til Dels Raad, der i god Tro var blevet givet af en Ekspert i en Sag, som burde være betragtet under en meget større Synsvinkel end den rent tekniske. Denne materielle Betragtningensmaade er gaaet Specialisten i Blodet: den indvirker ubevidst paa hans Synspunkter, og er derfor saa meget desto farligere.

Jeg vil aldrig glemme en Artilleriekspert, der kom ind paa mit Kontor i Admiralitetet for at fortælle mig om sin Datters Forlovelse. Efter at have fortalt denne glædelige Nyhed tilføjede han: »og han er lige den rette Svigersøn for mig; han affyrede to Hundrede Salver i Jyllandsslaget«. For et almindeligt Menneske som f. Eks. mig selv fremgaar det ikke, hvorfor denne Overflod af Projektiler, afskudt ud i Nordsøens blaa Bølger, skulde bidrage til en elsket Datters ægteskabelige Lykke. Vi vil i et saadant Tilfælde tænke paa mere jævne Ting. Vi vil foretrække at vide, om han har en god Karakter, eller om han snorker om Natten, eller vi vil maa-ske undersøge den mere praktiske Side af Sagen, hvor velspækket hans Tegnebog er. Men det gør Artillerieksperten ikke. For ham indtager hans egen Kæphest en altoverskyggende Førsterangsplads, hvilket medfører, at den mere praktiske Side af Sagen træder i Baggrunden. Dette er et meget godt — maaske letkøbt — Eksempel paa, hvad jeg forsøger at fastslaa: det umulige for en Specialist i at anlægge en fordomsfri Vurdering i Sager, der ligger uden for hans specielle Omraade.

Et andet Eksempel leverer Admiral Sir Reginald

Bacon, som nylig har skrevet til Pressen angaaende sin Virksomhed ved Dover under Krigen. Den egentlige Aarsag hertil var hans Ærgrelse over nogle Udtalelser af hans Afløser i Dover Kommandoen, Sir Roger Keyes, som havde faaet til Opgave at standse den Strøm af tyske Undervandsbaade, der uhindret passerede gennem Kanalen. Uddrag af Sir Roger's Memoirer havde staaet i »Dayly Telegraph«. I et Indlæg til denne Avis paa Trafalgar-Dag 1935 anvendte Sir Reginald en kraftigt bebrejdende Tone over for sin Efterfølger; men jeg hæfter mig særlig ved hans Bemærkninger om Zeebrügge Raid'et, som han siger var en Fiasko, i hvilket intet blev opnaaet, og hvori vore egne Tab var svære sammenlignet med Tyskernes.

Sir Reginald Bacon er en fremragende Specialist, men han er gennemsyret af Materialisme og er en af Lord Fisher's specielt udvalgte. De ovenfor omtalte Bemærkninger viser da ogsaa en materialistisk Indstilling i sin fulde Udstrækning, for hvilken moralske Resultater er usynlige. Fordi Krigsgudens Regnskab udviste Debit i Stedet for Kredit med Hensyn til Udgydelse af Kød og Blod og Staal, var Operationen efter Sir Reginald's Mening en Fiasko. Hans Indlæg viser klart hans manglende Evne til at vurdere den voldsomme Stimulans, som denne lille Aktion, i hvilken saa udmærkede menneskelige Egenskaber blev lagt for Dagen, gav de Allieredes Sag. Det er fuldkommen rigtigt, at det materielle Resultat var ringe, og at vore Tab var svære, men det svinder hen i den rene Ubedydelighed sammenlignet med den moralske Stimulans, som de Allieredes Sag fik.

Den anden Indvending mod Specialofficerer er lige saa alvorlig. Da de al deres Tid har været helt optaget af deres eget specielle Fag, har de ikke haft Lejlighed til at skaffe sig de værdifulde Erfaringer og den Selv-

tillid, som selvstændige Udkommandoer giver en ung Officer. De fleste Specialister faar ikke Lejlighed til at blive Skibshefer, før de er oppe i Fyrerne, og det er et sent Tidspunkt at starte et nyt Job paa. Ved Golf, Skydning, Skisport eller inden for et hvilket som helst andet Felt, der kræver Dygtighed, er det dem, der begynder, medens de er unge, som har langt de bedste Chancer for at naa et godt Resultat, selv om der naturligvis er Undtagelser. Paa samme Maade med Manøvrering: en Officer, der begynder hermed paa et sent Tidspunkt, kan ikke komme paa Højde med en, der, lige fra han var ung, har været vant til at manøvrere smaa Fartøjer, og som derfor gør det med en Erfaring og Fortrolighed, som den ældre Officer ikke kan gøre sig Haab om at opnaa.

Materialismen har spillet en saadan Rolle i Marinen i de sidste Aar, at vi er blevet tilbøjelige til at glemme, at Søen nu engang er Søen, og at der kræves en Sømand til at betvinge dens særegne Luner. Specialister, der begynder at sejle paa et for sent Tidspunkt, kan ikke opnaa den fornødne Færdighed. Lad os se paa Forholdene, som de var ved Slutningen af Verdenskrigen. Efter henvend $4\frac{1}{2}$ Aars grundig Udvælgelse er det berettiget at antage, at de bedste Ledere er naaet frem til Toppen, i Marinen saavel som paa andre Felter. Krigens konstante Paavirkninger fjerner Systemets svage Punkter og skiller Faarene fra Bukkene.

Godt, hvad ser vi saa ved Slutningen af Krigen? Paa de højere Poster er der næppe en Specialist at finde. Der er saaledes ikke een blandt dem, der som Beatty, Keyes, Tyrwhitt, de Robeck, Wemyss, Pakenham, Alexander-Sinclair, Cowan, Goodenough skabte sig selv et Navn — de var blot Sømænd og havde næsten alle som unge Officerer været Chefer for min-

dre Fartøjer, og deres Hjerner var ikke belempret med eller ensidig optaget af et enkelt Speciale, og de var derfor i Besiddelse af en sund Dømmekraft.

Det her nævnte skyldes ikke Tilfældigheder — det er kun, hvad man kunde have ventet — det er et afgørende Fingerpeg om, at Specialister ikke er saa velegnede til de store Kommandoer i Krigstid som de Officerer, der er uddannet paa bredere Basis som Sø-mænd. Ja, jeg kunde udfylde en hel Liste over Officerer, som ikke var saa heldige som Chefer, og som derfor blev »dégoommés«, som Franskmandene saa skaaansomt omtaler dem, Kommandoen bliver frataget. Det vil jeg imidlertid af lelförstaaelige Grunde afholde mig fra, men jeg kan forsikre mine Læsere om, at Fler-tallet af disse uheldige Chefer var Specialofficerer, der handlede forkert paa Grund af de uheldige Egenskaber, der følger med Specialisering, af hvilke de vigtigste er, at de koncentrerer sig om deres egen professionelle Hobby i Stedet for at vurdere Problemerne paa bredere Basis, samt at de anlægger en materiel Maalestok over for alle Problemer i Stedet for at anvende en mere menneskelig Betragtningmaade.

Specialofficererne udførte et glimrende Arbejde under hele Krigen — men inden for deres eget Felt, som Raadgivere for deres i teknisk Henseende ikke saa velbevandrede Chefer. Saaledes var Forholdene ved Krigens Afslutning, hvor vi fik et velfortjent Pusterum og kunde tage et Tilbageblik over Situationen og prøve at tage den Lære, vi kunde uddrage deraf. Hvorledes har vi benyttet os af denne Lejlighed? Ikke videre tilfredsstillende, er jeg bange for.

Det er nu 17 Aar siden, Krigen sluttede, og Specialister findes i Øjeblikket overalt paa de mere betydende Poster, baade paa Landjorden og paa Søen. Det er ikke svært at finde Grunden hertil. Mange af de

mest energiske og mest intelligente Officerer er altid gaaet ind for Specialisering, fordi dette er blevet betragtet som den sikre Vej til Forfremmelse og Succes. Det vilde være et haardt Slag under det nuværende System, hvis disse Officerer ikke naaede Flag-Rang, til Trods for den Lære vi har draget af Krigen; og derfor ser vi, at en meget stor Del af Flag-Officerer er Specialister.

Siden Lord Beatty fratraadte Posten som First Sea Lord, har alle hans Efterfølgere været Specialister, der ganske vist sad inde med værdifulde praktiske Erfaringer takket være Krigen. Nu er det kun ganske naturligt, at Specialister ligesom alle andre Mennesker har mest tilovers for deres egne, saaledes at stadig flere og flere af de mere betydende Kommandoer bliver givet til Specialister med det Resultat, at de i Dag beklæder de fleste af disse Poster. Hvis mine Erfaringer fra Krigen er rigtige, vil vi derfor stadig besætte disse Stillinger med Officerer, som ikke har en tilstrækkelig god Uddannelse til paa tilfredsstillende Vis at kunne løse de Opgaver, de bliver stillet overfor. For det første fordi de er blevet ved deres Speciale til en Alder, hvor deres Tankegang er mindre smidig, og hvor de har sværere ved at se stort paa en Sag, og for det andet fordi de ikke er blevet vænnet til at tage et Ansvar paa sig ved at være Chefer for smaa Fartøjer, medens de endnu er unge og elastiske. Admiralitetet er ganske vist opmærksom paa den sidste Svaghed og har paa forskellig Vis forsøgt at raade Bod herpaa.

I de sidste Aar er Jagerflotillerne saaledes blevet benyttet som Uddannelsessted for Chefer, der ikke tidligere har haft nogen Kommando. Det er at vende op og ned paa det hele, for her skal de uddannes sammen med og høste deres Erfaringer blandt yngre Officerer, der længe har været Chefer for Torpedojagere,

og de har tilmed det store Handicap, at de har naaet en Alder, hvor det ikke længere er saa let at tilegne sig noget nyt. Set fra en Fagmands Synspunkt var mange af de Præstationer, jeg har været Vidne til i den Retning, alt andet end straalende. Der findes paa dette Omraade ikke nogen gylden Middelvej: hvis en Søofficer skal have Chancen for at blive en dygtig Sømand, maa han have Lejlighed til i sine unge Dage at gøre Tjeneste i og selv føre mindre Fartøjer. Ethvert andet System er utilfredsstillende, selv om det er haardt for en Officer, der vælger sig et Speciale, at han derved samtidig berøver sig selv Chancen for at blive uddannet som Sømand, saaledes at han egner sig til de højere Poster inden for Tjenesten.

Endvidere har denne Sag under Fredsforhold en mere alvorlig Side. Der har siden Krigen været mange ældre Officerer ude at sejle, hvis Erfaringer i at føre et Skib efter min ringe Mening var fuldkommen utilstrækkelige til at gøre dem kvalificerede til deres Ansvar. Jeg har personlig været Vidne til mange usømandsmæssige Optrin, som ikke vilde være sket for Officerer, der havde faaet en ordentlig Uddannelse.

Det er ikke godt for Tjenesten som Helhed, at de yngre Officerer ser, at deres overordnede kludrer rædsomt i det, naar de skal manøvrere. Med et fornuftigt Uddannelsessystem vilde disse Afbrændinger enten være undgaaet eller være blevet udført af de paagældende, medens de var unge, og dermed være overstaaet ligesom enhver anden Børnesygdøm.

For en Officer, der har høstet værdifulde Erfaringer og vundet Selvtillid ved som ung at manøvrere smaa Fartøjer med høj Fart, er det et kosteligt Syn at se en ældre Skibschef løbe op til et andet Skib, efter at han har været en hel Dag om at tænke over, hvorledes han vil gøre det.

En eller to Afbrændinger er muligvis uundgaaelige, inden man har lært at manøvrere. Det er ikke saa farligt og samtidig saa meget billigere, hvis man indretter sig saaledes, at disse bliver begaaet af unge Officerer i smaa Fartøjer, i Stedet for at risikere Stødet senere med store Skibe ved først at lade Officererne faa Lejlighed til at gøre deres Erfaringer, naar de er midaldrende.

Jeg tror ikke, der er mange, der kan have noget at indvende mod de her anførte Betragtninger. I Praxis er vi imidlertid ikke tilbøjelige til at ville gøre noget i den anførte Retning paa Grund af Specialisttilbedelsen.

Jeg er overbevist om, at ingen af de sømandsmæssige Afbrændinger, som jeg har hentydet til, vilde være blevet begaaet af nogle af Cheferne i Harwich Styrken, der alle havde flere Aars Erfaring til Søs bag sig og var vant til at manøvrere Skibe af alle Typer og Størrelser under alle Slags Forhold. Men de er næsten alle forsvundet for længe siden — der var ikke Plads til dem paa de højere Poster i Fredstidens Specialistmarine. Det samme gælder ogsaa dem, der under Krigen var Chefer i de mindre Skibe i Grand Fleet eller andre Steder. Jeg haaber, at jeg har været tilstrækkelig overbevisende i mit Forsøg paa at forklare, hvorfor jeg er saa overtydet om, at Specialister ikke er saa velegnede til Kommandoer over vore Eskadrer og Flaadestyrker i Krigstilfælde som de, der er blevet uddannet paa en bredere Basis.

Forbedringer kan kun opnaas ved drastiske Forandringer. Det er ingen Nytte til at lappe paa vort nuværende System og lade de vigtigste Fejl blive staaende. Jeg saa gerne, at alle Officerer, der engang skal besætte de højere Poster til Søs, senest forlader det Speciale, som de maatte have studeret, i Begyndelsen

af Trediveerne. Selv i saa Tilfælde er de handicappet i Sammenligning med dem, der har gjort Tjeneste i og været Chefer for smaa Fartøjer som Løjtnanter og Kaptajnløjtnanter. De Officerer, som man i Tjenestens Interesse skønner, at det er paakrævet at beholde ved deres Speciale indtil et senere Tidspunkt i deres Karriere, maa saa give Afkald paa deres Udsigt til Chefsposter til Søs. Der vil saamænd være nok af Arbejde for disse Officerer inden for deres Professions materielle Udvikling, baade til Søs og i Land, til at de kan forblive ved deres Speciale og stadig avancere. Selvfølgelig er der mange Vanskeligheder at overvinde ved en saadan Ordning, ikke mindst fordi vi ikke har et tilstrækkeligt Antal Smaafartøjer — Torpedobaade, Undervandsbaade og andre mindre Fartøjer — hvori unge Officerer kan faa Lejlighed til at gøre deres Erfaringer som Skibschefer. Endvidere vil de bedste Hoveder muligvis nødtigt søge ind i Specialisternes Rækker af Frygt for, at deres Karriere bliver begrænset inden for dette specielle Felt.

Men Vanskelighederne er kun til for at overvindes, og ingen Anstrengelser maa spares for at fjerne de Hindringer, der staar i Vejen for den ideelle Uddannelse af vore fremtidige Ledere, ellers vil vi i den næste Krig i vor Søgen efter en Leder være henvist til en Række Forsøg og Fejltagelser — og det er altid dyrt.

Vi har ikke Brug for omvandrende Skydetabeller, Ekspertter i Indre Ballistik, Radiospecialister eller Officerer, der har lært deres Sømandsskab med Træmodeller i Land, paa vore Skibes Kommandobroer, men Officerer, der først og fremmest er uddannet til Søs som praktiske Sømænd og endvidere har et solidt Grundlag inden for det søkrigsvidenskabelige Studium, uden at de har deres Hoveder fyldt med alt for mange tekniske Detailler.

Den skolemæssige Del af Uddannelsen skal gennemgaaes som ung Løjtnant frisk fra Søen, helst paa et af Universiteterne i Stedet for i Greenwich, saa at de unge Officerer kan faa Lejlighed til at blande sig mere med Omverdenen og derved erhverve sig et bredere Syn paa Livet i den modtagelige Alder. Indførelsen af et saadant System vil overflødiggøre et senere Stabskursus, og alle Søofficerer vil være egnede til Stabsofficerer. Hvis de saaledes bliver sat igang og opmuntret til at læse videre i deres Fritid til Søs, vil vi have en langt større Chance for at frembringe en Nelson igen end under det nuværende System. Dette er nu min Overbevisning, og jeg vil bare ønske, at Udviklingen vil gaa i den Retning, og at vi ikke skal vente paa, at en ny Krig skal overbevise os om Nødvendigheden heraf — til en Pris, vi ikke kan gøre os nogen Forestilling om.

Hvor gode vore Skibe end er, saa kan de ikke vinde Krigen, medmindre de bliver ført paa den rigtige Maade. Det er Mændene, der tæller i den sidste Ende, og derfor er det en Sag af stor national Betydning, hvorledes vi uddanner vore Søofficerer. Desværre blev dette Spørgsmaal ikke revideret straks efter Krigen, men er blevet skudt til Side, indtil den gamle Tingenes Tilstand i Hovedsagen atter er blevet raadende, hvilket gør en Forandring saa meget vanskeligere at gennemføre. Besynderligt nok griber jeg min Morgenavis i Dag og læser, at vi ikke har Brug for flere Nelson'er — kun »safety-first-Admiraler«. Nelson'er er aabenbart for farlige at have — de kan gaa hen og vinde en Sejr og samtidig løbe en Risiko og derved ængste min Redaktør. Godt — hvis han har Ret, har jeg taget helt Fejl — men Imperiet blev ikke bygget op efter hans Principper, og jeg tror heller ikke, at det kan opretholdes efter dem.

Kystofficerer - endnu en Gang.

Af Orlogskaptajn Erik Groth.

Foranlediget af Tidsskriftets to sidste Artikler om dette Emne har jeg fundet det rigtigt at fremføre et Par Bemærkninger.

I særlig Grad fordi Kaptajnløjtnant Gordon Langhorn i sit Indlæg gør sig til Talsmand for Synspunkter, der deles af mange Søofficerer, men ikke desto mindre efter min Opfattelse vil placere Søværnet forkert i Forhold til Kystdefensionen (Kystforsvaret) til Skade for den Opbygning af Forsvaret, der er Forudsætningen for vort nuværende Arbejde.

Jeg skal straks fastslaa, at jeg er af den Opfattelse:

1. At Kystforsvarets Befalingsmandspersonel bør være faste *Kystofficerer og Kystkvartermestre af Linien*.
2. At Kystforsvaret bør underlægges Marineministeriet og dermed Søværnskommandoen.

Der skal i det følgende søges begrundet, hvorfor jeg er af den Opfattelse.

Kystforsvaret.

Det maa formentlig være rigtigt først at klarlægge, hvad *Kystforsvaret* i Fremtiden vil sige.

Naar der i Almindelighed tales om »Kystdefensionen« omfatter Begrebet vel for de fleste i første Række *Søforterne* med Middelgrundsfortet i Spidsen.

I et kommende Kystforsvar vil disse Søforter formentlig og forhaabentligt ikke findes.

Middelgrunden fra 1890 og Flakfortet fra 1910 er opført som Led i Ringen omkring Fæstningen København paa et Tidspunkt, da Skibsartilleriets Rækning var betydelig mindre end nu, og Luftvaabnet ikke eksisterede.

Deres Mission er endt nu, i samme Grad som Fregatternes Mission er endt.

Efter nogen Overvejelse kan dette formentlig ikke diskuteres, i særlig Grad naar Opmærksomheden henledes paa:

1. Den alt for tilbagetrukne Placering.
2. Den koncentrerede og mod Luften ganske ubeskyttede Placering af Skytset.
3. Umuligheden af at flytte Forterne længere frem paa Søen.
4. Umuligheden af, trods alle mulige Forbedringer af Skytsets Placering og al Sløring paa selve Forterne, at udviske deres Karakter af *Punkter*, der giver Bombelufftartøjerne den bedste Mulighed for et godt Sigte.

Det kommende Kystforsvar maa blive et fortifikatorisk Bælte langs Kysten paa strategisk vigtige Punkter (formodede Landgangssteder, Gennemsejlinger, Indløb m. m.).

Tyngden i Kystforsvaret vil blive svære og — maaske hovedsageligt — mellemsvære Kanoner ligesom nu, men Batterierne maa opstilles spredt og sløret og saa vidt muligt mobilt i hvert Fald indenfor vedkommende Afsnit.

Luftforsvaret maa være betydeligt og bestaa af saavel A.-L.-Skyts som Luftjagere.

Anlægget maa udbygges til alle Sider med Infanteriforsvar forsynet med Infanteriets defensive Vaaben.

Ikke mindst mod Landsiden maa dette Forsvar være effektivt af Hensyn til luftlandede Tropper, der kan forventes forsynet med alle Infanteriets offensive Vaaben op til lette Tanks.

At dette er rigtigt bevises formentlig deraf, at saadan ser Kystforsvaret ud i sine Hovedlinier alle andre Steder, hvor et saadant findes hos de krigsførende.

Personellet.

Personellet, der skal betjene dette Kystforsvar, maa selvsagt beherske de to Vaabenarter, hvoraf Forsvaret bestaar, nemlig Artilleri og Infanteri.

Det vil muligvis være hensigtsmæssigt at opdele det i to Grene, ligesom man eksempelvis i Søværnet har Artillerister og Matroser, i hvert Fald fra Kvartermestre og nedefter af Hensyn til Detailtjenesten.

I dette Kystforsvars *Detailtjeneste* er der intet, der stiller Krav om en sømilitær Uddannelse.

Det er uomstødeligt rigtigt, at det er nødvendigt for de ledende Officerer (Stabsofficerer, Chefer og Ildledere) at være i Stand til at erkende Modstanderens taktiske Operationer paa Søen *indenfor deres Omraade*, men det er formentlig ogsaa rigtigt, at disse Manøvrer er og maa være ganske simple at erkende indenfor Kystforsvarets Virkeomraade, idet de indskrænker sig til Minestrygning, Landsætningsforetagender, Bombardementer, alle i deres *sidste Fase*.

Operationerne vil endelig ofte blive yderligere begrænset af vedkommende Afsnits lokale Forhold, der i Forvejen kan gennemdrøftes og overvejes.

Det er med andre Ord kun et meget lille Hjørne af Søtaktiken, der kræves Kendskab til, endvidere omfatter Kendskabet kun *Erkendelsen* ikke *Udøvelsen* af Søtaktik.

Det vil derfor være en Overvurdering af Problemerne og en Overkompensation, hvis der af Kystforsvarets Befalingsmænd kræves fuld sømilitær Uddannelse og Træning.

Der bør heller ikke herske Tvivl om, at de ret smaa Krav i søtaktisk Henseende ved en *maalbevidst Uddannelse* kan opfyldes af Personel, der ikke er fuldt sømilitært uddannet. Endelig maa der paaregnes, at Kystforsvarets Befalingsmænd understøttes af de sømilitære *Forbindelsesofficerer*, der ogsaa af andre Grunde vil være paakrævede.

Betragter man derimod den modsatte Opfattelse, nemlig at Kystforsvaret bør bemandedes med Søværnets Personel af alle Tjenestegrene, kommer man efter mit Skøn ud i det rent umulige.

Stilles for Eksempel det Krav til den unge Officer, naar han forlader Søofficersskolen, at han skal være i Stand til at gøre subaltern Tjeneste overalt i Søværnet med Undtagelse af Specialvaaben som U-Baad og hos os Luftvaabnet, der kræver en særlig Uddannelse, og inddrager man Kystforsvaret i Søværnets almindelige Omraade, vil det sige, at han skal kunne gøre Tjeneste ogsaa i Kystforsvarets Artilleri og Infanteri.

For at opfylde disse Krav maatte Søofficersskolen forlænges abnormt, samtidig med at den belastes med en Mængde Stof, der for Hovedmassen af Elevernes Vedkommende ikke vil blive udnyttet.

Dette Tilskud af Fag vil ogsaa i nogen Grad indvirke paa Skolens Arbejde og paa Bedømmelserne af Eleverne og udviske eller afkræfte den rent sømilitære Karakter, som det netop er Skolens Opgave at fastholde.

Man maa gøre sig klart, at mobilt, svært Land-skyts særligt i sine Detailler er noget andet end Skibs-

skyts, og at Infanteri i Dag er noget andet end Eksercits og Geværskydning.

Denne Vej vil antagelig være ufarbar.

Man kan saa anlægge det Synspunkt, at Kystforsvaret kræver en Specialuddannelse ligesom for Eksempel U-Baadsvaabnet.

Det vil altsaa sige, at nogle af de unge Aar skal tilbringes i Landtjeneste, netop de Aar, der er vigtige for Erhvervelsen af den Skibroutine, som er absolut paakrævet for Søofficererne, og som er *Grundlaget* for deres Evne til at *kæmpe* til Søs.

Selv om man nu kunde mene, at et Par Aar med Landtjeneste ikke vilde foraarsage nogen uoprettelig Skade paa den unge Officers Kvalifikationer som *Søofficer* — og det er man vel enige om, han skal være frem for alt — saa vil der jo ske det, at man blandt de Officerer, der viser særlige Evner og Lyst til Tjenesten i Kystforsvaret vil vælge dem, der skal have deres »blivende Sted« der og efterhaanden betroes mere betydende Stillinger som Skoleforstandere, 1. A.O.'er, Chefer, Stabsofficerer o. lign.

Med andre Ord, man vil blandt »Specialisterne« ved Kystforsvaret netop finde dem, der har mindst Tjeneste paa Søen og altsaa er mindst *Søofficerer af Gavn*.

Man vil altsaa netop ikke naa det, der var Maalet: At Kystforsvaret var besat med Officerer med fuld sømilitær Uddannelse.

I Virkeligheden gør Forsvarerne af denne Ordning sig til Talsmænd for, at man først skal blive en dygtig Søofficer i dette Ords fulde Betydning, d. v. s. først efter nogle Aars Tjeneste paa Søen — før kan man vel næppe tale om nogen taktisk Forstaaelse — derefter skal man anbringes ved Kystforsvaret netop for disse Egenskabers Skyld, men uden at der gøres

Rede for, hvorledes man skal erhverve sig det Kendskab til Kystforsvarets Detailler og særlige Problemer, der ligger udenfor den saa meget omtalte sømilitære, taktiske Forstaaelse og Træning.

Man maa jo fastholde den Kendsgerning, at det kun gør Fjenden ringe Afbræk, at *Erkendelsen* af hans Manøvrer er rigtig, naar *Skydningen* er daarlig.

Hvad man nu end kan sige herom, saa gør Tilhængere af den sidst skitserede Ordning — og det er vist ikke saa faa — den Fejl, at de paa den ene Side overvurderer den sømilitære Uddannelse i Relation til Kystforsvaret og undervurderer Kystforsvarets øvrige Problemer.

Man kan meget nærliggende stille det Spørgsmaal: Naar Kystforsvaret ikke kræver Søfolk, men derimod Artillerister og Infanterister, om det saa ikke retteligt burde sortere under Krigsministeriet.

Som det senere søges begrundet, bør Kystforsvaret ligge under Marineministeriet. Infanteriet er en Del af Kystforsvaret og maa derfor følge dette.

Der er ogsaa den taktiske Grund, at et saadant Fort eller fortifikatorisk Anlæg, der tidligere er skitseret, bør kæmpe som en Enhed under samme Kommando, et Forhold der lettere frembringes, naar vedkommende Chef behersker begge Grene — saavel Artilleri og Infanteri — og kender det ham underlagte Personels Uddannelse og Kvalifikationer.

I modsat Fald vil han ofte give de forkerte Ordre eller — hvad der næsten er værre — paa Grund af svigtende Tillid til egne Evner *undlade* at give Ordre overhovedet.

Det er aabenbart, at et taktisk Samarbejde med Hæren i den givne Situation ofte vil være nødvendigt.

Dette Samarbejde opnaaes sikkert bedst, naar vedkommende Chef selv er inde i Fodfolkets Problemer.

Man maa ogsaa have sin Opmærksomhed henledt paa, at et absolut Krav til Kystforsvarets Infanteriforsvar er, at *det skal blive liggende* ved vedkommende Fort. Er det en Afdeling af Hæren, rives det vel lettere med, bort fra sin Opgave, hvis Hæren paa det paagældende Sted udvikles i Bevægelseskrig.

Organisation.

Kystforsvaret bør ligge under Marineministeriet af følgende Grunde:

1. Søværnskommandoen er den, der bedst kan skønne om, hvorledes Søværn og Kystforsvar bedst kan supplere hinanden i deres fælles Opgave, at bekæmpe Modstanderen *paa Søn* alt i Trit med Udviklingen af Søkrigens Metoder.

Øvelserne i Fred vil derfor ogsaa bedst under Søværnskommandøens Ledelse kunne tilrettelægges paa tidssvarende Maade, foruden at Øvelserne rent praktisk lettere gennemføres, naar Søværnskommandoen har begge Parter, saavel Angriber som Modstander, underlagt. Søværnet har ogsaa det almindelige sømilitære Øvelsesmateriel, der er nødvendigt for de mere elementære Øvelser som f. Eks. Skydeøvelser (Skive- og Slæbefartøjsmateriel), og som derfor kun skal udrustes og tilkommanderes ved en enkelt Ordre. Øvelserne kan alt-
saa tilrettelægges som naturlige Led i Søværnets daglige Arbejde.

Der skal selvfølgelig ogsaa holdes Øvelser med

Infanteriforsvaret, hvilket betinger et Samarbejde med Hæren, men Kystforsvaret maa ligge under et af de to Ministerier, og det vil da være naturligt at vælge det, der spænder over det største og vigtigste Omraade, og Kystforsvarets Hovedopgave er nu en Gang *Kamp med Skibe paa Søen*.

2. Kystforsvaret skal foruden de rene Kombattanter ogsaa forsynes med andet Personel saasom

Radiopersonel
Signalpersonel
Maskinpersonel
Intendanturpersonel
Lægepersonel.

I Modsætning til Krigsministeriet har Søværnet i Forvejen Rammerne for alt dette Personel, der altsaa blot, under Forudsætning af dets Tilstedeværelse, i tilstrækkeligt Antal skal tilkommanderes efter Behovet, hvis Kystforsvaret ligger under Marineministeriet.

Man opnaar derved to Ting: for det første, at dette Personel er indarbejdet med det Værn, med hvilket Samarbejdet er det vigtigste, nemlig Søværnet; for det andet, at Personellet for de første to Kategoriers vedkommende bedre holdes i konstant Træning, naar det paa almindelig Vis efter Tur ogsaa udkommanderes til Søværnets øvrige Afdelinger. Et Forhold, der ikke er uden Betydning, idet Kystforsvarets fredsmæssige Behov for saadant Personel er ret ringe i Modsætning til det øvrige Søværns.

De fem nævnte Kategoriers Personel skal under alle Omstændigheder tilvejebringes af et af de bestaaende Værns Korps, idet Kystfor-

svaret som Etat, i hvert Fald i den overskuelige Fremtid, vil være saa lille, at der ikke kan skaffes det omtalte Personel et rimeligt Avancement, saafremt de oprettes som særlige Kystforsvarskorps.

Udover det allerede anførte er der endnu et Problem, hvis praktiske Løsning efter min Formening taler for Oprettelsen af særlige Befalingsmandskorps for Kystforsvaret.

Allerede nu og formentlig i højere Grad i Fremtiden omfatter Kystforsvaret paa Grund af Danmarks Geografi med de lange Kyststrækninger og mange Gennemsejlinger en meget stor Materielbeholdning, som det vil være økonomisk umuligt og ogsaa unødvendigt at holde under Kommando i Fred. Man maa altsaa indskrænke sig til at holde visse »Skoleforter« under Kommando og til efter Tur at belægge de øvrige Afsnit for at uddanne de nødvendige Mobiliseringsbesætninger.

Med andre Ord, der vil kræves en fast Befalingsmandsstamme til stadig Tjeneste og en *meget* stor Befalingsmandsreserve, fordi netop Kystforsvaret er meget stærkt »befalingsmandsforbrugende«.

Det store Antal af denne Reserve vil dog hovedsageligt falde paa de laveste Grader: Løjtnanter og Kvartermestre eventuelt Underkvartermestre (Underkanonerer).

Kystforsvarets Befalingsmandsproblemer vil altsaa dele sig i to Hovedlinier:

For det første at skabe en Stamme af Liniepersonel.

For det andet at skabe en stor Mobiliseringsreserve af subalterne Befalingsmænd.

Selv i den nuværende i og for sig lidet krævende Situation har det vist sig, at det rene Søværn faktisk er i Stand til at absorbere praktisk talt alt, hvad der kan skaffes af Søofficerer af Reserven til Anvendelse paa Søen. Det vil sige, at dette Personel er baandlagt.

Kystforsvarets Reserve, særligt Officersreserven, maa altsaa skaffes af Personel, der ikke har sømandsmæssig Uddannelse.

Med andre Ord, det vil være nødvendigt at have *Kystofficerer af Reserven* ligesom nu.

Hvordan det endelige Forhold talmæssigt set vil stille sig mellem Liniepersonellet og Reservepersonellet er det selvfølgelig i Øjeblikket umuligt at sige noget om, man kan kun som før nævnt konstatere, at Reservepersonellet vil være meget større end Liniepersonellet.

Derimod kan man — stadig under Forudsætning af at der sker en generel Opbygning af Forsvaret — fastslaa følgende:

1. Behovet Søofficerer vil stige øjeblikkelig, idet blot en almindelig Forlængelse af det nuværende Materiels Udrustningsperioder vil foraarsage en Stigning i Behovet, og nogen Nybygning vil der ret hurtigt komme til.

2. Opbygninger af Kystforsvaret efter de i denne Artikel anførte Linier vil tage en vis ret lang Tid — dels af økonomiske Grunde, idet der vil blive Tale om ret store Kapitaler, dels af bygningstekniske Grunde.

Endelig maa der selvfølgelig foretages en Del Forsøg og Studier, inden man tør udkaste en endelig Plan, idet der jo i nogen Grad er Tale om noget nyt.

3. Behovet af faste Kystofficerer vil derfor ogsaa stige forholdsvis langsomt, idet det i alt væsentligt maa følge den langsommere Opbygning, et Forhold der bliver endnu mere udpræget, hvis man ret hurtigt skrider til en Nedlæggelse af Søforterne.

4. Det vil være usundt straks at skabe store Hold af Kystofficerer, fordi Avancementsforholdene straks vil blive daarligere.

Med dette in mente vil man antagelig faa den jævneste Udvikling, hvis man beholder den nuværende Kystofficersuddannelse i Hovedlinierne, lader de nuværende kontraktantagne og andre egnede Kystofficerer gennemgaa en udvidet Uddannelse, der kvalificerer dem som faste Officerer, lader kommende Kystofficerer af Reserven, der skønnes egnede og er villige dertil gennemgaa samme Uddannelse for ligeledes at blive Linieofficerer — alt efter Behovet.

Man opnaar derved:

1. At Udviklingen bliver kontinuerlig, hvad der altid er det sundeste.
2. At man bevarer det Aktiv for Forsvaret, man faktisk har i de *dygtigste* Kystofficerer.
3. At man kan regulere Udviklingen efter Behovet uden at skulle tage Beslutninger, der foreløbig ikke er til at overse.

Dette gælder særligt Officerspersonellet. For Kvartermesterpersonellets Vedkommende har man jo allerede erkendt Nødvendigheden af et særligt Korps og er i Gang med Skabelsen deraf. Denne Linie bør fastholdes ved en fremtidig Nyordning.

Det er aabenbart, at der er en Del lovtekniske og bevillingsmæssige Vanskeligheder at overvinde, fordi man ikke foreløbig er i Stand til at lægge faste Rammer, men hvor der er en Vilje, er der vel ogsaa en Vej. Man maa jo som en Betingelse for Opbygningen af Forsvaret forudsætte en almindelig Forsvarsvilje i Folket, altsaa ogsaa hos de bevilligende Myndigheder. Man maa altsaa ogsaa kunne paaregne en Forstaaelse

af, at disse Problemers Løsning foreløbig berettiger Metoder, der ikke er ganske ortodokse.

Det er mit Indtryk, at Diskussionen om disse Spørgsmaal ofte føres ud fra manglende Kendskab til, hvad det virkeligt drejer sig om.

Det kan vel heller ikke undgaaes, at der væver sig usaglige, om man vil, rent egoistiske Motiver ind.

Artiklens Hensigt er kun, dels en Klarlæggelse af, at Spørgsmaalet ikke er ganske simpelt, dels at afdække nogle af Problemerne.

Artiklen foregiver ikke et have løst Problemerne endegyldigt, hvilket er en Umulighed, før Fremtiden for Landet og dermed for Forsvaret har tegnet sig noget mere tydeligt.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Juni Maaned.

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

1. Juni 1676: Dansk-hollandsk Flaade paa 25 Linieskibe og 10 Fregatter m. fl. under hollandsk General-Admiral Tromp og Admiral Niels Juel slaar ved Oland Søndre 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 slaæet.)
1. Juni 1677: Osteroeskadren paa 10 Linieskibe og 3 Fregatter under Admiral Niels Juel slaar ved Moen svensk Gøteborgeskadre paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter og 2 armerede Jagter under Admiral Sjøblad; 6 svenske Skibe erobres, 1500 Mand deriblandt Admiral Sjøblad tages til Fange.
2. Juni 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« udfor Taars.
4. Juni 1565: Allieret Flaade paa 19 danske og 13 lybske Skibe under Admiral Herluf Trolle kæmper udfor Bukow i Femern Bælt mod svensk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Klas Horn.
4. Juni 1824: Den danske Flaades første Dampskib, Hjuldampskibet »Kiel«, ankommer til København fra England.

4. Juni 1849: Korvetten »Valkyrien«, Chef Kaptajn Polder samt Dampskibet »Gejser«, Chef Kaptajnløjtnant Wulff, fra Nordsøeskadren beskyder ved Helgoland 3 slesvig-holstenske Orlogsdampfartøjer under 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, Færørne og Island (»Fiskeriinspektion«).
5. Juni 1680: Kongelig Ordre udstedes om Ertholmenes Befæstning (Christiansø ved Bornholm). (Medaille slaet). 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 Brunsbüttel, hvorved Ditmarsken erobres.
7. Juni 1680: Admiralitetet med Rigens Admiral Henrik Bjelke og General-Admiralløjtnant Niels Juul 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 Svenskeren 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 Orlogsbriig »Turbulent« og 11 Koffardiskibe erobres.

10. Juni 1578: Lavritz Kruse udnævnes til »Holmens Admiral« 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. (Nicobarøerne erhvervedes i 1755).
15. Juni 1169: Flaadestyrke paa 30 Skibe under Biskop Absalon erobrer Rügen.
15. Juni 1219: Valdemarsdagen; Flaade paa ca. 1000 Skibe og Fartøjer med 30000 Mand under Kong Valdemar Sejr erobrer Estland. Iflg. Sagnet falder Danmarks Nationsflag »Dannebrog« paa denne Dag ned fra Himmelen i Slaget ved Lyndanisse ved Reval, senere altid anvendt i Flaaden som Orlogsflag.
16. Juni 1750: Kong Frederik V anlægger som første Konge Søofficersuniformen ved Orlogsskibene »Neptunus« og »Sjælland«s Afløbning paa Nyholm.
16. Juni 1845: Korvetten »Galathea«, Chef Kaptajn Steen Bille, hejser Kommando for Tøgt Jorden 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 Færøerne 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 Dornonville 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 Følge 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 Fønsserobrers 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 Sotaktik.
25. Juni 1670: Kongelig Ordre udstedes til at oprette »Den historiske Modelsamling paa Holmen.
25. Juni 1679: Flaade paa 35 Linieskibe og Fregatter under General-Admiral Niels Juel indeslutter og blokerer indtil Freden i Begyndelsen af September svensk Flaade paa 31 Linieskibe og Fregatter under General-Admiral Wachtmeister i Kalmarsund. Linieskibet »Norske Løve«, Viceadmiral Henrik Span, erobrer svensk Linieskib »Laxen«. Linieskibet »Enigheden«, Kaptajn Dreyer, forsænkes i Kalmarsunds sydlige Udløb den 2. Juli.
25. Juni 1784: Orlogsskibet »Indfødsretten«, Chef Kommandørkaptajn Lütken, erklæres forulykket efter Udeblivelse fra Togt til Tranquebar i Juni 1782, og efter at Skibets Barkas og Navneplade var drevet i Land paa Islands Sydkyst i 1783.
25. Juni 1862: Vort første Panserskib: Panserskonnerthen »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 Fyn til Fredericia og muliggør derved det sejrige Udfald fra Fæstningen den 6. Juli 1849.

F. Kj

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 96).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

England.

Fragtskibsprojekt.

Den 10. November 1942 holdt W. S. Burn, M. Sc. i »Institute of Marine Engineers« et Foredrag med Titlen: »Cargo Ships and Propelling Machinery adapted to War Conditions«. Foredraget offentliggjordes i Tidsskriftet »Transactions«, og visse Hovedpunkter skal gengives her.

»Institute of Marine Engineers«s Forord:

Alt imens Kravet om flere Skibe og mere Tonnage bliver stærkere, fremsætter Foredragsholderen Spørgsmaalet, om det ikke vilde være bedre at konstruere saadan Tonnage paa et helt nyt Grundlag, hvor man gaar ud fra de Forhold, der nu engang hersker i Øjeblikkets Krig, og lader bygge »Ikke-Konvojskibe«, der ikke behøver Beskyttelse af Ledsagefartøjer, Korvetter o. l. Foredragsholderen paaviser, dels at Skibbygningskapaciteten indirekte kan forøges ved en Forøgelse af Farten, hvorved man opnaar en større Ladningstransport ved den samme Mængde Staal, og dels at Tabene paa Grund af Handelskrigen maa blive betydelig mindre. Problemet maa derfor løses ad maskinteknisk Vej, idet man maa bestræbe sig paa at fremstille Fremdrivningsmaskineri, der er kraftigere pr. Vægtenhed, og hvis Bygning kræver færre Arbejdstimer. Denne Fremgangsmaade turde være meget enklere end Forsøget paa at formindske Vægten af Skibsskroget.

Et omhyggeligt konstrueret Skib paa 12.000 t Lasteevne maa have 12.500 AHK for at kunne gaa 18 Kn. Foredragsholderen erklærer, at et saadant Maskineri ikke behøver at veje væsentlig mere end det 2200 AHK Maskineri i Skibene af OCEAN-Klassen, ligesom det kun behøver at medføre ca. 25 % mere Brændstof. Ikke mindre end den tredobbelte Ladning skulde et saadant »Ikke-Konvojskib« kunne medføre.

Foredragsholderen har lavet et Udkast til et saadant Skib, et Krigsfragtskib under Hensyntagen til Konvojsystemets Besværligheder, altsaa som enesejlende Skib uden beskyttende Ledsgelse. Foruden høj Fart er et saadant Skib i Besiddelse af ringe Synlighed, Beboelsesrummene ligger alle uden Undtagelse under Hoveddækket, og det er udstyret som Hangarskib. Alle Kommandoelementer, Ildledning o. s. v. er sammenført i en Central, saaledes at Skibets Vaaben kan ledes herfra, d. v. s. fra Brodækket, hvorved man opnaar en koncentreret Defensivkraft. Skibsskroget forsynes med Sidegange til Torpedobeskyttelse. Særlig Afstivning af Skodder skal gøre Eksplosionsvirkning ringere, saaledes at der kan opnaas bedre Flydeevne ved Beskadigelse af enkelte Rum.

Kærneproblemet er dog Fremstillingen af en særlig let Fremdrivningsmaskine. Foredragsholderen tror dog, at dette Problem uden videre kan løses, naar man blot griber det rigtigt an; han foreslaar at benytte en dobbeltvirkende Totakts Olie-motor med Cylindrene i V-Opstilling.

Paa den anden Side mener han, at man ogsaa kunde anvende en hurtiggaaende Motor med mod hinanden gaaende Stempler efter samme Princip, som anvendes i visse Luftfartøjsmotorer, og Kraften skulde saa overføres til Skruesakslen ved Hjælp af en elektrisk Kobling. Begge Motortyper skulde udeksperimenteres i et særlig udvalgt Centralværksted med Assistance af alle prominente Motorfagfolk, der ogsaa senere skulde overvaage Bygningen af saadanne Maskinerier. Dette Forsknings- og Pionerarbejde vilde sikkert ogsaa faa den største Indflydelse paa Motorbygningen efter Krigen.

Uddrag af Foredraget:

Mens paa den ene Side Englands Behov for Lasterum er væsentlig større i Krigs- end i Fredstid, overtræffes paa den anden Side den normale Fare for Skibsfarten ved Vind, Vejr, Havarier o. s. v. langt af den Fare, der truer fra Fjendens Side. Derfor maa man ved alle Projekter tage mest muligt Hensyn til Krigsforholdene. Tilmed angaar denne Fare kun England, thi Tyskland kæmper næsten udelukkende paa de indre Linier, hvor det er henvist til udstrakt Benyttelse af Jernbane- og Lufttransporter. Tyskland er i Stand til at løse Transportproblemet paa de indre Linier, og Tyskland har paa en vis Maade Tiden paa sin Side, idet det ikke er henvist til oversøiske Transporter, mens vi endnu mere end sædvanlig er afhængige af Forbindelserne over Havet. Tyskland vil, efterhaanden som Tiden gaar, stadig forøge sine Anstrengelser for at nedkæmpe vor Skibsfart, og ligeledes vil Tyskland stadig

fremstille bedre og hurtigere Undervandsbaade paa Basis af sin Massefabrikation, ligesom Luftangrebene paa vore Skibe antagelig vil blive heftigere.

Da vort Lands Skibbygningskapacitet langt fra er tilstrækkelig til at erstatte den sænkede og beskadigede Tonnage, maa man altsaa søge at formindske Antallet af Arbejdstimer pr. Ton Lastevne, og man maa ogsaa søge en indirekte Forøgelse ved at gøre de Skibe, der nu skal bygges, mere modstandsdygtige overfor fjendtlige Angreb.

For ikke at fremkalde en Inflation fra nye Værfter, hvis Udnyttelse efter Krigen vil berede de allerstørste Vanskeligheder, maa den for Haanden værende Arbejdskraft, d. v. s. Antallet af Arbejdstimer udnyttes bedre ved Standardisering og fabriksmæssig Arbejdsmetode. Jo mere et saadant Konstruktionsarbejde nærmer sig til Tankskibsbygning, jo mere vil et saadant Skib være usaarligt overfor Torpedo- eller Bombevirkning. En stor Del af Skibet maa derfor bygges som et Tankskib, naturligvis med Hensyntagen til et Fragtskibs Ladningsforhold.

Det projekterede Skib har følgende Hoveddata: Længde o. a. 160 m, Bredde paa Spant: 24,4 m, Højde til Hoveddæk: 10,4 m, Dybg.: 26' (7,9 m). Ikke mindre end 35 m af Skibets Længde er indrettet paa samme Maade som i et Tankskib, og det vil maale ca. 4000 BRT.

Den normale Lugekonstruktion vil ikke kunne anvendes. Den vandtætte Inddeling maa udbygges stærkt; to vandtætte Dæk strækker sig derfor i hele Skibets Længde, ogsaa gennem Olie-tankene. Ved Anvendelse af Skibets smalle Ender til Olie-tanke og Vandballastrum bliver de mere reelle Midtskibsrum ledige til den almindelige Ladning, og fordi der findes Endetanke, vil det være lettere at trimme Skibet.

De midtskibs Ladningsrum er lavet med Henblik paa Krigsforhold og altsaa uden Hensyn til Fredstids Skibsfartskrav. Iøvrigt maa tung Ladning saasom Jernprodukter lades i de underste Rum, mens lettere Last anbringes i de øvre Rum eller paa det øverste Dæks Luger. Et Antal af saadanne Skibe bør ogsaa fra Begyndelsen være indrettet til Troppetransporter. Selv de tungeste Panservogne kan bekvemt staves i Skibet, ligesom det vil være muligt at transportere et stort Antal demonterede Luftfartøjer. For det mellemste og fjerne Østen vilde saadanne Krigsfragtskibe være af uvurderlig Nytte.

Selvom Agterdækket egentlig er beregnet til Landingsplads for det medførte Luftfartøj, kan der dog ogsaa opstilles et Antal

Invasionspramme, der kan skydes i Vandet, naar Skibet er passende trimmet.

Det er udtrykkelig fastslaaet, at det ikke kan betale sig for England at fremstille Skibe, der er mindre end 12.000 t, ligesom Skibe af denne Størrelse maa kunne løbe 18 Kn., naar de skal benyttes til Krigsfragtskibe. For at kunne give Skibene den fornødne passive Beskyttelse maa de ogsaa have en vis Størrelse. Følgende Grundsætning maa gælde: Disse Skibe paa 12.000 t med 18 Kn.s Fart maa have en Nytteeffekt, der er tre Gange saa stor som Ocean-Klassens normale Konvojskibe; derved vil man ogsaa spare Luftværnsskyts med Betjeningsmandskab pr. Ton overført Ladning. Vor nuværende Byggepolitik er forældet, naar man tager de tekniske Resultater, der er opnaaet ved vor Modstanders Undervandsbaadsbygning, i Betragtning. Kun de allerstørste Anstrengelser kan bringe os videre. Den britiske Skibs- og Maskinbygningsindustri maa forstaa at tilegne sig de amerikanske Metoder, der jo ogsaa har betinget Fremskridt i den engelske Automobilindustri. Til Slaget om Atlanten maa det rigtige Krigsfragtskib oplindes og bygges.

Uden at kritisere det nuværende Skibbygningsprogram i England eller i de Forenede Stater, fordrer dog Skibstabene og de stigende Krav til Trafikken over Havet, at dette Program paa en eller anden Maade maa forbedres. To principielle Fejl findes i den nuværende Skibbygning, for det første er vore Skibe overordentlig saarbare over for Torpedøer og Bomber, og for det andet kræver de stadig mere Ledsagelse og binder dermed flere værdifulde Krigsskibe.

Naar der altsaa bygges hurtige Skibe, som i Nødtilfælde kan slippe bort fra Undervandsbaadene, og som desuden har tilstrækkelig Beskyttelse mod Torpedøer og Bomber, som er bevæbnet og som ogsaa kan modstaa svære Luftangreb, saa behøver saadanne Skibe overhovedet ingen Ledsagelse, og de kan i et bestemt Tidsrum gøre flere Rejser end de i Konvoj sejlene langsommere Skibe.

Det er ikke indlysende, hvorfor man ikke i England skulde kunne bygge saadanne hurtige Enesejlere. Selv hvis man antager, at de engelske Værfter under den nuværende Krise i Slaget om Atlanterhavet er overbelastede, saa vil man dog vel enten paa den ene eller den anden Side af Atlanterhavet kunne skaffe Plads til at strække Køl til saadanne Krigsfragtskibe. Den britiske Skibbygning kan sikkert ogsaa undvære nogle Fagfolk, der saa udelukkende skal hellige sig den fabriksmæssige Fremstilling af visse Skibsdele i det indre af Landet, og hertil maa bruges amerikanske Arbejdsmetoder. Naar det er muligt i USA at bygge Kaisers straalende Skibe

med mindre end 5 % Fagfolk ved Hjælp af den bedste tekniske og arbejdsregulerende Organisation, det rigtige Valg af Arbejdsmaskiner o.s.v. o.s.v., maa noget lignende ogsaa være muligt i England, saa at man kan fremstille store Dele af Skibene uden for de egentlige Værfter. Kaiser er ikke Skibbygger af Profession, han er Organisorator og i Stand til at fremskynde Bygningen af Nødhjælpsfragtskibe.

De krumme Skibsdele kan bygges i England med færre Arbejdstimer end i Amerika, dog maa de lige Dele som Dæk, Dørk, Skod o. s. v. fremstilles efter amerikanske Metoder og sættes sammen med automatisk Svejsning.

Skibstypen maa ligne Tankskibene. For ikke saa længe siden slog et Tankskib sig igennem til Malta efter at være torpederet flere Gange; et hvilket som helst andet Fragtskib vilde ikke være kommet saa langt med de samme Beskadigelser.

Da de Forenede Stater forrige Marts Maaned indførte Konvoj-systemet for deres Kysttrafik, blev det uden videre indrømmet, at Antallet af Rejser pr. Skib gik ned til det halve. Ethvert »Ikke-Konvojskib« med tilsvarende Hastighed betyder altsaa den dobbelte Lædningsmængde. Skibe paa 18—19 Kn. vil altsaa kunne medføre ca. den tredobbelte Lædningsmængde og vil oven i Købet i endnu højere Grad være modstandsdygtig over for fjendtlige Angreb.

Kravet om højere Fart er blevet fremsat fra forskellige Sider, men visse højere Marinemyndigheder har udtalt, at der er blevet tabt lige saa mange Skibe paa 15 Kn. og derover, som Skibe, der sejler i den normale 8 Kn.-Konvoj.

Skibet Hoveddata er omtalt. Marchhastigheden maa være mindst 18 Kn. Besætningen underbringes udelukkende under Hoveddækket for og agter. Lugerne ligger tværskibs og bliver betjent af Kraner, der kan lægges ned paa Dækket. Det øverste Dæk bliver herved fuldstændig glat og kan derfor bruges til Luftlandedæk. I begge Sider gaar der langskibs Gange fra den ene Ende af Skibet til den anden til Brug ved Forbindelsen i daarligt Vejr, saa at man kan gaa beskyttet under Hoveddækket. Redningsbaadene er ligeledes anbragt beskyttet i nogle strømlinieformede Huse, imellem hvilke der er bygget en Hangar.

Midtskibs er der seks Underrum og lige saa mange Mellemdæksrum. De tværskibs Skodder er dobbelte, men der er ingen Langskibs Midterskodder, da disse kan bevirke en ubehagelig Slagside i Lækagetilfælde; det maa i denne Forbindelse bemærkes, at det udelukkende var af denne Aarsag, at vore Hangarskibe »Ark Royal« og »Eagle« kæntrerede. Mellemdækket erstatter det langskibs

Skod styrkemæssigt, og det skal optage Eksplosionstrykket, naar Underrummet bliver ramt. Hvis det øverste Dæk og Skibssiderne er lufttætte, kan Underrummet uden videre taale svære Beskædigelser, uden at Skibet synker. Virkningen fra mindre Lækager kan man neutralisere ved at indblæse komprimeret Luft. Af særlig Vigtighed er naturligvis de indbyggede Bulges, der er beregnet til Torpedobeskyttelse.

Yderklædningens Inderside er haard, hvorimod Ydersiden er blødere, saa at den kan give efter; derfor maa Skroget nittes. Jo større Mellemdæksrummene er, jo ringere vil Eksplosionstryk virke paa de livsvigtige Dæk, fordi den Ladning, der ligger paa Mellemdækket vil virke fjedrende. Lagedækslerne maa naturligvis ligge fast og være sikret mod at blive løftet i Vejret, for begge Dæks vedkommende. Staldækkene skal have tilstrækkelig Styrke til at kunne holde Bomber borte fra de vigtigere Rum nede i Skibets Maskinrum m. m.

(Fortsættes).

U. S. A.

Luftvaabnets Indflydelse paa Krigsførelsen.

(Jfr. T. f. S. 1942, Side 543 og 1943 Side 93 og 205).

I »Vi Flygare« Nr. 2, 1943 giver Forfatteren Hans Ostelius yderligere Kommentarer til Alexander Seversky's Bog *Victory Through Air Power*. Herunder lader Hr. Ostelius — for at Modparten ogsaa kan blive hørt — en Amerikaner ved Navn Hoffman Nickerson fremkomme med en Kritik af Seversky's grundlæggende strategiske Idéer. (Uddrag).

Hoffman Nickerson anfører:

»Det farlige ved Bogen er, at Forfatteren (Seversky) koncentrerer sig om det Instrument, d. v. s. Luftfartøjet, hvormed visse Resultater skal opnaas, uden i tilstrækkelig Grad virkeligt at bedømme Resultaterne som saadan.«

.....

»Seversky's grundlæggende Fejltagelse er, at han ser Sejren som Krigens sande og endelige Maal; Sejren er jo imidlertid kun et Middel, et Maal paa Vejen, den Vej, som fører til en bedre Fred. Det synes som om Seversky ikke rigtigt har sat sig ind i det hele, som om han aldrig har stillet sig det samme Spørgsmaal som Foch's: Hvad drejer Sagen sig egentlig om?

En Fred er enten baseret paa et Kompromis med Modstanderen eller Ødelæggelse af dennes militære Magt.

Aarsagen til, at saa faa Forsøg er gjort paa fuldstændig at tilintetgøre en stærk Modstander, er, at et saadant Foretagende møder store Vanskeligheder. En Nation, som trues af store Ulykker, udvikler større Modstandskraft end en Nation, for hvilken et Nederlag kun betyder mindre Vanskeligheder. Endvidere er total militær eller politisk Ødelæggelse i Reglen ikke lønnende.

De økonomiske Følger af saadanne Tilfælde vil falde tilbage paa Erobreren. Ved at ødelægge en god Kunde, kan man selv blive tvunget til en lavere Levestandard.

I Seversky's Bog findes kun eet Krigsmaal: En Fred baseret paa Ødelæggelse ved Indsats af Luftvaabnet.

Forfatteren erkender dog to forskellige Fremgangsmaader, enten Ødelæggelse af den fjendtlige Nations politiske Selvstændighed, hvorved større materiel Ødelæggelse ikke bør foretages, eller ved total Ødelæggelse af Fjendens industrielle Kraft.

Denne Strategi er udelukkende baseret paa Luftmagt, altsaa uden Hjælp af Flaade eller Hær, skønt Ødelæggelse fra Luften er langt dyrere end Ødelæggelse fra Hær- eller Flaadestyrker. Ved et velordnet passivt Luftværn og ved Anvendelse af underjordiske Hangarer (til Bombe- og Jagerluftfartøjer) kan en Modstander ved Modangreb (og Jagerforsvar) gøre Krigen meget langvarig.«

.....

»Den gennem Tiderne fastlagte Strategi gaar ud paa at ødelægge Fjendens Krigsmagt, en Omstændighed som Seversky synes at se bort fra. For at lamme Fjendens Hære er det i mange Tilfælde kun nødvendigt at tilføje disse eet afgørende Nederlag. Saa fremt dette ikke er tilstrækkeligt, besættes Hovedstaden, Regeringen lammes og saa meget af det fjendtlige Landomraade, som egne Troppers Antal tillader, besættes.«

.....

»Under den nuværende Krig har det med Overfladestyrker samvirkende Luftvaaben foranlediget vældige Resultater. Luftstridskræfternes revolutionerende strategiske Betydning har hovedsagelig vist sig ved at forøge det Omraade over Havet, hvor landbaserede Vaaben dominerer Flaadestyrker. Til Lands kan Luftstyrker nærmest betragtes som Artilleri med lang større Rækkevidde en Kanoner paa Jorden.

Ligesom det (under tidligere Krige) var det angribende Artilleri's vigtigste Rolle at bringe Modstanderens Kanoner til Tavs-
hed, saaledes var det det tyske Luftvaabens primære Opgave at

slaa det Luftvaaben, som understøttede Modstanderens Hære. Tyskerne anvendte saaledes det strategiske Grundprincip: først slaa Modstanderens Hære og saa besætte Landet. Dette betød imidlertid ikke, at Hærstyrkerne ved Grænsen ventede paa, at Luftstyrkerne ved Bombeangreb tvang Modstanderen til Underkastelse. Tværtimod, Luftvaabnets Opgave var at lette Hærens Fremrykning, en Fremrykning, som blev foretaget med størst mulig Hastighed, saaledes at Hæren drog umiddelbar Fordel af Luftvaabnets Indsats ved at fuldføre Angrebet paa Jorden ligesom ved Anvendelse af Artilleri før Infanteriets Angreb.

Det Princip, at et Vaaben med lang Rækkevidde skal lette Fremrykningen for de Mænd, som skal indtage og holde Stillingerne, er lige saa gammelt som Krigen selv.

Nu kommer Seversky og paastaar, at dette Princip ikke mere er holdbart. Og det gør han nu, da det modsatte tydeligere end nogensinde er blevet bevist. Trods de tyske Erobringer, som i de fleste Tilfælde er foregaaet med stor Hastighed og med smaa Tab, paastaar Seversky, at Krig i Fremtiden vil kunne afgøres langt billigere ved Angreb fra Luften. Han holder paa, at Udviklingen af et eneste Vaaben, Luftvaabnet, vil være mere effektivt, end en Kombination af alle andre Vaaben. Umiddelbart efter de tyske Hæres store Fremgang udslynger Seversky »Douhets Læresætning«: »Vor Opgave er at holde Fjendens Hære tilbage med saa smaa Afdelinger som muligt og at koncentrere vor største Kraft paa en Indsats fra Luften under en afgørende, total Luftoffensiv.« Mærkeligere Ræsonnement har vi aldrig hørt.«

.....
H. H.

Luftfartøjsarmering.

Af Kaptajnløjtnant H. Westenholz.

Omkring 1937 stod de Mænd og de militære Myndigheder, som i de respektive Lande havde Ansvaret for Luftfartøjstypernes Udvikling og Egenskaber, herunder deres Armering, overfor den Kendsgerning, at *Luftfartøjsarmeringen var ganske utilstrækkelig*, samtidig med at Faren for en ny Verdenskrig var overhængende.

Denne Kendsgerning fremgik af de taktiske Erfaringer, der var gjort ved forskellige Krigshandlinger i Midten af Trediverne, specielt i Spanien.

Iøvrigt maatte Forholdet være klart for enhver, som konsekvent vurderede Luftvaabnets Maal og Midler: I *Luftjageren*, hvor Armeringen er det essentielle, det som giver Typen dens Eksistensberettigelse, ofrede man kun ca. 5 % af Luftfartøjets Fuldvægt paa Vaaben og Ammunition; den Ildkraft, man opnaaede, var alt for ringe. I de store *Bombemaskiner* og *Rekognosceringsmaskiner*, som ikke kunde gennemføre deres Opgaver uden effektiv defensiv Armering, anbragte man et utilstrækkeligt Antal MG i en Affutering, som ikke svarede til Kravene. Og de øvrige Typer var endnu ringere armeret.

Hvad var Aarsagen til denne utilfredsstillende Situation?

Aarsagen var, at Luftfartøjernes militære Udvikling faktisk var gaaet i staa Aar 1918. I de 4 Krigsaar havde Luftvaabnet gennemgaaet en voldsom Udvikling. *Luftfartøjstyperne* fandt deres Tredeling: Bombere — Rekognosceringsmaskiner — Jagere, som siden i Prin-

cippet er opretholdt. *Luftfartøjernes Armering* udvikledes samtidig. Fra de første famlende Forsøg med Pistoler og Geværer naaede man i 1917—18 frem til fast *opspændte, synkroniserede Førergeværer* og *drejelige Observatørgeværer*, idet man samtidig arbejdede med større Kalibre — saavel 20 som 37 mm Kanoner. Men ved Fredsslutningen tabte man Interessen for Vaabnene.

Luftfartøjernes tekniske Udvikling fortsattes med Stormskridt, men det var indenfor Civilflyvningen. Trafikflyvningens Krav om større Hastighed og Laste- evne førte hurtigt til en gennemgribende Ændring i Luftfartøjskonstruktionen, der medførte en tredobling af Typernes Præstationsevne. Disse flyvemæssige Frem- skridt overførtes efterhaanden til de militære Typer. Men Vaabnene og deres Effektivitet var der ingen, der spurgte efter, skønt de ændrede Betingelser gjorde det aldeles paakrævet.

Baade med Hensyn til *Vaabentype, Kaliber* og *ballistiske Egenskaber* blev man stort set staaende paa Standpunktet fra 1918.

Til Belysning af dette Forhold anføres neden- staaende Skema, som giver et Indtryk af de vigtigste Luftfartøjstyper samt Karakteren af deres Armering for Aarene 1918 og 1936.

Luftfartøjstyper.

Type	Aar	Armering		Hastighed km/T	Fuldvægt	Flyve- strk.
		fast	drejelig			
Jager	1918	2 MG	—	180	800	400
	1936	2 MG	—	400	2.000	600
Rekn.- mask.	1918	1 MG	1 MG	160	1.500	700
	1936		3 MG	300		2.000
Bombe- mask.	1918	—	3 MG	140	10.000	700
			2 MG	300		2.000
			1 MG			

Udviklingen havde medført et Misforhold mellem Luftfartøjets *Flyveevne*, som var god, og *Armeringens Effektivitet*, som var ringe. Det betød en Nedsættelse af det enkelte Luftfartøjs og der igennem hele Luftvaabnets taktiske Værdi.

Det var først umiddelbart før Krigen, man begyndte at gøre sig dette klart. Man havde været saa glad for Jagernes *Hastighed* og *Stigeevne* og Bombe-maskinernes *Bæreevne*, at man helt havde glemte at spørge efter deres *Kampeevne*.

Krigen stod for Døren — der var i første Omgang ikke Mulighed for at udeksperimentere nye Vaaben; man gik derfor den Vej at forøge Vaabnenes Antal væsentligt. Samtidig arbejdede man videre for at finde mere hensigtsmæssige Vaabentyper og mere effektive Former for Indbygning.

I det følgende opridses Hovedretningslinierne for Luftfartøjsarmeringens seneste Udvikling samt Standpunktet i Dag.

Indledningsvis fremsættes i et Afsnit for sig en ganske elementær Redegørelse for Luftfartøjsvaabnenes tekniske og taktiske Forudsætninger. Dette Afsnit kan springes over af alle, der har beskæftiget sig med Problemet Luftfartøjsarmering.

Elementære Betragtninger.

Luftvaabnets Hovedopgave er:

I. Angreb mod Overflademaal.

Vigtigste Virkemiddel:

Bomber, Torpedoer.

II. Rekognoscering.

Transport.

Til aktiv Støtte
for egne Styrker
og Operationer.

- | | | |
|---|---|---|
| III. Nedkæmpelse af fjendtlig Luft-
virksomhed.
Vigtigste Virkemiddel:
Luftjagere. | } | Til Imødegaaelse
af fjendtlige An-
greb og Rekog-
noscering. |
|---|---|---|

De militære Luftfartøjstyper skal have de Egenskaber, der gør dem bedst egnede til Løsning af disse Opgaver.

Luftfartøjsarmeringen danner et afgørende Led i disse Egenskaber.

Af foranstaaende Opstilling fremgaar Armeringens to Hovedkategorier:

Luftjagerarmering — til Angreb mod andre Luftfartøjer,

Defensiv Armering — til Forsvar mod Luftjagere.

Vaabnenes Anvendelse til andre Formaal er af sekundær Betydning.

(Udenfor denne Opstilling falder Luftfartøjer, hvis *Hovedopgave* er Angreb mod *Overflademaal med Maskinskyts* af størst mulig Kaliber. Typens Anvendelse er endnu kun forholdsvis ringe.)

Tekniske Krav til Luftfartøjsvaaben.

Af Hensyn til Maalets Bevægelsehastighed og egen Bevægelsehastighed maa følgende Krav primært opstilles:

- Stor Skudhastighed,
- Speciel Affutering,
- Specielle Sigtemidler.

Samtidig stiller Luftfartøjskonstruktionen Krav om:

- Ringes Vægt,
- Smaa Dimensioner,
- Ringes Paavirkning paa Underlaget.

Herefter kan opstilles følgende Hovedbetingelser for *Vaabentype, Installation* og *Sigtmidler*:

1. *Vaabentype.*

Der kan kun anvendes helautomatiske, hurtigskydende Vaaben. (De af Infanteriet udviklede MG- og MK-Typer danner et naturligt Grundlag.)

Konstruktionen skal være enkel, let, robust og driftssikker.

Rekylmekanisme og *Gastryklader* er lige anvendelige. Rekylmekanismen har sin Styrke i Driftssikkerhed og Holdbarhed; Gastrykssystemet er i Reglen ca. 20 % lettere.

Vandkøling er udelukket.

Baandfødning er ønskelig.

Fødning fra begge Sider er ønskelig.

Vaabnets Kaliber, Ammunitionstype og ballistiske Egenskaber, samt Antal Vaaben pr. Maskine, maa fastsættes under Hensyn dels til *Taktikkens Krav om Virkning*, dels til *Teknikkens Krav om lav Planbelastning* og *rene, aerodynamiske Linier*.

2. *Installation.*

a) *Fast indbyggede Vaaben:*

Vaaben, der skal betjenes af Føreren, maa indbygges fast i Maskinen og kan kun skyde lige fremefter. *Sigtning* maa derfor foretages ved Manøvrering med hele Luftfartøjet.

Selve Opspændingskonstruktionen er meget enkel. Vanskelighederne ligger i at faa indbygget Vaaben med Betjeningsorganer samt Ammunition med Tilførsel og Afledning for Hylstre og Patronled, uden at bryde Luftfartøjets *indre* Konstruktion og *ydre* *rene* Linier.

Indbygningen kan enten foretages i *Kroppen* (Førergevær) eller i *Planerne* (Vingegevær). MK kan ogsaa indbygges i Motoren (Motorkanon). (Se Fig. 1 og Fig. 5, Pag. 278—79.)

Dersom direkte Betjening ønskes, maa Indbygning foretages i Kroppen. I enkeltsædede, een-motorede Maskiner (de fleste Jagere) vil Skydningen oftest finde Sted gennem Propellernes Rotationsareal: for at undgaa at Propellerbladene rammes, fordres et særligt Organ: *Synkronisatoren*, der lader Motoren udføre Paa-virkninger paa Vaabnets Aftrækker i Takt med Propellernes Omdrejning.

(Vaabnets Aftrækkermekanisme maa være særlig beregnet herpaa; Skydningen bliver faktisk en Række Enkeltskud med en Kadance, der afhænger af Motorens Omdrejningstal i Forbindelse med Geværets Skudhastighed.)

Til *Vingevaabnet* kræves Fjernbetjening til Lade-greb og Aftræk. Opladning og Afhjælpning af Stop er udelukket under Flyvning.

Da Vaabnenes indbyrdes Afstand løber op til over 10 Meter, opspændes de ikke med Kærnelinien parallel med Luftfartøjets Længdeakse, men let konvergerende; Koncentrationspunkt lægges fra 100 til 500 m foran Luftfartøjet.

b) *Bevægelige Vaaben:*

Til Skydning bagud, opad, nedad og til Siderne installeres drejelige Vaaben (Observatørgeværer). Der kræves mange Standpladser for at faa alle Sektorer dækket, (Se Fig. 2.)

Installationen maa tage Hensyn til Vindpresset paa Skytte og Vaaben. I »Geværringen« til den aabne Standplads bevæger Skytten Vaabnet direkte, hjulpet

af Ophængningens Kompensationsfjedre til Drejning og Elevering.

Overskrider Flyvefarten 300 km/T er lukkede Standpladser og mekanisk Drejning af Vaabnet paa krævet. De seneste Konstruktioner er hyppigt »Drejetaarne« med 2 eller 4 MG pr. Taarn. Taarnet bevæges hydraulisk eller elektrisk. (Se Fig. 6 og 8.)

3. Sigtemidler.

Der kræves Sigtemidler, hvormed der kan tages Korrektion for:

Maalets Kurs og Fart,

Egen Kurs og Fart i Forhold til Skudretningen.

Korrektionen er betydelig, idet Maalets Fart kan andrage op til 30 % af Projektilets Gennemsnitsfart.

Fast indbyggede Vaaben, hvis Skudretning er samfaldende med egen Flyveretning, kræver Korrektion for:

Maalets Kurs og Fart,

Egen Fart, som skal adderes til Projektilets Begyndelseshastighed.

Sigtingen maa udføres ved Manøvrering med hele Luftfartøjet. Sigtemidlerne anbringes fast paa Fuselagen foran Flyveren.

(Analogien med Sigteforholdene ved *Skydning med Stævntorpedo* er indlysende.)

Sigtemidlerne konstrueres altid efter Ringsigteprincippet; det gælder saavel det enkle Sigte med Sigtering og Sigtekorn som *Kikkertsigtet* og *Refleksviseret*. Dette sidste er nu praktisk talt det eneste anvendte. (Se Fig. 10 og 11.)

Bevægelige Vaaben kræver Korrektion for:

Maalets Kurs og Fart,

Egen Kurs og Fart.

Sigtemidlerne anbringes direkte paa Vaabnet eller automatisk styret af dette.

(Analogt med Forholdene ved Torpedo-Skydning med drejelig Dæksapparat.)

Sigtemidlerne bestaar i deres enkle Udførelse af *Vingekornet til Korrektion for egen Fart* og *Sigteringen til Korrektion for Maalets Fart*.

Ogsaa til bevægelige Vaaben foretrækkes nu *Refleks-Viseret*.

Udviklingen efter 1940.

Vaabnenes Udvikling maa betragtes i Forbindelse med Luftfartøjstyperne og deres Taktik.

Det er naturligt at koncentrere sin Opmærksomhed om de Typer, som repræsenterer Maximum af Armering, altsaa:

Offensiv Armering: Luftjagerne,
 Defensiv » : Bombemaskinerne.

Endvidere kan Undersøgelsen indskrænkes til en Betragtning af Udviklingen i *England*, *U. S. A.* og *Tyskland*. Konstruktionerne fra disse Lande repræsenterer det ypperste paa alle Omraader.

Jageren.

Krigserfaringerne har, mod mange Eksperters Forventninger, fastslaaet Jagerens afgørende Betydning.

I Forsvaret er den lette Jager fuldstændig uundværlig ved Dag som ved Nat. Luftværnsskytset, til hvis Effektivitet man havde knyttet store Forventninger, er stadig langt bag Jagerne i Virkning, specielt imod Natangreb. Jagerne skyder gennemgaaende 10 Angribere ned hver Gang Luftsytset faar Ram paa 1.

I Angrebet deltager den tunge Jager som Eskortefartøj. Endvidere har den afløst den lette Bomber ved Angreb mod stærkt forsvarede Omraader, hvor der kræves overlegne Kampegenskaber.

Disse Regler gælder med samme Ret for England og for Tyskland. Jagertyperne har udviklet sig nogenlunde ens i de to Lande, og følgende Data er i Dag typiske:

	Let Jager	Tung Jager
Besætning.....	1	2—3
Antal Motorer.....	1	2
H. K.....	1600—2400	2000—4000
Max. Hastighed.....	625	600
Fuldvægt.....	3—5 ts	10 ts
Flyvestrækning.....	800 km	1200—1500km

Armeringen til disse Typer er i Dag næsten ens for de to Landes Vedkommende. Den er blevet det paa Basis af Krigserfaringerne. *England* begyndte med at holde fast ved Geværkalibret; 8 Vingegeværer var Normen for Jagerbevæbning. — *Tyskland* var tidlig gaaet ind for 20 mm M.K. og deres lette Jagere optraadte med 1 à 2 Stk. 20 mm M.K. og 2 Stk. MG.

Ingen af disse Løsninger tilfredsstillede Fordringerne. Det skortede paa Ildkraft og Gennemslagsevne. Bombemaskinernes Konstruktion var meget robust og *Pansring* af Besætningernes Pladser og andre vitale Dele begyndte at vise sig (se Fig. 3 og 4). Geværprojektilet slog derfor ikke til. Erfaringerne viste, at Maskinerne slap hjem med op til 800 Træffere fra M.G.

Videre var Flyvehastigheden saa stor, at Skydning inden for de 200 m's Afstand, som var Normen for effektiv M.G. Skydning, gav en altfor kort Skudchance.

Man drog Konsekvenserne af disse Erfaringer: Englænderne indsaa, at et svært Kaliber er uundværligt og Tyskerne forstod Nødvendigheden af forøget Ildkoncentration.

Normen er idag i begge Lande:

2—4 Stk. M.K.

4—6 » M.G.

Det vil sige at *Ildkoncentrationen pr. Sek.* bliver:

20—40 Sprænggranater,
c. 100 Geværprojektiler.

Sprænggranaternes ballistiske Egenskaber gør det muligt at paabegynde effektiv Beskydning af fjendtlig Luftfartøj paa 1000 m's Afstand.

Til afgørende Virkning kræves 3—5 Træffere med 20 mm.

M.G.-Beskydningen kræver Skudafstand under 200 m. Hvert enkelt Projektil har ringe Virkning, men en Byge paa 200 vil være effektiv overfor de fleste Luftfartøjstyper.

Det er en Selvfølge, at Jagerarmeringen i vid Udstrækning kan anvendes mod *Overflademaal*. Paa *Landjorden* angribes alle Former for Troppesamlinger, ja endog enkelt Mand, samt upansrede Stillinger; særlig Betydning har Angrebene mod Tanks og Kampvogne. *Paa Søen* angribes alle lette Fartøjer; man har Eksempler paa, at U-Baade er sænkt ved 20 mm Ild.

Overalt er det den lynsnare Indsats og den voldsomme Ildkoncentration, der gør Udslaget.

Sluttelig skal nævnes, at de fleste Jagertyper subsidiært kan optræde som Bombere med en Bombelast paa ca. 500 kg.

Bombemaskinen.

er Luftvaabnets afgørende Aktiv. Mange havde ventet, at Luftbomberne vilde blive den alt dominerende og krigsafgørende Faktor i denne Krig.

Denne Antagelse er foreløbig ikke blevet bekræftet. Det maa i denne Forbindelse fastslaaes, at ingen af de krigsførende Lande havde et Luftvaaben, som var udviklet efter den totalitære Luftkrigs Krav. Det Luftvaaben, som i Dag kommer disse Krav nærmest, er Royal Air Force.

M. H. t. *Armeringen* af Bombemaskinerne har Krigserfaringerne medført meget skærpede Krav til Afværgeildens Effektivitet. Disse Krav er, som det fremgaar af nedenstaaende, blevet honoreret.

Bombemaskinernes Anvendelse har været forskelligartet i England og Tyskland.

Tyskland havde koncentreret sig om mellemtunge, 2-motorede Bombere samt om »Stukas«, Styrtdykkerne. Disse Typers Indsats fandt Sted i nær Tilknytning til Hærens Operationer. Nogen Udvikling eller Anvendelse af Bombemaskinerne i Retning af DOUHET's Lære gik man ikke ind for, skønt Formatet af det tyske Luftvaaben og dets aabenbare Overlegenhed ved Krigens Udbrud lod dette forekomme sandsynligt.

I disse Bombetyper gjorde man oprindelig kun lidt ud af Armeringen. 3 Stk. bevægelige M.G. var Normen. De var derfor særdeles saarbare overfor Jagerangreb. Dagangreb mod Omraader, der var godt Jager-beskyttet, var ensbetydende med voldsomme Tab; »Slaget om England« i Aug.-Sept. 1940 viste, at saadanne Angreb var nærmest uigennemførlige.

I Dag er de mellemtunge tyske Bombere alle forsynet med

5 à 6 Stk. M.G. og

1 » M.K.

Enkeltvis er de Jageren underlegen, men i Formation er de vel beskyttet.

Typerne er anvendelige til mange Formaal, men har stadig deres egentlige Felt ved Operationer i Tilknnytning til Hærens.

England har under sine Bombeangreb mod Tyskland og Italien prøvet mange Luftfartøjs-Typer og mange Angrebsformer. Man er standset ved *Natangrebet*, udført med tunge 4-motorede Maskiner. *Dagangrebet* udføres ikke i stor Stil — alter en Anerkendelse af Jagerens Effektivitet —; men som overraskende Raids med meget hurtige Maskiner (jævnfør Mosquito-Angrebet paa København den 27. Januar) eller indenfor saa kort en Afstand fra eget Omraade, at Jagereskorte kan medgives.

I den sidste Tid anvendes ogsaa Dagangreb fra meget stor Højde (over 6000 m).

Den 4-motorede Bomber er først og fremmest udviklet i Amerika, hvis Erfaringer fra Trafikmaskinerne gav dem et Forspring paa dette Omraade. Det er iøvrigt det eneste Omraade, hvor Englænderne har indrømmet, at der var noget nyt at lære af U. S. A.'s militære Luftfartøjs-Typer.

De første Typer var forsynet med 5 Stk. M.G. Nu forlanges der 10—14 Stk. tunge M.G. i Drejelaarne. Indbygningen er gjort effektiv og Maskinerne er farlige Modstandere for Jagerne, særlig naar de kan optræde i Formation. Saaledes kunde de første større Angreb med 4-motorede Bombere (Boeing »Fortress«) mod Tyskland og de besatte Omraader gennemføres med et Nedskydningstal for tyske Jager, der var det 5-dob-

belte af egne Tab. Efter dette har den tyske Jager-taktik ændret sig, og Forholdet er nu et andet.

Under Kampene i Afrika har Englænderne udviklet Kampmaskiner til direkte Indgriben i Kampen, svarende til de tyske »Stukas«. Englænderne har hele Tiden hævdet, at det lave, flade Bombekast var langt bedre end Stukas's stejle Dyk og har opnaaet udmærkede Resultater. Imidlertid kræver Offentligheden i England, at R.A.F. skal gaa mere ind for Styrtingangreb, og dette er man i Færd med; samtidig gaar Tyskerne med deres sidste Typer bort fra det meget stejle Dyk og anvender Vinkler paa under 45°.

Paa dette Omraade synes de to Lande altsaa at naa hen til samme Løsning.

Disse Typer frembyder i armeringsmæssig Henseende intet af Interesse. Skal de sættes ind mod Omraader med god Jagerbeskyttelse er Eskortering nødvendig.

Af Skema I, Pag. 274—75, fremgaar Armeringen for de vigtigste Luftfartøjs-Typer i Dag.

Pansring.

Panserbeskyttelse er nu almindelig for alle Jagere og Bombemaskiner. Paa dette ene Punkt har Russerne været Foregangsmænd.

Princippet for Pansringen fremgaar af Fig. 3 og 4. Man ser, at det i første Række er mod Angreb agterfra, der pansres; dette skyldes de kolossale Flyvefarter, som har gjort Luftkamp paa *modgaaende* Kurser til en Sjældenhed. Angreb sættes altid ind paa *medgaaende* Kurs.

Jagerne maa naturligvis have Frontpansring mod de angrebne Maskiners Afværge-Ild.

Der anvendes 6—12 mm Specialplade. Den yder Beskyttelse mod alle Geværprojektiler, men ikke mod 12.7 mm Panserprojektiler eller sværere Kalibre.

Vægten af Panserbeskyttelsen andrager for en Jager 50—75 kg, for en 2-motoret Kampmaskine ca. 2—300 kg.

Vaabenteknisk

har Udviklingen fulgt følgende Hovedlinie:

Vaabentyper. Man anvender stadig de kendte Mechanisme-Systemer. Pressemeddelelser om epokegørende Nyheder savner reelt Grundlag. (Det saakaldte »elektriske Vaaben« med Skudkadence over 3000 Sk./Min. er et M.G. med Tvilling-Pibe; Skudhastighed pr. Pibe ca. 1100 Sk./Min.)

Skudhastigheden og v_0 er sat i Vejret paa Bekostning af Vaabnets Levealder.

Kaliber. Kravet om Sprængvirkning og Gennemslagskraft samt om effektiv Skydning paa op til 1000 m Skudafstand har gjort det *lette M.G.* (6—8 mm) til et Vaaben af sekundær Værdi i moderne Kampluftfartøjer. Dets praktiske Skudafstand overskrider ikke 200 m og det er virkningsløst overfor pansret Maal.

Dets Rolle er dog ikke udspillet. Til Supplering af de større Vaaben er de lette hurtige M.G. fortsat uundværlige til Luftkampe paa klods Hold.

Det tunge M.G. (ca. 12 mm) anvendes mange Steder p. G. af sine gode ballistiske Egenskaber. Selv om det ikke anvender Sprængladning er Anslagsvirkningen væsentlig bedre end for det lette M.G.

M.K. 20 mm Kaliberet er nu indført overalt. Vaabnet er saa stort, at *Sprængladningen* er effektiv, samtidig med at Vaabnets Vægt er rimelig. I de sidste 2 Aar har man arbejdet med 15 og 13 mm M.K. med sprængladt Projektil.

Til *Angreb mod Overflademaal* særligt *Panservogne* er 37 mm og 40 mm M.K. ved at vinde Indpas. 75 mm

anvendes forsøgsvis. En fuldt tilfredsstillende teknisk Løsning er ikke fundet.

Ammunition.

Ammunitionstyperne er uændrede:

Til M.G. Let og tungt: Blanding af Spidsskarp, Panserprojektil, Brandprojektil og Tracer.

Til M.K. Sprænggranat, Pansergranat, Brandgranat, alle med Tracer.

Sprængladning og *Brandrørskonstruktion* byder ikke paa noget nyt.

Iøvrigt henvises til Oversigten i Skema II, Pag. 276, der giver de vigtigste *Data for de i Dag mest anvendte Luftfartøjsvaaben*. Se samtidig Fig. 18 og 19.

Installation.

Fast indbyggede Vaaben. I 1-motorede Jagere anvender man stadig saavel Indbygning i Vinge som Indbygning i Fuselagen med synkroniseret Aftræk; endvidere anvendes Motorkanon.

I 2-motorede Typer, hvor Luftfartøjets Næse er fri, koncentrerer Vaabnene her.

Fjernbetjeningen er videreudviklet; særlig Trykluft og Elektricitet anvendes. Til Betjeningen har Flyveren »Fordelingstavle«, hvor han kobler de Vaaben ind, han vil bruge, samt Trykknapper for Ladegreb, Sikring, Afsikring og Affyring. Der findes Visere til Angivelse af resterende Antal Patroner ved de respektive Vaaben.

Bevægelige Vaaben. De aabne Standpladser med Vaabnene anbragt i Geværning, Privotlavet eller Geværbojle, er uanvendelige, naar Flyvefarten overskrider 300 km/Tm.

Saavel Skytte som Vaaben placeres paa overdæk-

kede Standpladser. Til dette Brug er fremkommet talrige Konstruktioner. *Englænderne* anvender især *Drejetaarne* til 2 eller 4 M.G. I deres større Maskiner anbringes de saavel i Næsen som helt ude i Halen (Fig. 6). *Tyskerne* indbygger oftest *Kuppellavetter* til enkelt M.G. (Fig. 9). Kuplen bestaar af Plexiglas og Vaabnet ophænges kardansk i et kugleformet vindtæt Leje. Kuppellavetterne findes saavel til Haandkraft som elektrisk bevæget. — Yderligere henvises til Fig. 6, 7 og 8 af Installeringen i *Boeing B. 17* (den flyvende Fæstning).

Sigtmidler. De primitive Sigtmidler: Ring- og Vingekorn, er i Dag kun Reservesigte.

Sigtet har to store Ulemper:

1) Øjet skal akkomodere paa Korn, Ring og Maal samtidigt,

2) Hovedet skal holdes pinligt nøjagtigt paa samme Sted.

Man anvender nu overalt *Refleksviseret*. (Fig. 10 og 11.) I dette fremtræder det samlede Sigtebillede ved et Projektionssystem i samme Sigteplan og ses skarpt uden Akkomodation. Smaa Bevægelser af Øjet generer ikke Sigtet. Begge Øjne holdes aabne.

I Refleksviser til bevægelige Vaaben korrigeres for Egenfart ved en synkroniseret Anordning.

Til Vurdering af de forskellige Vaabentypers Værdi, med speciel Henblik paa Kaliberet, kan opstilles en Oversigt som den i Skema III viste (Pag. 277).

Det fremgaar heraf, at Kalibrene fra 13—23 mm med sprængladt Projektil har den højeste Effektivitet ved Skydning mod Luftfartøjstyperne af i Dag.

Det vil utvivlsomt blive disse Vaaben, med for-

øget Kadence og nedsat Vægt, der vil dominere kommende Jager- og Bombemaskiners Armering.

Til Angreb mod Overflademaal vil 37 mm og endnu større Kalibre vinde Indpas.

Luftfartøjsarmeringens Udvikling under Krigen har ført Vaabnene frem til et Standpunkt, som idag tilfredsstillende alle rimelige tekniske og taktiske Krav. Den indgaar nu som et effektivt Led i den Række Faktorer, som betinger Luftvaabnets stedse voksende Slagkraft og stedse voksende Betydning for den endelige Krigsafgørelse.

Jagere og Bombemaskiner

Type	Land	Fabrik	Type- Betegnelse	Arr	
				Fast indbygget	
				helautomatisk	synkronis
Jager	England	Vickers	Spitfire IX	4×7.69 mm } 2×20 - } i Vinge	—
	do.	Hawker	Typhoon	4×7.69 mm } 4×20 - } i Vinge	—
	Tyskland	Focke Wulf	FW 190	2×20 mm i Vinge	2×7.9 i Krop 2×20 i Vinge
	do.	Messer- schmidt	Me 109 G.	2×15 mm } 2×20 - } i Vinge	2×7.9 i Krop
Tung Jager	England	Bristol	Beaufighter	4×20 mm } 2×7.69 - } i Krop 4×7.69 - i Vinge	—
	Tyskland	Messer- schmidt	Me 210	2×13 mm } 2×20 - } i Krop	—
2-mot. Bom- ber	England	Vickers	Wellington	—	—
	do.	Bristol	Blenheim Mk IV	5×7.69 mm i Krop	—
	Tyskland	Heinkel	He 111-K	1×20 mm	—
	do.	Dornier	Do. 217	1×15 mm	—
	do.	Junkers	Ju. 88	1×20 mm i Krop	—
	U.S.A.	Martin	B. 263 »Marander«	—	—
4-mot. Bom- ber	England	Avro	Lancaster	—	—
	Tyskland	Junkers	Ju 90	—	—
	U.S.A.	Consoli- dated	3.24	—	—
	do.	Boeing	3.17 E Fortress.	—	—

ering og Hoveddata. 1943.

SKEMA I.

	Max. Hastighed km/T	Motor HK.	Fuld- vægt kg	Be- sæt- ning	Flyve- strækning km
Bevægelig					
helautomatisk					
—	625	1×1600	4000	1	800
—	640	1×2400	4800	1	800
—	625	1×1600	3800	1	800
—	600	1×1525	4000	1	700
—	575	2×1600	10000	2	1200
nm { 1 paa hver Side bag Plan	600	2×1525	9500	2	1250
7.69 i Dobbelttaarne	500	2×2000	10500	5	3000
2×7.69	450	2×925	8000	3	1800
6×7.92	425	2×1450	11600	4	2500
5×7.92	500	2×1450	14800	4	1600
6×7.92	500	2×1450	13500	3	1800
6×12.7	500	2×1350	8200	3	2000
×7.65 i 3 Taarne ×7.65 i 1 Taarn	475	4×1600	32000	7	5000
1×20 3×13	500	4×1600	28000	8	3000
10×12.7	450	4×1200	26000	8	4000
12×12.7 1×7.62	475	4×1600	32000	9	4000

Land	Kaliber m.m.	Fabrikat	Systemets Arbejdsprincip	Baand	Magasin	Skud pr. Minut	Samlet Vægt kg	Vægt (g)		Vo m/Sek.	Fast	Rev.	Motor
								Pro- jektile	Spræng- ladning				
England	7.69	Vickers	Rekylmekanisme. Bevægelig Pipe	×		1200	12	9.5	Nej	755	×		
	7.69	Vickers Berthier	Gastryklader		×	1200	9	9.5	Nej	—		×	
	20.0	Oerlikon	Rekylmekanisme. Fast Pipe. »Masse«luk- ning		×	600	40	125	7	600	×	×	
	20.0	Hispano Oerlikon	do.		×	600	48	do.	7	700			×
Tyskland	7.92	Rheinmetal Borsig	Rekylmekanisme. Bev. Pipe. Cylinderlaas	×	×	1150	10	12.5	Nej	755	×	×	
	13.0	do.	do.	×		900	18	35	1.2	750	×	×	
	15.0	Mauser	Rekylmekanisme	×		900	25	50	4	—	×	×	
	20.0	do.	do.	×		800	43	115	6.5	—	×	×	
	20.0	Oerlikon	Rekylmekanisme. Fast Pipe. »Masse«luk- ning		×	600	30-60	125	7	700	×	×	
U.S.A.	7.62	Colt- Browning	Rekylmekanisme.	×		1100	9	10	Nej	—	×	×	
	12.7	do.	do.	×		800	18	35	Nej	—	×	×	
	37.0	Armament Corporation	do.		×	150	150	650	50	—	×		
	7-8	Madsen	Rekylmekanisme med bevægelig Pipe og langt Tilbageløb. Blokbundstykke med fast Lukning.	}	}	×	1200	9	9-12.8	Nej	700-750	×	×
	11.35	do.				×	1050	11	20	Nej	800	×	×
	20.0	do.				×	500	53	120	8	850	×	×
	23.0	do.				×	500	53	160	17	700	×	

Skema til Sammenligning af Vaabentypernes Effektivitet.

SKEMA III.

1	2	3	4	5	6	7		8	9	10	11
Kaliber	Projekttilvægt	Sprængladning	Antal Træffere til Opnåelse af samme Virkning mod Luftfartøj	Antal Vaaben, der kan installeres i en Jager	Samlet Vægt: Vaaben og Ammunition	Antal Skud pr. Minut		Antal Skud pr. 4 Sek.	Sandsynligt Antal Træffere (10%)	Effektivitet (Kolonne 10) (Kolonne 4)	
						pr. Vaaben	Ialt				
mm	g	g									
37	650	50	1	1	400	150	150	10	1	100	
25	240	25	2	1	250	300	300	20	2	100	
23	160	17	3	2	350	450	900	60	6	200	
20	120	8	6	2	300	600	1200	80	8	133	
15	50	2.5	20	4	325	900	3600	240	24	120	
13	35	1.2	30	6	350	900	5400	360	36	120	
12.7	35	—	60	6	300	900	5400	360	36	60	
11.35	20	—	90	8	250	1050	8400	560	56	62	
7-8	10-12	—	150	10	400	1200	12000	800	80	55	

Indbygning af M.G. og M.K.

Fig 1 Enkelt-sædet Jager: Faste Vaaben.

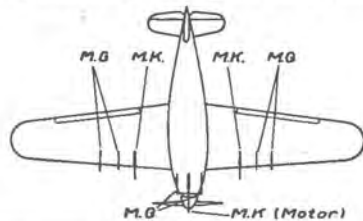


Fig 2. 2mot. Bomber: Bevægelige Vaaben.

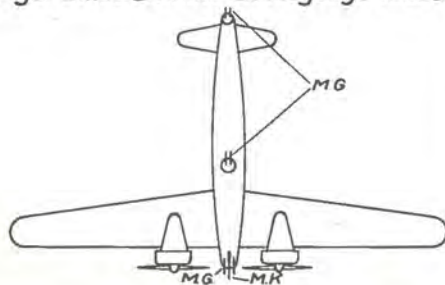
Pansring.

Fig 3. Enkelt-sædet Jager.

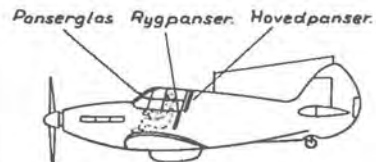


Fig 4. 2mot Bomber.

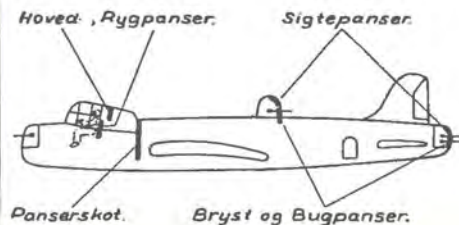




Fig. 12. Enkeltsetdet Jager: Focke Wulf FW 190.
4 Stk. 20 mm M.K.
2 - 7.9 - M.G.



Fig. 14. 2-mot. Bomber: Heinkel 111 K.
1 Stk. 20 mm M.K.
6 - 7.9 - M.G.

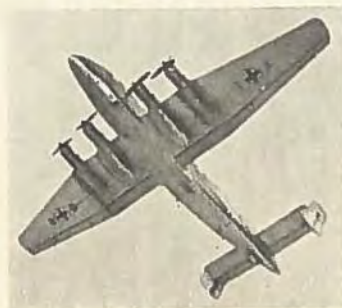


Fig. 16. 4-mot. Bomber: Junkers Ju 90.
1 Stk. 20 mm. M.K.
3 - 13 - -



Fig. 13. Enkeltsetdet Jager: Vickers Spitfire.
2 Stk. 20 mm. M.K.
4 - 7.69 - M.G.



Fig. 15. 2-mot. Kampmaskine: Bristol Beaufighter.
4 Stk. 20 mm. M.K.
6 - 7.69 - M.G.



Fig. 17. 4-mot. Bomber: Boeing Fortress.
12 Stk. 12.7 mm. M.G.
7 - 7.6 - -

Fig 9 Kuppellavet
Enkelt M.G

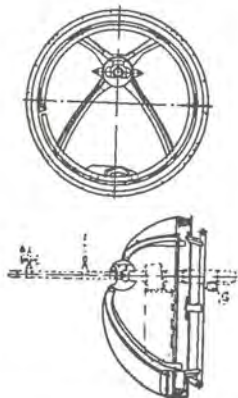


Fig 10. Reflexviser
Jndbygget bag Vindspejl.

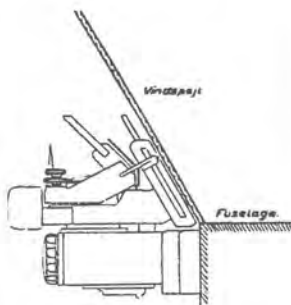


Fig. 11. Reflexviser
Principskitse

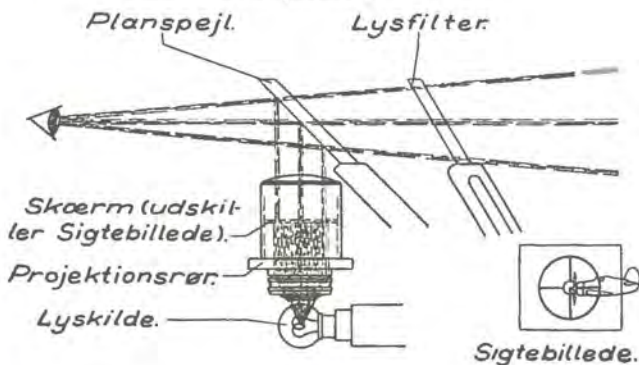




Fig. 5. 20 mm MK i Vinge.
(Oerlikon i Hawker Hurricane).

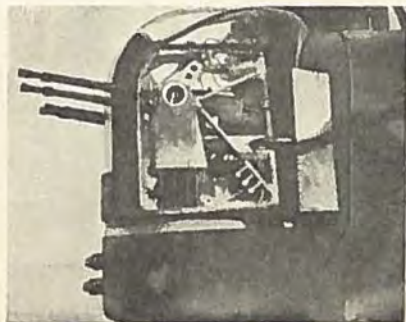


Fig. 6. 4 Stk. MG i Drejetaarn agter.
(Vickers i Avro Lancaster).

*Installation af
MG og MK.*



Fig. 7. MG i Kuppel for.
(7.7 og 12.7 Colt i Boeing Fortress).



Fig. 8. 2 Stk. MG i Taarn under Krop.
(12.7 Colt i Boeing Fortress).

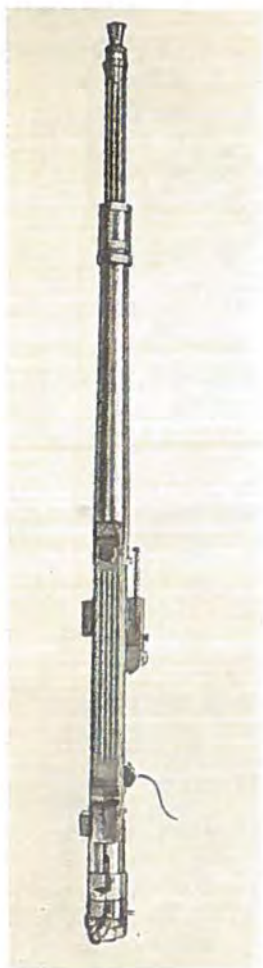


Fig. 19. 20 mm Oerlikon.



Fig. 18. 13 mm Rheinmetall-Borsig.

Bog anmeldelse.

Vort Flag.

Alene Ideen at udgive en Bog om Dannebrog er sublim — man undres blot over, at et saadant Værk ikke forlængst er udgivet; saa meget glædeligere er det, at naar det nu foreligger, saa er det med et Indhold, som er dette vort Lands hellige Symbol værdigt. Hver af de Mænd, der er Medarbejdere, og Forlaget Codan har taget denne Opgave op med den Alvor og den Respekt, som dette Emne kræver.

Bogen indledes med et smukt Forord af Prins Knud, efterfulgt af Ingemann's herlige, farverige Hymne »Vift stolt paa Kodans Bølge«.

Oberstløjnant Th. Thaulow behandler i den første Artikel *Vort Flags Historie*. Vort ældste Værnebanner var Ravnefanen, som vore Vikinger førte med sig paa Togter, og under hvilket de Danske blandt andet sejrede i England. Da Valdemar den Store i haardt Vejr maatte forlade sit synkende Skib, beretter Saxo, at han kun tog Sværdet med sig i den ene Haand og Fanen i den anden, saaledes blev Fanen tidligt det Mærke, hvorom Krigerne fylkede sig, og som det var en ubrydelig Pligt at værne.

Kristendommens Sejrs gang medførte, at Odins Ravne maatte vige for Korsbanneret. Korset blev Bannermærket ved Korstogene og benyttedes af forskellige Ridderordner og Prælater. Sagnet om »Dannebrog, der faldt fra Himlen ned«, mener Forfatteren fejlagtigt har været knyttet til Valdemar Sejrs Volmerslag ved Reval den 15. Juni 1219. En kritisk Uddybning af historiske Kilder tyder paa, at denne Begivenhed — efter Fran-

ciskanermunken Peder Olsens Beretning — bør henføres til en tidligere Kamp i Estland ved Felin i 1208. Forfatteren mener endvidere at maatte give Pastor Fabricius Medhold i, at det røde-hvide Korsflag oprindeligt har været Ærkebiskop Andreas Sunesøns — maa-ske Ærkebiskop Absalons — hellige kirkelige Korsfane. Men hvorom alting er, ikke blot kan det siges »at ingen anden Fane har som den sit eget Navn«, men Dannebrog er med sine over 700 Aar det ældste i Brug værende Nationalflag, og som saadant det ældste fælles Mærke for danske Stridsmænd til Lands og til Vands. Vi følger Dannebrog op igennem Middelalderen, hvorledes den gamle Fane gik tabt i Ditmarsken ved Kong Hans Nederlag; Resterne af den erobredes tilbage ved Frederik den II's Sejr og overførtes til Slesvig Domkirke, hvor de sidste Rester smuldrede hen. Ogsaa Orlogsfanen fra Erik af Pommerns Tid i Lübeck omtales.

Om Dannebrog i den nyere Tid gives der værdifulde Oplysninger. Det indførtes som Orlogsflag og Splitflag allerede i det 15. Aarhundrede, altsaa før der var organiseret en egentlig Orlogsflaade. Christian den IV forbød i 1635 Handelsskibe at føre Splitflag, men først i Juni 1748 udkom »Almindelige Bestemmelser om Flagføring for Statens Skibe«. Forfatteren paaviser, hvorledes Interessen for og Respekten for vort Flag steg og faldt med Folkets og de toneangivende Kredses Nationalfølelse og Nationalbevidsthed. Selv varmtfølende danske Konger som Frederik den IV viste dog ringe Forstaaelse af at fremelske Følelsen af, at Dannebrog skulde være Folkets Flag, dets Anvendelse var nærmest knyttet til Flaaden, delvis til Hæren, først i 1842 indførtes Dannebrogspaner og Dannebrogstandarter i hele Hæren. Endnu saa sent som i 1834 forbød Kongen ved en Cirkulæreskrivelse af 7. Januar enhver dansk Borger at flage fra sit Hus, Flaget var

Statens; men efter den nationale Vækkelse under 3-Aars Krigen ophævedes denne Forordning i 1854. I 1748 fastsattes Bestemmelser om Flagets Maal, men endnu den Dag i Dag findes der ikke Bestemmelser om Flagets Farve. I den senere Tid i 1906 og 1927—32 har Kommissioner haft til Opgave at udarbejde en Flaglov, men uden Resultat, derfor anvendes den Dag i Dag Splitflaget med en administrativ Vilkaarlighed, som er beskæmmende og tilmed militært uforsvarlig, da Splitflaget paa Søen bør være et »ensigne militaire«.

Det næste Afsnit »Vort Flag paa Søen« er skrevet af Kommandørkaptajn F. A. H. Kjølens, et Afsnit der selvsagt har den største Interesse for dette Tidsskrifts Læsere.

Der fortælles, at det gamle danske Orlogsflag i Lübeck, som gik tabt under Kampen med Hanseaterne i Øresund den 25. Juli 1427, og som ophængtes i Mariakirken i Lübeck, og som i 4 Felter om det hvide Kors paa gul, blaa, blaa og rød Bund har Vaabenmærker for Danmark, Sverige, Norge og den pommerse Grif, nu er tilintetgjort sammen med Kirken ved Luftbombardementet af Lübeck i Marts 1942.

I det 15. Aarhundrede havde Orlogsflaget 3 Splitter ligesom det nuværende svenske Orlogsflag antagelig som Symbol for den nordiske Union.

Kommandørkaptajnen giver en Del yderligere historiske Oplysninger af megen Interesse om reglementariske Bestemmelser vedrørende Flagets Anvendelse og Brug. Der kan indvendes, at det kunde have været ønskeligt, om alle den Art historiske Oplysninger var samlet, idet denne og den førstnævnte Artikel dels indeholder sammenfaldende Data, men ogsaa indbyrdes supplerende Oplysninger. Saaledes omtales ogsaa her

Forordningen af 1748 og af 1635 suppleret med, at det ved Bekendtgørelse af 1696 formentes Koffardiskibe at føre Vimpel. Vedrørende disses sidste Berettigelse til at føre Splitflag med Mærke omtales særlige Tildelinger for Kompagnierne i 1733, 1757 og for grønlandske Handelsskibe af 1781. Endvidere Kaperes Ret til at føre Splitflag med kgl. Navnetræk i 1810, Haager-Konventionen af 1907's Bestemmelser om at Orlogsskibes ydre Kendetegn er Orlogsflag og Vimpel eller højere Kommandotegn. De nugældende Regler for vort Orlogsflag, Orlogsgøs og Kommandotegn er som bekendt fastsat i kgl. Resolution af 23. Oktober 1939.

I meget smukt udførte, kolorerede Gengivelser er paa Tavler anført Kongeflag, Kongehusets Flag og Standere, Kommandoflag og Standere m. m.

I et Afsnit »Hædersminder fra Orlogsflagets Historie« omtales vore berømteste Søhelte og Søkampe, dernæst følger et Afsnit »Togter under Orlogsflaget«.

En af vor Flaades Opgaver gennem Tiderne har jo været »At vise Flaget« og at tjene til, at Handelen følger Flaget. Det har selvsagt kun været muligt at medtage nogle af de kendteste Togter. Først omtales Kampen mod Barbareskerne i Slutningen af det 18. Aarhundrede, derefter »Bellona«s Togt til Sydamerika i 1840—41, »Galathea«s Jordomsejling fra 1845—47, Fregatten »Sjælland«s Repræsentation ved Suez Kanalens Aabning, Skruefregatten »Tordenskjold«s Telegrafkabel-Udlægning mellem Sibirien og Kina-Japan, »Valkyrien«s Togt til Østasien i 1899, »Niels Juel«s Togt til Sydamerika i 1923; endelig omtales Kongeskibet »Dannebrog«s Togter.

Kommandørkaptajnen giver derefter en livfuld og interessant Beretning om »Flaget i vore oversøiske Besiddelser«.

Som bekendt blev Admiral Ove Gjedde med en

Eskadre bestaaende af 2 Orlogsskibe og 2 af Dansk-Ostindisk Kompagni's armerede Handelsskibe sendt til Ceylon og Koromandelkysten, hvorved erhvervedes Kolonierne Trincomale og Tranquebar. Togtet varede fra 1618—22, og af de oprindeligt udsendte Skibe kom kun Orlogsskibet »Elephanten« hjem med Admiralen og faa Mænd af de oprindelige Besætninger. Vi følger denne Kolonisations videre Udvikling til den endelige Likvidation paa »Galathea«s Togt i 1845. I 225 Aar havde Dannebrog vajet paa disse Kyster blandt andet over den endnu eksisterende Fæstning Dansborg. Efter en Beskrivelse af vor lidet lukrative Kolonisation af Nicobarerne fra 1755—1869 følger vi Flaget vajende over vore afrikanske Koloniforetagender paa Guinea-kysten fra 1659—1850 og over vore vestindiske Øer fra 1666 til hin triste Dag den 31. Marts 1917, hvor »Valkyrien«s Besætning maatte se det blive strøget. Vi vender derefter mod Nord og følger Flaget over Grønland, Island og Færøerne. Paa Island blev Dannebrog som bekendt strøget under Salut fra »Islands Falk« i 1918.

Hvor brændende ønsker man ikke, at dette aldrig maa ske paa Grønland og paa selve vort Lands Amt Færøerne, thi ikke mindst for vor Flaade har det været overordentlig værdifuldt, at vi havde vigtige Statsopgaver at løse i fjerne Egne. Det har bidraget til at give Flaadens Personel Udsyn, Sømandsdygtighed og Erfaring og oplært Søofficererne i selvstændig og repræsentativ Optræden.

Det er lykkedes Forfatteren paa de faa Sider, der har været til Raadighed, at give en klar, velformet Oversigt over denne Del af vort Flags Histories Fortid og Nutid og vedføje den velvalgte Illustrationer.

Kommandørkaptajnen slutter sine Bidrag med en Omtale af *Koffardiflaget paa Havene*.

Atter her er det vor initiativrige Konge, Christian den IV's Navn, der med Rette fremhæves, idet ingen som han lod »Flaget følge Handelen« og lige saa ofte Handelen følge Flaget.

Desværre har der kun kunnet levnes dette Afsnit nogle faa Sider, saaledes at der kun gives nogle spredte Oplysninger specielt om den nyere Tids Udvikling af vor Handelsmarines Indsats under Dannebrog, thi jævnsides med vor Orlogsflaade har vel faa Virksomheder ført Flaget frem med større Dygtighed og Ære end vor Handelsmarine, og hertil maa ogsaa regnes vor driftige, højt kvalificerede Fiskerflaade.

Det er værd at citere Kommandørkaptajnens sidste Linier: »Havet har for os Danske været Vejen ud til den store Verden; her laa de vide Muligheder, og det er ikke uden Grund, at vor Nationalsangs sidste og maaske mest kraftfulde Vers netop er helliget Havet som det Element, der gennem Tiderne har været Vejen til dansk Daad og dansk Gerning under Dannebrog's rødhvite Dug«.

Oberstløjtnant Th. Thaulows efterfølgende Redegørelse: *Vort Flag i Hæren* indeholder meget, som sikkert vil være ukendt for langt de fleste af Tidsskriftets Læsere.

Kun faa er f. Eks. klar over, at Dannebrog først for 100 Aar siden indførtes som fælles Fane for Hæren, eller kender de Principper, der inden den Tid har været gældende, vekslende gennem Tiderne. To Forhold har gjort sig særligt gældende, dels at Hærens Afdelinger i Fortiden som bekendt ofte bestod af hvervede udenlandske Tropper eller førtes af udenlandske Officerer, dels at man har tillagt det Betydning, at de nationale Afdelinger bar Mærker, der viste i hvilken af

Rigets Landsdele, de var hjemmehørende, og hvortil Mandskabet følte sig stærkt knyttet. Saaledes som Hæren kæmpede i tidligere Tider — i kompakte Masser og i Nærkamp — havde det endvidere sin Betydning, at hver paa Slagmarken kunde følge sin Afdelings Fane, og endelig fik Afdelinger, der særligt havde udmærket sig, Lov til at bevare de Faner, de ved saadanne Lejligheder havde kæmpet under, til Trods for at Fane-Systemet skiftedes. Indtil Nutiden bærer og bar flere Faner Kongens Navnechiffer eller som 1. Livgardebataillons Gallafane Rigsvaabnet.

Ved Afdelingernes et- eller tohundrede-Aars eller tohundredeoghalvtreds-Aars Jubilæer og i 1900-Tallet forsynedes deres Faner ved kgl. Resolution med to Fanebaand af Silke. I Baandene er broderet med Guld Navnene paa de Slag eller de Fægtninger, hvori Afdelingerne har deltaget. Altsaa et lignende System, som nu er indført ved Navnepladerne i vore Skibe.

I en Anmeldelse er det kun muligt kort at referere, at de følgende Afsnit omhandler *Folkets Flag* af Redaktør G. Lund Henriksen, *Vort Flag i Udlandet* af Landsdommer N. V. Boeg og *Flaget i Poesien* af Dr. phil. Hakon Stangerup og endelig *Vort Flag og Ungdommen* af Journalist Knud Poulsen.

Hver for sig og i Sammenhæng giver disse Indlæg et stærkt Indtryk af, hvad Dannebrog har betydet, nu betyder og forhaabentlig i Evighed vil betyde for enhver Dansk.

Bogen som Helhed giver ikke alene værdifulde Oplysninger, men er en værdig og smuk Hyldest til det Symbol, der giver os en ukuelig Tro paa vort Lands Fremtid og Bestaaen.

P. I.

Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1942—43.
Det 158. Forsamlingsaar.

27. Oktober 1942: Dagsorden i Henhold til Lovenes § 27.
3. November 1942: Viceadmiral A. H. Vedel: Søværnet i det forløbne Aar.
10. November 1942: Behandling af den under Mærket »13« indsendte Prisaftandling: Om Torpedoskydningens Muligheder.
24. November 1942: Søløjtnant K. Johansen: Marineinfanteriuddannelsen.
 1. December 1942: Orlogskaptajn A. Arendrup: Artilleriuddannelsen i Søværnet.
 8. December 1942: 1. Udvalget til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1943 fremsætter Forslag til Prisspørgsmaal.
 2. Meddelelse fra Formanden.
 3. Kaptajn af Ingeniørtropperne P. O. H. Jessen: Meddelelsestjenesten i moderne Landkrig.
15. December 1942: 1. Behandling af og Afstemning om Forslag til Prisspørgsmaal for 1943.
 2. Valg af Udvalg til Bedømmelse af Besvarelsen af Prisspørgsmaal for 1943.
 3. Meddelelse fra Formanden.
 4. Orlogskaptajn J. Jegstrup: Love og Bestemmelser.
12. Januar 1943: Folk og Værn's nye Films. — Indledning ved Kommandørkaptajn G. de Lichtenberg.
26. Januar 1943: 1. Behandling af Forslag vedrørende Ændring af Mødetiden.

2. Orlogskaptajn K. Dahl: Om Uddannelsen af og Anvendelsen af Søofficerer i Reserven.
2. Februar 1943: 1. Behandling af Forslaget vedrørende Offentliggørelse af det af Orlogskaptajn K. Dahl den 26. Januar holdte Foredrag.
2. Kaptajnløjtnant K. H. Seehusen: Træk af Navigationens ældste Historie.
16. Februar 1943: Kommandørkaptajn Andresen: Nogle Betragtninger over Torpedovæsenet hos os og i Udlandet.
23. Februar 1943: Søkrigsspil.
2. Marts 1943: Orlogskaptajn C.-E. Dinesen: Et sømilitært Distrikt og dets Opgaver.
9. Marts 1943: Fortsættelse af Søkrigsspil.
16. Marts 1943: 1. Meddelelse fra Formanden.
2. Kommandørkaptajn E. M. Dahl: Nogle Meddelelser om Farvandsspærringerne under Sikringsstyrken 1939—40.
23. Marts 1943: 1. Meddelelser fra Formanden.
2. Orlogskaptajn L. Rostock-Jensen: Kollisionsansvar og Chefspligter.
30. Marts 1943: 1. Valg af Bestyrelse.
2. Valg af Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1944.
3. Kommandørkaptajn F. H. Kjølsten: Krigen i i de sidste Maaneder.

Til Forsamlingsaarets 2., 11., 12., og 14. Møde var der inviteret Gæster.

Paa Aarets første Møde valgtes til:
Redaktør af »Tidsskrift for Søvæsen«: Kommandør P. Ipsen. Redaktørsuppleant: Orlogskaptajn Mørch.

Redaktionsudvalg: Orlogskaptajnerne Quistgaard, Mørch, Steensen og Harms samt Kaptajnløjtnant J. Valentiner.

Voldgiftsraad for »Tidsskrift for Søværnen«: Kommandørerne E. M. Baron Gyldenkrone og A. E. V. Grandjean.

Revisorer: Kommandør Ackermann og Kommandørkaptajn E. M. Dahl. Revisorsuppleant: Orlogskaptajn Madsen.

Følgende Udvalg er nedsat i Forsamlingsåret:

Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1943:

Kommandør Frandsen, Formand, Orlogskaptajn Weilbach og Kaptajnløjtnant Borg.

Suppleanter er:

Kommandørkaptajn Kjølens, Orlogskaptajn Tegner og Kaptajnløjtnant Krøyer.

Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1944:

Kommandørkaptajn Kjølens, Formand, Orlogskaptajn Jegstrup, Kaptajnløjtnant Overbye og Søløjtnant Elving.

Ved Mødet den 10. November 1942 behandlede den under Mærket »13« indsendte Prisaftandling: Om Torpedoskydningens Muligheder.

Forfatteren, Kaptajnløjtnant V. V. Mouritzen, tilkendtes Selskabets Guldmedaille.

Ved det i Henhold til Lovenes § 19 den 30. Marts 1943 afholdte Valg af Bestyrelse blev følgende valgt:
Formand: Kaptajnløjtnant Helms.

Næstformand: Kaptajnløjtnant Ulrich.

Regnskabsfører: Søløjtnant Prause.

Suppleant: Søløjtnant: Wolfhagen.

Søe-Lieutenant-Selskabet, i Maj 1943.

Louis-Jensen.

Formand.

Vort Soværns Hæders- og Mindedage. Juli Maaned.

(Se »Tidsskrift for Sovæsen«, 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 Oje, 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 Juul 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 Juul udnævnes til General-Admiraløjtnant og Elefantridder (Medaille slaaet).
1. Juli 1856: Overekvipagemester, Viceadmiral Mourier modtager den første Udnævnelse som »Chef for Orlogsværftet«. Divisions- og Kompagniinddelingen af Holmens faste Stok ophæves (oprettet i 1615). Stillingen som »Chef for Søofficerskorpset« oprettes med Kontreadmiral Steen Andersen Bille som første Chef.
1. Juli 1868: Underofficersgraderne ændres, f. Ex. bliver Højbaadsmand til Overbaadsmand o. s. v.
1. Juli 1932: Mineskibsdivisionen oprettes ifølge Soværnsloven 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 Schouthynacht 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 Dynckilen svensk Førselsflaade med Eskorte paa 1 Stykpram, 8 Galejer m. fl. under Schouthynacht Strömstierna. 9 svenske Orlogsfartøjer erobres, og hele Transportflaaden til Kong Karl XII.s Belejningshær ødelægges. (Medaille slaaet).
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 ødelægges ved Warnemünde det svenske Skib »Hvita Falken«, Kaptajn Björnson, der sprænger sit Skib i Luften og omkommer med hele sin Besætning.
14. Juli 1788: Eskadre paa 6 Linieskibe og 3 Fregatter under Kon-

- treadmiral Krieger, der fører russisk Gjos forener sig med russisk Eskadre under Viceadmiral von Dessen for i Kattegat og Østersøen at true Sverrig.
16. Juli 1788: Kongelig Resolution for at Orlogsflaget hejses paa Batteriet »Christianus Sextus« som Københavns Salubatterier (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, Takkeladshusene m. m.
19. Juli 1717: Kattegateskadren paa 3 Linieskibe, 2 Skytsskibe og 9 Galejer m. fl. under Kommandør Tordenskjold angriber Strömstad 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 Kaptajnøjtnant Hammer brændes og sænkes ved Føhr af egen Besætning forinden Vesterhavsoerne som sidste danske Forsvarsomraade i Sønderjylland besættes af østrigsk-preussisk Krigsmagt. (Æressabel til H.).
20. Juli 1679: Eskadre paa 4 Linieskibe m. fl. under Viceadmiral Henrik Span fra Niels Juels Flaade angriber i Kalmarsund svensk Eskadre paa 6 Linieskibe og Fregatter; svensk Linieskib »Nyckelen« springer i Luften.
20. til 31. Juli 1715: Stralsundeskadren paa 13 Skibe og Stykpramme m. fl. samt en Transportflaade under Viceadmiral Sehested afslaar ved Nydyb, Rügen, svenske Angreb fra 5 Linieskibe 3 Fregatter og 15 Skytsskibe m. fl. under Admiral Sparre.
21. Juli 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson skyder i Neustädter Bugt slesvig-holstensk Kanonbaad »Von der Tann« 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 Søetaten afskaffes, Schouthynacht (indført i 1656) bliver til Contre-Admiral, Second-Mester til Skibschirurg, Ober-Archelmester til Over-Kanoner, Bøsseskytte til Constabel o. s. v.
25. Juli 1427: Kalmarunionens forenede nordiske Flaader slaar Hanseaternes Flaade i Sundet udfør København. Fra et dansk Skib »St. Jacob« erobres det ældste bevarede danske Skibsflag, som ophænges i Maria Kirke i Lübeck.
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 Schouthynacht 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 udfør 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 første Verdenskrigs Udbrud, Viceadmiral Kofoed-Hansen Chef for Flaadens Overkommando.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 96).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

U. S. A.

Slagskibet som Flaadens Rygrad.

»Afskediget Rear-Admiral Joseph K. Taussig, tidligere Assistent-Chief of Naval Operations i Navy Department i U. S. A., har offentliggjort en Redegørelse, hvori han advarer mod Forsinkelsen af Slagskibsbygningen til Fordel for andre Krigsskibstyper.

Redegørelsen bærer Overskriften:

»Dangers in Controversy over Battleship Konstruktion«.

Forfatteren har allerede i Aaret 1940 advaret Marineudvalget mod Japans Erobringsplaner.

Taussig begynder med at fastslaa, at Slagskibet stadig er Søkrigens Hovedvaaben. Den Dag, hvor Slagskibet har udspillet sin Rolle, vil efter hans Mening aldrig komme.

Man hører i Reglen kun om et Slagskib, naar det er blevet sænket eller beskadiget. Det er let forklarligt, idet alle Mariner — paa Grund af et saadant Skibs Betydning — omgiver dets Opholdssted og Bevægelser med Hemmelighedsfuldhed.

Den Kendsgerning, at de fleste Kampe er blevet fort af Luftfartøjer, U-Baade og lette Overfladestyrker, har givet Offentligheden den Anskuelse, at Slagskibet og Slagkrydseren ikke mere havde nogen stor Betydning. Offentligheden bliver bestyrket i denne Anskuelse gennem Tidsskrifters Forfattere, Radiospeakere og andre, der søger at paatvinge deres Læsere og Lyttere egne Meninger og Tanker, som for det meste er temmelig værdiløse, og som kun hviler paa de af Censurmyndighederne frigivne Efterretninger. I Henhold hertil bliver Betydningen af Slagskibet almindeligvis undervurderet.

Se side 303!

Det er ganske rigtigt, at nogle Slagskibe ogsaa i den nuværende Krig er blevet sænket ved Luftbomber, Torpedoer og ved Beskydning eller ved disse Vaabens Samvirke.

Derimod bliver der som Regel ikke gjort store Ophævelser over de store Tab, som Modstanderen har lidt ved disse Angreb paa Slagskibe.

Naturligvis kan ogsaa Slagskibe ødelægges, naar tilstrækkelig Mængder Sprængstof bringes til Detonation, lige meget paa hvilken Maade dette sker. Dette beviser imidlertid kun, at man ikke — paa Grund af Ukendskab eller Letsindighed — tilstrækkeligt har beskyttet de faa Slagskibe, der er blevet ødelagt, mod den truende Fare fra Luftbomber og Torpedoer.

Slagskibe, som paa hensigtsmæssig Maade beskyttes af Luftfartøjer og lette Overfladestyrker, er i Dag som forhen i Stand til at løse de Opgaver, hvortil de er bestemt og bygget.

De fleste af de Slagskibe, der endnu er i Tjeneste, stammer fra den forrige Verdenskrig og er derfor ikke i Besiddelse af de defensive Egenskaber, som man maa forlange i Dag under Hensyn til Luftvaabnets og U-Baadsvaabnets hurtigt gennemførte Forbedring. Dette er ogsaa erkendt ved Udkastet til de nye amerikanske Slagskibe; dog lider de første af dem, der nu er under Kommando, endnu af visse Svagheder, da man ikke tilstrækkeligt kan beskytte et Skib paa 35000 Tons mod de nuværende Luftbomber og Torpedoer.

Da man indsaa dette, gik man op til 45000 Tons, og efter Pressemeddelelser skal endog Skibe paa 60000 Tons være under Planlægelse.

Det er beklageligt, at ikke alle U. S. A. Slagskibe er af denne Størrelse, thi dette er det mindste Displacement, hvorved alle nødvendige Egenskaber m. H. t. Bevægning, Panser, Fart og Aktionsradius kan naas.

Man ser bort fra de store Tab, som de angribende Luftstyrker har lidt i Søkampen, med en Ligeegyldighed, som er ganske uretfærdig. I Midway-Slaget led Luftstyrkerne og Hangarskibene større Tab end de andre i Kampen deltagende Stridskræfter.

Da den tapre I Lufteskadre, bestaaende af 15 Torpedoplaner, angreb en godt beskyttet japansk Skibsgruppe, gik alle de 15 Luftfartøjer med deres Besætninger tabt med Undtagelse af een Officer, og 14 af disse Torpedoplaner kom overhovedet ikke saa nær til Fjenden, at de kunde gøre Brug af deres Vaaben.

Der er til Dato i denne Krig blevet ødelagt eller svært beskadiget hundrede Gange flere Hangarskibe, Jagere og U-Baade

end Slagskibe, og dog retter Propagandaen sig alene mod disse sidste.

Efter Jyllandsslaget i den forrige Verdenskrig er der kun gjort faa Ophævelser over Slagskibet.

Det var imidlertid de amerikanske Slagskibe, der laa ved Berethaven i Irland og Englands Grand Fleet i Scapa Flow og Slagskibe andre Steder, som tillod de Allieredes Jagere og Krydsere at ledsage de amerikanske Transporter med Tusinder af Tropper og uhyre Mængder af Forraad, Brændstof og Ammunition over-Atlantehavet.

Hvis disse Slagskibe ikke havde været til Disposition, uden iøvrigt at affyre et eneste Skud, vilde de fjendtlige Handelskrydsere uden Tvivl have ødelagt Transporterne af Tropper og Forraad og derved unddraget de Allierede Sejren.

Nu læser man vedvarende om vældige Transporter, som løber ind i britiske og russiske Havne og i den persiske Havbugt, ledsaget af Overfladeskibe og Luftfartøjer. Det bliver ikke bekendtgjort, om Slagskibe deltager heri, men man kan med Sikkerhed antage, at de stedse er i passende Nærhed klar til at gribe ind, og at Fjenden er bekendt hermed, og at det hindrer ham i at sætte sine Slagskibe og andre store Krigsskibe ind for at opfange Transporterne, fordi Faren herved er for stor. Hvis Angelsakserne ikke havde flere Slagskibe end Fjenden, vilde disse Transporter aldrig naa deres Bestemmelsessted. Hvis ikke Japanerne havde været klar over Slagskibets store Betydning, havde de sikkert ikke foretaget Angrebet paa Pearl Harbour.

De var imidlertid klar over, at det eneste, der kunde redde Philippinerne fra Erobring, var den amerikanske Flaade, som inden Manila's Fald kunde være kommet til Undsætning med større Styrker end Japanerne. De vidste, at det vilde gøre det umuligt at bringe amerikanske Undsætningsstyrker frem, hvis de forinden kunde sænke eller gøre et antageligt Antal af U. S. A.s Slagskibe ukampdygtige.

Som Følge heraf foretog Japanerne det vovelige Angreb paa Pearl Harbour, hvor en stor Del af den amerikanske Slagflaade var baseret. Maalet var Slagskibene og ikke Kystværkerne. Naar Sandheden engang kommer frem i Lyset, vil det vise sig, at de forarsagede Skader paa Slagskibene gjorde det umuligt at bringe de nødvendige Forstærkninger frem til Mc Arthur, hvorved Philippinerne gik tabt.

Hvis Slagskibene ikke mere havde nogen Værdi, hvorfor gør man sig da saa megen Møje med at ødelægge dem?

Hvorfor forsøger Britterne stadig med et kæmpemæssigt Opbud af Luftfartøjer og U-Baade og andre Krigsskibe at opsøge og ødelægge de faa tyske og italienske Slagskibe og Slagkrydsere?

Dette sker, fordi disse Skibes store Kampkraft tvinger Britterne til at anvende en anelig Del af deres Flaade til Bevogtning af Aksens Flaadestyrker, saaledes at disse ikke ødelægger Transporterne, hvis Sikkerhed for Krigens Udfald er væsentlig.

De Allierede har mistet en stor Del af Kolonierne i det Fjerne Østen. Antagelig gør man sig i U. S. A. intet Begreb om, hvor stor Opgaven er at tilbageerobre de tabte Omraader.

Antager man, at U. S. A. maa sende $\frac{1}{2}$ Mill. Mand til det Fjerne Østen for at gennemføre en Offensiv (Tallene er kun anført som Eksempel), saa maa der foruden disse 500.000 Mand transporteres Krigsudrustning, Erstatningsmateriel, Fødemidler, Ammunition, Brændstof o. s. v. Hertil kommer for hver ca. 5 Mand et Motorkøretøj d. v. s. 100.000.

For at holde dette Ekspeditionskorps kampdueligt, maa der til hver Mand pr. Maaned tilføres over Stillehavet ca. 2 Tons Forraad. Det betyder for $\frac{1}{2}$ Mill. Mand ca. 1 Mill. Tons i Forsyninger. Antager man, at hvert Transportskib gennemsnitlig kan tage 5000 Tons, maa der hver Maaned afgaa 200 Skibe fra U. S. A. for at forsyne denne Styrke. Da en Rejse frem og tilbage fordrer mindst 3 Maaneder, vil dette kræve ca. 600 Skibe (sandsynligvis flere) alene til dette Formaal.

Disse Skibe maa ledsages af Hangarskibe og andre Overfladestyrker.

Kan nogen i fuldt Alvor tro, at Transporterne vil naa sikkert til deres Maal, hvis de undervejs bliver udsat for Angreb af japanske Slagskibe, Krydsere, U-Baade og lette Overfladestyrker? Saadanne Transporter maa givet ledsages af Slagskibe i et saadant Antal og fordelt saaledes, at det gøres umuligt for Japanerne at angribe med Slagskibe, Slagkrydsere og lign.

Hvis de Allierede ikke kan møde op med en større Slagflaade end Japanerne i Det Fjerne Østen, vil de aldrig kunne tilbageerobre de tabte Besiddelser. Det er Grunden til, at ethvert tænkende Menneske bliver bestyrtet over den Skraalen om Værdiløsheden af de store Skibe.

Man maa haabe, at alle de under Bygning værende 45000 ts-Slagskibe bliver færdigbygget.

Beslutningen om ikke at bygge de allerede antagne endnu større Skibe kan man kun beklage. Sandsynligvis vil det amerikanske Folk i saa Fald før Krigen er forbi, hvis det ikke allerede

er gjort, for Tid og Evighed overlade Japanerne de store Besiddelser i Det Fjerne Østen, som de har revet ud af Hænderne paa U. S. A.

Amerika vil aldrig genvinde disse Omraader, hvis Slagskibsbygningen bliver opgivet.«

(M. R. April 43) H. H.

England.

Flyvevæsen.

»Den gamle Strid mellem Kanon og Panser rasede kun i Sø- og Fæstningskrigen indtil September 1916, da Kampvogne for første Gang sattes ind i Kampen paa Land. I Begyndelsen havde Kanonen Overtaget over Kampvognens Panser, som var saa svagt, at det paa de korteste Kampafstande kunde gennemskydes af svære Maskingeværer. Da man senere indførte 37 mm Panserværnskanoner, syntes Kanonens Overvægt at være sikret. Men Kampvognens Panser forbedredes, og allerede før denne Verdenskrig forogedes Panserværnskanonens Kaliber til 40, 47 og 57 mm. Under Krigen er dette Kaliber yderligere forøget til ca. 80 mm oven i Købet med Anvendelse af Specialprojektil.«

.....

»Taktisk har Kampvognen dog haft visse Fordele paa Grund af større Bevægelighed. Ved Hjælp af Luftfartøjet kan Panserværnskanonen dog atter genvinde sin Overvægt, thi herved kan Panserværnet ikke alene gaa til Modangreb, men ogsaa foretage offensive Angreb bag Fronten.

Først anvendtes Bombeluftfartøjer mod Kampvogne, og Virkningen mod tætte Formationer var god, hvorimod Resultatet ved Angreb paa spredte Kampvognsformationer næppe svarede Regning.

Som Følge heraf opstod Tanken om at anvende Luftjagere, hvis 20 mm Kanoner dog ikke havde tilstrækkelig panserbrydende Egenskaber. Englænderne løste Spørgsmaalet ved i Hurricane II D (med een Motor og een Mands Besætning) at indbygge 2 Stk. 40 mm Maskinkanoner, een under hvert Plan, der skyder udenfor Propellerplanet. Projektilen vejer 1 kg og er sikkert et Fuldprojektil (uden Sprængladning). Disse Panserværnsluftfartøjer er blevet indsat paa den nordafrikanske Krigsskueplads med stor Virkning.

Det kan synes mærkeligt, at et Kaliber paa 40 mm er tilstrækkeligt, men dels rammer Projektilen ikke det stærke Frontpanser, men det svagere Toppanser, og dels opnaar Projektilen en større

Begyndeshastighed i Forhold til Maalet paa Grund af Luftfartøjets store Dykkehastighed.«

.....
 »Med en Dykningsvinkel paa 60° (= Projektilens Anslagsvinkel) og 900 m/s Anslagshastighed vil Gennembrydningsevnen være ca. 46 mm.

Selv de sværeste Kampvogne har et Toppanser, der er mindre end 40 mm.

Skudhastigheden er 2 Skud pr. Sek. Under en Dykning paa 350 m kan begge Kanoner affyre ialt 8—10 Skud — der er meget kort Tid til at sigte og skyde.

Ved Hjælp af Luftfartøjet har Kanonen saaledes taktisk og teknisk overvundet Panseret. Næste Spørgsmaal bliver, om det er muligt yderligere at forøge Kampvognens Vægt og derigennem Pansertykkelsen. I saa Fald maa Luftfartøjets Panserværnskanons Kaliber forøges. Er dette muligt?

Rekylkraften er selvsagt temmelig stor, og begge Kanoner maa affyres samtidig, for ikke at Luftfartøjet skal blive drejet ud af Sigtelinien.

Konstruktivt maa man antage, at man med 40 mm har naaet Maximum med Hensyn til Indbygning af Kanoner i nuværende Luftjagertyper med een Motor.

Enhver Forøgelse af Kanonens Kaliber kræver en flerdobbelt Forøgelse af Dimensioner og Vægt, hvilket kræver større og tungere Luftfartøjer end Hurricane-Typen. Beaufighter med de større Dimensioner og en 3 Gange saa stor Vægt tillader imidlertid Indbygning af en sværere Kanon.

De konstruktive Vanskeligheder ved en saadan Indbygning overvindes dog lettere ved en ny Luftfartøjstype.

Selv om Kampvognen endnu ikke har sagt det sidste Ord i Kampen mellem Panser og Kanon, er dette endnu mindre Tilfældet med Hensyn til Luftfartøjet.

Gennem den her omtalte Armering med 40 mm er Panserværnsproblemet blevet løst, skønt Løsningen ad denne Vej kun er Begyndelsesstadiet. Der findes store Muligheder for en Udvikling, som lader Luftfartøjet beholde Overlegenheden paa dette Omraade; men længere end til 40 mm Kanonen behøver man antagelig ikke at gaa i denne Krig.

(Flyg Nr. 10/43) H. H.

Ny Taktik i Luftkrigen.

I Flyg Nr. 9/43, Side 9 omtales en ny Lufttaktik, der er an-

vendt af de Allierede under Kampene i Nordafrika. Den nye Taktik skulde gaa ud paa at lokke Aksens Jagere i Angreb paa »Liberator« Bombemaskiner, der var under Højdækning af »Lighting« Jagere.

Denne Taktik synes dog ikke at være ny i sit Princip.

I Artiklen anføres iøvrigt:

»Det er nu alment anerkendt, at Luftherredømmet er nødvendigt over Kampomraadet, hvis Land- og Søstridskræfter skal vinde Sejr.

Men det er lige saa sandt, at Luftbaserne maa beskyttes, hvis Luftstridskræfterne overhovedet skal kunne operere. D. v. s., at det er ethvert Luftvaabens første Opgave at beskytte egne Baser. Hvis disse er alvorligt truede fra Luften, fra Landsiden eller fra Søen, maa Luftstridskræfterne træde i Aktion.«

.....
Iøvrigt henvises til Artiklen.

H. H.

Kollisionsansvar og Chefspligter

*Foredrag holdt i Søe-Lieutenant-Selskabet
den 23. Marts 1943*

af Orlogskaptajn Rostock-Jensen.

Mine Herrer!

Da det paagældende Emne er saa omfattende, at der i den korte Tid, jeg tør lægge Beslag paa de Herrens Opmærksomhed, slet ikke kan gives Dem en udtømmende Redegørelse, maa Foredraget kun betragtes som et Strejfflys henover de mange Problemer, der — bl. a. for Skibschefen — opstaar i Forbindelse med en Kollisionssag.

Hensigten med Foredraget er da ogsaa kun at skabe Interesse for de nævnte Problemer, og ved at fremsætte nogle enkelte praktiske Vink at medvirke til, at der eventuelt udarbejdes bestemte Retningslinier for Skibschefens Pligter i Kollisionstilfælde, idet jeg i min egen Officerstid savnede saadanne og derfor følte mig usikker.

Jeg er dog vidende om, at man i de senere Aar gennem Undervisning paa Kadetskolen og ved Udsendelse af Instrukser eller lignende fra Marineministeriet er kommet et betydeligt Skridt videre.

Kollisioner paa Søen er ikke nogen ny Foreteelse. Lige fra Skibsfartens Barndom har der fundet Kollisioner Sted, og der er opstaaet Problemer med Hensyn til Skyldsspørgsmaal, Erstatningsansvar m. m.

Gennem nationale Søfartslove, internationale Regler, Konventioner m. m. har man bestræbt sig for at skabe

ensartede Sejladsregler, Straffe- og Erstatningsregler for dels at begrænse Kollisionstilfældene og dels at skabe et for den internationale Skibsfart saa retfærdigt og praktisk Retsgrundlag som muligt.

En stor Del af disse Bestræbelser har først baaret Frugt indenfor de sidste 30 Aar.

Forud for denne Tid ligger dog Vedtagelsen af de internationale Søvejsregler, som selvsagt betød et stort Fremskridt. Man har dog ikke helt kunnet afskaffe de enkelte Staters egne Regler for Sejlads i indre Farvand, Floder, Havne m. m.

De internationale Søvejsreglers Artikel 30 siger derfor ogsaa:

»Intet, som indeholdes i disse Regler, skal være til Hinder for Anvendelsen af en særlig Regel, der paa behørig Maade er givet af stedlig Myndighed med Hensyn til Sejladsen i en Havn, paa en Flod eller i et indre Farvand.«

Herhjemme kender vi de saakaldte »Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand«, og lignende Regler findes i de fleste Lande i stor Udstrækning.

Det kan derfor ikke kraftigt nok fremhæves, hvor vigtigt det er for en Skibschef at gøre sig bekendt med de særlige Sejladsregler og Anvisninger, der findes for de Farvande, Havne m. m., han skal besejle.

Trods det, at der saaledes er givet de enkelte Stater frie Hænder m. H. t. Sejladsregler i de indre Farvande, og den Uensartethed dette Forhold kan skabe, maa de internationale Søvejsregler i det store og hele siges at virke efter deres Hensigt.

Derimod var Forholdene med Hensyn til Skyldfordeling, Erstatningsansvar m. m. — blot for 30 Aar siden — utaalelige og uholdbare, og skabte en Række vanskelige Problemer, som var afhængige af det Sted, hvor Kollisionen fandt Sted, de kolliderende Skibes

Nationalitet, Stedet hvor Erstatningskravet blev fremsat og af den eventuelle Domstols Nationalitet.

De enkelte Staters nationale Sølove var afvigende med Hensyn til Skyldudmaaling, Erstatningsansvar, Søpanterettigheder m. m. Naar dertil kommer, at de enkelte Staters Domstole i visse Situationer dømmer efter egne Retsregler, i andre Situationer efter Retsregler, der gælder i den Jurisdiktion, hvor Kollisionen har fundet Sted, eller endelig efter Retsregler i den Stat, hvor det ene Skib (som Regel det skadevoldende) er hjemmehørende, saa forstaar man bedre, at det før i Tiden var nødvendigt at lægge en vel gennemtænkt Slagplan, før man indlod sig paa Retsforfølgning.

Skyldfordeling

Spørgsmaalet Skyldfordeling blev i tidligere Tider bedømt højst forskelligt rundt omkring i Verden.

Ved en Kollision, hvor begge Skibe havde Skyld, hyldede nogle Stater Princippet, at hvert Skib skulde bære sin Skade, uanset Skyldens eller Skadens Størrelse. Andre Stater bestemte, at den samlede Skade paa begge Skibe skulde deles lige imellem dem uden Hensyn til Forskel i Skyld eller Skadens Størrelse. Endelig var der Stater, der opstillede som Hovedregel, at Skaden skulde blive, hvor den havde ramt, men at Domstolene ved overvejende Skyld hos det ene Skib, kunde paalægge dette at betale en Del af det andet Skibs Skade.

Rederansvar

Ogsaa angaaende Rederens Ansvar var de enkelte Staters Regler før i Tiden meget forskellige.

For Oversigtens Skyld kan man inddele de herskende Regler i 5 Hovedgrupper, ogsaa kaldet Systemer.

1. Søpantssystemet.

Efter dette System hæfter den skyldige Reder med Søformuen (Skib og Fragt) — altsaa en ren tinglig Hæftelse.

Dette betyder i Praksis, at kun det skyldige Skib kan udsættes for Arrest for Betaling af Erstatning i Anledning af en Kollision.

Systemet gælder f. Eks. i Island og Tyskland, men i sidstnævnte Land dog med den Undtagelse, at Rederen, hvis han sender det skyldige Skib ud paa en ny Rejse, ifalder personlig Hæftelse. I saa Tilfælde kan en Fordringshaver nu ogsaa arrestere et andet af det ansvarlige Rederis Skibe eller anden Formuedel beroende i Tyskland.

2. Abandonssystemet.

Efter dette System hæfter Rederen personlig. Han kan dog begrænse sin personlige Hæftelse og ændre den til en tinglig Hæftelse ved at abandonnere Søformuen. Dette maa dog gøres, inden det skyldige Skib udsendes paa en ny Rejse.

Saaavel det skyldige som et andet af Rederiets Skibe eller Formuedele kan belægges med Arrest, hvis Retten til Abandon ikke er blevet benyttet.

Systemet gælder f. Eks. i Italien, Rusland, Tyrkiet, Ægypten, i de fleste syd- og mellemamerikanske Stater samt med Modifikation i U.S.A.

3. Ottepundssystemet.

Efter dette System, som gælder i det engelske Imperium, og derfor ogsaa kaldes det engelske System, hæfter Rederen personlig. Han kan dog begrænse sin personlige Hæftelse til 8 £ pr. Registerton for Materiel-skade og til 15 £ for Personskade.

En Fordringshaver er henvist til at stævne *in rem*

d. v. s. Søformuen, hvis det ansvarlige Rederi er udenlandsk (ikke engelsk), og maa derfor afvente det Tidspunkt, da det skyldige Skib kommer indenfor engelsk Jurisdiktion. Er det ansvarlige Rederi derimod engelsk, kan Fordringshaveren stævne dette i England *in personam*, d. v. s. Rederen, og behøver saaledes ikke at skride til Arrest af det skyldige Skib, med mindre han vil sikre sig Søpanteret. Det er kun det skyldige Skib, der kan arresteres; dog kan i Skotland ogsaa et andet af det ansvarlige Rederis Skibe arresteres.

4. Optionssystemet.

Efter dette System hæfter Rederen personligt, men kan dog begrænse sit Ansvar efter een af tre forskellige Fremgangsmaader. Da Systemet kun har været anvendt i Belgien, som nu har optaget Brüsseler-Konventionen af 1924's Bestemmelser for Rederansvar i sine Søfartslove, skal dette System ikke yderligere omtales.

5. Det internationale System.

I Begyndelsen af Foredraget er anført de mange Bestræbelser, der er gjort for at faa ensartede Regler. Disse Bestræbelser har for store Omraaders Vedkommende haaret Frugt og bl. a. skabt det saakaldte internationale System, der stærkt minder om det engelske System (Ottepundssystemet). Da der senere i Foredraget vil blive gjort nærmere Rede for de Erstatningsregler m. m., der gælder efter den danske Sølov, og da den nugældende danske Sølov har optaget de internationale Konventioners (Brüsseler-Konventionerne) Bestemmelser for *Skibssammenstød, Begrænsning af Rederansvar og Søpanterrettigheder*, skal det internationale System ikke nærmere omtales her.

Inden der overgaas til en Omtale af de Fælles-

regler, der nu anvendes af en Række Stater, skal der i meget korte Træk gøres Rede for, i hvilke Tilfælde Domstolene rundt om i Verden vil anvende egne Retsregler, og i hvilke Tilfælde fremmede Retsregler. Med Hensyn hertil kan der opstilles følgende 3 Teorier:

1) Teorien om *lex loci*, hvorefter Kollisionssager bedømmes efter Kollisionsstedets Ret.

2) Teorien om *lex fori*, hvorefter Kollisionssager bedømmes efter Domstolens stedlige Ret.

3) Teorien om *Flagets Ret*, hvorefter Kollisionssager bedømmes efter Skibets (som Regel det skadevoldende Skibs) Hjemlands Ret.

Er Kollisionen sket paa det aabne Hav, bortfalder *lex loci* automatisk og tilbage bliver kun Spørgsmaalet, om *lex fori* eller *Flagets Ret* skal anvendes. *Lex fori* anvendes af de nordiske Lande, England og U.S.A. *Flagets Ret* (det skyldige Skibs Nationalitet) anvendes af Tyskland, Frankrig, (dog i begge Lande med Modifikation, idet der gives Eksempler paa, at *lex fori* er blevet anvendt), Italien og Belgien; endvidere anvendes den af Skotland, men kun naar begge Skibe har samme Nationalitet; endvidere af Portugal og af de sydamerikanske Stater, der dog anvender en Kombination af de 2 Skibes nationale Ret.

Er Kollisionen sket paa et nationalt Søterritorium eller Farvand, maa der skelnes mellem

a) egne Farvande.

b) Fremmede Farvande.

ad a) Ved Kollision paa den paadømmende Stats egne nationale Søterritorium eller Farvande er saa godt som overalt i Verden *lex loci* anvendt.

ad b) Ved Kollision i fremmede Farvande anvendes *lex loci* af de nordiske Lande, af Tyskland, dog med Modifikation, idet der gives Eksempler paa, at

man baade har anvendt *lex fori* og *Flagets Ret*; endvidere anvendes *lex loci* i Frankrig, som dog i visse Tilfælde har været tilbøjelig til at anvende *lex fori*, f. Eks. hvor det sagsøgte Skib har været fransk. Endelig anvendes *lex loci* i Belgien, Holland, Italien, Portugal, de sydamerikanske Stater samt U.S.A.

England derimod anvender altid *lex fori*.

Man ser saaledes, at England altid anvender sine egne Retsregler, ligegyldigt hvor en Kollision har fundet Sted, og at Tyskland og Frankrig som Regel gør det samme, naar det ene af de kolliderende Skibe er af deres egen Nationalitet.

Man faar let det Indtryk, at det internationale Retsmaskineri er en Labyrinth, som man, hvis man ikke er godt kendt med Forholdene, nemt farer vild i, og at en Kollisionssags Udfald alt for meget er afhængig af Kendskabet til de forskellige Landes Retsregler, et Kendskab som for den enkelte Part skaber Mulighed for at fremtvinge en Sagsafgørelse paa det Sted, som skønnes at give de største Fordele.

Det er derfor et i høj Grad fortjenstfuldt Arbejde, der i en Aarrække er udført af »Comité Maritime International« for at faa gennemført en ensartet international Lovgivning paa de Felter indenfor Søretten, hvor Ensartethed har været paakrævet.

Takket være nævnte Kommission er det lykkedes at gennemføre 3 Konventioner, nemlig de 3 saakaldte *Brüsseler-Konventioner*:

Den ene af 1910 om Skibssammenstød og Bjergning, den anden af 1924 om Begrænsning af Rederansvaret, og den tredie af 1926 om Søpanterrettigheder. Endelig er der senere udarbejdet en Konvention, der gaar ud paa Ophævelse af Statsskibes Immunitet, men denne er i Modsætning til de 3 førnævnte endnu ikke traadt

i Kraft paa Grund af visse Indvendinger fra engelsk Side.

Spørgsmaalet Statsskibes og specielt Krigsskibes Immunitet skal jeg imidlertid vende tilbage til senere.

For ikke at gøre Foredraget alt for langt, skal der ikke gaas nærmere ind paa Indholdet af de nævnte Brüsseler-Konventioner, men blot anføres, at Reglerne omhandlede:

- 1) Skade ved Sammenstød
- 2) Begrænsning af Rederansvaret
- 3) Søpanteret

som tidligere nævnt er optaget i den danske Sølov af 7. Maj 1937. Da den danske Sølov saaledes giver et godt Billede af de internationale Retsregler, der følges af en Række Lande, skal der i det følgende anføres de Hovedretningslinier, der kan uddrages af denne.

Skyld og Erstatningsregler.

Ligger Skylden for en Kollision alene paa den ene Side, skal den skyldige erstatte hele Skaden.

Er der Skyld paa begge Sider, bliver hver Parts Skyldgrad fastsat (f. Eks. 25 % og 75 %), og efter dette Forhold skal de skyldige nu erstatte den samlede Skade.

Hvis Skyldgraden efter Omstændighederne ikke lader sig fastsætte, deles den samlede Skade lige.

Hver enkelt af de skyldige er for materiel Skade kun ansvarlig for den paa ham faldende Del af Erstatningen, men i Tilfælde af Personskade kan den til Erstatning berettigede dog fordre hele Erstatningen hos hver af de skyldige.

Skyldes Sammenstødet en ulykkelig Hændelse, d.v.s. at det ikke kan tilregnes nogen, eller kan det ikke oplyses, at det er foraarsaget ved Skyld paa nogen af Siderne, bærer hvert Skib sin Skade.

Ladningsejere har ikke noget Ansvar for den ved

en Kollision opstaaede Skade, men vil m. H. t. Skade paa egen Ladning kunne holde det eller de skyldige Skibe ansvarlige.

Da Rederierne ved Fritagelsesklausuler i Certepartiet som Regel altid har fraskrevet sig dette Ansvar overfor den Ladning, de selv transporterer, har Ladningsejere i Praksis kun det fremmede Skib at holde sig til. En Ladningsejer kan derfor som Regel kun faa erstattet saa stor en Del af sin Skade, som det andet Skibs Skyldgrad bliver fastsat til.

Det skal anføres, at Sammenstødsreglerne ikke alene omhandler det direkte Sammenstød mellem Skibe, men ogsaa finder Anvendelse i Tilfælde, hvor et Skib ved sin Sejlads eller paa anden Maade foranlediger Skade paa et andet Skib eller der ombordværende Personer eller Gods, uden at der har fundet Sammenstød Sted mellem Skibene. (Paa Side 28 findes en Fortegnelse over de Stater, der har tiltraadt eller ratificeret Brüsseler-Konventionen af 23. September 1910 om Tilvejebringelse af visse ensartede Regler ang. Skibes Sammenstød).

Begrænsning af Rederens Ansvar.

Med Hensyn til Erstatning for Skade, der er forårsaget til Søs ved Fejl eller Forsømmelse af Skibsføreren, Mandskabet, Lodsens eller nogen anden Person i Skibets Tjeneste — bl. a. i Kollisionstilfælde — er Rederiet ikke ansvarlig udover *Værdien af Skibet med Tillæg af 10 % af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse og Erstatning og Havaribidrag for Skade paa Skibet, der er opstaaet efter Rejsens Begyndelse*. Blandt de Personer, hvis Fejl og Forsømmelser Rederen hæfter for, er som nævnt ogsaa Lodsens. Derimod er Reglerne for Rederiets Ansvar for Skade, der skyldes *Tvangslodsens* Fejl og Forsømmelser ikke ens i de forskellige Lande. Saaledes er Rederiet f. Eks. efter tysk og amerikansk Ret

ikke ansvarlig for Sammenstød, der skyldes Tvangslodsens Fejl, hvorimod England har indført Rederansvar for Tvangslods. Hvor der kræves Tvangslods, skal denne tages om Bord, for at Skibet kan faa Tilladelse til at besejle det paagældende Farvand. Lodsen, som har Kommandoen, møder ofte med sine egne Rorgængere. Tvangslodsning maa ikke forveksles med den mindre strenge Foranstaltning Lodstvang, som er en Pligt til i visse Farvande at benytte Lods, hvilket i Praksis kun betyder, at Lodspenge skal betales, uanset om Lods benyttes eller ej.

Den Skibsværdi, der skal lægges til Grund for Beregning af Rederens Ansvarsgrænse, fastsættes ved Skibets Ankomst til første Havn, efter at Kollisionen har fundet Sted. Bliver Skibets Værdi under Sejladsen til Havn forringet ved en Skade opstaaet under en efterfølgende Ulykkeshændelse, maa der ikke tages Hensyn til denne Værdiforringelse ved Fastsættelsen af Skibets Værdi. Har f. Eks. et Skib paa samme Rejse haft 2 Kollisioner, og er det blevet beskadiget ved den sidste, vil Værdierne, der skal lægges til Grund for Beregningen af Rederens Ansvarsgrænse i de to Kollisionstilfælde, være forskellige, idet Forskellen bliver lig med den ved Kollision Nr. 2 opstaaede Værdiforringelse.

Hvis en Kollision finder Sted i en Havn, fastsættes Skibets Værdi umiddelbart efter Kollisionen.

De 10 %, der skal lægges til Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse, og som er en Afløsning af Fragtens Værdi, skal beregnes i alle Tilfælde, altsaa ogsaa hvis Skibet gaar i Ballast.

Selv om Skibet forliser ved Kollisionen, og dets Værdi derved i mange Tilfælde reduceres til Nul, hæfter Rederen med 10 % af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse.

Hvis der i en given Situation skulde blive Tale om en Værdiansættelse af et Krigsskib, maa det antages, at de nævnte 10 % vil falde væk, idet de ifølge Brüsseler-Konventionen er en Slags Afløsning af Fragten; men givet er det ikke, idet den danske Sølov ikke anfører, at de 10 %'s Tillæg er Erstatning for Fragten.

Endelig skal der til Skibets Værdi lægges *Erstatning* og *Havaribidrag* for *Skade paa Skibet*, der er opstaaet efter Rejsens Begyndelse og ikke udbedret.

Ved Erstatning for Skade skal forstaas Rederiets Krav paa Erstatning mod den, der har forvoldt Skaden paa Skibet, og ikke Forsikringserstatning, og ved Havaribidrag skal forstaas det Bidrag, der tilkommer Skibet efter en Havari-Grosse-Handling. Hvis de her nævnte Skader er udbedret paa det Tidspunkt, da Skibets Værdi bestemmes til Brug for Beregning af Ansvarsgrænsen, skal Erstatningsbeløbene ikke medtages i Beregningen, idet de jo i dette Tilfælde er medindbefattet i Skibets Værdi.

Hvis det efter Beregningen af Skibets Værdi i overensstemmelse med den givne Fremgangsmaade viser sig, at Værdien overstiger et Beløb af 145 Guld kroner pr. Ton af Skibets Drægtighed, nedsættes Grænsen for Rederens Ansvar til dette Beløb. Med andre Ord: Rederens Ansvar for materiel Skade kan ikke overskride 145 Guld kroner pr. Ton af eget Skibs Drægtighed.

I Tilfælde, hvor der foreligger Krav paa Erstatning for Skade paa Person, forhøjes Grænsen for Ansvaret med yderligere 145 Guld kroner pr. Ton.

Ved Skibets Drægtighed forstaas:

1) for maskindrevne Skibe: Nettotonnagen + det Rum for Maskineriet, der ved Beregning af Nettotonnagen er trukket fra Bruttotonnagen.

2) for andre Skibe: Nettotonnagen.

(Paa Side 29 findes en Fortegnelse over de Sta-

ter, der har tiltraadt eller ratificeret Brüsseler-Konventionen af 25. August 1924 om Indførelse af visse ensartede Regler ang. Begrænsningen af Rederes Ansvar).

Naar der saa udførligt er gjort Rede for, hvorledes et Skibs Værdiansættelse efter en Kollision retteligst skal foretages, saa er det med fuldt Overlæg, idet Skibschefen kan komme ud for at skulle foranledige en Besigtigelseskommission nedsat eller for selv at skulle være Medlem af en saadan under Omstændigheder, hvor Ukendskab til de nævnte Forhold kan foraarsage en Række Vanskeligheder og økonomiske Tab.

I det foregaaende er der i store Træk fremdraget de Problemer, der opstaar i Forbindelse med en Kollisionssag og endvidere omtalt den danske Sølovs Regler, som i Princippet er i Overensstemmelse med de nævnte Brüsseler-Konventioners Bestemmelser. Disse Bestemmelser vil, hvis de engang bliver gældende overalt, raade Bod paa en Mængde Vanskeligheder. Men selv om dette sker, bliver der endda en Mængde Problemer tilbage. Der skal blot nævnes et enkelt, nemlig »Forum i Kollisionssager«.

Forholdet er i Dag saaledes, at den skadelidte Reder kan opnaa Værneting praktisk talt i et hvilket som helst Land (i Frankrig er Domstolene dog inkompetente til at behandle en Kollisionssag mellem 2 fremmede Parter, naar Kollisionen har fundet Sted paa det aabne Hav). Et saadant Værneting kan opnaas ved at stævne Modpartens Rederi i dets Hjemland, eller ved at beslaglægge det skadevoldende Skib eller et andet samme Rederi tilhørende Skib hvorsomhelst i Verden.

Selvom de internationale Søvejsregler jo efter deres Natur er de samme overalt, er det ikke ensbetydende med, at de forskellige Domstole vil se ens paa Skyldsspørgsmaalet.

Tværtimod gives der Eksempler paa Kollisionssager, som har maattet føres samtidig i 2 Lande, hvor Dommene har været saa forskellige, at man skulde forsværge, at det var de samme internationale Søvejsregler, der dannede Grundlag for begge Domme. Medvirkende til denne Uensartethed i Bedømmelsen er den højst forskellige S sammensætning indenfor Domstolene.

Admiralty Court i London og Sø- og Handelsretten i København har begge den ideelle S sammensætning af Jurister og søkyndige Bisiddere, de sidste som Regel fhv. Søofficerer og Koffardi-Kaptajner. Begge Retter nyder da ogsaa international Anseelse.

Desværre findes der en Del udenlandske Domstole, som ikke har søkyndige Bisiddere, ja, end ikke søkyndig Bistand, hvad en Række afsagte Domme ogsaa bærer tydeligt Præg af. En Reder, hvis Sag ligger daarligt, kan fristes til, hvis Lejlighed gives, at søge at faa sin Sag for en mindre kyndig Domstol med Haabet om, at den kan se saa forkert paa Skyldsspørgsmaalet, at han — trods den daarlige Sag — faar et godt Resultat. Saafremt Sikkerhed eller Garantier stilles, uden at der er vedtaget noget Værneting, maa man være forberedt paa, at Modparten senere udnytter en given Situation til at anlægge ny Retssag paa et for ham gunstigere Sted.

Nævnte Problemer kan ikke ses at spille saa stor en Rolle for Krigsskibe, takket være deres *Exterritorialitetsret*. Et Krigsskib kan ikke belægges med Arrest, og der kan for Modparten derfor kun blive Tale om at anlægge Sag mod et Krigsskib i dettes Hjemland, saaledes at kun Krigsskibets hjemlige Domstol kan dømme i Sagen. Denne Domstol kan til Gengæld teoretisk komme ud for at skulle anvende en anden Stats Retsregler, afhængig af hvor Kollisionen har fundet

Sted. I Praksis er Forholdet dog antagelig dette, at der overalt kun anvendes Krigsskibets egen Lovgivning.

Derimod ligger Sagen antagelig anderledes, hvis Krigsskibet er det skaderamte og mener at kunne gøre Ansvar gældende overfor et fremmed Koffardiskib. Her maa Krigsskibet resp. Staten kunne fremtvinge et Værneting paa en af de tidligere omtalte Maader.

En Kollision mellem et Krigsskib og et Koffardiskib af samme Nationalitet skulde ikke frembyde særlige Problemer, hvorimod en Kollision mellem to fremmede Krigsskibe sikkert vilde fremkalde Masser af Problemer og kræve Diplomatiets Medvirken under en eventuel Retssag.

Med Hensyn til Ansvaret maa det i Almindelighed antages, at et Krigsskib, efter en Kollision med et Handelsskib, som er skyldig, har de samme Rettigheder overfor dette, som hvis de begge havde været Handelsskibe. Hvor uretfærdigt det end kan lyde, saa synes Handelsskibet at være ringere stillet, hvis det er Krigsskibet, der er skyldig i Kollisionen, idet Meningerne er ret delte med Hensyn til, hvorvidt Staten som Ejer af Krigsskibet hæfter for dette paa samme Maade som en privat Reder.

Herhjemme har Staten dog anerkendt sit Ansvar for Krigsskibe.

De tidligere i Foredraget omtalte Brüsseler-Konventioner undtager udtrykkelig Krigsskibe, hvilket betyder, at de forskellige Lande i Tilfælde af en Kollisionssag, hvor et Krigsskib og et Skib af anden Nationalitet er implicerede, ikke kan følge Konventionernes Regler, med mindre begge Skibes og den eventuelle Domstols Hjemlande alle har tiltraadt Brüsseler-Konventionerne og endvidere indkorporeret disses Bestemmelser i deres egne Sølove.

Har en Stat anerkendt sit Ansvar for Krigsskibe, maa man antage, at det ogsaa i Lighed med et Rederi kan begrænse dette Ansvar. I denne Forbindelse vil der sikkert rejse sig et nyt Problem m. H. t. Krigsskibets Værdiansættelse samt Spørgsmaalet om Fragt og Maa-ling af Skibets Drægtighed.

Statsskibes Immunitet.

Som tidligere anført er Krigsskibe og Statsskibe, der udelukkende anvendes i det Offentliges Tjeneste, udtrykkelig undtaget i de tre omtalte Brüsseler-Konventioner.

Som Landet ligger i Øjeblikket, indtager et hvilket som helst Statsskib en decideret begunstiget Særstilling. Der har i en Aarrække været stærke Bevægelser i Gang for at skabe Ændringer i dette Forhold ud fra den Betragtning, at det var uholdbart og uretfærdigt, at et skaderamt Skib i mange Tilfælde var forhindret i gennem almindeligt Sagsanlæg at søge Op- rejsning overfor Skadevolderen, naar denne var et Statsskib, selvom det anvendtes i almindelig Koffardifart.

Om Ophævelse af Statsskibes Immunitet foreligger der en fuldt udarbejdet international Konvention, som gaar ud paa dels at fastslaa Anvendelsen af den almindelige Privatrets Ansvarsregler overfor Staten, naar denne enten ejer eller benytter et Skib i almindelig Søfart, og dels at opnaa en Adgang til Søgmaal mod Staten, samt fastsætte Grænserne for Arrest overfor fremmed Statsskib. Paa Grund af forskellige Indvendinger fra engelsk Side er Konventionen ikke endelig vedtaget og derfor ikke traadt i Kraft.

For Krigsskibe vil der antagelig ikke blive Tale om Ændringer i de bestaaende Forhold.

Ved Krigsskibe forstaas ikke blot de af Staten ejede Krigsskibe, men ogsaa af Staten rekvirerede eller lejede Skibe, naar de har militær Besætning. Vi har i denne Tid herhjemme et udmærket Eksempel paa saadanne Skibe, nemlig de af Marinen lejede og til Minestrygning, Kystbevogtning m. m. indrettede Fiskekuttere med Marinebesætning.

Men der synes at være noget uholdbart i, at et Skib som udelukkende anvendes i Koffardifart, indtager en begunstiget Særstilling, blot fordi det ejes af Staten. Som Eks. paa saadanne Skibe kan jeg nævne den danske Marines Kuldamper »Hermod«, som det sidste Aar, inden den forliste, sejlede med Træ fra Finland og med Erts fra Nordafrika, og — saavidt jeg husker — til Slut endog sejlede med ren civil Besætning.

Naar der har været stærke Kræfter i Bevægelse for at faa ændret dette Forhold, skyldes det, at enkelte Stater er Ejere af en Række Skibe, som udelukkende er beregnet til og anvendes i Koffardifart.

Skibschefens Pligter.

I det foregaaende har jeg prøvet paa at give d'Herrer et Indblik i de Problemer, der rejser sig i Forbindelse med en Kollisionssag, og der skal nu overgaaes til en Omtale af de specielle Opgaver, en Skibschef kan komme til at staa overfor, og hvis Løsning betyder saa meget for Slutresultatet.

Først skal nævnes, at Sølovens § 223 siger følgende: »Naar Skibe støder sammen, paahviler det enhver af Skibsførerne, saavidt det kan ske uden særlig Fare for eget Skib, dets Besætning og Passagerer, at yde det andet Skib og dets Besætning og Passagerer al Hjælp,

som er mulig og fornøden til Frelse fra den ved Sammenstødet opstaaede Fare, saa og for sammes Skibsfører at opgive sit eget Skibs Navn og Hjemsted saavel som Sted eller Havn, hvorfra det kommer, og hvortil det er bestemt«.

Søloven siger endvidere, at der i Skibsdagbogen skal indføres nøjagtige Oplysninger om ethvert Uheld, der maatte tilstøde Skib eller Ladning, med Angivelse af Aarsagen, de nærmere Omstændigheder og de trufne Foranstaltninger.

Endelig foreskriver Søloven, at Skibsdagbogen skal indleveres, naar der tilstøder Skibet en Ulykke, i Anledning af hvilken, Søforklaring skal optages, og giver Anvisning paa, i hvilke Tilfælde — herunder Kollision — der skal aflægges Søforklaring, samt hvor en saadan Søforklaring skal aflægges henholdsvis her i Landet og i Udlandet. I denne Forbindelse skal det anføres, at Retten — i alvorligere Tilfælde — i Sammenhæng med Søforklaringen skal afholde Søforhør, for paa det offentliges Vegne at søge at faa alle foreliggende Aarsager til Ulykken oplyst.

Hvad disse af Søloven givne Forskrifter gaar ud paa i Enkeltheder, skal jeg ikke komme ind paa, idet det maa anses som velkendt i denne Kreds.

Skibsdagbogen og Rapport til Marineministeriet.

Selvfølgelig maa det være i alles Interesse samt høre til Chefens Pligter, at Skibsdagbogen føres paa en saadan Maade, at den giver et nøjagtigt Billede af Kollisionen samt af de Manøvrer, Signaler m. m., der er foretaget og afgivet forinden, og at denne skriftlige Fremstilling er klar og tydelig.

Jeg ved, at Orlogskaptajn *Qvistgaard* som Lærer paa Søofficersskolen har gjort et stort og fortjenstfuldt Arbejde ved at udfærdige klare og meget udførlige Reg-

ler for, hvad der skal oplyses og rapporteres i Forbindelse med en Kollision, saa jeg skal afholde mig fra at angive detaillerede Retningslinier, men kan maaske supplere de af Orlogskaptajn Qvistgaard angivne Regler med nogle praktiske Vink. Da han i høj Grad har holdt sig til det positive, saa er det maaske for maaltjenligt, at jeg beskæftiger mig lidt med det negative.

Det skal saaledes bestemt fraraades, at der i Skibsdagbogen indføres unødvendige Detailler, overflødige Formodninger og Antagelser, men anbefales, at man holder sig til de nøgne Fakta. Man maa nemlig være forberedt paa, at Skibsdagbogen, eller en Udskrift af den, bliver forlangt fremlagt af Modparten og gjort til Genstand for en kritisk Gennemgang. Der findes flere Eksempler paa, at ganske overflødige Formodninger er blevet tillagt afgørende Betydning og har paaført Rederiet Erstatningsansvar.

Chefen maa ogsaa være opmærksom paa, at det ikke er udelukket, at Rapporter, Skrivelser, Telegrammer el. lign. til Marineministeriet i en given Situation kan blive fremlagt i en Ret. Han bør afholde sig fuldstændig fra at udtale sig om Skyldsspørgsmaalet saavel i Skibsdagbog som i Rapport el. lign.

Det maa vel bl. a. ogsaa være dette Forhold, der har givet Anledning til § 80 i Marineministeriets Kundgørelse B 29/1941, der siger:

»Saafremt en skriftlig Udfærdigelse omhandler Forhold, der kan forventes at foranledige retslig Behandling (Retssager, Kollisionssager o. l.), maa Paategning paa Skrivelsen ikke finde Sted; men denne skal i saa Fald fremsendes med særlig Skrivelse, i hvilken den paagældende Myndigheds Bemærkninger til Sagen fremsættes«.

Overfor Modparten bør Chefen hverken skriftligt

eller mundtligt indrømme nogen Skyld eller Ansvar uden først at have konfereret med Marineministeriet.

Officerer og Besætning bør ogsaa helt afholde sig fra at udtale sig om Kollisionen eller diskutere Skyldsspørgsmaalet med det andet Skibs Besætning.

Iøvrigt vil Skibschefen vel kun undtagelsesvis faa Anledning til at forhandle med Modparten om Ansvarsspørgsmaalet og om den eventuelle Erstatnings Størrelse.

Der bør dog, hvor der kun er Tale om ganske ringe Skader, og hvor der overhovedet ikke kan herse Tvivl om Skyldsspørgsmaalet og Erstatningsansvaret, gives Chefen Fuldmagt til egenhændigt at ordne en Sag, herunder ogsaa Fuldmagt til at udbetale Erstatning; idet Erfaringen viser, at en lille Sag ofte klares nemmest og billigst, hvis den kan afgøres og afsluttes paa Stedet.

Heldigvis ordnes en Mængde Kollisionssager i Mindelighed uden Rettens Medvirken, og det er almindelig Coutume, at de to Parter straks efter en Kollision udveksler Førernes Rapporter eller Udskrifter af de to Skibsdagbøger. Ogsaa af denne Grund er det uheldigt, hvis en Skibschef i Skibsdagbogen eller i sin Rapport anfører Formodninger, Antagelser eller tager Stilling til Skyldsspørgsmaalet.

Nu maa man helst ikke faa det Indtryk af Foredraget, at det anbefales, at der i Skibschefens skriftlige Fremstilling skal skjules noget, eller at han skal prøve paa at pynte paa sin Sag. Skibschefen bør — ja, det maa være hans Pligt — i sin Rapport til Marineministeriet at give det sande Billede af Begivenheden.

Søforklaring.

Om et Orlogsfartøj er pligtig at aflægge Søforklaring, tør ikke siges med Sikkerhed.

Orlogsskibe har imidlertid gjort det, og det maa ogsaa anses som ret og rimeligt, at danske Orlogsskibe gør det efter Kollision med et dansk Skib eller med et Skib tilhørende en Nation, f. Eks. Norge eller Sverrig, hvis Sølove ogsaa kræver, at der aflægges Søforklaring.

Derimod maa det anses som værende fuldstændig i sin Orden, hvis Orlogsskibe har Ret til at undlade at afgive Søforklaring, at en saadan Ret benyttes, naar der er Tale om en Kollision mellem et dansk Orlogsfartøj og et Skib tilhørende en Nation, hvor Søforklaring el. lign. ikke forlanges afholdt.

Et Eksempel vil belyse dette:

Et dansk Skib har været i Kollision med et engelsk Skib. Det engelske Skib maa anses som havende hele Skylden, eller ihvertfald den største Skyld. Det danske Skib sagsøger det engelske Skib i England, og Sagen skal afgøres af *Admiralty Court* i London.

Efter at en ren formel Stævning — »*Writ*« — er udtaget, skal begge Parter, inden en fastsat Frist, indlevere de saakaldte »*Preliminary Acts*«, hvori en Række Spørgsmaal af Betydning for Skyldsspørgsmaalet maa være besvaret.

Disse Dokumenter indleveres til Retten og er paa det tidlige Trin af Processen utilgængelige for Modparten.

Næste Skridt er, at Sagsøgeren indleverer »*Statement of Claim*« (d. v. s. en udførlig Sagsfremstilling), og Sagsøgte indleverer »*Defence and Counterclaim*«, hvorefter der bliver retslig Paabud om »*Discovery of Documents*« d. v. s., at begge Parter forpligter sig til at fremskaffe Skibsdagbøger, Rapporter og al Korrespondance m. v. mellem Kaptajnen og Rederiet i Anledning af Kollisionen.

Det er værd at lægge Mærke til, at indtil »*Statement of Claim*« og »*Defence and Counterclaim*« er indleveret,

og »Discovery of Documents« er efterkommet, er ingen af Parterne ad retslig Vej istand til at faa noget at vide om Modpartens Sagsfremstilling eller Krav.

I almindelige Kollisionssager bliver der ikke afgivet nogen Søforklaring af engelske Skibe, og det forlanges heller ikke, at andre Nationers Skibe skal aflægge Søforklaring for at faa en Sag for *Admiralty Court*.

Der er vel ingen Tvivl om, at Parterne og Retten søger at komme til Bunds i Sagen og at faa Sandheden frem, men Erfaringen viser, at danske Interesser ofte er blevet skadet gennem vort nuværende System, nemlig at Søforklaring *skal* aflægges, uanset hvor en Rets-sag skal afgøres.

Hvis Modparten er klar over dette Forhold — og det er han som Regel — kan han altsaa paa et meget tidligt Trin af Sagen komme i Besiddelse af fulde Detailler om Begivenheden, idet han har Ret til at være tilstede eller lade sig repræsentere under en saadan Søforklaring, han kan stille Spørgsmaal til Vidnerne og bagefter faa en Udskrift af Søforklaringen og de deri ordret indførte Udtog af Journalerne.

Paa den Maade faar Modparten meget værdifulde Oplysninger, før han har bestemt sig til, hvorledes han vil fremsætte sin egen Sag.

Naar man kommer til »Discovery of Documents« er Forretningsgangen følgende:

Hver Part fremlægger Modpartens Journaler, Dokumenter, Korrespondance m. m. for Dommeren, men behøver kun at fremlægge det, som de selv synes er betydningsfuldt. Det er derfor menneskeligt og forklarligt, at hver Part kun fremlægger de af Modpartens Akter, der taler til Gunst for ham selv.

Hvis den af det danske Skib afgivne Søforklaring er et ypperligt Dokument set fra det danske Skibs Syns-

punkt, idet den er Resultatet af en omhyggelig og saglig Gennemgang af Begivenheden under Medvirken af søretskyndige Medlemmer, er der størst Sandsynlighed for, at Modparten overhovedet ikke vil gøre Brug af den, og at den derfor ikke bliver forelagt Dommeren. Man er selv afskaaret fra at fremlægge sine egne Dokumenter incl. Søforklaring.

Hvis Søforklaringen derimod er et Dokument, hvori et eller flere af Vidnerne i Forvirring har fremsat Udtalelser, som maaske ikke er fuldt korrekte, eller som paa Grund af en mindre heldig Udtryksform kan give et lidt misvisende Billede, vil Modparten antagelig gøre Brug af den og fremlægge den for Dommeren som et vigtigt Dokument.

Det er af meget stor Betydning, at Chef og Besætning under en Søforklaring kan give en sikker og klar Fremstilling af Begivenheden, og at Chefen kan paavise, at han nøje har fulgt de internationale Søvejsreglers Bestemmelser.

Hvis disse ikke er fulgt, vil dette som Regel veje meget tungt i Bedømmelsen af Skyldsspørgsmaalet.

Skibschefen bør snarest muligt efter en Kollision sende en skriftlig Meddelelse til det andet Skibs Fører, hvori han paa Marineministeriets Vegne holder Rederiet ansvarlig for de paa Orlogsskibet opstaaede Skader, samt for alle de Tab og Omkostninger, som opstaar i Forbindelse hermed.

Han maa straks sætte sig i Forbindelse med Marineministeriet, for at dette kan sikre sig, at der fra det andet Skibs Side — hvis det er et udenlandsk Skib — bliver stillet en passende Garanti, idet det maaske viser sig nødvendigt at lade Skibet arrestere for at faa en saadan Garanti. Det skal dog fremhæves, at Arre-

stering af et Skib er noget, man skal være meget varsom med, idet det kan blive uhyre kostbart at lade foretage en Arrest, som senere viser sig at være uberegtiget.

Overfor et dansk Rederi skulde der normalt ikke være Grund til at forlange Garanti eller til at gaa saa vidt som til Arrest.

Besigtigelser og Besigtelsesrapporter.

Til Slut skal der gives nogle Hovedretningslinier for Besigtigelse, Skadesoptagelse og Udfærdigelse af Rapporter i Forbindelse med Kollisionsskader.

Er der sket Skade paa Orlogsskibet, og kommer dette efter Kollisionen i Forbindelse med det andet Skib, bør Føreren for det andet Skib opfordres til at besigtige den opstaaede Skade.

En saadan Besigtigelse vil normalt være rent foreløbig, idet Chefen, hvis der er Tale om en blot nogenlunde stor Skade, antagelig ikke er i Stand til at tage endelig Bestemmelse om, hvorledes Reparationen skal udføres, hvor lang Tid den vil tage, og hvor store Udgifterne vil blive, ligesom det andet Skibs Fører meget sjældent har Fuldmagt til at indgaa Aftaler i saa Henseende, eller til at tage afgørende Stilling til Skylds- eller Erstatningsspørgsmaal.

Formaalet med en saadan Besigtigelse er da ogsaa kun at give Modparten Lejlighed til at danne sig et Billede af Skadens Omfang, saa der paa Basis heraf kan sendes Rederi og Assurandører nogle orienterende Oplysninger.

Hvis Skaden er af en saadan Beskaffenhed, at den kræver snarlig Reparation, bør der, efter at Skibet er ankommet til sit Reparationssted og kommet i Dok — hvis Dokning er nødvendig for at kunne overse Skadens Omfang og for Reparationens Udførelse — arrangeres en Besigtigelse, hvor der fra Orlogsskibets Side

bør være en Repræsentant for Skibet (helst Chefen), en fra Marineministeriets Skibstilsyn og en fra det Værft, der skal udføre Reparationen, hvilket vel normalt vil blive Orlogsværftet, hvis Reparationen skal udføres her i Landet.

Endvidere maa det andet Skibs Rederi adviseres i saa god Tid, at det kan naa at lade sig repræsentere ved Besigtigelsen. Er det et udenlandsk Rederi, maa det i god Tid — helst telegrafisk — underrettes, saaledes at det bliver i Stand til enten at sende en Repræsentant, eller ad telegrafisk Vej at instruere en i det paagældende Land bosiddende Agent for Rederiet eller dets Assurandører om at varetage deres Interesser.

Det skal i denne Forbindelse anføres, at saa godt som alle Søforsikringsselskaber har Havari-Agenter i de største og vigtigste Havnebyer hele Verden over.

Under Besigtigelsen optages den i Forbindelse med Kollisionen opstaaede Skade; der bør endvidere legnes Skitser eller tages Fotografier, idet saadanne kan faa stor Betydning ved en senere eventuel Retssag. Den for Skadens Udbedring krævede Reparation og de dermed forbundne Omkostninger anføres i Enkeltheder.

Det aftales og anføres, hvor lang Reparationstid der er paakrævet, herunder om Dokning er nødvendig, og da i hvor lang Tid.

Nødvendig Bugserhjælp til og fra Dok og Reparationskaj samt nødvendige Forhalinger under Reparation og de deraf flydende Udgifter anføres. Ligeledes maa Havne-, Lods- og andre Udgifter, som staar i Forbindelse med Reparationen, oplyses.

Det maa f. Eks. ogsaa anføres, om det paa Grund af Reparationen er nødvendigt at lade en Del af Besætningen flytte i Land, og hvilke Ekstra-Udgifter der opstaar i Forbindelse hermed.

Oplysning om alle disse og maaske en Række

øvrige Faktorer er paakrævet, idet Marineministeriet maa tage dem i Betragtning ved et eventuelt Erstatningskrav overfor Modparten.

I denne Forbindelse er der maaske Grund til at anføre, at det i visse Situationer viser sig nødvendigt at udruste et andet Skib til at løse det skaderamte Skibs Opgaver, hvorfor de dermed forbundne Ekstra-udgifter antagelig ogsaa bør tages i Betragtning.

Saadanne Poster, som de sidst anførte, skal Besigtigelses-Kommissionen vel ikke tage sig af, idet den kun bør beskæftige sig med selve Reparationen og de dermed følgende direkte Udgifter.

Kan de to Parter under Besigtigelsen ikke komme til Enighed, eller undlader Modparten, trods Opfordring, at lade sig repræsentere ved Besigtigelsen, bør der foranstaltes en retslig Besigtigelse, hvor det lader sig gøre.

Her i Landet sendes en skriftlig Anmodning til den stedlige Søret om at udmelde Syns- og Skønsmænd til at optage Skaden og fastsætte de med Reparationen forbundne Udgifter samt den fornødne Reparationstid.

Der kan bl. a. i Norge og Sverrig foranstaltes lignende retslige Besigtigelser, hvorimod de er ukendte i de fleste andre Lande. Kommer derfor en Skibschef ud for en Situation, som den nævnte, paa en udenlandsk Plads, bør han lade den danske Konsul undersøge Forretningsgangen i det paagældende Land. I mange Tilfælde betaler det sig nu bedre at gøre Brug af den stedlige Lloyds Agents Assistance, idet disse Agenter har stor Erfaring i, hvorledes man bør gaa frem i saadanne Havari-Sager.

Er det Modpartens Skib, der har lidt Skade, kan de førnævnte Retningslinier i det store Hele følges, idet Rollerne nu bare er byttet om, men der er dog, hvis Modpartens Skib er et Koffardiskib, nogle enkelte andre Faktorer, der maa tages i Betragtning.

Ved Kollision risikerer et Koffardiskib ikke alene at lide Skade paa selve Skibet, men ogsaa midlertidig at blive sat ud af Fart og derved miste sin Indtjenings- evne for et kortere eller længere Tidsrum. Det har derfor stor Betydning for Afgørelse af Erstatningens Størrelse at faa oplyst, i hvilken Fart Skibet sejlede, da Kollisionen fandt Sted, f. Eks. om det gik i Rute- fart, Timecharter eller sejlede i det frie Marked, og i sidste Tilfælde, hvorledes Fragtraterne var.

Hvis det andet Skibs Skade, selvom den er stor, ikke kræver snarlig Reparation, og dets Rederi ikke ønsker at lade Reparation udføre foreløbigt, men der- imod gerne vil have Erstatningsspørgsmaalet ud af Verden, vil det sandsynligvis lade foretage en Besig- tigelse til Konstatering af Skadens Omfang. Ved en saadan Besigtigelse bør Orlogsskibet lade sig repræ- sentere ved en Skibsbygningstekniker eller Maskintek- niker alt efter Skadens Karakter. Det bør i denne For- bindelse erindres, at Modparten, hvor han lader Re- parationen henstaa til et for ham belejligt Tidspunkt, paa hvilket der antagelig skal udføres andre Havarirepa- rationer eller Eftersynsarbejder, ikke kan ses at have Krav paa anden Erstatning end de direkte Reparations- omkostninger.

Det samme er Tilfældet, hvis Reparationen kan udføres uden Ophold for Skibet, f. Eks. medens det lossers eller laster.

Hvis Skibet straks efter Kollisionen gaar til Re- parationshavn, bør man fra Orlogsskibets resp. Marine- ministeriet Side ikke alene lade sig repræsentere ved Besigtigelsen før Reparationen iværksættes, men ogsaa, specielt hvis Arbejdet udføres i Regning, følge Re- parationens Gang og Forhandlingerne med Værftet an- gaaende Priser m. m.

Det bedste vil være, at man forlanger Tilbud ind-

hentet fra flere Værfter, og hvis dette ikke er formaals-tjenligt, da forlanger et fast Tilbud fra det Værft, hvortil Skibet er søgt ind, inden man godkender Reparationens Iværksættelse.

Af Hensyn til Bedømmelsen af det Tidsrum, for hvilket Modparten eventuelt kræver Erstatning for tabte Indtjeningsmuligheder, vil følgende Oplysninger have Interesse:

Hvornaar Skibet ankom til Reparationshavn.

Hvornaar Losning paabegyndtes og afsluttedes.

Hvornaar Havari-Reparationen paabegyndtes og afsluttedes.

Om andre Reparationer eller Vedligeholdelsesarbejder udførtes samtidig, og om disse har forlænget Reparationstiden og i bekræftende Fald med hvor mange Dage.

Hvornaar Inddokning og Uddokning fandt Sted.

Om Uddokningstiden er blevet forlænget af andre Arbejder, og da i hvor mange Dage.

Hvornaar Lastning paabegyndtes.

Hvornaar Skibet afsejlede.

Til Slut skal det anbefales, at Orlogsskibets Repræsentant i Forbindelse med sin Underskrift paa de af Modparten udfærdigede Besigtigelses-Dokumenter el. lign. tager Forbehold med Hensyn til Skyld og Erstatningsansvar ved at indsætte følgende:

Uden Præjudice for Skyldsspørgsmaalet og Erstatningsansvaret.

Et Forbehold og en Vending som er almindelig brugt og anerkendt.

De Problemer, der kan opstaa i Forbindelse med en Kollision, er mange og ofte vanskelige. Forhaabentlig har Foredraget skabt saa megen Interesse for disse Problemer, at Spørgsmaalet om at gøre »Instruks for

Chefen« noget fyldigere paa disse Omraader maa blive taget op til Overvejelse.

I denne Forbindelse skal Opmærksomheden henledes paa de ret udførlige Regler, der i *Kings Regulations* for den engelske Flaade gives for Chefens Pligter i Kollisionstilfælde.

Konventionen af 23.-9.-1910 om Tilvejebringelse af visse ensartede Regler ang. Skibes Sammenstød.

<i>Tyskland</i>	Ratificeret den 1. Febr. 1913
<i>Argentina</i>	Tiltraadt den 28. Febr. 1922
<i>Østrig</i>	Ratificeret den 1. Febr. 1913
<i>Belgien</i>	Ratificeret den 1. Febr. 1913
<i>Brasilien</i>	Ratificeret den 31. Dec. 1913
<i>Danmark</i>	Ratificeret den 18. Juni 1913
<i>Danzig</i>	Tiltraadt den 2. Juni 1922
<i>Spanien</i>	Tiltraadt den 17. Novbr. 1923
<i>Estland</i>	Tiltraadt den 15. Maj 1929
<i>Finland</i>	Tiltraadt den 17. Juli 1923
<i>Frankrig</i>	Ratificeret den 1. Febr. 1913
<i>Storbritannien</i>	Ratificeret den 1. Febr. 1913
(med Kronkolonier og Protektorater, der har Kyststrækning)	
<i>Canada</i>	Tiltraadt den 25. Sept. 1914
<i>New Zealand</i>	Tiltraadt den 19. Maj 1913
<i>New Foundland</i>	Tiltraadt den 11. Marts 1914
<i>Indien</i>	Tiltraadt den 1. Febr. 1913
<i>Grækenland</i>	Ratificeret den 29. Sept. 1913
<i>Ungarn</i>	Ratificeret den 1. Febr. 1913
<i>Italien</i>	Ratificeret den 2. Juni 1913
<i>Samtlige italienske Kolonier</i>	Tiltraadt den 5. Jan. 1935
<i>Japan</i>	Ratificeret den 12. Jan. 1914
<i>Mexico</i>	Ratificeret den 1. Febr. 1913
<i>Nicaragua</i>	Ratificeret den 18. Juli 1913

<i>Norge</i>	Ratificeret den 12. Nov. 1913
<i>Nederlandene</i>	Ratificeret den 1. Febr. 1913
<i>Polen</i>	Tiltraadt den 2. Juni 1922
<i>Portugal</i>	Ratificeret den 25. Juli 1913
<i>(Kolonierne)</i>	Tiltraadt den 20. Juli 1914)
<i>Rumænien</i>	Ratificeret den 1. Febr. 1913
<i>Sovjet-Unionen</i>	Tiltraadt den 10. Juli 1936
<i>Sverige</i>	Ratificeret den 12. Nov. 1913
<i>Uruguay</i>	Tiltraadt den 21. Juli 1915
<i>Australien</i>	Tiltraadt den 9. Sept. 1930
<i>Jugoslavien</i>	Tiltraadt den 31. Dec. 1931
<i>Letland</i>	Tiltraadt den 2. Aug. 1932

Konventionen af 25.-8.-1924 om Indførelse af visse ensartede Regler ang. Begrænsning af Reders Ansvar.

<i>Belgien</i>	Ratificeret den 2. Juni 1930 Finder ikke Anvendelse paa <i>Belgisk Kongo</i> og <i>Ruanda-Urundi</i> .
<i>Brasilien</i>	Ratificeret den 28. April 1931
<i>Danmark</i>	Ratificeret den 28. April 1931
<i>Spanien</i>	Ratificeret den 2. Juni 1930
<i>Finland</i>	Tiltraadt den 12. Juli 1934
<i>Frankrig</i>	Ratificeret den 23. Aug. 1935
<i>Ungarn</i>	Ratificeret den 2. Juni 1930
<i>Monaco</i>	Tiltraadt den 15. Maj 1931
<i>Norge</i>	Ratificeret den 10. Okt. 1933
<i>Polen</i>	Ratificeret den 26. Okt. 1936
<i>Portugal</i>	Ratificeret den 2. Juni 1930
<i>Sverige</i>	Ratificeret den 1. Juli 1938

Hvor meget koster et Luftfartøj, dets Udrustning og Bomber i Dag?

Af Kaptajnlojtnant Wylich-Muxoll.

Da man ofte hører Bekosteligheden ved et Luftvaaben samt Priser paa enkelte Luftfartøjer eller Dele heraf diskuteret, kan følgende Uddrag formentlig have Interesse for Tidsskriftets Læsere.

De her omtalte Priser er opgivet for allierede Luftfartøjer fremstillet i Krigsindustrien og bygget i *store Serier*.

Opgørelsen er taget fra det svenske »Flyg«, Tidsskrift för flygvapnet och officiellt organ för Kungl. Svenska Aeroklubben. Prisen er udregnet i svenske Kroner.

Allierede Luftfartøjer fremstillet i store Serier:

4 Motor Flyvebaad (Sunderland).....	Kr. 1.000.000
4 » Bombeluftfartøj (Stirling, Lancaster, Halifax, Liberator, Flying Fortress)	- 800.000
2 Motor Bombeluftfartøj (Wellington, Mosquito, Boston, Whitley).....	- 400.000
2 Motor Flyvebaad (Catalina).....	- 400.000
2 Motor Jager (Beaufighter, Whirlwind)	- 160.000
1 Motor Jager (Spitfire, Seafire, Hurricane, Typhoon, Tomahawk, Marlet)	- 160.000
Recognoscerings Luftfartøj (Mustang)...	- 90.000
Skoleluftfartøj (Ansom, Airspeed, Oxford, Miles Master, Harvard, Proctor)	- 50.000

Svæveplan til Troppetransport (Hotspur, Horsa)	Kr.	50.000
Sø-Luftfartøj til Undsætning	-	50.000
Torpedo-Luftfartøj (Albacore, Swordfish)	-	150.000
Recognoscerings-Luftfartøj (Walrus)	-	90.000

Dele til et Luftfartøj:

	Jager	2 Motor Bom- beluftfartøj	4 Motor Bom- beluftfartøj
Motor pr. Stk.	Kr. 35.000	Kr. 40.000	Kr. 50.000
Landingsstel	- 16.000	- 20.000	- 30.000
Hjul	- 200	- 1.200	- 2.400
Haleparti	- 3.000	- 4.000	- 6.000
Halehjul	- 200	- 200	- 200
Dæk	- 60	- 600	- 1.000
Instrumenter	- 2.400	- 6.000	- 8.000
Skydetaarn	-	- 1.000	- 1.000
Kanon	- 2.000	- 2.000	- 2.000
Maskingevær	- 1.000	- 1.000	- 1.000
Propeller	- 7.000	- 7.000	- 7.000
Radio	- 3.000	- 4.000	- 5.000
Iltapparat	- 200	- 300	- 300
Brændstoftank	- 1.300	- 1.600	- 2.000
Faldskærm	- 700	- 700	- 700
Fotografiapparat	- 400	- 700	- 700
Bombesigte	-	- 1.200	- 1.200
Dinghy	- 160	- 600	- 600
Førersæde	- 300	- 300	- 300
Automatisk Pilot	-	- 4.000	- 4.000

Bomber.

4.000 kg	Kr.	5.000
2.000 -	-	2.000
1.000 -	-	1.750
950 -	-	1.600

500 kg	Kr.	850
250	-	-	400
250	- til Bekæmpelse af U-Baade.....	-	500
125	- - - - -	-	300
125	-	-	250
50	- til Bekæmpelse af U-Baade.....	-	200
20	- - - - -	-	50
15	- Brandbomber	-	60

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

August Maaned.

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

- 1.—4. Aug. 1719: Flaadestyrke paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter, 8 Skytsskibe og Flydebatterier samt 4 Galejer under Schouthynacht Tordenskjold (fra $\frac{3}{8}$ Kommandørkaptajn Hoppe) angriber Fæstningen Nya Ålfsborg.
2. Aug. 1808: 16 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Schönheyder erobrer ud for Agersø engelsk Orlogsbrig »Tigress«.
2. Aug. 1812: 2 armerede Skonnerter under Sekondløjtnant Bodenhoff forhindrer engelsk Fregat »Horatio«s Angreb paa Tromsø, men erobres af Fregattens Fartøjer efter store Tab paa begge Sider, bl. a. saaredes Sekondløjtnant Bodenhoff haardt.
3. Aug. 1611: Kalmar Slot overgiver sig, og Øland m. m. besættes, efter at Herredømmet over Kalmarsund er opnaet ved at Flaaden paa 22 Skibe 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 Søterritorium i Sundet, Store Bælt og Lille Bælt. Fyr slukkes og Sømærker inddrages delvis. 1. Eskadre under Kommandør Nyholm tager Station i Sundet, 2. Eskadre under Kommandør Garde i Store Bælt, medens enkelte Skibe sendes til Lille Bælt m. m.
7. Aug. 1922: Ved Søværnslovens Vedtagelse inddeles Flaadens Enheder i Divisioner; Søofficersgraderne: Kommandørkaptajn, Orlogskaptajn, Kaptajnløjtnant og Søløjtnant genoptages; Underofficersgraderne erstattes af Dæks-officerer og midlertidige Befalingsmænd.

8. Aug. 1715: Ostersøflaaden 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 udfør Nisaaen norsk Flaade paa ca. 180 Skibe under Kong Harald Haarfager.
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 iærefuldt, men erobres af 1 engelsk Orlogsbrig, 2 Bombarderfartøjer og 3 Kanonbaade paa Nyborg Fjord.
10. Aug. 1809: 8 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Bille erobrer udfør 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 udfør Kiel, kæmper i Kielerfjord med slesvig-holstensk Dampskib »Løve« og 4 Kanonbaade; 1 Kanonbaad skydes i Brand.
17. Aug. 1922: Undervandsbandsdivisionen oprettes iflg. Søværns-

loven af 1922, Chef Kaptajn Gad (Tidligere fra 1912—1914, Chef Kaptajn Rechnitzer).

18. Aug. 1858: Tørdokken paa Nyholm aabnes i Kong Frederik VII's Nærværelse; Skruefregatten »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 Flintetrenden ved 1. Torpedobaadsflotille, Chef Kaptajn Haack, yderligere Ødelæggelse af grundstødt engelsk U-baad »E. 13«, der blev beskudt af tyske Jagere.
23. Aug. 1807: Kanonbaadsdeling, Chef Kommandørkaptajn I. C. Krieger, angriber engelsk Batteri og Eskadre ved Svanemøllen.
24. Aug. 1526: Kong Christian II's sidste Tilhænger, Søkrigeren Søren Nordbys Eskadre paa 10 Skibe med Skipper Clement som Underfører slaaes udfør Blekinge Kysten af forenet svensk-lybsk og dansk (Kong Frederik 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 Udfald ved 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 Søforsvar, 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 Skærgaard til Vaxholm og blokerer Hovedstaden og svensk Flaade indtil 8. September.
31. Aug. 1807: Kanonbaadsdivision fra Kommandørkaptajn J. C. Kriegers Kanonbaadsdeling ved København deltager i Udfaldet ved Classens Have.
31. Aug. 1844: Eskadre bestaaende af Fregatterne »Gefion« og »Thetis«, Hjuldampskibet »Hekla« og Briggen »Mercurius« under Kommandørkaptajn Garde tvinger i Forening med norske og svenske Søstyrker Sultanen af Marokko til at give Afkald paa en siden 1768 betalt Tribut fra Danmark.

F. Kj.

Marinens Bibliotek.

Januar — Marts 1943.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

1. *Eggert, J. og Gajewski, H.*: Einführung in die technische Röntgenphotographie. Ill. og Diagr. Index. Wissenschaftl. Zentral-Laboratorium der photographischen Abt. der I. G. Farbenindustrie Aktiengesellsch. J. A. G. T. A. Lpz. 1942. 8^o. Kl¹.
2. Dansk biografisk Leksikon. Kbh. 1942. 8^o. H. XXIII: Stokkebye—Thorsøe.
3. *Bunke, M.*: Handbok för flygare. Ill. og Diagr. Flyg- och motortekniskt Bibliotek 9. Under red. af Tord K. Ångström. Sthlm. 1942. 8^o. Fv.
4. *Drachmann, G. A.*: Min Rejse gennem Livet. En gammel Skibslæges Erindringer. M. Portr. af Forfatteren. Noter og Register. Oversigt over Slægten Drachmann. 1. Del. Svundne Tider. Erindringer og Breve. 1. Bd. Udg. af C. Dumreicher, H. G. Olrik og H. Topsøe-Jensen. Kbh. 1942. 8^o. H.
5. Columbus' Skibsjournal. 1492—1493 ved *Rinaldo Caddeo*. Ill. (m. Portr. af Columbus) og Kort. Noter. Bibliogr. Henviisn. Overs. af C. V. Østergaard fra italiensk. Kbh. 1942. 8^o. H.
6. Jahrbuch der deutschen Kriegsmarine. 1942. Ill. og Kort. Hrsg. vom Oberkommando der Kriegsmarine. 7. Jahrg. Lpz. 1942. 8^o. H. Indhold:
Gadow: Marine- und kriegspolitische Jahresübersicht. [Okt. 1940-Sept. 1941].
Welbers, G.: Festland gegen England. Ill. og Kort.
 1. Das System der Koalitionskriege.
 2. »Das Reich Gottes auf Erden«.
 3. Der Sturz der Festlandbastionen.Beförderung von Truppenoffizieren der Kriegsmarine vom Jan. 1940 bis Aug. 1941.
Ritterkreuzträger der Kriegsmarine (M. Portr.)

- Gadow*: Seemacht und Weltgeltung.
- Ambrosius, H. H.*: Blockade und Seekriegsrecht. III.
- Gadow*: Rückblick auf den nordischen Kriegszug. Marineartillerie holt sich den Tommy! P. K.-Bericht.
- Schultze, E.*: Englands Häfen als Angriffsziele. III. og Kort. 1: London. 2: Liverpool. 3: Hull. 4: Manchester. 5: Bristol-Avonmouth. 6: Glasgow. 7: Die Kohlenausfuhrhäfen. 8: Belfast. — Ausblick.
- Buckheim, L. G.*: Zerstörer gegen Zerstörer vor Plymouth.
- Waldeyer, Hartz, Prof.*: Hochseekrieg. Kreuzergefecht im Atlantik. P. K.-Bericht.
- Zell, A.*: Nächliche Jagel. P. K.-Bericht.
- Seebohm*: Der Seekrieg im Mittelmeer.
- Vidua, J.*: Kriegsmarine bringt Panzer nach Kreta.
- Bauer*: Der Seekrieg mit Unterseebooten. III.
- Schultze, H.*: 15000 Tonnen amerikanische Munition explodieren.
- Erhardt*: Der U-Boot-L. I. (Leitende Ingenieur), seine Männer und seine Maschinen.
- Glodschey, E.*: Hilfskreuzer im Handelskrieg. III. og Kort.
- Gleichfeld, W.*: An Bord eines deutschen Hilfskreuzer. P. K.-Bericht.
- Brünninghaus*: Kleinkrieg im Englischen Kanal.
- Thoma*: Mienensuch — und Geleitdienst. III.
- Kurz, U.*: Mienensuchboote können alles. III. P. K.-Bericht.
- Kaden*: U-Boot-Jäger und Vorpostenboote. III. U-Boot-Jagd. P. K.-Bericht.
- Donner, P.*: Ostseekrieg gegen Sowjetrusland. III. og Kort.
- Lucas, H.*: Deutsche Zerstörer im Eismeer.
7. Jahrbuch der deutschen Luftwaffe. 1942. III. (M. Portr. af Göring og Hitler.) 7. Jahrg. Lpz. 1942. 8^o. H. Indhold: Ritterkreuzträger & Nachruf für gefallene und verstorben.
- Quade*: Die deutsche Luftwaffe im zweiten Kriegsjahr. III.
- Siegler, Frhr. v.*: Luftkrieg Südost. III.
- Meffert*: Gegggen den Tommy im Mittelmeer. III.
- Kassing*: Flakartilleri kämpft im Osten. III.
- Schroter*: Tiefangriff auf einen englischen Nachtflughafen.
- Rechenberg*: Bei Korinth abgesetzt.
- Wolgast*: Als Fallschirmfunker auf Kreta.
- Wrege*: Fallschirmjägereinsatz Rethymnow.
- Coester, V.*: Jäger auf Feindflug.
- Walter*: Leichte Flak am Hafaya-Pasz.

Nachtjagd: Streib.

Oehler: Fernaufklärer im Osten. Ill.

Kähler: Leichte Flakartillerie im Kampf mit sowjetischen Schlachtfliegeren.

Renz: Wie ich mein Ritterkreuz erwarb.

Wolf: Eine Flachabteilung auf Vormarsch.

Kohl: Verwundet am Fallschirm. Ill.

Jäger: Fallschirmjäger bei Eben Emael.

Block: Ein Sowjetpanzer wird geknackt.

Eichmann: Luftnachrichtenmänner im Einsatz an der Ostfront.

Scharkowski: Aufklärer erkämpfen einen Sieg. Ill.

Stuckrad, v.: Flieger im hohen Nord.

Segnitz: Wir Aufklärer meldeten: Die Engländer sind verschwunden.

Jentkiewiez: Vergeltungsangriff auf London.

Klimke: Die ersten Bomben auf London (1917).

Dettmann: Luftwaffe über See.

Roszbach: Die Arbeit der Kriegsberichter.

Kube: Der Offiziernachwuchs im Kriege.

8. Svenska Flottans Historie. Orlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar. Ill. og Kort. Bil. (1—19) og Tab. Kilder og Lith.henv. Redaktionskomm.: Adm. Otto Lybeck (ordförande) m. fl. Bd. I. 1521—1679. Malmö 1942. 4^o. Indhold:

Indledning:

Hornborg, E.: Svensk sjömakts under forntid och medeltid.

Åren 1521—1611.

Andersson, I.: Sveriges utrikespolitik under Gustav Vasa och hans söner.

Börjeson, H.: Sjökrigsmateriel och skeppsbyggnad under äldre Vasatid. — Utländska sjömakter.

Ekman, C.: Stora kravelen »Elefanten«. — Skeppsgårdar och varo under äldre Vasatid. — Nordiska sjuårskrigets två första år.

Wendt, E.: Flottans överstyrelse och lokale förvaltningar under Gustava Vasa och hans söner.

Spens, E.: Flottens personal under äldre vasatid. — Livet ombord och i Land under äldre vasatid.

Unger, G.: Svenska flottans sjötåg fram till Kalmarskriget (med undantag av nordiska sjuårskrigets två första år). — Återblick på perioden 1521—1611.

Åren 1612—1679.

Forsell, A.: Sveriges utrikspolitik åren 1612—1679.

Börjeson, H.: Sjökrigsmateriel och skeppsbyggnad åren 1612—1679.
— Utländska sjömakter.

Unger, G.: Örlogsbaser och varv fram til Karlkronastationens anläggning. — Svenska flottans sjötåg 1611—1679. Återblick på perioden 1611—1679.

Wendt, E.: Flottans överstyrelse och lokala förvaltningar under stormaktstiden intill eneväldet.

Spens, E.: Sjövapnets bemanning under stormaktstiden fram till 1679. — Livet ombord och i land under stormaktstiden fram till 1679.

Styrmanskonsten.

Jonson, E.: Styrmanskonsten i Norden fram till sextonhundratalets slut.

Svenska flaggan.

Lenk, T.: Svenska flaggans uppkomst och äldra historia.

9. *Werner, S.*: Lærebog i Elektricitetslære. Diagr. Kbh. 1935. 8^o. H.
10. Forklaringer afgivne for den ved allerhøjeste Ordre af 21de April 1860 til Undersøgelse af Orlogsværftet nedsatte Commission samt Bilage til Commissionens allerunderdanigste Betænkning af 21. Dec. 1861. Kbh. u. A. 2. Bd. 8^o. H.
11. *Ambrosius, H. H.*: Die Schlacht im Atlantis. Hamb.-Wandsbek. 1942. 8^o. H.
- *12. *Lehmann, J.*: Burmeister & Wain gennem Hundrede Aar. III. (m. Portr.) og Kort. Selskabets Ledelse 1843—1943 og Litt.-fort. Kbh. 1943. 8^o. Gave fra A/S Burmeister & Wain.
13. *Blattner, E.*: Lehrbuch der Elektrotechnik. Diagr. 4. Aufl. Bern 1922 og 28. 2 Bd. 8^o. H.
14. *Barkhausen, H.*: Lehrbuch der Elektronen-Röhren und ihrer technischen Anwendungen. 2. Bd.: Verstärker. Diagr. Lpz. 1941. 8^o. H. [Bd. 1, 3 og 4 kommer senere.]
15. *Riffelmacher, H.*: Der Weltkrieg 1914—1918 (1921). Die neuartige sychronistische, graphische in 8 farbigen Offsetdruck hergestellte Riff Geschichtskarte, Bearb. unter wissenschaftl. Mitarbeit von Bibliothekar Dr. Seraphine. Stuttg. u. A. 4^o. H.
- *16. The Danish Ingolf Expedition . . . Cph. 1942. 4^o. Gave fra Zoologisk Musæum.

- Vol. IV, Part. 13. *Heding, S. G.*: Holotheroidea. II. Ill., Diagr.
 * og Kort.
 - V, - 12. *Carlgren, O.*: Actinaria. II. Ill. og Kort.
 Litt.fort.

*17. *Ostermann, H.*: Frederikshaabs Historie 1742—1942. Ill. Det
 Grl. Selsk. Skr. XII. Kbh. 1943. 8^o. H. Gave fra Grl. Selsk.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

J a n u a r — M a r t s . 1 9 4 3 .

Gr. 7.: Krigen 1939—

Møller, E.: Indviklet og fatteligt. Gads Danske Mag.,
 Aarg. 36, Nr. 10. H. 1942. (Den diplom. militære og pol.
 Situation i Sept. 1942.)

Møller, E.: Efterhaanden. Gads Danske Mag., Aarg. 36,
 Nr. 11, H. 1942. (Verdenspol. Overs. Okt. 1942.)

Møller, E.: Mange andre Hemmeligheder. Gads Danske
 Mag. Aarg. 37, Nr. 2. H. 1942. (Verdenspol. Overs., de
 første Uger af 1943, afsl. 24.-1.-43.)

Møller, E.: Tidernes Tegn. Gads Danske Mag. Aarg. 37,
 Nr. 3. H. 1942. (Verdenspol. Maanedsovers., afsl. 20.-2.-1943.)
 Finland.

Paavolainen, E.: Den karelska frågan. Dansk Udsyn,
 1942, Nr. 5.

7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbrudet).

Laval: Frankreich und U. S. A. Ausw. Pol. Aarg. 9,
 Nr. 12. 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.

Frankrig—Tyskland.

Frankreich zwischen den Fronten. (Dokumenter.) Ausw.
 Pol., Aarg. 10, Nr. 1. 1943.

Rusland.

Alpinus: Der Anteil Moskaus an der Kriegsschuld. Ausw. Pol. Aarg. 9, Nr. 4. 1942.

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.

Moller, E.: Det franske Barometer. Gads Danske Mag., 36. Aarg., Maj—Juni 1942. H.

Moller, E.: Krigen som Normaltilstand. Gads Danske Mag., 36. Aarg., Nr. 2. 1942. H. (Verdenspol. Overs. 21.-1.-1942.)

Nach 18 Monaten. (Dokument.) Ausw. Pol., Aarg. 10. Nr. 2. 1943. (Mussolinis Tale, 2.-12.-42. En militær Redegørelse.) 1943.

Sovjetunionens Raastofproduktion og Krigen. Økonomi og Politik, 15. Aarg., Nr. 4. 1941. H.

Wirth, K.: Der Griff der U. S. A. nach Afrika. Geopolitik, Aarg. 19, Nr. 12, 1942.

7,3.: Militære Operationer.

Hartvig, F. H.: Forbundne Hæres strategiske Samarbejde. Mil. Tidsskr., Aarg. 72, Nr. 1. 1943. H. (Belyst ved Feltoget paa Balkan, Apr. 1941.)

Møller, E.: Utidig Optimisme. Gads Danske Mag., Aarg. 36, Nr. 12. 1942. H. (Verdenspol. Maanedsovers., afsl. 20.-11.-1942).

Moller, E.: Maanednen og Aaret. Gads Danske Mag., Aarg. 37, Nr. 1. 1943. H. (Verdenspol. Maanedsovers. afsl. 20.-12.-1942.)

Sabroe, L.: Kreta. Mil. Tidsskr., 71. Aarg., Nr. 3. 1942. H. (Kampene om Kreta 19.-5.—1.-6.-1941.)

7,31.: Landkrig.

Poulsen, J.: Nogle Erfaringer fra Finlands Vinterkrig 1939—40. Mil. Tidsskr., Aar. 71, Nr. 6. 1942. H. (Anvend. af Gas, lagtt. vedr. Modstanderens Taktik . . .)

7,32.: Søkrig.

Assmann, K.: Die seestrategische Lage: 1939—42. Ausw. Pol., Aarg. 9, Nr. 12. 1942. (Polen, Østersøen, England,

Vesterhavet, norske Kyst, franske Kyst, Atlanterhavet, Middelhavet og Stillehavet.)

Hangsted, F., Søsletaget ved Java. Tidsskr. f. Sø., 113. Aarg. Nr. 12. 1942. H.

7,4.: Krigsøkonomi.

Anstrin, H.: Världsekonomin under krigspåverkan. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 9. 1942.

De allieredes krigsøkonomi. *Affärsvärlden*, 42. Aarg., Nr. 39. 1942.

Penrose, E. P.: Economic Organisation for Total War with Special Reference to the Workers. *Intern.-Labour Rev.* Vol. XLII Nr. 4/5 1940.

Thiele, E. V.: Die Problematik der Leih- und Pachtbeziehungen. *Bank-Archiv*, Nr. 20. 1942. (U. S. A.s Leverancer efter Loven af 11.-3.-1941.)

Danmark.

Andersen, P. Nyboe: Danmark i Clearingens Tidhverv. *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 förtrösten i Storbritannien. *Tiden*, 1943, Nr. 3.

Finland.

Stadius, O.: Finlands inflationspotential. *Ekon. Samf. Tidskr.* Hft. 57, 1942.

Holland.

Det ockuperade Holland. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 23. 1942. (Finansielle, Skattepolitik o. l.)

Norge.

Malterud, C. C.: De tyske økonomiske planer i Norge. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 9. 1942.

Rusland.

Tonndorf, H. G.: Ekonomiska problem i tysk-ryska kriget. *Mellanfolkl. samarbete*, Aarg. 12, Nr. 3. 1942.

Sverige.

Gustaf Söderlund's ekonomiska Program. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 24, 1942.

Svennilson, I.: Industriell planhushållning. Några synpunkter på krigstidens svenska erfarenheter. *Ekon. Tidskr.*, 43. Aarg., Nr. 4. 1941.

Tyskland.

Die Mobilisierung der industriellen Produktionskräfte in den Niederlanden, in Belgien und Frankreich. *Wochenbericht*, 15. Aarg. Nr. 3/4. 1942.

Keiser, G.: Die Probleme der Volks einkommensberechnung. *Bank-Archiv*, Aarg. 1942, Nr. 9.

Reischle, H.: Wie's die Deutschen machen. *Wirtschaftskurve*, Hft. IV, Aarg. 20. 1941. (I: Ernæringskriegen.)

U. S. A.

Hütter, J. P.: Die amerikanische Wirtschaftsstruktur und der Krieg. *Zeitschr. f. Pol.*, Aarg. 33, Nr. 1. 1943. (Rustningskonjunktur 1940—41 sammenl. med 1915—17.)

7,41.: Produktion og Transport.

Axelmakternes krigspotential. *Affärsvärlden*, 43. Aarg. Nr. 3. 1943. (Betydningen af Okkupationen af fransk Nordafrika og Krigsbegivenhederne i Rusland.)

Världsproduktionen under kriget. *Affärsvärlden*, 42. Aarg. Nr. 9. 1942. (Krigs- og Civilproduktionen i U. S. A. . . . Se ogsaa; Sm. Nr. 8, S. 143: Varubrist i krigstid.)

Danmark.

Landbrugets Forsyning med Produktionsmidler under Afspærringen. *Landbrugsr.s Medd.*, Nr. 19. 1942.

Norge.

Industribyggnadsplanen i Norge. *Affärsvärlden*, 42. Aarg., Nr. 44. 1942.

Rusland.

Seemann, K.: Die Eisen- und Stahlindustrie der Sowjetunion. *Wirtschaftsdienst*, 27. Aarg., Nr. 4. 1942. (Ruslands Tab i Metalindustrien m. m.)

Sverige.

Ved- och virkesforsörjningen. *Affärsvärlden*, 42. Aarg., Nr. 21. 1942.

Tyskland.

- Meinhold, W.*: Die deutsche Ernährungswirtschaft im Kriege. Zeitschr. f. Staatswiss. Aarg. 102. Nr. 1. 1941.
- Osthold, P.*: Weitere Straffung der Rüstungsorganisation. Deutsche Volkswirt, 17. Aarg. Nr. 4. 1942. (Rüstningsindustriens organisatoriske Udvikling . . . Partiets Inddragning i Rüstningsindustrien.)
- Tysklands nya krigsekonomska organisation. Industria, 39. Aarg. Nr. 2. 1943. (Den i 1942 gennemførte Reorganisation af Krigsøkonomien . . . den politiske Ledelse støtter de økonom. Opgaver . . . Udførelsen overlades til Næringslivets Selvforvaltningsorganer, opdelt i »Lenkingsbereiche«, suppl. med en Række Udvalg. (»System Speer«.))

U. S. A.

- Drews, M.*: U. S. A. — Wirtschaft im Kriege. Wirtschaftsdienst, 27. Aarg., Nr. 44. 1942.
- Hunck, J.*: Schifffahrt: U. S. A. — Kriegsproblem Nummer Eins. Wirtschaftsdienst, 77. Aarg., Nr. 22. 1942. (Tonnageprobl. — Skibsbygningsindustrien og Skibsbygn. i 1941 . . . Materialeknapheden. (Forts. i Nr. 23.))
- Hütten, J. P.*: Nordamerikanische Transportorgan. Zeitschr. f. Pol., Aarg. 32, Nr. 12. 1942.

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

- Björnberg, A.*: Livsmedelsransonerne i Sverige och vissa främmande länder. Sociala Meddel., Bd. 52, Hft. 5. 1942. Levnedsmiddelrationeringen i Europa. Økonomi og Politik, 16. Aarg., Nr. 3. 1942. H. (Oversigt over de forsk. Lande.)
- Priser og Priskontrol i Europa. Økonomi og Politik, 16. Aarg., Nr. 1. 1942. H.
- Surányi-Unger, T.*: Das Problem der Preisstabilisierung und ihre aussenwirtschaftliche Bedeutung. Weltwirtschaftl. Arch., 56. Bd., Hft. 2. 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.

Europa.

Europäische Preispolitik. Bank-Archiv, Aarg. 1942, Nr. 24.

Sverige.

Åkerman, G.: Sveriges prispolitik under kriget. Ekon. Samf.s Tidskr., Hft. 57. 1942.

Dahlin, E. H.: Statens priskontrollnämnd. Statsvetenskap. Tidskr., 45. Aarg., Hft. 4. 1942.

Wigforss, K.: Et friare ransoneringsystem. Tiden 1943, Hft. 1.

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.

Riffel, P.: Senkung der Kartellpreise. Kartell-Rundschau, 40. Aarg., Nr. 9. 1942.

7,43.: Krigsfinansiering.

Hur kriget betales. Affärdsvärlden, 42. Aarg., Nr. 5. 1942.

Schmidt, E. W.: Der Krieg und das Gleichgewicht von Währung und Staatsfinanzen. Bank-Archiv, Aarg. 1942, Nr. 4.

Finland.

Fiesandt, 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.

Schweiz.

Jenny, H.: Die schweizerische Kriegsfinanzierung. Weltwirtschaftl. Arch., 56. Bd., Hft. 2. 1942. I sm. Hft. S. 227:

Benning, B.: Aufbringung der Kriegskosten, Kapitalfreisetzung und Geldüberfluss.

Tyskland.

Bayrhammer, W.: Entwicklung und Aufgaben der deutschen Finanzwirtschaft im Krieg. Bank-Arch., Aarg. 1942, Nr. 3.

Fröde: Eisernes Sparen. Reichsarbeitsblatt, Teil V, Aarg. 1942, Nr. 6.

Hunscha, K.: Kreditfinanzierung im Kriege und Verflüssigungsproblem. Bank-Arch., Aarg. 1942, Nr. 21.

Tredje rikets krigsfinansiering 1933—1942. *Industria*, 38. Aarg., Nr. 25. 1942.

Trier, J.: Devisenrecht für die Wehrmacht. Bank-Arch., Aarg. 1942, Nr. 23.

U. S. A.

Gross, H.: Kriegsfinanzierung in U. S. A. Bank-Arch., Aarg. 1942, Nr. 15.

1,7.: Olie.

Krüger, K.: Kraftstoffe in der Politik. Zeitschr. f. Pol., Aarg. 33. Nr. 2. 1943. (I hvis Magtomraader Olien ligger.)

Tyskland.

Friche, F.: Den syntetiska mineraloljeproduktionen i Tyskland. *Industria*, 39. Aarg., Nr. 1. 1943. (Tysklands Oliebehov.)

4,1.: Ydre Politik.

Afghanistan.

Kiewitt, W. F.: Afghanistans politiske Geschichte in Vorderasien. Geopolitik, Aarg. 17, Nr. 8. 1943.

Asien.

Wissmann, H. W.: Süd-Jünnan als Teilraum Ostasiens. Geopolitik, Aarg. 19, Nr. 3. 1942. (Omraadet mellem Indien og Indokina.)

Australien.

Pfeffer, K. H.: Die Nordfront Australiens. Zeitschr. f. Pol., Aarg. 32, Nr. 2. 1942. (Den australske Monroedoktrin.)

England—U. S. A.

Hassel, U. v.: Ein neues Mittelmeer? Ausw. Pol., Aarg. 9, Nr. 12. 1942. (Atlantehavet Fremtidens Middelhav?)

Japan.

Japan planlægger Ostasiens økonomi. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 21. 1942.

Rusland.

Silvanus: Die Vereinigten Staaten und Russland. Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 1. 1943.

4,11.: Forbund.

Den panamerikanske Politik. Økonomi og Politik, 16. Aarg., Nr. 1. 1942. H.

Skandinavien.

Bruël, E.: Tanken om et nordisk Forsvarsforbund. Nord. Tidsskr. f. int. Ret, Vol. 13, Fasc. 3. 1942. H.

4,18.: Folkeret.

Sundberg, H. G. F.: Statsfartygs immunitet. Nord. Tidsskr. f. int. Ret, Vol. 13, Fasc. 3. 1942.

Kina.

Grewe, W. G.: Des Ende der Exterritorialitätsrechte in China. Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 1. 1943.

4,2.: Indre Politik.

4,25.: Militærvæsen.

Sverige.

Haugsted, F.: Plan for det svenske Forsvars Organisation. Tidsskr. f. Søv., Aarg. 113, Nr. 6. 1942. H.

Linde: Om Beredskabstjeneste. Mil. Tidsskr. 71. Aarg., Nr. 12. 1942. H. (Svenske Erfaringer af Betydn. for Danmark.)

Mortensen, T.: Sveriges Værn for Fred, Frihed og Fremtid. Gads Danske Mag., Aarg. 37, Nr. 3. 1943. H.

H. Bistrup.

Skibsartilleriets Udvikling i de senere Aar.

Af Kaptajnløjtnant S. J. Valentiner.

Efter Afslutningen af Verdenskrigen 1914—18 indtraadte ganske naturligt en ret betydelig Nedgang i den egentlige Vaabenproduktion, medens der derimod foregik et intensivt Arbejde for at konsolidere Verdenskrigens Forsøg og studere Erfaringerne herfra saavel i taktisk som i teknisk Henseende.

Indenfor det søartilleristiske Omraade var Forholdene ret rolige — bortset fra de Problemer, som den efterhaanden til en Realitet voksende Trusel fra Luften medførte. De Skridt, der paa Fladbaneartilleriets Omraade var betinget af Krigserfaringerne, var ganske vist store, men til Gengæld ogsaa hurtigt tilbagelagt. Forbedringerne kan i faa Ord karakteriseres ved:

nye Projektilformer,
nye Brandrør,
nye Ildledelsesanlæg,

samt i den Udstrækning, som Nybygning og Modernisering tillod det:

Anvendelse af større Elevationer.

Man havde her forsaavidt kunnet vente en Fortsættelse af den gamle Kappelstrid mellem Kanon og Panser — af hvilke Kanonen var Panseret langt overlegen ved Verdenskrigens Afslutning — men Striden ebbede ud af den simple Aarsag, at man indtil videre

opsatte Bygning af Skibsmateriel, der i Ordets egentlige Forstand er beskyttet. Nye Fremstillingsmetoder for Panser er ikke udviklet, ligesom dette ikke er undergaaet nævneværdige metallurgiske Ændringer.

Denne rustningsmæssigt set temmelig rolige Mellemperiode virker saaledes mere gennem det konstruktive end gennem det produktive.

Efterhaanden som Aarene gik, og Sandsynligheden for en Krig mere og mere overgik fra at være en rent teoretisk Spekulation til at blive en praktisk, for ikke at sige truende Mulighed, var der ikke Tid længere til at vente med Nyanskaffelserne. Vaabenkonstruktørerne havde samtidig naaet fuldt anvendelige — om ikke ideelle — Løsninger af de vigtigste Vaabenproblemer, og det var nu klart, at Eksperimenterne maatte give Plads for Nyanskaffelserne.

Det konstruktive maatte vige for det produktive.

Det er dette, der i saa høj Grad er karakteristisk for den artilleristiske Udvikling i de senere Aar før den nuværende Krig: de store tekniske Nyheders Tid er p. t. forbi, — overalt ude i Verden rettes Opmærksomheden mod dette ene: at fremskaffe de udeksperimenterede Vaaben i tilstrækkeligt store Mængder.

Efter Krigens Udbrud har Mulighederne for at danne sig et Billede af Skibsartilleriets Standpunkt været ret ringe; ganske naturligt har der hvilet en Hemmelighedsfuldhed over saavel Konstruktionen som Produktionen af Vaaben, saaledes at det kun gennem enkelte Tidsskriftartikler, gennem Dagspressens forskellige — og til Tider lidet værdifulde — Oplysninger samt udfra Iagttagelser under enkelte Studierejser til Udlandet, har været muligt at forsøge paa at følge med ogsaa i denne Udvikling.

De store Sensationer er udeblevet — den, der

venter sig maritime »Stalinorgler« eller »elektriske Maskingeværer«, vil blive skuffet — hvorimod der findes en Del konstruktive Detailler, der formentlig vil kunne paadrage sig Interesse, hvorfor de forskellige Hovedgrupper indenfor Skibsartilleriet —

Kanonmateriellet,
Ammunitionen,
Ildledelsesmateriellet og
Afstandsmaalmateriellet —

i det følgende skal gøres til Genstand for en kort Gennemgang.

Kanonmateriellet.

Moderne Skibskanoner konstrueres for de større Kanoners Vedkommende endnu som *Mantelkanoner*, for de mindre Kalibres Vedkommende som *trykprøvede Enkeltrørskanoner*.

Den stadigt stigende Anvendelse af Kanonmateriellet i Forbindelse med den højere Udnyttelse (Udtagelse af større Effekt) end tidligere har medført Krav om enklere Maader at omtubere Kanonerne paa, et Krav, der specielt ved AL-Kanonerne med deres store Skudhastighed og deraf følgende kraftige Udslidning, er særligt fremherskende.

Problemet er løst paa forskellige Maader — de mest anvendte for Tiden er enten *Kanoner med omskifteligt Kærnerør* (»liner«, »chemise amovible«, »Futterrohr« e. l.) eller *Kanoner med løst omlagt Mantel* — eller *med løst Kærnerør*.

I det første Tilfælde er Kærnerørets Styrke ganske uvæsentlig, saaledes at det ydre Kærnerør — enten alene eller i Forbindelse med paakrympede Mantler — maa besidde den tilstrækkelige Styrke overfor Skud-

paavirkningerne. Først ved Skudafgangen lægger denne »liner« sig mod det ydre Kærnerør og overfører der- ved Skudpaavirkningerne til dette.

Dette medfører Krav om en meget nøje Tilpasning mellem »liner« og ydre Kærnerør, hvilket specielt ved lange Kanoner er vanskeligt og kostbart at opnaa.

I det andet Tilfælde — løst omlagt Mantel eller løst Kærnerør — skelnes der mellem Kanoner med »selvbærende« og »ikke selvbærende« Kærnerør, hvor Kærnerøret ved den førstnævnte Konstruktion er tilstrækkelig stærkt til alene at kunne udholde Skudpaavirkningerne, medens derimod det »ikke selvbærende« Kærnerør ganske som »liner«en ved Skudafgangen lægger sig mod Mantlens Væg.

Den sidstnævnte Konstruktion anvendes fortrinsvis ved mindre Kalibre.

Af Hensyn til enkel og hurtig Udskiftning af Kærnerøret anvendes ved de nævnte Konstruktioner *paaskruet Stødbundstykke*, der bagtil skrues paa Kanonens yderste bageste Mantel eller udvendig bagtil paa Kærnerøret.

Ved smaakalibret Skyts — f. Eks. Maskinskyts — kan anvendes *Bajonettaas* til Anbringelse af Stødbundstykket, hvorved Udskiftningen lettes betydeligt.

Riffelkurven maa som bekendt vælges under Hensynet til, dels at det udviklede Gastryk udnyttes saa fuldstændigt som muligt uden samtidig Overanstrengelse af Løbet, dels at Udgangsrotationshastigheden faar en passende Værdi — og her viser den rette Linie (ensformig Snøning) stadig sin Overlegenhed, i hvert Fald for Skibsartilleriets Vedkommende, samtidig med at Stigningen viser en svag Tendens til at formindskes til under de sædvanlige 30 Kalibre.

Bestræbelserne for paa stadigt større Afstande at

forbedre Træffesikkerheden mod hurtigere Maal — specielt Luftmaal — kræver større og større *Begyndelseshastighed*. Efter at man imidlertid nu er oppe mellem 900 og 1000 m/Sek. synes den øvre Grænse at være naaet, i hvert Fald af Hensyn til Udslidningen. Hastigheder herover kan kun tænkes at forekomme i ganske specielle Tilfælde — der ligger udenfor Skibsartilleriets Omraade — og den af praktiske Grunde saaledes dikterede Ligevægt mellem *Begyndelseshastighed* og *Kanonens Levealder* er endnu ikke rokket: Staalværkerne har ikke kunnet fremstille mere modstandskraftigt Staal og Krudtfabrikerne ikke mindre udbrændende Krudt. De i de fleste Mariner nu efterhaanden indførte føromtalte udskiftelige *Kærnerør* synes ikke at have medført nogen *Forøgelse* i *Begyndelseshastighed*, men har derimod — ikke mindst ved AL-Kanonerne — muliggjort de enorme *Ammunitionsforbrug*, der igen foraarsages af den stadigt forøgede *Skudhastighed*.

Med det nuværende *Kanonmateriale* og anvendte *Krudt* kan muligvis tænkes en *Forbedring* gennem *Indførelse* af et *Kølesystem*, saaledes indrettet, at *Temperaturen i Kærnerørets inderste Lag* holdes nede, hvor de for *Tiden* anvendte *Systemer* kun afkøler de *ydre Lag* og derfor ikke kan siges at være fuldt effektive.

Mundingsbremser, der ved *Felt- og AL-Kanon* anvendes i stadigt stigende *Grad*, er ogsaa enkelte *Steder* forsøgsvis indført ved *Skibsartilleriets* mindste og mellemste *Kalibre*, hvorigennem opnaaes at *Rystelserne* ved *Skudafgangen* nedsættes betydeligt, samtidig med at *Mundingsflammen* formentlig næppe vil forøges og derved virke generende for *Betjeningsmandskabet* om *Natten*.

Skudhastigheden er som en Følge af en vidt drevet Mekanisering i Forbindelse med Indførelse af Enhedspatroner for større Kalibre betydeligt forøget.

Hvad angaar de enkelte Grupper indenfor Skibsartilleriet — svært og mellemsvært Skyts, AL-Skyts og Maskinskyts — kan følgende korte Karakteristik gives indenfor hver Gruppe:

Svært Skyts. — Kanonerne, der kan indbygges i Dobbelt-, Triple- eller Quadrupletaarne, har hver sin specielle Ammunitionsophejsning, omfattende 2 Vogne, af hvilke hver er konstrueret for 1 Granat og 2 eller flere Delladninger. Vognens Passage sker i flammesikret Sluse. Ved Skudafgang aabner Skruemekanismen *opad* (tager mindre Plads end ved Aabning til Siden), medens Kilemekanismen aabner *til Siden*, — samtidig aflæsses Granat og Delladninger fra den øverste Elevator paa Ladebøren bag Kamret, hvorefter Ansætteren *samtidig* indfører saavel Delladning som Granat. Disse Bevægelser sker ligesom Mekanismens Aabning og Lukning fuldt automatisk og i alle Elevationer indtil 45°. Kanonrørene er sammenkoblede, men kan udkobles og bevæges hver for sig i Højden.

Gennem denne kraftige Anvendelse af automatisk Betjening kan Skudhastigheden formentlig drives op til ca. 4—5 Skud/Min.

Mellemsvært Skyts. — Paa dette Omraade har Interessen i de senere Aar specielt været rettet mod Problemet: *at konstruere en Enhedskanon til Brug saavel mod Luft- som mod Skibsmaal.* Problemet har teoretisk været behandlet i et Utal af Artikler samt har ogsaa været Formaal for adskillige Forsøg paa Løsning ad konstruktiv Vej.

Vanskeligheden ligger som bekendt i at faa udeksperimenteret et anvendeligt og tilstrækkelig robust Stabiliseringssystem — uden et saadant er et Kanon-

system uanvendeligt mod Luftmaal. (Det kan f. Eks. anføres, at de 12.7—14 cm »Enhedskanoner«, der er opstillet i franske, engelske og amerikanske Skibe, formentlig *ikke* er treaksiale — og saaledes ikke kan siges at opfylde det simpleste Krav, der stilles til et saadant Kanonsystem).

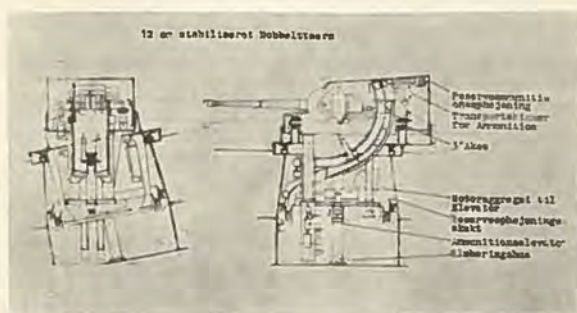


Fig. 1.

En saadan treaksial (stabiliseret) 12 cm »Enhedskanon« — der ses paa Fig. 1. — har følgende kortfattede Karakteristik:

- udskifteligt Kærnerør med løst (paaskruet) Stødbundstykke,
- lodret Kilemekanisme,
- Ladning og Ansætning ved alle Elevationer mellem $\div 10$ og $+ 80^{\circ}$,
- Skudhastighed ca. 10—12 Skud/Minut (pr. Kanon).

Vugge med Højderetningstandbue er fælles for begge Kanoner, saaledes at disse faar samme Elevation, — hele det eleverende System kan bevæges saavel elektrisk som mekanisk. Højderetningssystemet er stabiliseret i Skudplanet samt konstrueret for Fjernstyring.

I Sideretningen er Systemet — d. v. s. Taarnet — lejret paa Kugler, — Sideretningen sker ved en elektrisk drevet Drejeanordning, der fjernstyres fra Central-kommandopladsen (Centralsigtet). Som Reserve kan Sideretningen foregaa ved Hjælp af Haandhjul.

Selve Problemet Stabiliseringen i Siden (Skudplan = det lodrette Plan) løses ved, at Taarnet er forsynet med 2 Tappe, hvis Akse er parallel med Kanonerens Kærnelinier ved 0° Elevation. Stabiliseringstappene er lejret paa Kuglebanen for Sideretningen og bærer hele det tværstabiliserede System, bestaaende af: Taarnstamme, Ammunitionselevators, Taarntag og -gulv samt største Delen af Taarnsystemets Panser. Stabiliseringen foregaa ved Hjælp af Gyro.

Elevators — en for hver Kanon — drives elektrohydraulisk og arbejder automatisk, saaledes at et Skud altid er klar til Indførelse i Kanonen.

Kanonen anvender Enhedspatron, — med $v_0 = 800$ m/Sek. faar det 21 kg tunge Projektil en Rækning af ca. 19000 m.

AL-Skyts. — Kalibret for de egentlige AL-Kanoner laa i mange Aar fast omkring 75 mm, men er nu saavel ombord som ogsaa for det landbaserede Skyts' Vedkommende steget til 90—110 mm, samtidig med at denne øvre Grænse gennem Tilkomsten af de før-omtalte »Enhedskanoner« (12—15 cm) bliver mere og mere flydende, ligesom den nedre Grænse efterhaanden tangeres af Maskinskytsets største Kalibre.

Saafernt Udviklingen fortsætter i samme Fodspor, vil formentlig den anvendte Gruppering: let Skyts, AL-Skyts og mellemsvært Skyts forsvinde til Fordel for Begrebet »Enhedskanoner«, der formodentlig alle vil blive konstrueret som automatisk virkende Kanoner.

Indtil da — afventende Konstruktionen af de svære Maskinkanoner — kan Skibsartilleriets sekundære Systemer karakteriseres gennem følgende Inddeling:

- 120—150 mm: »Enhedskanoner«,
 75—110 - : AL-Kanoner og
 13—57 - : Maskinkanoner.

Som før anført kan *kun* den AL-Kanon karakteriseres som ideel, der er stabiliseret efter alle 3 Akser, hvorfor den øvre Grænse for Kalibret i første Række bliver afhængig af, hvorvidt der paa det foreliggende *Displacement* samt under de eksisterende Forhold er Mulighed for at tilvejebringe en Stabilisering omkring den 3. Akse, saaledes at Skudplan og det lodrette Plan falder sammen. Skibe med relativt smaa Krængningsvinkler (god Stabilitet) vil saaledes kunne opnaa ret stort Kaliber for AL-Skytset, medens derimod toaksialt AL-Skyts af større Kaliber, kun kan tænkes anvendt til egentlig Basisforsvar (stilleliggende Enheder).

Herudover maa den ideelle AL-Kanon naturligvis opfylde Fordringerne om: stor Elevation, stor Begyndelseshastighed, nødvendige Temperingsanordninger samt Mulighed for Tilslutning til et Centralsigteanlæg.

Hvad angaar Spørgsmaalet om *Temperingen*, saa forbyder dennes nuværende konstruktive Udførelse — mekanisk Indføring eller Indføring for Haanden i en Tempermaskine før Granatens Indføring i Kanonen — selvsagt Anvendelse i Forbindelse med hurtigskydende Automatvaaben, hvorfor der bl. a. forskellige Steder i Udlandet umiddelbart før Krigens Udbrud, arbejdedes paa en i Kanonrøret indbygget elektrisk Tempermaskine, der under Granatens Passage ind i Kamret,

gennem Projekttillejet og under den første Del af Passagen gennem det riflede Løb, meddelte Brandrøret den til Skudafstanden svarende Tempering.

Hvor langt man for nærværende er kommet med Løsningen af dette — for de svære Automatvaaben saa vigtige — Problem vides ikke, men da hele Spørgsmaalet er intimt kædet sammen med disse Vaaben, hvis Betydning stadig vokser, maa det formodes, at der stadig arbejdes intenst herpaa af Vaabenkonstruktørerne — saafremt da ikke Problemet i Mellemtiden er løst.

Maskinskyts. — Dette konstrueres stadig efter et af de tre følgende Hovedprincipper:

- 1) Gasvaaben med i Skudøjeblikket laaset Mekanisme og faststaaende Løb,
- 2) Rekylvaaben med i Skudøjeblikket laaset Mekanisme og bevægeligt Løb samt
- 3) Rekylvaaben med i Skudøjeblikket ulaaset Mekanisme og faststaaende Løb.

Det første Konstruktionsprincip anvendes hovedsagelig i enkelte franske, amerikanske og italienske Vaaben (f. Eks. Hotchkiss, Lewis og Scotti), medens det andet er repræsenteret i engelske, amerikanske, svenske, tyske og danske Automatkanoner (f. Eks. Vickers, Colt, Bofors, Rheinmetall og Madsen).

Det sidste Konstruktionsprincip anvendes kun undtagelsesvis ved Kanonkonstruktioner, f. Eks. i Frankrig og Schweiz (Hispano-Siuza og Oerlikon), medens det derimod i udstrakt Grad har fundet Anvendelse ved Maskinpistoler og Pistoler (Bergmann, Browning, Solothurn, Suomi m. fl.).

I Løbet af 1930'erne kom man under Arbejdet paa at finde et passende Kalibersystem for Maskin-

skytset til ret varierende Resultater i de forskellige Lande.

England f. Eks. var allerede omkring 1920 gaaet ind for Serien 13-25-40 mm — senere suppleret med en fra Oerlikon (Schweitz) indkøbt 20 mm samt med Bofors 40 mm, der i Begyndelseshastighed ligger ret betydeligt over den engelske 40 mm fra Vickers.

Tyskland er repræsenteret med Serien 8-20-37 mm, af hvilke imidlertid den 37 mm kun i Hæren anvendes i helautomatisk Udførelse, medens Flaaden bruger en halvautomatisk Konstruktion.

I *Sverige* anvendes Kalibrene 8, 20, 25 og 40 mm, af hvilke ejendommeligt nok den 40 mm er ældre end 25 mm'eren, — endnu yngre er den 20 mm Automatkanon, der stammer fra omkring Udbuddet af denne Krig — og som er tilkommet som en naturlig Følge af Kravet om Dækning af »Tomrummet« mellem 8 mm og den mekanisk bevægede 25 mm.



Fig. 2.
20 mm Maskinkanon (Hispano-Suiza) + 2
Stk. 8 mm Maskingeværer i samme
2-aksiale Affutage.

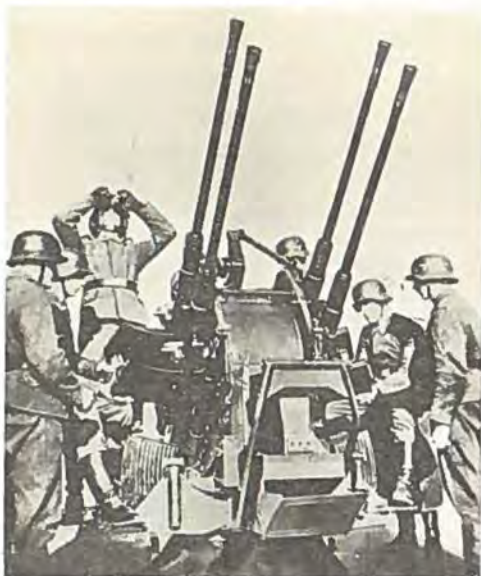


Fig. 3. 4-dobbelt 20 mm Maskinkanon, 2-aksial (Rheinmetall).



Fig. 4. 37 mm Maskinkanon, 3-aksial, haandstabiliseret (Rheinmetall).

Her i Danmark har Rækkefølgen for Søværnets Vedkommende været 8-20-40 mm, hvoraf de to førstnævnte er Madsen-Konstruktioner, medens den 40 mm stammer fra Bofors. Ved Konstruktionen af en hensigtsmæssig Affutage til den 20 mm har Kravet været, at Anvendelsen af den 3. Akse skal kunne opnaaes uden særlige Aggregater, saaledes at det nødvendige Personal bliver saa faatalligt som overhovedet

muligt, kombineret med en sikker og forsvarlig Anvendelse af Vaabnet.

Figurerne 2—5 inkl. viser forskellige Affutagesystemer, dels Affutage med saavel Maskinkanon som Maskingevær, dels 2- og 3-aksiale, samt enkelte, dobbelte og 4-dobbelte Systemer.



Fig. 5, 20 mm 3-aksial Dobbeltaffutage,
Betjening 3—4 Mand, 2×60 Skud,
Skudhastighed = 2×500 Sk/Min.

Ammunitionen.

Som allerede omtalt kan Forbedringerne paa Ammunitionens Omraade karakteriseres af: nye Projektilformer, nye Brandrør — samt til en vis Grad af forbedrede (mere stabile) Krudtsorter og yderligere af en vis Tendens i Retning af forbedrede Sprængstoffer.

Projektilformerne er som bekendt forbedret betydeligt gennem Anvendelsen af parabolisk Forpart i Stedet for den før anvendte ogivale, — herigennem er opnaaet Rækningsforøgelser paa henholdsvis 30 og 11% ved Overgang fra $R = 2C$ og $R = 4C$ til Parabelspids, uden at Spredningen derved er blevet forøget.

Brandrørene er, saavel hvad angaar Funktionering som Sikkerhed, blevet væsentligt forbedret. Brandrør til Luftværnsgranater konstrueres som dobbeltvirkende Rør (Anslags- og Urværksrør), saaledes at Detonationen

Granater til Maskinskyts.



Fig. 6.
40 mm Panserbrisantgranat
med Tracer.



Fig. 7.
40 mm Brisantgranat
(selvdestruerende).



Fig. 8.
20 mm Brisantgranat
(selvdestruerende).

alligevel indtræffer, saafremt Træfning skulde finde Sted inden Udløbet af Temperingen. Brandrør til Automatvaabnernes Granater forsynes med Selvdestruktion, saaledes at Granaten efter Udløbet af et konstant Tidsforløb (Tracersatsens Brændetid) automatisk detonerer, hvorigennem Sikkerheden for eget Materiel og Personel betydeligt forøges.

Krudtsorternes Stabilitet er betydeligt forøget, dels gennem den egentlige Fremstillingsproces, dels paa Grund af de anvendte Magasi-

neringsmaader samt som Følge af rationelle Undersøgelser af de magasinerede Krudtpartier.

Sprængstofferne fremstilles stadig som før af Destillater af Stenkulstjære (f. Eks. Trotyl, Tetryl, Pentrit, Pentryl m. fl.) — og der kan formentlig ikke ventes større Overraskelser med Hensyn til Fremkomsten af nye Sprængstoffer, bortset fra eventuelle Blandinger af de eksisterende med det Formaal at fremkalde større Brisans uden derfor at kompromittere Stødsikkerheden. I den Henseende kan nævnes, at der — foreløbig ganske vist kun i Sprængladninger i Luftbomber, der som bekendt ikke tilnærmelsesvis udsættes for saa store Paavirkninger i »Udskudsøjeblikket« som Granatladninger — er konstateret Tilstedeværelsen af betydelige Procentdele Ammoniumnitrat og Hexogen. Disse Forhold vil dog næppe have nogen Indflydelse paa Sammensætningen af Artilleriets Sprængstoffer i Fremtiden.

En vis Interesse kan det derimod have at undersøge, hvorledes de forskellige i Ammunitionen indgaaende *Raastoffer* erstattes, efterhaanden som eksisterende Lagre opbruges, og en eventuel Afspærring forhindrer Fornyelse heraf. Raabomulden til Fremstilling af Nitrocellulose kan da erstattes af Træcellulose, Tracersatsens Magnesium kan ved mindre Kalibre med Held erstattes af Elektron, i Stedet for Silke til Krudtkarduser kan anvendes Kunstsilke (fremstillet af Træcellulose), og Hylstermetallet kan erstattes af Staal.

Det store og brændende Problem vedrørende Ammunitionen er og bliver imidlertid *Beholdningerne*.

Før og til en vis Grad under Verdenskrigen var Spørgsmaalet vedrørende Ammunitionserstatning for Flaade og Kystartilleri ikke noget vidtrækkende Problem. Bortset fra ganske specielle Opgaver som langvarige Bombardementer o. l., kunde man regne med,

at Skibenes Kanoner og den dertil hørende Ammunition var henholdvis udslidte og opbrugt samtidig, — een eller højst to Reservebeholdninger af Ammunition forslod rigeligt til Kanonen — eller Skibet; Spørgsmaalet kunde ikke paa noget nær blive det samme Problem som for Felthærene: Ammunitionsforbruget maatte faa en i høj Grad sporadisk Karakter.

Efter Verdenskrigen har dette Forhold ændret sig afgørende.

Paa Grund af Luftfartøjernes Optræden som et udeksperimenteret Vaaben og den deraf følgende forøgede Luftkrigsførelse, maa man — saaledes som det daglig viser sig — været indstillet paa, at ogsaa det maritime Luftværn kommer til at udøve en betydeligt større Aktivitet, hvilken atter medfører et stadig tilbagevendende intensivt Ammunitionsforbrug. Med Hensyn til AL-Skytsets Ammunitionsforbrug kan f. Eks. nævnes, at Erfaringerne fra den finsk-russiske Vinterkrig 1939—40 viser, at der pr. nedskudt Luftfartøj er medgaaet følgende Antal Skud: 7 cm Luftværnskanon 54, 40 mm Automatkanon 335, 20 mm Automatkanon 206 og 8 mm Maskingevær 2456, idet dog de sidste 3 Kalibres høje Skudantal maa ses under den Synsvinkel, at angribende Luftfartøjer af Hensyn til »Folkestemningen« altid skal beskydes, ligegyldigt om Flyvehøjden og øvrige Forhold frembyder Muligheder for effektiv Anvendelse.

Spørgsmaalet vedrørende Erstatning for saavel Ammunition som ogsaa til en vis Grad for Kanonrør er herigennem blevet i højeste Grad aktuelt for Skibsartilleriet — og Forholdene er ikke blevet mindre skærpede derved, at AL-Skytset i efterhaanden større og større Udstrækning omfatter Maskinvaaben af stort Kaliber.

Planlægning af en saadan Anskaffelse — eller

Fremstilling — af Ammunition er et meget omfattende Problem, der bl. a. rummer en fuldstændig Opgørelse af hvilke Værkstedsmaskiner, der indenfor det paa-gældende Lands Rammer er egnede til Fremstilling af de enkelte Ammunitionsdele — samt en Klarlægning af, i hvilken Grad disse Maskiner kan beslaglægges til saadant Øjemed af Hensyn til deres eventuelle Anvendelse til andre livsvigtige Formaal.

Ildledelsesanlæg.

Skibsartilleriet omfatter — foruden Kanoner med tilhørende Ammunition — ligeledes det med Hensyn til Omfang og Konstruktion højst forskelligartede Ildledelsesmateriel, heri medregnet ikke alene Central-sigter og Regneapparater, men ogsaa Ordreoverførings-anlæg og Sigtemidler.

Som før nævnt skete Udvikling af saavel Kanoner som Ammunition fra Verdenskrigens Dage op til 1930'erne til en vis Grad for aabent Tæppe. Fastsæt-telsen af Kalibret for de forskellige Fartøjstyper reguleredes i ret stor Udstrækning af de indgaaede Flaadeoverenskomster, og selvom den tekniske Udvik-ling naturligvis foraarsagede adskillige Forbedringer, har den bevæget sig ad kendte Veje og egentlig ikke medført revolutionerende Ændringer, naar lige und-tages Forholdene for Luftværnet, hvor der samtidig har udviklet sig adskillige Variationer af Anlæg, hver konstrueret efter sit Princip.

De tre Krav, der i Hovedsagen har dikteret Ud-viklingen af Ildledelsesmateriellet, er:

større Præcision som Følge af Forøgelse
af Kampafstanden,
hurtigere Aabning af Ilden og
hurtigere Salvetak,

og herudover har Udviklingen af Luftvaabnet stillet fuldstændig nye Krav til Ildledelsen, hvorved der er opstaaet en ganske speciel Instrumentering til Beskydning af Maal i Luften, en Instrumentering, hvor Indførelse af automatisk virkende Apparater i endnu højere Grad end tidligere er foretaget, ikke mindst for derigennem at undgaa Fejlkilderne ved Personellets Indstillinger. Kun ved at erstatte Mennesket med Maskinen er det muligt *samtidig* at opnaa de *hurtige Reaktionen* ved opstaaende Hastighedsforandringer og de *jævne Bevægelser*, der er Forudsætningen for Opfyldelse af det — fremfor alt ved AL-Skytset — skærpede Krav om Præcision.

Den vidtdrevne Mekaniserings store Mangel: Anlæggets større Risiko for Havarier — kan i stor Udstrækning forebygges ved Fremskaffelse af Reserve-muligheder, idet dog »Manden bag Haandhjulet« altid maa findes at falde tilbage paa i sidste Instans. Fordelen ved den vidtdrevne Mekanisering er dens større Effektivitet, hvilket kan blive af afgørende Betydning ved Indledning af en Artillerikamp. Hvad man passende bør koste paa Ildledelsesmateriellet, bør staa i et vist Forhold til Kalibret, men absolut ikke til Antallet af Kanoner — snarere tværtimod. Man bør have Muligheder for at skyde mindst ligesaa effektivt med et færre Antal Kanoner som med et større Batteri. Paa den anden Side vil den økonomiske Side af Sagen i det første Tilfælde alligevel komme til at spille ind, idet det færre Antal Kanoner normalt forudsætter et mindre Displacement — og som Følge heraf i Almindelighed færre Midler til Anskaffelse af Ildledelsesmateriel.

De Grundtanker, der f. Eks. kan gøre sig gældende ved Planlæggelsen af et Ildledelsesanlæg til en større Torpedobaad med en Armering af 2 à 3 Stkr. 10—12 cm Kanoner, maa være følgende:

- 1) *Koncentration af Ildledning* (inkl. Afstandsmaaler) paa eet Sted, idet
 - a) der i smaa Fartøjer ingen Plads kan afses til en speciel Artillericentral,
 - b) Arrangementet maa være saaledes udført, at kun et Minimum af Personel er nødvendig til Ildens Ledelse, ikke mindst af Hensyn til Løsning af Baadens Hovedopgave: Torpedoangrebet.
- 2) *Indskrænkning af selve Anlægget til det strengt nødvendige, idet*
 - a) det formentlig ret ringe Displacement kræver yderste Vægtbesparelse,
 - b) den relativt svage Armering naturligt forbyder enhver Form for Luksus ved Ildledelsen.
- 3) *Muligheder for at tilvejebringe Centralsigte i Siden* for specielt om Natten og i usigtbart Vejr hurtigst muligt at kunne bringe Kanonerne paa det rigtige Maal.
- 4) *Automatisk Indføring af Korrektioner for egen Fart og Kurs i Anlægget* for derigennem at bevare Mulighederne for egen Træfning under de hyppige egne Manøvrer, der maa forudses for derigennem at vanskeliggøre Modstanderens Skydning.
- 5) *Tilkobling af specielle Hjælpeapparater* for under Dagkamp hurtigst at kunne faa anvendelige Maaldata paa større Afstande.
- 6) *Stabilisering (Gyro) af saavel Sigteoptik som Afstandsmaaler.*
- 7) *Mulighed for Udførelse af Gruppeskudning*, idet der fra Gruppens Førerbaad eventuelt skal kunne sendes de nødvendige og tilstrækkelige Data til Gruppens øvrige Baade (Begyndelsesafstand, Afstandsforandring, Sideforskydning m. v.).

Som en logisk Fuldbyrdelse af Princippet for Centralsigtet forsøgte det allerede ved dets Fremkomst at tilslutte det elektrisk til Kanonerne, saaledes at disses Bevægelser i Højde og Side direkte foraarsagedes af Centralsigtet. Denne helautomatiske Udførelse lykkedes imidlertid ikke i første Omgang, idet det viste sig umuligt at synkronisere Sigtets smaa Motorer med Kanonerens betydeligt større, — Vanskelighederne ved at fremskaffe tilstrækkeligt følsomme og samtidig kraftige Motoraggregater var for store, hvorfor man maatte lade sig nøje med at anvende et manuelt Mellemed, »Følgevisersystemet«.

Problemet er imidlertid nu løst tilfredsstillende, selv i Betragtning af den yderligere Skærpelse af de Forordringer, der er foraarsaget af den almindelige Kaliberforøgelse. (Det kan saaledes nævnes, at den hollandske Torpedokrydser »Tromp« var armeret med *fjernstyrede* 15 cm Kanoner).

Fordelen ved denne Fjernstyring er ganske naturligt en betydelig Forhøjelse af Beredskabet samt for Fladbaneskyts en Forøgelse af Skudhastigheden, idet Kanonerne uafbrudt og uafhængigt af eget Skibs Bevægelser kan holdes nøjagtigt rettet paa Maalet, saaledes at Affyring kan foregaa naar som helst.

Som bekendt bestaar et fuldstændigt Centralsigteanlæg af følgende Hoveddele:

Maalangiver, der tjener til Chefens Udpegning af Maalet for Centralsigtet (Ildlederen),

Centralsigte, hvormed Sigtet tages for samtlige til et Batteri hørende Kanoner, idet Bevægelserne enten fuldt automatisk (synkronstyret) eller gennem Følgeviser-anlæg overføres til Kanonerne,

Regne- og Kontrolbord, der paa Grundlag af de forskellige tilførte Værdier, saasom: egen Kurs og Fart Maalets Kurs og Fart, Afstand, Retningen til Maalet,

atmosfæriske Faktorer og Vind m. m. automatisk og kontinuerligt udregner de for Skydningens Udførelse nødvendige Data,

Overføringsanlæg, der enten fuldt automatisk (Fjernindstilling) eller gennem Følgevisere overfører f. Eks. maalte Afstande fra Afstandsmaalerne til Regnebord, Kommandobro o l., Retningen til Maalet fra Maalangiver til Centralsigte, Side- og Højderetning fra Regnebord over Centralsigte til Batteriet o. s. v.,

Centralaffyringsanlæg, hvormed Affyring enten ved Hjælp af Haand- eller Mundkontakter eller ved Hjælp af en Gyro kan foretages fra Centralsigtet for hele Batteriet paa een Gang,

Skudsignal- og Klarlampeanlæg, Strømkilder m. v..

Af disse Apparater har givetvis Centralsigtet og Regnebordet den største Interesse — som de egentlig »arbejdende« Instrumenter — og de forskellige Metoder, hvorefter de arbejder, skal derfor i det følgende omtales i Korthed.

Bestemmelsen af *Maalfaktorerne* — Maalets Kurs og Fart — der som bekendt er af vital Betydning for den nøjagtige og hurtige Beregning af Skuddata, baseres enten paa den saakaldte lineære Metode eller paa Vinkelhastighedsmetoden. Ved den førstnævnte udtages Maalbevægelsen geometrisk — enten i polære Koordinater eller i det retvinklede Koordinatsystem, en Fremgangsmaade, der ganske naturligt kræver en vis Tid til Bestemmelse af Resultatet, og som resulterer i en Middelværdi af Forholdene, saaledes som de var nogle Sekunder før. Ved den sidste Metode, Vinkelhastighedsmetoden, afhænger Bestemmelsen derimod af en momentant foregaaende Beregning — og da den rene Vinkelhastighedsmetode foruden paa Vinkelhastigheden grunder sig paa Vinkelaccelerationen for henholdsvis Højde- og Sidevinkelforøgelsen, bliver

Betjeningen forholdsvis vanskelig. Metoden kan derfor simplificeres, idet den ganske vist baserer sig paa Vinkelhastighedsmaaling, men til Bestemmelse af Træffepunktets Elementer anvender en lineær Bestemmelse i Stedet for Vinkelaccelerationen. Herigennem forenes begge Metoders Fordele, samtidig med at Gænerne undgaaes.

Kravene til Ildledelsesanlæggenes Nøjagtighed er naturligvis stærkt forøget paa Grund af de opnaaede Forbedringer ved Kanonernes og Ammunitionens ydremballistiske Egenskaber, hvorved man nu mere og mere undgaar de Forenklinger med deraf følgende Tilnærmelser i Regnearbejdet, der før i Tiden som Regel foretoges af økonomiske Aarsager samt for at spare Personel. Man er saaledes i stadigt stigende Grad gaaet ind for Anvendelsen af saakaldte »Kamoider« — Kurvelegemer — i Ildledelsesanlæggene, hvorved de forskellige ballistiske Funktioner kan beregnes uden Tilnærmelser. Endvidere anvendes i udstrakt Grad Differentiatorer, ved Hjælp af hvilke saavel Addition-Subtraktion som Multiplikation-Division, Udregning af trigonometriske Funktioner, Differentiation o. l. kan foretages automatisk.

Med Hensyn til det Præcisionsarbejde, der udkræves ved Tilvirkning af Ildledelsesanlæg, kan anføres, at Arbejdstiden, der medgaar til Konstruktion og Fremstilling af et moderne Anlæg til et AL-Batteri med sværere Kanoner, svarer til Fremstillingstiden for Batteriets samtlige 4 Kanoner — ligesom det næppe behøver fremhæves, at den rent haandværksmæssige Udførelse af Arbejdet kræver endnu mere Erfaring og Nøjagtighed end ved den egentlige Kanonfremstilling.

Afstandsmaalermateriellet.

Omkring Midten af 1930'erne afgjordes herhjemme Spørgsmaalet: Stereomaaler eller Koincidensmaaler til afgjort Fordel for den førstnævnte Konstruktion — og siden da er Nyanskaffelserne for den overvejende Dels Vedkommende sket udelukkende af Stereomaalere, ligesom det saavidt muligt er søgt at udskifte eksisterende ældre Koincidensmaalere med moderne Stereomaalere, hvorigennem en vis Ensartethed er tilvejebragt med Hensyn til Skibenes Bemanding med Afstandsobservatorer.

Tyskland og Sverige var allerede ca. 10 Aar før gaaet ind for samme Tanke — og anvender for nærværende kun Koincidensmaalere i ganske specielle Tilfælde.

Egentlige epokegørende Nyheder paa Afstandsmaalermateriellets Omraade findes ikke — af konstruktive Enkeltheder kan nævnes, at der, hvor det har vist sig muligt, er indført *Stabilisering* enten af hele Afstandsmaalerplacementet eller eventuelt kun af Afstandsmaaleren — enten ved Hjælp af Gyro eller for Haanden. Endvidere er indført *Vibrationsdæmpere* for at mindske Virkningerne af Skibets Rystelser og herigennem bidrage til Forøgelse af Maalenøjagtigheden, *Afstandsomsættere* til automatisk Omsætning af Maalerens logaritmisk inddelte Skala til en lineær Skala, saaledes at de maalte Afstande direkte kan indføres i Ildledelsesanlægget — samt forskellige mindre Nykonstruktioner.

Hvad angaar Fastsættelsen af Basislængden for den til et Batteri hørende Afstandsmaaler maa følgende Forhold tages i Betragtning:

Kalibret paa de Kanoner, Afstandsmaalere skal betjene (tilstrækkelig stor Maalenøjagtighed),

Skibets Størrelse (Pladsforholdene, Skibets Bevægelser i Søen),

Kravet angaaende eventuel Stabilisering,

Kravet om hurtigt at kunde faa »Bid« i Maalet samt

Hensynet til eksisterende Standardbasislængder (Udskiftning).

Hensynet til Kalibret medfører naturligvis Krav om den størst mulige Basislængde, medens de øvrige Forhold vanskeliggør — eventuelt umuliggør — Opfyldelsen af dette Krav. En vis Afvejning maa derfor — som i alle andre Forhold — finde Sted, og denne kan for vore Forhold siges at være resultatet i følgende Fordeling af Afstandsmaalere:

svære og mellemsvære Kanoner:	Basis 6 m
lettere Skyts (Inspektionsskibe, større Torpedobaade o. l.) ..	- 3 -
lettere Skyts (Ministrygere, mindre Torpedobaade o. l.)	- 2 -
AL-Skyts (stabiliserede 40 mm Affutager)	- 2 -
Maskinskyts (20 mm RK)	- 1,25 og 1 m.

Ganske som for Fremstilling af andet Krigsmateriel vil for Afstandsmaalermateriellets Vedkommende Spørgsmaalet om en Afspærring under en Krigssituation være af den allerstørste Betydning for et Land, der ikke indenfor sit Omraade har en passende finmekanisk-optisk Industri. Omend Manglen af en saadan i Fredstid medfører den Fordel, at man gennem Indkøb fra Udlandet i højere Grad bliver delag-

tiggjort i udenlandske Erfaringer, vil det altid vise sig, at en Krigsperiode desværre — men ganske forstaaeligt — afskærer en ikke alene fra fortsat at nyde godt af de førmtalte Erfaringer, men ogsaa overhovedet i at komme i Betragtning ved Leverancer af Materiel.

De Muligheder, der synes at foreligge for i paa-kommende Tilfælde at undgaa en saadan Situation er:

- 1) Anlæggelse af en Reservebeholdning af forskellige Typer Standardafstandsmaalere,
- 2) Anlæggelse af en Reservebeholdning af Detailler af Afstandsmaalere, der kan være vanskelige at tilvirke indenfor Landets egen Industri samt Forberedelser til Fabrikation af Afstandsmaalernes øvrige Detailler og Montering af Instrumenterne, eller
- 3) Fremstilling af komplette Afstandsmaalere indenfor Landets Grænser.

Den første Udvej er givetvis den mindst gode, idet man herved risikerer at ligge inde med store Op-lag af umoderne Materiel paa det Tidspunkt, hvor Anvendelsen skal finde Sted, — derimod maa det siges at være en betydeligt bedre Fremgangsmaade at raade over Lagre af visse Typer Prismer, Linser o. l. (enten som Raavarer eller færdigt slebne Detailler) samt at holde saavel optisk som militært Personel á jour med Udviklingen og altid at have komplette Arbejdstegninger klar til Udgivelse til visse Fabriker, hvis Kapacitet desuden stadig under Fredsforhold maa undersøges gennem Prøvefabrikationer.

Om man herigennem naar det ideelle er en ganske anden Sag — og om overhovedet de optiske Afstandsmaalere for nærværende tilfredsstiller Tidens Krav

paa nøjagtig og hurtig Afstandsbestemmelse er et meget stort Spørgsmaal — det maa jo stadig holdes for Øje, at Fejlen paa Afstandsmaalingen udgør den altovervejende Part af den Del af Afstandskorrektionen, der *ikke* kan forudbestemmes. Nye Metoder til Bestemmelse af Skudafstanden bør derfor sikkert opsøges og prøves — og er saavidt vides allerede udeksperimenteret flere Steder i Ulandet.

Hvorledes Søartilleriets Materiel vil udvikle sig i Fremtiden, er vanskeligt at sige — men paa det nuværende Stadium fremgaar det med al Tydelighed, at *den* smidigere taktiske Optræden, der for nærværende karakteriserer den moderne Artillerikamp fremfor den forrige Verdenskrigs, i allerhøjeste Grad er paavirket af de forøgede Skudafstande, den voksende Skudhastighed og — last, but not least — den større Træfsikkerhed, saaledes at den Udvikling, Artillerimateriellet har gennemgaaet i de sidste Aartier, har gjort sit til at forøge de forskellige Enheders Bevægelighed og herigennem bidraget væsentligt til det: at *skabe den taktiske Situation fremfor at underkaste sig den!*

Det svenske Hjemmeværn.

Af Kommandørkaptajn E. M. Dahl.

I en meget læseværdig Bog »Hemvärnet«, udkommet som Led i en Række Hefter under Fællestitlen »Medborgerkunskap om riksförsvaret« udsendt af »Riksförbundet för Sveriges Försvar«, har Chefen for det svenske Hjemmeværn, *Överste Gustaf Petri*, givet en Skildring af Hjemmeværnets Start og af de 3 første Leveaar.

Da man næppe kan tænke sig et dansk Forsvars fremtidige Opbygning, uden at dette omfatter saavel det rene Kamporgan — Linien og Reserven — som et vel organiseret Hjemmeværn, maa det formodes, at de Erfaringer, som fremdrages i Oberstens Bog, maa have Interesse for dette Tidsskrifts Læsere.

Der skal derfor i det følgende gives en kortfattet Gennemgang af de vigtigste Punkter i Bogen, som fortrinsvis er anlagt paa i Hovedtræk at frembringe et almindeligt Kendskab til hele den store Organisation, som sammenfattes i den ene Betegnelse »Hemvärnet«.

Parantetisk skal her indskydes, at det synes at være særdeles hensigtsmæssigt at sprede Kendskab til Forsvarsorganets forskellige Grene ved en saadan Publikationsserie af Bøger, som for en billig Penge (50—75 Øre) udsendes fra en særlig Oplysningscentral. Serien indeholder bl. a. følgende: »Flygvapnets Uppgifter«, »Det moderna Pansarvapnet«, »Värnpliktsutbildningen ved Armèn«, »Svensk Krigskonst«, og

mange andre. Maaske en Ide for Værnenes Oplysningskontor.

Det var fortrinsvis Vinterkrigen i Finland i 1939—40, som i Sverige bidrog til at aabenbare de Farer, som en moderne Krig indebærer for Hjemstavnen bag de egentlige Fronter. Uden egentlig Sammenhæng opstod der paa det Tidspunkt rundt om i Sverige Krav om Forholdsregler, som tog Sigte paa lignende Situationer, og paa adskillige Steder paabegyndte man paa egen Haand visse Forberedelser paa at skabe lokale Forsvarsorganisationer.

Skytte- og Landstormsforeninger organiserede hist og her væbnede Sammenslutninger, og nogle Steder begyndte man ligefrem Øvelser.

Fra Chefen for Forsvarsstaben tilstilledes der den 26. Januar 1940 Regeringen en Henstilling om at nedsætte et Udvalg, som snarest skulde fremsætte Forslag om Oprettelsen af et Hjemmeværn. Der ønskedes *den størst mulige militære Effektivitet, samtidig med at man udnyttede Frivillighedssystemet i sin yderste Konsekvens.*

Det understreges, at *Initiativet til Hjemmeværnet er udgaaet nedefra, fra Folket selv*, og hviler paa samme aandelige Struktur og Karakter som det engelske Hjemmeværn.

Medens endnu Organisationsforslaget var til Behandling i Forsvarsdepartementet indtraf Begivenhederne den 9. April i Danmark og Norge, og nogle Dage senere kaldtes Armèchefen og nogle andre Officerer til Forsvarsministeren, som gav Meddelelse om, at Regeringen havde besluttet at Hjemmeværnet skulde oprettes, og beordrede Armèchefen til straks at gaa i Gang med Organisationsarbejdet. Selve Lovforslaget om Sagen gennemførtes først den 29. Maj 1940.

De usædvanlige Forhold, som herskede ved

Hjemmeværnets Start, satte sit Præg paa Organisationsarbejdet overalt. Alle regnede med, at Krigen kunde komme, hvad Øjeblik det skulde være, og Hjemmeværnets Start foregik derfor i største Hast jævnsides med Forsvarets øvrige Mobilisering.

De militære Depoter, hvad angaar Vaaben og Ammunition, (som i stor Udstrækning var benyttet til Finlandshjælpen) var ret tomme, efter at Linien og Landstormen var blevet forsynet, og Krigsindustrien var paa dette Tidspunkt endnu ikke kommet i Gang. Det var saaledes kun ret faa Resourcer, der kunde blive til overs til Hjemmeværnet.

Efter at de øverste Kommandoforhold var ordnet ved Udnævnelse af en Hjemmeværnschef og en Hjemmeværnsstab, blev de militære Depotchefer og Lensstyrelserne orienteret om det forestaaende Arbejde.

Udskrivningsomraaderne inddeltes efter Direktiv fra Forsvarsstaben i *Hjemmeværnskredse*, og ved Samarbejde med Lensstyrelserne og de militære Myndigheder udnævntes *Kredschefer* og *Kredsnævn*. Paa Forslag af Depotcheferne inddeltes Kredsene i *Hjemmeværnsomraader*, hvor *Sogneinddelingen* dannede *Grundlaget*. Med de kommunale Myndigheders Bistand udnævntes derefter *Hjemmeværns-Omraadechefer*. — De ca. 1300 Kreds- og Omraadechefer valgtes blandt Folk som nød almindelig Tillid, ligesom man søgte at tage visse Hensyn til militære Kvalifikationer.

Den 29. April 1940 kunde Rekrutteringen af Hjemmeværnsmænd begynde i samtlige Kommuner i Landet. Saagodt som uden Undtagelse stillede de kommunale Myndigheder sig til Disposition for Arbejdet. Paa Armèchefens Ordre medvirkede saavel faglige Organisationer som politiske Ungdomssammen-

slutninger, Skytte- og Landstormsforbund og Pressens Radio m. fl. i et storstilet Propagandaarbejde.

I Løbet af 14 Dage meldte der sig mere end dobbelt saa mange, som Ledelsen havde forudset.

Saasnart der var skabt tilstrækkeligt Overblik over Rekruteringsresultaterne, blev Hjemmeværns-mændene indenfor Omraaderne inddelt i Grupper, som i visse Tilfælde samledes i Troppe. Hvor det fandtes hensigtsmæssigt, samledes Troppene i Kompagnier.

Store Vanskeligheder opstod straks ved at fremskaffe fornøden kvalificeret ledende Personel, for kun et Faatal af Omraadecheferne havde anden Uddannelse, end den de havde faaet i Værnepligtstiden. Al militær Personel var stærkt optaget af Arbejdet i Hæren, men ved Bestemmelser fra Armèchefen — i Slutningen af Maj Maaned — om at Linie- og Landstormsbefalingsmænd kunde deltage som Instruktører, kom Uddannelsesarbejdet snart i Gang.

Vaabenspørgsmaalet var som nævnt meget vanskeligt, og i nogle Tilfælde maatte Skytteforeningerne deltage i Udrustningen, ligesom mange mødte med egne Geværer. Mange Øvelser maatte udføres uden Vaaben, indtil Vaabenfabrikationen kunde udfylde Hullerne. Da man ikke havde Overtræksuniformer færdig, udleveredes i Begyndelsen et Landstormsbind til Flertallet af Hjemmeværnsmændene.

I Juli Maaned afholdtes et fælles Instruktionskursus i Upsala for Hjemmeværnskredscheferne og en Række andre Hjemmeværnsofficerer, hvorved der opnaaedes en stærkt ønsket Forbindelse mellem Ledelsens forskellige Grene. I de følgende Maaneder koncentreredes herefter Uddannelsen af Troppe- og Gruppechefer, ligesom man i stor Udstrækning gjorde

Brug af Brevskolens Korrespondancekursus, som overalt i Landet kunde tilgaa Hjemmeværnsmændene.

I »Hemvärnskungörelsen« af 31. Maj 1940 om Hjemmeværnets Oprettelse angives i § 1: »Hjemmeværnet, som udgør en Del af Landforsvaret, bestaar af militært organiserede, ad Frivillighedens Vej rekrutterede Styrker, hvis første Opgave er at virke for det umiddelbare Forsvar af egen Hjemstavns.«

Derved er Værnets militære Karakter klart bestemt, og Hjemmeværnsmanden skal saaledes betragtes som Kombattant efter Genèvekonventionens Bestemmelser. Hjemmeværnet er tillige iflg. Loven *en Del af Sveriges Krigsmagt*, som i sit Forhold til Staten er fuldt ligestillet med Krigsmagts øvrige Dele.

Rekrutteringen skal ske blandt saadanne Befolkningsgrupper, som ved Mobilisering ikke belægges af Forsvaret. Derved kommer i første Række unge Mænd under Værnepligtsalderen og Mænd over 47 Aar, som udgaaet af Rullen, i Betragtning. Desuden kommer i Betragtning saadanne Mænd, som indenfor Værnepligtsalderen af en eller anden Grund ikke er udtaget til Forsvaret, bl. a. saadanne Mænd, som er beskæftiget i krigsvigtige civile Industrier.

Ved Hjemmeværnets første Rekruttering maatte man skelne mellem saadant Personel, som — om ønskeligt — straks kunde deltage i Forsvaret og Personel, som savnede enhver Form for Uddannelse, og Hjemmeværnsmandskabet inddeltes derfor i to Kategorier: Hjemmeværnsmænd og Reserve-Hjemmeværnsmænd.

Det er selvsagt af største Interesse, at Hjemmeværnsmændenes militære Uddannelse bryder saa lidt som muligt ind i det civile Arbejdes Gang, og Trop-

perne maa af samme Grund ikke uden særlig Aarsag anvendes udenfor deres Hjemsted. Uddannelsestiden maa ikke uden særlig paatrængende Grunde lægges i Hjemmeværnsmændenes Arbejdstid.

For at opnaa det hurtigste Beredskab skal *Hjemmeværnsmanden selv opbevare sine Vaaben og sin Ammunition samt øvrige Udrustning i sin Bolig.*

Det er umiddelbart indlysende, at en Organisation af Hjemmeværnets Karakter stiller store Fordringer til hver Mands Paalidelighed og Ansvarsfølelse. Ved Udvalget er da ogsaa fastsat, at Mandskabet skal være kendte som ærlige og lovlydige Personer med udpræget Medborgersind. Ved det nære Samarbejde, der har bestaaet mellem Ledelsen og de kommunale Myndigheder, opnaaedes en passende Garanti herfor.

Den højeste militære Chef er *Hjemmeværnschefen*, som er direkte underlagt Arméchefen. Til hans Disposition staar *Hjemmeværnsraadet*, som bestaar af 9 af Kongen udnævnte Medlemmer. Indenfor hvert Militæromraade udfører den militære Chef Tilsynet med Hjemmeværnet. Han har Ansvaret for dets Organisation, Rekruttering, Udrustning, Uddannelse og Anvendelse. I denne Henseende assisteres han af en Hjemmeværnsofficer.

Forsvarsomraaderne inddeles i Hjemmeværnskredse og Hjemmeværnsomraader, som kan bestaa af een eller flere Kommuner. Kredschefen assisteres af Kredsnævnet, som bestaar af 5 af Lensstyrelsen udvalgte Medlemmer.

Vandfaldsværker, Postvæsenet og Telegrafvæsenet m. fl. Statsinstitutioner organiserer særlige Hjemmeværn til Beskyttelse af deres specielle Omraader, og visse Industrier, der er særlig betydningsfulde for Folkeforsyningen, har ligeledes deres særlige Industri-

hjemmeværn, som dog undtagelsesvis kan deltage i Kredsens almindelige Forsvar.

Bevæbningen og en vis Del af Udrustningen afholdes af Staten. Geværet er Hovedbevæbning, men tillige indgaar Maskingevær, Maskinpistol og Haandgranater samt forskellige Sprængmidler i Udrustningen. Af øvrig Udrustning faar Hjemmeværnsmanden en Overtræksuniform, Hue til Sommer- og Vinterbrug, Ammunitionstaske, Livrem, Hjelm, Gasmaske m. m. Øvrig Udrustning, Underbeklædning, Strømper, Fodtøj m. v. skal Manden selv holde sig med.

Kreds- og Omraadecheferne udfører deres Arbejde uden Lønning. Hjemmeværnsmanden modtager 2,50 Kr. pr. Tjenestedag, paa mindst 3 Timer. Øvelsesudgifterne afholdes af Staten, ligesom der ydes en vis Erstatning for Tjeneste under Krig, samt for Sygdom eller anden Skade, som er paadraget under Øvelserne.

Adskillelsen mellem »Hjemmeværnsmænd« og »Reserve-Hjemmeværnsmænd« voldte i Begyndelsen megen Vanskelighed. Minimumskravet var ved Antagelsen, at en Hjemmeværnsmand havde en vis Øvelse i Brug af et Skydevaaben, men blandt de, der straks meldte sig, var der mange, som ikke havde løst et Skud, og derfor overførtes til Reserven for særlig Uddannelse, inden de kunde rykke ind som Hjemmeværnsmænd. Manglen paa Vaaben skabte betydelige Vanskeligheder, som nu er helt overstaet.

Ca. en Trediedel af de, der først meldte sig, var Folk, som af een eller anden Grund tidligere var blevet fritaget for Værnepligten, og da ogsaa disse paa Grund af Forholdene indkaldtes til militær Tjeneste, maatte de forlade Hjemmeværnet til Gæne for Organisationen. I det hele taget er Afgangen og Tilgangen til Hjemmeværnet en Sag, som er ret vanskelig at løse, Alder, Brugbarhed, Forbindelsen med Værne-

pligten m. v., og man kommer næppe udenom en vis lovfæstet Tjenesteligt i Tider, hvor den frivillige Tilgang kan tænkes at mindskes.

Til Belysning af Erhvervsfordelingen indenfor det svenske Hjemmeværn kan angives nedenstaaende Oversigt.

En Undersøgelse har vist, at de angivne Erhvervsgræne indgaar med nærlig samme Procenttal i Stedernes Befolkningstal som Helhed, hvilket angiver, at Rekrutteringen procentvis er ens for alle Erhvervsgrupperne.

	Malmö fo %	Skövde fo %	Karlstads fo %	Örebro fo %	Sthlms, Skårg. fo %	Härnös- sands fo %	Morjärvs fo %
Landarbejdere	20,5	40,1	22,9	22,0	16,2	30,6	38,4
Skovarbejdere							
Hjemmeb. Sønner							
Ægte Jordbrugere	4,5	26,2	19,0	14,2	16,0	13,7	12,1
Industriarbejdere	27,0	13,3	33,1	34,1	6,3	31,0	12,9
Industriformænd	4,0	1,0	3,0	3,2	2,2	1,5	0,8
Fra Handelen	11,3	6,4	8,3	5,9	7,0	4,4	5,3
Haandværkere	16,5	8,2	1,3	7,7	20,7	7,2	14,5
Højere Tjenestem.	0,6	0,7	2,2	2,3	5,1	2,1	0,4
Lavere	9,5	3,0	7,5	9,2	3,5	8,0	8,1
Studerende	5,8	1,0	2,6	1,1	2,9	1,2	4,0
Fiskere	0,3	0,1	0,1	0,3	20,1	0,3	3,5
Sømænd							

Efter den Kontrakt, som Hjemmeværnsmanden underskriver ved Antagelsen, binder han sig til at deltage i 50 Øvelsestimer, hvori ikke medregnes Tid til de indledende Øvelser i Skydning, Felttjeneste m. v., og Uddannelsestiden maa ikke uden tvingende

Nødvendighed henlægges til Hjemmeværnsmandens Arbejdstid.

Gennemførelsen af Uddannelsen er et meget vanskeligt Problem.

Troppen er i Almindelighed ganske uensartet, mange har ikke noget Kendskab til Skydning eller anden militær Uddannelse, og indenfor Troppen er der ofte store Aldersforskelle. Hjemmeværns-Befalingsmændene er endnu ikke i Stand til selv at lede Uddannelsen fuldtud, hvorfor Instruktører fra andre Steder er nødvendige.

Paa nogle Steder — i Byer f. Eks., hvor Hjemmeværnsomraadet er relativ lille, er Vanskelighederne mindst, men i fjerne Landsogne, navnlig i Nordland, hvor Omraaderne er store — og Befolkningstætheden lille — støder man paa store Vanskeligheder.

Industriarbejdere og Hjemmeværnsmand, som har indendørs Arbejde, kan lettere disponere over Søndage og Fritid end Landbrugere, Skovarbejdere og Fiskere.

Efter Hjemmeværnets fuldstændige Underlægning — den 1. Oktober 1942 — under Cheferne for Forsvarsomraaderne, er der imidlertid skabt nye Muligheder for Uddannelsen. En væsentlig Del af Uddannelsen koncentrerer sig for Tiden paa Befalingsmandspersonellet. For Kreds- og Omraadechefer forudsættes centrale Kursus. Det har i det hele taget vist sig at være af den største Betydning, at der ved Fællesuddannelse paa Centralskoler skabes personlig Kontakt mellem Hjemmeværnsledelsen og Hjemmeværnets Repræsentanter ude i Landet.

En central Krigsskole for Hjemmeværnet er for nylig oprettet i Vällinge. Skolen skal holdes i Gang Aaret rundt.

Rekrutuddannelsen foregaar bedst med flere Dages sammenhængende Lejrkursuser, som er lettest at ordne i Industriomraaderne, og den fortsatte Uddannelse sker derefter fortrinsvis som Troppe- eller Gruppeuddannelse. Der er for Uddannelsen udarbejdet nøjagtige Anvisninger, og som Hovedfag angives Skydning og Terrainsport. Gruppeuddannelsen tager Sigte paa Indtagelse og Rømning af Ildstillinger, Ildoverfald m. v. samt Uddannelse i Sprængteknik, Hundetjeneste, Samaritertjeneste m. v.

Erfaringsvis har det vist sig, at Konkurrencer har en stor Betydning for Uddannelsen, og en særlig Form for Felttjenestekonkurrence er derfor udarbejdet. I 1942 afholdtes saaledes den første Rigs-Hjemmeværns-konkurrence i Skydning.

Tilgangen af gode Instruktører er en Livsbetingelse for Hjemmeværnet, for den frivillige Hjemmeværnsmand indser snart det meningsløse i at skulle deltage i Øvelser, som paa Grund af ringe Instruktion giver ringe Udbytte.

Hjemmeværnets særlige Anvendelsesmulighed hviler paa dets Terrainkendskab, paa dets høje Beredskab og fremfor alt paa dets brændende Villie til at ofre Livet for Forsvar af Hus og Hjem.

Paa dette Grundlag kan der derfor fastsættes følgende Hovedopgaver for Hjemmeværnet:

Indgreb mod luftlandsatte Fjender og Sabotører.

Vigtige Beskyttelsesopgaver ved Broer, Industri-anlæg o. l.

Sikring af Vejnettet ved pludseligt Fremstød af en Fjende, i Samarbejde med Forsvarsmagten.

Ved fjendtlig Invasion udføre Partisanrig, for sammen med det øvrige Forsvar at tilføje Fjenden den størst mulige Afbræk og Skade.

Indenfor sit udstrakte Belægningsomraade skal det optræde som Observationsorgan.

Hjælp ved Orientering for Forsvaret hvad angaar Forsyning, Indkvartering m. v.

Slukning af Skovbrande og Hjælp for Luftbeskyttelsen.

For en Fjende, som angriber Landet skaber Hjemmeværnet Utryghed og Besvær, hvorimod det bidrager til at fremkalde Ro og Tillid hos Befolkningen.

Mellem Hjemmeværnet og de frivillige Skytteorganisationer er der et snævert Samarbejde. Eksempelvis stiller Skytteforeningerne Skydebaner og Skydeinstruktører til Disposition, flere Steder beklæder Skytteledelsen Befalingsmandsposter i Hjemmeværnet. Centralkomiteen for Terrainsport har uddannet Instruktører for Hjemmeværnet i Terrainsport.

Efterhaanden som Hjemmeværnets Uddannelse tog Form, vakttes Interessen blandt Hjemmeværnets Kvinder for Bevægelsen, og det varede ikke længe, før Lotte-Ledelsen greb ind og organiserede en Hjemmeværns-Lotteorganisation, som mest rekruteredes fra Bonde- og Arbejderkredse. Hjemmeværns-Lotterne sørger for Forplejningen, hjælper med Stopning og Strikning af Strømper, Vanter m. v., deltager i Ekspeditions- og Telefontjeneste samt i Luftobservationstjenesten, ligesom der er organiseret særlige Røde-Kors-Kolonner.

Lotternes Hjælp har vist sig i høj Grad stimulerende for Tjenesten.

Hjemmeværnet er fortrinsvis henvist til Søndagstjeneste, og da man maatte formode, at det vilde fremkalde Kritik fra Kirkens Side, afæskede man

Ærkebiskoppen en Udtalelse om Sagen. Biskoppen viste dog Bevægelsen stor Forstaaelse og medvirkede til, at der oprettedes Feltgudstjeneste under Søndagsøvelserne.

Et stort Antal fremstaaende Kommunalembeds-mænd og Borgere i betroede Stillinger har meldt sig til Hjemmeværnet, hvorigennem der fra Staten er fremkaldt et godt Forhold mellem Hjemmeværnet og den øvrige Befolkning. Industriens Interesse for Hjemmeværnet skal særlig fremhæves, og store kontante Beløb er tilgaaet Bevægelsen ad Frivillighedens Vej. Disse Beløb benyttes fortrinsvis til Hjælp af Indkøb af saadanne Udrustningsgenstande, som Staten ikke betaler — Undertøj, Strømper, Ski m. v., ligesom der adskillige Steder ved frivillig Hjælp er bygget Lokaler for Hjemmeværnsmændenes Møder og Uddannelse.

Saa vel Radio som Presse deltager i stor Udstrækning i Propagandaen for Hjemmeværnet samt bidrager til at sprede Kendskab til dets Arbejde.

Man maa selvsagt ikke overvurdere Hjemmeværnets militære Værdi; dets Organisation, Udrustning og Uddannelse giver selvsagt en vis Begrænsning.

Dets største Kraftkilde ligger paa det etiske Omraade, men gælder det om at forsvare sin Hjemstavn, er denne Organisationsform effektivere end nogen anden.

Den Tillid, som Hjemmeværnet har fremkaldt hos den højeste militære Ledelse, har faaet sit Udtryk i Armèchefens Aarsrapport for 1942, hvori der udtales:

»Hemvärnet, som upprättats i enlighet med riksdagens beslut den 29/5 1940, har till följd av intresse

i alla folklager och osjälvisk uppoffring från hemvärbsmännens sida utvecklats till en organisation av betydande värde för landets försvar og för stärkandet av arméns försvarskraft.«

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

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 slaet).
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 udfor Mandal 2 engelske Orlogsbrigger, hvoraf Briggen »Manly« erobres.
3. Sept. 1813: 6 Kanonchalupper under Premierløjtnant Klaumann paa Vej gennem Ejderen til Forstærkning af Søekvipagen ved 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. $14\frac{1}{1}$ 1814 til England (som sælger Øen til Tyskland den $1\frac{1}{7}$ 1890.)
5. Sept. 1619: Søe-Etatens Kirke, Bremerholms (senere Holmens-) Kirke indvies af Sjællands Biskop. (Ombygges i 1641 til sin nuværende Skikkelse).

- 5., 6. og 7. Sept. 1630: Flaade paa 22 Orlogsskibe m. fl. under Kong 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 Schoutbynacht Judichærs Plan. Batteriet anlægges ved Sænkning af de 3 udrangerede Orlogsskibe, nemlig: »Tre Croner«, »Printz Jørgen (Georg)« og »Charlotta Amalie«, senere i 1714 sænkes »Norske Løve«, i 1717 »Christianus Quintus«, »Mars« og Elephanten«.
7. Sept. 1807: København kapitulerer overfor engelske Styrker efter Belejring og Bombardement (^{2/3}) fra Landsiden; Flaaden med alt Materiel fra Holmen udleveres.
8. Sept. 1871: Kgl. Resolution om at Søofficerernes daglige Uniformer ændres fra de hidtil benyttede Skulderdistinktioner til de stadig gældende Ærmedistinktioner med Guldgaloner, hvis øverste Snor danner et Øje (se 31. Okt. 1731).
9. Sept. 1000: Allieret Flaade paa 60 danske, 15 svenske og 5 norske Skibe under Kong Svend Tveskæg slaar ved Svold norsk Flaade paa 60 Skibe under Kong Olav Trygvason, som springer overbord og drukner.
10. Sept. 1563: Dansk-lübsk Flaade paa 27 danske og 7 lübske Skibe under Admiral Peder Skram kæmper med svensk Flaade paa 30 Skibe under Jacob Bagge ved Gotska Sandøen.
10. Sept. 1677: Flaade paa 14 Linieskibe og 7 Fregatter under General-Admiral Niels Juel bombarderer og indtager Vestervik By Nord for Kalmarsund med Landgangskorps under Schoutbynacht Carstensen.
12. Sept. 1678: Flaaden bestaaende af 27 Skibe samt en Troppestyrke under General-Admiral Niels Juel iværksætter i Forbindelse med brandenburgske Styrker Landgang ved Wittow og Putbus, hvorved Rügen og Pommern erobres; da den svenske Hær i Henhold til Kapitulationsbetingelserne overføres fra Øen Usedom til Sverige, strander Transportflaaden i December 1678 i Snefykning paa Sose Odde ved Bornholm, hvorved ca. 1800 Mand omkommer.
12. Sept. 1810: 6 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen erobrer udfør Læsø engelsk Orlogskutter »Alban« paa 12 Kanoner.

12. og 13. Sept. 1657: Flaade paa 26 Skibe under Kommando af Rigsviceadmiral Henrik Bjelke kæmper uafgjort under Møen med svensk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Klas Bjelkenstjerna.
13. Sept. 1736: Flaadeføreren fra Store Nordiske Krig, vor første Kadetchef, Admiral Christen Thomesen Schested, dør.
13. Sept. 1909: Vor første Ubaad »Dykkeren« ankommer til København fra Italien; Kommandohejsning den $9/10$ 1909 med Premierløjtnant Aarestrup som Chef.
15. Sept. 1923: Flyvevæsenet udskilles som selvstændig Kommando, Chef Kaptajn Grandjean.
16. Sept. 1850: Hjuldampskibet »Geiser«, Kaptajn Wulff, og en Division Kanonchalupper under Kommandørkaptajn Ellbrecht angriber og fordriver Oprørernes Dampskib »Kiel« og 3 Kanonbaade og besætter derefter Föhr.
- 17.—25. Sept. 1715: Stralsundeskadren paa 13 Skibe m. fl. under Viceadmiral Schested 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. Bojesen, bestaaende af Dampchalupperne Nr. 1, 2 og 3, forsynet med Udskydningsrammer, hejser Kommando. Ifølge Marineministeriets Resolution af $15/2$ 1879 forsynes Dampchalupperne med Torpedo-Udskydningsapparater og kaldes Torpedobaad Nr. 1, 2 og 3.
20. Sept. 1748: Bygmester Philip de Langes Tegning til Nyholms Mastekran approberes ved kgl. Resolution til Aflossning af en i 1729 rejst Mastekran. Opførelsen afsluttet i 1751.
20. Sept. 1921: Kronprins Frederik bliver Soofficer, 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 Kristianopel og Karlshamn.

26. Sept. 1872: Kontreadmiral Dahlerup dør; Reorganisator af den østrigske Flaade, Viceadmiral og Højstkommanderende for denne i Kampene mod Venedig m. m.
27. Sept. 1882: Flaadens sidste større Skib med Sejlrigning: Krydserfregatten »Fyen« løber af Stabelen.
29. Sept. 1712: Flaade paa 22 Linieskibe og 6 Fregatter under Generaladmiral Gyldenløve ødelægges ved Rügen 42 Transportfartøjer og erobrer 15 Skibe af svensk Transportflaade under Eskorte af svensk Flaade paa 24 Linieskibe og 3 Fregatter under General-Admiral Wachtmeister.
29. Sept. 1727: Admiral Peter Raben dør; Flaadechef fra Store Nordiske Krig.
30. Sept. 1812: Kongens Æressabel til den Søkadet, der har bestaaet Officerseksamen bedst, indstiftes af Kong Frederik VI.
30. Sept. 1901: Kanonbaaden »Møen«, Chef Kaptajn Kjølens, springer i Luften i Sundet under første Forsøgsskydning med Brisantgranater.
30. Sept. 1909: Søværnsloven vedtages. Viceadmiral Wandel bliver kommanderende Admiral og Generalinspektør for Søværnet. Flaadens Stab oprettes med Kaptajn V. C. A. Jøhnke som første Chef. Flaadeplan fastsættes.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 96).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

England.

Fragtskibsprojekt (fortsat fra Side 254)

Disse Skibe maa have to langt fra hinanden anbragte Hovedmaskinerier; det ene skal være anbragt i Agterskibet, og det andet, der skal være paa ca. 12 % af den samlede Hestekraft, skal opstilles i Forskibet. Fordelen herved skulde være, at et torpederet Skib vil have større Chancer for at være manøvreedygtigt, man skal blot huske paa Tilfældet »Ohio«, hvor Skibet gik tabt, fordi en ikke engang særlig kraftig Bombetræffer ødelagde Hovedmaskineriet.

Den forreste Trækskrue vil faa en noget mindre Virkningsgrad end den agterste Trykskrue, men den forreste Motor vil dog være i Stand til at give Skibet en Fart af 9—10 Kn. Overførslen af Kraften fra den agterste Motor til Skruen, kan f. Eks. ske ad elektrisk Vej, Maskinvægten maa under alle Omstændigheder holdes paa et meget lavt Niveau, og den maa ikke være væsentlig større end i »Ocean«-Klassen.

De udvendige Bulges blev indført under sidste Verdenskrig, og er stadig til megen Nytte. Det er dog en Mangel, at de forøger Skibets Modstand mod Fremdrivningen. Krigsfragtskibets Sidegange maa derfor anbringes som indvendige Sidegange. Tyskerne har haft de allerbedste Resultater ved denne Fremgangsmaade.

Krigsskibbygningens Metoder har man hidtil ikke kunnet anvende i Handelsskibbygningen, men her er dog nogle af dem anvendt, hvad der har vist sig ikke at være saa svært. I Frankrig har man allerede i længere Tid holdt Forsøg med Anvendelsen af elastiske Skodder o. l. for at nedsætte Virkningen af Torpedoekspllosioner.

Spørgsmaalet om de skibbygningsmæssige Forholdsregler, der bør tages for at gøre Virkningerne af en Torpedoekspllosion saa ringe og saa lokale som muligt, er allerede berørt. Dobbelt Tvær-

skibsskodder er i denne Forbindelse meget nødvendige, og fra Hulrummet mellem saadanne to tæt ved hinanden staaende Skodder maa der være ordentlige Luftafgange, der kan optage Gastrykket i Kofferdammen, saafremt det ene af de to Skodder bliver beskadiget ved en Eksplosion. Endvidere kan Ventilationsrørene fra Lasterne føres op igennem Kofferdammen, saaledes at Dækkene i Lastrummene kan være klare og fri for de store Luftrørgennemføringer. Paa den anden Side maa Lastrummene ikke være for smaa, for ikke at Eksplosionstrykket skal faa for stor Virkning. I det foreliggende Tilfælde regnes der med en Længde af Rummene paa 12,2 m, hvad der medfører, at Højden mellem øverste og næstøverste Dæk maa være relativt stor, samt at Lugerne maa anbringes tværskibs for at blive tilstrækkelig store.

Krigsfragtskibet maa kunne taale at faa to Rum fyldt med Vand og alligevel yde tilstrækkelig Sikkerhed i Tilfælde af Lækage. For at gøre den yderste Væg i »Bulges« tilstrækkelig elastisk, skal den kun forbindes med den inderste ved de tværskibs Skodder, og her bør man ligeledes have store Luftafgangsventiler eller Klapper for i givet Tilfælde at kunne lede Luft og Gastryk bort, eventuelt ogsaa via Kofferdammen, naar den yderste Væg bliver truffet af en Torpedo.

Ved Torpedering af Tankskibe er det allerede flere Gange blevet konstateret, at Ødelæggelserne i det indre af Skibet ikke var saa store, naar Lugerne til Tankene stod aabne, som naar de var lukkede. Under alle Omstændigheder maa man sikre sig, at den inderste Væg i »Bulges« er konstrueret meget kraftig, saa at den er i Stand til at holde sammen paa Skibet i et hvilket som helst Havaritilfælde.

Skibet maa være trapezformet i Tværnsnit, og der maa ikke være mange Opbygninger paa Dækket; forude maa det have en saadan Facon, at Bovølgen ikke laver store Skumstriber i Vandet ved fuld Kraft, for ikke at henlede Rekognosceringsluftfartøjers Opmærksomhed paa Skibet.

For at kunne fremstille alle Enkeltdelen uden for Byggeværftet i saa stor Udstrækning som muligt, bør man gøre mest mulig Brug af Svejsning. Automatisk Svejsning maa indføres ligesom i U. S. A.

Virkningsgraden af Stævnskruen skulde ved dette slanke Skib højest være 6—7 % mindre end Agterskruernes; allerede Lord Fisher slog i sin Tid til Lyd for denne Fordeling af Skruerne. Normalt skulde Stævnskruen kun bruges ved Manøvrer, eller naar man bakkede, dette vilde gøre det lange Skib meget manøvreedygtigt.

Naar Hovedrøret agter havarerer paa Grund af en Torpedotræffer eller lignende, er det en stor Fordel at have et Stævnrør

som Reserve for at Skibet kan beholde sin Manøvreevne og søge bort fra det farlige Omraade. Stævnskrue plus Stævnrør er i det hele taget praktisk at have som Reserve for det Tilfælde at Skibets Agterende skulde blive beskadiget og sætte Hovedrør og -skruer ud af Funktion.

Det foreslaas at benytte Lastekranerne til Ventilation af Lastrummene, idet deres Stammer indrettes som Luftrør med Forbindelse gennem Kofferdammene til Lastrummene. Ved Brand eller Læk maa Rørene naturligvis kunne lukkes lufttæt, dels for ikke at føre Luft til Forbrændingen og dels for ikke at slippe en eventuel Luftpude ud fra Lasten.

Naar Skibet sejler tomt, kan alle Ladnings-Olietanke fyldes med Ballastvand for at kunne bringe Skibet ned paa den nødvendige Dybgang. Desuden kan »Bulges« og Kofferdamme fyldes med Vand — det giver alt i alt ca. 6500 t Ballast. Olietankene for og agter har adskilte Pumperum og Kompressorer, dette sidste for i Nødstilfælde at kunne tømme Tankene med Trykluft. Ved Tankene udfores naturligvis alle Sammenføjninger som Svejsning.

Efter kendt tysk Monster anvendes udelukkende Kraner til Ladning og Losning; endvidere staar alle Motorer og Maskinerier under Dækket for at beskytte dem mod Vind og Vejr og for ikke at udsætte dem for Luftangreb. Kranernes Stammer kan derfor gøres meget lave, saaledes at Hvirveldannelsen bliver ringe og ikke til Gene for landende Luftfartøjer.

Hver Kran skal kunne løfte 25 t, saaledes at man med to Nabokraner kan løfte 50 t. Overkanten af Kranernes Stammer maa være lavere end Underkanten af Planerne paa de Luftfartøjer, der skal kunne passere paa Dækket.

At fremstille luft- og vandtætte Luger er et Problem, som ikke er ganske enkelt at løse, fordi Fastgørelsesanordningerne maa være meget kraftige samtidig med, at Dækslerne skal slutte aldeles tæt. Lugerne i Mellemdækket behøver dog ikke at være vand- og lufttætte, fordi man kan forhindre Vandet i at stige op fra Rummet under Mellemdækket ved at sætte Trykluft paa Rummet ovenover og derved faa en tilstrækkelig Luftpude.

Résumé af Krigsfragtskibets Fordele.

1. Høj Marchfart — 18 Kn. eller mere. Det dertil nødvendige *lette Hovedmaskineri* kan bygges paa de for Haanden værende Værfter, Maskinfabrikker m. v.
2. Ringe Synlighed paa Grund af den lille Overbygning samt Evnen til at optræde som Skib, der sejler alene.

3. Den størst mulige Centralisation af alle Kommandoorganer for at give den størst mulige Defensivkraft.
4. Ringe Støj under Fremdrivningen, for ikke at blive røbet gennem Lytteapparater, Formindskelse af Faren for at bringe akustiske Miner til Detonation.
5. Evne til at medbringe egne Jager- og Rekognosceringsluftfartøjer, der ogsaa skal optræde mod Undervandsbaade direkte.
6. Formindskelse af Virkningen af Bombetræffere og Torpedoeksplosioner ved konstruktive Forholdsregler.
7. Skibet er egnet til Krigstransporter. Skibe af denne Størrelse kan fremstilles paa saa godt som alle engelske Værfter, og ved samtidig Fremstilling paa flere Værfter oven i Købet med en Formindskelse af det samlede Antal Arbejdstimer for Fagarbejdere.
8. Ved Udnyttelse af alle tekniske Erfaringer skal det kunne lykkes at skabe et første Klasses Serie-Produkt.

Foredraget fortsættes her med nogle Betragtninger over For delene ved disse Skibes Anvendelse i Fredstid, som kun kan have periferisk Interesse for dette Tidsskrifts Læsere.

(H.)

F. H.

Krigen.

Det femte Slag ved Salomonsøerne.

En amerikansk Journalist, Ira Wolfert, som var ombord paa et af de amerikanske Skibe i det femte Slag ved Salomonsøerne, skriver bl. a.:

Det femte Slag om Salomonsøerne begyndte med, at der tilførtes vort haardt trængte Mandskab paa Oen Guadalcanar Forstærkninger, baade af Materiel og Personel. Rekognosceringer havde oplyst, at Japanerne var i Gang med at trække en større Flaadestyrke sammen for at generobre Salomonsøerne, men det lykkedes vore Styrker at gennemføre den første Operation med Landsætning af Forstærkninger den 11. og 12. November 1942. Japanernes Styrke bestod af 8 store Transportdampere og en Mængde Lastdampere, alt under Eskorte af mindst fire Slagskibe og et stort Antal Krydsere, Jagere m. v.

Japanerne tog fra Begyndelsen Initiativet ved at gaa til di-

rekte Angreb mod vore Styrker paa Guadalcanar, hvorved de søgte at tilintetgøre vore Kystbatterier og ved Luftangreb at odelægge vore Flyvepladser paa Oen. Det første japanske Luftangreb blev sat sat ind straks efter Kl. 14 den 12. November med ca. 30 Bombe-luftfartøjer og »Zero«er. Af denne Styrke slap kun et enkelt Luft-fartøj bort igen, og kun tre af henvend hundrede veluddannede ja-panske Flyvere overlevede — to af den er nu saarede og Fanger.

Mange amerikanske Flyvere udmærkede sig. Kaptajn Joe Foss, Marineflyver fra North Dakota, skød 29 japanske Luftfartøjer ned paa een Dag. I 29,000 Fods Højde fik han en Træffer paa en »Zero«, hvorefter han dykkede til 11,000 Fod og nedkæmpede to Torpedo-luftfartøjer, men da mødte han selv sin Skæbne og styrtede i Havet.

Da Natten faldt paa, forsvandt Luftfartøjerne for største Delen fra Skuepladsen, og Krigsskibene overtog Hovedrollen. Det blev et fantastisk Drama i den tropiske Nat ved Skæret af Lysbomber, brændende Vrag og Projektørkegler. Admiral Callaghans Styrke kastede sig over en japansk Eskadre, der kredsede rundt om Savoøen. Det uventede og dristige Overfald afgjorde Kampen til Amerika-nernes Fordel. Skudafstanden var i visse Tilfælde saa ringe, at Ja-panerne ikke kunde faa deres svære Kanoner til at bære mod vore Skibes Vandlinier, hvorimod der gik mange Træffere ind paa de respektive Skibes Kommandobroer, at to af vore Admiraler satte Livet til.

Ved Daggry den følgende Morgen formerede den største Del af vore Styrker Linie paa ca. 3,000 m's Længde og trængte ind paa Japanerne i en stor Cirkel, som Japanernes Krigsskibe havde slaet uden om deres Transportflaade. Det var voveligt, men vore Skibe skiftede uophørligt Kurs og undgik ved disse Zig-Zag-Bevægelser for en stor Del den meget hæftige Spærreild fra Modstanderne, og det lykkedes — dog ikke uden Tab — i Løbet af tredive Minutter at fuldende en omgaaende Bevægelse indenfor de amerikanske Linier. Ved denne Lejlighed lykkedes det flere Gange Japanerne at træffe deres egne Skibe med deres voldsomme Spærreild. . . .

(Galjadedten).

F. H.

Søslaget udfor La Plata.

Af Orlogskaptajn A. E. Arendrup.

Denne Beretning om Søslaget udfor La Plata, der særlig er af artilleristisk Interesse, er udarbejdet efter Artiklen »Sjöslaget utanför La Plata«, skrevet af Kap-tajn i den svenske Flaade S. Lagermann i »Tidsskrift i Sjöväsendet«, paa Grundlag af Commodore Harwoods officielle Rapport om Slaget.

Indledningen.

Som den tyske Marine ved Begyndelsen af Verdenskrigen 1914—18 med Held sendte Krydsere ud paa de store Samfærdselsaarer paa Verdenshavene for at ødelægge de allieredes Søhandel, saaledes sendtes ogsaa ved den nuværende Krigs Begyndelse i September 1939 søgaaende Orlogsskibe ud paa Atlanterhavet for at sænke engelske og franske Handelsskibe, for derigennem at medvirke til Afskæring af Tilførsler af livsvigtige Fornødenheder til Englands og Frankrigs Krigsførelse.

Det første Kendskab, til at tyske Krigsskibe opererede som Handelsødelæggere i det sydlige Atlanterhav, fik Englænderne, da det engelske Handelsskib »Clement« blev sænket den 30. September 1939. Efter de Oplysninger, der forelaa, var Sænkningen blevet foretaget af et tysk »Lommeslagskib«. At netop denne Skibstype anvendtes til dette Formaal kunde ikke virke overraskende, da man i maritime Kredse ofte havde tænkt sig Muligheden heraf.

Senere sænkedes yderligere fire Skibe paa Ruten Gibraltar—Sydafrika og endelig et femte, nemlig »Afrika Shell« i den sydlige Del af Mozambique-Kanalen. Om alle disse Sænkninger skyldtes eet eller flere fjendtlige Skibe, vidste man fra engelsk Side intet om, og for derfor at foretage en systematisk Eftersøgning og en eventuel Nedkæmpelse af Handelsødelæggerne i det sydlige Atlanterhav, detacheredes 4 Krydsere under Kommando af Commodore Harwood til denne Opgave. Disse Skibe var følgende:



Let Krydser af »Ajax«- og »Achilles«-Klassen.

Skib	Depl.	Fart	Artilleri		Torp.	Luftf.
			m s v	A. L.		
Cumberland . . .	10000	31,5	8—20,3	6—10,2	8—53,3	3
Exeter	8400	32,5	6—20,3	8—10,2	6—53,3	2
Ajax Flagskib	7000	32,5	8—15,2	8—10,2	8—53,3	2
Achilles	7000	35,5	8—15,2	8—10,2	8—53,3	2

Den tyske Handelsødelægger var, som det senere viste sig, Panserskibet »Admiral Graf Spee«, hvis karakteristiske Data var følgende:

Skib	Depl.	Fart	Artilleri			Torp.	Luftf.
			sv	msv	A. L.		
»Graf Spee«	10000	26	6—28	8—15	6—10,5	8—53,3	2

Panserbeskyttelsen paa »Graf Spee« var betydeligt stærkere end paa de engelske Krydsere, og i Betragtning af »Graf Spee«s artilleristiske Overlegenhed over for



»Admiral Graf Spee«

hvert enkelt af de engelske Skibe, kan det ikke siges at have været nogen effektiv Styrke, Commodore Harwood havde under sin Kommando til Ødelæggelse af »Graf Spee«, naar man tager i Betragtning det mægtige Farvandsomraade, Eftersøgningerne skulde strække sig over, og at eventuelle Havarier, der krævede Udbedring i Havn, kunde formindske hans Styrke.

Men som det saa ofte tidligere er gaaet, kom Hel- det til at spille en afgørende Rolle for Slagets Udfald.

Commodor Harwood var da ogsaa klar over, at

Forudsætningerne for, at det kunde lykkes ham at nedkæmpe Modstanderen var følgende:

at den engelske Styrke var samlet ved Kontakten med Fjenden, og

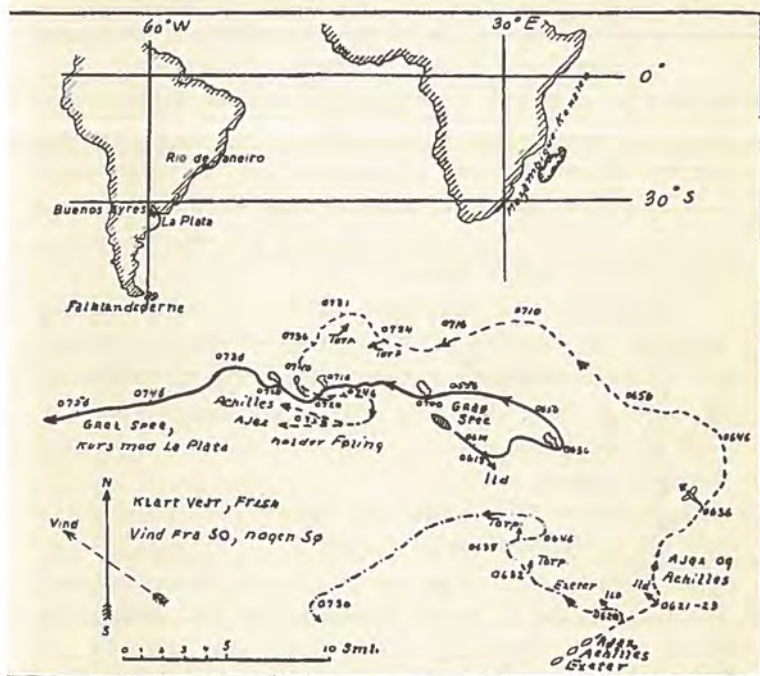
at de engelske Krydseres Fartoverskud effektivt udnyttedes i en bevægelig »Taktik«.

Uden Tvivl har den første Forudsætning beredt den engelske Styrkechef de største Vanskeligheder. For at kunne etablere en effektiv Eftersøgning af Fjenden, maatte han sprede sine Skibe over et meget stort Farvandsomraade. Saaledes befandt de 3 Krydsere sig f. Eks. den 3. December, paa en indbyrdes Afstand af ca. 2000 Sømil, d. v. s. paa en Afstand som svarede til 5 Døgn's Sejlads med en Marchfart af 15 Knob.

Denne Eftersøgningstjeneste blev i Begyndelsen af December vanskeliggjort ved, at Krydseren »Cumberland« maatte afgaa til Basen ved Falklandsøerne for Reparation. Afstanden hertil fra Operationsomraadet var ca. 2000 Sømil.

Om Eftermiddagen denne Dag sænkedes »Doric Star« udfør Afrikas Vestkyst, som det syvende engelske Handelsskib i disse Farvande, og sammenstillet med det engelske Skibstab i Mozambique-Kanalen, bedømte Commodore Harwood Situationen saaledes, at det tyske Skib var paa Vej vestover, enten mod Rio de Janeiro, mod La Plata eller mod Falklandsøerne. Det bør bemærkes, at mellem disse Steder paa den sydamerikanske Kyst er der en indbyrdes Afstand paa ca. 1500 Sømil d. v. s. mere end 4 Døgn's Sejlads med en Marchfart af 15 Knob. Commodore Harwood beordrede Samling til det mellemste Omraade, og om Morgenen den 12. December mødtes »Ajax«, »Achilles« og »Exeter« samtidigt 150 Sømil ud for La Plata Florens Munding. Dagen blev anvendt til Gennemgang af taktiske Planer og Øvelser. Grundtanken i disse, an-

giver Harwood i sin Rapport, var, at hvert Skib skulde optræde taktisk ubundet samt tilstræbe at komme ind paa afgørende Kampafstand. Man skulde saa vidt muligt se at nærme sig Fjenden fra vidt forskellige Retninger.



Slagets Gang.

Onsdag den 13. December 1939, da Solen stod op over Farvandsomraadet udfor La Plata, var Vejret fint og klart og Sigtbarheden usædvanlig god. Det blæste ret kraftigt fra SO, og der stod en Del Sø.

Commodore Harwoods Styrke gik i Kølvaandsorden, naturlig Orden, paa Kurs ONO med en Fart af 14 Knob. Forrest gik »Ajax« (Flagskib) og derefter »Achilles« og »Exeter«.

1' Del fra Kl. 0614—0740, den 13. December 1939.

Kl. 0614 observeredes fra de engelske Krydsere Røg ude i Horisonten lidt agten for tværs om Bb., og »Exeter« afsendtes for Undersøgelse.

Kl. 0616 rapporterede »Exeter«, at det Skib, der var i Sigte, formentlig var det tyske Lommeslagskib, som den engelske Styrke havde beredt sig til at møde.

Selvom Tidspunktet paa Dagen ikke var det mest ønskelige, maa det dog betragtes som et usædvanligt Held for Commodore Harwood, at han med Størsteparten af sin samlede Styrke i et saa udstrakt Farvandsomraade og netop Dagen efter at have indøvet taktiske Øvelser med denne Kamp for Øje, fik Kontakt med det tyske Skib.

Efter at have modtaget Meldingen fra »Exeter«, begyndte de engelske Skibe at sætte Farten op. »Exeter« drejede vestover, medens »Ajax« og »Achilles« til at begynde med fortsatte i NO'lig Retning for kort Tid efter at dreje lidt NV over, hvorved Afstanden hurtigt formindskedes.

Commodore Harwoods Plan var i Overensstemmelse med de afholdte Øvelser Dagen forud at engagere det tyske Skib fra flere Sider, for bl. a. saaledes med mindst 1 af sine Skibe af opnaa T-Positionen. Ved at angribe fra flere Sider samtidig maatte det tyske Skib dele sit Hovedartilleri eller lade 2 af de engelske Skibe være ubeskudte paa Afstande udenfor de tyske 15 cm Kanoners Rækkevidde. Som Slaget udviklede sig, blev »Graf Spee« imidlertid kun beskudt fra 2 Sider, idet »Ajax« og »Achilles« kæmpede sammen under hele Kampen.

Kl. 0618, *altsaa kun 4 Minutter efter at de engelske Skibe havde observeret Røgen fra »Graf Spee«*, aabnede dette Skib Ilden med sine 28 cm Kanoner. »Graf Spee«s Kurs var SO'lig og Retningen til Modstanderen ca. 30°.

Hvorledes er Forholdene i et Skib kort Tid efter Kl. 6 om Morgenen? I gunstigste Fald er Halvdelen af Besætningen paa Post, Resten af Mandskabet er kort Tid forinden purret ud.

En Del er i Færd med at vaske sig, medens andre holder sig klar til at afløse dem i Vaskerummene. Officerer og Underofficerer, der har haft Nattevagt, sover endnu, og Signal for »Klart Skib«, som gives paa denne Tid af Døgnet, har under disse Omstændigheder intet at gøre med »Øvelse«.

Til Trods herfor var »Graf Spee« i Stand til at aabne Ilden 4 Minutter efter, at Kontakt var opnaaet, hvilket dels viser, hvad moderne Ildledelsesanlæg kan præstere i Retning af Hurtighed i Bestemmelse af Skud-data, og dels fremhæver Kravet om en hurtig Bemanding af Klartskibsposterne, saasnart Mulighed for Kamp forestaar.

Paa dette Punkt har »Graf Spee« tilsyneladende haft en Fordel fremfor Englænderne, muligvis har de bedre Observationsforhold — højere Øjehøjde — her spillet en Rolle.

Ved Ildens Aabning fra »Graf Spee« har Afstanden, efter hvad der angives i Commodore Harwoods Rapport, været »meget stor«. Den har formentlig været mellem 230 og 210 hm, altsaa saa stor, at Englænderne ikke kunde besvare Ilden med Udsigt til Træfning, selvom de havde været klar til at aabne Ilden, men Afstanden mindskedes meget hurtigt paa Grund af Skibenes Farter og de engelske Skibes Manøvrer.

Med Hensyn til Sol og Vind havde de engelske Skibe ved Slagets Begyndelse Fordelen af dels at have Solen i Ryggen og dels den luv Position.

Kl. 0620 kunde »Exeter« besvare Ilden med sine to forreste Taarne (4 Stk. 20,3 cm K.). Afstanden var da 176 hm. To et halvt Minut efter kunde tillige det

agterste Taarn paa »Exeter« med sine 2 Stk. 20,3 cm K. bære.

Kl. 0621 aabnede »Achilles« Ilden og Kl. 0623 ogsaa »Ajax« med hver 8 Stk. 15,2 cm K. Paa dette Tidspunkt havde de 2 sidstnævnte engelske Skibe Fordelen af at kunne beskyde »Graf Spee« nærlig langskibs. For at bibeholde denne Position og komme nærmere ind paa Fjenden drejede »Ajax« og »Achilles« mere Nord i.

»Graf Spee« havde ved Ildens Aabning delt sit svære Artilleri, saaledes, at et Taarn (3 Stk. 28 cm K.) beskød »Exeter« og et Taarn (3 Stk. 28 cm K.) »Ajax« og »Achilles«. Saasnart de 15 cm's K. paa »Graf Spee« kunde række Gruppen »Ajax« og »Achilles«, synes imidlertid det tyske Skib at have koncentreret samtlige 28 cm K. mod »Exeter«. *Den første Salve mod dette Skib laa 300 m kort, den anden lang og den tredje gav Dækning.*

Kl. 0623 blev »Exeter« truffet af Sprængstykker fra et Minusskud, der faldt midtskibs tæt ved Skibet. Betjeningsmandskabet ved de Styrbords Torpedoer blev dræbt, agterste Manøvreplads beskadiget, og samtlige Forbindelser derfra ødelagt. Endvidere blev Skorstene og Projektører beskadiget. Et Minut senere

Kl. 0624 fik »Exeter« en direkte Træffer i Taarn B, d. v. s. det næstforreste Taarn, staaende umiddelbart foran for Kommandobroen. Taarnet (2 Stk. 20,3 cm K.) blev ødelagt, og Sprængstykker for hen over Broen og dræbte eller saarede alt Personellet *der* med Undtagelse af Skibschefen og 2 Mand. Endvidere ødelagdes Styreledningerne. Efter Commodore Harwoods Rapport var Skibet en kort Tid »out of control«, men effektiv Havari-Sikkerhedstjeneste gjorde denne Tid kort.

Skibscentralen overtog Styringen saasnart det op-

dagedes, at Forbindelsen med Kommandobroen var afbrudt. Paa Dækket opdagede Torpedoofficieren, at Skibet efter Træfferen ved at gire til Styrbord var ved at komme paa en saadan Kurs, at det agterste 20,3 cm Taarn ikke kunde bære. Han søgte og kom i Forbindelse med Skibscentralen, samt gav saadanne Ordre, at Skibet atter drejedes tilbage til en passende Kurs. Skibschefen havde imidlertid begivet sig agterover for at lede Skibet fra agterste Reservemanøvrebro, men ankommen der, viste det sig, at dennes Forbindelser var blevet ødelagt af det forud omtalte Minusskud Kl. 0623. Man overgik derfor til Styring fra »The after steering position« (Styremaskinen eller Haandstyrummet), og Forbindelsen dertil opretholdtes ved Løbere. Under hele den fortsatte Kamp manøvreredes »Exeter« paa denne Maade.

Følgende Erfaringer synes at kunne uddrages af de alvorlige Træffere i »Exeter« under de første 6 Minutter af Kampen:

1) Ved Ildens Aabning paa ca. 220 hm's Afstand kan med 28 cm K., med godt Ildledelsesmateriel, gode Kanoner, vel uddannet Personel samt under gode Vejrforhold, den første Salve lægges saa godt som ved Maalet (minus 300 m er en ubetydelig Fejl paa denne Skudafstand).

Dette svarer til, hvad man havde ventet af moderne Ildledelsesanstalt ved Krigens Begyndelse, og hvad senere Artillerikampe paa Søen har bekræftet.

2) Korte Nedslag af svære Granater kan, hvis de falder tilstrækkelig nær ved Maalet, medføre meget alvorlige Skader paa Personel og Materiel, der ikke er beskyttet mod Sprængstykker. Helt ubeskyttede Reservemanøvrepladser, A. L. Skyts Standpladser, Afstandsmaalingsstandpladser, Projektørstandpladser og Torpedoskydningsstandpladser, samt Broer og andet af Betyd-

ning paa Dækket eller Overbygningen maa derfor anses for at være af ringe Værdi for et Skib, af hvilket man kræver, at det skal gennemføre en Artillerikamp mod en jævnbyrdig Modstander.

3) Uddannelse af Personellet under Fægtningskydmed fingerede Havarier er af overordentlig stor Betydning. Er saadanne fingerede Havarier ikke indøvet grundigt i Fredstid, kan Bivirkningerne fra en Træffer sætte et helt Skib ud af Spillet, til Trods for, at Hovedparten



»Exeter«

af Kampmidlerne (Kanoner, Torpedoer o. s. v.) stadigvæk er klar til Brug.

4) Under Fægtningskydninger skal saa vidt muligt *Initiativ* opøves hos alt Personellet. Torpedoofficeren i »Exeter« faar i denne Henseende en særlig Udmærkelse af Harwood i dennes officielle Rapport.

Kl. 0624—0630 ramtes »Exeter« yderligere af 2 Stk. 28 cm Træffere, samt Sprængstykker fra et Minusskud.

Kl. 0630 delte »Graf Spee« igen sit Hovedartilleri for at kunne beskyde »Ajax« og »Achilles« mere ef-

fektivt. Mod disse 2 Skibe havde det tyske Skib kun kunnet indsætte 4 Stk. 15 cm K. mod de engelske Krydsers 16 Stk. Ilden havde skiftevis været lagt mod »Ajax« og »Achilles«, men Virkningen havde været ringe. En kort Tid havde »Graf Spee« ligget paa nordlig Kurs, men var derefter drejet tilbage til OSO.

Kl. 0632 afskød »Exeter«, der stadig gik paa WNW Kurs, sine Stb. Torpedoer, idet Afstanden mellem de to Skibe var kommet ned paa ca. 100 hm. Inden Torpedoerne naaede frem til »Graf Spee«, drejede denne imidlertid 150° til Bb. til NW'lig Kurs under Udlægning af Taage.

Kl. 0636 var »Ajax« og »Achilles« oppe paa 28 Knob. 20 Minutter var da gaaet, fra der var givet Alarm til Klart Skib.

Kl. 0637 katapulterede »Ajax« et Luftfartøj. Ordre hertil var blevet givet allerede Kl. 0616, men Arbejdet med Klargøringen af Katapulten, Opvarmning af Motorer m. m. havde taget denne Tid. Commodore Harwood anser dette Klargøringsarbejde for bemærkelsesværdigt, særlig da Arbejdet under den største Del af Tiden maatte udføres under fjendtlig Ildgivning.

Kl. 0638 drejede »Exeter« for at faa de Bb. Torpedorør til at bære. Herunder fik den yderligere 2 Stk. 28 cm Træffere. En af disse satte Taarn A d. v. s. forreste 20,3 cm Taarn ud af Funktion, den anden forarsagede en alvorlig Skrogskade med Brand under Dækket. »Ajax« Luftfartøj meldte til Harwood, at »Exeter« helt forsvandt i Røg og Ild, og man frygtede paa de andre engelske Krydsere, at Skibet skulde gaa under.

»Exeter«s Havarier var svære. 2 af de 3 Stk. 20,3 cm Taarne var ødelagte. Store Rum var fyldt med Vand, og en Brand, der var vanskelig at slukke, var opstaaet under Dækket. Skibschefen manøvrerede Skibet fra en aaben Plads paa Dækket ved Hjælp af et

Fartøjskompas (alle andre Kompasser var sat ud af Funktion) samt med en eneste Løber-Forbindelse til det agterste Reservestyrerum. Ikke desto mindre førtes Fartøjet paany resolut ind i Kampen, i Sandhed en Sømandsdaad.

Kl. 0658 drejede »Exeter« til østlig Kurs, og de Bb. Torpedoer blev afskudt saa snart Rørene kunde bære mod Fjenden. Eet eller to Minutter senere drejede »Exeter«s Bb. helt over til parallel Kurs med »Graf Spee«, der paa dette Tidspunkt gik paa vestlig Kurs, og aabnede Ilden med det agterste 20,3 cm Taarn. »Exeter« havde i dette Øjeblik 7° Slagside og laa meget dybt forude, men stadigvæk gik den fuld Fart fremover.

Kl. 0640 faldt en 28 cm Granat tæt ved Skibssiden udfor »Achilles«s Bro, Sprængstykker dræbte 4 Mand paa den forreste Ildlederstation, bedøvede Artilleriofficeren samt saarede Skibschefen og Signalkvartermesteren. Agterste Ildlederstation overtog straks Ildledelsen, men da intet af Ildledelses anlægget var blevet havareret paa den forreste Station, kunde Artilleriofficeren efter nogle Minutter reorganisere denne og derefter paany overtage Ildledelsen.

Kampen begyndte paa dette Tidspunkt mere og mere at overgaa til en Forfølgelseskamp, da »Graf Spee« fortsatte med at dreje vestover, og »Ajax« og »Achilles« Kl. 0646 ligeledes drejede vestover. De 2 engelske Skibe arbejdede sig frem paa »Graf Spee«s Stb. Laaring gaaende med 31 Knobs Fart for at formindske Afstanden. Herved kunde det agterste Taarn paa de 2 engelske Skibe ikke bære. »Exeter« befandt sig nærlig tværs ude om Bb. for »Graf Spee«, gaaende paa parallel Kurs med det tyske Skib.

Kl. 0656 drejede »Ajax« og »Achilles« ca. 3 Streger til Stb. for at faa alt Artilleriet til at bære, men

kort efter drejede »Graf Spee« ogsaa ca. 2 Streger til Stb. under Udlægning af kunstig Taage.

Kl. 0710 var Afstanden fra »Ajax« og »Achilles« stadigvæk stor, og Harwood besluttede sig atter til at forkorte den, selvom alt Artilleriet ikke fortsat skulde kunne bære, han drejede derfor til WSW'lig Kurs. De engelske Krydsere gik nu med fuld Fart.

Kl. 0716 drejede »Graf Spee« krappt Bb. over hen mod »Exeter« under Taageudlægning. Englænderne frygtede, at Manøvren havde til Hensigt at give dette Skib Dødsstødet. Efter nogle faa Minutters Forløb drejede det tyske Skib imidlertid tilbage til WNW'lig Kurs og overflyttede samtidig alle 28 cm K. til »Ajax« og »Achilles«. Afstanden mellem disse Skibe og »Graf Spee« var da kun 100 hm. Det tyske Skib opnaede Dækning ved Beskydningen af »Ajax«, men ingen Træffere.

Englænderne paa deres Side observerede Brand i »Graf Spee«. Ilden fra de tyske 15 cm K. var paa dette Tidspunkt daarligt ledet, hvilket tyder paa Ildledelses-havariet i »Graf Spee«.

Kl. 0724 afskød »Ajax« Torpedoerne, men Udskydningen blev øjensynlig observeret fra »Graf Spee«, som drejede 150° til Bb. under Taageudlægning. Efter 3 Minutter drejedes tilbage til Kurs.

Kl. 0725 blev »Ajax« truffet af en 28 cm Granat, hvorved først eet senere ogsaa et andet 15 cm Taarn kom ud af Funktion. »Ajax'« Luftfartøj forsøgte omtrent paa denne Tid at nærme sig »Graf Spee« for at se, om ikke ogsaa dette Skib havde lidt nogle Havariet. Luftfartøjet blev imidlertid beskudt af det tyske A. L. Skyts, saa snart dette kunde række, hvorefter det maatte trække sig tilbage. Luftfartøjets Hovedopgave under Slaget har sikkert været at opgive Nedslagsobservationerne til de engelske Skibe.

Kl. 0730 blev det sidste 20,3 cm Taarn paa »Exeter« uanvendeligt paa Grund af Indtrængning af Vand. »Exeter« havde allerede begyndt at sakke agterud fra Kl. 0725. Den drejede nu SO over med langsom Fart og deltog ikke mere i Slaget.

Kl. 0731 meldte »Ajax'« Luftfartøj, at Torpedoer nærmede sig de engelske Krydsere, men at de vilde passere foran disse. Om Bord paa »Ajax« var paa dette Tidspunkt kun et 15 cm Taarn i Brug, men Harwood drejede alligevel mod Fjenden. »Achilles'« Ild med samtlige 8 Stk. 15 cm K. var vel ledet.

Kl. 0738 var Afstanden kun 75 hm. Da Ammunitionsforsbruget i de engelske Skibe havde været stort, besluttede Harwood at afbryde Slaget for evt. senere i Nattens Løb at komme til en Afgørelse.

Kl. 0740 drejede »Ajax« — »Achilles« derfor østover under Udlægning af kunstig Taage og Røg. »Ajax« fik herunder en 28 cm Træffer i forreste Mast. »Graf Spee« fulgte ikke efter de engelske Skibe, men fortsatte vestpaa med en Fart af ca. 22 Knob. Efter 6 Minutters Forløb drejede de engelske Skibe tilbage til vestlig Kurs for at holde Føling med »Graf Spee«.

Fra Slagets Gang fra Kl. 0624—0740 synes man at kunne uddrage følgende Erfaringer:

1) Torpedoudskydning paa stor Afstand under en Artillerikamp er af ringe Værdi, da Udskydningen altid observeres i Artilleriets Centralsigte, eller Afstandsmaalingsinstrumenter. Torpedoer, der er undervejs, observeres endvidere som oftest af egne Luftfartøjer. Da det tager en Torpedo ca. 12 Minutter at gaa 100 hm, er der god Tid til saavel Tildrej som Fradrej, og hvis een af Delene foretages i Tide, giver det god Sikkerhed mod Torpedotræfning. Da endvidere Drej til den ene eller anden Side ikke virker generende paa Ildledelsen ved moderne Artillerikommandoanlæg, synes

man ikke mere at kunne regne med taktiske Fordele paa Grund af »tvungen« Manøvre hos Fjenden.

2) »Graf Spee« synes under Slagets første Fase paa Grund af Fremdrivningsmaskineriets Konstruktion at have haft Fartoverlegenhed over de engelske Krydsere. Saavel Kl. 0640 som Kl. 0710 anføres i Commodore Harwoods Rapport, at Afstanden var stor, til Trods for, at den engelske Styrkechef hele Tiden forsøgte at komme ind paa afgørende, kort Kampafstand.

3) Den tyske Skibschefs Drej ned mod »Exeter« Kl. 0716 har antagelig haft til Hensigt at undersøge »Exeter«s Tilstand paa nærmere Hold. Drejet tilbage og Overflyttelsen af samtlige 28 cm Kanoner til »Ajax« —»Achilles« tyder paa, at Tyskerne paa dette Tidspunkt ansaa »Exeter« for dødsdømt. Selvom den største Sparsommelighed maatte iagttages med Ammunition, og selvom der forelaa et stærkt Ønske om at forstærke Ilden mod »Ajax« og »Achilles«, synes det som om den tyske Skibschef handlede forkert ved at slippe »Exeter« uden at have sat det afgørende Stød ind mod dette Skib. Paa Søen gælder det om at sænke Fjendens Skibe. Hvor alvorlige Skaderne end er, bliver de hurtigt reparerede, naar Skibet paany kommer i Havn. Medens det tyske Skib nogle Dage efter Slaget maatte sænkes af sin egen Besætning, krydser de i Søkamp faktisk besejrede Fjender »Ajax« og »Achilles« saavel som »Exeter« stadigvæk paa Havet under deres stolte rød-hvide Orlogsflag. *Man bør aldrig slippe et havareret fjendtligt Skib, men gaa nærmere og nærmere ind paa det, indtil Havarierne bliver saa omfattende, at man ser Kølen vende opad og Flag og Kommandotegn forsvinde i Havet.*

4) Ildledelsen paa det tyske Skib, saavel hvad angaar de 28 cm K. som i Særdeleshed de 15 cm K., forringedes betydeligt under Slagets Gang. Anledningen

hertil synes at have været Træffere i det forreste Maste-kompleks. I Artilleriskibe maa man regne med, at den primære og evt. tillige den sekundære Ildlederstation eller Kabelforbindelserne til disse Stationer eller til Artillericentralen kan havarere, hvorfor Reserveildlederstationer maa findes i Skibet, og Reserveildledere være uddannede.

*2' Del fra den 13. December Kl. 0740 til
den 14. December Kl. 1000.*

Situationen den 13. December, efter at Slaget havde varet i $1\frac{3}{4}$ Time, var følgende: »Graf Spee« paa vestlig Kurs imod La Plata-Flodens Munding, »Ajax« holdende Føling udenfor Rækkevidde paa det tyske Skibs Bb. Laaring, »Achilles« paa tilsvarende Maade paa Stb. Laaring. »Exeter« ude af Sigte fra de øvrige Skibe styrende SO i med langsom Fart.

Kl. 0915 tog »Ajax« sit Luftfartøj om Bord under vanskelige Forhold, men uden nævneværdig Tab af Tid.

Kl. 0946 tilkaldte Harwood »Cumberland«, men dette Skib havde allerede, efter at have fulgt Radio-trafikken i Luften, forladt Falklands-Øerne og var paa Vej nordover med høj Fart. Fra Admiralitetet i London dirigeredes Hangarfartøjet »Ark Royal« og Slagkrydseren »Renown« samt andre Orlogsskibe mod La Plata. Intet af disse sidstnævnte Skibe befandt sig dog paa kortere Afstand fra Kampomraadet end 3000 Sømil.

Fra Buenos Aires og Montevideo kunde der derimod udsendes det tilstrækkelige Antal Olieskibe.

Kl. 1005 var Afstanden gaaet ned til 21200 m, hvorved »Graf Spee« drejede noget til Stb. og afgav 2—3 Skudsalver med 28 cm K. mod »Achilles«. Drejet tyder paa, at det agterste 28 cm Taarn paa »Graf Spee« paa dette Tidspunkt var sat ud af Funktion.

Den første Salve faldt kort og den anden Salve tæt ved »Achilles«, som imidlertid allerede var drejet af og havde skjult sig i Taage.

Kl. 1100 kom et Handelsskib i Sigte, som tilsyneladende stoppedes af »Graf Spee«. En Radiomeddelelse »Please pick up lifeboats of English steamer« blev modtaget af »Ajax«, men da Krydseren kom frem til Pladsen, havde Dampere ikke Brug for Hjælp og havde alle sine Baade hejst.

Kl. 1915 aabnede »Graf Spee« atter Ilden. Denne Gang mod »Ajax«, som drejede fra under Taageudlægning.

I Løbet af Aftenen og den første Del af Natten beskød »Graf Spee« flere Gange »Achilles«, der alt eftersom Mørket faldt paa maatte opretholde Følingen paa kortere og kortere Kampafstand. Belysningen begunstigede »Achilles« — først Solnedgangen mod Vest, senere Lysene fra Montevideo.

»Graf Spee« ankrede i Montevideo's Havn den 14. December Kl. 0010.

Afslutningen.

De engelske Skibes Bevogtningstjeneste udfor Montevideo blev haard. Hver Nat samt desuden de Dage, da Sigbarheden indskrænkedes af Dis, var Klart Skib indtaget. Kl. 2200 den 14. December amkom »Cumberland. Den 15. December fyldte samtlige engelske Skibe Olie under haardt Vejr til Søs.

Den 17. December Kl. 1730 lettede »Graf Spee«. »Ajax« katapulterede et Luftfartøj, og de engelske Skibe gjorde sig klar til optage Kampen.

Kl. 1815 afgik »Graf Spee« fra Montevideo fulgt af Olieskibet »Tacoma«. Kl. 2054 rapporterede »Ajax'« Luftfartøj, at »Graf Spee« var blevet sprængt i Luften af sin egen Besætning. _____

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

De forskellige Krigsskibstyper 1920-1940

Mineskibe.

Under Krigen 1914—18 udvikledes Minevaabnet — dels kvalitativt, men især dog kvantitativt — i en saadan Grad, at dette Vaaben i meget stor Udstrækning kom til at indvirke paa Søkrigsførelsen. Men skønt Minen saaledes ubestridt er blevet et af Søkrigens Hovedvaaben, kan det ved en umiddelbar Betragtning synes paafaldende, saa forholdsvis ringe Interesse, der er vist Mineskibene i de forskellige Mariner siden 1920. Dels er der i denne Periode kun bygget meget faa egentlige Mineskibe — og dels viser disse faa Enheder som Regel ikke nye eller særlig karakteristiske Data.

For at finde en Forklaring paa dette tilsyneladende Misforhold er det nødvendigt først at undersøge, under hvilke Omstændigheder det vil være nødvendigt at anvende et specielt Mineskib — og i hvilke Tilfælde man lige saa godt kan gøre Brug af andet Materiel — enten Koffardiskibe mere eller mindre midlertidigt omdannede til Mineskibe eller Krigsskibe forsynede med Mineudlægningsinstallationer.

I den moderne Søkrig anvendes Miner dels defensivt, dels offensivt. Den defensive Anvendelse bestaar i Hovedsagen af større Spærringer til Beskyttelse af

egne Farvandsafsnit og Havne. Det er her især Massevirkningen, det kommer an paa, idet Fjenden jo som Regel ikke vil være uvidende om disse Spærringers Tilstedeværelse. Den offensive Anvendelse finder derimod Sted i Farvande, hvor Modstanderen færdes — paa hans mest trafikerede Forbindelsesveje og ud for hans Havne. Det, som det ved den offensive Anvendelse i første Række kommer an paa, er Overraskelsesmomentet.

Til Udlægning af defensive Spærringer kan Mineskibe anvendes, og da især hvor det drejer sig om Kabelminespærringer, der skal være under stadig Kontrol, og som skal kunne armeres og desarmeres efter Behag. Der er imidlertid praktiske Grænser for, hvor store Arealer man kan belægge med Kabelminespærringer. Man maa derfor ofte enten supplere disse Kabelminespærringer med Spærringer af selvvirkende Miner — eller overgaa til udelukkende at anvende selvvirkende Miner. Men til Udlægning af disse Miner kræves ikke specielle Mineskibe. Omdannede Koffardiskibe, som er i Stand til at rumme en meget stor Minebeholdning, vil her ofte kunne benyttes med Fordel.

Ved Udlægning af offensive Spærringer spiller Overraskelsesmomentet den afgørende Rolle. Hvis det Sted, hvor den offensive Udlægning skal foretages, ligger saa nær ved egen Basis, at et Mineskib i Ly af Natten kan naa frem og tilbage, vil der i og for sig ikke være noget i Vejen for at anvende Mineskibet hertil. Hvis Afstanden fra egen Basis derimod er saa stor, at Mineskibet kan risikere at blive opdaget enten under Opmarchen eller Retraiten, vil Modforholdsregler (Minestrygning) kunne træffes, hvorved Udlægningens militære Værdi bliver stærkt reduceret. Til saadanne Minerails vil man derfor med større Fordel kunne

benytte andre og hurtigere Fartøjer saasom Krydsere, Jagere eller Torpedobaade.

Drejer det sig om endnu større Afstande, kan man anvende Ubaade og Luftfartøjer, men Antallet af Miner vil dog i disse Tilfælde være ret begrænset. Endelig kan nævnes, at Hjælpekrydsere ogsaa vil være velegnede til overraskende Udlægninger fjernt fra egen Basis.

Man vil saaledes se, at Minen, der oprindeligt var et Specialvaaben, som kun blev udlagt fra særlige Mineskibe, i Tidens Løb er blevet et almindeligt Vaaben, der kan indgaa som et Led i Armeringen af alle Skibstyper.

Egentlige Mineskibe findes vel endnu i de fleste Mariner — men i mange Tilfælde anvendes Mineskibene tillige paa anden Maade — enten som Ministrygere og Netlæggere eller Vagtskibe i Krigstid — og som Skoleskibe og Inspektionsskibe i Fredstid. I enkelte Mariner — som f. Ex. den tyske — findes slet ikke egentlige Mineskibe. *) Bortset fra de Tilfælde, hvor det drejer sig om Kabelminespærringer, vil Mineskibets Opgave som saadant være løst, naar Udlægningen er forbi, og her ligger utvivlsomt Grunden til den forholdsvis beskedne Rolle, som de egentlige Mineskibe spiller i de fleste Mariner.

Naar der derfor i det hele taget endnu findes særlige Mineskibe rundt om i de forskellige Mariner, er Aarsagen hertil — enten:

1. Anvendelse af Kabelminer,
2. Udstationering af Mineskibe i oversøiske Farvande allerede i Fredstid (flydende Minedepoter),

*) 1/6 1939.

3. Træning af Personellet i Betjening af Miner og Udlægningsmateriel (til senere Krigsbrug i omdannede Kolfardiskibe),
4. Tekniske Forsøg m. v. — eller
5. Ønsket om allerede i Fredstid at have et vist Mineudlægningsmateriel klar paa kort Varsel (Beredskab).

Hvor der anvendes Kabelminer, er Mineskibets Virksomhed som saadant ikke ophørt med Udlægningen, idet en Kabelminespærring som bekendt kræver et stadigt Tilsyn. Men for med tilstrækkelig Lethed at kunne manøvrere i Spærringerne maa saadanne Mineskibe ikke være for store — man regner her med 7 à 800 Tons som Maximum. Kræves der ikke nogen særlig stor Minekapacitet, saaledes at Skibets Hovedopgave netop bliver Arbejder i Kabelminespærringerne, vil Displacementet — alt efter Kravene til Sødygtigheden i de paagældende Farvandsafsnit — kunne sættes betydeligt ned, hvorved det er muligt at forøge Manøvre- dygtigheden. Som Exempler kan nævnes de forskellige danske Minefartøjer (Minekraner).

For Mineskibe til Udlægning af udelukkende selvvirkende Miner findes ingen Displacementsgrænser.

I det følgende skal der gives en kort Oversigt over Mineskibene i de forskellige Mariner samt en Oversigt over Mineudrustningen i de øvrige Krigsskibstyper.

England:

Det største Mineskib i den engelske Flaade er Minekrydseren ADVENTURE (»Cruiser-Minelay«), der søsattes 1924. ADVENTURE var et Forsøgsskib — formentlig inspireret af de tyske Minekrydsere BRUMMER

(1915) og BREMSE (1916).*) Men medens disse to Enheder var vellykkede Konstruktioner, synes den betydelig større ADVENTURE at have voldt Englænderne adskillige Skuffelser. Den svage Armering springer strax i Øjnene. ADVENTURE havde i en længere Periode (i hvert Fald op til 1939) Station i Østen, hvor den paa Grund af den engelske Flaades Krydsermangel, maatte gøre det ud for en Krydser — en Opgave den ikke var velegnet til at løse med sin beskedne Fart og svage Armering. Skønt Deplacementet var betydelig større end de tyske Minekrydsere, var Minekapaciteten noget ringere, og den oprindelige Udlægningsinstallation (flad, afskaaret Hæk, »Spejl«) viste sig mindre god, hvorfor Skibet ved en Rekonstruktion i 1932 fik afrundet Hæk med 4 Minebaner. Maskineriet bestaar af gearede Turbiner med Dieselmotorer til Marchfart.

I 1940 søsattes de 4 »Fast Minelayers« ABDIEL, LATONA, MANXMAN og WELSHMAN. De er paa 2650 Tons, løber 40 Knob og er armeret med 6 Stk. 10.2 cm (muligvis dog 12 cm). Minekapaciteten er ikke kendt, men er antagelig ca. 150. Disse Enheder, af hvilke een er sænket, anvendes formentlig tillige som hurtige Konvojfartøjer (»Destroyers«).

Herudover findes der kun 6—7 mindre Mineskibe (500—750 Tons), af hvilke de to er ombyggede Monitører fra forrige Verdenskrig. Disse smaa Mineskibe anvendtes før Krigen som »Mineskoleskibe«. Under Krigen er talrige Koffardiskibe taget i Brug til Mineudlægning.

Af egentlige Krigsskibe, der har Mineudrustning, kan nævnes: ca. 50 Jagere (20 à 60 Miner), Mine-

*) Ca. 4500 Tons, 28—29 Knob, 4 Stk. 15 cm, 2 Stk. 50 cm T, 400 Miner. Beskyttet som almindelige Krydsere. Til Sammenligning kan anføres de tilsvarende Data for ADVENTURE: 6700 Tons, 27.7 Knob, 4 Stk. 12 cm, 340 Miner, meget ringe Beskyttelse.

Ubaade (oprindelig 6 à 120 Miner) samt ca. 25 Kanonbaade (à 40 Miner).

U. S. A.:

Foruden Udlægningsmateriel til defensive Spæringer (Kabelminer), der sorterer under Kystartilleriet, findes formentlig endnu nogle enkelte ældre »Mineplanters« (ombyggede gamle Krydsere og Koffardiskibe), som under Verdenskrigen deltog i Udlægningen af den bekendte »Northern Barrage« i Nordsøens nordlige Del (YOSEMITE (ex SAN FRANCISCO), BALTIMORE (1888—89), AROOSTOOK (1907) o. s. v.)*

I 1941 søsattes det 6000 Tons Mineskib TERROR. 25 Knob, 8 Stk. 12.7 cm. Minekapaciteten er ikke kendt, men er formentlig 4 à 500. To Søsterskibe er under Bygning.

Af egentlige Krigsskibe, der har Mineudrustning, kan nævnes: De 10 Krydsere af OMAHA-Klassen (à 30 Miner), Ukrydseren ARGONAUT (60 Miner) samt 8 ældre »Flush-Decker«-Jagere fra 1918—20, som har faaet Torpedoarmeringen ombyttet med 80 Miner hver (»Light-Minelayers«).

Japan:

I den japanske Flaade findes ialt ca. 25 Mineskibe — heraf 2 store: den tidligere Panserkrydser TOKIWA (1898), der endnu har en Del af sin Hovedarmering om Bord,**) og Mineskibet OKINOSIMA (1935) paa 4400 Tons, Fart: 20 Knob, Armering: 4 Stk. 14 cm. Minebeholdningen er ikke kendt, men anslaaes til ca. 500. I Udrustningen indgaar endvidere 2 Søluftfartøjer.

*) Jfr. Artiklen »Flaadelisternes Veteraner«, »T.f.S.« Februar 1941, pag. 59.

***) Jfr. Artiklen »Flaadelisternes Veteraner«, »T.f.S.« Februar 1941, pag. 57.

Af Mineskibe mellem 1000 og 2000 Tons findes 4. Det største er ITUKUSIMA (1929, 1970 Tons, Dieselmotorer, 17 Knob, 3 Stk. 14 cm.) Minekapaciteten er 250 store eller 500 mindre (Ubaads?) Miner, der er anbragt paa Mellemdækket, hvorfra Skinnebaner fører dem agterud til 6 Mineporte — 4 i Spejlet og 2 agterligt paa Laaringerne. ITUKUSIMA er en mindre Kopi af ADVENTURE, men betydelig billigere, idet der er set bort fra Krydserkompromiset. Skibet er helt ubeskyttet. To Mineskibe af denne Gruppe, SIRATAKA og YAEYAMA, er tillige Netlæggere — det fjerde Opmaalings-skib.

De øvrige Enheder (450—750 Tons) er enten tillige Netlæggere eller Minestrygere. Minekapacitet: ca. 50.

Af minebærende Krigsskibe findes: 14 ældre, lette Krydsere, 3 Torpedokrydsere, 15 ældre Jagere (à 20 Miner) samt 11 — efterhaanden muligvis flere — Ubaade med indtil 42 Miner hver.

Tyskland:

Som allerede nævnt fandtes der i 1939 ingen egentlige Mineskibe i den tyske Flaade. Derimod bemærkes de fire saakaldte »Minentransportfahrzeuge«, søsatte 1934, 1250 Tons, 9.5 Knob. Disse Skibe sejlede under »Reichdienstflagge«.

Der foreligger ikke officielle tyske Opgivelser om, hvilke Krydsere, Jagere, Torpedobaade, Artilleriskoleskibe, Kanonbaade og Ubaade m. v., der kan anvendes til Mineudlægning.

Frankrig:

Foruden Minekrydserne LA TOUR D'AUVERGNE og EMILE BERTIN, der allerede er omtalt under de lette Krydsere (»T. f. S.« September 1941, pag. 433), fandtes i Frankrig de to Mineskibe CASTOR og POLLUX (368 og 234 Miner), der begge var tidligere russiske Is-

brydere, og som tillige gjorde Tjeneste som Ubaadsdepotskibe og Tendere for Søluftfartøjer.

Følgende Krigsskibe var udrustede med Miner: Ældre Slagskibe (à 30 Stk. saakaldte »Blokademiner«), 15 af de nyeste Torpedokrydsere (à 20 Miner), 7 Mine-Ubaade (à 32 Miner), 7 »Avisos Coloniaux« (à 50 Miner) samt en Del Minestrygere.

Italien:

Af egentlige Mineskibe findes kun fire paa ca. 550 Tons (à 200 Miner).

Til Mineudlægning anvendes saa godt som alle nyere saa vel som ældre, lette Krydsere (à indtil 120 Miner), alle Torpedokrydsere (à 50 Miner), alle Jagere (à 30—50 Miner) og alle nyere Torpedobaade (à 10—30 Miner) og Konvojeringsfartøjer samt 12 Mine-Ubaade (à 16—40 Miner) og forskellige Minestrygere. Endvidere er fire Cisterneskibe (Ferskvands-Tankskibe) og forskellige Transportskibe (ca. 1000—1400 Tons) indrettede til Udlægning af Miner, ligesom en Del Motortorpedobaade (M. A. S.) i Stedet for Torpedoarmering kan medføre 4 Miner.

Sovjet-Unionen:

Sovjet-Unionens Mineskibsmateriel bestaar i Hovedsagen af ældre, som oftest ombyggede Enheder.*)

Minekrydseren MARTI, der i Almindelighed antages at være den rekonstruerede Kejseryacht SCHANTANDARD (1895), er ca. 4000 Tons, 25 Knob, 4 Stk. 13 cm og 300 Miner. Oprindeligt bygget af Burmeister & Wain, København, rekonstrueret 1936.

Endnu ældre er 25AVO (DVADSATPJATAVO) OK-TJABRJA, der i 1873 blev søsat som Verdens første

*) Jfr. Artiklen »Flaadelisternes Veteraner«, »T. f. S.« Februar 1941, pag. 51.

pansrede Krydser under Navnet GENERAL ADMIRAL. 4500 Tons, 11 Knob, 500 Miner.

Endvidere: 9AVO (DEVJÁTAVO) JANWARJA (1905 — 1700 Tons — 285 Miner), AMUR (1907 — 3600 Tons — 320 Miner) samt i Sortehavet 4 Enheder paa 1100 Tons (à 250 Miner).

Af minebærende Krigsskibe findes: fire ældre Krydsere (100 à 125 Miner), forskellige ældre Jagere (à 60 Miner) og Torpedobaade (à 40 Miner) samt en Del Ubaade og Kanonbaade.



MARTI

Sverige:

Til Udlægning af lokale, defensive Spærringer (Kabelminer) findes 7 mindre Enheder, der sorteres under Kystartilleriet. De benævnes »Mul« (= Minutlæggere) efterfulgt af Nummer. Den mindste og ældste er »Mul 3« (1879 — 99 Tons) — den nyeste og største »Mul 10« (1939 — 200 Tons).

Af søgaaende Mineskibe har den svenske Flaade de to Minekrydsere CLAS FLEMING og ÄLVSNABBEN.

CLAS FLEMING søsattes 1912, men er flere Gange blevet rekonstrueret — sidst i 1940—41, hvor Skibet forlængedes til 86 m. Herved øgedes Deplacementet med ca. 200 Tons til 1735 Tons, og samtidig isattes et nyt Maskineri, en Slags Varmluftsmaskineri, bestaaende af Dieselmotorer, der trækker Luftkompressorer. Den komprimerede Luft anvendes i Dieselmotorerne selv, der derved bliver en Slags »Højtryksdieselmotorer«. Spildegassen fra Motorerne driver

Turbiner paa Skrueaxlerne. Fart 20 Knob. Armering: 4 Stk. 12 cm opstillet efter Formlen: $1 + \frac{1}{1} + 1$. Kommandotaarnet er pansret og der findes 25 mm Dækspanser. Jagerudseende med 3 store Skorstene. Minekapaciteten er ikke kendt.

ÄLVSNABBEN*) søsattes Januar 1943 ved Eriksbergs mekaniske Værksted i Göteborg. Skibet var oprindeligt bestilt som hurtiggaaende Koffardiskib til det svenske Rhederi »Saturnus«, som imidlertid overdrog Kontrakten til den svenske Marine umiddelbart inden



CLAS FLEMING

Køllægningen. Med den størst mulige Udnyttelse af de allerede anskaffede Materialer foretoges nu Bygningen i Rekordtid, idet den nye Apterling blev tegnet, medens Kølen blev lagt og Spanterne rejst. Der gik kun 3 Maaneder fra Køllægningen til Stabelafløbningen — og ca. $2\frac{1}{2}$ Maaned efter denne sidste foretog ÄLVSNABBEN sin første Prøvetur. Standarddeplacementet er 3750 Tons (Maximum ca. 4200 Tons), Dimensionerne: $102 \times 13.5 \times 4.9$ m. Hovedarmeringen bestaar af 4 Stk. 15 cm i Enkeltskjolde — opstillet over og under hinanden for og agter — og saa forligt og agterligt, at

*) Ved »Älvsnabben« i Stockholms Skærgaard findes et i 1929—30 rejst Monument for Sveriges Søforsvar og Søfart. Det bestaar af en bred, firkantet, 11 m høj Granitsokkel, ovenpaa hvilken er lagt et stort Anker. Mindesmærket symboliserer de rige maritime Minder, der er knyttet til disse Farvande. Højden over Havoverfladen er ca. 50 m, og Mindesmærket er synligt fra Dalarö i Nord til Landsort i Syd.

Skydefriheden er meget stor. Ved Opstillingen af Kanonskjoldene bemærkes, at disse staar i cirkelrunde »Reder«, der yder Beskyttelse mod Splintvirkning.*) Luftskytset bestaar af 25 og 40 mm Kanoner i Dobbel- og Enkeltaffutager — ligeledes opstillet i splint-sikre »Reder« for og agter samt paa Siderne af Overbygningen. Desuden findes Maskingeværer. I Minelasten, der formentlig tillige er Klargøringsrum, findes Spor, hvorpaa Minerne paa deres »Ankervogne« køres hen til Elevatorer, der bringer Minerne op til Dækket, hvor de direkte fra Elevatorerne kører ud paa Skinnebanerne, der fører hen agter. Minelasten er beskyttet af Panser-dæk og Pansertraverser. Minekapaciteten er ikke kendt. Agter paa Siderne af Minebanerne findes 4 i Dækket forsænkede Dydbombekastere. Skibet minesikres ved Paravaner, som kan sættes og bjerges under Marchfart. Sikkerhedstjenesten er organiseret efter nyeste Mønster med Central og automatisk Skumslukning fra en særlig »Skumtank«. Paa Grund af Skibets oprindelige Bestemmelse som Koffardiskib har det været nødvendigt at forsyne det med en Ballast paa ca. 1000 Tons, for at faa det til at ligge paa den oprindelige Konstruktionsvandlinie. Efter Meddelelser i den svenske Presse skal denne Ballast bestaa af »Brosten« (Gatssten), der er anbragt saaledes, at den indgaar som et Led i Undervandsbeskyttelsen. I Udrustningen indgaar iøvrigt bl. a. Gyroskopkompas, Ekkolod, S.A.L.-Log, Højtaleranlæg, Værksteder med Baandsav, Autogensvejseapparater o. s. v. samt de forskellige moderne sanitære Anlæg til Besætningens Bekvemmelighed —

*) Denne Beskyttelse af Kanonskjoldene, som bl. a. skal forhindre en Forkiling mellem Kanonskjoldet og Dækket forårsaget af Sprængstykker, er faktisk en Slags Genoplivning af det gamle »Barbette«-System til Beskyttelse af Kanonplacementet.

bl. a. Maskinvaskeri og Maskiner til Opvask. Skibet, der er meget rummeligt, skal under normale Forhold tillige benyttes som Skoleskib. Udseendet domineres for og agter af »Rederne« med Hovedarmeringen og Luftskeytset. Midtskibs findes forrest paa Overbygningen en kompakt Broopbygning med Ildlederstationer for Hovedarmeringen og Luftskeytset. Tæt agten for Broopbygningen findes en let Signalmast og en forholdsvis kort Skorsten, saaledes at Luftskeytset har meget stor Skydefrihed.

Følgende svenske Krigsskibe kan udrustes med Miner: Kystpanserskibene OSCAR II og MANLIGHETEN, »Flygplankryssaren« GOTLAND, samtlige Jagere (à 8—20 Miner), 7 Ubaade (VALEN, DELFINEN- og NÄCKEN-Kl.), 14 Minestrygere (ARHOLMA-Kl.), 3 Vedetbaade, de gamle Torpedokrydsere ÖRNEN og JACOB BAGGE samt det tidligere Kystpanserskib, Luftfartøjstenderen DRISTIGHETEN.

Norge:

I Norge fandtes dels 7 gamle Kanonbaade, der var omdannede til Mineudlæggere (1874—87, ca. 250 Tons), dels Minefartøjerne GLOMMEN og LAUGEN (1916, 350 Tons, 50 Miner) samt de hurtige Mineskibe FRÖYA og OLAV TRYGGVASON.

FRÖYA: 1916, 600 Tons, 22 Knob, 4 Stk. 10,2 cm, 2 Stk. Torp.app. 200 Miner.

OLAV TRYGGVASON: 1932, 1600 Tons, 23 Knob, 4 Stk. 12 cm, 4 Stk. Torp.app. 250 Miner. Tillige Skoleskib (55 Kadetter).

Bemærkelsesværdig for begge disse Skibe er Farten og Torpedoarmeringen.

Af egentlige Krigsskibe var kun Kystjagerne af SLEIPNER-Klassen beregnede til Mineudlægning.

Holland:

Ligesom i Norge bestod en Del af det hollandske Mineskibsmateriel (Hjemlandet) af gamle, ombyggede Kanonbaade (5 à 24 Miner). Herudover fandtes i Hjemlandet 7 og i Ostindien 5 Mineskibe (550—1300 Tons, 40—150 Miner).

Adskillige af disse var under Fredsforhold tillige: Skoleskibe (WILLEM VAN DEN ZAAAN), Fiskeriinspektionsskibe (NAUTILUS), Lodsskibe m. v.

Af minebærende Krigsskibe fandtes: Krydserne JAVA og SUMATRA, 4 Jagere (à 24 Miner) plus Nybygninger, 2 Ubaade (à 40 Miner) samt nogle Minestrygere.

Ogsaa i Finland, Spanien, Grækenland og Tyrkiet findes Mineskibe. I de øvrige Mariner er Minevaabenet kun nødtørftigt udviklet og kræver ikke nærmere Omtale her.

Trods Minevaabenets voxende Betydning har — som det vil ses af foranstaaende Udredning — Udviklingen af de egentlige Mineskibe kun været ringe i Tiden siden forrige Verdenskrig. Naar der ses bort fra Ombygning af ældre Enheder og nye Enheder, som tillige skal tjene andre Formaal, er der kun bygget faa egentlige Mineskibe i denne Periode. Og af disse faa er det næppe muligt at uddrage bestemte Retningslinier for Fremtidens Mineskibstype. Udviklingen af Minevaabenet tenderer mod en meget udstrakt Anvendelse af Krydsere, Hjælpekrydsere, Overfladetorpedofartøjer, Ubaade og Luftfartøjer som offensivt Udlægningsmateriel, medens de egentlige Mineskibe kun benyttes til Kabelminer, Uddannelse af Personel og tekniske Forsøg samt Udstationering og Beredskab.

Den moderne Søkrig kræver Anvendelse af et meget stort Antal Miner. Saafremt de defensive Spæringer — som tidligere — skulde udlægges af egentlige Mineskibe, vilde Udlægningen enten — med et Faatal af Mineskibe — tage meget lang Tid eller ogsaa kræve et meget stort Antal Mineskibe. Men saa snart Udlægningen af Minerne var tilendebragt, vilde disse mange Mineskibe være »arbejdsløse«. Da man imidlertid er nødt til at foretage en hurtig Udlægning strax efter Krigsudbruddet — og da man heller ikke ønsker uvirksomme Enheder i en Flaade, bliver Resultatet selvfølgelig, at man i Fredstid kun holder et Faatal af Mineskibe, medens man i Krigstid i meget stor Udstrækning benytter Hjælpemateriel, der i Forvejen er bestemt hertil, dels egentlige Krigsskibe, dels Koffardiskibe. Naar saa de store Udlægninger strax ved Krigens Begyndelse — eller eventuelt senere — er overstaaet, kan »Hjælpemateriellet« overgaa til anden Anvendelse.

(Fortsættes).

Bogannmeldelse.

*E. Juel-Hansen: Skibsjournalerne (Logbøgerne)
i danske Handelsskibe gennem Tiderne.*

Udgivet af Søfartens Bibliotek.

Søfartens Biblioteks Hovedformaal er som bekendt Udsendelse af Bogskabe til Skibene; endvidere har Biblioteket oprettet en Studiesamling, der omfatter dels Bøger af historisk Interesse for Søfarten og dels en komplet Samling af dansk og udenlandsk Faglitteratur vedrørende Søfartsproblemer.

Under Arbejdet med Studiesamlingen konstateredes Savnet af Bøger, der omhandlede specielle Emner særlig af historisk Interesse, hvorfor Bibliotekets Bestyrelse besluttede at udvide sin Virksomhed til ved Lejlighed at udgive saadanne søfartshistoriske Skrifter, som man savnede til Belysning af Søfartsproblemer, men hvor Læsernes Antal var begrænset, saa man ikke kunde forvente Udgivelsen ad sædvanlig Vej paa Grund af manglende økonomisk Basis.

Ovennævnte Bog, *Skibsjournalerne*, er det første Skrift af denne Art, som Biblioteket udgiver, og det er forfattet af Bibliotekets Leder, Kaptajn E. Juel-Hansen.

Bogen er inddelt i fire Afsnit:

- 1) Fra Vikingetiden til 1670,
- 2) Fra 1670—1817,
- 3) Fra 1817—1880 og
- 4) Fra 1880—1943;

gennem disse Afsnit klarlægger Forfatteren, hvil-

ken langsom og besværlig Udvikling Skibsdagbogen har maattet gennemgaa for at naa frem til det, den nu er.

Den første Oprindelse til Skibsdagbogen, som vi nu kender den, er de Notater, som de Søfarende allerede fra Tidernes Morgen har fundet det betimeligt at gøre paa Rejserne for derigennem at føre Regnskab med Skibets Fremgang, idet man ikke har ment at kunne stole paa Hukommelsen alene.

I det 14. og 15. Aarhundrede, hvor Handel og Omsætning tiltog, er det sandsynligt, at man ogsaa har opnoteret stedfundne Begivenheder, som havde Betydning for Rejsens Forløb eller for Ladningen, og man maa formode, at Redere og Befragtere efterhaanden ligefrem har foranlediget, at der førtes en Slags Dagbog i Skibene, men først i Chr. V's danske Lov af 1683, hvor Søloven blev revideret, findes en uomgængelig Lovparagraf om, at der skal føres Journal om Bord paa Rejsen.

Den er opstaaet som et Krav fra Redere og Købmænd og af Hensyn til dem; Assurancen var endnu kun paa et Begyndelsesstadium, og Assurandørernes Interesser har der ikke været tænkt paa endnu.

Men selve Journalføringen vedblev at være meget primitiv, idet Lovens Krav, med Hensyn til hvad der skulde staa i Journalen, var meget lidt udtømmende, hvorfor da ogsaa de saakaldte octroierede Kompagnier i deres egne Skibsartikler var mere krævende. Først i 1817 vinder Assurandørerne Gehør i deres Paastand om Skippernes mangelfulde og uærlige Journalføring; i en Forordning fastsættes meget detaillerede Bestemmelser for Føring af *to* Journaler, en Logbog og en Journal, Logbogen bliver forsynet med Rubrikker, og der fastsættes Straf for fejlagtig eller falsk Bogføring m. m. m.

Her har man dog ikke taget i Betragtning Søman-

dens Aversion mod Pen og Blæk; Bestemmelsen om Føring af to Journaler rejser en Storm af Protester, og 1840 bliver Bestemmelserne da ogsaa lempet derhen, at der nu kun skal føres een Logbog.

Men der maatte endnu kæmpes en haard Kamp for at faa Logbogen ordentligt ført. En af Forkæmperne var den danske Kommandør M. Bille, Navigationsdirektør i Danzig, senere Formand for Foreningen til Søfartens Fremme. Det nytter dog altsammen foreløbig ikke, for som Forfatteren siger: »... de befallende om Bord gør sig skyldige i mangelfuld Journalføring og maaske særligt, naar det drejer sig om alvorligere Hændelser. Muligt kan dette forklares saaledes, at de har næret Frygt for den skriftlige Fremstilling, der nu ikke kunde forandres eller udrides og erstattes af andet, uden at Straffen fulgte paa, og saa har det i Øjeblikket syntes nemmere og mindre risikabelt intet at skrive og fristende at tro, at mundtlig Forklaring kunde klare Sagerne, fordi den var lettere at tilrettelægge i Tide«.

I sidste Halvdel af det 19. Aarhundrede gennemgik Søfarten saa betydelige Forandringer, at disse alene begrundede Kravet om en forbedret Journalføring. 1892 træder en ny Søløy i Kraft, og foruden Skibsdagbogen (den tidligere Logbog) bliver Føring af Maskinjournal obligatorisk. De stadige Vanskeligheder med at faa Navigatørerne til at føre ordentlig Journal har givet Myndighederne Forstaaelse af, at det ikke er tilstrækkeligt at skrive Bestemmelser i Søloven, men man maa sørge for en forbedret Undervisning af Navigatørerne, saaledes at de bl. a. paa Navigationsskolerne indøves i Føring af Skibsjournalen.

Derfor bliver Sønæringsloven samtidig revideret, og med den forbedrede Navigationsundervisning følger omgaaende en virkelig Fremgang i Journalføringen,

Tidens Udvikling siden da har naturligvis medført visse Ændringer med Hensyn til Journalføringens Art og Omfang, men de Principper, som blev fastlagt ved Søloven af 1892, har fuldt ud staaet deres Prøve.

Den foreliggende Bog giver en klar Fremstilling af hele Udviklingen paa dette Omraade, og det er lykkedes Forfatteren at gøre dette i sig selv noget tørre Emne interessant og fængslende.

Søfartens Biblioteks initiativrige Formand, Skibsreder Knud Lauritzen, siger i sit Forord, at Læsernes Antal paa Grund af Emnets særlige Karakter vil være begrænset; heri har han Ret; men det taler til Ære baade for ham og Forfatteren, at de har taget et saadant Emne op, idet dette Skrifts Tilsynekomst vil blive hilst med Glæde inden for den Kreds, det er beregnet paa.

Q.

Vovt Søværns Hæders- og Mindedage.

samt Tidstavle.

Oktober Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvesen«, 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. $\frac{4}{10}$ 1710).
8. Okt. 1719: Fartøjer fra Eskadren ved Marstrand, nemlig 2 Galejer og 10 armerede Slupper under Kommando af Viceadmiral Tordenskjold overrumpler om Natten Fæstningsværkerne ved Gøteborg, trænger ind i Havnen og brænder 1 svensk Fregat, 2 Galejer og 1 Krudtskib, som springer i Luften.
9. Okt. 1916: Undervandsbaaden »Dykkeren« paasejles neddykket i Sundet og synker. Chefen, Premierløjtnant Christiansen, drukner, medens den øvrige Besætning reddes. Kaptajn, Baron Juel-Brockdorff udmærker sig ved Besætningens Bjærgning.
11. Okt. 1566: Admiral Otto Rud dør; Flaadefører fra Syvårskrigen.
12. Okt. 1899: Krydserkorvetten »Valkyrien«, Chef Kommandør H. K. H. Prins Valdemar, hejser Kommandoen for at afgaa paa Togt til Middelhavet og Ostasien og for at støtte Danmarks Handelsinteresser (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 »Ornen«s Landgangskompagni under Secondløjtnant Hammer undsætter og befrier Fortet Prinsenstein i Dansk-Guinea fra Negerstammes Angreb. (Dansk-Guinea erhverves i 1654, sælges til England i 1850).
19. Okt. 1914: Undervandsbaaden »Havmanden«, Chef Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell, beskydes udfor Nakkehoved ved en Fejltagelse med Torpedoeer 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, hvor vort Orlogsflag ikke har været vist i 80 Aar.
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 afslaa 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«.

28. Okt. 1746: Middelhavseskadren under Kommandør Grev Ulrich Danneskiold-Samsøe bestaaende af 3 Orlogsskibe, 1 Fregat og 2 Koffardiskibe med Soldater ankommer til Københavns Rhed, efter ved Flaadedemonstrationer i Middelhavet at have afsluttet Traktater med Barbareskstatene, (Algier m. fl.).
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 slaact).
29. Okt. 1694: De sidste »Skipperboder« sælges ved offentlig Auktion, og Nyboder er derefter alene Bolig for Holmens fæste 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 (se 8. Sept. 1871).
31. Okt. 1788: »Det Sø-Militaire Kaart-Archiv og Biblioteks-Selskab« stiftes med Kommandørkaptajn P. J. Fasting som første Formand; efter at Instrumentsamlingen m. m. i 1927 overtages af Marineministeriet, ophæves Selskabet, hvis Formue paa 17100 Kr. testamenteres til Sø-Lieutenant-Selskabet.

F. Kj.

Tidsskrifts-Index.

April—Juli 1943.

Gr. 7.: Krigen 1939—

Møller, E.: Et Janus-Hoved. Gads Danske Mag. 37. Aarg., Nr. 4. H. (Verdenspolitisk Maanedsoversigt, afsl. d. 22.3.1943 . . . Se ogsaa: Sm. Nr. 5/6, S. 327: Kontraster af E. Møller.)

7,1: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbrudet).

Dreimächtepakt-wirtschaftlich. (Dokumenter.) Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 3. (Den tysk-japanske Traktat ang. økonomisk Samarbejde af 20.1.1943 samt den italiensk-japanske Traktat af samme Dato.)

Grewe, W. G.: Von den »Alliierten und Assoziierten Mächten« zu den »Vereinigten Nationen«. Zeitschr. f. Pol., Bd. 33, Nr. 4/5. (De Allieredes Sammenslutning under den første Verdenskrig var, efter det traktatmæssige Grundlag at dømme, nærmere end under den anden.)

Grønland.

Bruël, E.: Grønland efter 9. April 1940. Nord. Tidsskr. f. Int. Ret. Vol. 13, Fasc. H. (»The American Greenland Commission« af April 1940. Kaufmanns Overenskomst med den amerikanske Regering af 9. April 1941 og de derpaa følgende diplomatiske Forviklinger.)

Japan—Kina.

Japan—China. (Dokumenter.) Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 3. (9.1.1943 erklærede den japanvenlige Regering U. S. A. og England Krig og afsluttede med Kina en Traktat ang. Ophævelsen af Japans eksterriotoriale Rettigheder i Kina.)

Polen.

Kempski, J. v.: Polen zwischen den Stühlen — der Streit um die polnische Ostgrenze. Ausw. Pol., 10. Aarg., Nr. 5.
(. . . Strid mellem den polske Eksilregering i London og Sovjetunionen om den polske Østgrænse og Englands og U. S. A.'s Politik i Konflikten.)

- 7,2.: Krigsførelsen i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse).

Afrika.

Caprivi, L. v.: Das Spiel um Französisch-Nordafrika. Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 6.

Tyskland.

Das Reich im totalen Krieg. (Dokumenter.) Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 4. (Hitlers Proklamation af 30.1.1943 og paa Aarsdagen for Partiets Grundlæggelse i 1920, d. 24.2.1943 og Tale for Heltemindedagen d. 21.3.1943 samt Görings Tale d. 30.1.1943 (de udenrigspolitiske Afsnit).)

- 7,4.: Krigsøkonomi.

Danmark.

Netterstrøm, S. E.: Nogle aktuelle Problemer for dansk Industri. Nationaløkon. Tidsskr., 81. Bd., Hft. 1.

Bulgarien.

Bulgarien och den europeiska krigsøkonomien. *Industria*, 39. Aarg., Nr. 8.

Norge.

Det norske folkehusholdet och okkupationen. *Industria*, 39. Aarg., Nr. 4.
(Den tyske Fremgangsmaade i Norge . . .)

Schweiz.

Hvorledes klarer Svejts Tidens Problemer? *Arbejderen*, Aarg. 39, Nr. 6.
(Økonomiske Forhold under Krigen . . .)

Sverige.

Åkermann, J.: Sveriges ekonomiska politik under den första och det andre världskriget. *Ekon. Tidsskr.*, Aarg. 45, Nr. 1.
(En sammenlignende Analyse . . .)

U. S. A.

Walter, W. A.: Die Wirtschaft der Vereinigten Staaten von Amerika im Kriege. Jahrb. f. Nat.ök. u. Stat. Bd. 157, Hft. 1—3.

7,41.: Produktion og Transport.

Frankrig.

Ferber, G.: Auch Frankreich mobilisiert seine Reserven. Wirtschaftsdienst, 28. Aarg., Nr. 8.
(Erhvervstælling over de 21—31-aarige. Metalindsamling m. m.)

Norge.

Tvangsmobilisering av norsk arbeidskraft. Industria, 39. Aarg., Nr. 6.
(Dekretet af 22.2.43 . . .)

Sverige.

Eneborg, H.: Den svenska handelsflottans krigsförluster. Skandinaviska Banken, 1943, Nr. 2.

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

Danmark.

Groos, E.: Priskontrol 1939—42. Nationaløkon. Tidsskr., 81. B., Hft. 1.

Belgien.

Lebensmittelversorgung. Bericht der deutschen Handelskammer. Wirtschaftsdienst, 28. Aarg., Nr. 11. (Oversigt over Landbruget, Fiskeriet, Slagtningerne m. m.)

7,43.: Krigsfinansiering.

Staternes Krigsgæld. Arbejderen, Aarg. 39, Nr. 8.

Finland.

Nya finanspolitiska åtgärder i Finland. Industria, Aarg. 39, Nr. 11.

Japan.

Japans Kriegshaushalt. Bank-Archiv, 1943, Nr. 5.

Tyskland.

Tysklands statsskuld. Industria, Aarg. 39, Nr. 12.

Gr. 1,7.: Olie.

Sekampf in Vorderen Orient. Geopol., Aarg. 20, Nr. 2.
(Kampen i Iran, Irak, Bahrain og Arabien, især Anglo-Iranian Oil Co.)

2,42.: Vand (Havne).

Tyskland.

Schmitt, Alfons: Die deutsche Binnenschiffahrt und ihre Organisation im Kriege. Jahrb. f. Nat.ök. u. Stat., Nr. 157, Hft. 4. (Indlandsskibsfarten i den første, Organisationen i den nuværende Verdenskrig m. m.)

U. S. A.

Die Schifffahrt in den Vereinigten Staaten von Amerika. Wirtschaft u. Stat., 23. Aarg., Nr. 3.

4,1.: Ydre Politik.

England.

Der britische Imperialismus im Mittelmeer. Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 3. (Gennemgang af et engelsk-fransk Memorandum, udg. 1938/39 af »Royal Institute of International Affairs« m. fl. (franske) ang. franske og engelske Interesser i Middelhavet . . .)

Lehmann, H.: Organisationsprobleme der britischen Aussenpolitik. Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 4.

England—U. S. A.

Lehmann, H.: U. S. A. und die Zukunft des britischen Kolonialreiches. Ausw. Pol., 10. Aarg., Nr. 5.

Frankrig.

Vichy-Regeringens Udenrigspolitik. Økonomi og Politik, 16. Aarg., Nr. 4. H. (Vaabenstilstanden med Tyskland og Forholdet til dette Land. Frankrig og de angelsaksiske Magter. Det franske Koloniriges Opløsning.)

Japan.

Walter, R.: Hakko Ichiu im Ausbau. Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 5. (1.11.1942 skabtes i Japan Ministeriet for Stov-Asien under Kazuo Aoki. Dets Organisation og Opgaver.)

Portugal—Spanien.

Hassel, U. v.: »Iberoeuropa«. Ausw. Pol., Aarg. , Nr. 10. (Spaniens og Portugals Rolle i den nyere Tids europæiske Udenrigspolitik . . .)

Rusland.

Schmahl, W.: Zaristische und sowjetische Fernostpolitik von 1810—1939. Geopol., Aarg. 20, Nr. 2.

Skandinavien.

Jessen, J.: Hvad Vej skal Norden? Dansk Udsyn, Nr. 2.

4,18.: Folkeret.

Grewe, W. G.: Freiheit der Luft. Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 4.

Le Fur, L.: Das Völkerrecht und seine praktische Anwendung durch die Engländer und Amerikaner. Ausw. Pol., Aarg. 10, Nr. 6. (. . . England og U. S. A. menes at have handlet mod de neutrale Staters Ret og imod Krigen Love.)

4,21.: Forfatning og Forvaltning.

Island.

Blöndal, S.: Islands ställning i Norden. Tiden, 1943, Nr. 3. (Den dansk-islandske Unions Oprindelse og Udvikling indtil Deklarationen af 17.5.41. Proklamation af en islandsk Republik efter Krigen. Nedsættelsen af en Kommission til Udarb. af en republikansk Forfatn. i Juni 1942.)

4,25.: Militærvæsen.

Kjølsen, F. A. H.: Nogle Oplysninger vedrørende Sloring og dens Anvendelse i Krigen. Tidsskr. f. Søv., Aarg. 114, Nr. 3. H.

Larsen, C. C.: Militære Flyvepladser. Mil. Tidsskr., Aarg. 72, Nr. 6. H.

Westenholz, H.: Luftfartøjsarmering. Tidsskr. f. Søv., Aarg. 114, Nr. 6. H.

England.

Rasmussen, B.: Betragtninger vedrørende de engelske Søofficerers Uddannelse. Tidsskr. f. Søv., Aarg. 114, Nr. 5, H.

Zigler, P.: Oprettelsen af »Royal Air Force« for 25 Aar siden. Tidsskr. f. Søv., Aarg. 114, Nr. 5. H. (General Smut's Rapport af 17.8.1917. Det vigtigste Dokument ved Skabelsen af »R. A. F.«; 29.11.1917 blev »Air Force

Bill« vedtaget og 3.7.1918 var Luftfartministeriet oprettet.)

Nordström, A. C. G. von: Der Fünfjahresplan für den Ausbau der schwedischen Wehrmacht. Le Nord, 1942, Nr. 4. H. (. . . Bestemmelser med Hensyn til Flaade, Luftvaaben og Hær.)

H. Bistrup.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

Ministryere.

Efter Erfaringerne fra den russisk-japanske Krig 1904—05 var man klar over, at Minerne i en kommende Søkrig vilde spille en betydelig større Rolle end tidligere, og rundt om i de forskellige Mariner havde man derfor ogsaa taget Problemet »Ministrygning« op.

Som Regel anvendte man dog ikke nybyggede Fartøjer til denne Tjeneste, idet man mente, at gamle, omdannede Krigsskibe eller Fiskedampere var gode nok til at risikere under saadanne Forhold.

I England havde man saaledes inden Krigsudbruddet 1914 dels købt nogle Trawlere (ca. 550 Tons), dels ombygget flere ældre Torpedokanonbaade (ca. 800 Tons), medens man i Tyskland og Østrig havde omdannet smaa Torpedobaade (100 à 150 Tons) til »Minensuchboote«. Kun i Rusland og Frankrig fandtes nogle faa mindre Fartøjer, der var byggede specielt som Ministryere.

Skønt nærværende Afhandling omhandler Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar, vil det for Ministryernes Vedkommende være naturligt først at give en kort Oversigt over Udviklingen under Verdenskrigen 1914—18, da Ministryernes senere Udvikling hovedsagelig er baseret paa Erfaringerne fra Verdenskrigen og de under denne Krig byggede Typer.

I en Ministryer stilles der Krav dels til Sødyg-

tighed, hvilket som Regel betinges af et ikke for ringe Dybgaende, og dels til at Fartøjet skal kunne passere hen over de Spærringer, der skal stryges, uden selv at komme i Kontakt med de udlagte Miner, hvilket betinges af et ringe Dybgaende. For at Minen skal faa en saa stor ødelæggende Virkning som mulig overfor de store og mest værdifulde Skibstyper, stilles den i en saadan Dybde, at den »rammer« disse Skibe under Sidepanseret — d. v. s. 3 à 4 m under Overfladen ved Lavvande. I mange Spærringer stilles Minerne dog — enten alle eller en Del af dem — noget højere, for at de tillige skal kunne være farlige for Jagere. Man regner derfor med, at den »kritiske Dybde« er 2,2 m — og at en Ministryger ikke bør have større Dybgaende. Helst bør en Ministryger dog have et endnu mindre Dybgaende — 2,0 m eller derunder — idet man efterhaanden netop for at genere Ministrygerne stillede enkelte af Minerne i en Spærring saa højt, som Regulatorerne overhovedet kunde regulere med Sikkerhed. Endvidere maa der til en Ministryger stilles Krav om en meget stærk Konstruktion med en eller flere indvendige Stævne og en god vandtæt Inddeling.

Af det Ministrygermateriel, der fandtes ved Krigsudbruddet 1914, tilfredsstillede det engelske ikke Fordringen om Dybgaendet — og det tyske ikke Fordringen om Sødygtighed.*) Hverken det engelske eller det tyske var tilfredsstillende med Hensyn til stærk og robust Konstruktion.

Skønt man baade i England og Tyskland efterhaanden konstruerede flere forskellige Ministrygertyper, er det dog af Interesse at se — som det vil fremgaa

*) Dybgaendet i de til Ministrygning omdannede tyske Torpedobaade var for Skroget ca. 1,5 m — for Skruen ca. 2,5 m.

af Oversigten over denne Skibstypes Udvikling under Krigen 1914—18 — at begge disse Sømagter hver for sig i deres senere Typer søgte at bibeholde de gode Egenskaber, der var karakteristiske for de første om man saa maa sige »improviserede« Minestrygere — nemlig i England Sødygtigheden og i Tyskland det ringe Displacement og Dybgaaende (Minestrygningsmotorbaade).

I England tog man strax ved Krigsudbruddet — som det var forudset — sin Tilflugt til civilt Hjælpe-materiel — dels Fiskedampere, dels mindre Passagerbaade, af hvilke adskillige var Hjuldampere. Med den Intensitet, som Minekrigen hurtigt fik, strakte dette Materiel dog langt fra til hverken kvantitativt eller kvalitativt, og allerede i Efteraaret 1914 var man klar over, at der til effektiv Minestrygning krævedes Fartøjer specielt bygget til dette Formaal. Skønt de ovenfor nævnte Hjuldampere ikke var synderlig sødygtige, valgte man dem alligevel som Forbillede for de første Minestrygere, idet man navnlig savnede velegnet Materiel til Anvendelse i Kanalen og til lokal Minestrygning langs Kysterne og udfor Havnene, hvor Tidevandet i høj Grad begrænsede Anvendelsen af det dybgaaende Hjælpe-materiel af Fiskedampere. Disse »Paddle-Mine-Sweepers«, af hvilke den første var færdig Sommeren 1915 og af hvilke der ialt byggedes 32 i Løbet af Krigen, var paa ca. 800 Tons og havde et Dybgaaende paa 2,0 à 2,1 m. Hjulmaskineriet gav gode Manøvreegenskaber og god Plads til Betjening af Strygegrejerne agter. De var opkaldt efter mere prominente Væddeløbsbaner — og Klassen benævntes derfor uofficielt »Racecourse-Class«, en noget uheldig Betegnelse, idet ogsaa den følgende »Hunt«-Klasses Enheder er opkaldt efter samme Princip, hvilket ofte kan give Anledning til Misforstaaelser.

Efterhaanden viste det sig imidlertid tillige nødvendigt at bygge et mere søgaaende Minestrygermateriel end Hjulstrygerne. Den første Klasse var de saakaldte »Twin-Screw-Mine-Sweepers« — ogsaa benævnt »Hunt«-Klassen. Deplacementet var 710 Tons og Dybgaandet 2,2 à 2,3 m. Det var velmanøvrerende Skibe med gode Pladsforhold til Strygegrejernes Betjening. De anvendtes rundt om langs Kysterne og ved Baserne — f. Ex. Scapa Flow — hvor Hjulstrygerens Sødygtighed ikke slog til. Ialt blev der bygget 110 Enheder af denne Klasse — og kun een Enhed af disse 110 gik tabt under selve Krigen.*) Paa Grund af deres svage Armering — som Regel 1 Stk. 10.2 cm og 1 à 2 Stk. Luftskyts, men ofte dog kun 2 Stk. 75 mm plus Luftskyts — var de ikke egnede til selvstændig Optræden til Søs. Naar de blev anvendt til mere fremskudt Strygning, krævedes der Dækning. For at skabe en mere kampkraftig — og tillige mere sødygtig — Minestryger, der kunde operere fremskudt uden eller kun med ringe Dækning, konstruerede man »Flower«-Klassen, der er velkendt herhjemme, idet en enkelt Enhed af denne Klasse — ASPHODEL — i 1920 blev købt til den danske Flaade, hvor den fik Navnet FYLLA.

»Flower«-Klassen var dog ikke rene Minestrygere, idet de tillige i udstrakt Grad anvendtes til Patrouillering og Konvojtjeneste i Nordsøen og Atlanterhavet. Klassen var oprindeligt konstrueret med denne Tjeneste som Hovedformaal, idet de første Enheder byggedes hertil allerede i 1915. Først da disse Enheder havde vist deres gode Egenskaber, og Kravet om sø-

*) Af »Hunt«-Klassen fandtes i 1939 endnu ca. 25 Enheder. Denne ældre »Hunt«-Klasse maa ikke forvexles med den nye »Hunt«-Klasse (ATHERSTONE o. s. v.), der først klassificeredes som »Fast Escort Vessels«, men nu kaldes »Destroyers«.

gaaende og hurtige Minestrygere til Sikring af »Grand Fleet« blev fremsat af Admiral Jellicoe, gik man over til at forsyne disse Skibe med Minestrygningsinstallationer. Klassen har som Typebetegnelse været benævnt dels »Sloops«, dels »Fleet-Sweeping Vessels« eller »Fleet-Sweepers«. Kravet om større Fart (17 Knob) og Aktionsradius, kraftigere Armering (2 Stk. 12 cm*) og 2 Stk. Luftskyts) og bedre Sødygtighed betingede en betydelig Forøgelse af Deplacementet, der var paa 1200 à 1250 Tons. Hermed fulgte et Dybgaaende paa 3,3 à 3,5 m. Til Gengæld blev den vandtætte Inddeling gjort saa stærk som mulig, og Forskibet var konstrueret med 2 indvendige Stævne, saaledes at Skibene selv efter alvorlige Minesprængninger havde Mulighed for at holde sig flydende i nogen Tid, hvilket i flere Tilfælde førte til, at endog stærkt beskadigede Enheder kunde bjerges i Havn. »Flower«-Klassen anvendtes bl. a. til de fremskudte Minerydninger i Nord-søen — ofte helt uden Dækning. Under en saadan Rydning paa Dogger Banke i Februar 1916 blev ARABIS angrebet af nogle store tyske Jagerer. Først efter en længere Artillerikamp lykkedes det Jagerne at komme saa tæt ind paa Livet af ARABIS, at den kunde sænkes med 2 Torpedotræffere.

Ialt byggedes der 80 Enheder af den 2-skorstenede »Flower«-Klasse, heraf 8 til Frankrig, men hertil kom yderligere ca. 30 Enheder med een Skorsten, der havde samme Apterling, men Udseende som almindelige Koffardidampere. De benævntes foruden »Fleet-Sweeping Vessels« tillige »Convoy Sloops« eller »Q-Boats-Flower-Type«, idet deres Hovedopgave var Konvojtjeneste og Ubaadsjagt (Lokkeskibe). Af denne

*) Adskillige Enheder havde dog 2 Stk. 10,2 cm eller kun 1 Stk. 10,2 cm Luftskyts, men alle var konstruerede til at bære 2 Stk. 12 cm.

Klasse vil HAREBELL og den til Frankrig overdragne Enhed VILLE D'YS, der begge senere gjorde Tjeneste som Fiskeriinspektionskibe bl. a. under Island, være kendt af adskillige af dette Tidsskrifts Læsere.

Foruden disse tre Hovedtyper byggedes tillige en mindre Type — de saakaldte »Tunnel Mine Sweepers« — paa kun 290 Tons. De havde 2 Skruer, der, for at gøre Dybgaandet saa ringe som muligt — kun 1,0 à 1,1 m, — arbejdede i hver sin Tunnel. Der byggedes 14 Enheder af denne Klasse, der havde Navne efter forskellige Danse (GAVOTTE, QUADRILLE, STEP DANCE o. s. v.). Disse smaa Minestrygere var specielle Lavtvandsstrygere — men de anvendtes dog ogsaa udenfor engelske Farvande. To Enheder minesprængtes saaledes paa Dvinafloden ved Arkangelsk under Operationerne mod Bolshevikerne 1918—20. Det er bemærkelsesværdigt, at Skibe med et saa ringe Dybgaende har gjort Rejsen fra England rundt Nordkap til Hvidehavet.

For Fuldstændigheds Skyld skal nævnes, at der endvidere byggedes en større Type af »Q-Boats-Flower-Type«, som fik Navne efter bekendte Væddeløbsheste. Skønt disse Skibe officielt benævntes »Fleet Sweeping Vessels«, var de som Regel ikke udrustede med Strygerejer. Deres Hovedopgave var Konvojsikring og Ubaadsjagt. Forskib og Agterskib var helt ens, og de havde Broopbygning baade for og agter. Der fandtes een Skorsten og een Mast — men i den ene Halvdel af Skibene stod Masten forrest og Skorstenen agterst — i den anden Halvdel omvendt — saaledes at det for en angribende Ubaad var meget vanskeligt at afgøre, hvilken Kurs Skibet havde. Trods disse Paafund ansaas Typen dog ikke for at være vellykket — og trods et noget større Displacement end den rigtige »Flower«-Klasse (ca. 1350 Tons) var Sødygtigheden kun mid-

delmaadig. De ca. 20 Enheder, som byggedes i 1918—19, blev derfor ret hurtigt udrangerede (allerede i 1921 var der saaledes kun 2 Enheder tilbage i Flaadelisten), medens der endnu stadig findes enkelte Enheder af »Flower«-Klassen.

Det Ministrygermateriel, som Tyskland i 1914 gik ind i Krigen med, bestod som allerede nævnt af omdannede ældre Torpedobaade, hvortil hurtigt kom Hjælpemateriel — omend langtfra i samme Maalestok som i England — bestaaende af Fiskedampere (Trawlere) og Motorkuttere (Minesøgning).

De første Fartøjer specielt konstruerede til Minestrygning (i Østersøen) var Motorbaade af ganske ringe Deplacement — og beregnede til at tages om Bord af Moderskibe, der skulde transportere dem til de Felter, hvor de skulde arbejde. Disse Fartøjers ringe Sødygtighed indskrænkede dog i høj Grad deres almindelige Anvendelse, og man gik derfor efterhaanden op med Deplacementet fra 5—8 Tons til 19 Tons (F-Typen), idet dog det ringe Dybgaaende paa 1,0 à 1,1 m stadig bibeholdtes. Ved forbedrede Konstruktioner øgedes Sødygtigheden efterhaanden saa meget, at man i 1917 ogsaa kunde anvende disse paa Moderskibe baserede F-Motorbaade i Nordsøen.

Som Moderskib for de første smaa Motorbaade anvendtes i Østersøen Dampere MÖWE, idet en Del af Baadene i 1915 dog tillige forsøgtes transporteret med Jernbane fra Havn til Havn. Denne sidste Transportmaade blev imidlertid hurtigt opgivet. Til 8 Tons Typen anvendtes 2 engelske Prisedampere, som hver kunde tage 6 Motorbaade. Da F-Typen blev indført, organiseredes Baadene i Divisioner paa 12 Enheder og de følgende Moderskibe var saa store, at de hver kunde embarkere en hel Division. Først benyttede man nogle 8—10.000 Tons Dampere, men ved Krigens

Slutning gik man over til at anvende ældre Slagskibe, der under Krigen (1916—17) var blevet afrustede for at afgive deres Besætning til Ubaadsvaabenet og deres Artilleri til Kystbefæstningerne. Slagskibene WITTELSBACH og SCHWABEN (1900—01; 12.000 Tons; 4 Stk.



Tysk Slagskib WITTELSBACH
(omdannet til Moderskib for en Division F-Minestrygere) paa Vej
op gennem Store Bælt 1. Januar 1920
(Foto: Forf.)

24 cm) og PREUSSEN og LOTHRINGEN (1903—04; 13.000 Tons; 4 Stk. 28 cm) omdannedes saaledes ved, at der i hver Side af hele Skibets Længde opbyggedes et Stillads med Skinnebaner (se Billedet af WITTELSBACH). Paa dette Stillads, der var hævet over Bakken og Agterdækket, og som gik i Flugt med Overbygningen, anbragtes i hver Side 6 F-Baade paa »Vogne«. Ind- og Udsætningen foregik ved Hjælp af en svær Bom midtskibs ved agterste Skorsten. F-Baade baserede paa disse Moderskibe ryddede efter 1918 forskellige Minespærringer i Nordsøen, Østersøen og Kattegat — bl. a. Spærringen ved Herthas Flak i 1920. Ved Ba-

seringen paa Moderskib var det muligt at transportere de smaa Minestrygere længere Distancer, og ved opfriskende Vejr og Havarier kunde de hurtigt bringes i Sikkerhed om Bord. Vigtigst var det dog næsten, at Moderskibet med sin gode navigatoriske Udrustning gav en sikker og paalidelig Pladsbestemmelse for Minerydningsarbejdet.

Der byggedes ialt 75 F-Baade. Deres Data var: Displacement: 18 à 19 Tons; Dybgaende: 1,00 à 1,05 m, 2 Stk. 4-cyl. 4 Takts Benzinmotorer (Benz, Daimler m. fl.), 2 Skruer, ialt 120 à 130 H.K., 10 à 11 Knob, Aktionsradius: 250 Sømil; Armering: 1 Maskingevær; Besætning: 7 Mand. De var bygget af Eg (Diagonal-Kravelbygning) og kunde hver udrustes med 6 Miner. Som værende af særlig Interesse kan nævnes, at enkelte F-Baade i 1916 forsøgsvis udrustedes med 1 Stk. 45 cm. Dækstorpedoapparat, som anbragtes paa Bakken. Erfaringerne fra denne improviserede Type langsomme Motortorpedobaade synes dog ikke at have været de bedste, idet man atter fjernede Torpedoapparaterne og i 1917 i Stedet for gav sig til at bygge rigtige Motortorpedobaade (L- og LM-Typerne med Luftskibsmotorer, 27—32 Knob).

Minestrygningsmotorbaadene kan nærmest karakteriseres som Specialmateriel til Minerydning (Flachgehende Minenräumboote). Da de omdannede Torpedobaadsstrygere imidlertid hurtigt viste sig mindre egnede til Strygning i Nordsøen — dels taktisk Strygning for Hochseeflotte, dels Rutinestrygning for ud- og hjemgaaende Ubaade — krævedes ved Siden af Motorbaadene en speciel søgaaende Minestryger til selvstændig Optræden. Allerede i 1914 udarbejdedes derfor Planer til en saadan — den saakaldte M-Type (Minensuchboote).

Den første Serie — M 1 til M 26 — som søsattes i

1915, var paa 425—450 Tons og havde et Dybgaende paa 2,0 m, Fart 16 Knob. Efterhaanden øgedes Deplacementet i de følgende Serier, indtil det til sidst kom op paa ca. 525 Tons med et Dybgaende paa 2,25 m. Armeringen bestod af 2 Stk. 88 mm i de første Serier — senere 3 Stk. 88 mm eller 2 Stk. 10,5 cm. I de Enheder, der endnu findes i den tyske Flaade, er Armeringen som Regel 1 Stk. 10,5 cm for eller agter plus 1 Stk. Maskinskyts. M-Baadene anvendtes tillige som »Geleitboote« til Konvojbeskyttelse og som Mineudlæggere og kunde som saadanne medføre 30 Miner. Typen var trods det ringe Deplacement meget sødygtig og svarede fuldtud til Forventningerne. Der byggedes da ogsaa ialt ca. 150 Enheder, hvoraf der i 1939 endnu fandtes ca. 35 i den tyske Flaade. Heraf anvendtes dog kun de 18 som Minestrygere, idet Resten, der havde faaet Navne i Stedet for Numre, gjorde Tjeneste som Skoleskibe, Ubaads- og Räumbootslendere, Forsøgsskibe m. v. En enkelt Enhed, M 138 omdøbt ZIETEN, fik Dieselmotorer i Stedet for Dampmaskiner og anvendtes som Fiskeriinspektionsskib — bl. a. ved Island, hvilket viser Sødygtigheden. Ogsaa i fremmede Mariner fandtes eller findes endnu et ikke ringe Antal M-Baade — saaledes i Polen, Litauen, Estland, Italien, Jugoslavien, Grækenland, Columbia og Argentina.

Mindre vellykkede var derimod FM-Baadene (Flachgehende Minensuchboote), der var et Forsøg paa at frembringe en Slags Mellemproportional mellem F- og M-Baadene ved ligefrem at dimensionere M-Baaden ned til lidt under Halvdelen af Deplacementet. I Udseende lignede FM-Baadene saaledes paa Armeringen nær (kun 1 Stk. 88 mm) fuldstændig M-Baadene — blot var de kendeligt mindre. Deplacementet var ca. 180 Tons og Dybgaendet 1,3 à 1,4 m. FM-Baadene, der først blev tegnede i 1917, viste sig

imidlertid at være en uheldig Type. Stabiliteten og Sødygtigheden var ringe, deres Aktionsradius ligeledes. Selve Konstruktionen var svag og ikke tilstrækkelig modstandsdygtig i Tilfælde af Minesprængninger. Oprindelig næredes der store Forventninger til denne Type og 66 Enheder sattes efterhaanden paa Stabelen.

Da Erfaringerne fra de første imidlertid var saa slette, opgav man allerede inden Vaabenstilstanden at færdigbygge de sidste 19 — og efter Krigen realiseredes de øvrige hurtigt. En enkelt Enhed, F M 24, er dog trods sin ringe Sødygtighed naaet over til den anden Side af Jordkloden, hvor den optræder som Kanonbaad i Irans Flaade (Displacementet reduceret til 135 Tons).

De under Verdenskrigen i Frankrig, Italien og Rusland byggede Minestrygere er uden større Betydning for den senere Udvikling af denne Skibstype.

Derimod byggede U. S. A. i 1918—19 efter de engelske Erfaringer en særlig Type, der er kombinerede Minestrygere og Slæbebaade (»Bird-Class« — senere tillige anvendt som Mineskibe, Tendere for Luftfartøjer og Ubaadsbjergningsskibe — bl. a. er FALCON kendt fra Bjergningen af S 51). Fremherskende var — ligesom for de engelske Minestrygere — Kravet om Sødygtighed, vandtæt Inddeling og stærke Stævnkonstruktioner. Displacementet varierede fra 850 til 1050 Tons og Dybgaandet fra 2,8 til 3,2 m, Fart: 14 Knob, 1 Skrue, Armering: 2 Stk. 76 mm. Denne Minestryger-type anvendtes bl. a. til Rydningen af »The Northern Barrage«, hvor adskillige Miner under Indhivningen af Strygegrejterne sprængtes tæt ved Agterstævnen uden at forvolde alvorlige Havarier. Ialt byggedes godt et halvt Hundrede af denne Klasse, hvoraf der i 1939 endnu fandtes ca. 40 i den amerikanske Flaade.

Med de under forrige Verdenskrig opstaaede Typer af Minestrygere som Grundlag skal i det følgende gives en kort Oversigt over Minestrygerne i de forskellige Flaader.

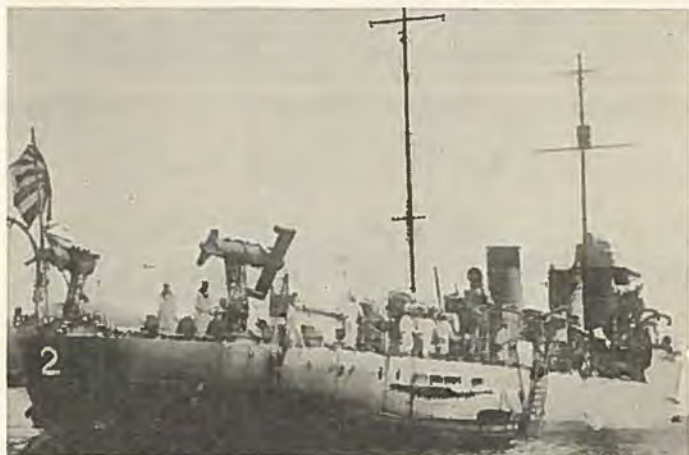
England: Som en videre Udvikling af »Twin Screw Mine Sweepers«, af hvilke der endnu fandtes ca. 25 1939, er i Aarene 1933 til 1940 bygget ca. 30 Enheder af HALCYON-Klassen med et Displacement fra 815 til 875 Tons og Dybgaaende 2,0 à 2,2 m, 2 Skruer, Fart 17 Knob og Armering 2 Stk. 10,2 cm — i de nyere Enheder Luftskyts (Dual purpose). Under Krigen er Bygningen af denne Type fortsat. Af »Flower«-Klassen er udviklet en noget mindre »Escort Vessel«-Type (BRIDGEWATER-Klassen), som — skønt den ogsaa kan benyttes som Minestryger — dog hovedsagelig finder Anvendelse i Konvojtjenesten og derfor ikke skal omtales nærmere her.

Forsøgsvis byggedes i 1937 to »Motor Mine Sweepers« (MMS 1 og 2). Displacementet er 32 Tons og Dybgaaendet 1,5 m; Farten 15 Knob (under Strygning 10). Maskineriet bestaar af 3 Stk. Thornycroft Motorer à 500 HK., 3 Skruer. Disse Baade er bestemt til Minefyndning — antagelig inspirerede af tyske Räumboote — men da der saavidt vides ikke er bygget flere — og en tredie, noget mindre Enhed fra 1938 senere er blevet ombygget til Motortorpedobaad (M.T.B. 100), har Erfaringerne formentlig ikke været de bedste.

U. S. A.: Som en Fortsættelse af »Bird«-Klassen paabegyndtes i 1938 en ny, lidt mindre Fugle-Klasse (RAVEN, OSPREY o. s. v.) paa 700 Tons. Maskineriet er Dieselmotorer — men Antal og øvrige Data er ukendt.

Desuden er en Del af det under »Coast Guard« sorterende Materiel bestemt til Minesøgning.

Japan: De japanske Ministrygere viser — ikke alene i Udseende — men ogsaa i deres forskellige Data, at de — modsat alle andre tidligere omtalte Ministrygere — direkte »nedstammer« fra Jagerne, idet Japanerne formentlig har været tilfredse med de ældre Jagere, som de i sin Tid ombyggede til Ministrygere.



Japansk Ministryger »Nr. 2«

Fra 1923 til 1938 byggedes der 18 Enheder af denne Type med Deplacementer fra ca. 500 til 630 Tons og Dybgaaende 1,8 til 2,3 m. Farten er 20 Knob og Armeringen bestaar af 2 à 3 Stk. 12 cm samt Dybd bomber. — Om de nyeste Typer af japanske Ministrygere haves ingen Oplysninger.

Af de japanske Jagere er ca. 60 Enheder — dels af 1ste, dels af 2den Klasse — indrettede til taktisk Ministrygning. (Dybgaaende 2,4 til 3,0 m).

Tyskland: I 1936 begyndte Tyskland at forny sit Materiel af store Ministrygere ved at sætte en ny M-Type paa Stabelen. Deplacementet er steget til 600

Tons, Farten til 17 Knob og Armeringen bestaar af 2 Stk. 10,5 cm. Om Dybgaaendet findes ingen officielle Angivelser. Fra 1937 til 1939 søsattes ca. 24 Enheder af denne Type, der fik Numre fra M 1 og opefter. Efter 1939 er der bygget et større Antal Minestrygere af denne og lignende Typer.

Af F-Baadene udvikledes de saakaldte »Räumboote«, der dog ikke er beregnede til Ombordtagning



Tysk Minestryger af den nye M-Klasse (1937—39)

i Moderskibe, men som ledsages af særlige »Räumbootbegleitschiffe« (bl. a. ombyggede, ældre M-Baade), der dels medfører Baadenes Forraad, dels danner deres navigatoriske Basis under Minerydningerne. De ældste Räumboote (R 1—16, 1930—34) er paa 45 Tons, de følgende 24 Enheder (R 17—40, 1935—39) paa 90 Tons. Maskineriet bestaar af Dieselmotorer — i adskillige Enheder med Voith-Schneiderskruer. Armering 1 à 2 Stk. Maskinskyts — Fart for begge Typer: 18 Knob. Dybgaaendet er ikke officielt angivet. I Udseende kan den større Type minde noget om de ældre »Schnellboote«, der dog let kendes paa Torpedoapparaterne.

Frankrig: Fra forrige Verdenskrig har — eller havde — Frankrig endnu ca. 15 mindre Minestrygere (ca. 250—375 Tons). Heriblandt bemærkes de 4 En-

heder af GRANIT-Klassen (350 Tons, 12 Knob, 1 Stk. 65 mm Kanon) med kun 1,9 m Dybgaaende. Disse 4 Minestrygere, der kunde udrustes med en Lænkeballon — og som ofte ses afbildet med en saadan — har af og til været fremhævet som Typen paa gode Minestrygere, men da Frankrig i Slutningen af 30'erne saa sig nødsaget til at forny sit Minestrygermateriel, var det ikke GRANIT-Klassen, der blev taget til Mønster. De nye Minestrygere, der skiftevis klassificeres som »Avisos 1ère Classe« og »Avisos Dragueurs de Mines«, fik et Deplacement paa 630 à 650 Tons med 2,4 m Dybgaaende. Armering: 2 Stk. 10 cm Luftskyts plus 8 Maskingeværer samt Miner; Dieselmotorer, 2 Skruer, 20 Knob. Ialt har ca. 30 Enheder været projekteret af denne saakaldte ELAN-Klasse. De første søsattes i 1938 — de sidste staar muligvis endnu paa Stabelen. Over Halvdelen af dem var bestemt for Kolonierne, hvor de tillige skulde gøre Stationstjeneste.

Italien: De italienske Mineskibe — hvoriblandt to tidligere tyske M-Baade — er alle tillige udrustede som Minestrygere. Desuden findes 40 — mest ældre — Fartøjer paa 150—190 Tons og med 1,8 til 2,2 m Dybgaaende, der klassificeres som Minestrygere og Slæbebaade under eet. De har Betegnelsen R.D. (»Rimorchiatore Dragamine«) efterfulgt af Nummer.

Af egentlige Minestrygere findes kun to Enheder — en Slags »Räumboote« — paa 70 Tons og med 1.3 m Dybgaaende. De søsattes i 1938 i Triest. Saa vidt vides er der ikke bygget flere af denne Type.

Sovjet-Rusland: Foruden nogle faa ældre Enheder — til Dels af Trawlertype — med Deplacement og Dybgaaende varierende henholdsvis fra ca. 170 til 500 Tons og fra 1,2 til 3,0 m findes et større Antal

nye Minestrygere af en speciel russisk Type (FUGAS, MINREP o. s. v.), som paabegyndtes i 1934. Deplacementet er ca. 500 Tons, men Dybgaaendet er ikke kendt. Armeringen bestaar af 1 Stk. 10 cm paa Bakken samt 2 Stk. 45 mm Luftskyts agter. Maskineriet er Dieselmotorer, 2 Skruer, 16 à 18 Knob. De har en kendelig, ret høj Bak og et lavt og bredt Agterskib med god Plads til Strygegrejernes Betjening. Agter findes endvidere 2 Baner til Udlægning af Miner. De er let kendelige paa Skorstenens Placering midt i Skibet — et godt Stykke agten for Broen. Deres officielle Betegnelse er P. S. K. («Pogranitschnyi Storoshewoj Korablj» 3: Grænsebevogtningsfartøj). I 1936 fandtes 6 Enheder af denne Type i Østersøen, i 1938 byggedes 8 til Østasien, og siden er Antallet af Enheder i Østersøen formentlig blevet stærkt forøget, ligesom der ogsaa er bygget en Del til Sortehavsflaaden.

Sverige: De svenske Minestrygere er af fem forskellige Typer, hvoraf de to dog er Vedetbaade. Af disse sidste er der dels de ældre til Vedetbaade omdannede Torpedobaade af »Stjerne-Klassen« med ca. 2,5 m Dybgaaende, dels de 4 større Vedetbaade af KAPAREN-Klassen, der i Udseende, Størrelse og Armering ligner de danske Minestrygere af SØLØVEN-Klassen, men dog i forskellige vigtige Data adskiller sig ret betydeligt fra denne. Den danske SØLØVEN-Klasse viser med sit Dybgaaende paa kun 1,95 m, at Hovedformalet er Minestrygning. KAPAREN, der stikker 2,8 m og saaledes er mere sødygtig, løber til Gengæld 23 Knob, hvilket gør den bedre egnet til sit andet Formaal, Ubaadsjagt, end SØLØVEN med sine 18 Knob.

Af de egentlige Minestrygere skal først nævnes de to Enheder STARKODDER og STYRBJÖRN, der er

tidligere norske Hvalfangere, som købtes i 1935. Deres Dybgaaende er 4,3 m.

Derefter følger de 14 Minestrygere af »Fyr-Klassen« (ARHOLMA, KULLEN, VEN o. s. v.) paa 365—395 Tons, 17 Knob, 2 Stk. 10 cm plus Luftskyts og Miner. Dybgaaende 2,1 m. De er bygget 1937—41.

Endelig findes til Minerydning — og formentlig tillige Ubaadsjagt — 26 Motorbaade af M-Klassen (svarende til de danske MS-Baade). Dybgaaende 1,0 à 1,1 m. De to ældste fra 1937 er paa 60 Tons og løber 17 Knob — de efterfølgende, der er fra 1940—41 og kun kan gøre 13 Knob, falder i to Serier med 12 i hver paa henholdsvis 50 og 65 Tons. Armering: 1 Stk. 20 mm Luftskyts.

Foruden dette egentlige Minestrygermateriel anvender Sverige under Krigen talrige Fiskedampere, Motorbaade m. m. (»Hjælpevedetbaade«) til Minestrygning og Minesøgning.

Af de øvrige Mariner har kun Holland, Argentina og Brasilien Minestrygermateriel af nogen Betydning. Som Regel er Minestrygerne her tillige Mineskibe.

Det Skibsmateriel, der anvendes til Strygning af forankrede Miner, har ikke ændret sig synderligt i de senere Aar. Naar Udviklingen efterhaanden har gjort Typerne større, falder man ofte tilbage til de oprindelige mindre Typer. Der anvendes saaledes nu til Minerydning atter ganske smaa Motorbaade paa omkring en halv Snes Tons og med under 1 m Dybgaaende. Disse Motorbaade baseres ligesom under forrige Verdenskrig paa store Moderskibe. Adskillige mindre Minestrygere er foruden til Minestrygning tillige indrettede til Ubaadsjagt — mellemstore til Mine-



Tysk Räumboot »R 18« (1935)



Engelsk Ministryger SALAMANDER (1936) af HALCYON-Klassen



Svensk Ministryger BREMÖN (1941)



Svensk Vedetbaad KAPAREN (1933). Ministryger og Ubaadsjager

udlægning, medens de større kan anvendes som Kanonbaade — bl. a. til Konvojbeskyttelse.

Efter Fremkomsten af den magnetiske Mine er Ministrygningen blevet stillet overfor nye Opgaver, som dog ikke endnu synes at have fremkaldt nye specielle Krigsskibstyper. Til Strygning af Omraader

med magnetiske Miner anvendes foreløbig bl. a. almindelige Minestrygere med Slæbemagnet, medens man som direkte forangaaende Sikring for mere værdifulde Enheder — i hvert Fald en Tid — benyttede Skibe, der kastede et meget kraftigt elektromagnetisk Felt fremefter — de saakaldte »Sperrbrecher«. Endvidere kan nævnes, at ogsaa Luftfartøjer forsynede med en kraftig Sløjfe kan anvendes til »Opstrygning« af magnetiske Miner. Anvendelse af akustiske Miner vil stille Minestrygningen overfor lignende Opgaver som de magnetiske Miner. Der kan ogsaa her blive Tale om at benytte saavel en Slags »Støj-Sperrbrecher« som en slæbt »Støjsender«. Muligvis vil her tillige visse stærkt støjproducerende Luftfartøjer kunne finde Anvendelse.

Naar et Farvand paa een Gang inficeres saavel med almindelige forankrede Miner som med magnetiske Miner og akustiske Miner, vil Minestrygningen for Alvor blive stillet overfor et vanskeligt Problem, til hvis Løsning man formentlig maa benytte Fartøjer, der tillige er udrustede med Perifonanlæg eller særlige elektromagnetiske Detektorer.

(Fortsættes).

Slaget paa Rheden

Af Redaktør Dalhoff-Nielsen.

Kommandør C. V. Evers Bemærkninger i T. f. S. November 1942 til min Artikel, »Slaget paa Rheden«, foranlediger mig til at anmode om Optagelse af nedenstaaende Indlæg, hvis Fremkomst forskellige Forhold har forsinket.

Kommandøren kan ikke anerkende, at den »offentlige Mening« efter den 2. April med Hensyn til Kronprinsens Optræden var rigtig og betoner Nødvendigheden af at se Kommandoforholdene den nævnte Dag paa Baggrund af *Datidens Forhold*. Kronprinsen var den Højstbefalende over Københavns Forsvar, skriver Kommandøren og spørger, om ikke den Omstændighed, at den engelske Parlamentær sendtes direkte til Kronprinsen udenom Olfert Fischer er Beviset for, at Datiden regnede Kronprinsen for den Højstkommanderende. Kronprinsen maa, skriver Kommandøren videre, have taget sin Beslutning paa Grundlag af et *nøje Kendskab* til Situationen, og han har sikkert været omgivet af en betydelig Stab.

Jeg tror ikke, at man af den Omstændighed, at Nelsons Brev afleveredes til Kronprinsen, kan drage Slutninger med Hensyn til Datidens Opfattelse af, hvem der var den Højstbefalende. Brevet var, som det fremgaar af Lindholms Rapport, adresseret »Til den danske Regering« — heri ligger maaske Forklaringen paa, at

Thun dirigerede Brevets Overbringer videre til Kronprinsen, — men denne Adressering kan næppe anses for andet end et Led i Nelsons beregnede Handlemaade ved denne Lejlighed, hvor det først og fremmest var ham om at gøre at faa Ilden fra Trekroner og endnu kampdygtige danske Skibe standset snarest muligt. Han kunde imidlertid ikke vente, at et Brev af det omhandlede Indhold vilde gøre den tilsigtede Virkning paa den danske Defensionschef, men knyttede sit Haab til en Forhandling med Landets *politiske Ledelse*, og i Overensstemmelse hermed adresseredes Brevet til *den danske Regering*.

Nelsons Forventninger i saa Henseende skuffedes heller ikke, og Erkendelsen heraf har faaet et af sine mest prægnante Udtryk i den Udtalelse af Admiral Lord Fisher, som Kommandør M. Bojesen citerer, og hvorefter Nelson »blev i Virkeligheden slaaet, men blufede den danske Kronprins«. Jeg kan derfor ikke se, at man af Nelsons Fremgangsmaade kan udlede nogen begrundet Formodning om, at Datiden og særlig Nelson skulde have anset Kronprinsen for den Højstbefalende.

Jeg mener heller ikke, at man kan sige, at Kronprinsen tog sin Beslutning paa Grundlag af *et nøje Kendskab til Situationen*. Kronprinsen var ikke Søofficer. I sin Egenskab af Regent var han den samlede dansk-norsk-holstenske Krigsmagts Højstbefalende og har formodentlig under Udøvelsen af sin Regentvirksomhed ogsaa haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med adskillige sømilitære Forhold, men dog ikke i den Grad, at han kunde tage Kommandoen over en Flaadeafdeling i Kamp. Men heraf maa ogsaa følge, at det *Overblik* over Situationen, som han muligvis har haft, har manglet den Adjustering, som kun faglig Indsigt og langvarig Erfaring kan give.

Nej, Chefen den 2. April hed Olfert Fischer. Var det gaaet galt, havde han og ikke Kronprinsen haft Ansvaret. Hvor det gjaldt et Overblik over Situationen, ikke blot med Hensyn til den danske Defensionslinjes Modstandskraft, men ogsaa med Hensyn til Tilstanden paa den fjendtlige Side kunde ingen dansk Officer i det Øjeblik gøre ham Rangen stridig, end ikke Admiralitetets Deputerede. Da Kommandøren selv nævner Admiralitetet, vil jeg erindre om, at denne Institution, hvis Præses Kronprinsen var, bestod af to militære og to civile Deputerede, og at de militære Deputerede var den højt ansete, men aldrende Admiral F. C. Kaas, der var født i 1727, og den 65aarige Viceadmiral J. C. Wleugel. Den sidstnævnte var en Tid paa Tale som den, der skulde kommandere Defensionen den 2. April, men til Slut blev den yngre Olfert Fischer foretrukket. Hvorvidt disse to betydelige Mænd var ved Kronprinsens Side under Slaget, meddeler de historiske Kilder, saavidt mig bekendt, intet om*), ej heller om de har billiget eller forkastet Kronprinsens Handlemaade. Derimod er det kendt, at Admiral Kaas' Efterfølger som Admiralitetsdeputeret, Steen Bille, som tidligere omtalt, overfor Ségur bittert beklagede Kronprinsens *Svagthed* den Dag, og det var saaledes ikke blot, som af Kommandøren nævnt, en »offentlig Mening«, at Kronprinsen havde grebet fejl, men en Opfattelse, som ogsaa en af Flaadens mest markante Personligheder hævdede.

*) En, det kgl. Bibliothek tilhørende koloreret Haandtegning af en ukendt Kunstner viser den engelske Parlamentærs Ankomst til Langelinje. Tre af de her afbildede Officerer er navngivne som Waltersdorff, v. d. Mars (skal formodentlig være v. d. Maase) og Lindholm. Den førstnævnte maa antages at være Kaptajn Chr. W., der den 2. April var Rokanonbaadsflotillens Kommandør. F. A. v. d. Maase var Officer i Livgarden og Adjutant hos Kronprinsen. Den fjerde — unavngivne — Officer i Landofficersuniform (Kronprinsen?) ses gaa frem til Baaden og modtage Brevet af Parlamentærens Haand.

Yderligere forekommer det mig værd at erindre, at Forbindelsen mellem Regenten, Admiralitetets Deputerede og Flaaden i hine Aar lod adskilligt tilbage at ønske. I Viceadmiral C. F. Wandels værdifulde Værk, »Søkrigen i de dansk-norske Farvande 1807—14« hedder det saaledes (p. 69), at »de Underordnede kunde faa Ordre fra flere Overordnede, og Kronprinsen selv gav direkte Ordre, saa at man kunde se den tjenstlige Uregelmæssighed, at Underordnede indberettede til Overordnede, at de havde faaet den eller den Ordre af Kronprinsen«. Ved en Lejlighed skrev Viceadmiral Wleugel til sin Underordnede Lt. Krieger, at det vilde være ham kært at erfare de Ordre, denne havde faaet fra København.!

Naar det altsaa siges, at Kommandoforholdene den 2. April maa ses paa Baggrund af Datidens Forhold, saa forekommer det mig, at det maa tilføjes, at disse var præget af Uklarhed, til Dels fremkaldt af Regenten selv; og naar Kronprinsen den 2. April, efter Modtagelsen af et Brev fra den fjendtlige Admiral — »skrevet i en ubestemt Tone«, som Lindholm siger — i Stedet for omgaaende at sætte sig i Forbindelse med sin Flaadechef, straks uden videre gav Ordre til at afbryde Kampen og indledede Underhandlinger med Fjenden uden at give Flaadechefen Adgang til at gøre de af Situationen givne militære Synspunkter og Interesser gældende, saa kan jeg ikke se rettere end, at der her forelaa en »Uregelmæssighed«, som ikke lader sig forsvare, ialtfald ikke fra et politisk Synspunkt og vel næppe heller fra militært.

Nu siger Kommandøren ganske vist, at Kronprinsen traf sin Beslutning paa Basis af sin militære og *udenrigspolitiske* Viden, og at Kaptajn Lindholms Optræden aldrig har været behandlet paa Baggrund af den samlede *udenrigspolitiske* og militærpolitiske Situa-

tion. Det lader sig ikke bestride, at meget taler for, at udenrigspolitiske Overvejelser har haft afgørende Vægt for Kronprinsen; den opmærksomme og vel informerede Jagttager, Ségur, antyder noget i den Retning. Hvorvidt den 32aarige Udenrigsminister Chr. Bernstorff, der forøvrigt ikke havde Ord for at være snarraadig, har været i Forbindelse med Kronprinsen i de kritiske Timer, vides ikke; han var ikke, saaledes som de panikslagne Reventlower Medlem af Statsraadet. Imidlertid vilde det være af stor Værdi, om en kyndig militær Fagmand vilde gøre hele dette Emne til Genstand for et større selvstændigt Arbejde.

Herved kunde der muligvis ogsaa opnaas større Klarhed med Hensyn til Generaladjutanten, Kaptajn Lindholms Rolle. Spørgsmaalet drejer sig for hans Vedkommende om, hvorvidt han i sin Egenskab af Søetatens Generaladjutant har henledet den mindre vel underrettede Kronprins' Opmærksomhed paa, »hvad Krigsbrug er i saadanne Tilfælde«. Det er muligt, at han har gjort det. At han ikke selv har meddelt noget derom, kan skyldes hans Loyalitet overfor Kronprinsen, der selv var Genstand for Kritik (Steen Bille). Hans Rapport, der ikke er skrevet af en Stræber eller Opkomling, bærer intet Spor af Tilbøjelighed til at fremhæve egne Gerninger, men beretter nøgternt og sagligt, hvad han i Henhold til givne Befalinger har udført. At der har været en Krigsretssag, vidste jeg ikke, og Allen synes heller ikke at have kendt den. Det kan muligvis skyldes, at Sagens Akter ikke er at finde mellem General-Krigsrettens Papirer, hvor de normalt skulde have været anbragt. Det er saaledes muligt, at nyt fremkommende Materiale kan kaste nyt Lys over disse Forhold og afkræfte den Kritik, som Historikeren Allen, hvis Ord fuldtud staar til troende, beretter at have hørt indenfor Marinen.

Men hvorledes det end forholder sig hermed, kan Kronprinsen Optræden næppe staa for Kritik, og i det hele taget kan en Bedømmelse af Frederik den VI's Militærpolitik i de skæbnesvangre Aar ikke forbigaa den Kritik, der fra militær Side rettedes derimod. Krigshistorikeren J. T. Ræder, der er bleven betegnet som den, der herhjemme har gjort det mest indtrængende Studium af Frederik d. VI's Krigsbestyrelse, gik endog saa vidt som at hævde, at »Frederik d. VI havde intet Begreb om Krigsvæsenet og ingen militære Kundskaber«. Hans Landsmand, Oberst Nic. Tiedemand, der efter 1814 forblev i Norge, skriver i sine Optegnelser fra Jylland, hvor han ved Aarhundredets Begyndelse var Divisionsadjutant hos den fortjenstfulde Generalløjtnant A. L. Moltke, at »denne patriotiske General forudsaa og frygtede Danmarks senere Ulykke, da *Adjutant-Perioden begyndte*«. Heller ikke den udmærkede Krigshistoriker, Kaptajn C. Th. Sørensen, der havde gjort denne Periode til sit Speciale, havde meget tilovers for Frederik d. VI som Krigsmagtens Højstbefalende, og selv de officielle »Meddelelser fra Krigsarkiverne«, hvis første Bind redigeredes af C. Th. Sørensen og for de senerees Vedkommende af den senere Generalløjtnant Dr. phil. h. c. A. Tuxen, indeholder talrige Vidnesbyrd om militær Kritik af Kongens Dispositioner. Jeg skal blot henvise til de kendte Bardenflethske Breve fra December 1813, hvori det bl. a. hedder: »— — — jeg ser, at Deres Majestæt har haft adskillige Raadgivere, som uden at kende Tingenes virkelige Gang, har ladet Deres Majestæt spilde den kostbare Tid — — — Om de givne Raad var i politisk Henseende rigtige, kan jeg ikke bedømme, men i militær Henseende var de urigtige« og med den berømte Slutningspassus: »Gud forlade den det, der raadede Deres Majestæt til at gaa bag Lille Bælt, han

har opofret sit Fødeland, Armeens Ære og Deres Majestæts Sikkerhed«.

Den i Formen skarpeste Kritik er dog, saavidt mig bekendt, fremsat af en Søofficer, Kommandør J. J. Paludan, i dennes, i 1845 nedskrevne Erindringer. Han betegner Frederik VI's Minde som »elendigt« og spørger, hvorledes det vil være om 50 Aar.

Den Bitterhed, der er kommen til Orde i talrige Ytringer fremsat af Frederik d. VI's samtidige var naturligt begrundet i Landets Ulykker og Ydmygelser ved Aarhundredets Begyndelse, men mildnedes noget ved Kongens personlige Retsindighed og svandt sluttelig saa godt som helt under Trearskrigens Sejrsjubel. Alligevel kan den Kritik, der skyldes kyndige Militære, ikke forbigaas ved en objektiv Vurdering af hin Tids Begivenheder, og ogsaa naar Talen er om Slaget paa Rheden, maa denne Kritik af Frederik d. VI som »Højstbefalende« tages med i Betragtning.

I Anledning af Kommandør M. Bojesens Bemærkning, at »Kapitulationerne skyldtes Folkestyret og ikke Enevælden«, maa jeg svare, at naar det drejer sig om Kapitulationer i det 19. Aarhundrede, har Enevælde og Folkestyre ikke noget at lade hinanden høre. Og hvad Holstenerne angaar, var det *ikke udelukkende* Folkestyret, der »slog Hovedet paa Sømmet«. Den dygtige Holstener, J. Rist, der i 1807 var dansk chargé d'affaires i London, skrev i sine Erindringer om Kapitulationen i 1813 bl. a. følgende: »Die Truppen zeigten sich bis zur Meuterei misvergnügt über den Rückmarch — die beiden besten Provinzen des Reichs sah man ohne Widerstand dem Feinde preisgegeben. Nichts glich dem unmuth, ja dem lauten Unwillen, mit denen von allen gutgesinnten dieser trostlose Rückzug

aufgenommen wurde. Willig hätte man Gut und Bluth an die Verteidigung gewagt. Hat es dahingegen einen Augenblick gegeben, wo Schleswig zum Abfall geneigt sein mochte, so war es dieser. Seitdem ist volles Vertrauen nicht wiedergekehrt, und eine zweite Invasion würde das Land gleichgültig finden. Die Völker haben ein besseres Gedächtnis als ihre Führer«.

Det kan saaledes ikke bestrides, at der paa Grund af Kapitulationen 1813—14, hvis pinlige Omstændigheder vore Historikere sædvanligvis gaar let hen over, paahviler Enevælden et tungt Ansvar.

Angaaende York og Gneisenau skal jeg bemærke, at naar jeg stillede dem ved Siden af Nelson, skete det bl. a. med Henblik paa Begivenhederne i Østprøjsen i December 1812. Ved denne Lejlighed besluttede General York sig til, mod den prøjsiske Konges og Regerings udtrykkelige Befaling, at bryde Forbindelsen med de forbundne Franskmænd og gaa over til Modstanderne i Spidsen for sin Hær. Han overtaltes hertil af Major v. Clausewitz — den senere berømte Militærteoretiker, hvem Ordene »Nichts geht im Kriege über den Gehorsam« skyldes! York blev afskediget, men hans Afskedigelse blev aldrig effektiv, og ved sin Beslutning bidrog han paa afgørende Maade til at befri det af fremmede Tropper besatte Tyskland »aus seiner tiefsten Erniedrigung«. Folket følte, at Hæren og dens Førere var en Del af det selv, hvorved Grunden lagdes til den senere Udvikling i Tysklands Historie.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

November Maaned.

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

1. Nov. 1659: Allieret Flaade paa ca. 100 Skibe under Admiralerne Ruyter, Bjelke, Niels Juel og Helt landsætter under Artilleriild 9000 Mand Tropper under Feltmarskal Schack i Kjertemindebugt, hvilket bl. a. medfører Nyborgs Generobring fra Svenskerne den $\frac{5}{11}$ s. A.
1. Nov. 1932: Den ifølge Søværnsloven af 1932 oprettede Kystdefension, Chef Kommandør Briand de Crèvecoeur, overtager atter Søforterne fra Hæren.
4. Nov. 1660: Admiralitets-Kollegiet nyindrettes iflg. kgl. Forordning med Rigsadmiralen som Præsident, en Lieutenant-Admiral som Rigs-Viceadmiral, medens de to følgende Admiraler skulde være første og anden Viceadmiral.
4. Nov. 1927: Værkstedsskibet »Henrik Gerner« løber af Stabelen som første Nybygning paa Dokøens Beddinger.
5. Nov. 1675: Flaadens Chef, Generaladmiral Cort Sivvertsen Adelaer, Ridder af Dannebrog, Sanct Marco og Dogeordenen, venetiansk Viceadmiral, dør i København paa Grund af Sygdom efter at have overgivet Kommandoen over Flaaden til Admiral Niels Juel og være gaaet i Land udfor Dragør den $\frac{2}{11}$. 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 Tafelbay i Orkan, hvorved hele Besætningen bjærges, medens Besætningerne fra et stort Antal fremmede Orlogs- og Koffardiskibe for største Delen drukner.

5. Nov. 1866: Flaaden anskaffer det første Dykkerapparat her i Landet.
6. Nov. 1752: Anlægget af en Galej-Havn ved Nivaa besluttet iflg. kongelig Resolution. Kommandørkaptajn Wegersløff første Chef. Nedlægges i 1767.
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 29/11 1618).
23. Nov. 1735: Flaadens og Hærens finansielle Bestyrelse (Krigs-Cancelierne), som bestod siden 1694, adskilles, Greve Frederik Danneskjold-Samsø 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. Trinkonomaale 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 ¹⁹/₂ 1619).

F. Kj.



Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

Hangarskibe

Da Problemet »Luftfartøjers Basing paa Skibsmateriel« hidtil kun er berørt periferisk og fragmentarisk i dette Tidsskrift, vil som et Led i »Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar« hele dette Spørgsmaal blive udtømmende behandlet i nærværende Afsnit om »Hangarskibe«.

1. *Luftfartøjers Basing paa Skibsmateriel (Historisk Indledning).*

Efterhaanden som de forskellige Mariner i sin Tid tog Flyvemaskinerne i Brug til militær Anvendelse, opstod ogsaa Tanken om at basere dette nye Vaaben om Bord paa Skibe for derved at give det et større Virkeomraade, end de landbaserede Luftfartøjer var i Besiddelse af.

Allerede noget inden forrige Verdenskrig gjorde man saaledes i Amerika de første Forsøg med Start af Luftfartøjer fra Krigsskibe, der var forsynet med et primitivt Flyvedæk, der som en Platform var opbygget over Kanontaarnene enten paa For- eller Agterdækket. I November 1910 foretog Flyveren Ely med et Curtissplan en Start fra en saadan Platform paa Fordækket af den ca. 4000 Tons store Krydser

BIRMINGHAM. *) De amerikanske Marinemyndigheder viste Sagen stor Interesse, og ved en ny Demonstration kort efter — i Januar 1911 — lykkedes det Ely at lande paa en Platform paa Agterdækket af den ca. 14.000 Tons Panserkrydser PENNSYLVANIA (senere Navneændring til PITTSBURGH). Panserkrydseren laa opankret paa Rheden ud for San Francisco — og efter at Ely havde modtaget de obligate Lykønskninger og vendt sin Maskine, satte han atter Motoren i Gang og foretog en vellykket Start agterover ned ad den svagt skraanende Platform.

Ved Landingen paa PENNSYLVANIA blev Luftfartøjets Afløb bremsset paa følgende Maade: Tværs over Platformen var der med omtrent 1 m Afstand anbragt ca. 20 »Bremsesnøre«, der i hver Ende var fastgjort til en Sandsæk. Sandsækkene laa helt ude i Platformens Sider, og ved Landingen skulde en Krog i Agterkant af Luftfartøjet gribe fat i Snorene mellem Sækkene. Ved først at gribe fat i een og efterhaanden i flere af Snorene udsattes Luftfartøjet for en gradvis øget Bremsning. Arealet af »Landingsdækket« var kun 11×40 m. **) Vingefanget af Ely's Maskine var ca. 10 m —

*) Starten fandt Sted paa Hampton Roads, hvor knapt et halvt Aarhundrede tidligere MONITOR havde kæmpet sin verdenshistoriske Kamp med MERRIMAC. Medens denne Kamp er kendt af alle, der beskæftiger sig med sømilitære Problemer, er det kun de færreste, der kender Ely's Bedrift — og dog er det et Spørgsmaal, om ikke Fremtiden vil tillægge den sidste af disse to »Premiærer« den største Betydning for Søkrigsmateriellets kommende Udvikling.

Til Forstaaelse af det Udviklingstrin Luftfarten stod paa, da Ely i November 1910 foretog sin Start fra BIRMINGHAM'S Platform, kan anføres, at kun fire Maaneder forinden havde herhjemme Flyveren Robert Svendsen foretaget den første Flyvning over Øresund (17. Juli 1910).

**) Jfr. Arealet af Flyvedækket i de største Aërodromskibe LEXINGTON og SARATOGA ca. $32,5 \times 276$ m, i ARK ROYAL (1937) 29×240 m og i et af de mindste Aërodromskibe, det japanske RYUZO 19×152 m.

eller omtrent Landingsdækkets Bredde — og det lykkedes ham at standse Maskinen ca. 30 m fra Landingsdækkets Agterkant og med begge Vingespidsen indenfor Dækket.

Man bemærker, at det saaledes var Luftfartøjer med Hjulstel (Landmaskiner), der var de første Luftfartøjer, der »baseredes« paa Skibsmateriel. Platformene paa BIRMINGHAM og PENNSYLVANIA var imidlertid meget upraktiske at have om Bord i Krigsskibe, idet de blokerede Kanontaarnene, hvilket selvfølgelig medførte en meget kraftig Protest fra Artilleriets Side. De amerikanske Marinemyndigheder turde derfor heller ikke foreløbig gaa videre ad denne Vej og gjorde gældende, at man for at kunne basere Luftfartøjer om Bord paa en hensigtsmæssig og krigsmæssig Maade maatte kræve, at Luftfartøjerne skulde kunne gaa ned paa Vandet, manøvrere hen til Skibssiden og her tages om Bord ved Hjælp af Kraner og Bomme — ligesom Starten efter Udsætningen ogsaa skulde foregaa fra Vandet.

Curtiss gik nu strax i Gang med at konstruere et saadant Luftfartøj, og allerede i Februar 1911 demonstrerede han for Marinemyndighederne et »Hydroaëroplan«, som kunde starte fra og »lande« paa Vandet, og der eksperimenteredes derefter med Ombordtagning og Udsætning af saadanne »Hydroaëroplaner« i flere større Krigsskibe — bl. a. PENNSYLVANIA.*)

Ogsaa i England begyndte man nu at komme med og foretog forskellige Forsøg med »Flyvebaade« og »Hydroaëroplaner«, som baseredes om Bord i Slagskibe og Krydsere — blandt andet i Præreadnoughterne AFRICA og HIBERNIA i Maj 1912 — og noget senere i LONDON samt i Krydseren HERMES. Flyvebaadene blev her taget om Bord ved Hjælp af

*) Initiativet til disse Forsøg og Ely's Start og Landing blev taget af den amerikanske Commander Chambers.

svære Bomme, men da man med Datidens skrøbelige Luftfartøjsmateriel og de svage Motorer havde Vanskelighed ved at starte selv i ringe Sø, foretoges Starten fra Slagskibenes Fordæk, idet man gjorde Flyvebaadene til en Slags »Amfibieplaner« ved at forsyne dem med Axler og Hjul under Pontonerne. Der fandtes dog ikke nogen Platform — men blot et Par Ledespor,*) der skraaned ned mod Stævnen. I Begyndelsen var Axler og Hjul fastgjorte til Pontonerne, men efterhaanden indførtes en Slippemekanisme, saaledes at Flyveren efter Starten kunde frigøre Axler og Hjul, der derefter faldt i Vandet. Til sidst anbragtes Flyvebaaden paa en lille Trolleyvogn.

I Frankrig havde man et specielt »Moderskib« FONDRE, der tidligere havde været anvendt til Ombordtagning af smaa Torpedobaade — og senere tillige Undervandsbaade. I 1912 apteredes det som »Moderskib for Hydroaëroplaner«, og i 1914 blev der paa Fordækket opbygget et Startdæk, hvorfra der i Maj s. A. foretoges to Starter med et *Caudron*-Amfibieplan, som havde fast indbyggede Hjul i Pontonen. Da den anden af disse Starter — paa Grund af en pludselig Mistralbyge — endte med et Havari, hvorved Flyveren omkom, opgav man videre Forsøg og fjernede atter Flyvedækket, og FONDRE fortsatte sin Tilværelse som almindelig »Transport d'hydravions«.

Da Udsætningen af Luftfartøjerne og deres Start fra Vandet som allerede tidligere nævnt ikke kunde foregaa under daarlige Vejrforhold, havde man ogsaa samtidig med de første Forsøg paa at basere Luftfartøjer paa Skibsmateriel begyndt at experimentere med en »Udslyngningsmaskine«, der skulde kunne starte Luftfartøjerne direkte fra Basisskibet, og allerede inden

*) »Troughs« 2: Vandrender. Startbanens Længde: ca. 25 m.

Udgangen af 1912 fandt den første Katapultstart Sted i Amerika.*) Forsøgskatapulten, der var opstillet paa en Kaj i Annapolis, bestod af en ca. 10 m lang Staalramme med to Skinner, hvorpaa der løb en Vogn. Katapultvognen blev trukket af et Staalkabel, som gik rundt om et Ledehjul i Katapultens Forende og var fastgjort til et Stempel, der blev drevet ved komprimeret Luft. Ved det første Forsøg, hvor Luftfartøjet ikke var tilstrækkelig fastholdt under Udskydningen, mislykkedes Starten, og Luftfartøjet faldt i Vandet udfor Kajen. Mærkeligt nok kom Flyveren ikke noget til — og man konstaterede, at Accelerationen under Udskydningen ikke havde generet ham, hvad man havde frygtet. Der blev nu med de Erfaringer, man havde gjort, bygget en ny Katapult med en bedre Vognkonstruktion og med Stigning paa den sidste Del af Katapultbanen. Efter at man først uden Uheld havde »katapulteret« en Serie Sandsække med samme

*) Den første Tanke om Anvendelse af Katapult til Start af et Luftfartøj opstod og realiseredes dog allerede i Slutningen af forrige Aarhundrede. Paa en Maade kan man saaledes sige, at Katapulten er ældre end Luftfartøjet — i hvert Fald det motordrevne Luftfartøj. De første primitive Forsøg foretoges i U. S. A. i 1896 med en Katapult til Start af et Glideplan. Ogsaa den kendte Luftfartspioner, Professor Langley, eksperimenterede i 1903 med en saadan Katapult. Da Brødrene Wright efter en Del Glideplansforsøg overgik til at installere en Motor i et Glideplan, laa den største Vanskelighed i at faa Planet op i Luften. Det første motordrevne Luftfartøj, de konstruerede, havde en Motor paa 15 H.K., som efter Beregningerne skulde have tilstrækkelig Kraft til at holde Luftfartøjet flyvende i Luften, men som ikke formaaede at lette det fra Jorden. Brødrene Wright konstruerede derfor en Startmaskine eller Katapult bestaaende af en Faldvægt, der trak en primitiv Katapultvogn hen ad en Startbane i det Øjeblik, Luftfartøjets Motor var naaet op paa sin Maximumsydelse. Med denne »Katapult« startedes Luftfartøjet op mod Vinden. — Efterhaanden som Motorerne blev kraftigere, og Luftfartøjerne selv kunde starte fra Jorden ved egen Kraft, gled Katapulten for en Tid ud af Sagaen — indtil man paany fik Brug for den til Start af Luftfartøjer fra Skibe.

Vægt som et Luftfartøj, foretoges omsider den 12. Oktober 1912 den første vellykkede Katapultstart. Katapulten var dog endnu ikke »moden« til Installation om Bord, og man eksperimenterede derfor endnu nogle Aar med Katapulter paa Landjorden — bl. a. forlængedes Startbanen til ca. 20 m — før man i 1915 anbragte den første om Bord i Panserkrydseren NORTH CAROLINA.

Ved Omtalen af den historiske Udvikling af Luftfartøjers Basing om Bord skal for Fuldstændigheds Skyld endnu nævnes, at man tillige — inden 1914 — i flere Mariner havde forsøgt at anvende Lænkeballoner til Observationstjeneste i forskellige Skibe — bl. a. i den tidligere omtalte FONDRE og i de italienske Krydsere ELBA og LIGURIA, der ligefrem klassificeredes som »Ballonskibe«.

Ogsaa i Sverige fandtes et særligt »Ballonskib«. Det var dog ikke noget egentligt Krigsskib — men kun en stor Pram (ca. 260 Tons) forsynet med Anlæg til Fyldning og forskelligt Spil til Opsætning og Nedhaling af en Lænkeballon. »Ballonskibet«, der var søsat allerede 1902, kunde slæbes til Flaadens midlertidige Baser i Skærgaarden og her anvendes som stationær Ballonbasis. — Under den forrige Verdenskrig anvendtes forskellige improviserede »Ballonskibe« paa lignende Maade af de krigsførende. Disse Skibe var dog som Regel forsynede med eget Fremdrivningsmaskineri (omdannede Kolfardidampere). Tillige har man om Bord i de egentlige Krigsskibe forsøgt at benytte Lænkeballoner — dels ved Minestrygning og dels til Observation af Ubaade. I Begyndelsen af og helt op til Slutningen af 1920'erne var endvidere de fleste japanske og amerikanske Slagskibe udrustede med en Lænkeballon til Nedslagsobservation. Saavidt vides har man i sin Tid ogsaa — bl. a. i den franske

Flaade — gjort Forsøg med Drager i Stedet for Lænkeballoner, men Forsøgene synes ikke at have givet noget godt Resultat (daarlige og urolige Observationsforhold).

Ved Verdenskrigens Udbrud i 1914 stod man saaledes ikke helt uforberedt overfor Problemet »Luftfartøjers Basing paa Skibsmateriel«, og man var klar over, at ihvorvel det enkelte Krigsskibs Udrustning med eet eller nogle faa Luftfartøjer vilde være af stor Betydning for Rekognosceringen, maatte man yderligere med den tiltagende Luftvirksomhed gaa over til at anvende særlige »Hangarskibe«, hvis Hovedopgave var at medføre et saa stort Antal Luftfartøjer som muligt. I England benyttede man i Begyndelsen hertil bl. a. hurtiggaaende Passagerbaade (20 à 23 Knob, Paketbaade*) fra den engelsk-franske Kanaltrafik m. v.), som forsynedes med Kraner, svære Lossebomme, Reparationsværksteder og primitive Hangarer af Træ — ofte kun beskyttede af malet Sejldug. De var paa ca. 2500 Tons og kunde kun medføre 3 à 4 — senere 5 — Søluftfartøjer. Da de var konstruerede til Lokaltrafik, var deres Aktionsradius meget lille. De primitive Hangarer ydede dog ikke tilstrækkelig Beskyttelse for Luftfartøjerne, og da de efterhaanden forfaldt, fik disse »Packet-Carriers« i 1915 nye Hangarer af lettere Jernkonstruktioner.

Et saadant Hangarskib, ¹ENGADINE, var tildelt »Grand Fleet« under Nordsøslaget. Efter at der var opnaaet Kontakt mellem de lette engelske og tyske Krydserstyrker i Slagets første Fase, startede en Flyvebaad fra ENGADINE for at rekognoscere. Den konsta-

*) Uofficielt benævnt »Packet Carriers«.

terede dog kun Tilstedeværelsen af de lette tyske Krydsere og maatte tre Kvarter senere gaa ned paa Grund af Motorhavari. Med Slagets senere Udvikling in mente — først Admiral Jellicoes Uvished om, hvad han havde for sig, og derefter Opmarchen og Deployeringen — kan man ikke undlade at tænke paa, at en grundigere Luftrekonoscering i høj Grad vilde kunne have indvirket paa de engelske Dispositioner.

Foruden disse »Seaplane Carriers« havde England allerede inden Krigsudbruddet i 1914 overtaget et ca. 7000 Tons Koffardiskib (Tankskib), som endnu stod paa Stabelen. Det fik Navnet ARK ROYAL. Tegningerne blev ændret, og Skibet, der søsattes i Sommeren 1914, omdannedes nu til »Seaplane Carrier«. Maskinen laa agter, saaledes at den midterste og forreste Del af Skibet kunde anvendes til Luftfartøjsudrustningen. Under Dækket indrettedes en rummelig Hangar, og svære Kraner paa Siderne kunde dels sætte Luftfartøjerne ud og tage dem om Bord — dels løfte dem op fra Hangaren og fire dem ned i denne. Endvidere indrettedes forskellige Værksteder til Luftfartøjernes Eftersyn og Reparation. Hele det ca. 60 m lange, ubrudte Fordæk kunde anvendes som Startbane for Søluftfartøjer, idet disse — paa Grundlag af Erfaringerne fra de tidligere med Prædreadnoughterne og Krydseren HERMES foretagne Forsøg — var forsynede med Hjul og Axler, som frigjordes og faldt i Vandet efter Starten. ARK ROYAL hejste Kommando i December 1914 og sendtes derefter til Middelhavet, hvor den fandt god Anvendelse — bl. a. ved Dardanellerne. Farten var dog kun 11 Knob. Den kunde saaledes ikke følge med de forskellige Flaadestyrker, og benyttedes derfor især som ambulant Luftbasis. Antallet af Luftfartøjer, der kunde baseres paa ARK ROYAL er — saavidt vides — ikke officielt kendt, da det engelske

Admiralitet dengang betragtede Hangarskibenes Data som »strengt fortrolige«. Det kan vel anslaaes til 8, højest maaske 10. Men det er værd at bemærke, at ARK ROYAL er det første Hangarskib med fast indbygget Hangar (under Flyvedækket) — og ligeledes det første *Hangarskib*, der havde permanent Flyvedæk til direkte Start af Luftfartøjerne. Endelig bemærkes, at af alle Krigstidens og den nærmeste Efterkrigstids



Engelsk »Packet-Carrier« ENGADINE (Foto 1918)

forskellige Hangarskibe, var ARK ROYAL det eneste, som ikke undergik væsentlige Ombygninger. ARK ROYAL, der i Midten af 1930'erne afgav sit Navn til det nye Aërodromskib ARK ROYAL og selv fik Navnet PEGASUS, gør formentlig endnu Tjeneste i den engelske Flaade. I 1939 anvendtes det som Forsøgsskib for Sølufftartøjer (Katapultstart og Landing paa Slæbesejl).

Ogsaa i Tyskland omdannedes forskellige Koffariskibe til Hangarskibe (Flugzeugträger) — bl. a. Damperen SANTA ELENA. De tyske Hangarskibe anvendtes især i Østersøen.

Med Hangarskibene af ENGADINE-, ARK ROYAL- og

SANTA ELENA-Typen opstod der nu en ny særlig Krigsskibstype — »Luftfartøjstenderen«.

De første improviserede engelske Luftfartøjstendere af »Paketbaads«-Typen havde dog ikke større Sukces. Deres Aktionsradius og Sødygtighed var saa ringe, at de havde Vanskelighed med at følge en søgaaende Flaade. — Den egentlige Grund til de smaa Resultater, der opnaaedes, laa dog ikke saa meget i Skibene selv, som i Datidens ufuldkomne Luftfartøjer. Det kan saaledes anføres, at i Begyndelsen af Maj 1916 var der planlagt et Raid mod Zeppelinhalterne i Tønder med 9 Søluffartøjer fra Luftfartøjstenderne VINDEK og RIVIERA. Skibene ankom programmæssigt til den beordrede Position udfør Kysten og satte her Luftfartøjerne i Vandet. Da der gik en Del Sø, havarerede imidlertid under Starten Propellerne paa de 7 Maskiner, som alle maatte tages om Bord igen. Af de resterende 2 Maskiner var den ene saa uheldig — efter en besværlig Start — at tørne mod Masten i en ledsagende Jager, hvorpaa Maskinen styrtede ned. Angrebet, hvori efter Planen 9 Luftfartøjer skulde have deltaget, blev saaledes kun udført af een Maskine.*)

Som det allerede er nævnt, var det Antal Luftfartøjer, som de første Luftfartøjstendere kunde medføre, ret begrænset, og efterhaanden som Kravene hertil steg, og man yderligere ønskede dels hurtigere og

*) Efter andre Oplysninger deltog 11 Maskiner. 4 fik Propellerne beskadigede af Søen under Starten, 3 fik Motorhavari og 1 kom ind i Skruevandet paa en Destroyer og havarerede. Det lykkedes 3 at starte, men den ene kolliderede med Antenner og Mast i Destroyeren GOSHAWK og den anden fik Motorhavari paa Halvvejen, saa kun een Maskine naaede Maalet og nedkastede 2 Stk. 30 kg Bomber, som dog ikke anrettede Skade.

paalideligere Start end Luftfartøjstenderne kunde præstere, dels bedre manøvrerende Luftfartøjer med større Nyttelast, gik man atter tilbage til den oprindelige Tanke om et Hangarskib med Start- og Landingsdæk for Luftfartøjer med Hjulstel — selv om man derved maatte give Afkald paa den større Sikkerhed, som Anvendelsen af Sølufftartøjer bød ved Flyvning over Søen.

Man var dog endnu ikke helt klar over, om man skulde forsyne egentlige Krigsskibe med et Flyvedæk — de saakaldte Hangarkrydsere — eller om man skulde se bort fra Skibets øvrige offensive militære Egen-skaber og kun koncentrere sig om det ene: Luftfar-tøjsudrustningen. I Begyndelsen gik man derfor lidt frem ad begge Veje, idet man jævnsides byggede — eller rettere ombyggede Skibe til saavel Hangarkryd-sere som Aërodromskibe.

Disse to Skibstyper — samt Luftfartøjstenderen — vil hver for sig senere blive omtalt.

I Løbet af Krigen 1914—18 naaede Katapulten en saadan Driftssikkerhed, at man forsøgsvis kunde installere den om Bord.

Foruden i enkelte egentlige Krigsskibe — som det senere vil blive omtalt — skete det tillige i de saa-kaldte »Katapultpramme« — Fartøjer paa 400—800 Tons — forsynede med en Dampmaskine eller en Mo-tor, der kunde give dem en Fart paa 6 à 8 Knob. Skibets forreste Halvdel — ofte endda mere end Halv-delen — optoges af en fast svær Katapult til Udskyd-ning af en Flyvebaad. Disse »Katapultpramme« var ikke særlig sødygtige og anvendtes kun »indenskærs«

som en Slags ambulant Basis. Luftfartøjsudrustningen bestod som Regel kun af en enkelt større Flyvebaad, som toges om Bord ved Hjælp af en Kran midtskibs eller agter.

Ogsaa under den nuværende Krig anvendes Katalpultpramme af lignende Art.

(Fortsættes).

Flaadelister omkring Krigsaarene 1644-45.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

Siden Marinehistorikeren, Pastor H. D. Lind i Tidsskrift for Søværnen 1890 meddelte en Fortegnelse over en Række danske Orlogsskibe fra Christian IV's Tid og henledte Opmærksomheden paa, hvor ringe Kendskabet egentlig er til disse Skibes Størrelse, Armering og Bemanding samt andre Data, er der ikke fremkommet væsentligt til Belysning af disse Forhold, hvilket er meget beklageligt, da paalidelige og detaillerede Flaadelister er en vigtig Kilde til Bedømmelse af Flaadens Udvikling og Landets Sømagt.

Ved Mageskifte har Rigsarkivet i 1929 fra Sverige erhvervet et Manuscript: Oluf Daa's Optegnelsesbog (Danske Kancelli, B. II, 2 b, Rentekammeret) hvori findes adskillige Oplysninger angaaende Flaaden i Christian IV's sidste Regeringsaar.

Oluf Daa tiltraadte Embedet som Rentemester, da han 13. Juli 1648 aflagde Troskabsløfte til Frederik III. En af hans Forgængere, Rentemester og Rigsadmiral Jørgen Vind til Gundestrup, der paa Grund af sin maritime Stilling særlig havde varetaget Flaadens Anliggender, var afgaaet den 1. August 1643, Rentemester Melchior Oldeland til Uggerslevgaard døde 24. Februar 1648, og den kun 44-aarige Rentemester Steen Beck afgik pludseligt ved Døden 30. September samme Aar, saaledes at Oluf Daa begyndte sin Gerning som Rentemester uden egentlig Overlevering. Dette er formentlig Grunden til, at han i denne Optegnelsesbog, til Støtte for sine Budgetberegninger, har indført enkelte Udskrifter af tidligere Overslag, Oplysninger som saaledes nu kommer Eftertiden til gode.

»Offuerslag och Extract ungefer offuer Ald Rigens Udgift Anno 1642« gjort og forfattet efter Kongens Befaling 1642 ved Rentemester Jørgen Vind.

Heri gives Fol. 39 følgende Meddelelse om Flaaden:

Er gjort Overslag (1642) paa 18 Orlogsskibe, som continue med Officerer, Baadsfolk og Bøsseskytter skulde holdes i Beredskab 93388 Rixd. 27 $\frac{1}{2}$ Sk.
 Nok til 142 Skibsofficerer, saa og 100 Baadsmænd, 38 Fanger, saa og Børnehusenes Udspisning og til andre Personers Genanter 27263 Rixd. 25 Sk.
 Nok holdes 266 Personer ved Arkeliet og Holmen 23771 $\frac{1}{2}$ Rixd. 17 Sk.
 Til Farve, Maler Guld og Sølv til K. Majestetis Flaade 200 Rixd.
 For adskillige Varer til Holmens Fornødenhed 54759 Rixd.
 For Skibs Tømmer og Planker 26354 $\frac{1}{2}$ Rixd. 38 Sk.
 Smede og Smedesvende 3675 Rixd.
 Stenkul til Holmen 4604 $\frac{1}{2}$ Rixd.
 Grynmaleren og hans Selskab 4604 $\frac{1}{2}$ Rixd.
 Bager og Bagersvende til Aarsløn og Maanedspenge 2073 Rixd. 32 Sk.
 Folket paa det nye Brøgers 2259 Rixd.

Fol. 68:

Rigens Udgift til K. Majest. Skibsflaade og Bremerholms Fornødenhed gjort Anno 1646.

Kong. Majest. Orlogsskibe udi Tallet 40 samt 5 Jagter og Galejer, eftersom de udi denne Fejde imod Rigens Fjender blev udrustet og brugt, nemlig:

Trefoldighed	Svanen
Patientia +	Fides +
Lindormen +	Lammet +
Norske Løve	Sorte Rytter

Phønix	Postillionen +
Stormarn +	Griben +
Snarensvend	Spes
Graa Ulv	Samsons Galej +
Store Lykkepot	Højenhald +
Sancta Sophia	Jomfrusvend +
Oldenburg +	Hollandsk Fregat
Tre Kroner	Hvide Bjørn
Tre Løver +	Flyvende Fisk +
Neldebladet	Neptunus +
To Løver +	Rosen Galej +
Kronet Fisk +	Hjorten +
Delmenhorst	Sanct Peder af Nyborg +
Pelikanen	Sanct Peders Galej +
Gak med	Ørnen +
Trost +	Sorte Bjørn
Markatten	Forgyldte Bjørn
Forloren Søn	Sanct Michael
Havhesten +	

Inden der fortsættes, maa der gøres følgende Bemærkninger til denne Skibsfortegnelse.

Som det vil ses, er Opgørelsen foretaget (dateret) 1646, men da den omhandler Regnskabsaaret fra Philippi Dag ($\frac{1}{5}$) 1644 til samme Dag 1645, er der ikke noget mærkeligt i, at Skibe, der gik tabt under Krigen, ogsaa findes opført, og heri har man sandsynligvis en Forklaring paa den gaadefulde Liste paa 26 Orlogsskibe, dateret Rosenborg 18. August 1645, som Christian IV uden Kommentarer sendte til Rentemestrene. (Kong Christian IV's egenhændige Breve, ved C. F. Bricka og J. A. Fridericia, Bd. VI, 57—58). Heri nævnes nemlig ogsaa en Række Skibe, som paa den Tid var udgaaet af Flaaden, og Forklaringen er da rimeligvis den, at Kongen mundtlig har udbedt sig Oplysninger

om visse Udrustningsudgifter eller lignende, hvorefter han har sendt Rentemestrene en Fortegnelse over, hvilke Skibe det drejede sig om.

Christian IV's Liste rummer imidlertid endnu en Gaade. Som Skib No. 19 er opført »Dy thu Croner«; et saadant Skib kendes ikke, og nogen Skrivefejl for »To Løver« eller »Tre Kroner« og »Tre Løver« kan vanskeligt tænkes, da disse Skibsnavne i Forvejen findes paa Listen. Det synes, som om der har hersket nogen Uenighed angaaende Skibene, idet Kongen slutter Listen saaledes: »Dybendal med det andet Selskab, som dertil hører, ere noksom dem paa Holmen bekendt, om de ellers nu vil kende dem«. Hvis Navnet ikke skyldes en Skødesløshed, hvad der næppe er Grund til at antage, er der den Mulighed, at der sigtes til et større Skib, som var under Bygning i Neustadt, og som i December 1643 faldt i Svenskernes Hænder. Da Skibet efter Skibsbyggerens Beretning var saa nær Fuldendelsen, at Fjenden kort Tid efter kunde føre det til Wismar, har det antagelig allerede haft et Navn, men dette kendes ikke fra noget andet Aktstykke.

Ved de med + mærkede Skibsnavne i Daa's Liste er der senere med andet Blæk, og vist nok ogsaa med anden Haand, føjet et Kryds, uden at dettes Betydning kendes.

Optegnelserne fortsætter: Dersom saa mange Orlogsskibe, Jagter og Galejer aarligen skal holdes udi Beredskab, da vil dertil forordnes Officerer, Baadsmænd og Bøsseskytter, nemlig: 4765 Personer.

Desuden holdes udi K. Maj. Tjeneste 10 Koffardiskibe og 2 Pramme, og bruges Koffardiskibene den ganske Sommer til at hente Korn, Tømmer, Brændevad, og andet mere til Holmens og Provianthusets Nødvendighed.

Prammene belagende holdes i lige Maade beru-
stede og med Folk besat, dertil behøves: 220 Personer.

Holdes underskellige Officerer, Bøsseskytter og
Baadsmænd ved Tøjhuset, Arkeliet og paa Holmen,
som ej derfra kan mistes, mens aarlig maa underhol-
des: 836 Personer.

Summa 5821 Personer.

Deres Spisning, Løn og Klæde udi et Aar, med-
beregnet de Kaptajner, Løjtnanter, Præster og Badske-
rer (Læger), som bliver skreven til fornævnte 40 (45?)
Orlogsskibe, Jagter og Galejer, deres Kost og Maaned-
penge udi 6 $\frac{1}{2}$ Maaned beløber tilsammen udi Penge
anslagen: 357136 Rixdall. 2 Ort 32 Sk.

Nok befindes at være udi K. Maj' Tjeneste, som
udi dette Overslag ikke er beregnet, Skibsbygmestre,
Mestersmeden, Mestersvende for Tømmermændene,
Tømmermænd, Boltslagere, Borere, Savskærere, Blokke-
drejere, Mersmagere, Lademagere og Drejere ved Hol-
men og Tøjhuset, foruden Smedesvende, som à part
er beregnede: 260 Personer — hvis Løn og Klæde be-
drager sig ogsaa en temmelig stor Summa Pendinge
og er ikkun her Pro Nota indførte.

Holmens Fanger deres Tal, eftersom det tager af
og til, regnes ikkun paa 100 Personer, deres Kost udi
Penge anslagen beløber: 3767 Rixdall. 2 Ort.

Bekostes paa tvende Orlogsskibe, som hvert Aar
skal bygges og opsættes, med des tilbehørig Bolte og
Jernfang: 18000 Rixdall.

Udgives til Olie, adskillige Slags Farve, Maler-
guld og Sølv, saa og til Arbejdsløn for Orlogs- og Kof-
fardiskibe at staffere og udi de Maader, ungeferligen
aarligen: 1190 Rixdal. 1 Ort 6 Sk.

Item udgives for hvis Vare, som paa K. Maj' Vegne
paa Bremerholm ved Materialsriveren der sammesteds
annammes og igen udleveres til Flaadens Fornøden-

hed, som er for Sejldug, Lærred, Mackey (Flagdug), Boltelærred, Haardug, gement Klæde, Vadmæl, Hør, Hamp, Harpiks, Beg, Tjære, Spinde- og Slaaløn, Liner, Hysing, Kobber og Pladekobber, Messing og Tin, Klumpebly, Støbeløn, Rullebly, Staal, Jern, Mursten, Kærre og Drejer, Pumper, Kurve, Kobberklapper, adskillige Slags Løn og ellers alt anden Holmens og Skibenes Fornødenhed, beløber sig ungefer for et Aar: 69446 Rixdal. 20 Sk.

Adskillige Slags Tømmer og Planker, som til K. Maj' Skibsflaade paa et Aars Tid ungeferlig medgaar, beløber udi Penge: 79572 Rixd. 30 Ort 16 Sk.

Smede og Smedesvende udi den store Smedie paa Bremerholm, deres Arbejde kan aarligen beløbe efter 4 Kvartaler ungefer: 8179³/₄ Rixd. 16 Sk.

Desuden for Vare dennem givet af Klædekammeret: 806¹/₂ Rixd. 8 Sk.

Gjør til Hobe: 8986 Rixdal. 2 Ort.

Gives for Stenkul til Holmens og Tøjhusets Smedie og andre Steder ungefer aarlig: 4074 Rixdal. 22 Sk.

Grynmalerne bekommer til Løn og bekostes paa 4 Heste, som holdes udi Møllen, og ellers der sammesteds medgaar ungefer: 842 Rixdal. 2 Ort 12 Sk.

Gives en Bager, 6 Mestersvende, 9 Pligtkarle og Dreng, desligeste 6 Personer, som fører til og fra Møllen, til Aarsløn, Maanedskostpenge og deres sædvanlige Klæder aarligen: 2407 Rixdal. 1 Ort 8 Sk.

Herefter følger et specificeret Overslag (13 Foliosider) over det aarlige Forbrug af Materialer, Vare- og Forbrugsgods samt Tømmer, Planker m. m., der er for omstændelig til at optages her.

Den samlede anslaaede Udgift beløber sig til: 149018 Rixd. 3 Ort 36 Sk.

Da denne Opgørelse er forfattet i Rentekammeret

20. September 1645, er der en overvejende Sandsynlighed for, at den er foranlediget af den i Christian IV's egenhændige Breve anførte Designation af 8. August.

»Mandtal paa K. M. Skibsflode og dess Personer
imellem 1644 og Anno 1645.«

Under Officerer	Capitainer	Lieutenanter	Schipere	Styremænd	Badschere	Prestes	Tømmermænd	Koche	Kieldersuene	Sellegger	Bødker	Trompetter	Tromslager	Pøker	Underofficerer	Baadsmænd	Bøsseschøtter	Summarum
Trefoldighed	2	1	2	4	2	1	6	2	2	1	1	4	1	4	8	180	44	265
Santa Sophia	3	2	2	4	1	1	6	2	1	1	1	4	1	4	8	180	44	265
Patientia	3	2	2	3	1	1	6	2	1	1	1	4	1	4	8	170	40	250
Oldenburg	2	1	2	3	1	1	4	2	1	1	1	4	1	3	8	130	35	200
Andormen	2	1	2	3	1	1	4	2	1	1	1	3	1	3	8	136	30	200
Frey Croner	2	1	2	3	1	1	4	2	1	1	1	3	1	3	8	130	30	194
Naarskeløffue	2	1	1	3	1	1	4	2	1	1	1	3	1	3	8	136	30	199
Frey Løffuer	2	1	2	3	1	1	4	2	1	1	1	3	1	3	8	130	30	194
Juanen	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	61	16	101
Vellebladett	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	62	16	102
Fides	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	64	16	104
Tou Løffuer	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	64	16	104
Sammit	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	63	16	103
Cronet Fisk	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	64	16	104
Store Lyckepote	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	75	12	111
Delmenhaarst	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	60	16	100
Store Rytter	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	70	16	110
Pelicanen	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	70	16	110
Phoenix	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	60	16	98
Græa Ulf	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	64	16	104
Summa	31	22	27	50	20	20	62	28	21	20	20	28	20	51	160	1969	471	3018

	Capiteiner	Lieutenanter	Schipere	Styremænd	Badschere	Prester	Tømmermænd	Koche	Kieldersuenne	Selleggerre	Bødkerre	Trompetterre	Tromslagere	Pøkere	Underofficerer	Baadsmænd	Bosseschøtterre	Summarum
Stormarn	2	1	2	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	70	16	112
Markatten	1	1	1	2	1	0	2	1	1	1	1	0	1	1	8	40	10	73
Snarensuen	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	8	34	8	59
Forloren Søn	1	1	1	2	1	0	2	1	1	1	1	0	1	1	8	60	12	94
Hauhesten	1	1	1	2	1	0	2	1	1	1	1	0	1	1	8	50	10	83
Trost	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	8	32	8	55
Postelionen	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	8	30	10	50
Flyende Fisk	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	8	28	8	55
Griben	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	8	21	6	44
Neptunus	1	1	1	2	1	0	2	1	1	1	1	0	1	2	8	60	16	99
Spes	3	1	2	3	1	1	4	2	2	1	1	0	1	4	8	160	44	233
Rosen Galley	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	2	21	4	33
Samson Galley	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	2	21	4	33
Hiorten	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	2	13	3	22
Høyenhald	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	2	12	4	22
Sant Peder Nyb.	1	1	1	2	0	0	2	1	1	1	1	0	0	2	8	60	12	99
Jomfru Suennen	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	13	3	22
S. Peder Galley	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	12	3	22
Hollands Frigat.	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	2	16	6	33
Ornen	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	12	2	22
Summa	23	7	22	28	6	2	28	13	17	7	9	0	19	24	112	765	189	127

	Capitein	Lieutenant	Schiper	Styremend	Badschere	Prestes	Tømmermend	Koche	Kieldersuene	Seillegger	Bødkerre	Trompeterre	Tromslagerre	Pøkere	Underofficerer	Baadsmend	Bøsseschotterre	Summarum
Hvide Biørn	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	60	12	96
Sorte Biørn	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	60	12	96
Jack med	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	60	12	96
Forgylt Biørn . . .	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	0	1	2	8	61	12	97
Sanct Michel	1	1	1	1	0	0	2	1	1	1	1	0	1	2	8	60	12	93
Summa	5	5	5	9	4	4	10	5	5	5	5	0	5	10	40	301	60	478

Summarum over de Personer, som har sejlet med K. Maj' Skibsflaade, foruden Soldaterne, som ikke herudi indberegnet, og beløber Personer: 4765.

Deres Proviant i 6 $\frac{1}{2}$ Maaned skulde have været efter ordinari Spising:

12378	Rix Dall.	1 $\frac{1}{2}$ Ort	10 Sk.	Flæsk	773 $\frac{1}{2}$ Skippd.	3 Lispd.	4 Pd.
10115	—	Kød	1445	Skippd.			
4109	—	Sild	68	Lester	5 $\frac{1}{2}$ Td.	1 Fier.	
3128 $\frac{1}{2}$	—	Torsk	65	Lester	2 Td.	1 Ott.	
3868	—	1 Ort	Bergfisk	368 $\frac{1}{2}$ Skippd.	6 $\frac{1}{2}$ Lispd.		
9131 $\frac{1}{2}$	—	Smør	355	Skippd.	2 $\frac{1}{2}$ Lispd.		
2676 $\frac{1}{2}$	—	Gryn	55 $\frac{1}{2}$	Lester	3 Td.	1 Ott.	
1254 $\frac{1}{2}$	—	Ærter	41 $\frac{1}{2}$	Lester	3 $\frac{1}{2}$ Td.	1 Fier	
16879 $\frac{1}{2}$	—	1 $\frac{1}{2}$ Ort	Brød	937 $\frac{1}{2}$ Lester	3 Td.	1 Fier.	
25272 $\frac{1}{2}$	—	$\frac{1}{2}$ Ort	Øl	2406 $\frac{1}{2}$ Lester	5 Td.	1 $\frac{1}{2}$ Fier.	
96	—	14 Sk.	Spansk Salt	77 Td.	1 Fier	$\frac{1}{2}$ Ott.	

Summa beløber tilsammen udi Penge:

88911 Rix Dall. 1 Ort.

Herforuden 10 Koffardiskibe, til hver 10 Personer,

item og 2 store Pramme, i Fredstid hver 50 Personer, er tilsammen: 220 Personer.

Provianten til forbeholdte 220 Personer udi 6 $\frac{1}{2}$ Maaned efter ordinari Spisning beløber:

572	Rixdall.	Flæsk	35 $\frac{1}{2}$	Skippd.	5	Lispd.	
467	»	1 Ort Kød	66 $\frac{1}{2}$	Skippd.	5	Lispd.	6 Pd.
190	»	Sild	3	Lester	2	Td.	
134 $\frac{1}{2}$	»	Torsk	2 $\frac{1}{2}$	Lester	3 $\frac{1}{2}$	Td.	1 Ott.
178 $\frac{1}{2}$	»	Bergfisk	17 $\frac{1}{2}$	Skippd.	7	Lispd.	
422 $\frac{1}{2}$	»	1 Ort Smør	16	Skippd.	8	Lispd.	
123 $\frac{1}{2}$	»	$\frac{1}{2}$ Ort Gryn	2 $\frac{1}{2}$	Lester	3	Fier.	
58	»	Ærter	1 $\frac{1}{2}$	Lester	5	Td.	
780	»	Brød	43	Lester	4	Td.	
1167 $\frac{1}{2}$	»	18 Sk. Øl	111	Lester	2 $\frac{1}{2}$	Td.	
4 $\frac{1}{2}$	»	$\frac{1}{2}$ Ort Spansk Salt	3 $\frac{1}{2}$	Td.	$\frac{1}{3}$	Ott.	

Summa beløber forskrevne Proviant udi Pendinge, som forskrevet staar: Penge 4099 $\frac{1}{2}$ Rix Dall.

De Personer af Skippere, Styrmand, Højbaadsmænd, Skibsofficerer, Arkelimestre, Bøsseskytter, Tømmermænd, Baadsmænd og alle andre værende udi Byen eller uden Øster Port udi de ny Boder, som er gamle Tjenere og bliver »stille« udi Tjenesten og bekommer Kosten hjemme i Husene, imedens de ikke har sejlet, saa og Vinterfetalje, er efter Regnskabs Melding fra Philippi 1644 til Aarsdagen 1645:

Tønden	à 2	Rix Dall.	Rug	122 $\frac{1}{2}$	Lester	8	Tdr.
»	à 7	Ort	Byg	21	»	6	»
			Malt	133 $\frac{1}{2}$	»	15	»
»	à 1 $\frac{1}{2}$	Rix Dall.	Brød	45 $\frac{1}{2}$	»	1 $\frac{1}{2}$	»
»	à 3 $\frac{1}{2}$	Ort	Øl	37 $\frac{1}{2}$	»	1 $\frac{1}{2}$	»
Skippund	à 16	Rix Dall.	Flæsk	281	Skippd.	3	Lispd.
»	à 7	—	Kød	1044	»	3	»
Tønden	à 5	—	Sild	46 $\frac{1}{2}$	Lester	5	Tdr.
»	à 4	—	Torsk	13 $\frac{1}{2}$	»	5	» 1 Fier

Skippund à 10	Rix Dall.	Bergfisk 2031	Skippd. 6	Lispd.
Gønden à 10	—	Smør 232	» 10	»
» à 2 ¹ / ₂	—	Ærter 24 ¹ / ₂	Lester ³ / ₄	Ott.
» à 4	—	Gryn 46	» 3 ¹ / ₂	Tdr.
Skippund à 30	—	Humle 60	Skippd.	
Gønden à 5	Ort	Spansk Salt 3	Fier ¹ / ₂	Ott
Parret 32	Rix Dall.	Øksen 117		
Gønden 2 ¹ / ₂	—	Graasej 8 ¹ / ₂	Lester 2 ¹ / ₂	Tdr.
Skippund à 10	—	Fedt 8	Lispd.	

bedrager sig udi Penge: 59877 Rix Dall.

Paa Holmen spises gemenligen Aaret igennem i det ringeste

Baadsmænd som svarer Mønstringen og ellers arbejder adskillige Steder: 566

Bøsseskytter som svarer Mønstringen paa Tøjhuset: 200

Pøkere paa Reberbanen, udi Skolen og ellers adskillige Steder: 70

Summa: 836 Personer. Deres Kost (specificeret) beløber 31138¹/₂ Rixdal. Summarum beløber tilsamens: 184026¹/₂ Rixdall.

Ungeferlig Overslag over 40 Orlogsskibe og 5 Galejer eller Jagter

Skibsfolket beregnet for et Aar:

<i>Personer</i>	<i>Aarlig Løn</i>		<i>beløber tilsammen</i>	
				<i>Rixdall.</i>
58 Kaptajner	250	Curant Dall. 20	Alen Klæde	13050
34 Løjtnanter	150	» » 20	» »	4816 ¹ / ₂
54 Skippere	80	Daler 6	» »	3870
87 Styrmand	80	» 6	» »	6235
24 Præster	130	» ingen	»	2600
29 Badskerer	96	» ingen	»	2320
312 Under Officerer	38	» 6	Alen »	11440
3053 Baadsmænd	13 ¹ / ₂	» 12	» »	64493
720 Bøsseskytter	35	» 6	» »	24600
100 Tømmermænd	65	» 26	» »	7583
4471 Personer				141007 ¹ / ₂

<i>Personer</i>	<i>Aarlig Løn</i>			<i>beløber tilsammen Rixdall.</i>
4471 Personer				141007 $\frac{1}{2}$
46 Kokke	38 Daler	6 Alen Klæde		2024
43 Kældersvende	43 »	6 » »		1576 $\frac{1}{2}$
32 Sejllæggere	30 »	12 » »		1120
34 Bødker	26 $\frac{1}{2}$ »	12 » »		1090 $\frac{1}{2}$
28 Trompetere	38 »	6 » »		1026
44 Trommeslagere	20 »	12 » »		1173
85 Pøkere	6 $\frac{1}{2}$ »	7 » »		956
4765 Personer				149976 $\frac{1}{2}$

Kort Overslag over 10 Koffardiskibe og tvende Pramme og Skibsfolket deres Løn og Klæde for et Aar:

<i>Personer</i>	<i>Aarlig Løn</i>			<i>beløber tilsammen Rixdal.</i>
12 Skippere	40 Curant-Dal.	6 Alen Klæde		460
10 Styrmand	40 » »	6 » »		383
48 Officerer	30 » »	6 » »		288
150 Baadsmænd	13 $\frac{1}{2}$ » »	12 » »		3187
220 Personer				4318 $\frac{1}{2}$ Rixdal.

Kort Overslag over efterskrevne Personer, som svarer Mønstringen og er hjemme; deres Løn og Klæde for et Aar fra Paaske 1642 til 1643, som er:

<i>Personer</i>	<i>enhver aarlig</i>			<i>beløber Rixdal.</i>
566 Baadsmænd	13 $\frac{1}{2}$ Curant Dal.	12 Alen Klæde		12027
200 Bøsseskytter	30 » »	6 » »		6000
70 Pøkere	6 $\frac{1}{2}$ » »	7 » »		787 $\frac{1}{2}$
				18815

Summa beløber forskrevne Personers Løn og Klæde udi Pendinge, anslagen udi et Aar: Rixdall. til 96 Sk. 173110 Rixd. 32 Sk.

Summa Summarum beløber al forskreven Bekostning paa K. Maj' Skibsfolk og Bøsseskytter, deres Kost, Løn og Klæde unger for et Aar, eftersom forskrevet staar, udi Penge anslagen:

Rixdall. til 96 Sk. — 357136 Rixdall.

Hermed slutter Rentemester Daa's Optegnelser vedrørende Flaaden, og der gives saaledes desværre ingen Oplysninger om de Flaadestyrker, der var udrustet paa Elben, under Norge eller i andre Farvandsafsnit, hvorom der kun haves sparsomme Efterretninger, samt det ret betydelige Antal Skibe, der var udrustet som Bevogningsfartøjer, Brandere, Forsyningsskibe og lignende.

Bemandingslisten for Hovedflaaden i 1644 giver derimod særdeles gode Oplysninger til Bedømmelse af Skibenes indbyrdes Størrelse og løser flere af de Spørgsmaal, som bl. a. er fremført i Chr. Bruun's Bog: Slaget paa Kolberger Heide, særlig med Hensyn til Antallet af Skibsofficerer, Læger og Bøsseskytter.

At Skibenes Bemanding ogsaa i alt væsentligt har svaret til Listen fremgaar af Proviantregnskaberne. Saaledes afsendtes Lybske Fortuna $15/5$ med 1 Maanedes Proviant til 17 af Flaadens Skibe:

Trefoldighed 280 Personer

St. Sophia 240 »

Tre Løver, Lindormen, Norske Løve, Tre Kroner hver 200.

Sorte Rytter, Pelikanen, Delmenhorst og Nellebladet hver 120.

o. s. v.

Skibenes Bestykning er ikke angivet, men der kan regnes med, at Hovedarmeringen (Bredside- og Stevnskyts) i det store og hele har svaret til Antallet af tilkommanderede Bøsseskytter, idet Reglementet af 1627 foreskrev, at der skulde være en Bøsseskytte til hver Kanon i Flaadens Skibe, og dette stemmer ret vel overens med en Skibsliste fra det følgende Aar, som senere skal blive meddelt, og som tillige viser, at kun de færreste Skibe førte det Antal Kanoner, hvortil de var bygget.

Om Kanonerne Kalibre og Fordeling i de enkelte Skibe kendes saa godt som intet, men St. Sophia's Krigsudrustning i 1644 giver en særdeles god Rettesnor for Armeringen af de større Skibe.

Fra Tøjhuset modtog Skibet ²⁰/₃ 1644 følgende Kobberstykker:

4 hele Kartover	paa	50 Pund
4 Konge Slinger	»	} 26 »
12 Krudtpotter	»	
2 Lange Svaner	»	
18 Drager	»	10 »
2 Rundkoppige Slinger	»	10 »
2 Nelleblade	»	5 »
2 Falkoner	»	1 »

altsaa i alt 46 Kanoner, men heraf var de 2 Falkonetter af saa ringe Kaliber, at de ikke kan medregnes til den egentlige Armering, og de har formentlig ogsaa været bestemt til Fartøjsarmering, saaledes at Antallet af Kanoner svarer nøjagtigt til de tilkommanderede 44 Bøsseskytter.

Kanonernes Kalibre er angivet til »Pund i Højden« hvilket vil sige, at de udskød en Kugle af noget ringere Vægt. Til de 50-pdg. Kanoner medgaves 80 Jernkugler paa 48 Pund og til de 26-pdg. Kanoner 300 Jernkugler paa 24 Pund o. s. v.

Senere modtog Skibet 2 Skraastykker med Kiler og Jernkamre, altsaa Bagladekanoner, der var beregnet til at opstilles i Skansen, saaledes at de kunde bestryge Dækket for at afværge Entringsforsøg, disse Kanoner kan ej heller medregnes i den egentlige Armering. Skibet havde endvidere 4 Dobbelt Hager, 60 Musketter, 2 Hele-Slagsværd og 2 Halve-Slagsværd foruden lettere Haandvaaben.

En Gennemgang af Flaadens Regnskaber viser, at

der foruden Hovedflaaden har været udrustet og udprovieret et ret betydeligt Antal Skibe, saaledes:

Gabriel	Linden
Dybendal	Prinsens Jagt
Kongens liden Jagt	St. Jørgen Jagt
Stumpet Dorete	Gunde Langes Jagt
Fladlusen	Haderslev Skude
Fortuna Bøjert	Hollandsk Prisskude
Stavanger Bøjert	Hollandsk Bøsse
Hamborg Fortuna	Dynkerker Bøjert
1-ste nye Pram	2-den nye Pram
Dugbaaden	Hvide Løve
Rebekka	Haabet
Lybske Fortuna	Prinsens nye Jagt (Gule Æble)
St. Maria Bøjert	Prinsens Skærbaad
Norske Sophia	Svensk Prusbøjert Fortuna
Sorte Hund	Hollandsk Galej
Kolding Galej	norske Norske Løve
Svenske Struds	10 nummererede Skærbaade

Følgende Skibe synes ikke at have været udrustede, men er antagelig holdt i Reserve:

Justitia	Spes
St. Anna	Raphael
Paradisfuglen	Papegøjen
Kronet Galej	Christans Ark
Falken	Røde Løve
Marstrands Plage	

Da der i tidligere Artikler i Tidsskriftet er givet udførlig Redegørelse for Hovedflaadens Operationer (1910, 485—525; 1911, 489—535 og 1913, 605—650), skal der her kun gives nogle Oplysninger om de mindre Flaadeafdelinger.

Straks efter Krigens Udbrud stationeredes en Styrke i Middelfartsund for at forhindre Fjendens Overgang til Fyen. Denne Flaadeafdeling talte i Juni 1644:

Trost	Griben	Snarensvend
Flyvende Fisk	Rosen Galej	St. Jørgen Jagt
Prinsens Jagt	og 9 Skærbaade	

og følgende Skibe overvintrede her:

Griben	Rosen Galej	Hollandske Galej
Samson Galej	Svenske Struds	Sorte Hund

og 6 Skærbaade

Dybendal havde Station i Store Belt.

Gunde Langes Jagt samt en anden Jagt i Listerdyb.

I Glykstadt var følgende Skibe udrustet:

Hollandske Galej St. Maria Bøjert Kolding Galej

Dynkerker Galiot

og muligvis en Hamborger Hvalfanger Charitas

Hovedflaaden blev Sommeren 1644 forstærket med de 5 Københavns-Skibe, der deltog i Slaget paa Kolberg Heide:

Prins Christian	St. Jacob	Unge Ulv
-----------------	-----------	----------

Josva (fragtet $7/6$ — $22/8$ 1644), 16 Kanoner, 50 Mand

Rodtganz (» $20/6$ — $20/9$ 1644), 18 » 70 Mand

Desuden fragtedes følgende Skibe til forskellige Formaal, særlig Konvojtjeneste til Norge:

Forgyldte (islandske) Fisk, $21/3$ — $4/11$ 1644 og $12/5$ — $21/9$ 1645, 26 Kanoner, 59 Mand, med Soldater 100 Mand.

Emanuel, $7/6$ — $4/11$ 1644 og $8/5$ — $9/11$ 1645, 20 Kanoner, 60 Mand.

Raphael, $20/4$ — $10/9$ 1644 og $1/6$ — $20/9$ 1645, 18 Jernkanoner, 70 Mand.

Efter Corfitz Ulfeldts Ordre af $26/11$ 1644 udrustede Borgmesteren paa Christianshavn Jakob Madsen de 4 Krigsskibe:

Store St. Jacob	mdl. Fragt	900 Rdr.
-----------------	------------	----------

Springende Hjort	» »	770 »
------------------	-----	-------

Forgyldte Hjort	» »	450 »
-----------------	-----	-------

Springende Hind	» »	250 »
-----------------	-----	-------

fra $2/12$ 1644 til $24/1$ 1645. Skibene skulde tillige med

1 eller 2 dertil forordnede Galejer fra Middelfartsund krydse i Beltet under Vejrø for at opsnappe 3 af Sverige Krones Skibe, som skulde komme fra Stockholm, hvor de indtog Kobber og anden kostbar Ladning bestemt til Gøteborg, siden skulde de krydse i Beltet, saa længe Vinteren tillod det.

I Norge udstedtes i Januar 1644 Ordre om, at Defensionssskibene skulde udrustes og holdes i Beredskab. Nordland og Vardøhus Defensionssskibe skulde være krigsberedte fra Juni.

I Aarets Løb udrustedes endvidere 9 Defensions-skibe:

Skien, Christiania og Bergen hver 2

Frederikstad, Tønsberg og Kongself hver 1

de fleste af disse Skibe blev taget i Brug April—Maj, og indtil de var udrustede sendtes Orlogsskibene Phoenix og den graa Ulv samt Galioten af Helsingør (fragtet $^{14}/_7$ — $^{19}/_{12}$ 1644) til Forstærkning.

Skibenes Navne opgives ikke, da de oftest benævnes med Byens Navn, som Bergen Skib o. s. v. men enkelte er sikkert identiske med følgende fragtede Skibe:

Sophia af Tønsberg, udrustet i April for at overføre Baadsmænd fra Norge til København, blev erobret af Martin Thijssen

Norske Løve af Christiania, fra Maj 1644 til $^{1}/_{10}$ 1645, 40 Søfolk, 30 Soldater.

Den norske Fregat, $^{1}/_9$ 1644 — $^4/_{12}$ 1645, 42 Søfolk, 14 Soldater.

St. Mathæus, Defensionssskib af Frederikstad, tilhørte Borgmesteren Anders Olufsen (Olsen), $^{1}/_{10}$ 1644 — $^{1}/_{10}$ 1645, 22 Kanoner, 18 Søfolk, 74 Soldater

Lindormen af Drammen, et Kompagniskib tilhørende Bertel Nielsen, $^{10}/_{10}$ 1644 — $^{31}/_{10}$ 1645, 6 Jernkanoner, 14—16 Mand

Spes af Kongself, $^2/_{12}$ 1644— $^{24}/_2$ 1645

De to sidste Skibe deltog i Aklionen mod Gammel Løse Skanse i Februar 1645.

Gennem Selio Marselis fragtedes endvidere 4 Skibe:

$\frac{1}{7}$ 1644—c. $\frac{30}{9}$ 1645:

St. Oluf af Drammen,	20	Kanoner,	51	Søfolk,	17	Soldater
St. Anna af Skien,	22	»	66	»	22	»
St. Catarina af Skien,	20	»	40/60	»	30/20	»
Enhjørningen af Skien	18	»	30/54	»	30/18	»

I 1645 hyredes yderligere gennem Selio Marselis fra $\frac{4}{2}$:

Engel Gabriel	18	Kanoner,	54	Søfolk,	18	Soldater
Engel Malta,	20	»	60	»	20	»
Tønsberg Fregat	16	»	48	»	16	»
Norske Fregat af Christiania,	14	»	42	»	14	»

Endvidere nævnes:

Norske Galiot (Hannibal Sehesteds?) fra April, 16 Mand et fragtet engelsk Skib, Engelskmanden en nybygget Tønsberg Fregat tilhørende Anders Madsen udrustet i Juni og ønskedes til Købs Skibet St. Hans

Ved det katastrofale Nederlag i Femerbelt $\frac{13}{10}$ 1644 mistedes 12 Skibe, hvoraf 10 erobrede af Fjenden, og Flaaden talte derefter følgende Skibe:

Rulle paa Kgl. Maj. Orlogsskibe, Galejer og Jagter

30 Januar 1645.

	kan føre Stykker	har	Bands- mænd	Bosse- skytter	Fnl- koner	Sten- Stykker
1. Trefoldighed	44	44	180	50		
2. Sancte Sophia	50	40	180	50		
3. Norske Løve	38	30	130	40		
4. Tre Kroner	36	30	130	36	2	
5. Pelikanen	34	30	100	28	2	4
6. Gak med	34	12	100	28	2	
7. Svanen	26	26	90	22	2	
	262	212	910	254	8	4

	kan føre Stykker	har	Baadsmænd	Bøsseskytter	Falkoner	Sten- Stykker
	262	212	910	254	8	4
8. Phønix	26	20	90	22		4
9. Sorte Rytter	26	24	90	22	2	
10. Lammet	18	16	90	22	4	
11. Hvide Bjørn	30	14	90	22	2	
12. Sorte Bjørn	18	14	90	18		
13. Store Lykkepot	28	0	75	18		
14. Forloren Søn	20	20	60	16		6
15. Snarensvend	16	9	50	16	1	2
16. Markatten	16	14	50	14	2	
17. Postillionen	16	14	45	14		
18. Trost	16	11	40	14		
19. Flyvende Fisk	14	12	30	10		
20. Christians Ark	12	0	30	10		
21. Spes	38	0	140	40		
22. Justitia	32	0	140	40		

Galejer og Jagter.

23. Højenhald	12	9	12	4		
24. Jomfrusvenden	6	6	10	4		
25. Flyvende Hjort	8	8	16	4		
26. Sanct Peder	8	6	12	4		
27. Dybendal	9	0	12	4		
28. Ørnen	0	0	10	2	4	
	631	409	2092	574	23	16

Til Flaaden mangler 222 Kanoner

Baadsmænd i Forraad ved Holmen 800, resterer 1292

Bøsseskytter » » » 400 » 174.

Rulle paa udsejlede Skibe.

1. Graa Ulv er i Norge 30 Kanoner, 104 Mand
2. Griben er i Middelfartsund 8 » 42 »

Jagter og Galejer

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1. Rosen | } er i Middelfartsund |
| 2. Samson | |
| 3. Hollandsk Fregat | |
| 4. Svenske Struds | |
| 5. Svenske Galiot | |

Coffardiskibe

1. Hvide Løve til Christianobel med Proviant
2. Stumpede Dorete ved Abrahams Strop
3. Fladlusen i Malmø med Ved
4. Blaa Due i Middelfartsund
5. Marie Bøjert til Glykstadt
6. Stavanger Pris Bøjert sejlferdig til Laaland efter Baadshager
7. Hollandsk Pris Krejer ved Abrahams Strop
8. Haderslev Skude ved Christianobel med Proviant
9. Hollandsk Bysse ved Rungsted Knæ

Endnu ved Holmen

1. Rebekka
2. Svenske Fortuna
3. Haabet Bøjert
4. Fortuna Bøjert

Rulle paa Officerer og Skibsfolk.

Kaptajner	25
Løjtnanter	16
Skippere og Underskippere.....	84
Styrmænd	37
Højbaadmænd	62
Højbaadmænds Mather	24
Skibsmænd.....	33
Skibsmænds Mather	19

	Overført 300
Kvartermestre	95
Skibsofficerer, som intet Skib er ordineret paa	65
Skibsskrivere og Kældersvende	51
Skibskokke	38
Trompetere.....	13
Skibs Bødkere.....	27
Trommeslagere	36

 625

Gemene Baadsmænd med alle andre udi adskilligt Arbejde, derunder er og de gamle, som ikke kan komme paa Ski- bene	882
Tømmermænd og hvad hører herunder	263
I Smedien	106
Syge Baadsmænd paa Sygehuset og an- detsteds og ej endnu kan gøre Tjeneste	250
Bødkerdreng.....	65
Bødkerdreng i Skolen	37

 1603

Summarum 2228 Personer

Denne Skibsliste viser, som allerede tidligere omtalt, hvor stor Forskel der var paa den egentlige Krigs-armering og det Antal Kanoner, Skibene kunde føre, og hvor forsigtig man skal være med at fæste Lid til de Opgivelser, der meddeles i historiske Værker, hvor Kanontallet hyppigt refererer til Fredsarmering. Hovedaarsagen til den ringere Armering var sikkert den, at Kanonbeholdningerne skulde strækkes til at dække Udrustningen af nærlig hele Flaaden og et vist Antal Hjælpeskibe, og da denne Krig kom bag paa Christian IV, var der ikke i Tide sørget for at foretage nødvendige Indkøb af Skyts, og Muligheden for at bøde herpaa

var meget ringe, da fremmede Magter, og især Nederlandene, var Danmark lidet gunstigt stemt og saa med Misnøje paa Krigen, der foraarsagede saa stort Afbræk i Handelen paa Østersøen.

Hertil kommer, at Datidens større Orlogsskibe næsten altid førte færre Kanoner i Krig end i Fred, fordi man ikke ønskede at belemre Skibene med et større Antal lettere Kanoner, som kun havde ringe Virkning i selve Slaget og krævede unødigt mange Folk, disse Kanoner havde derimod deres Værdi i Fredstid under Konvojering og paa Kryds mod Kapere og Sørøvere, hvor Skibene sædvanlig førte mindre svært Skyts paa Batterierne for at undgaa de store Kraftpaavirkninger, som Skibene udsattes for under Arbejden i haard Sø.

Bemærkelsesværdigt er endvidere den store Mangel paa Mandskab, der viser, hvor føleligt Savnet var af det uddannede Personel, som gik tabt ved Slaget i Femerbelt, men det skortede lillige paa Soldaterbesætning til Skibene. Da det i Juni paatænkte at sende Flaaden til Bornholm for at undsætte Øen, havde man kun 400 raske Soldater til Raadighed, og selv om det var muligt at bringe Tallet op paa 600, blev det dog kun til gennemsnitlig 21 Soldater pr. Skib og foreslog kun lidet til et Foretagende der mindst krævede 2000 Soldater.

For at kunne opretholde Forbindelsen med Norge og blokere den svensk-hollandske Flaadestyrke ved Gøteborg maatte Flaaden forstærkes med alle disponible Skibe, hvorfor der blev optaget en Liste paa de Skibe, der var anvendelige til Orlog, men de fleste af disse fattedes ligeledes Kanoner og Mandskab.

(Fortsettes).

Sejls Regering.

En Appel til alle gamle Orlogsgaster.

Tiden marcherer med Stormskridt.

Lad os selv kontrollere vor Histories Nedskrivning.

Enhver Orlogsgast, høj eller lav, vil, hvis han har haft blot den mindste Berøring med Marinens Sejlskibstid, huske Udtrykket »Sejls Regering«.

I Rulle-Reglementerne fra de ældste Tider fandtes en Rubrik: »Til Braserne og Seilenes Regiering«, og dens Oprindelse skyldes de til enhver Tid gældende Ordre for Sejladsen, af hvilke vi, for ikke at gaa for langt tilbage i Tiden, skal anføre i Nutidsprog Stykke 114 af »Siøe-Artikler« af 15. Marts 1700:

»Generaladmiralen, saavel som Eskadrens Admiraler, skal tænke paa at lempe og føje sig efter de mindst velsejlende Skibe og ikke lade sætte flere Sejl, end Lejligheden og Nødvendigheden kræver, paa det, at Eskadren kan holdes samlet. I lige Maade skal hver enkelt Kaptajn (Skibschef) give den vagthavende Officer Ordre til at give Agt paa, hvilke Sejl der føres af Generaladmiralen, Admiralerne og andre velsejlende Skibe, saa der paa deres underhavende Skibe kan sættes og føres saa mange Sejl, at de kan forblive ved og under deres Eskadre«.

For at opfylde denne Ordres Lydende var det nødvendigt at have tilstrækkelig mange Folk til Raadighed til Sejlens Regering, og navnlig under Klartskib.

I den virkelige Sejlskibstid var dette Mandskab hovedsaglig fuldt uddannede Sømænd, men senere, da Dampen holdt sit Indtog, kunde der slækkes noget af paa Kravene, og vi har selv oplevet i Sejl- og Dampskibe, at Skytrullens Sejls-Regerings Mandskab var sammensat af de Folk, der blev tilovers, naar alle de øvrige Poster var besat.

Dette førte til, at »Sejls Regering« i daglig Tale ombord anvendtes med en Mening, der slet intet havde med Ordlyden at gøre.

Naar saaledes en Mand var tilovers, og man ikke havde noget særligt Sted at anbringe ham, hed det: »lad ham gaa til Sejls Regering«, og ligeledes, naar en Mand blev prajet op, og han ikke svarede, bemærkedes uvægerligt: »han er gaaet til Sejls Regering«, ja, man kom saa vidt, at naar en Mand døde, brugte man nøjagtig samme Vending: »han er gaaet til Sejls Regering«.

Herfra har denne Artikel sit Udspring.

Vi er nu snart de sidste, der har haft med Sejl-skibene at gøre, og vi maa fornuftigvis holde os klar til før eller senere at »gaa til Sejls Regering«, men, har vi ikke noget at sige og gøre forinden?

Vi har maaske nok i Ny og Næ fortalt vore Efterfølgere i Marinen, denne Dags Søofficerer, Søunderofficerer og Orlogsgaster i det hele taget, om *vor* Tid, men hvad har vi gjort ved de mere haandgribe-lige Minder fra vor Tjeneste under gamle Danne-brog? — Har vi sikret dem mod Forlis?

Ellers er der Tid dertil endnu. — Men det haster!

Jeg tænker især paa Dagbøger, Rejseberetninger, Fotografier af Personer, Skibe, maritime Begivenheder, o. lgn., man bør gøre sig klart, hvilken Værdi alt saadant har for dansk Marinehistorie, man bør ikke lade

Tilfældet raade, saa Arvinger eller andre, der en Gang gør Eens Bo op, af Ukyndighed lader saadanne Skatte forsvinde, man bør i Tide sikre dem for den Efterverden, der en Gang vil behandle vor Tid, den, vi altsaa selv kan give de vægtigste Bidrag til.

Vil man sikre sin Livsgerning og Indsats i dansk Marinehistorie fra at synke ned i Glemselens Dyb, — og her maa den Beskedne erinder sig Ordsproget om de »mange Bække smaa...«, kan dette gøres ved at udfærdige en Bestemmelse om, at alle Eens Orlogsminder, som Familien ikke selv er interesseret i at opbevare, naar man er »gaaet til Sejls Regering« afleveres, indtil videre til Forfatteren af denne Artikel, Adresse: A. N. Hansens Allé 36, Hellerup, der da, saa snart gunstige Tider indtræffer, vil fordele Materialet efter Giverens Ønske. Hver enkelt Ting bør forsynes med oplysende Paategning, og Dagbøger med Bestemmelse om, hvor længe de skal henligge forseglede, forinden de maa benyttes til historisk Forskning, — om Diskretion kan man føle sig overbevist.

Med Hensyn til en saadan Aflevering maa man ikke lade sig besnære af andre maritime Samlinger, store eller smaa, der er kun eet Sted, hvor Marinens specielle Minder forvares naturligt og bedst, og det er ved Marinen. Henvender man sig efter ovennævnte Adresse, havner Sagerne paa rette Sted og kommer under forsvarlig Omsorg.

Heldigt vilde det være, om man endnu i Dag realiserede, hvad der findes hengemt i Skufferne, og indsendte dette, og derpaa tog testamentarisk Bestemmelse om Resten til Fordel for vore danske Marineinteresser. Tiderne maner til Eftertanke. Minderne er den danske Orlogsgast Ejendom. — Husk dette.

Hjælp med til at samle og bevare dem.

Sluttelig erindres om følgende, der tidligere har været omtalt i »Tidsskrift for Søvæsen«:

SØETATENS OFFICERER

1660-1942

Med Hensigt at indsamle Materiale til en Korrektion og Fortsættelse af *T. A. Topsøe-Jensen* og *Emil Marquards* Værk henstilles herved til Søofficerer og disses efterladte Slægtninge at indsende Materiale til en saadan Forsættelse til

Løjtnant BENDIX THOSTRUP.

Chr. Bendix Thostrup.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

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 Søofficerer deltager i Slaget og tilintetgøres.
8. Dec. 1719: General-Admiraløjtnant Ulrich Christian Gyldenløve dør, kendt som Flaadefører fra Store Nordiske Krig samt som Præsident i Admiralitetet. Stifter af Søkadetakademiet.
10. Dec. 1692: Holmens første »Fabrikmester«, Viceekvipagemester, senere Admiral og Holmens Chef, Claus Judichær, ansættes; herefter bygges Skibene efter videnskabelige Metoder, ikke som tidligere efter praktiske Erfaringer.
12. Dec. 1691: Det i 1670 oprettede »Marinerkompagnie«, fra 1682 »Marinerregiment« eller »Soldatesquen« overgaar til Hæren. Regimentet bliver dog stadig benyttet ogsaa til Tjeneste ombord. Marinerregimentet ophæves endelig — og var da Landets sidste hvervede Regiment — efter Revolten paa Christiansø i August 1809, hvor bl. a. Kommandanten, Kaptajn Kohl, saares. 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 Ullidtz 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 Slotshavn« 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.
23. Dec. 1848: Marineministeriet resolverer at Søofficerer paa Frakken maa bære »Brandenbourg«s i Stedet for de med Cantiller forsynede Epauletter, samtidig bortfalder Galon'erne paa Benklæderne.
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.)
28. 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 Ørn«, Interims-Chef Kaptajnløjtnant van der Osten forsvinder i Orkan med hele sin Besætning udfør Korsika under Konvojtjeneste i Middelhavet.
30. Dec. 1718: Kommandør Tordenskjold udnævnes til Schouthynacht 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.

Marinens Bibliotek.

April—Juli 1943.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- *18. *Solver, C. V.*: Columbus. Ill. og Kort. Litt.fort. Kbh. 1942. 8^o.
Særtr. af »Geogr. Tidsskr.«. H. Gave fra Forfatteren.
- *19. *Bastrup, C.*: Flaaden. Ill. Kbh. 1940. 8^o. Udsn. af »Danmarks
Kultur ved Aar 1940«. H. Gave fra S. O. F.
20. Flaade-Signal og Evolutions Bog. Signaltavler. Manuskript.
U. St. & A. 8^o. H.
21. *Busch, O. F.*: Die Kriegsmarine in der Aktion Dänemark—
Norge. Ill. 26.—30. Taus. Wien 1942. 8^o. H.
- *22-27. Takkellofts Arbejdsbøger. 1760, 1826—53, 49, 77, 83 og
90'erne. Manuskript. 8^o. Gave fra Løjtnant Chr. Bendix
Thostrup.
- *28—30. Lommebogs-Ruller over Matroskorpset. 1840—51, 52—59
og 82—1903. Manuskript. 8^o. Gave fra Løjtnant Chr. Bendix
Thostrup.
- *31. *Thostrup, C. B.*: Grønlands Patron — Jacob Severin. Ill. Kbh.
1942. 8^o. Udsn. af »Grl.-Selsk. Aarskr.«. Gave fra Forfatteren.
- *32. *Kallevig, Elisabeth*: Sjøfarten i Arendal 1815—50. Kilder og
Anmærkn. Tab. I—IV over Handelsflaaden, Udførsel m. m.
NORSK SJØFARTSMUS. Skr. Nr. 29. Oslo 1939. 8^o. Gave fra
Løjtnant Chr. Bendix Thostrup.
- *33. *Nielsen, A. W.*: Mandals Sjøfartshistorie fra 1850. Kilder. Skibs-
lister. NORSK SJØFARTSMUS. Skr. Nr. 35. Oslo 1941. 8^o. H.
Gave fra Løjtnant Ch. Bendix Thostrup.
- *34. Takkelloftets- og Blokværksmagasinets Indtægts Journal 1834—36
og Arbejdsbog for Takkelloftsarbejder 1879—92. Manuskript.
Fol. H. Gave fra Mester K. C. Borrild.
- *35. *Burmeister & Wain*. 1843—1943. Ill. VIKINGEN, Nr. 3. Kbh.
1943. 4^o. H. Gave fra Løjtnant Chr. Bendix Thostrup.

- *36. Det forenede Dampskibs-Selskab. Aktieselskab. 1866—1941. Ill. og Kort. Kbh. 1941. 4^o. H. Gave fra D. F. D. S.
- *37. *Johnstrup, F.*: Allerærbødigst Andragende angaaende danske geologiske Undersøgelser [Danmark, Grønland, Island og Færøerne] fra Begyndelsen af Finansaaret 1876—77. Kbh. 1875. 8^o. H.
- *38. Scrap-Bog vedrørende Grønland og Polarlandene. 1882—92. Indholdsfort. 4^o. H.
- *39—43. Scrap-Bøger vedrørende Grønland og Polarlandene. 1882—1912, samlet af K. J. V. Steenstrup. Indholdsfortegnelser. Fol. H. 37—43 er Gave fra Red. af Medd. o. Grl.
44. Vort Flag. Ill. Forord af H. K. H. Prins Knud. Kbh. 1943. 4^o. H.:
Ingemann, B. S.: Vift stolt paa Codans Bølger.
Thaulow, T.: Vort Flags Historie.
Kjølson, F. A. H.: Vort Flag paa Søen.
Thaulow, T.: Vort Flag i Hæren.
Henriksen, G. Lund: Folkets Flag.
Boeg, N. V.: Vort Flag i Udlandet.
Stangerup, H.: Flaget i Poesien.
Poulsen, K.: Vort Flag og Ungdommen.
- *45—61. Meddelelser om Grønland. Bd. 80,8—137,3. Kbh. 1941 og 42. 4^o. H. Ska.
- Bd. 80,8: *Kramp, P. L.*: Siphonophora. Ill. Litt.fort. 1942.
 - 80,9: *Kramp, P. L.*: Ctenophora. Ill. Litt.fort. 1942.
 - 80,10: *Kramp, P. L.*: Pelagic Tunicata. Ill. Litt.fort. 1942.
 - 81,1: *Kramp, P. L.*: Medusæ. Ill. Litt.fort. 1942.
 - 89,2: *Fischer-Møller, K.*: The Mediavel Norse Settlements in Greenland. Anthropological Investigations. Ill. Litt.fort. 1942.
 - 110,2: *Rosenkrantz, A.*: The Lower Jurassic Rocks of East Greenland. Part II; The Mesozoic Sediments of the Kap Hope Area, Southern Liverpool Land. Ill. Litt.fort. 1942.
 - 113,3: *Vroman, J.*: A Sedimentary Petrological Investigation of a Number of Sand Samples from the South Coast of Greenland between Unartok and Tokulinek. Kort. Litt.fort. 1942.
 - 115,2: *Mayne, W.*: Stratigraphie und Faziesverhältnisse der oberpermischen Ablagerungen Ostgrønlands. (Olim »Oberkarbon-Unterperm«.) Zwischen Wolleston Forland und dem Kejser Franz Josephs Fjord. Ill. og Kort. Litt.fort. 1942.

- Bd. 125,9: *Sørensen, T.*: Temperature Relations and Phenology of the Northeast Greenland Flowering Plants. Ill. Litt.fort. i Teksten. 1941.
- 126,1: *Knuth, E.*: Report on the Expedition [Dansk Nordøstgrønlands Ekspedition 1938—39 . . . til Minde om Danmark-Ekspeditionen] and on subsequent work at the Mørkefjord Station. Ill. (med Portr. af H. K. H. Prins Knud). Ill. og Kort. 1942.
- 128,1: *Haarlov, N.*: A Morphologic-Systematic-Ecological Investigation of Acarina and other representatives of the Microfauna of the soil around Mørkefjord, Northeast Greenland. Ill. Litt.fort. 1942.
- 128,2: *Pedersen, Alwin*: Säugetiere und Vögel. Ill. Litt.fort. 1942.
- 130,2: *Koch, Lauge*: Index to Survey of North Greenland. 1942.
- 132,1: *Stauber, H.*: Die Triasablagerungen von Ostgrønland. Ill. Litt.fort. 1942.
- 135,3: A Geological Reconnaissance of the Southern Part of the Svartenhuk Peninsula West Greenland. By: *Rosenkrantz, A.*: Introduction — Previous Investigations — Investigations in 1939.
Noe-Nygaard, A.: The Pre-Cambrian Phyllite Formation.
Gry, H.: The Cretaceous and Tertiary Sediments in Itsako.
Rosenkrantz, A.: The Marine Cretaceous Sediments at Umivik.
Munck, Sole: The Basalt Breccia.
Noe-Nygaard, A.: The Plateau Basalts.
Laursen, D.: The Quaternary Deposits.
Rosenkrantz, A.: Remarks on the Geological Map. Ill. og Kort. Litt.fort. 1942.
- 137,3: *Noe-Nygaard, A.*: On the Geology and Petrography of the West Greenland Basalt Province. Part II: The Plateaubasalts of Svartenhuk Peninsula. Ill. Litt.fort. 1942.

*59. *Böcher, S. B.*: Vandkraftens Udnyttelse i det sydlige Nørrejylland før og nu. En erhvervsgeografisk Undersøgelse . . . Kort. Lokalitetsregister. Litt.fort. Kbh. 1942. 8^o. H.

- *60. Kommissionen til Undersøgelse og Overvejelse af Hærens og Flaadens fremtidige Ordning. Dokumentfortegnelse og særlige Bilag. — Referat af Møderne (1.—127. Møde). Kbh. 1922. 3 Bd. 8^o og 4^o. H.
- *61. *Nyholm, J.*: En Flaadestation ved Agersøsund. Kort . . . Kbh. 1891. 8^o. H.
- *62. *Schellerup, H. C. F. C.*: Analytisk Plangeometri for Søkadetterne. Kbh. 1883. 8^o. H.
- *63. *Puauz, R.*: Foch. Hans Liv. Hans Lære. Hans Gerning. Hans Tro paa Sejren. Oversættelse. Kbh. 1919. 8^o. H.
- *64. *Munch-Petersen, H.*: Den borgerlige Ret i Hovedtræk. Kbh. 1901. 8^o. H.
- *65. *Gerard, James W.*: Face to Face with Kaiserism. Ill. Lund, N. York, Toronto 1918. 8^o. H.
- *66. *Ravn, H. O.*: Voksende Breddedifferencer og Længdedifferencer for Danmark, Færøerne og Island . . . Kbh. 1909. 8^o. H.
- *67. Landbefæstning og Neutralitet. Af en Søofficer. Scrapbog med forskellige Avisartikler i »Berl. Tid.« og Modindlæg. Kbh. 1905. 8^o. H.
- *68. *Saabye, P. E.*: Haandbog i Søartilleriets Materiel . . . Ill. 4 Tab. Kbh. 1903. 4^o. H.
- Nr. 59—68 er Gave fra Fru Admiralinde Cold.
69. Sangbog for Hæren og Søværnet. Kbh. 1943. 8^o. H.
70. Danmark. — 1926—197. Et Tilbageblik. Af J. Kbh. 1926. 8^o. H.
71. *Järvinen, E.*: Vid årsskiftet. Övers. från finskan. Sthlm. 1943. 8^o. H.
72. *Weilbull, C.*: Enhetstanken i Norden. Föreläsning vid Göteborgs högskolas 50-årshögtid den 11. oktober 1941. Sthlm. 1941. 8^o. H.
73. *Järvinen, E.*: Vi vill inta kvävas. Övers. från finskan. Sthlm. 1943. 8^o. H.
74. *Sundberg, H. G. F.*: Den nordiska frågan. Sthlm. 1941. 8^o. H.
75. *Wirtanen, A.*: Ett enat Norden. Morgondagens nötvendighet. Helsingf. 1942. 8^o. H.

76. *Reuterswård, P.*: Skandinavism. Nordism. Försvarsförbund. Sthlm. 1943. 8^o. H.
77. *Ostelius, H.*: Rymdens fåglar. Ryktbara flygplan. Ill. Uttalsbeteckning. Register. Sthlm. 1943. 8^o. H.
- *78. *Juel-Hansen, E.*: Skibs-Journalerne (Logbøgerne). I danske Handelsskibe gennem Tiderne. Udg. af Søfartens Bibliotek. Kbh. 1943. 8^o. H. Gave fra Overbibliotekar ved »Søfartens Bibl.«, Kapt. E. Juel-Hansen.
- *79. Marineforeningens Aarbog 1939 ff. Ill. Kbh. 1943. ff. 8^o. H. Gave fra Marineforeningen.
- *80—90. Veröffentlichungen des deutschen Wissenschaftlichen Instituts zu Kopenhagen. Reihe 1: Arktis. Nr. 1—11 ff. Hersg. von Prof. Dr. phil. Hans Frebold. Berl. — Zehlendorf 1942 ff. 4^o. H. Gave fra Institutet ved Prof. H. Frebold.
- *91. Nauticus. Jahrbuch für Deutschen Seeinteressen. 16. Jahrg. Berl. 1914. 8^o. H.:
 1. Theil: Politisch-Militärisches.
 2. — : Wirtschaftlich-Technisches.
 3. — : Statistik.
 Gave fra Danmarks Tekniske Bibliotek.
92. *Backe, A. O.*: Tilsyn med Skibe. Dansk Skibstilsynslovgivning. Kbh. 1943. 8^o. H.
93. Teknologisk Instituts Bibliotek. Haandværkerbiblioteket 1918* Juni* 1943. Ill. Kbh. 1943. 8^o. H.
- *94. *Jensen, Richard*: Orlogsgaster. — Ungdomserindringer. Ill. Forord af Axel Juel. Kbh. 1926. 8^o. H. Gave fra Red. cand. jur. K. Rostock-Jensen.
95. *Knuth, E.*: Billedhugger i Angmagssalik. Ill. og Kort. Kbh. 1943. 8^o. H.
96. *Bistrup, Aa.*: Landet, der blaaner. Ill. af Jette Bang. Kbh. 1943. 4^o. H.
97. *Kaas, K. Clauson*: Danske Flyvere paa Vingerne. Ill. Kbh. 1943. 4^o. H.
98. Dansk biografisk Leksikon. Grundl. af C. F. Bricka . . . Kbh. 1943. 8^o. H.: Bd. XXIV: Thorsten—Wagner.
- *99. *Bachmann, V.*: 25 raske Sømandssange. Med Musik. Ill. Tilregnet alle Søfarende. Kbh. u. A. 8^o. H. Gave fra Ltn. V. Nielsen.

- *100. *Pergameni, C.*: Adrien de Gerlache. Pionnier maritime. 1866—1934. Ill. og Kort. Index. Préface de J. B. Charcot. Annexes I: Notes biographiques. II: La Commission de la »Belgique«. III: Rapports scientifiques publiés sous la direction de La Commission de la »Belgique«. Bruxelles u. A. 8^o. H.
- *101. *Kall, R.*: Vort Forsvar. Kbh. 1919—20. 8^o. Udsn. af »Gads danske Mag.«.
- *102. Beretning til Landstinget afgiven af den af Tinget i Henhold til Grundlovens § 45 nedsatte Kommission til Undersøgelse af forskellige færøske Forhold. Kbh. 1919. 4^o. H.
- *103. *Thearle, S. J. P.*: The modern practice of Shipbuilding in Iron and Steel. Vol. II. Plates. Lond. og Glasgow u. A. 4^o. H.
- *104. *Niedermiller, A.*: Tegninger til »Vejledning for Torpedoofficersklassen«. Whitehead's Torpedo. Paa russisk. St. Petersburg u. A. Fol. H.
- *105. *Møller, H. C. V.*: Kjøbenhavns Havns Udvikling i Fortid og Nutid samt Forslag til Havnens Udvikling . . . Bil. 1—17, Planer A—D: Statistik m. m. og Kort. Kbh. 1917. 4^o. H.
- *106. Instructioner for Underofficererne paa de Kongelige Skibe. 1849. Kbh. u. A. 8^o. H.
- *107. Love for det Søs-Militaire-Kaart-Archiv og Biblioteks-Selskab, oprettet 1788. Kbh. 1817. 8^o. H.
Nr. 100—107 er Gave fra Fru Admiralinde Cold.
- *108. *Sørensen, Joh. P.*: 30 Aar paa Søen i Sejlskibe og til Orlogs. Erindringer. Kbh. 1933. 8^o. H.
- *109—131. Verdenskrigen 1914—18. Smaaskrifter i Mappe:
Mp. I: Nr. 3—10. 1914—17. II: Nr. 1—10. 1917. III: Nr. 1—5. 1918.
- *132—136. Administration og Organisation i Mp.:
Mp. I: Nr. 3—7. 1908—11.
- *137. Retsvæsen i Mp. I: Nr. 3, 1918.
- *138—140. Uniformsvæsen i Mp. I: Nr. 1—3. 1909—18.
- *141. Zur Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals im Juni 1895 . . . Lpz. 1895. 8^o. H.

- *142. Søfart og Handel i Mp. I. Nr. 13. U. A.
Nr. 109—142 er Gave fra Kapt. H. Krebs.
- *143. *Unger, G.*: Gustav III vid Viborg och Svensksund. Kort og Diagr. Medd. från »Marinest. sjöhist. avd. Nr. 1. Sthlm. 1932. 8^o. H.
- *144. *Degenkolv, H.*: Oversigt over den danske Flaade efter 1807 [med tilskrevne Rettelser og Tilføjelser]. Kbh. 1867. 4^o. H.
- *145. The Evidence relating to the Tactics Employed by Nelson at the Battle of Trafalgar. Diagr. Report of a Committee appointed by the Admiralty. Parl. Pap. Lond. 1913. Fol. H.
- *146. Matériel de la Navigation de Commerce . . . Rapports du jury international. Ministère du commerce etc. Exposition universelle internationale de 1900 à Paris. Paris 1901. Fol. H.
- *147. Den Engelske Søe Instrux. Manuskript. Fol. H. [Antagelig fra det 17. Aarhundrede og oversat i det 18. Aarh.]
- *148. *Maury, M. F.*: Explanations and Sailing Directions to accompany the Wind and Current Charts approved by Commodore Charles Morris . . . Kort. Diagr. Landtoninger. 5. Ed. Enl. and impr. Wash. 1853. 4^o.
Nr. 143—148. Det vides ikke, hvorfra de stammer.
- *149. The Seismological Stations København and Scoresby-Sund. Ill. og Kort. Geod. Inst. Kbh. 1930. 4^o. H. Gave fra Geod. Inst.
- *150. *Nørlund, N. E.*: Rapport sur les Travaux Géodésiques exécutés de 1927 à 1930. Ill. og Kort. Cph. 1930. 4^o. H. Gave fra Geod. Inst.
- *151. Les résultats des observations effectués par les observatoires magnétiques polaires an 1934 et 1935. Travaux de l'Institut de l'Administration principale de la voie maritime du Nord. Vol. 125. Paa russisk. Leningrad 1938. 4^o. H. Gave fra Red. af Medd. o. Grl.
- *152. *Rosé, N.*: Observations variométriques de la station à Hornesund. Ill. Matériaux pour l'exploration de l'arctique. No. 7: Magnétisme terrestre. Inst. arctique de l'Union des RSS. Paa russisk og fransk. Leningrad 1935. 4^o. H. Gave fra Red. af Medd. o. Grl.

- *153. *Lindsay, W. S.*: History of Merchant¹ Shipping and Ancient Commerce. Ill. og Kort. Index (i hvert Bd.). Lond. 1874—76. 4 Bd. 8⁰. H. Gave fra Kapt. H. Krebs.
- *154. Dansk biografisk Leksikon. Grundl. af C. Bricka . . . Kbh. 1943. 8⁰. H.
Bd. XXIV: Thortsen—Wagner.

H. Bistrup.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

Hangarskibe.

(Fortsat).

2. Luftfartøjer som Led i de almindelige Krigsskibes Udrustning.

Naar der ses bort fra Ely's Start- og Landingsforsøg paa BIRMINGHAM og PENNSYLVANIA — hvor der jo ikke var Tale om nogen virkelig *Basering* — var de første Luftfartøjer, der indgik som Led i de egentlige Krigsskibes Udrustning, Flyvebaade og Hydroaëroplaner. Da Udsætningen og Starten af disse Søluftfartøjer imidlertid som nævnt kun kunde finde Sted under rolige Vejrforhold eller paa beskyttet Ankerplads, var deres Anvendelse temmelig begrænset. Hertil kom saa yderligere Krigserfaringerne, der hurtigt belærte de krigsførende om, at man ikke selv under rolige Vejrforhold kunde stoppe op og blive liggende stille i den Tid, det tog at sætte et Søluftfartøj i Vandet eller at tage det om Bord igen. Skibet vilde her være et altfor let Bytte for en angribende Ubaad. Imidlertid gjorde under Krigen Kravet om øget og bedre Rekognoscering Spørgsmaalet om Slagskibes og Krydserses Udrustning med Luftfartøjer mere og mere brændende.

I U. S. A. havde man som omtalt gjort Forsøg med Katapultstart — og efter at en saadan Katapult

forsøgsvis var blevet anbragt i en større Pram og her havde vist sig at funktionere tilfredsstillende, gik man over til at foretage en Installation paa Agterdækket af Panserkrydseren NORTH CAROLINA (1906 — 14.500 Tons — senere omdøbt CHARLOTTE). I Slutningen af 1915 udførtes der her adskillige vellykkede Katapultstarter, medens Skibet laa til Ankers, men ved det første Forsøg under Gang forulykkede Luftfartøjet. Forsøgene fortsattes imidlertid, og i Februar 1916 blev et Luftfartøj for første Gang katapulteret fra et Skib under Gang.*)

Katapulten var dog endnu langtfra naaet ud over Forsøgsstadiet. De største Vanskeligheder voldte Katapultvognens Bremsning. Skønt der skete en lang Række Uheld og adskillige Luftfartøjer blev ødelagt, gik heldigvis intet Menneskeliv tabt. Ved en af Starterne fra NORTH CAROLINA blev Luftfartøjet saaledes ikke udløst fra Katapultvognen. Det voldsomme Chok, som forårsagedes af den pludselige Standsning, ødelagde Katapulten og havarerede Luftfartøjet. Selerne, hvorved Flyveren var fastspændt, sprængtes, og Flyveren slyngedes i Vandet, men kom intet til. Derefter opgav man en Overgang at stoppe Katapultvognen ved Startbanens Afslutning og lod den i Stedet for fortsætte ud over denne og udenbords, idet den her blev hængende i sit Trækkabel, hvorefter den atter blev bjerget indenbords og anbragt paa Katapulten.

Lignende Katapulter som den i NORTH CAROLINA installeredes i 1916 i Søsterskibet SEATTLE (ex WASHING-

*) Katapult Model »Chambers«.

Foto se »Fighting Ships« 1916. Til Anbringelse af Luftfartøjerne paa Katapulten anvendtes i Begyndelsen en improviseret Bom, som blev stukket ind i Kanonmunden. Kanonen eleveredes, og naar Luftfartøjet var hejst for, drejedes Taarnet hen over Katapulten.

TON) og Panserkrydseren HUNTINGTON (ex WEST VIRGINIA, Søsterskib til PENNSYLVANIA) og Forsøgene fortsattes.

I Efteraaret 1917 skulde HUNTINGTON saaledes eskortere en Troppetransport til Europa og udrustedes hertil med 2 Katapulter hver med et startklart Sølufftartøj. Luftfartøjerne havde hver 2 Bomber à ca. 25 kg. Men hverken paa Overfarten eller Tilbage- rejsen rapporteredes fjendtlige Ubaade, hvorfor Kata- pultering under krigsmæssige Forhold ikke fandt Sted.

Katapulterne, der var faste og anbragt paa Agter- dækket, og som i nogen Grad begrænsede det agterste Kanontaarns Skydefrihed, havde dog ikke lutter Vel- yndere blandt de højere Marineautoriteter, og efter HUNTINGTON's Tilbagekomst blev Katapulterne da ogsaa fjernede baade her og i de andre Panserkryd- sere, og først efter Vaabenstilstanden genoptoges For- søgene.

I England foretoges de første Katapultforsøg i 1917 paa forskellige Flyvepladser i Land,*) men det varede endnu 8 Aar, før man saa sent som i 1925 — bortset fra de tidligere omtalte Katapultpramme — ud- rustede et engelsk Krigsskib med Katapult. Man gik her en anden Vej, idet man gik tilbage til at anvende Landmaskiner.

Det var de tyske Zeppelinere, der var den direkte Anledning hertil. Det viste sig nemlig ret hurtigt, at de engelske Sølufftartøjer ikke besad tilstrækkelig gode Manøvreegenskaber — især Stigeevne og Fart — til at kunne bekæmpe Zeppelinerne, og man forsøgte derfor først at anbringe et kort Startdæk for Landmaskiner over Fordækket af nogle af de større »Packet-Carriers«. I November 1915 lykkedes det saaledes at foretage

*) Konstruktører: Armstrong og Waygood-Otis. Ingen af disse to Konstruktioner fik dog Sukces.

en Start med en Landmaskine fra Luftfartøjstenderen VINDEX,*) og nogle Dage senere ligeledes fra en primitiv Startbane paa den lette Krydser AURORA. Startbanen bestod her kun af et Par »Vandreder« af samme Model som anvendtes i Prædreadnoughterne i 1912—13. Det var Commodore Tyrwhitt, der i Har-



Fast Startplatform med Sopwith »Camel« Jagtplan med Hjulstel
i engelsk let Krydser ROYALIST 1919. (Foto: Forf.)

wich paa eget Initiativ havde paabegyndt Forsøgene i AURORA. Men i Admiralitetet var man ikke begejstret for »Vandrederne«. Man brugte de samme Argumenter mod dem som i 1912—13 — det tog for lang Tid at rigge Startbanen til og af — og medens den var rigget,

*) Tidligere Paketdamper WIKING tilhørende Isle of Man Steam Packet Co. Ca. 3000 Tons, 20—21 Knob. Agterskibet indrettet til Hangar for 4 Stk. »Short 184« Sølufftartøjer, der toges om Bord og udsattes ved Hjælp af en Kran, der fra Hangarens Overkant strakte sig ud over Skibets Agterende. Af Landmaskiner medførtes 2 Stk. »Bristol Scouts«. Af lignende Type som VINDEX var BEN-MY-CHREE (skudt i Brand ved Dardanellerne), MANXMAN, PEGASUS og NAIRANA. (Fotos se »Fighting Ships« 1919). Disse saakaldte »Mixed Carriers« omtales nærmere under Afsnittet »Luftfartøjstendere«.

var den forreste Kanon ikke klar. Desuden vilde Startbanen være udsat for Havari i Sø. — Forsøgene havde imidlertid vist, at det var muligt at starte et Luftfartøj ad en meget kort Startbane — og omsider fandt man paa i forskellige lette Krydsere (især af ROYALIST- og C-Klassen) at fjerne Kommandotaarnet og her bygge en hel lille Platform foran Broen. Platformen var hævet saa meget over den forreste Kanon, at denne ikke fik sin Skydefrihed væsentlig indskrænket. I andre Krydsere (bl. a. nogle af D-Klassen) anbragte man en drejelig Platform agten for Skorstenene, eller man fjernede Kommandotaarnet og anbragte den drejelige Platform paa dettes Plads. Luftfartøjerne stod her ubeskyttede og udsatte for Vind og Vejr paa deres Platforme. Ogsaa i Slagskibene og Slagkrydsere foretoges lignende Installationer. Startplatformene anbragtes her paa Taget af det øverste af Stævnarmeringens Kanontaarne — i visse Tilfælde dog tillige paa det øverste af Hækarmeringens.*) Startbanen kunde her øges ved at lægge en Forlængelsesplatform ud over Kanonerne og støttet af disse. Disse Forlængelsesplatforme kunde hurtigt fjernes, naar Artilleriet skulde benyttes. I de nærmeste Aar efter Krigen medgaves der kun nu og da de engelske Slagskibe og Slagkrydsere Luftfartøjer, men indtil 1925 forblev Startplatformene om Bord med Ringene om Kanonerne og Støtteunderlaget til Forlængelsesplatformene paa Plads.

For at yde bedre Beskyttelse for Luftfartøjerne byggedes senere i nogle af D-Krydsere en veritabel Hangar oppe paa Broen. Startbanens Længde — fra Luftfartøjets Forkant — var her knap 3 Meter.

*) Allerede i 1912 havde Commander Chambers foreslaaet at anbringe en Startplatform paa Taget af et Kanontaarn. Forslaget mødte imidlertid kraftig Modstand hos det amerikanske Søartilleri.

Ved Krigens Slutning var ialt ca. 50 Luftfartøjer baserede paa denne Maade om Bord i »Grand Fleet's« Slagskibe og Krydsere. Luftfartøjerne var enkeltædede Sopwith »Camel« Jagere, der var en af Datidens bedste Jagertyper. Kun i Slagkrydserne fandtes foruden een



Engelsk Sopwith »Camel« Jagtplan med Hjulstel starter fra Slagskibet WANSPIRE. Startplatformen paa Kanontaget er forlænget ud over Kanonerne. Denne »Forlængelsesplatform« kunde hurtigt fjernes, hvis Kanonerne skulde anvendes. Kanontaarnet drejedes op mod den op-
 parente Vind. Skønt de engelske Slagskibe i de nærmeste Aar efter forrige Verdenskrig kun sjældent udrustedes med Luftfartøjer, beholdt man dog Startinstallationen om Bord til 1925. Forlængelsesplatformene var dog stuvet af Vejen. (Foto 1918)

enkeltsædet »Camel« tillige en dobbeltsædet »Panther« til Rekognoscering.

Som allerede nævnt var alle disse Luftfartøjer udelukkende forsynede med Hjulstel, og Problemet »Landing« løstes ved, at Luftfartøjerne under Operationer i Nordsøen efter fuldført Hverv skulde søge ind til den nærmeste Flyveplads i Land. Kunde en

saadan ikke naaes, maatte Luftfartøjet gaa ned paa Vandet i Nærheden af en Jager eller lignende for om muligt at bjerge Besætningen. Luftfartøjet selv betragtedes saaledes nærmest som en Slags Forbrugsgods. Ved Krigens Slutning, da der baade byggedes Aërodromskibe og Hangarkrydsere, var det Hensigten, at Luftfartøjerne om muligt kunde søge Landing paa disse Enheder.

For at beskytte de engelske Jagere mod Angreb af tyske Luftjagere (Søluftfartøjer) opstod Tanken om



Engelsk Jager med »Camel«-Pram paa Slæb. (1918)

ogsaa at basere »Camel«-Jagere paa disse Fartøjer. Problemet løstes i 1918 ved at lade de i Nordsøen patrouillerende engelske Jagere slæbe en let Pram, hvor der agter stod en startklar »Camel«. Disse »Camel«-Pramme havde et ca. 8 m bredt og ca. 20 m langt Startdæk. Naar tyske Zeppelinere eller andre Luftfartøjer kom i Sigte, sattes Farten op og »Camelen« startede.

I Frankrig kopierede man i Slutningen af 1918 i enkelte Slagskibe den engelske Metode med Startplatform paa Taget af Kanontaarne. Det kan endvidere i denne Forbindelse nævnes, at saa sent som i 1924 forsøgte man i Slagskibet LORRAINE at starte et Luftfartøj med Hjulstel paa den noget originale Maade, at Luftfartøjet blev ophængt i en Slippemekanisme under en Raa. — Forsøget gav dog ikke noget gunstigt Resultat.

Ogsaa i U. S. A. fik ved Krigens Slutning en Del Slagskibe Startplatforme paa Taget af Kanontaarnene.

Efter Vaabenstilstanden i 1918 genoptog man i U. S. A. Katapultforsøgene. De første Katapulter havde lagt Beslag paa en uforholdsmæssig stor Plads, og Bestræbelserne gik nu især ud paa at finde en Konstruktion, som, naar Luftfartøjet var katapulteret, ikke hindrede Anvendelsen af Artilleriet. Commander Kenneth Whiting konstruerede saaledes en drejelig Katapult, som op mod Vinden kunde udslynge et Luftfartøj paa knap 2 Tons med en Hastighed af ca. 55 Knob. Whitings Katapult, der arbejdede med komprimeret Luft, blev i 1922 installeret paa Agterdækket af Slagskibet MARYLAND, og da den viste sig at svare til Forventningerne, indførtes den i adskillige Slagskibe.

I 1921 forsøgte den amerikanske Søløjtnant Stone sammen med en Ingeniør Carl Jensen at anvende Krudt som Fremdrivningsmiddel i en Katapult. Dette betød en Simplificering af Konstruktionen — mindre Saarbarhed og en større Hastighed ved Katapultering af flere Luftfartøjer efter hinanden. En saadan Stone-Jensen Katapult blev konstrueret i 1923 og anbragt oven paa Taget af et Kanontaarn i Slagskibet MISSISSIPPI. Ved denne Anbringelsesmetode sparede der Plads, naar Katapulten skulde drejes op mod den apparente Vind. Apparatet bestod i Hovedtrækkene af en Staalbjælke paa godt 15 m og en lang Cylinder, hvis Stempel var sat i Forbindelse med Katapultvognen ved Hjælp af Wirer og Lederulle. Krudtladningen blev antændt i et særligt Kammer, der med Rør var sat i Forbindelse med Cylinderen paa Stemplets Trykside. Da denne Katapult viste sig at arbejde endnu bedre end Whitings, indførtes den i de følgende Slagskibe og Krydsere. Begge disse amerikanske Katapulter er senere forbedret. For at give saa blød en Udskydning som muligt er de bl. a. forlænget, og der anvendes

nu i de nyeste Enheder en 72 Fods Gitterkonstruktion (ca. 22 m) i Slagskibe og Krydsere.

De fleste amerikanske Slagskibe har 3 Luftfartøjer og 2 Katapulter — den ene paa Agterdækket og den anden paa Hækarmeringens øverste Taarn. Luftfartøjerne paa denne sidste Katapult udslynges

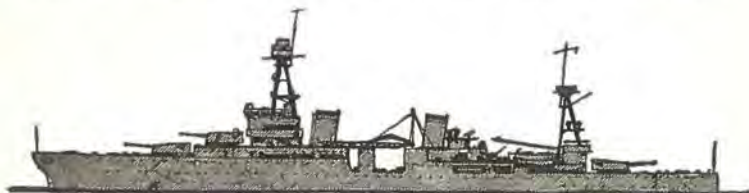


Søluftfartøj starter fra Katapult paa Agterdækket af det amerikanske Slagskib COLORADO

som Regel i modsat Retning af Kanonerne. I enkelte ældre Slagskibe, der har flere end 4 Kanontaarne, er der dog kun een Katapult — paa Taget af det øverste — eller eneste — Kanontaarn mellem Skorsten og Stormast. De nyeste Slagskibe af NORTH CAROLINA-Klassen har 4 Luftfartøjer og 2 Katapulter — begge paa Agterdækket. Disse Skibe har som bekendt Flush Deck med højt Agterskib, og Luftfartøjerne har Hangarer helt agter mellem Dækket og Panserdækket (se Skitsen af WASHINGTON, »T. f. S.« Juni 1941, Side 268).

De amerikanske svære Krydsere har 4 — enkelte 5 — Luftfartøjer og 2 Katapulter, der staar i Borde udfor eller lige agten for Skorstenene — som Regel

paa høje Sokler. Hangarerne findes i Opbygninger rundt Stormasten eller omkring agterste Skorsten. I WICHITA, den nyeste amerikanske svære Krydser, samt i de lette Krydsere af PHILADELPHIA-Klassen er Antallet af Luftfartøjer 4 og af Katapulter 2. Placeringen er den samme som i de flush-deckede Slagskibe (se Foto og Beskrivelse af WICHITA i »T. f. S.« September 1941, Side 414—415). I demonteret Tilstand kan dog

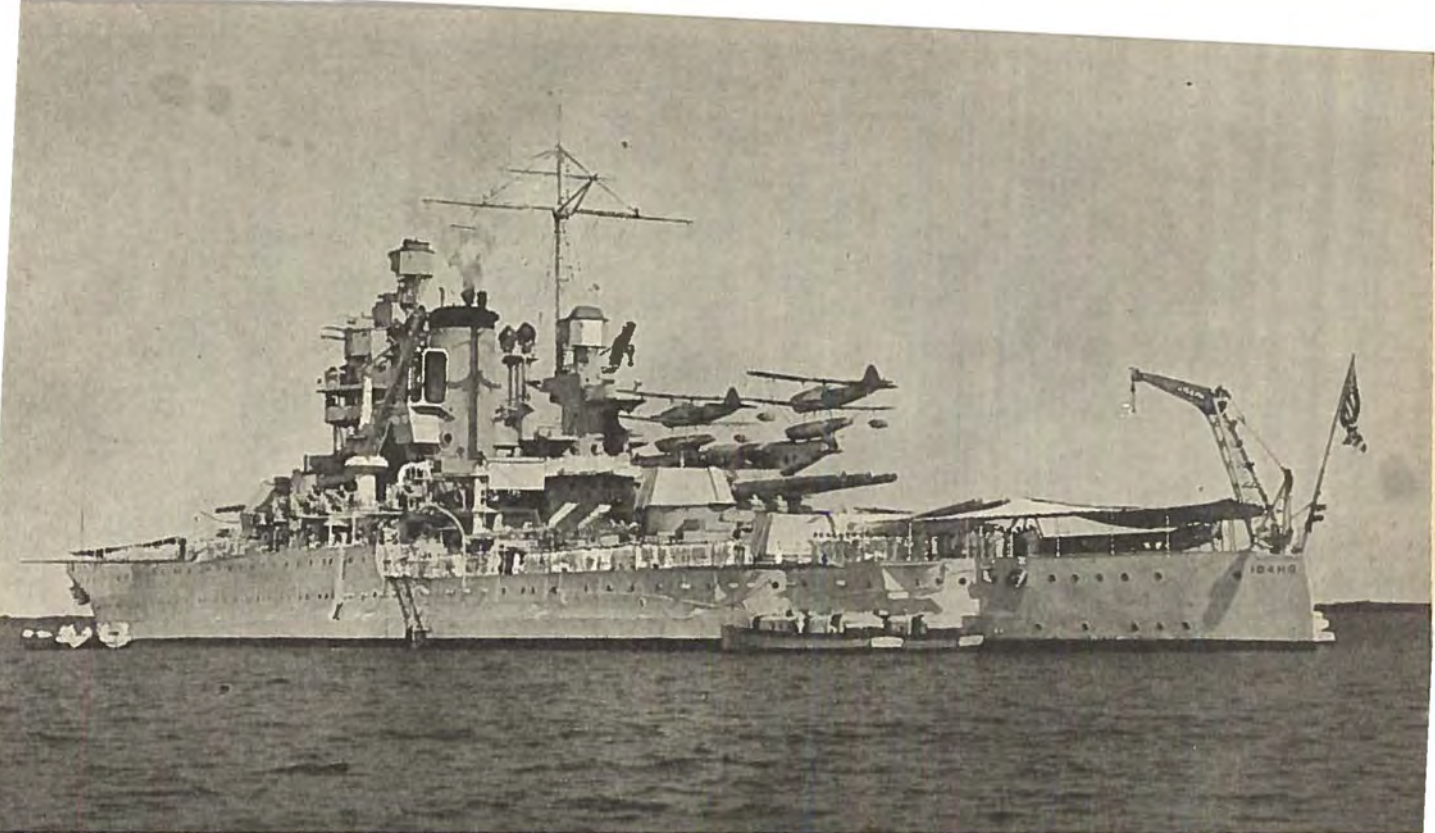


Amerikansk svær Krydser CHICAGO. Man bemærker Katapulterne staaende i Borde paa høje Sokler

yderligere medføres 4 Luftfartøjer, saaledes at Maximumsantallet for disse Krydsere bliver 8.

De ældste lette Krydsere af OMAHA-Klassen har 3 Luftfartøjer og 2 Katapulter i Borde — de nyeste Krydsere af CLEVELAND-Klassen 3 à 4 Luftfartøjer, ATLANTA-Klassen 2 à 3.

Luftfartøjerne paa Slagskibene og Krydserne, der indbjerger ved Hjælp af Kraner, er enmotorede og to-sædede og har som Regel en stor Centralponton. Deres Hovedopgaver er Observation for Ildledelsen og Rekognoscering. I Slagskibene betegnes de VOS, hvor V angiver, at det er et Luftfartøj tungere end Luften, O at det er et Observationsluftfartøj for Ildledning og S at det tillige kan anvendes til Rekognoscering (Scouting). I Krydserne betegnes Luftfartøjerne VSO, idet Hovedvægten her er lagt paa Scouting, medens Observation for Ildledelsen først kommer i anden



Amerikansk Slagskib IDAHO efter Ombygning 1935-36. Man bemærker de to Katapulter — paa Agterdækket og paa Taarntaget af Tripletårn Nr. 3.
De to Katapulter har udskvdes i modsat Retning af Kanonerne

Række. Foruden disse to Hovedopgaver kan Søluftfartøjerne tillige benyttes til Ubaadsjagt og Udlægning af kunstig Taage. Endvidere kan de anvendes som Styrbombere.*)

De amerikanske Slagskibe inddeles som Regel i Divisioner à 3 Skibe. De 9 Luftfartøjer fra en saadan Slagskibsdivision danner da en taktisk Enhed benævnt »Observation Squadron« med samme Nummer som Slagskibsdivisionen. Samtlige »Observation Squadrons« danner tilsammen »Observation Wing Battleships«. Deres Chef indgaar i Staben om Bord i Flaadeflagskibet. Luftfartøjerne i de svære og de lette Krydsere er inddelt paa tilsvarende Maade (»Scouting Wing Heavy Cruisers« og »Scouting Wing Light Cruisers«.) Endvidere indgaar store Flyvebaade (»Patrol Bombers«) — baserede paa Luftfartøjstendere — i den søgaaende Flaades Rekognosceringsstyrker. Disse »Patrol Bombers« er meget sødygtige og beboelige, saa de i længere Tidsperioder kan operere selvstændigt. De har en Besætning paa indtil 15 Mand, og deres Aktionsradius er over 4000 Sømil. Medens de ombordbaserede Søluftfartøjer kan betegnes som Flaadens »taktiske Øjne«, udgør »the Patrol Bombers« Flaadens »strategiske Øjne«.**)

Af øvrige amerikanske Krigsskibe — bortset fra Aërodromskibe og Luftfartøjstendere — der er udrustede med Luftfartøjer, kan nævnes de store Kanonbaade ERIE og CHARLESTON samt forskellige større

*) Enmotorede Søluftfartøjer (med Centralponten) har i den amerikanske Flaade været anvendt som Styrbombere siden 1920.

**) »Patrol Bombers« Typer: Consolidated »Catalina« og »Coronado« (henholdsvis 2 og 4 Motorer). Martin »Mariner« og »Mars«. Den sidstnævnte har 4 Motorer à 2000 H. K. Den vejer 70 Tons.

»Coast Guard Cruising Cutters« (2000 Tons). Endvidere Ubaaden S 1 og Ukrydseren ARGONAUT (sænket). Disse Enheder medfører hver eet Sølufftartøj, men har ikke Katapult.

I England genoptog man Katapultforsøgene i Begyndelsen af 1920'erne. Kravene til Konstruktørerne



Agterskibet af amerikansk Ubaad S 1 med Sølufftartøj

var, at der skulde startes et Luftfartøj paa 3,5 Tons med en Hastighed af 45 Knob paa 10,5 m's Længde.

En saadan Katapult konstrueredes af Carey i 1922, og efter forskellige Forsøg installeredes den i 1925 i Hangarkrydseren VINDICTIVE og senere i Slagskibet RESOLUTION. Medens denne Katapult benyttede komprimeret Luft som Drivmiddel, konstrueredes i 1924 paa Royal Air Force's Værksteder en helt ny Type, som efter Ønske kunde anvende enten komprimeret Luft eller Krudt. Den adskilte sig fra alle hidtige Katapulter ved at, der hverken fandtes Trækkabel eller Lederulle. Katapultvognens Bevægelse skete ved Hjælp af et teleskopisk Stempel. En Katapult af denne Type installeredes i den svære Krydser YORK.

En Udskydningshastighed paa 45 Knob ansaaes dog efterhaanden for at være for ringe. Man gik derfor i den næste »teleskopiske« Konstruktion op til 55 Knob. Der byggedes forskellige saadanne Katapulter — nogle til 2.5 — andre til 4 Tons Søluffartøjer. Disse Katapulter installeredes henholdsvis i den svære Krydser KENT og Slagkrydseren HOOD.

Fordringerne til en god Katapult er som allerede nævnt, at den ikke maa tage for megen Plads op, naar den ikke benyttes — men samtidig skal den give en saa blød Udskydning som muligt, hvilket er betinget af en lang Startbane. Dette Problem løstes meget simpelt ved, at de ovennævnte Katapulter til KENT og HOOD gjordes »sammenfoldelige« — d. v. s. at Katapultens yderste Halvdel kunde klappes lodret op, naar Katapulten befandt sig i daglig Orden. Denne Katapult er yderligere udviklet til at bestaa af 3 Led — af hvilke de to yderste tillige kan anvendes som Indbjergningskran.

Af andre moderne engelske Katapulter kan nævnes den af Ransome og Rapier konstruerede, der bestaar af 3 Dele — en fast Hovedbjælke, paa hvilken der som en Slags Slæde glider eller kører en anden Katapultbjælke, der saa atter bærer selve Katapultvognen. Udskydningen foregaar populært sagt i to Tempi. Først bevæges den sekundære Katapultbjælke (i hvis bageste Ende Katapultvognen med Luftfartøjet staar) hen ad den faste Hovedbjælke. Naar da den sekundære Katapultbjælke er naaet helt frem i sin forreste Stilling og standser her, fortsætter Katapultvognen og accellererer nu hen ad den sekundære Katapultbjælke, til Vognen naar sin Yderstilling, hvor Luftfartøjet frigøres.

Endvidere har MacTaggart, Scott & Co. konstrueret en sammenskydelig Katapult, hvor saa vel den forreste



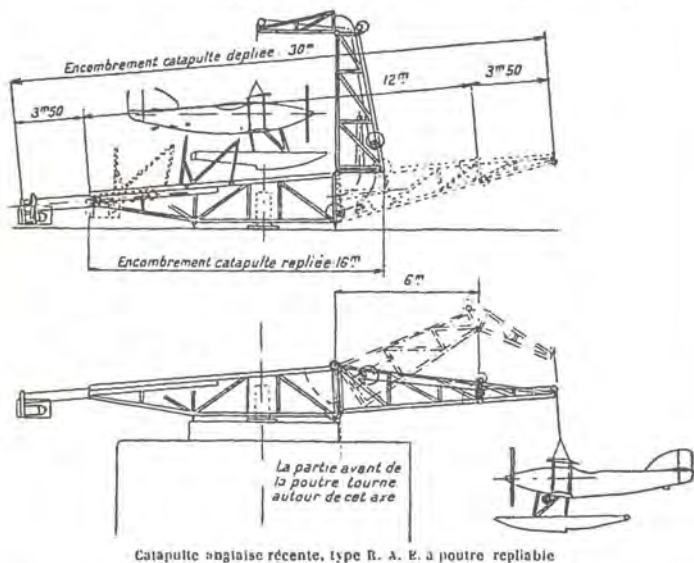
Engelsk svær Krydser DEVONSHIRE med drejelig Katapult agten for Skorstenene. CUMBERLAND-Klassen har ved Ombygning 1936-38 faaet en stor kasseformet Hangar foran for Stormasten og fast tværskibs Katapult foran for Hangaren.



Amerikansk Slagskib CALIFORNIA med 2 Katapulter — paa Agterdækket og Taget af Kanontaarn Nr. 3. Katapulten paa Kanontaarnet er fast i Forhold til dette og staar lidt til Styrbord og danner en Vinkel paa ca. 15° med Kanonerne Kærnelinie. Man bemærker, at Luftfartøjerne her katapulteres i modsat Retning af Kanonerne.

som den bageste Del af Katapultbjælken kan skydes sammen under daglig Orden.

Medens Luftfartøjsudrustningen i de amerikanske Slagskibe er forholdsvis homogen, er den meget varierende i de engelske. Saaledes har NELSON og tre



Moderne engelsk »sammenfødelig« Katapult.

Øverst ses Katapulten i daglig Orden med Luftfartøjet paa Plads. De punkterede Linier viser Katapulten klar til Katapultering. Nederst ses Katapultens to forreste Led anvendt som »Indbjergningskræn«. I de nyeste Enheder anvendes nu en fast, tværskibs Katapult forsænket i Dækket.

af ROYAL SOVEREIGN-Klassens Enheder hver kun eet Søluffartøj men *ingen* Katapult — medens RODNEY har 2 Luftfartøjer og een Katapult (paa Taget af Kanontaarn Nr. 3). RESOLUTION har eet Luftfartøj og Katapult paa Hækarmeringens øverste Taarn. I de fleste af QUEEN ELIZABETH-Klassens Enheder samt i Slagkrydseren RENOWN findes 4 Luftfartøjer og en fast, tværskibs Katapult foran for Stormasten. KING GEORGE V-Klassen har ligeledes en fast, tværskibs Katapult

mellem Skorstenene og 3 à 4 Luftfartøjer (se Skitsen »T. f. S.« Juni 1941, Side 265).

Alle de engelske svære Krydsere havde tidligere hver en drejelig Katapult midtskibs agten for Skorstenene. Antallet af Luftfartøjer var 1 à 2. Under Ombygning 1936—38 fik CUMBERLAND-Klassen en fast tværskibs Katapult med 3 Luftfartøjer i en stor, kasseformet Hangar foran for Stormasten. EXETER, der sænkedes ved Java 1942, havde forsøgsvis faaet 2 faste Katapulter, der stod midtskibs agten for Skorstenene og krydsede hinanden under en Vinkel paa ca. 80°. Der fandtes 2 Luftfartøjer, der udskødes fra hver sin Katapult under en Vinkel med Diamentralplanet paa ca. 40°. Af de lette Krydsere har SOUTHAMPTON-Klassen og BELFAST 3 Luftfartøjer og en fast tværskibs Katapult lige agten for Broen. Hangarerne ligger i SOUTHAMPTON paa begge Sider af forreste Skorsten, som næsten helt omslutes af dem (se Foto »T. f. S.« September 1941, Side 430). De øvrige lette Krydsere indtil E-Klassen inclusive har 1 à 2 Luftfartøjer og en drejelig Katapult midtskibs — imellem eller agten for Skorstenene (se Foto »T. f. S.« September 1943, Side 396). De resterende C- og D-Krydsere, der som tidligere omtalt var udrustet med Luftfartøjer med Hjulstel under forrige Krig, har nu ingen Luftfartøjer.

Saa vidt vides er ingen engelske Ubaade udrustede med Luftfartøjer. I den tidligere Ubaadsmonitor M 2 blev der i 1927 forsøgsvis installeret en fast Carey-Katapult, og der medgaves et mindre tosædet Søluftfartøj, der specielt var konstrueret til at adskille, saa det kunde opbevares i den lidet rummelige Hangar. Som bekendt forulykkede M 2 — og Forsøgene blev ikke genoptaget.

I Tyskland indhøstede man de første Erfaringer



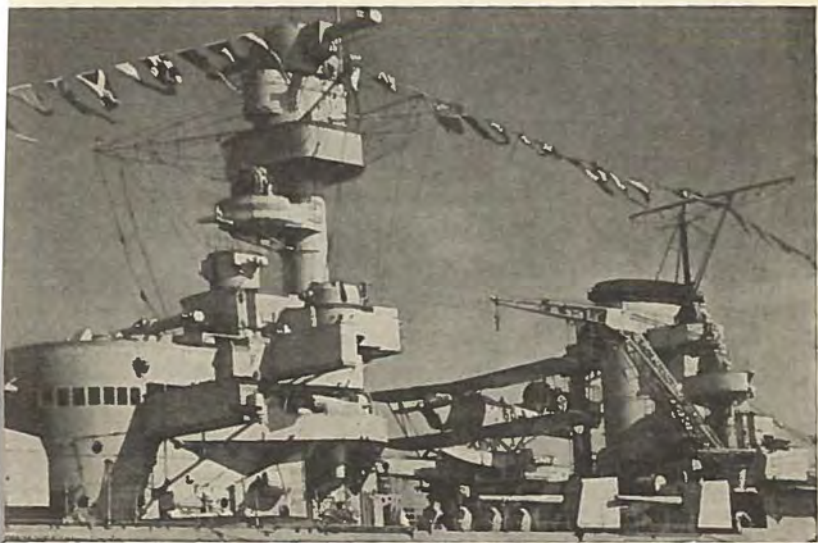
Fransk Ukrydser SURCOUF, armeret med 2 Stk. 20,3 cm Kanoner. I Agterkant af Overbygningen findes vandtæt Hangar for et mindre Søluffartøj.



Tysk Slagskib GNEISENAU med 2 Katapulter — paa Taget af agterste Tripletaarn og paa en særlig Katapultopbygning lidt agten for Skorstenen. Luftfartøjerne ses staaende paa Katapulterne med sammenklappede Vinger.



Tysk let Krydser NÜRNBERG. Et Luftfartøj ses paa den drejelige midtskibs Katapult agten for Skorstenen



Detailbillede af tysk Panserkrydser Lützow med Katapult, Luftfartøj og Indbjørningskran

med Hensyn til Katapulter i Koffardimarinen. Dels i de »flydende Støttestrukturer« (WESTPHALEN m. fl.) paa den transatlantiske Flyverute fra Vestafrika til Sydamerika, hvor Trafikmaskinerne landede paa Slæbesejl og toges om Bord for Brændstofforsyning m. v. og derefter »katapulteredes« — dels i Linerne BREMEN og EUROPA, hvor Postgangen Europa—Amerika og omvendt allerede i 1929 reduceredes med 1 à 1½ Døgn ved Katapultstart af et Postluftfartøj ca. 800 Sømil fra Land. — Af tyske Konstruktioner kan nævnes den af »Deutsche Werke« i Kiel patenterede Katapult, der er »sammenfoldelig«.

Slagskibene GNEISENAU og SCHARNHORST er hver udrustede med 4 Luftfartøjer og 2 drejelige Katapulter — een paa agterste Kanontaarn og een midtskibs agten for Skorstenen (se Skitsen »T. f. S« Juni 1941, Side 272).

De svære Krydsere — inklusive LÜTZOW-Klassen — har een drejelig Katapult midtskibs og 2 à 3 Luftfartøjer. De lette Krydsere har ligeledes en drejelig midtskibs Katapult og 2 Luftfartøjer — undtagen EMDEN, der ikke er udrustet med Luftfartøjer.

De japanske Slagskibe har hver een drejelig Katapult og 3 Luftfartøjer. Katapulterne er placeret enten paa et Kanontaarn, paa Agterdækket eller inde midtskibs agten for Stormasten.

De nyeste japanske svære og lette Krydsere har hver 4 Luftfartøjer og 2 drejelige Katapulter i Borde agten for Stormasten. De ældre Enheder af saavel svære som lette Krydsere har 1 à 2 Luftfartøjer og en drejelig midtskibs Katapult — agten eller foran for Stormasten. Efter enkelte Angivelser skal Luftfartøjerne i de japanske Krydsere i visse Tilfælde være forsynede med Hjulstel (uden Ponton) til Landing paa eskorterende Aërodromskibe. I hvert Fald benyt-

tedes tidligere Landmaskiner i de 14 noget ældre Enheder af KUMA-Klassen (1919—25). Efter engelsk Mønster var der her indbygget en Hangar i Broen, og fra Hangaren strakte sig en fast Startplatform ud over Halvdelen af Fordækket. Denne Hangar og Platformen er dog nu fjernet fra de fleste Enheder.

I Japan er Forkellen mellem Luftfartøjstendere



Japansk svær Krydser ATAGO med 2 drejelige Katapulter i Borde agten for Stormasten. Man bemærker endvidere den kolossale Brokonstruktion og Agterdækkets ejendommelige »Bøjning«, hvorved der bl. a. spares Vægt, som er anvendt til Beskyttelse af Styregrejerne

og Hjelpe- og Trosskibe udrustede med Luftfartøjer ikke synderlig skarp. Adskillige Mineskibe, Ubaadmoderskibe og Tankskibe kan saaledes medføre Søluftfartøjer — i visse Tilfælde findes endog Katapulter i disse Enheder. Endelig kan anføres, at Ukrydseren J 5 er udrustet med et mindre Søluftfartøj.

I den franske Flaade anvendes en Katapult konstrueret af Penhoët. Drivkraften er komprimeret Luft og Princippet er det almindelige med Cylinder, Stempel og Trækkabel.

Med Undtagelse af LORRAINE, der har faaet et midtskibs Dobbelttaarn mellem Skorstenene fjernet og erstattet med en drejelig Katapult og derunder en Hangar til de 4 Luftfartøjer, har eller havde ingen af de ældre franske Slagskibe Luftfartøjsudrustning. I DUNKERQUE-Klassen, hvor som bekendt Hoved-

armeringen udelukkende er Stævnarmering, findes paa Agterdækket en drejelig Katapult og 4 Luftfartøjer. RICHELIEU-Klassen har ligeledes 4 Luftfartøjer — men 2 Katapulter paa Agterdækket.

De nyere franske svære Krydsere har 2 drejelige Katapulter i Borde udfor Skorstenene og 2 à 3 Luft-

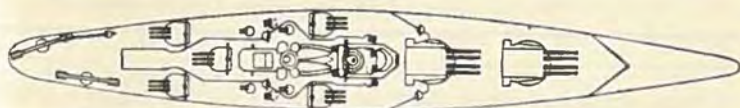


Japanisk let Krydser YURA med Hangar paa Broen og fast Startplatform over Fordækket

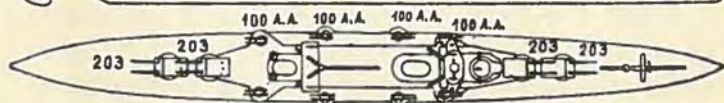
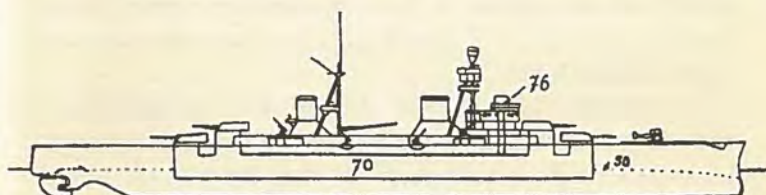
fartøjer, de ældre een drejelig Katapult midtskibs og 2 Luftfartøjer.

De nyere lette Krydsere har 3 à 4 Luftfartøjer og een drejelig Katapult — enten paa Taget af agterste Kanontaarn — eller midtskibs agten for Stormasten. De ældre lette Krydsere har een drejelig midtskibs Katapult og 2 Luftfartøjer. Endvidere medfører enkelte større Avisoer et Luftfartøj uden Katapult — ligesom Ukrydseren SURCOUF ogsaa var udrustet med et Luftfartøj.

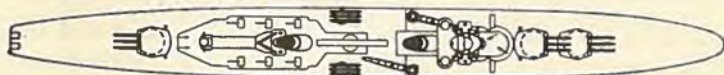
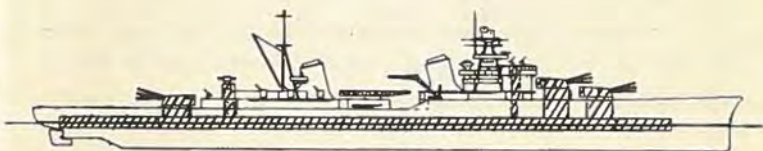
De ombyggede ældre italienske Slagskibe har 2 à 4 Luftfartøjer og 2 Katapulter — formentlig faste eller i hvert Fald kun med ringe Baxning — staaende paa hver Side tæt ved Skorstenene. De nyeste Slagskibe af VITTORIO VENETO-Klassen har 3 Luftfartøjer og en drejelig Katapult paa Agterdækket (paa Skitsen



Fransk Slagskib RICHÉLIEU med 2 Katapulter paa Agterdækket



Italiensk svær Krydser TRENTO med fast indbygget Katapult paa Fordækket



Sovjetrussisk svær Krydser KIROV med drejelig midtskibs Katapult mellem Skorstenene

»T. f. S.« Juni 1941, Side 279 er fejlagtigt angivet 2 Katapulter).

De italienske svære Krydsere har alle 2 Luftfartøjer og en Katapult. I de nyeste Enheder staar Katapulten mellem Skorstenene — i de ældste er Katapulten fast og anbragt i Diametralplanet paa Fordækket. De lette Krydsere af »Condottieri«-Klasserne har 1 à 2 Katapulter og 2, 3 eller 4 Luftfartøjer. I den ældste Klasse er Katapulten fast og anbragt paa Fordækket i Diametralplanet — i de mellemste Klasser er Katapulten drejelig og staar midtskibs — endelig i den nyeste Klasse findes 2 faste Katapulter udfor Skorstenene med ca. 30° Baxning. Torpedokrydserne har ingen Luftfartøjer.

I Sovjet-Unionen var de ældste Slagskibe udrustede med et enkelt Luftfartøj — i PARISCHSKAJA KOMMUNA med — i MARAT og OKT. REVOLUZIA uden Katapult. For de nye Slagskibe angives: 4 Luftfartøjer og een Katapult — formentlig paa Agterdækket. De nyere sovjetrussiske svære Krydsere har en drejelig midtskibs Katapult og 2 à 3 Luftfartøjer.

Af de øvrige Flaader er der kun forholdvis faa, der — bortset fra Luftfartøjstendere m. v. — har ombordbaserede Luftfartøjer. For Fuldstændigheds Skyld skal anføres en Oversigt:

Argentina:

Svære Krydsere, ALM. BROWN-Kl. 2 L. 1 K.
 Let Krydser ARGENTINA 2 L. 1 K.

Chile:

Slagskibet ALM. LATORRE 1 L. 1 K.
 Ubaadsdepotskib ARAUCANO 1 L.

Holland:

Let Krydser DE RUYTER (sænket)	2 L. 1 K.
Lette Krydsere, JAVA-Kl.	2 L.
Torpedokrydsere, TROMP-Kl.	1 L.
Alle Jagere	1 L.
Kanonbaade, FLORES-Kl. m. fl.	1 L.

Portugal:

Kanonbaade B. DIAZ-Kl.	1 L.
--------------------------------	------

Spanien:

Svær Krydser CANARIAS	2 L. 1 K.*)
Lette Krydsere, GALICIA-Kl. (efter Ombygning)	1 L. 1 K.*)

I Oversigten er kun medtaget Skibe, hvor Luftfartøjerne udgør en fast Del af Udrustningen — og ikke saadanne, der blot er indrettede til lejlighedsvis Transport af et enkelt Luftfartøj — som f. Ex. dansk HVIDBJØRNEN. Man bemærker iøvrigt i Oversigten, at alle de hollandske Jagere var beregnede til at medføre et Luftfartøj.

Som det er vist i det foregaaende, har Udviklingen nu efterhaanden medført, at Luftfartøjer med Katapult og Indbjergningsgrejer maa betragtes som hørende med til den nødvendige Udrustning i moderne Slagskibe og Krydsere.

Antallet af Luftfartøjer varierer her fra eet til fire, idet to à tre er det almindeligste. I ganske enkelte Tilfælde kan Antallet i Krydsere dog gaa op over fire — men det overstigende Antal medføres da i demonteret Tilstand. Antallet af Katapult er een à to.

*) Katapulten antagelig endnu ikke installeret om Bord.

Medens den Vægt, Luftfartøjsudrustningen repræsenterer i moderne Slagskibe og Krydsere, kun er en Faktor af mere underordnet Betydning i Sammenligning med de øvrige Faktorer (Artilleri, Fart, Beskyttelse o. s. v.), er derimod den Plads, som denne Udrustning kræver, et Spørgsmaal, der volder Konstruktorerne alvorlige Bekymringer — og som ligeledes i høj Grad indvirker paa Skibenes Udseende.



Engelsk Slagskib WANSPIRE efter Ombygning 1937. Agten for Skorstenen findes Hangar til 4 Luftfartøjer. Fast tværskibs Katapult foran for Stormasten.

Under »daglig Orden« er Luftfartøjerne i visse Lande placeret paa Katapulterne, ofte dog med sammenklappede Vinger, medens man i andre Lande — f. Ex. i England og U. S. A. — nu fortrinsvis anbringer dem i Hangarer. Disse Hangarer, der selvfølgelig maa befinde sig i Nærheden af Katapulterne, kræver betydelig Plads, hvorfor de da ogsaa kun findes i helt nye — eller nyombyggede — Enheder. I England, hvor man i de senere Aar har indført den faste tværskibs Katapult midt i Skibet — enten agten for Broen, mellem Skorstenene eller eventuelt agten for disse — er Hangaren anbragt henholdsvis i Siderne af Broopbygningen, omkring en Skorsten eller i en Ophugning ved Stormasten. I de fire svære Krydsere af CUMBERLAND-Klassen, der under Rekonstruktionen 1936—38 fik fast tværskibs Katapult agten for de tre Skorstene, er Hangaren anbragt foran for Stormasten og har Form som en stor Kasse, der mispryder disse ellers saa smukke Skibe.

I de ældre amerikanske svære Krydsere, hvor Katapulterne staar i Borde paa høje Sokler, er Hangarerne placeret enten uden om den agterste Skorsten eller i en Opbygning ved Stormasten. I de nyeste amerikanske flushdekkede Enheder — saa vel Slagskibe som svære og lette Krydsere — hvor begge Katapulterne er placeret paa Agterdækket, findes Hangaren i det høje Agterskib mellem Panserdækket og øverste Dæk. Denne Anbringelse af Hangaren synes at frem-



Amerikansk 10.000 Tons let Krydser PHILADELPHIA. Flush Deck, 2 drejelige Katapulter paa Agterdækket. Agterskibet indrettet til Hangar.

byde ikke alene den eleganteste, men tilsyneladende ogsaa den mest praktiske Løsning af Hangarproblemet. Paa denne Maade at isolere hele den brandfarlige Luftfartøjsudrustning fra den øvrige Del af Skibet forekommer at være en sund og god Foranstaltning. Men der er dog ogsaa forbundet visse Ulemper ved dette Arrangement, idet Agterskibets Bevægelser i Sø i nogen Grad maa besværliggøre Katapulteringen. Det er formentlig dette, der har gjort, at man i England har foretrukket de faste tværskibs Katapulter i Skibets Midte — og her har man da maattet taget Generne ved Hangarernes Anbringelse i Overbygningen med i Købet.

Da der ikke kan være Tale om at ofre nogen nævneværdig Beskyttelse til de som Regel højtbeliggende og ret udstrakte Hangarer, er disse selvfølgelig stærkt udsatte for Havarier under Kamp.

Til Slut skal nævnes, at man ogsaa i den danske

Flaade — omkring 1922 — gjorde Forsøg med Basering af et Sølufftartøj om Bord i vore Kystpanserskibe. Med Luftfartøjernes hurtigt voxende Aktionsradius fik Problemet dog ikke større Betydning for Flaaden, idet der overalt i vore Farvande er let Adgang til Basering i Land — eller for Sølufftartøjernes Vedkommende paa beskyttede Fjorde eller eventuelt paa Indsøer.

(Fortsættes).



Et »Brandenburg«-Sølufftartøj sættes om Bord i Kystpanserskibet PEDER SKRAM 1922. Luftfartøjet placeredes tæt agten for Skorstenen

Flaadelister omkring Krigsaarene 1644-45.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

(Fortsat).

Rulle paa Borgerskibe, som nu findes i København og kan bruges til Orlog. 13. Februar 1645.

1. En ny Fregat, kan føre 18 Stykker, kommer Niels Sørensen og Hans Pedersen af Aarhus til, har ingen Stykker eller Ammunition til Orlog.
2. St. Michell, en Pinas, tilhører samme Redere, kan føre 20 Stykker, har 6 Stykker og 4 Stenstykker, fattes Folk, er et godt Skib, sejler vel.
3. Sct. Peder, Redere er i Nyborg, har 16 Stykker, kan føre 18 Stykker, har Sejl og Tov, men fattes Folk, drægtig 160 Læster.
4. Rytteren fra Aarhus, kommer Herman Lauritzen til, har Skibsredskab, kan føre 26 Stykker, har ingen Ammunition til Orlog, er et godt Skib, men behøver at repareres, 6 Tømmermænd i 14 Dage, Skibet er ganske nyt og bekvemt.
5. Gullands Lam, tilkommer Jens Olsen paa Gulland, kan føre 18 Stykker, er et højt Skib med et Fordæk, har 6 Stykker, er bygt af Fyrretræ.
6. Emanuel, hører Henrik Møller til, kan føre 20 Stykker, har ingen, ej heller Folk.
7. Josva, hører Jørgen Ravn til, har 16 Stykker, gøres højlig fornøden 4 Stykker endnu, er et godt fast Skib af Defension.

8. Emanuel af København, hører det Islandske Compagni til, kan føre 26 Stykker, har 20, er et godt fast Skib vel forset med Stykker og Ammunition.
9. Sallemander, tilhører Københavns Borgere, kan føre 12 Stykker, har 4, 2 »podtzhoffder« og 2 Stenstykker.
10. Røde Ulv, tilhører Rasmus Jensen, kan føre 48 Stykker, bliver om 4 Uger klar, har ingen Stykker eller Folk, derimod Skibsredskab.
11. Raphael, tilhører Johan Bram, har 16 Stykker, kan føre 20, har Ammunition og Sejl, men ingen Folk.
12. Sorte Rytter, tilhører Frederik Albertsen af Halmstad, kan føre 30 Stykker, har ingen Stykker og Ammunition.
13. St. Jacob, hører Borgmester i Malmø til, kan føre 16 Stykker, har 8.
14. Forgylde Fisk, tilhører det Islandske Compagni, har 18 Stykker og 4 smaa, kan føre 26, haver vel fornøden 2 Stykker i Arkeliet, har ingen Folk, et godt Skib, sejler vel.
15. Sanct Jacob Major fra Flensborg, kan føre 24 Stykker, har 20, et godt Skib af Defension.
16. Rodtganz, kommer Rentemesteren til, kan føre 18 Stykker, har 8, har leveret 10 Stykker til Tøjhuset.
17. Argus, tilkommer Henrik Møller, har 12 Stykker, kan føre 20.
18. Bjørnen fra Flensborg, kan føre 24 Stykker.

Af disse Skibe nævnes følgende senere ved Flaaden:
 St. Michell, St. Peder af Nyborg, Gullands Lam, Emanuel, Sorte Rytter af Halmstad, Malmø Skib (St. Jacob), Forgylde Fisk og Rodtganz.

Endvidere Branderen Haabet (Islandske Co.), Charitas (Hvalfanger fra Hamborg), samt Generaltoldforvalter Henrik Møllers 2 Skibe Tre Løver og Jordan.

Hovedflaaden udrustedes i April-Maj for at foretage en Aktion mod Gøteborg og stod $15/5$ under Kommando af Ove Gedde Sundet ud, 25 Skibe stærk.

I Tidsskrift for Søvæsen 1913 S. 624 har Oberst Axel Liljefalk paa Grundlag af Proviantregnskaberne udarbejdet en Liste over 24 af disse Skibe, men denne Liste er ikke helt rigtig, idet flere af de nævnte Skibe var sendt til Østersøen for at dække den sydlige Opgang til Sundet.

En officiel Liste, der bærer Rigsraadets Paategning af 11. Maj 1645, findes i Tyske Kancelli, Udenrigske Afd. Sverige C. 187 (Rigsarkivet).

Fortegnelse paa de Skibe, som er forordnet at gaa i Nordsøen:

- | | |
|---|--|
| 1. Sophia | 2. Fenix |
| 3. Svanen | 4. Pelikanen |
| 5. Rytteren | 6. Hvide Bjørn |
| 7. Norske Løve | 8. Tre Kroner |
| 9. S. Peder af Nyborg | 10. Graa Ulv |
| 11. Lykkepotten | 12. Gack med |
| 13. Sorte Bjørn | 14. Hollands Fregat |
| 15. Rosen Galejen | |
| 16. Rasmus Helle Kanne's det lille Skib | |
| 17. et Islandsk | } disse tvende udruster Kgl. Maj.
med Takkel, Munition og Vic-
tualie. |
| 18. et Islandsk | |

(formentlig Emanuel og Forgylde Fisk)

Norske Skibe

19. S. Anna
20. S. Catarina
21. Hannibal Sehesteds Fregat
22. et engelsk Skib, som er fragtet.

Hertil kommer yderligere Trefoldighed og vist nok den norske Galiot, der begge nævnes ved Flaaden 3 Dage efter Afsejlingen.

Efter Krigen talte Flaaden $\frac{25}{5}$ 1647:

- 5 Hovedskibe paa 40 Stykker og derover
- 3 andre gode Orlogsskibe paa 30—40 Stykker
- 8 middelmaadige Orlogsskibe paa 20—30 Stykker
- 8 andre smaa Skibe som fører, 12, 14, 16 og 18 Stykker

24

Fra Frederik III's første Regeringsaar foreligger en Flaadeliste, som overgaar alle tidligere Lister med Hensyn til udførlige Oplysninger om Skibenes Hoveddimensioner, Armering og Kanonernes Fordeling, og da den stammer fra den svenske Resident Magnus Durel's bekendte Relation om Danmark, skrevet omkring 1653, har man undret sig over, hvorledes det har været muligt for den svenske Diplomat at skaffe sig saa grundig Underretning om den danske Flaade i en Periode, hvor han selv skriver, at alt omgives med den største Hemmelighedsfuldhed i Danmark.

Den svenske Relation bevares i Rigsarkivet i Stockholm, medens en Afskrift findes i det Kgl. Bibliotek i København (Ny kongelig Samling, 4^o, Nr. 1031), og Relationen findes desuden trykt i Samlinger til den Danske Historie, Bd. II, 3 (1784), hvor Flaadelisterne gives i Uddrag; den fuldstændige Flaadeliste er trykt hos Chr. Bruun: Curt Sivertsen Adelaer, Side 422—429.

Mærkeligt nok har man ikke været opmærksom paa, at der i Ny kongelig Samling, Fol. 1504, I (det Kgl. Bibliotek) findes en tilsvarende Flaadeliste paa Dansk. Denne Flaadeliste, der indeholder vigtige supplerende Oplysninger, maa være afskrevet efter et of-

ficielt dansk Aktstykke, den er ikke dateret, men da der tillige findes en Opgørelse over Skibenes Værdi og en Beregning over Slittage under et 7 Maaneders Togt samt Mandskabets Besolding m. m., er den utvivlsomt udarbejdet i Anledning af den med Generalstaterne afsluttede Alliancetraktat af 8. Februar 1653 (¹⁸/₂ ny Stil), hvor Danmark forpligtede sig til, saalænge den engelsk-hollandske Krig varede, mod Subsidier til Afholdelse af Udrustningsudgifterne at holde en Flaade paa 20 Orlogsskibe i Søen fra 1. April til 1. November ny St.

Durel maa have anvendt samme Kilde, eller have skaffet sig en Afskrift, da Skibslisterne, bortset fra nogle Skrivefejl, er ganske enslydende, og det har ikke været ham muligt at skaffe tilsvarende Data for de 20 ældre og mindre Skibe, som han tillige opgiver Navnene paa.

Da Originalen ikke synes at være bevaret, gengives den danske Afskrift i sin Helhed, dog i moderniseret Sprog med Undtagelse af Kanonernes Fordeling, da Udtydningen her kan være nogen Tvivl underkastet, og i Parentes anføres de svenske Opgivelser, hvor de afviger fra de danske.

»Extragt«

	vurderet for			vurderet for
Frederik	70,000	Rigsdlr.	Sophia Amalia	70,000 Rigsdlr.
Prins Christian	64,000	»	Trefoldighed	53,000 »
Hannibal	53,000	»	Victoria	53,000 »
Tre Kroner	45,000	»	Justitia	45,000 »
Norske Løve	45,000	»	Spes	45,000 »
Sorte Rytter	45,000	»	Graa Ulv	38,000 »
Pelikanen	38,000	»	Phønix	35,000 »
Delmenhorst	24,000	»	Hvide Bjørn	20,000 »
Sorte Bjørn	20,000	»	Forgyldte Bjørn	20,000 »
Snarensvend	20,000	»	Lykkepotten	20,000 »

Tilsammen 823,000 Rigsd.

Den tredie Del deraf, som er udi — 6 Maaneder, for Skibenes Slidelse. bedrager — 274,333 Rigsdlr. 2 Mark.

Den 6 Part deraf, som er for en Maaned bedrager 45,722 Rigsd. 21 $\frac{1}{3}$ Sk.

Til forskrevne Skibe, behøves efterskrevne Rustning af:

$\frac{3}{4}$ Kartover	16	
$\frac{1}{2}$ »	290	
16-pundige	30	
12 »	178	
10 »	86	864 Stykker
8 »	34	
6 »	138	
4 »	92	

Vægtig — 2299,000 Pund : à 100 Pund : er 25 Rigsdlr. ere Penge 574,750 Rigsdlr.

Af hver 100 Rixdlr. gives deraf 1 Rigsdlr. om Maaneden, bedrager Penge 5,747 $\frac{1}{2}$ Rigsd.

Til forskrevne Skibe behøves efterskrevne Personer,

1 Admiral til Besoldning foruden sit

Traktement om Maaneden 200 Rigsdlr.

1 Viceadmiral om Maaneden 100 »

20 Skibs Kaptajner à om Maaneden

til Besolding og Kostpenge, 50 Rdr. . . 1000 »

12 Land Kaptajner à om Maaneden

til Besolding og Kostpenge, 50 Rdr. er 600 »

24 Løjtnanter à om Maaneden

til Besolding og Kostpenge, 40 Rdr. er 960 »

12 Land Løjtnanter à om Maaneden

til Besolding og Kostpenge, 40 Rdr. er 480 »

20 Korporaler à om Maaneden

til Besolding 200 »

»Efterschreffne Kongl: May:^{tis} Orloghs Skibbe, be-
findisz udi sin Lengde, brede, dybhed, med desz vnder
och offuer haffuendisz Portter, som følger«:

Frederik

Lang over Stevnene	(74)	79	Alen
dyb udi Rummet fra Foringen og op til Overløbsplankerne (Dæksbjælkerne)		$7\frac{3}{4}$	»
bred		20	»
høj under begge de underste Overløb (Dæk) mellem Overløbsplankerne		$3\frac{1}{2}$	»
har paa det underste Lag		32	Porte
paa de mellemste Lag		30	»
udi for Kastill		12	»
udi agter fordech (achter Castelet)		12	»
udi Gelleiren (Galleriet)		4	»
udi den offuerste agter fordech (achter Førdeel)		4	»
			<hr/>
		94	Porte

fører udi det underste Lag			
$\frac{3}{4}$ Kartover	8		
$\frac{1}{2}$ »	20		
Bovslanger *)	2	Styrke	
det mellemste		Off. og Baadsmænd	250
12 Pund	28	Bøsseskytter	84
udi agter och forbach		Soldater	100
6 Pund	20		<hr/>
Hytterne 4 Pund	8	(i Galleriet och hyttarna)	434
	86	Stykker	

*) disse 2 Kanoner mangler i Manuscriptet, men findes i den svenske Afskrift.

Sophia Amalia

Lang over Stevnene		82 $\frac{1}{2}$ Alen	
dyb i Rummet		10 »	
bred	(20 Alen)	20 Alen	4 Tom.
høj mellem begge Overløb		3 $\frac{1}{2}$ Alen	
har paa det underste Lag		32 Porte	
har paa det mellemste Lag		30 »	
udi for Kastill		12 »	
udi agter bachenn (achter Castelet)		10 »	
imellemb bacherne		12 »	
udi Kaytterne		4 »	
		<hr/>	
		100	Porte
$\frac{1}{2}$ Kartover			
(unnerste laghet)	28		
bouszlang	2	Off. og Baadsmænd	250
mellembste	12 Pund 28	Bøsseskytter	80
udi agter och		Soldater	100
forbach	6 Pund 24		<hr/>
hytterne	4 Pund 4		430
		<hr/>	
	86	Stykker	

Prins Christian

Lang over Stevnene	(74 Alen)	76 Alen	
dyb udi Rummet		7 $\frac{3}{4}$ »	
udi Bredden	18 Alen	4 Tom.	
høj mellem Overløbene		3 $\frac{1}{2}$ Alen	
har det underste Lag		30 Porte	
udi det mellemste Lag		26 »	
udi fordech		10 »	
udi achter fordech (i Achterdäcket)		2 »	
mellenb forbacherne (imellom Backerne)		4 »	
fremme for den mellembste Hyt		6 »	
udi Kaytterne		13 »	
		<hr/>	
		91	Porte

$\frac{1}{2}$ Kartove			
(unnerste laghet)	22		
bauszlang 27 Pund*)	4		
mellemb 10 Pund	16		
Regiment 8 Pund	6		
Notslanger 6 Pund	2	Off. og Baadsmænd	200
baferne 5 Pund	14	Bøsseskytter	60
(i førbackarne 8, i mel-		Soldater	70
lambbackarne 4, i ach-			<hr/>
terbackarne 2)			330
udi Kaytten, Kilstykker			
7 Pd.	4		
Regimentstykker			
$3\frac{1}{2}$ Pund	4		
Skraa 3 Pund, Sten	2		
	<hr/>		
	74 Stykker		

*) den svenske Afskrift har endnu »4 spilla Pottar« og derfor et samlet Kanonantal paa 78 Stykker.

Trefoldighed

Lang over Stevnene		71	Alen
dyb udi Rummet		8	»
bred		18	»
høj mellem Overløbene	($3\frac{1}{2}$ Alen)	$3\frac{3}{4}$	»
har paa det underste Lag		22	Porte
udi forbachen		8	»
udi agter bachenn		8	»
imellemb begge bacher		6	»
udi Kaytterne		4	»
		<hr/>	
		48	Porte
under $\frac{3}{4}$ Kartover	4	Off. og Baadsmænd	200
$\frac{1}{2}$ Kartover	18	Bøsseskytter	40
udi Bacherne 12 Pund	22	Soldater	60
hytter 4 Pund	4		<hr/>
			300
	48 Stykker		

Hannibal

Lang over Stevne		70 $\frac{1}{2}$ Alen	
dyb udi Rummet		8 »	
Bredden		17 $\frac{1}{2}$ »	
høj under (emellam) Overløbet	(3 $\frac{1}{2}$ Alen)	3 $\frac{1}{4}$ »	
har paa det underste Lag		24 Porte	
udi det mellemste Lag		24 »	
udi agter bacherne		10 »	
offuen for paa		2 »	
		<hr/>	
		60 Porte	
under $\frac{1}{2}$ Kartover	18	Off. og Baadsmænd	180
Bovslanger	2	Bøsseskytter	40
mellembste laug 12 Pund	18	Soldater	60
bacherne 4 Pund	6		
			<hr/>
	44	Stykker	280

Victoria

Lang over Stevne		70 $\frac{1}{2}$ Alen	
dyb udi Rummet		7 $\frac{3}{4}$ »	
bred		17 $\frac{1}{2}$ »	
høj mellem Overløbet		3 $\frac{1}{4}$ »	
har paa det underste Lag		22 Porte	
udi forbachenn		8 »	
udi agter bachen		8 »	
imellemb begge bacherne		6 »	
udi Kaytterne		4 »	
		<hr/>	
		48 Porte	
under $\frac{3}{4}$ Kartover	4	Off. og Baadsmænd	180
$\frac{1}{2}$ Kartover	18	Bøsseskytter	40
øverste Lag 12 Pund	16	Soldater	60
Hytterne (4 Pund)	6		
			<hr/>
	44	Stykker	280

Tre Kroner

Lang over Stevnene	60 $\frac{1}{2}$ Alen
dyb udi Rummet	5 »
bred	16 »
høj imellem Overløbene	3 $\frac{1}{4}$ »
har paa det underste Lag	24 Porte
udi forbachernn	6 »
udi agter bachenn	8 »
imellemb bacherne	6 »
offuer udi Kaytterne	6 »

 50 Porte

underste Lag

$\frac{1}{2}$ Kartover	12	Off. og Baadsmænd	160
Gamle Konger		Bøsseskytter	40
(Slanger) 16 Pund	10	Soldater	30
øverste Lag 10 Pund	16		
Hytterne 4 Pund	4		

 230

 42 Stykker
Justitia

Lang over Stevnene	55 Alen
dyb udi Rummet	7 »
bred	15 Alen 2 Tom.
høj imellem Overløbene	3 Alen
har paa det underste Lag	16 Porte
udi det mellemste Lag	14 »
udi store Kaytter (i achterbacken)	4 »
udi de offuerste Kaytter	8 »

 42 Porte

underste Lag

$\frac{1}{2}$ Kartover	16	Off. og Baadsmænd	160
mellemste Lag 12 Pund	14	Bøsseskytter	36
underste Hytte 6 Pund	2	Soldater	30
øverste Hytte 4 Pund	4		

 226

 36 Stykker

Norske Løve

Lang over Stevnene		60 ³ / ₄ Alen	
dyb udi Rummet	(4 ¹ / ₄ Alen)	5 ¹ / ₄ Alen	1 Tom.
bred		15 ³ / ₄ Alen	
høj imellem Overløbene		3 ¹ / ₄ »	
har udi det underste Lag		18 Porte	
udi forbachenn		8 »	
udi agter bachenn		12 »	
imellemb bacherne		6 »	
udi Kaytterne		8 »	
		<hr/>	
		52 Porte	
under 1/2 Kartover	16	Off. og Baadsmænd	160
Bovslanger	2	Bøsseskytter	40
øverste Lag 10 Pund	22	Soldater	30
Kaytterne 4 Pund	4		<hr/>
			230
	44	Stykker	

Spes

Lang over Stevnene		(52 Alen)	62 Alen
dyb udi Rummet			5 ¹ / ₂ »
bred		16 Alen	1 Tom.
høj imellem Overløbene			3 ¹ / ₄ Alen
har udi det underste Lag			20 Porte
udi forbachen			10 »
udi agter bachenn			12 »
udi denn store bache			4 »
udi den offuerste bache (i Kajutarne)			8 »
			<hr/>
			54 Porte
underste Lag			
1/2 Kartover	18	Off. og Baadsmænd	160
forbachen 10 Pund	6	Bøsseskytter	36
agterbachen 10 Pund*)	10	Soldater	30
store Kaytte 4 Pund	2		<hr/>
offuerste Kaytte 4 Pund	4		226
	40	Stykker	

*) de 10 Kanoner i Agterbakken mangler i den svenske Afskrift, og det samlede Antal Kanoner opgives derfor kun til 30 Stykker.

Sorte Rytter

Lang over Stevnene		58 ³ / ₄ Alen
udi Rummet dyb		5 »
bred		14 ¹ / ₂ »
høj imellem begge Overløb		3 ¹ / ₄ »
har udi det underste Lag		22 Porte
udi forbachenn		10 »
udi agterbachen		12 »
udy Kayterne		8 »

 52 Porte

under G:Konnger

(16 Pund)	20	Off. og Baadsmænd	140
bacherne 8 Pund		Bøsseskytter	30
(Øfuerbackan)	12	Soldater	25
Kaytterne 4 Pund	6		
Schraastykker	2		

 195

 40 Stykker
Graa Ulv

Lang over Stevnene		58 ³ / ₄ Alen
dyb udi Rummet	(6 Alen)	5 ¹ / ₂ »
bred	(14 ³ / ₄ Alen)	15 »
høj imellem Overløbene		3 »
har paa det underste Lag		20 Porte
udi for Kastill (i Førbackan)		8 »
udi agter Kastill (i achterbackan)		6 »
imellemb bacherne		2 »

 36 Porte

underste Lag ¹ / ₂ Kartover	20	Off. og Baadsmænd	110	
udi bacherne	} 6 Pund	Bøsseskytter	20	
fremmen		10	Soldater	20
bacherne				

 150

 30 Stykker

Pelikanen

Lang over Stevnene		59	Alen
dyb udi Rummet		6	»
Bredden	($14\frac{3}{4}$ Alen)	$14\frac{3}{4}$ Alen	2 Tom.
høj imellem Overløbene		$3\frac{1}{4}$	Alen
har paa det øverste Lag		20	Porte
udi forbachenn		10	»
udi achter bachenn		4	»
fremmen for Agterbachenn		2	»
udi stor Kayttenn		6	»
udi offuerste Kayttenn*)		8	»
		<hr/>	
		50	Porte
under $\frac{1}{2}$ Kartover	18	Off. og Baadsmænd	110
bacherne	} 6 Pund (18)	Bøsseskytter	20
fremme		Soldater	20
hytterne 4 Pund	8		<hr/>
			150

(44) 34 Stykker

*) I den svenske Afskrift mangler de 8 Porte i overste Kahyt, og i det samlede Antal Porte er Tallet 50 overstreget og rettet til 42, til Gengæld har den svenske Afskrift 18 Stykker 6-pundige Kanoner. Det maa anses for sandsynligt, at Skibet havde 50 Porte og 44 Kanoner.

Phønix

Lang over Stevnene	($57\frac{1}{4}$ Alen)	$57\frac{1}{2}$	Alen
dyb udi Rummet	($5\frac{3}{4}$ Alen)	$5\frac{3}{4}$	Alen 3 Tom.
bred	($14\frac{3}{4}$ Alen)	$14\frac{3}{4}$	Alen 3 Tom.
høj imellem Overløbene		$3\frac{1}{4}$	Alen
har paa det underste Lag		20	Porte
udi achterbachenn		4	»
fremmen storbachenn		2	»
udi store Kaytte		4	»
udi offuerste Kaytte		4	»
		<hr/>	
		34	Porte

under $\frac{1}{2}$ Kartover	18	Off. og Baadsmænd	110
bacherne	} 6 Pund (8)	Bøsseskytter	20
fremmen		6 Soldater	29
bacherne			
hytterne 4 Pund	6		150
(32) 30 Stykker			

Delmenhorst

Lang over Stevnene	($72\frac{1}{2}$ Alen)	$62\frac{1}{2}$ Alen
dyb udi Rummet	$5\frac{3}{4}$ Alen	3 Tom.
bred		14 Alen
høj imellem Overløbene		3 »
har udi det underste Lag		24 Porte
udi forbachenn		6 »
udi achterbachenn		6 »
fremen for agter bachenn		4 »
offuerste Kaytte		4 »
44 Porte		

underste Lag			
12 Pund ($\frac{1}{2}$ Cart.)	20	Off. og Baadsmænd	54
forbachenn	} 8 Pund 12	Bøsseskytter	(14) 20
agterbachenn		12 Soldater	8
fremmen bachenn			(76) 82
Hytterne 4 Pund	2		
34 Stykker			

Hvide Bjørn

Lang over Stevnene		$57\frac{1}{2}$ Alen
dyb udi Rummet	6 Alen	9 Tom.
bred		$13\frac{1}{2}$ Alen
høj imellem Overløbet		$2\frac{3}{4}$ »

har udi det underste			18 Porte	
udi fordechert (fråmbackan)			8 »	
udi agter bachenn			6 »	
fremen for agter bachenn			4 »	
udi store Kaytte			2 »	
udi offuerste Kaytte			4 »	
			<hr/>	
			42 Porte	
under 12 Pund	16			
bacherne	} 6 Pund	Off. og Baadsmænd	60	
fremen		14	Bøsseskytter	(22) 12
bachenn			Soldater	10
hyterne 4 Pund	4		<hr/>	
			(92) 82	
		34 Stykker		

Sorte Bjørn

Lang over Stevnene			59 Alen	
dyb i Rummet		5 ¹ / ₂ Alen	3 Tom.	
bred			15 Alen	
høj mellem Overløbene			3 »	
har udi det underste Lag			18 Porte	
udi for Kastill			6 »	
udi achter Kastill			4 »	
fremme for achterbachenn			4 »	
udi stor Kaytte			4 »	
			<hr/>	
			36 Porte	
under 12 Pund	16			
for Kastill	} 6 Pund*)	Off. og Baadsmænd	60	
achter Kastill		12	Bøsseskytter	20
fremen			Soldater	12
achterbachenn				<hr/>
Hytterne 4 Pund	2		92	
		30 Stykker		

*) den svenske Afskrift har 20 Stykker 6-pundige Kanoner og et samlet Antal Kanoner paa 38, men dette maa være forkert, da Skibet efter begge Lister kun har 36 Kanonporte.

Forgyldte Bjørn

Lang over Stevnene			55 Alen	
dyb udi Rummet ($5\frac{3}{4}$ Alen)	$5\frac{3}{4}$ Alen	3 Tom.		
høj imellem Overløbene			3 Alen	
bred			$12\frac{1}{4}$ »	
har udi det underste Lag			24 Porte	
udi forbachen (Stora Kastelet)			2 »	
udi agter bachen			4 »	
udi offuerste Kaytte			4 »	
fremen for achter bachen			4 »	
			<hr/>	
			38 Porte	
underste Lag	12 Pund	20		
agter	} 6 Pund	8	Off. og Baadsmænd	54
bachenn			Bøsseskytter	20
fremen			Soldater	(20) 10
bachen				(94) 84
Hytterne	4 Pund	2		
		<hr/>		
			30 Stykker	

Snarensvend

Lang over Stevnene			$52\frac{1}{4}$ Alen	
dyb udi Rummet			$4\frac{3}{4}$ »	
bred			$12\frac{1}{2}$ »	
høj imellem Overløbene			3 »	
har udi det underste Lag			16 Porte	
fremen paa for (førbackan)			6 »	
udi agter bachen			6 »	
fremen for achterbagen			2 »	
udi store Kaytte			2 »	
udi offuerste Kayte			4 »	
			<hr/>	
			36 Porte	
underste Lag	10 Pund	16		
bacherne	} 6 Pund	10	Off. og Baadsmænd	52
fremen for			Bøsseskytter	20
bacherne			Soldater	8
Hytterne		4		
		<hr/>		
			30 Stykker	80

Lykkepotten

Lang over Stevnene	50 Alen
dyb udi Rummet	3 ¹ / ₂ »
bred	12 ³ / ₄ »
høj imellem Overløbene	3 ¹ / ₄ »
har udi det underste Lag	18 Porte
udi forbachenn	6 »
udi achter bachenn	2 »
fremmen for Agterbagenn	2 »
udi Store Kaytte	4 »
udi offuerste Kaytte	4 »

 36 Porte

underste Lag ¹ / ₂ Kartover	18			
forbachenn	} 6 Pund	8	Off. og Baadsmænd	54
agter bachenn			Bøsseskytter	20
fremen for bachenn			Soldater	10
hytterne 4 Pund		6		84
<hr/>				
30 Stykker*)				

*) skal formentlig være 32 Stykker, saaledes som anført i den svenske Afskrift.

Og eragtes forskrevne Skibe ere stærke forbunden oven og under til grove Rustninger at føre, hvortil behøves af

³ / ₄ Kartover	16	10-pundige	86
¹ / ₂ Kartover	290	8 »	34
Gamle Konger	30	6 »	138
12-pundige	178	4 »	92

tilsammen 864 Kanoner, foruden Jernskraa Stykker og Falkonetter.

Styrke med Folk af:

Officerer og Baadsmænd	2704
Bøsseskøtter	698
Soldater	712
Soldater	300

tilsammen	4414/4114
-----------	-----------

20 Skippere	} à om Maaneden til Besolding	
24 Skrivere		
24 Kokke		16 Rdr. er: 1392 Rigsdr.
28 Trompetere		
40 Styrmand	} à om Maaneden til Besolding	
36 Arkelimestre		16 Rdr. er: 1216 Rigsdr.
20 Præster	} à om Maaneden til Besolding	
20 Bartskeerere		13 Rdr. er: 520 Rigsdr.
2704 Under-Officerer og Baadsmænd	} 4114 Personer	
698 Bøsseskytter		
712 Soldater		

à Person om Maaneden til Besolding 10 fl.

(Floriner = hollandske Gylden), bedrager

Penge 17141 $\frac{1}{2}$ Rdr. 16 Sk.

spises fra Korporalerne af, og alt saa under,

med Skipper, Styrmand tilsammens 4366

Personer à om Maaneden til Kostpenge 11 fl.

4 Styver bedrager Penge 20374 $\frac{1}{2}$ Rdr. 16 Sk.

Summarum beløber forskrevne Penge, som er sjette Parten af tredie Delen af Skibenes Taxering for deres Redskabs Opslidelse, saa og dess Hundrede Del af Rustningens Vurdering for dets Forbrugelse.

Sammelunde forskrevne Personers Besolding og Kostpenge, som er beregnet udi en Maaned, bedrager: 95654 Rigsdr. 5 $\frac{1}{3}$ Sk.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage samt Tidstavle.

Januar Maaned.

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

8. Jan. 794: Vikingetogterne paabegyndes ved Indtagelsen af Lindisfarna Kloster beliggende paa en Ø ved Northumberland i England.
11. Jan. 1709: Peter Wessel antages som Søkadet.
14. Jan. 1814: Freden i Kiel sluttet mellem Danmark 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. (Oprindeligt foreslaaet i 1725). Kommandørkaptajn H. R. Schumacher første Chef for Ekvipagen der.
29. Jan. 1801: Holmens Hæderstegn indstiftes ved kgl. aabent Brev paa Kong Christian VII's Fødselsdag.
30. Jan. 1739: Søartilleriet oprettes af Kong Christian VI, idet det fra 1534 for Flaaden og Hæren fælles Artilleri da adskilles. Oberstløjtnant M. Thye ansættes som første Søjtmester.

F. Kj.