

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1944

115. AARGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTOR: KOMMANDØR IPSEN



KJØBENHAVN
HOVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP
FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1944



35.5

Ti 27.

1944

53940

INDHOLDSFORTEGNELSE
ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE

<i>Bogannmeldelser.</i>	Pag.
Aalkjær & Rud: Overlæge Svendsens Nødhjælp	360
Bistrup, H.: Søe-Lieutenant-Selskabets Arkiv indtil det 157. Forsamlingsaars Slutning	175
Bøgholm, K.: Union & Forbund, Nordiske Dokumenter 1397—1570.	360
Kronborg Søfartsmuseums Aarbog 1944.	360
Lysgaard, Leo: Lufthav, Vejr, Klima	35
Nielsen, Overgaard, P.: Krigsforlis	41
Søfartens Bibliotek: Haandskrevne Navigationsbøger.	457
— Søkortets Stednavne.	414
Sølver: Obelisk Skibe	86
Tving, A.: Træk af Grønlandsfartens Historie	310
— Replik til foranstaaende Bogannmeldelse	322
<i>Folkeret.</i>	
Havenes Frihed. Af cand. jur. K. Strandgaard	285
<i>Historie, dansk.</i>	
Kendt Mand, Lods og Tolk. Af Løjtnant Bendix Thostrup.	151
Slaget paa Rheden. Af Kommandør M. Bojesen	49
En Undersøgelse vedr. Mindepladen over Premierløjtnant Bern- hard Kaas. Af Fuldm. Søløjtnant (R.) Honnens de Lichten- berg.	1
Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Af Kommandørkaptajn F. Kjølens 47—94—142—178—232—281—324—361—419 422—459—491	
<i>Hæderstegn og Medailler.</i>	
Hæders-Medaillen for Slaget paa Rheden. Af Løjtnant Bendix Thostrup	429

Idræt.

Har Idræt nogen sundhedsmæssig Betydning. Af Overlæge H. Rud	480
---	-----

Kasernebyggeri.

Nogle Betragtninger vedr. Kasernebyggeri efter Krigen. Af Ar- kitekt, M. A. A. Holger Sørensen	189
---	-----

Marineforeningen.

Lidt om Marineforeningen. Af Kommandør P. Ipsen	135
---	-----

Marinens Bibliotek. Ved Kommandørkaptajn H. Bistrup.

Anskaffelser:

August—December 1943	182
Januar—Marts 1944	328
April—Maj 1944	424

Maskinvæsen.

Gasgeneratorskibet »Navitas«. Af Civilingeniør R. Jul. Gjetting	145
Compound-Dieselmotoren. Af Civilingeniør R. Jul. Gjetting ...	469
Udviklingen af Forbrændingsturbinen. Af Civilingeniør R. Jul. Gjetting	97
Varmlufturbine med lukket Kredsløb. Af Civilingeniør R. Jul. Gjetting	305

Nekrologer.

Kommandør Jacob Christian Demant Bloch	173
Kommandør Alfred Garde	138
Kaptajn Carl Georg Harald v. Hedemann	139
Kaptajn Vilhelm Marius Christian Andersen Nellemose	489
Lodsdirektør, Kaptajn Christian Lauritz Nielsen	172

Politik.

dansk—udenrigsk:

Den politiske Baggrund for vor Søkrigshistorie. Af Professor K. Fabricius	333, 365
--	----------

mellemløselig:

Havenes Frihed. Af cand. jur. K. Strandgaard	285
--	-----

Skibbygning.

Gasgeneratorskibet »Navitas«. Af Civilingeniør R. Jul. Gjetting	145
Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar. Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen	74—114—198—397

Søkrigsspil.

Erfaringer om Søkrigsspil. Af Kommandør P. Ipsen	461
--	-----

Uddannelse.

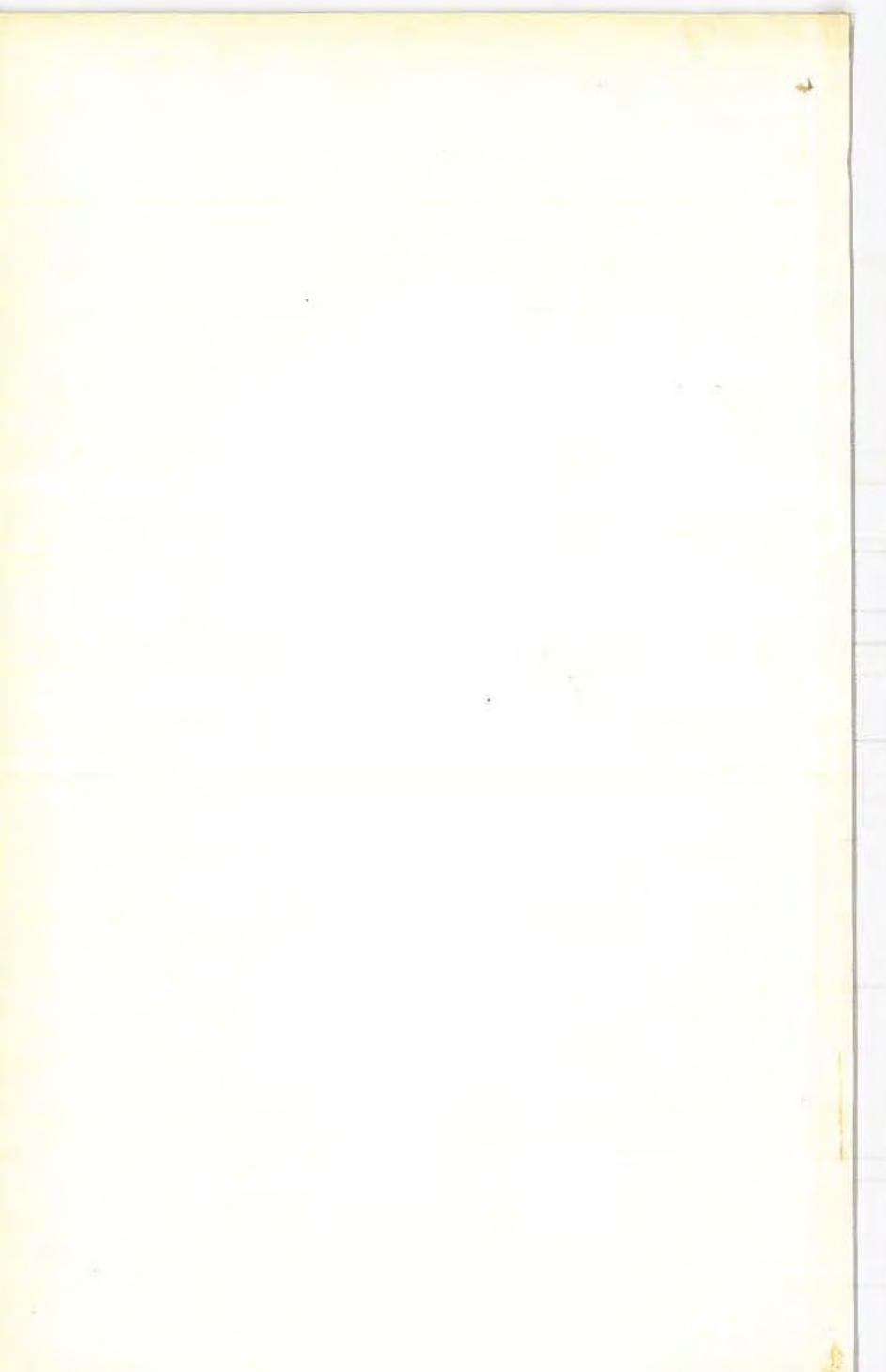
Sømandsuddannelsen. Af Kommandør P. Ipsen.....	299
Vore yngre Søofficerers Uddannelse. Af Kommandør P. Ipsen	20
Søofficers-Uddannelsen nu og i Fremtiden. Af Orlogskaptajn A. Legind	237

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN

	Pag.
<i>Bistrup, H.</i> , Boganmeldelse, Tving, R: Træk af Grønlands- fartens Historie.....	310
— Marinens Biblioteks Anskaffelser:	
August—December 1943.....	182
Januar—Marts 1944.....	328
April—Maj 1944.....	424
<i>Bojesen, M.</i> , Slaget paa Rheden.....	49
<i>Fabricius, K.</i> , Den politiske Baggrund for vor Søkrigshistorie	333—365
<i>Gjetting, R. Jul.</i> , Gasgeneratorskibet »Navitas«.....	145
— Kompound—Dieselmotoren.....	469
— Udviklingen af Forbrændingsturbinen.....	97
— Varmluftsturbiner med lukket Kredsløb.....	305
<i>Ipsen, P.</i> , Erfaringer om Søkrigsspil.....	461
— Lidt om Marineforeningen.....	135
— Sømandsuddannelsen.....	299
— Vore yngre Søofficerers Uddannelse.....	20
— Boganmeldelser:	
Aalkjær og Rud: Overlæge Svendsens Nødhjælp.....	360
Bøgholm, K.: Union og Forbund, Nordiske Dokumenter 1397—1570.....	360
Nielsen, O.: »Krigsforlis«.....	41
Kronborg Søfartsmuseums Aarborg 1944.....	360
Sølver: Obelisk Skiibe.....	86
Søfartens Bibliotek, Haandskrevne Navigationsbøger.....	457
— Nekrologer:	
Kommandør Jacob Christian Demant Bloch.....	173
Kommandør Alfred Garde.....	138
Kaptajn Carl Georg Harald v. Hedemann.....	139
Kaptajn Vilhelm Marius Christian Andersen Nellemose..	489
Lodsdirektør, Kaptajn Christian Lauritz Nielsen.....	172

	Pag.
<i>Kjølser, F.</i> , Vort Søværns Hæders- og Mindedage . . .	47—94—142 178—232—281—324—361—419—422—459—491
<i>Legind, A.</i> , Søofficers-Uddannelsen nu og i Fremtiden	237
<i>Lichtenberg, H. de</i> , En Undersøgelse vedr. Mindepladen over Premierløjtnant Bernhard Kaas	1
<i>Louis-Jensen, H.</i> , Boganmeldelse, Søe-Lieutenant-Selskabets Ar- kiv indtil det 157. Forsamlingsaars Slutning	175
<i>Rud, H.</i> , Har Idræt nogen sundhedsmæssig Betydning	480
<i>Seehusen, K.</i> , Boganmeldelse, Lufthav, Vejr, Klima	35
<i>Steen, R. Steen</i> , Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar	74—114—198—397
— Boganmeldelser: Søfartens Bibliotek: Søkortets Stednavne	414
<i>Strandgaard, K.</i> , Havenes Frihed	285
<i>Sørensen, Holger</i> , Nogle Betragtninger vedr. Kassernebyggeri efter Krigen	189
<i>Thostrup, B.</i> , Hæderstegns-Medailen for Slaget paa Rheden . .	429
— Kendt Mand, Lods og Tolk	151
— Tving, A., Replik til Boganmeldelse	322



En Undersøgelse vedrørende Mindepladen over Premierlieutenant Bernhard Kaas.

Ved Fuldmægtig, Søløjtnant (R) Honnens de Lichtenberg.

Blandt de mange forskelligartede Sager, der kom for Dagens Lys ved Søofficersforeningens Flytning til de nye Lokaler i Søkvæsthuset i Efteraaret 1942 — efter at den i ca. 58 Aar havde haft til Huse i Odd-Fellow-Palæets Nordfløj i Bredgade — var ogsaa en ejendommelig gammel Sølvplade, som antagelig i en Aarrække har ligget upaaagtet og glemt i en Skuffe.

Det er en hvælvet Plade af Form som en lige-benet Trekant, Benenes Længde er 268 mm med en Grundlinie paa 234 mm. Selve Pladen er 0,6 mm tyk, og dens Forside hvælver sig ca. 15 mm op fra ovennævnte Begrænsningstrekants Plan, den er af 12-lødigt Sølv (750/1000) og bærer Sølvstemplet: NK. Paa Sølvpladens Forside er med en smuk, slynget Kursivskrift indgraveret omstaaende Tekst:

Haab

du

Smigrende Tröst

For ventede Glæder,

hvor ofte forsvinder du

ikke i det

Du Lover os de beste Udsigter

til Nydelse?

Nys glædedes en òm Moder

og kjerlige Sødskende

Med Vidende om en elsket Slægtings

Hjemkomst,

Allerede saae de det heldige Øyeblik nærme sig

Da med det samme Videden kom, om

Bernhard Kaases

Død

Paa S^t Thomas den 30^{te} August 1795

Just da han efterat have kommanderet den Kongelige

Orlogs Snov Frøe i Vestindien nesten to Aar

ville rejse hjem

Den!

Glem aldrig at nyde det Nærværende saaledes, at du kan

Dære bered paa at see det Vilkommende i Møde med

Uforsagt Mod

Saa tænkte, saa handlede han

Hvis Minde dette er helliget

Om den her nævnte *Bernhard Kaas* haves kun sparsomme Oplysninger.

Han fødtes den 30. August 1764 i København som Søn af Holmens Chef, Kontreadmiral *Wolfgang Kaas* (G. 444) — af den gamle danske Adelslægt Kaas (Mur-Kaaserne) — og dennes 2. Hustru, *Frederikke Amalie*, født *Hagen*.

I 1767 blev han indskrevet som volontær Kadet, og i 1777 blev han Kadet og var som saadan i Aarene 1781—82 med Fregatten »Møen« i Vestindien. Den $\frac{18}{9}$ 1782 blev han udnævnt til Secondlieutenant (Nr. 596—774) og i Sommeren 1784 deltog han med Kongebaaden »Ræven«*) i Evolutionsøvelserne i Sundet med Kongebaadseskadren. I de paafølgende Aar gjorde *Kaas* Tjeneste i forskellige Skibe, bl. a. ogsaa som Flaglieutenant i Eskadren 1788, og den $\frac{6}{3}$ 1789 blev han udnævnt til Premierlieutenant. I 1791 var han Indrulleringsofficer i Frederikshald og erholdt derefter Tilladelse til »at gøre en Rejse i 6 à 7 Maaneder gennem Norge, Sverige og Rusland for at bese de fornemste Søhavne, Værfter og andet nyttigt Søetaten vedkommende«.

Først paa Aaret 1793 er han sammen med Capitain Lieutenant *O. F. Stub* (G. 699) — hver som Chef for en Kongebaad — paa Opmaaling i Kattegat, hvorefter han modtager Udnævnelse til Chef for Orlogssnauen »Ærøe«**), som sidst i September samme Aar afsejler til de dansk-vestindiske Farvande.

*) De paa den Tid meget anvendte Kongebaade var een-mastede, mindre Fartøjer med et stort Dækshus — ». . . Evolutionerne med disse lukkede, søgaaende Fartøjer, der var langt bedre end de tidligere benyttede aabne Barkasser . . .« (S. L. S. 1784—1934 Pag. 4) (Chapmans *Architectura Navalis Mercatoria* 1768).

Kongebaaden »Ræven« paa ca. 57 Tons var bygget paa Nyholm 1762.

**) En *Snau* var et mindre Fartøj, der meget lignede en Brigant

Snauen »Ærøe« vides at være bygget paa Nyholm af Skibbygmester *Halkier* efter Fabrikmester *Henrik Gerners* Tegning, dog uden Bygge-Nr., og sat i Vandet den $14/12$ 1785. Den førte 12 Stk. 4-Ødige Kanoner, og Besætningen var paa 64 Mand. Længde: 88,3 Fod, Bredde: 21,1 Fod og Dybtgaaende: 9,9 Fod, Deplacement: ca. 239 Tons.

I 1788 var den paa sit første Togt i Norge med Penge (110.000 Rdl.) under Kommando af førnævnte Premierlieutenant *O. F. Stub*, og i 1792 var den Vagtskib i Store Bælt med Capitain Lieutenant *Riegels* som Chef.

Forinden Afrejsen til Vestindien i 1793 blev »Ærøe« »forsvarligt forhudet med Kopper«.

I 1795 afrejste Premierlieutenant *A. de Thurah* med Fregatten »Freia« for at afløse *Kaas*, han efterfulgtes den $3/8$ 1797 af Premierlieutenant *Fasting*, der forblev som Chef for »Ærøe«, indtil Snauen samme Aar blev solgt derude.

Chefen for Fregatten »Iris«, Capitain *F. A. Braun*, bemyndigedes nemlig — i Henhold til kgl. Resolution af $14/7$ 1797 — til ved sin Ankomst til Vestindien i »Ærøe«s Sted »at indkøbe et gammelt Fartøj, hvorpaa

tine, med fuldrigget Fokkemast — men uden Mærs paa Stormasten, idet den dog førte Sejl under Storraaen. Stormastens Gaffelsejl var uden Bom, og dets Mastelig løb ikke direkte langs Masten, men paa en særlig, tyndere »Snaumast« — umiddelbart agten for Stormasten, hvilket gav Sejlet Navnet *Snausejl*. Snauerne brugtes til Rekognoscerings- og Transportfartøjer, bl. a. ogsaa som Tender for Stationsskibet i Vestindien (Garde: Pag. 302—347). Omkring 1670 benævnedes Snauerne ogsaa »Barcalonga«.

Af de kgl. Resolutioner fremgaar det, at Fregatchefer paa Vestindietogter havde et Tillæg (Doucør) paa 1000 Rdl. — Snauchefer fik 500 Rdl.; da Briggen »Lougen« i 1793 skal til Vestindien, tilstaaes der Chefen, Capitain Lieut. *Hans Michael Kaas* et Tillæg paa 1000 Rdl., »da Briggen »Lougen« er en Mellemting mellem Fregatten og Snauen«.

Grønlandske Handels nu ophuggede Brig »Hvalfisker« var en saakaldt *Snobrig* (Snau = Snov).

Snauens Armatur saavidt det passede kunde overdrages, og derefter paa fordelagtigste Maade at afhænde Snovens Skrog med hvad videre af sammes Takkelage og øvrige Gods, der ikke fordelagtigere kan anvendes«.

Dog først den ²¹/₄ 1799 indberetter Capitain P. C. W. Brown, Chef for Fregatten »Freia«, der atter er paa Togt til Vestindien, at han har indkøbt Skonnerten »Earl St: Vincent« for 12.000 Piastre (ca. 15.000 Rdl.) til Stationsskib; den bemandedes af Mandskab fra »Freia« og tjente som dennes Tender. Skonnerten var 5 Aar gammel, kobberforhudet og førte 12 Kanoner, den fik under dansk Flag Navnet »Den Aarvaagne«, hvorunder den er bekendt fra Søkampene i de vestindiske Farvande i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede, og som Postskonnerten »Vigilant« gik den helt op til vore Dage i Fart mellem de danske Tropeer.

Den gamle Sølvplades Forekomst i Søofficersforeningen, i hvis Lokaler det ærværdige *Søe-Lieutenant-Selskab*, der netop blev stiftet paa Kaases Tid, nu ogsaa har til Huse, bringer uvilkaarligt Tanken derhen, at *Bernhard Kaas* har haft Betydning indenfor Selskabet, siden et saadant Mindeskraft fra gammel Tid har fundet sin endelige Plads her.

I første Øjeblik tænker man sig ham blandt Selskabets Stiftere, som før nævnt var han i Stiftelses-aaret 1784 om Sommeren udkommanderet med Evolutioneseskadren i Sundet, han var Aargangskammerat med een af de Officerer, der nævnes blandt Selskabets Stiftere C. Wleugel (Nr. 601—779)*, og han er

*) »Det (Selskabet) optog kun Officerer af Søe-Lieutenant-Klassen som ordentlige Medlemmer, og i de første Aar kun meget faa og vistnok kun de, der var udpeget af Stifterne«. S. L. S. 1784—1934.

i Jubilæumsskriftet: »Søe-Lieutenant-Selskabet 1784—1934« opført som indtraadt i Selskabet i Stiftelsesaaret 1784, i »Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabets Arkiv« (1884) er Optagelsestidspunktet dog anført som 1784—87.

Ved en nærmere Undersøgelse af *Søe-Lieutenant-Selskabets* ældste Indtægtsprotokol (1787—1823) fremgaar det imidlertid, at *Bernhard Kaas* er opført som skyldig 5 Rdl. i Indskud i November Maaned 1787, hvilket Beløb i Maanederne December 1787 og Januar-April 1788 er afdraget med 1 Rdl. pr. Maaned. Af samme Protokol fremgaar det, at Skik og Brug var, at de nyindtraadte Medlemmer paa denne Maade afdrog deres Indskud i de første Maaneder efter Optagelsen i Selskabet, endda det i Følge Lovene kunde ordnes ved et maanedligt Afdrag paa kun 2 Mark.

Man kan derfor med Rette regne med, at *Bernhard Kaas* først er indtraadt i det unge »Sælskab« i November 1787.

Af *Søe-Lieutenant-Selskabets* Arkiv fremgaar det endvidere, at *Kaas* i sin korte Tid som Medlem af Selskabet ikke har frembragt nogen Afhandling — snarere tyder nogle ham i Følge førnævnte Indtægtsprotokol idømte Bøder, der ligeledes kunde afvikles paa lempelige Vilkaar, at Selskabets Virksomhed ikke har fanget hans Interesse. Allerede 2 Aar efter Optagelsen figurerer som det eneste skriftlige om *Kaas* i Selskabets »Brev og Copie Protocoll 1785—1807« følgende:

P: M:

Da jeg ikke længer kan bivaane Selskabets Forsamlinger giver jeg mig herved den Ære at melde mig ud af samme.

Kiøbenhavn d: 20de November 1789.

B: Kaas.

Der kan altsaa næppe have været Grund til for *Søe-Lieutenant-Selskabet* som saadant at bekoste et Minde-skrift som det her omtalte over en Søofficer, der — saa vidt det i Dag kan skønnes — ikke har haft nogen særlig Betydning for Selskabets Liv og Virke.

I Følge Bestemmelserne kunde et nyt Medlem, der endnu ikke efter et Aars Forløb havde »forfattet et Stykke«, ikke bivaane Selskabets Forsamlinger; og hengik der to Aar, blev vedkommende udelukket uden Afstemning*).

Af *Kaas'* Brev til Selskabet fremgaar, at han — der altsaa ikke har »forfattet et Stykke«, han er antagelig blevet »advaret« flere Gange — selv har erkendt, at naar han ikke *kan* bivaane Selskabets Forsamlinger, saa kunde han lige saa godt melde sig ud, og ved sin Død i Vestindien efter en næsten to-aarig Udkommando havde han saaledes allerede i flere Aar staaet udenfor Selskabets Kreds.

Den ovennævnte Antagelse bestyrkes af, at der i S. L. S.' »Indtægts- og Udgifts Protocol 1787—1880« ikke findes nogen Udgiftspost vedrørende en saadan Sølvplade, hverken med Honorar til Forfatter eller Sølvsmed.

En nærmere Undersøgelse af *Søofficersforeningens* Arkiv giver imidlertid den Oplysning, at Mindetavlen den 31. Marts 1901 gennem afdøde Kommandør *With-Seidelin* er skænket til *Søofficersforeningen* af Skolebestyrerinde *Philippa Paludan-Müller* og hendes Søster *Julie*, hvis Bedstemoder paa mødrende Side var een af de paa Mindetavlen anførte »kjerlige Sødskende«, nemlig Admiralens næstældste Datter af andet Ægteskab, *Louise Judithe Kaas*.

*) »Søe-Lieutenant Selskabet 1784—1909«, i »T. f. S.« 1909.

I Gavebrevet gives Udtryk for Glæden over, »at Mindet om den gamle Slægtning, om hvem snart ingen i Familien ved Besked, vil kunne blive bevaret blandt hans Standsfæller«.

I samme Brev anføres endvidere, at Sølvpladen laa paa *Kaas'* Kiste, og derefter blev sendt til hans Moder, Admiralinden, dog — denne Slægtsoverlevering er imidlertid ikke rigtig.

Af Skifteretsprotokollen*) fremgaar det, at *Bernhard Kaas* blev begravet paa St. Thomas**) Dagen efter Dødsfaldet ^{31/8} 1795, idet Tropeklimaet — den Gang som nu — krævede en ret omgaaende Begravelse; der har næppe været Tid til at forfatte den enkle og smukke Gravskrift — endsige at faa den graveret.

Pladens Tekst fortæller i sig selv, at Inskriptionen først er forfattet, efter at Budskabet om *Kaas'* Død er kommet hjem til Danmark, hvilket Tidspunkt kendes ganske nøje fra den i Berlingske Tidende Nr. 94 for Mandag den ^{23/11} 1795 indrykkede Dødsannonce:

Min ældste Søn, Bern. Kaas, Premierlieutenant i Søs-Etaten, er den 30te August d. A. død paa St. Thomas, i sit 31te Aar, efter tre Dages Sygdom, hvilket Dødsfald fraværende Slægt og Venner sørgeligst bekiendtgjøres.

F. A. Hagen,

Enke efter Kammerherre og Contra Admiral Wolfgang Kaas.

*) Landsarkivet for Sjælland.

**) I den af Arkitekt *Tyge Hvass* udarbejdede Fortegnelse over gamle danske Gravminder i Dansk-Vestindien findes intet om en Gravsten over B. K., der er kun omtalt tre Gravminder fra den Tid. Alt taler imidlertid for, at *Kaas* er jordet paa St. Thomas Militærkirkegaard.

og endelig fortæller Sølvstemplet — som det helt afgørende — at det er Sølvsmeden *Nicolai Knudsen* i København (Mester her fra 1792—99), der har forfærdiget Pladen; alene af den Grund kan den jo ikke have ligget paa *Kaas' Kiste* under Begravelsen paa St. Thomas.

De »kjerlige Sødskende«, der sammen med Admiralinden, som i 1778 var blevet Enke, afventede *Bernhard Kaas' Hjemkomst*, var een gift og 4 ugifte Søstre samt en yngre Broder, der var Søkadet — den senere Kommandør og Kammerherre *Wolfgang K.*, † $\frac{1}{2}$ 1840.

En anden yngre Broder, *Frederik Vilhelm*, f. 1768, var ligeledes indskrevet som Volontær i Søetaten, han overgik senere til Militæret i Ostindien — i 1795 var han Premierlieut. og Krudtmester — han døde i Tranquebar som Major $\frac{31}{8}$ 1811. Endelig var en Søster, *Vilhelmine Caroline* i 1790 blevet gift med en hollandsk Plantageejer *John de Windt Heyliger*, paa St. Croix, og det maa antages, at saavel *Bernhard* selv som den ovennævnte Broder *Wolfgang*, har været i Forbindelse med denne Søster under Opholdet derude.

Paa den Tid var det nemlig almindeligt, at Skibscheferne tog deres Børn eller Slægtninge om Bord som Kadetter for at skaffe dem det til Officerseksamen nødvendige Bevis for »at de tilfulde forstod sit Sømandskab« og det lykkedes ogsaa *Bernhard Kaas* at faa Broderen *Wolfgang* udkommanderet med »Ærøe« paa Togtets Udrejse, hvorefter han rejste hjem med Briggen »Lougen« i 1794 for at fortsætte med Undervisningen paa Søkadetakademiet.

Fra selve Udrejsen foreligger der en fra Lissabon hjemsendt Rapport om et Møde i Biscaya med et fransk Orlogsskib og en Brig, der skød med skarpt imod ham

og visiterede Snauen i den Tro, at det var et engelsk Skib.

»Ærøe« viste sig imidlertid ikke særlig egnet for det tropiske Klima. Muligvis skyldtes Skrogets Forfald, at man den Gang udførte Kobberforhudningen uden at tage Hensyn til Skibenes Jernforboltning, i hvert Fald maatte Skroget stadig repareres, og fra de andre Skibe derude maatte der flere Gange afgives Tømmermænd til Reparationsarbejde paa Snauen. Skibets daarlige Tilstand influerede ogsaa paa dets Tjeneste, i »Ærøe«s Commando Protocol 1795—97 er saaledes noteret:

»...men da bemeldte Snau ikke er i den Tilstand, at den kan holde Søen besynderlig nu i Orcans Tiden og desaarsag maa ligge stille i Havnen ...«

og de forskellige Indberetninger om Snauens Tilstand medførte derfor sørnævnte kgl. Resolution om Skibets Salg.

I Juli Maaned 1795 ankom Fregatten »Freia« til Vestindien for at overtage Stationstjenesten, ligeledes ankom der forskellige Koffardiskibe fra Danmark med Afløsningsmandskab og Forsyninger til Orlogsskibene derude. Den 20. Juli afsejlede »Ærøe« fra St. Thomas til St. Croix med »Freia«s Chef, Capitain G. A. Kofoed og de til Afløsning paa Snauen bestemte Officerer.

Om selve Chefskiftet findes i »Ærøe«s Skibsjournal for Onsdag den ²²/₇ samme Aar — »til Ankers i Basinen« (Christianssted Havn) — følgende indført:

»I Formiddag modtog Pr.Lieut. Thurah Commandoe af Snouen i Pr.Lieut. Kaases Sted som afgik tilligemed Pr.Lieut. Rothe og Second Lieut. Svensson(*)

*) C. A. Rothe og J. A. Svensson.

Efter at have fratraadt Kommandoen over Snauen »Ærøe« er *Bernhard Kaas* antagelig gaaet i Land paa St. Croix og har der forberedt sig paa Hjemrejsen. »Ærøe«s Næstkommanderende Lieut. Rothe og Lieut. Svensson sejler hjem med Briggen »Nidelven«, som i September 1795 ankommer til København. *Kaas* selv indskiber sig med sin Bagage i Fregatskibet »Margrethe Elisabeth« af København tilhørende Handelshuset Tutein & Co. Skibet, der maalte 109 $\frac{1}{2}$ Kommercelæster og førtes af Kaptajn *Peter Hansen Kock*, lastede Sukker og Rom til Danmark; paa Udrejsen havde det som før nævnt medbragt Mandskab og Forsyninger til de danske Orlogsskibe i Vestindien.

For *Bernhard Kaas* var kun tilbage at afslutte Regnskaberne fra »Ærøe« og iøvrigt paa anden Maade afvikle sit 2-aarige Ophold i Vestindien, hvor han selv havde klaret sig fri af de mange epidemiske Sygdomme, der Aaret forud havde raset saa stærkt i de danske Orlogsskibe derude.

Hans »Karl«, Constabel af 4. Divisions 1. Artilleri Comp. Nr. 93 *Mogens Nielsen Eskelund* sørger for Indskibningen af den omfangsrige Bagage, hvoriblandt var flere Kufferter, et Mahogni Chatol, 2 Stk. »Flaskefoder«*), 1 Fad Rom, 1 Td. Kaffebønner, 44 Kasser med Drikkevarer og »Segarer« endvidere et Længdeur, 1 Oktant og en Sekstant.

I den eneste i Rigsarkivet beroende Skibsjournal fra Snauen »Ærøe«, der desværre først er paabegyndt først i Juli Maaned 1795 er (til Ankers i Basinen) indført:

» $\frac{26}{8}$ 1795 afsejlede Coffardie Capt. Kok til St. Thomas«.

*) Smukt forarbejdede Rejseskrin indrettet med Rum til slebne og forgyldte Karafler og Glas.

Her har »Margrethe Elisabeth« lastet færdig, og *Kaas* har da antagelig benyttet Tiden til at tage Afsked med Venner og Bekendte, da han pludselig bliver syg.

Nu har det imidlertid været meget vanskeligt at finde noget nærmere om hans Sygdom og Død i de gamle Papirer. Blandt Skifteretspapirerne findes en Regning for »Cuur, Medicamenter og Pleie«, men mærkværdigvis er der i den intet anført om Sygdommens Art.

Chefen for Fregatten »Freia« indberetter om *Kaas'* Sygdom og Død til Collegiet, men desværre findes denne Skrivelse — til Trods for at den er indregistreret — ikke mere blandt Rigsarkivets Dokumenter. Efter lang Tids Søgen fandtes imidlertid under Navnet *Thurah* (*Kaas' Afløser*) i Registeret til kgl. Resolutioner for Aaret 1795 følgende Bemærkning:

»Bernhard Kaas døde paa St. Thomas, efter han havde aftraadt Commandoen, og nu var paa Retouren hid med Capitain Kock, efter 3 Dages Sygdom (:formodentlig Inflammation i Hiernen, foranlediget ved et foregaaende Fald paa en Ride-tour:):«

Formodentlig har *Bernhard Kaas* benyttet Dagene paa St. Thomas til at tage Afsked med Venner og Bekendte paa Plantagerne og har paa en saadan Udflugt enten haft et Rideuheld — hvor stor den unge Søofficers Ridekunst har været, ved man jo ikke — eller ogsaa kan det tænkes, at han i den stærke Hede har faaet Solstik og derved er styrtet af Hesten.

Han bliver i hvert Fald bragt til Skifteretsforvalter, Kammerjunker *Lillienskiolds* Hus, hvor han plejes af en Vaagekone under Lægetilsyn, men 3 Dage efter

dør han paa sin 31-aarige Fødselsdag, Søndag den 30. August 1795.

Kaas er antagelig død ret tidligt paa Dagen, thi St. Thomas' Skifteret møder samme Dag, ligesom Chefen for Fregatten »Freia« lader Sagerne vedrørende »Ærøe«s Regnskaber udtage af *Kaas'* Chatol, »som heri paa den ordentligste Maade vare henlagt«.

Premierlieutenant *Bernhard Kaas'* Begravelse fandt Sted om Mandagen — antagelig med fuld militær Hønnør, idet Boet bl. a. giver Quartermesteren og Sluproerne, som bar Liget til Graven, en Ducør — men mærkværdigvis indeholder »Ærøe«s Skibsjournal intet om den tidligere Chefs Død og Begravelse, intet om Flagning eller Kajning af Ræer, endda Skibet laa i St. Thomas' Havn den paagældende Dag.

Da *Kaas'* Bagage allerede paa St. Croix var henstuvet i »Margrethe Elisabeth«s Last og derfor er vanskelig tilgængelig, bliver den ikke registreret af St. Thomas' Skifteret, men sendes under Opsyn af »Karlen« *Mons Nielsen* direkte til Skifteretten i København, idet Kaptajn *Kock*, som med »Margrethe Elisabeth« i 3 Dage har udsat Afrejsen i Haab om at *Kaas* skulde komme sig saa meget, at han kunde komme med hjem, nu letter og sætter Kursen hjemover, med Ankomst til København i Dagene mellem den 17. og 20. November*).

Hjemme i København modtager hans Moder og Søskende det sørgelige Dødsbudskab; Admiralinden lader indrykke den tidligere anførte Dødsannonce i Berlingske Tidende og i *Kjøbenhavns Kongelige Adresse-Contoires Efterretninger Nr. 325* (Adresseavisen) for

*) iflg. Berlingske Tidende 20/11 1795.

Tirsdagen den 24. November 1795 læses følgende Mindeord:

Til Savn
for Orlogsstanden, Venskab
og en dybt nedbøyet Moder
er BERNHARD KAAS ei meer
Hver tabte en af sine Elskeligste
Dette fatte den,
Hvis Ungdoms Fryd og Sorg Han trofast deelte
Hvis Fremtids tunge Fied Han skulde lettet.
*Hohlenberg**)).

Efterhaanden kom der ogsaa forskellige vestindiske Aviser til Byen og i Berlingske Tidende Nr. 99 for Fredag den 11. December 1795 læses:

I St. Croix's Avis af 5te Sept. d. A. findes vor table Premierlieutenant *Bernhard Kaas's* Minde hædret ved følgende

Epitaph.

Fred hvile over disse Been!
Thi her hviler Fredens Ven,
Skiönt Krigens Søn
BERNHARD KAAS
der,
I det han nedlagde Commandoen
Af den Kongelige Brigantine Ærøe
Nedlagde Livet paa St. Thomas
den 30te August 1795
Ikke meer skal Hans Hæder
Yde Hæder til Dig og Dit Flag
Elskede Fædreland

*) *F. C. Hohlenberg* var en af Kaas' samtidige, de var begge udnævnt til Second- og Premierlieut. henholdsvis $18/9$ 1782 og $6/8$ 1789. H. var i 1795 blevet Lærer ved Søkadetakademiet og Medlem af Konstruktions- og Regleringskommissionen — senere kendt som Fabrikmester paa Holmen og Konstruktør af et stort Antal danske Orlogsskibe.

Ikke meer skal Moderen, skal de mange Södskende
See i Ham Familiens Haab!

Ikke meer skal Vennekredsen oplives

Af hans ædle Vid! —

Men tier, — I klager!

Taarer hører op at rinde!

I vanhellige kun Hans Aske —

Den ⁵/₁₂ 1795 tog Skifteretsbehandlingen sin Begyndelse i København efter Anmodning fra Capitain *O. F. Stub* paa Kallundborg Ladegaard, der var executor testamenti.

Stub havde ogsaa afholdt forskellige Udgifter for *Kaas*, bl. a. har han »*Tid til anden udlagt 21 Rdl. i Clubkontingenter og Contingent til Efterslægtsselskabet*«, endelig er han ogsaa den, der søger og paa sin Ansøgning til Admiralitets- og Generalkommissariatskollegiet modtager kgl. Resolution for, at der af den kongelige Kasse maa afholdes 195 Rdl. til Begravelsesomkostninger i Anledning af *Kaas'* »imidlertid indtrufne Sygdom og hans paafulgte Død, som efter Stedets Kostbarhed medførte Bekostninger, der vil da være alt for bebyrdende Udgifter for hans Boe«.

Beløbet førtes til Udgift i Snauen »Ærøe«s Penge-regnskab, som paa afdødes Vegne aflagdes af *Stub*, der saaledes havde nok at gøre. Han søgte ogsaa indrevet et Tilgodehavende i Norge fra *Kaas'* Tjeneste som Indrulleringsofficer i Frederikshald, ligesom *Stub* kræver sine Udlæg paa 25 Rdl. til Information for Broderen *Wolfgang* refunderet. Samme Broder kræver sig udleveret en Oktant, som han antagelig har efterladt i »Ærøe«, da han Aaret før rejser hjem med »Freia«. Endvidere anmoder Admiralinden om Tilbagelevering af noget Gardinstof, som hun har laant Sønnen — formentlig til Udsmykning af Chefskahytten i »Ærøe«.

Blandt de af Skifteretten registrerede Sager, som *Kaas* havde efterladt i København, skal blot nævnes, at en »Bademaskine« værdsattes til 5 Rdl. og at hans Bogsamling vurderedes til 57 Rdl. 4 Sk.; den bestod hovedsagelig af engelske og franske Bøger fortrinsvis maritim Lektüre saasom »The practical Navigator« (London 1757), »The nautical Almanac« for 1792—93. Mellem de danske Bøger fandtes 2 Eksemplarer af Lous »Styrmandskonsten« samt nogle Bind af *Rahbeks Tidsskrift »Minerva«*.

Det Billede vi paa Grundlag af de i Dag til Raadighed staaende Oplysninger af forskellig Art kan danne os af Premierlieutenant *Bernhard Kaas* tyder paa, at han var en munter og fornøjelig Sjæl, interesseret og opfyldt af sin alsidige Gerning som Søofficer, tillige et varmtfølende og trofast Familiemedlem, der dog levende tog Del i Tidens Rørelser og aandelige Liv.

Det er den føranførte Udgiftspost paa 21 Rdl. i Clubkontingent og Contingent til *Efterslægtsselskabet*, der giver os et Fingerpeg i den Retning. I *Efterslægtsselskabets* Arkiv findes *Bernhard Kaas'* Navn paa en Medlemsliste fra 1789, og i *Knud Lyhne Rahbeks* Erintringer III, hvor Livet i *Drejers Klub* indgaaende er behandlet, findes paa Pag. 32 følgende om Klubbens Medlemmer:

»... fik vi saaledes i de første Voteringer et saadant Antal Søofficerer, herlige Mennesker, hvoriblandt jeg vil nævne Chr. Høyer, Zimmer, F. Ebbesen, *Kaas*, Harbo, Carl Rothe, Wleugel, om jeg ikke tager meget Fejl H. Hohlenberg, C. Bram, to Brødre Biller, o. fl. ind...«

Blandt Medlemmerne i Klubben nævner *Rahbek* ogsaa »begge de kraftfulde Brødre, *Peder* og *Phillip*

Rosenstand Goiske — den første ægtede i 1786 *Kaas'* ældste Søster *Frederikke Amalie*, medens *Phillip* i 1807 blev gift 2. Gang med hans næstældste Søster, *Louise Judithe*.

Formodentlig skyldtes *Bernhard Kaas'* svigtende Interesse for *Søe-Lieutenant-Selskabets* Virksomhed, at han havde indmeldt sig i *Efterslægtsselskabet* og i *Drejers Klub*. Særlig den sidste var den Gang Midtpunkt for Hovedstadens aandelige Liv, nærmest Hovedsædet for Datidens litterære og politiske Strømninger.

Blandt Klubbens 14 Stiftere var ogsaa Søkadetakademiets bekendte Chef: *H. C. Sneedorff*, endvidere Digteren *Thomas Thaarup*, der i 1780 var udnævnt til Lærer i Historie, Geografi, Filosofi og de skønne Videnskaber ved Søkadetakademiet, hvor han kan have undervist *Kaas* i dennes sidste Kadetaar.

Drejers Klub talte mange Søens Folk blandt sine Medlemmer — baade Orlogs- og Koffardimænd — de har sikkert ogsaa sat deres Præg her, hvor man samledes til Diskussion, og hyggede sig om Punchebollerne med tilhørende Taler og Viser — man maa her erindre sig, at Tidens Trang til at reformere og forbedre netop gav sig Udslag i et Utal af Taler.

Her i Klubben kan *Kaas* heller ikke have undgaaet at træffe *Knud Lyhne Rahbek*, der i visse Perioder henlevede det meste af sin Dag her med politiseringen og Diskussion af Tidens Problemer.

Det kan i denne Sammenhængen anføres, at *Rahbek* i sine Erindringer bl. a. nævner, at han plejede — for ikke at vække hele Forældrenes Hus »naar han ved Nattetide kom hjem ved at ringe Karlen op — da at slaa en Rude ud og gaa ind ad sit Vindue, og som efterhaanden blev en saa bekiendt Sag der i Nabolaget, at mine Gienboersker, Admiralinde Kaases fire deilige

Døttre, hvoraf den ældste var forlovet med Overauditeur Rosenstand, der boede til vores, hvergang de om Aftenen hørte Glas klinge, havde til Mundheld: nu kom Rahbek hiem.«

Budskabet om *Kaas'* uventede Død er sikkert modtaget med Sorg af Vennerne i *Drejers Klub* og *Efterslægtsselskabet*; i Tidens Aand priste man jo her Troskab og Venskab. Vi ved ogsaa, at *Sneedorff*, der i sine unge Dage var en flittig Poet, besang Kammerater, der gik tidligt bort.

Naar nu Nationalmuseets Ekspertes udtaler, at saadanne Mindetavler som den her omhandlede vides anvendt — omend kun i oval Form — draperet med Lys og Sørgeflor eller anbragt paa store Alterlys ved Sørge- og Mindefester i Klubber og Selskaber i Slutningen af det attende Aarhundrede — saa har man formodentlig Lov til at antage, at Mindetavlen over *Bernhard Kaas* stammer fra *Drejers Klub*. Klubben fejrede den 26. November 1795 sin 20 Aars Fest, ved hvilken Lejlighed Lægen *J. C. Tode* holdt Festtalen; der er dog næppe megen Sandsynlighed for, at Pladen er forfærdiget til denne Lejlighed — Dødsbudskabet var jo først kommet til Danmark en Uge før — man maa snarere regne med, at Klubbens afdøde Medlemmer mindedes ved den aarlige Højtidsdag den 29. Januar — Pladens Tekst: Nys ventede man Budskabet . . . er jo ingen konkret Tidsangivelse.

Paa samme Maade kan det tænkes, at Teksten er forfattet af den kendte Chef for Søkadetakademiet, *H. C. Sneedorff*, selvom der ikke er nævnet noget herom i hans Biografi eller efterladte Digtsamling.

Kort sagt — Beviser for Paastandens Rigtighed foreligger ikke, det hele er kun en Hypotese, et margert Resultat af et Forsøg paa en Udforskning af den

gamle ejendommelige Sølvplades Historie, hvis Slør vel først bliver hævet, naar en Gang *Drejers Klubs* sikkert interessante Arkivalier dukker frem.

Henvendelser til Familien, Undersøgelser i det kgl. Bibliotek, Rigs- og Landsarkiv, Søe-Lieutenant-Selskabets Arkiv m. fl. Steder har ikke bragt yderligere Oplysninger frem for Dagens Lys — tilbage er kun et ejendommeligt Minde fra Fortiden, en smuk og poetisk Minderune over en ung dansk Søofficer, hvem et Ulykkestilfælde bortrev fra hans Gerning indenfor Orlogsflaaden og gav ham en brat Død fjernt fra Hjemlandet, men dog under dets Flag og i dansk Jord, medens den gamle Mindeplade nu i en enkel Ramme har fundet sin Plads i *Søofficersforeningens* nye smukke Lokaler i det historiske Søkvæsthus.

Kilder:

- Garde: Efterretninger om den danske og norske Sømagt.
 Lund: Søkadet-Korpsets Historie 1701—1901.
 Topsøe-Jensen & Marquard: Søetatens Officerer 1660—1932.
 »Søe-Lieutenant-Selskabet« 1784—1934.
 Foss: Søofficers-Foreningen gennem 75 Aar.
 Degenkolv: Meddelelser af »Sølieutenant-Selskabets« Arkiv.
 Kay Larsen: Dansk-Vestindiske og Guinesiske Personalier og Data.
 K. Klem: De danskes Vej. —
 Funch: Marineordbog.
 K. L. Rahbek: Erindringer af mit Liv.
 K. Bokkenheuser: Drejers Klub.
 Anker: H. C. Sneedorffs Personlighed og Virksomhed.
 Endvidere »Tidsskrift for Søvæsen«, »Minerva« og
 »Tilskueren« m. m.

Vore yngre Søofficerers Uddannelse.

Af Kommandør Paul Ipsen.

En af Krigens Følger har været, at de senere Aars praktiske Uddannelse af vore yngre Søofficerer og af vore Kadetter langt fra har været tilfredsstillende hverken for deres Kvalifikationer som Sømænd eller Søkrigere, ej heller for deres egen Selvbevidsthed og Selvsikkerhed som saadanne.

At dette Problem har været under Overvejelse i Søværnets Ledelse med Henblik paa Fremtiden, kan anses for givet.

En ikke ringe Trøst er det, at lignende Problemer har foreligget før i vor Flaades Historie, og at de dengang blev løst, saaledes at vore Søofficerer atter kom fuldt paa Højde med Kravene til deres Gerning.

Inspektøren ved Marinens Bibliotek, Kommandørkaptajn Bistrup, har henledt min Opmærksomhed paa et lille Indlæg fra Begyndelsen af forrige Aarhundrede om dette Emne.

Dette Indlæg, der er affattet af daværende Premierløjtnant Hans Birch Dahlerup (f. 1790 † 1872), den senere saa berømte Organisator af den østrigske Marine, er antagelig forelagt Søe-Lieutenant-Selskabet tidligt paa Aaret 1815 efter Dahlerups Indtrædelse som Medlem af Selskabet. Det forefindes i Søe-Lieutenant-Selskabets Afhandlings-Protokol I, Pag. 308, nedskrevet med gotiske Bogstaver, det optages her ordret (men Stavemaaden er dog noget moderniseret), idet jeg ikke har ment at ville ændre ved Artiklens Udtryksmaade, selv om denne kan være vanskeligt forstaaelig for vor Tid.

Ihvorvel Argumentationen for de Udveje, der anvises til, for den praktiske Uddannelse af yngre Søofficerer, ikke svarer ganske til den, der kan anføres i vor Tid, saa er der dog mangt og meget i Dahlerups Tanker, som har sin Interesse den Dag i Dag.

Efter det omhandlede Indlæg skal jeg fremsætte nogle sammenlignende Kommentarer og nogle Betragtninger om det for Søværnets Fremtid saa vigtige Spørgsmaal.

Indlæg om den yngre Søofficers Uddannelse.

Af H. Dahlerup.

Hvad bør den unge Søofficer at gøre for ikke i Etatens nuværende Uvirksomhed at tabe den allerede samlede Øvelse, for at gøre sig skikket til engang i Tiden, naar hans Tjeneste fordres at kunne gøre Fædrelandets Krav Fyldest som praktisk Søofficer. Dette Spørgsmaal ønskede jeg mig længe besvaret; mange af mine Kammerater med mig, jeg troede det derfor ikke upassende at vælge det til Genstand for den Afhandling, det paalagdes mig som indtrædende Medlem at skrive.

Ikke tiltror jeg mig Evne eller Kompetence til at udpege for mine Kammerater den Vej, de bør at følge; ikkun egen Trang til et tilfredsstillende Svar bragte mig til at behandle dette Spørgsmaal og at fremlægge mine Ideer desangaaende i dette ærede Selskab, hvor jeg havde Haab om at faa dem udvidede og berigtigede af Medlemmernes større Indsigter og modnede Erfarenhed. Forinden jeg skrider til at anwise og veje Midlerne til at forskaffe den unge Officer Øvelse som Sømand, vil det vel være rettest først at undersøge Nødvendigheden af og Trangen til denne Øvelse.

Krigshistorien især den senere, har vist os, at Sø-

mandsskab ej læres i Havnene, og at Theori uden Praksis maa vige for denne, endog forenet med hin. Frankrigs Eksempel oplyser noksom dette.

Kun langt og tidligt Bekendtskab med Havet og Stormen gør os til deres Beherskere og Fortrolighed med Faren lærer os at trodse og overvinde den. Den større Del af Etatens Yngre er udgaaet fra Akademiet kort før eller under Krigen og har saaledes kun faaet ringe Lejlighed til at uddanne sig som praktisk Søofficer eller Sømand, de have ej lært at kende de Farer, der paa lange Rejser i fremmede Farvande og andre Verdensdele true den Søfarende. Vel udrustede med teoretiske Kundskaber forlode de unge Akademiet og savnede Lejlighed til at øve og udvikle dem i Erfarenheds Skole. Krigen ophørte, og nu vaagnede Længslen hos den Unge efter at besejle fremmede Have og gøre sig fortrolig med sit Element; men hvor Flaaden — vor Stolthed og Haab — laa, er nu øde og tomt. Den fortærende Krig har udtømmet Landets Kræfter og Danmark kan ej gøre store Opofrelser for sine Søkrigeres Uddannelse. De faa Skibe, vi havde, vilde, omend Landet kunde bære Omkostningerne ved deres Udrustning, næppe kunne forskaaffe saa mange Løjtnanter Øvelse som i den mest uvirksomme Periode inden Krigen, da ingen Sommer hengik, i hvilken ikke en Fjerdedel af disse vare i aktiv Søjteneste. Udsigten til i egne Krigsskibe at danne os til Sømænd er altsaa kun ringe.

Matematikken, Astronomien og de øvrige med vor Stand forbundne Videnskaber er Søkrigeren vigtige, forsaavidt de tjene som Middel til at finde over Havet. Til at bekæmpe Vejret, at bygge og regere Skibet, det mest tilløkkende ved dette ligger i Anvendelsen, det bragte ham til at studere dem [Videnskaberne]. Den danske Søofficer kan i Videnskabelighed vist nu som

altid sættes ved Siden af enhver fremmed; men mon ej Lysten til at dyrke Videnskaberne kunde svækkes ved Tabet af Udsigten til at nytte dem.

Ynglingen, som afgaar fra Akademiet, træder pludselig over fra en vis Tvang og høj Grad af Beskæftigelse til en ham uvant Frihed og Mangel paa Beskæftigelse. Kunde ikke mangan ellers ædel Yngling fejlagtigten benytte dette Otium, og saaledes gaa flere Aar uden at uddanne de paa Akademiet modtagne Forbundskaber. Og at gaa Aar i den Alder forsømte, indhentes ej letteligen, det er i den Alder at Sjæls og Legemes Kræfter bør øves for at uddannes, for ej at vorde sløve. Det er godt, det er nødvendigt for det unge Menneske at tumle om i Verden, at geraade i forskellige Stillinger, at omgaas forskellige Mennesker; det giver Mennekundskab, uden hvilken han er fremmed i Verden, og uden hvilken han ej kan kommandere andre.

Det være mig tilladt at berøre endnu en Grund til for min Paastand, og jeg tror da tilfulde at have bevist den unge Officers Trang til at komme til Søs.

Danmarks Finanser tillade ej at gagere dets talrige Embedsmænd efter Tiderne, en Officers Gage er med den strengeste Økonomi næppe tilstrækkelig til at leve af. Under Krigen blev man vant til et sorgfrit Udkomme, dette tillade den nu reducerede Gage ej og mange som ej af Naturen og Omstændighederne vænnes til stræng Økonomi vide ej at indskrænke sig i Tide og komme i Gæld, hvad der, mere end ved første Øjekast synes, skader en Militærs Karakter.

Jeg vender mig nu til den egentlige Genstand for denne Afhandling. Midlerne til at erholde Øvelse. En Fregat til Vestindien og en som Kadetskib er nok alt, hvad vi af Orlogsfart kunde vente os for det første; disse vilde ej kunne okkupere mere end 14 til 16

Lieutenanter, og hvor mange Aar vilde da ej hengaa forinden, at begge Klasser kunde være gennemgaaede, og jeg tror ikke, jeg fejler ved at sige, at med hvert Aar sættes den kun halvt [ud]dannede tilbage. Kan Fædrelandet ej bidrage til at uddanne os, skulde vi da lade vore unge Aar gaa ubenyttede, den Tid i hvilken Sjælen er mest tilbøjelig til at modtage Indtryk, Legemet skikket til at understøtte den. Den første af de Veje, der synes os aabne til Øvelse, er fremmed Tjeneste. Denne Tilflugt benyttedes forud af vores Etat i en af dens mindst virksomme Perioder og flere af vore Største skyldte vist fremmed Tjeneste meget af deres [Ud]Dannelse. De samme Omstændigheder, der den Gang gjorde dette Skridt nødvendigt, ere forhaanden nu og maaske i langt større Grad end forhen. At det har været benyttet før siger os, at der næppe kan være noget imod det at indvende, da derimod saa meget for Øjeblikket taler derfor. Ved Anbefaling fra vores Regering vilde kunne haabes Ansættelse i en passende Charge; og den Stilling, som i Almindelighed møder den Fremmede af dem der tror sig forurettede ved hans Ansættelse, vilde for en Del bortfalde med Visheden om, at hans Tjeneste ej er permanent, og ihvorvel det er afskrækkende og ubehageligt at vide sig omgivet af Misundere og hemmelige Fjender, saa kunde ogsaa dette gavne ved at opvække større Anstrængelser, Aarvaagenhed og mere Opmærksomhed paa sig selv.

Lejlighed gaves, foruden den Fordel af Øvelse i aktiv Orlogstjeneste og Sømandsskab, til at anstille Sammenligning mellem Indretninger og Skikke hos den Fremmede og for os, at blive opmærksomme paa egne Fordele, og vide at samle det Gode man fandt ved Afvigelserne hos disse Fremmede. Den unge Officer, der saaledes benyttede denne Tid og intet andet Formaal havde, vilde da vist beriget med Erfaring vende til-

bage til Fædrelandet og behøvede ej at befrygte i flere Aars Uvirksomhed at tabe en saa vel befæstet [Ud]Dannelse og Duelighed. Dette var altsaa et i de fleste Henseender anbefaleligt Middel; men hvilket Lands Tjeneste vælge? Det er klart, at det ikke nyttede at ombytte Uvirksomhed hjemme med det samme Liv i Udlandet, kun en saadan Tjeneste maatte vælges, der lovede at blive aktiv. Saalænge Europas politiske Stilling endnu er uafgjort, kan altsaa intet Valg gøres. Almindelig Fred over hele Europa kan vel næppe tænkes, i det mindste af Varighed, og om end var, saa vilde vist de Magter, der plejet at modtage Fremmede i sin Tjeneste gøre Alt for at igenoprette deres sunkne Mariner. Frankrig, Holland og Rusland imodtoges før gerne den danske Søofficer og ville vist saa endnu, saa at der rime­ligvis snart aabner sig Udsigter for os.

Jeg kommer nu til at omtale det andet Middel til at [ud]danne sig til Sømand, det er Koffardifarten. Om denne tror jeg, der altid har været forskellige Meninger. Nogle have aldeles erklæret sig imod den, som skadelig for Etaten. Andre have nægtet disses Paa­stand, jeg skal her fremsætte, hvad der forekommer mig at kunne indvendes imod, at denne Fart benyttes af Søofficerer, saavel som hvad der taler for den. En af de første Indvendinger, man har gjort imod denne Fart er, at en med den militære Esprit uforenelig Han­delsaand let kunde indsnige sig i Etaten, altsaa at Koffardifarten bibragte denne Aand. Jeg har altid kaldt en saadan [Aand] for højst skadelig for den militære, jeg har altid troet det godt, at Krigsmænd især de subalterne ikke ejede stor privat Formue, da denne maaske kunde give ham en Følelse af Uafhængighed, der ej vel lod sig forene med hans Stilling, det kunde bringe ham til at faa Tjenesten og Standens Pligter i Kollision med hans private Interesse, og Krigeren — et Menneske — kunde

i det mindste sættes i en Strid, der kun med Anstrængelse afgøres til rette Side. Hvor altsaa Erhverv og Vindesyge bliver den herskende, der fortrænges vist nok den Aand der, formedelst det naturstridige i den, udkræver, at den er udpræget fra Ungdommen og Anstrængelse for at vedligeholde den. Svækkede, kvalte Koffardifarten denne Aand, maatte den vist nok i alle Tilfælde fraraades; men taaler ej denne Paastand Indvendinger? Jeg sagde før, at jeg troede det godt, at den unge Militære ikke ejede privat Formue; men hermed mente jeg ikke, at han skal kæmpe med Mangel, at han skal savne alle de Goder, der gøre Livet behageligt, for saaledes at erholde Foragt for et Liv, der for ham er intet Værd; nej det gjorde vist ei brave og tro Krigere. Han ofrede ene Etaten sin Tid, den bør at ernære ham, at ikke Bekymring for sit Udkomme skal beskæftige ham eller nedtrykke hans Aand. Han maa være vel lønnet, at ikke Fattigdom skal gøre ham ringeagtet i andres Øjne, gøre at han taber den Følelse af sit eget Jeg, den høje Tanke om sin Aand, der giver ham Kraft til at bære Opofrelse og er Moder til Tapperhed og store Handlinger. Idet han indtraadte i denne Stand, overgav han Fædrelandet Omsorgen for et Liv, han er rede til at ofre det, og dette skabte hos ham Ligegyldighed for al Pengeerhverv. — En vis generende Foragt for Penge udgør altsaa et Hovedtræk i den militæres Karakter, i Særdeleshed som den findes i Almindelighed hos den Unge, hvem ej Tanken om Fremtid, Familie og Alderdom lærte at samle. Er altsaa denne Aand, forenet med den Ungdommen egne Ligegyldighed for Penge til Stede hos den unge, tror jeg ikke, at et Par Aars nærmere Beskæftigelse med Handel og Penge-Erhverv vil kunne udslette hos ham, hvad han ved Opdragelsen indprægedes, naar hans Formaal ene var Virksomhed og at fuldkommengøre

sig i sin Metier. Den høje Agtelse han i sin Stand nyder, naar han er, hvad han bør være, vil sikkert ej saa let glemmes og vil i den ærebegærlige Ynglings Øjne langt overgaa Lysten til Vinding.

En anden Indvending ved Koffardifarten er, at den let kunde vænne til en denne Fart egen Upræcision i Manøvre og Orden, som Koffardimanden af Mangel paa Mandskab oftest nødes til. Jeg tror ogsaa, at denne taaler Modsigelse, thi er man engang vant til Præcision og Orden, finder man vist sin Regning derved og bibringer lettere andre samme, end man smittes af disse, en Koffardimand ført af en Officer vil vist heri udmærke sig for enhver anden.

Jeg har nu omtalt de tvende eneste Veje, der ere passende for den unge Officer at vælge under nærværende Uvirksomheds Periode, for begge taler Nødvendighedens stærke Krav. Den først omtalte er vist den, der bør foretrækkes, hvorfor er vist indlysende, men den er endnu ikke aaben. Jeg vil endnu til Slutning anføre adskilligt, som jeg tror ikke at burde forbigaaes. Forinden det tillades den unge Officer at tage fremmed eller Koffarditjeneste, burde han først være bekendt med vor egen, som den han [ud]dannedes for. Aarsagen er iøjnefaldende. Rettest bliver det vel alt-saa, 2 à 3 Aars Tjeneste hjemme efter at have forladt Akademiet fastslaas, forinden en Officer tillades temporær Udtrædelse af Etaten. En anden Ting at iagt-tage var, at et vist Tidsrum fastsættes for de à la suite udtrædende, at ej den lange Fraværelse skulde gøre dem fremmede for Etaten, og den Esprit de corps, der saa lang Tid udmærkede denne, og var den et Baand, en Mur, skulde tabes — Ikkun at føre Koffardiskib eller at tjene i disse i en lavere Capacitet, ikkun da, naar de førtes af Søofficerer, maatte vel ogsaa være en uovertrædelig Regel, thi ikkun en Militær

kan kommandere ret, den anden den ældre kunde rellede den Unge og opmuntre ham til sin Dannelse; ved saaledes ej at savne al Omgang med Standens Brødre, risikeredes mindre at glemme, at man tilhørte den.

Paa lange Sørejser savnedes ikke Lejlighed til ved Bøger at nære den Fordring paa Videnskaber man alt havde, og Søofficeren vil vist ej lade sig nøje med, at han som Styrmanden mekanisk kan udregne sit Bestik eller foretage en simpel Observation, ved Praksis vilde han udvide sine teoretiske Kundskaber og begge Haand i Haand lede ham fremad. At dette vilde blive Tilfældet, især hvor flere bleve samlede og den ene kunde virke paa den anden, vil vist ej synes for meget at paastaa hos unge Mennesker, der har nydt en Opdragelse, som den danske Søofficer.

Saaledes er jeg nu ved det Maal, jeg har fastsat mig, jeg har fremført og vist de Midler, der gives os til at forhindre os fra at gaa tilbage, jeg har søgt at opklare en og anden Tvivl, der kunde have om disse Midlers Anvendelighed. De haarde Slag, der ramte vort Fødeland, traf af alle Stænder nærmest os, med Flaaden berøvedes vi vores Forsørger, med den tabte vi for en Tid den Vigtighed i Statens Tjeneste, vi før havde, i nuværende Øjeblik, da Rigets udtømte Kræfter fordrer enhver Indskrænkning, ere vi maaske endog Staten til Byrde. Hvor gavnligt er det ej da for det unge Menneske, der i Følelsen af sin egen Kraft skammer sig ved at kaldes et overflødigt unyttigt Medlem af Etaten at være bekendt med de Veje, der kunde føre ham til en gavnlig Virksomhed og sætte ham i Stand til uden Byrde for Fødelandet at fortsætte sin [Ud]dannelse for, naar det paafordres, at kunne værdigen igen fremstaa som dets Forsvarer.

Dahlerups Paavisning af at der, *saasnart* Lejlighed gives, bør sættes energisk ind for at afhjælpe de Brister, der paa Grund af Forholdene er fremkommet i vore yngre Søofficerers praktiske Uddannelse, f. Eks. Uddannelse i Natsejlads, Navigation i aaben Sø, Søvanthed, samlede taktiske og strategiske Øvelser m.v. har som allerede nævnt ogsaa sin Gyldighed nu.

Dahlerup omtaler de to Muligheder:

1. Fremmed Orlogstjeneste og 2. Koffardifart.

ad 1. Om Chancerne for at komme i fremmed Orlogstjeneste, er det for tidligt at tale. I Almindelighed kan vel siges, at Udlandets Mariner i stigende Grad har været utilbøjelige til at lade andre Nationers Søofficerer gøre praktisk Tjeneste. Den tekniske og taktiske Udvikling har i højere Grad end paa Dahlerups Tid sat sit Særpræg paa de enkelte Mariner. Hemmeligholdelses-Princippet er nu en vigtig Faktor, der holder fremmede ude. Mulighederne er mere og mere indskrænket til at følge specielle Skoler eller Kursus af teoretisk Art, hvilket jo ikke afhjælper Mangel paa praktisk Uddannelse.

At det stadig er af stor Værdi for en Søofficer at komme til at gøre praktisk Tjeneste i en fremmed Marine er ubestrideligt, alt naturligtvis afhængigt af hvilken Marine, det er. Ikke alene lærer man nyt og andet, men det at leve under fremmede Forhold, lære Sprog og andre Landes Skikke er overordentligt udviklende. Dog maa der advares imod, at de, der saaledes har været ude, forser sig i den Grad paa det fremmede, at de vil overføre Forhold til vore, som nu engang ikke svarer til vor Organisation, vor Søkrigsførelses Krav, eller vor Folkekarakter, saadanne Typer har ikke været ukendte i vor Marine.

Det er ingenlunde udelukket, at Forholdene kan udvikle sig saaledes, at der bliver Muligheder for at

komme til praktisk Uddannelse i fremmede Mariner efter Krigen, Opmærksomheden bør i alt Fald være stærkt henledt herpaa, men dels bliver det næppe noget stort Antal, det kan dreje sig om og dels har Dahlerup Ret i den Betragtning, at en Søofficer, inden han sendes udenlands, bør have en passende praktisk Uddannelse i sin egen Marine, han bør have noget at staa paa. Følgelig er denne Udvej ikke foreliggende for den helt Unge, men bør fortrinsvis anvendes til Officerer med nogle Aars praktisk Tjeneste her hjemme.

ad 2. Dahlerups og hans Samtids Betænkeligheder ved at lade unge Søofficerer faa praktisk Uddannelse i Koffardifarten, svarer ikke længere til vor Tid.

For det første er Forskellen mellem Koffardi- og Orlogsmarinens Folks Handle- og Tænkemaade og Optræden i vor Tid uvæsentlig, imod hvad Dahlerup taler om fra sin Tid. For det andet er Koffardimarinens Officerers Uddannelse meget væsentlig bedre, og særligt i de store Selskabers Skibe findes der en Præcision, Orden og Disciplin om Bord, som vel er anderledes, men ikke væsentlig forskellig fra Orlogsmarinens. Man maa erindre, at Dahlerup levede i Sejlskibstiden, hvor der i Orlogsskibene krævedes en særlig Manøvrepræcision og til at gennemføre denne større Besætninger og meget Befalingspersonel, hvilket Koffardiskibe ikke raadede over. Dahlerup lægger megen Vægt paa den traditionelle »Esprit de corps«. Deri har han utvivlsom Ret, jeg vil ikke nægte, at jeg vilde anse det for ønskeligt, om der fandtes mere af den i vor Tid. Esprit de corps betyder Sammenhold og Loyalitet, frivillig Underkastelse af Disciplin og indbyrdes Respekt samt Tro paa andres rene Motiver. Den indebærer Hævdelse af gamle værdifulde Traditioner, smukke Former for Courtoisi, Respekt

for Fortidens Minder; Korpsaand kræver Standsære i Ordets rette Betydning, den Ære, der stiller Krav om, een for alle og alle for een at hævde og værne om Standens Anseelse, og den kræver af den enkelte, at han i Optræden og i Handel og Vandel skaber et godt Omdømme for sin Stand uden at føle sig hævet over nogen anden Stand.

Men paa den anden Side, førte denne særlige Standsfølelse til en Separatisme, som svarer lidet til vor Tids Samfundsliv og Samfundsopfattelse. Den Tid ligger jo ikke langt tilbage, da en Kadetskolechef indprentede Kadetterne, at der var to Slags Mennesker, de skulde holde sig borte fra, den ene var Civile, den anden var Landmilitære, saadanne Standpunkter er dog nu skrinlagt.

Desværre kan det ikke nægtes, at Koffardimarinens i stigende Grad er bleven lukket for Uddannelse af Søofficerer, dette hænger vel sammen med, at Kampen for Tilværelsen er bleven haardere, og at Koffardiflaadens Officerer ikke ønsker nogen Konkurrence af Søofficerer, specielt ikke til Førerpladserne. Paa den anden Side ser vi, at Orlogsmarinen i højere Grad end nogensinde anvender og uddanner Koffardimarinens Befalingsmænd; dette er selvsagt, fordi vi har Brug for dem, men ogsaa fordi der er en stigende Forstaaelse i Orlogsmarinen af, at de to Mariner bør være i snæver Kontakt.

I Søkrig har der alle Dage maattet være intimt Samarbejde imellem Orlogs- og Koffardimarinens, det gaar helt tilbage til Defensionsskibenes Tid, ja endnu længere. I Kamp mod Sørøvere, Kapere, ja for i det hele at værne Ejendom paa Søen, har de to Mariner maattet arbejde Haand i Haand. Nu om Dage er Samarbejdet i moderne Søkrig blevet saa intimt, at det er vanskeligt at sige, hvor den ene eller andens Om-

raade begynder eller ender. Jeg behøver blot at nævne Minestrygning, Konvoyeringstjeneste, Troppeoverførsler, Armering af Handelsskibe, Efterretningstjeneste m. v.

Det er i begge Mariners Interesse, at de bringes i saa nær Føling med hinanden som muligt, og dette kan bedst ske ved gensidigt Samarbejde og gensidig Uddannelse.

Imidlertid maa man være klar over, at ogsaa vor Koffardimarine er bragt i en misère Tilstand. Over en Trediedel af vor Skibstonnage over 300 ts er gaaet tabt, og ingen ved, hvor vi ender i disse haarde Tab. Samtidigt er naturligvis desværre ogsaa en Del af Personellet forulykket, men heldigvis dog ikke et til Tonnagen svarende Antal Befalingsmænd, en Del er blevet reddet. Der uddannes stadigt nye Styrmande, saa man kan vente, at Befalingsmandspladserne i Koffardimarininen vil være fuldt optaget, naar vor Søfart atter har fri Bane. Det kan derfor kun forventes, at yngre Søofficerer kan komme med som overkomplette ved Velvilje fra Rederierne og i den Udstrækning, der er Plads til dem om Bord. Løn m. v. maa selvsagt betales af Søværnet.

Ikke alene vil de unge Søofficerer her kunne faa en Chance til at komme ud paa Verdenshavene og se sig om i Verden, hvilket som tidligere berørt ikke alene er belærende og opdragende, men derved virkeliggøres ogsaa en af de Forhaabninger, som vel altid næres af en ung Mand, der vil til Søs.

Ikke alene giver Sejlads i Koffardifart rig Anledning til praktisk Navigation, men den giver Søofficeren praktisk Kendskab til de Forhold, hvorunder Koffardimarininen virker, til Lastning og Losning, til Stuvning af Laster og deres Fordeling i Skibet, alt sammen Forhold, der maa tages i Betragtning ved et saa vigtigt sømilitært Spørgsmaal som Transporter paa Søen.

Derfor bør det foretrækkes at gaa i Trampfart frem for i særlig Passagerfart.

Som bekendt har Sverige ment det rigtigt at have Søofficerer om Bord i sine Lejdeskibe, og i de fleste Konvoyer er kommanderende Søofficerer, et Bevis paa den Betydning, det har, at Søofficerer paa Forhaand er fortrolige med Koffardilivet.

Manglen ved denne Form for Uddannelse er den, at den ikke direkte berører Søkrigeruddannelse, derved indøves ikke Vaabenbrug, taktiske Øvelser eller alt det, der særpræger Orlogsskibsuuddannelsen.

Men naar andre Veje ikke staar aabne, saa er Uddannelsen i Koffardifarten af saa stor Værdi, at der bør sættes ind for, at ogsaa denne Udvej kan benyttes.

Thi det maa man stille sig klart, *det haster*, det forsømte er ikke let at indhente, og det vil være en alvorlig Kalamitet i Fremtiden, om en Del Aargange uden tilstrækkelige sømandsmæssige Kvalifikationer avancerer op, det vil være til betydelig Gene for de paagældende selv og til Skade for Tjenesten og for Disciplinen ikke mindst i deres Forhold til de yngre, bedre praktisk uddannede.

Men det Spørgsmaal bliver tilbage, om vor Marine ikke selv kan klare de omhandlede Problemer paa bedste Maade, eller i alt Fald væsentlig selv bidrage til direkte at løse dem. Det ansaa Dahlerup den Gang for udelukket, saaledes som Forholdene var efter den lange »fortærende« Krig, som havde udtømt Rigets Resourcer og hvor Tabet af Rigsfællesskabet med Norge væsentlig havde svækket Flaadens Virkeomraade.

Der er næppe Tvivl om, at vor Flaade straks

faar en Del Opgaver at løse, naar Krigen er afsluttet, som vil lægge Beslag paa en Del yngre Officerer, f. Eks. Minerensning af vore Farvande, Opmaaling m. m. Men disse Opgaver er ikke helt fyldestgørende for den ønskede Uddannelse.

Det maa imidlertid anses for sandsynligt, at der hurtigt kan tilføres Flaaden noget Materiel fra Udlandet og ved Forcering af Skibbygning her hjemme. Ved de Dispositioner, der til den Tid træffes for Flaadens Genopbygning, maa dette vigtige Spørgsmaal komme i Forgrunden, idet jeg maa gentage, at det hører til de Problemer, som haster meget.

Thi Materiel kan hurtigt anskaffes, forudsat at Midlerne er til Stede, men det tager lang Tid at ud-danne virkeligt fyldestgørende Personel.

Spørgsmaalet om vore yngre Søofficerers praktiske Uddannelse kan derfor ikke opsættes til Ordning ved nye Forsvarslove, Forsvarskommissioner m. m. Her maa handles hurtigt, og der er ogsaa god Grund til at haabe, at der vil blive handlet, saasnart Lejlighed gives.

Boganmeldelse.

Leo Lysgaard: Lufthav, Vejr og Klima.

Gyldendal, Oktober 1943, Pris 12,50 hft.

Den nye Meteorologi, som Chefen for den danske Vejrtjeneste, Statsmeteorolog Leo Lysgaard, har udgivet paa Gyldendals Forlag nu i Efteraaret er en smukt udstyret og en statelig Bog. Den sparsomme Litteratur om dette Emne, der staar til Raadighed paa Dansk, er blevet beriget, men for den, der i Praksis skal bruge Meteorologien, som f. Eks. Meteorologiofficererne paa Inspektionsskibene i Nordatlanten, og som kan læse andet end Dansk, synes den dog ikke at bringe værdifuldt nyt. Standardhaandbogen for Søofficererne maa vist stadig siges at være »Admiralty Manual of Meteorology« fra 1938, og som Lærebog for Kadetterne synes den norske »Meteorologi for Sjøfolk« stadig at kunne hævde sin Plads som den bedste.

Men mange af Afsnittene i »Lufthav, Vejr og Klima« er dog meget læseværdig; især vil den midterste Del om Lufthavets Egenskaber og den sidste Del om Klimaet sikkert fange Læsernes Interesse. Muligvis er det rent videnskabeligt set ikke de vægtigste, men de er interessante og de er letlæselige, hvilket desværre ikke kan siges om hele Bogen.

Værket er delt i to Hoveddele; den ene om Lufthavet, den andet om Lufthavets Virkninger paa Vejret og Klimaet. I første Del gennemgaar Statsmeteorologen først Atmosfærens Sammensætning, dernæst de enkelte Bestanddeles Egenskaber; disse Emner fylder Bogens

første halvthundrede Sider, og de er efter Anmelderens Mening dens svageste Del, naar man tager Hensyn til den Læsekreds Forfatteren henvender sig til ifølge Forordet: alle med almindelige Skolekundskaber. Det er altid vanskeligt at popularisere uden at gaa paa Akkord med de videnskabelige Fakta; dette sidste har Leo Lysgaard ikke villet, han har loyalt villet give sine Læsere en nogenlunde grundig teoretisk Baggrund for de meteorologiske Fænomener, men Følgen er blevet en ret tung og knudret Fremstilling, som vist desværre vil skræmme den mere jævne Læser, der gerne skulde have Udbytte af Bogen i sin Helhed. En stor Hjælp gives dog i Illustrationerne, af hvilke især maa fremhæves en ganske fortrinlig Skitse af Lagdelingen i Tropo-, Strato-, Jono- og Dissipationsfæren; denne Illustration hjælper meget mer end mange af Ordene i Bogens Tekst. Ligeledes findes smukke fotografiske Gengivelser af forskellige Hydrometeorer, hvilket for en ikke Fagmand er et noget kunstigt Udtryk for de enkelte Produkter af Lufthavets Sublimations- og Kondensationsprocesser: Dug, Isslag, Rim, Taager i de forskellige Former, Skyer, Sne og Hagl.

Efter at have behandlet de enkelte Bestanddeles Egenskaber gaar Forfatteren over til at forklare det samlede Lufthavs fysiske og meteorologiske Egenskaber: dets Tryk og Temperatur, Strømningsforholdene, Lufthavets Opvarmnings- og Afkølingsforhold, Hydrometeor- og Nedbørsdannelsen og endelig Atmosfærens Reaktion overfor Bølgebevægelserne, det være sig saavel elektriske som Lys- og Lydbølger. Denne Del er absolut mere fordøjelig end første Afsnit, den vil blive læst med Interesse. Den Bjerknæs'ske Frontteori synes dog lidt tyndt behandlet; det vilde sikkert have gavnet at give netop dette Emne en noget bredere Udformning, evt. paa Bekostning af det lidt vel lange Tem-

peraturafsnit. Men ogsaa her hjælper gode Illustrationer, bl. a. Bjerknæs' klassiske Cyklonmodel. Afsnittets sidste Del om elektriske, akustiske og optiske Forhold er særdeles interessante og er fornøjeligt sat op, men naar f. Eks. Forfatteren skriver, at Taageregnerbuer kun undtagelsesvis dannes, saa kunde man ønske ham et Par Taagemaaneder paa Færøerne, hvor han vilde have rigelig Lejlighed til at iagttage dette Fænomen, der ialtfald deroppe ses særdeles hyppigt. Der findes ogsaa en kortere Omtale af Luftspejling, og Statsmeteorologen anbefaler paa Bilture at holde Øje med den bekendte mørke Plet, der »kører« foran een paa Asfaltveje paa varme, stille Sommerdage, da man saa vil have Chance for at faa Billeder at se af andre Vejrfarende og af Træer langs Vejen. Metoden bør sikkert ikke anbefales for Bilens Fører! Det vil sikkert distrahere en Del. Anmelderen erindrer i denne Forbindelse en Skydeøvelse i Køge Bugt for nogle Aar siden, hvor et Fata-Morgana af et af vore Skibe i den Grad fangede og fastholdt Navigationspersonnellets Opmærksomhed, at Tjenesten var paa Nippet til at lide Skade derved.

Saa kommer Bogens andet Hovedafsnit: Vejret og Klimaet — det man egentlig søger i en Bog skrevet af Danmarks statsautoriserede Vejrsprofet. Afsnittet giver selvfølgelig mange gode og interessante Oplysninger, men det skuffer dog i sin Helhed; er Bogens første Sider lidt vanskeligt tilgængelige, saa er denne Del maaske lidt for rigeligt blandet sammen af Fakta og mer eller mindre intetsigende Almindeligheder.

I Indledningen forklarer Forfatteren meget beskedent, hvorfor det ikke er underligt, at Gigtpatienter »har kunnet imponere Publikum og været de fleste andre Vejrsprofeter overlegne lige op til vore Dage«, og dernæst gengiver han alle velkendte og kønne Vejrs-

vers, men saa kommer det mere reelle med Vejrvarslingens Grundlag og Arbejdsmetoder. Først gives en historisk Udredning af Vejrtjenesten, dernæst forklares det efterhaanden enorme Net af meteorologiske Observationssteder, og der gives en Udredning af, hvorledes de synoptiske Vejrmedlinger organiseres. Vejr-koderne gennemgaas, og der gives Eksempler paa Tegningen af Vejrkortet: Grundlaget for saavel Diagnosen som Prognosen. Det særdeles interessante Spørgsmaal om de langfristede Vejrforudsigelser behandles desværre lidt kortfattet, men de berømte tyske 10-Dages Varsler omtales dog; Spørgsmaalet er vel nok det mest brændende for Nutidens Vejrprofeter, og mon ikke man i disse Krigstider er naaet et langt Skridt videre ved de forskellige Generalstabes meteorologiske Afdelinger? Der arbejdes sikkert under Højtryk, og Fremskridtene kommer forhaabentlig snart os alle til gode. Det er jo saadan — hvilket iøvrigt flere Steder er anført i »Lufthav, Vejr og Klima« — at Krige ofte giver forbavsende Fremskridt paa mangfoldige rent videnskabelige Omraader, som i Fredstider kun synes at have periferisk militær Interesse; Forklaringen er vel den, at under saadanne Forhold ruller Pengene lettere. Der er ingen af de økonomiske Vanskeligheder, som normalt hemmer Forskerarbejdet, og som antagelig ogsaa vort hjemlige meteorologiske Institut — og maa-ske især dets Vejrtjeneste — har lidt under. Forfatteren angiver som en af de vigtigere Faktorer i Forholdet om langfristede Vejrforudsigelser for Danmarks Vedkommende Golfstrømmen, men anfører, at Problemet slet ikke er saa ligetil: en varmere Golfstrøm vil kunne give mere kontinentaltpræget Klima, medens en koldere Golfstrøm vil kunne give et mere maritimtpræget dansk Klima. Iøvrigt fremhæves Abbots Undersøgelser af Solstraalingen, der synes at have givet til

Resultat, at der virkelig findes visse periodiske Svingninger i Solenergien, og at disse Svingninger skal kunne beløbe sig til en Værdi af $\frac{1}{2}$ —1% af den samlede Solenergi; Abbot mener ialt at have konstateret 11 Perioder, og mener ligeledes at have konstateret disse Svingningers direkte Indflydelse paa Vejret.

Det næste Kapitel handler om Danmarks Vejr. Forfatteren har valgt at give sine Oplysninger derved, at han behandler de fire Hoved-Vindtyper: Norden-, Østen-, Sønden- og Vestenvinden hver for sig og forklarer, hvilket Vejr, disse Vinde giver os paa de forskellige Aarstider. Saavidt Anmelderen bekendt er Opstillingen paa denne Maade helt ny herhjemme, men den er god og overskuelig; der gives mange, gode Oplysninger paa disse Sider, især om Vestenvindsvejret, der er det fyldigst behandlede, hvilket jo kun er naturligt, da denne Vind er vor hyppigste. Efter en kortere Omtale af Vejret i de høje og lave Lufttryk giver Statsmeteorologen som Slut paa dette Afsnit et lille Kapitel: Hvordan bliver Vejret? Heri gives gode Raad for den almindelige Iagttager, for hvem intet Vejrkort staar til Raadighed; der gives Forklaring paa, hvorledes man blot ved Hjælp af et almindeligt Stuebarometer og Kendskab til de forskellige Skyformer og til Frontteorien kan danne sig et nogenlunde Skøn over Vejret i den nærmest kommende Periode. Statsmeteorologen opstiller konklusionsmæssigt følgende fire »moderne Vejrregler«:

1. Høj Barometerstand (765—70 mm og derover) og smukt Vejr uden Optræk af høje og middelhøje Skyer er et Varsel om smukt Vejr ogsaa den følgende Dag.
2. Lav Barometerstand (760—55 mm og derunder) og Himmel uden Optræk varsler færre eller flere Byger til den næste Dag.

3. Tiltagende Barometerfald og Opræk af høje og middelhøje Skyer er et Varsel om Nedbør af Varighed (Landeregn) i Løbet af de nærmeste Dage. Mangler Oprækket helt eller delvis, er der Udsigt til Torden om Sommeren.
4. Barometerstigning og Opklaring varsler mere stabilt Vejr til den næste Dag.

»Disse Vejrregler er skematisk og let anvendelige, men naturligvis ikke almengyldige og ufejlbarlige«, skriver Forfatteren. Man maa ubetinget give ham Ret heri, og man fristes til at tilføje, at de ogsaa er temmelig intetsigende og ikke engang saa kønne som de af ham selv citerede Vejrvers. Som Slut paa dette Afsnit om Danmarks Vejr opstilles rent skematisk Danmarks Vejrrekorder; bemærkelsesværdige er her de ti Temperaturrekorder for Tiden fra 1874, af disse falder nemlig over Halvdelen i Aarene 1941 og 1942.

Bogens sidste Sider er helt helliget Klimatologien. Først kommer Danmarks Klima, saa Jordens og endelig Klimaændringer og Klimasvingninger samt »kunstigt Vejr og Klima«; dette sidste Stykke omhandler blandt andet Vejrmagernes Forsøg paa med Kanoner at fremkalde Regn, og Vejrets og Klimaets Indflydelse paa vort Velbefindende, vor Bolig og vor Klædedragt. Dette Afsnit er letlæseligt og instruktivt. Man er her saa godt som helt fri for de mange kedelige Indskudsætninger i Parentes, der skæmmer Forfatterens Sprog i de mere vanskeligt fordøjelige Kapitler. Saafremt hele Bogen var holdt i samme underholdende Form vilde Statsmeteorologen have faaet et langt større Publikum i Tale. Ogsaa Klimatologien er ligesom Vejrafnittet forsynet med statistiske Oplysninger om Klimaet Jorden over; ved et lille Kig opdager man, at Thorshavn kommer ind som en flot Nummer eet for Europa og

Grønland, hvad Nedbør angaar: Tallet er 1453 mod for Eksempel Stockholms 437.

Som sagt skuffer Bogen noget taget som Helhed. Skønt meget er godt, enkelte Afsnit endda særdeles gode, synes man alligevel ikke, at Vejrmagisteren helt har gjort sin Skyldighed og skaffet os en første Klases dansk Meteorologi; det typografiske Udstyr er smukt baade hvad Papir, Tryk og Billedgengivelse angaar, men Stoffet staar ikke paa Højde hermed. Der er en underlig Mangel paa Ligevægt; saaledes synes man jo nok, at naar der saa mange Steder gaaes helt i Detailler saa kunde et Paulin-Barometer fortjene Omtale. For at tage et andet Eksempel: Forfatteren vil reelt anføre Kilde ved næsten alle fysiske og meteorologiske Love og Hypoteser, og han angiver derfor Faderen dertil i Parentes — det gøres saa samvittighedsfuldt, at det somme Tider er lovligt meget af det Gode — men naar man nu faar Navnene paa alle disse Forskere at vide, vilde det saa ikke have været rart blot at faa et Par Linier om dem, saa man lærer dem en lille Smule bedre at kende?

Men Bogen læses dog med Udbytte. Blot nu ikke for mange skræmmes tilbage af Begyndelsens altfor teoretiske Atmosfærefysik, men holder paa og kommer med i det absolut stigende Tempo til den sidste populære og gode Klimatologi.

S.

Krigsforlis.

Paa Ankers Forlag er udkommet en Bog om danske Skibes Krigsforlis, redigeret af Poul Overgaard Nielsen — en Samling af Beretninger fortalt af danske Søfolk om deres Oplevelser ved Krigsforlis og om deres Skæbne umiddelbart derefter.

En Krone pr. solgt Eksemplar af denne Bog gaar til et Mindefond til Uddannelse af danske Søfolk, alene af den Grund bør Salget af Bogen støttes.

Men dette er dog den mindste Grund til, at Kendskab til Bogen bør udbredes. Bogen bør navnlig læses af de Kredse af Befolkningen, som kun har liden Berøring med Søen, og som bør have fuld Forstaaelse af vore Søfolks Indsats og Heroisme.

Bogen indledes med nogle Mindeord, som en svensk Kommandør udtalte i Juni 1943, heraf skal citeres:

» . . . Hvem maaler Storheden i det Mod og den Selvopofrelse, som paalagdes mange af Officererne og Besætningerne, som efter et, to eller tre, ja i mange Tilfælde flere Krigsforlis — efter Uger i Drift med Redningsbaadene, forfrosne, sultne og udmattede af Tørst — kort Tid efter atter melder sig til Tjeneste paany med Livet som Indsats.«

I disse Ord er kort udtalt en Hyldest og dyb Beundring for Koffardimarinens Folk og, heri er tolket en Tak, som ogsaa vor Nation skylder vore Søfolk. Men hertil bør ogsaa knyttes medfølende Tanker til disses Paarørende og Familier i Betragtning af de Bekymringer og Sorger, som mange af dem maa gennemgaa, og hvormed de bærer deres Part af Krigens Byrder og Rædsler.

Nægtes kan det ikke, det er Rædsler denne Bog beretter om; men de er fortalt med jævne og stille Ord af dem, der har gennemlevet dem. Det er ikke Folk, der beklager sig over sin Skæbne eller over Søkrigens Haardhed, det er Folk, der er gaaet om Bord med klar Bevidsthed om, hvilken Risiko de løb. Bitterhed kommer kun glimtvis frem mod de Autoriteter, som svigter dem, naar de som forliste er kommet i Land; men dette sker heldigvis kun undtagelsesvis.

Bogen giver ogsaa et og andet rent sagligt sømandsmæssigt at tænke over.

I langt de fleste Tilfælde gaar de sprængte Skibe momentant ned, saaledes at der kun er meget ringe Tid til Redning. Der bliver oftest ikke levnet Mulighed for Affiring af Baade. Baadene bliver i øvrigt jævnlige sønderslaaet ved Eksplosionen, eller Skibet krænger straks over, saaledes at kun Baadene fra den ene Side kan affires.

Det er derfor først og fremmest Redningsflaaderne, der maa regnes med, men det viser sig, at i mange Tilfælde bliver ogsaa Flaaderne sønderslaaet, vel ofte fordi de ikke er af hensigtsmæssig Konstruktion. Vel har Lovgivningsmagt og Rederier vist den største Interesse for at fremstille fyldestgørende Typer af Redningsflaader; men umiddelbart efter Krigen bør der søges et nøje internationalt Samarbejde for paa Grundlag af alle Erfaringer at fremstille den helt rigtige Type. Flere af Redningsflaaderne er forsynet med Tanke med Proviant, Vand, Klæder, Forbindssager m. v., men ogsaa disse Tanke bliver ofte beskadiget ved Katastrofen.

Var det ikke en Ide at give hver Mand om Bord en Beholder af lignende Art som Gasmasker, blot vandtætte med nogle udvalgte Fødemidler og Drikkevarer o. a., man vilde herved sikre sig, at ogsaa Folk, der bjærger sig paa Vragrester o. a., har noget at staa imod med? I nogle Tilfælde kastes Redningsflaaderne omvendt i Vandet, Tankene maa derfor kunne aabnes fra begge Sider, og Oplukningsmekanismen maa være enkel, saaledes at den ikke gaar i Baglaas ved Beskadigelser. Hvor det er nødvendigt at surre Flaader af Hensyn til Slingerage, maa der være handige Slippegrejer, og i umiddelbar Nærhed en Økse til Kapning af Surringer.

Under Sejlads sover Frivagten af Besætningen saa at sige altid fuldt paaklædt, det viser sig at være meget vigtigt i koldt Klima, at Beklædningen er varm og dog let, saaledes er det vigtigt at have tykke Uldstrømper, i det hele varmer Uld jo bedst selv i vaad Tilstand.

Det er indlysende, at det er meget vigtigt, at Flaader og Baade er rigeligt forsynet med Nødraketmateriel, vel skærmet mod Fugtighed.

Erfaringer viser tillige, at ved Luftrekognoscering — baade udført af Krigsførende og Neutrale — er mange Menneskeliv reddet, i et enkelt Tilfælde anføres, at et rekognoscerende Luftfartøj formentlig troede, at nogle krigsforliste i et Fartøj var Fiskere, fordi de laa stille uden at give Tegn fra sig. Grunden hertil var, at de var for udmattede, ogsaa denne Erfaring bør erindres.

Som en rød Traad gennem alle Beretningerne gaar, at hver Mand, der vil bjærge sig, maa handle resolut og hurtigt, enhver Famlen eller Tøven er skæbnesvanger.

Jeg skal citere en Udtalelse:

»Vi snakkede lidt om Eksplosionens Virkning, saa godt som Sproget nu tillod — han var jo Estlænder.

Han havde ikke set noget paa Dækket, fortalte han. Han sad i Lugaret og drak Kaffe, da Eksplosionen skete. Jeg spurgte ham saa, om ikke de andre kunde naa at komme ud, selv om Vandet fossede ind i Forskibet.

Han svarede, 'at det kunde de maaske nok have naaet. Men, sagde han, da Skibet begyndte at synke, stod Øjnene stive i Hovedet paa dem, og de stod helt stille uden at røre sig, som om de var blevet sindsyge, saa der var ikke noget at gøre, de var helt fra den«.

Men ikke alene kræves der resolut Handling, enhver om Bord maa være fuldt fortrolig med alle Ar-

ter af Redningsmidler og Adgangen dertil, saaledes at han *selv i bælgmørk Nat og under de kaotiske Forhold, som Eksplosionen medfører* kan finde hen til og betjene Baade, Flaader m. v.

Der kræves følgelig *hyppige Natøvelser* med alt Redningsmateriel.

Hele Besætningen bør ogsaa være forsynet med vandtætte Lommeløgter, det kan ogsaa hjælpe til at finde en overbordfalden.

I mangfoldige Tilfælde bliver de, der er sprunget i Vandet, trukket et Stykke ned sammen med Skibet, naar dette synker, ogsaa Redningsflaaderne bliver sugget ned, det er derfor meget vigtigt, at Redningsveste har fuld Bæreevne (er fuldt oppustede, har frisk Kork el. a.) og det gælder for dem, der har fat i Redningsliner ved Flaader el. a., om at blive ved at holde godt fast, saaledes at de er ved Redningsflaaderne o. a., naar de atter kommer op.

Det maa endvidere stærkt fremhæves, hvor vigtigt det er at kunne svømme, blot nogle faa Meter kan være afgørende for, om man kan naa hen til et Redningsmiddel.

Dette er kun nogle Strøtanker, som Bogen giver Anledning til. Men det er naturligvis ikke det Hovedindtryk, som Bogen giver, ej heller Bogens Mening at tage disse Emner op. I Forhold til de sørgeligt mange Tilfælde, der foreligger, fremdrager Bogen kun relativt faa. Men engang, naar Ordet er frit, og alle Oplysninger kan fremskaffes, bør det store Epos om disse Havets Helte skrives.

Selv den, der har gjort sig fortrolig med Livet paa Havet under denne Krig, og som har hørt før derom, bliver betaget og føler en dyb Beundring for vor Sø-

mandsstands Haardførhed og Vovemod, for dens Pligt-troskab og Trofasthed i indbyrdes Kammeratskab, naar Faren gælder.

Intet kan bedre berette derom end disse stilfærdige, tilforladelige Vidneudsagn.

Der kan regnes med, at ca. $\frac{1}{3}$ af den danske Handelsflaade er gaaet tabt i denne Krig ved Krigsforlis, og at Antallet af Søfolk af enhver Art — dog ikke medregnet Fiskere — der er gaaet bort, rigeligt er passeret Tusind.

Alene dette Tal viser, hvilken Indsats vor Koffardimarine har ydet, og burde bibringe Forstaaelse af, hvilken Taknemmelighedsgæld vor Nation staar i til vor Koffardimarine.

Her skal det tillige siges, at ogsaa i vor Orlogsmarine har Handelsmarinens Folk ydet megen værdifuld Tjeneste, blandt andet i vore Ministrygere og i vore Bevogtningsfartøjer, ogsaa herfor skal der ydes al Anerkendelse.

Paul Ipsen.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage samt Tidstavle. 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-Admiralløjtnant Danneskjold-Samsø'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 forsvarede Peuchlers og Qvitzows Bastioner paa Østervold og Kastelet.
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 »Patentia« 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 fratræde Korvettens Togt Jordan 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-Admiralløjtnant Danneskjold-Samsøe's Projekt til Bygning af Takkeladshusene paa Øen Frederiksholm paa Nyholm (nuværende Hovedmagasin og Takkelloft) approberes.
26. Feb. 1701: General-Admiralløjtnant U. C. Gyldenløves Indstilling om Oprettelsen af »Søe-Cadet-Compagniet« bifaldes af Kong Frederik IV. Kommandør Chr. Tomesen Sehested bliver fra 20/4 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 Sotaktiker, Bygmester og Organisator af Orlogsflaaden, der under ham førtes frem til Landets førende nationale Værn.

F. Kj.

Slaget paa Reden.

Af Kommandør M. Bojesen.

I sin første Artikel om dette Slag anfører Redaktør Dahlhoff-Nielsen en Udtalelse af »den lille raske« Admiral Steen Bille, gaaende ud paa, at hans Fader kun omtalte Slaget paa Reden med megen Circumspection.

En vis »Circumspection« er maaske ogsaa paa sin Plads i Dag, uagtet disse snart halvandethundrede Aar gamle Begivenheder unægtelig forlængst er blevet Historie, men flere Punkter i Redaktør Dahlhoff-Nielsens Fremstilling bør dog ikke henstaa ukommenterede her i Tidsskriftet.

Det anføres saaledes af Redaktøren, at Rist¹⁾ har sagt, at Frederik VI indjog sine Officerer Frygt for Ansvar; nedenstaaende Brev tyder imidlertid paa lige det modsatte, at Tonen mellem den enevældige Kronprins og hans Officerer paa ingen Maade var præget af Servilitet fra disses Side, men at de tværtimod turde tale frit og frejdigt ud, — ogsaa uadspurgt, — Brevskriveren er Kommandørkaptajn, Kammerherre Steen Bille²⁾.

1) Johan Georg Rist (1775—1847), dansk-holstensk Diplomat, Privatsekretær hos Schimmelmann, Chargé d'Affaires i London og Hamborg, Medlem af Provinsialregeringen paa Gottorp, Konferensraad. Har udgivet interessante »Lebenserinnerungen«.

2) Steen Andersen Bille (1751—1833), Kommandørkaptajn, Chef for den udrustede Eskadre, som laa paa Inderreden, Kammerherre, senere Admiral og Geheimestatsminister.

8. April 1801.

Naadigste Kronprins!

Tilgiv naadige Herre, at jeg adresserer Dem disse Linier i Anledning af det jeg hører, Lord Nelson har igen faaet Tilladelse til at præsentere sig for Dem. Da denne Lord var ombord paa mit Skib, (jeg selv var den Gang ombord hos Admiral Parker), skal hans Folk have sagt til mine, at de vare ikkun saa faa om Bord paa deres Flaade samt viste megen Mismodighed, ja de paastaa, at En vilde sprunget ind af Porten, hvor de laa under, men blev af de andre halet tilbage. Flere om Bord hos mig har set, at Nelsons Division blev Dagen før Slaget forstærket med Folk fra Parker. Lieutenant Bardenfleth, som i Dag har Ordonnans hos Deres Kongelige Højhed, vil kunne sige Dem det samme; deraf slutter jeg, at de ikkun ere svage fra den Side, og hvad deres Skibe angaar, da kan man godt se, hvad de har lidt. Hvorledes Deres Kongelige Højhed tænker i vores nuværende Stilling er jeg temmelig bekendt med, men da Mængden, som jeg senest traf i Deres Forgemak, den første Dag Generalmajor Walterstorff havde været om Bord hos de engelske Admiraler, lod til at være forskrækkelig lavt stemte, saa frygter jeg for, da disse Personer muligens nærmer sig Deres Person, de da kunne anbringe Grunde, der kunde synes antagelige, og derved svække Deres Kongelige Højheds een Gang tagne kække og standhaftige Parti. Tilgiv, naadige Herre, at jeg taler saa frit. Jeg holder for, at forinden nogen Vaabenstilstand sluttet, skulde den Eskadre af Bombarderer, Brandere, etc., som ligger lige for Batteriet og mit Skib, trække sig Nord paa til Admiralen, og dernæst, at intet Skib, stort eller lille, tør nærme sig

Batteriet paa Kanonskud, med mindre det vil risikere, at der skydes paa det. Efter at jeg nu har sagt, hvad der laa mig paa Hjertet, har jeg Intet tilbage end bede Dem om Deres Tilgivelse for min Frihed og dernæst at anbefale mig i Deres Naade.

Underdanigst

*Steen Bille.*¹⁾

Dette Brev lader jo intetsomhelst tilbage at ønske i aaben Frimodighed og taler til Ære baade for Kronprinsen og Steen Bille. Der forlyder heller intet om, at Kronprinsen i mindste Maade skulde have misbilliget Steen Billes Henvendelse, tværtimod vedblev han at staa i høj Gunst til sin Død.

Generaladjutant, Kaptajn Lindholms Andel i Underhandlingerne med Nelson har jo været underkastet en hel Del Kritik, hvortil ogsaa Undertegnede tidligere har sluttet sig, men denne Kritik synes imidlertid ikke at kunne staa for en nærmere Prøvelse. Man har særlig hæftet sig ved, at han skulde være gaaet uden om Olfert Fischer, og at han har undladt tilstrækkelig fyndigt at besvare Nelsons, for at benytte en mild Betegnelse, yderst uheldige Brev af 22. April 1801, hvori han sigter Olfert Fischer for Fejghed og spotter over, at han tilsidst førte Kommandoen fra Tre kroner, — »Mr. Fischer's Carcase was safe, an he regarded not the sacred call af humanity«²⁾, i hvilken Anledning H. G. Garde³⁾ gør opmærksom paa, at den saarede Olfert Fischer Natten efter Slaget sov under sin Stander, medens Nelson havde forladt sit grundstødte Flagskib.

1) Meddelelser fra Krigsarkiverne, I, 183.

2) Nyt Archiv for Søvesen 1842, 191.

3) Den dansk- norske Sømagts Historie.

Om Kaptajn Lindholms første Sendelse til Nelson foreligger der hidtil intet andet end hans Rapport¹⁾, som givetvis er korrekt; imidlertid vilde man jo gerne vide lidt mere. — Som man kan se af Forhandlingerne i Statsraadet de følgende Dage, har Kronprinsen været underkastet en haard Pression af sin modløse Entourage, som formodentlig, navnlig i de første, høj-dramatiske Øjeblikke, ikke har været uden Indflydelse. 80 Aars Fred, den fuldstændige Mangel paa Krigserfaring hos de styrende Mænd, Nelsons uhørte Trusler, det voldsomme, umiddelbare Indtryk Kronprins Frederik fik af Slagets Blodighed og Vildskab²⁾ og Nelsons Hastværk med at komme paa Talefod med sin farlige Fjende, alt dette blev Skyld i, at man ved Indgaaelsen af den første præliminære Vaabenhvile forsømte at indføre det Vilkaar, som burde have været det første af alle, og som Parker nu — ensidig vendt mod os — fik indsat i de definitive Vaabenstilandsbetingelser, nemlig at ingen af de kæmpende Parter maatte benytte Tiden til at foretage nogetsemhelst Skridt til Styrkelse af sin Position, og at Flaadernes gensidige Stilling skulde forblive uforandret. Da man blev klar over, at man havde ladet sig bluffe, og at Stillingen derved var bleven grundig forværret, var det for sent, og man maatte nu naturligvis drage Konsekvenserne og se paa Sagen med andre Øjne. Nu var det imidlertid gaaet, som den store Menneskekender Frederik den Store vidste, da han paa det strengeste forbød enhver Afholdelse af Krigsraad; det »timide Partey« havde som sædvanlig faaet Overhaand.

Det er jo umuligt ikke i højeste Grad at beklage,

¹⁾ Nyt Archiv for Søveesen 1842, 191.

²⁾ Se f. Eks. Rist: Lebenserinnerungen.

at den enestaaende Lejlighed blev forspildt til at tilføje Nelson saadanne Tab, som for ham vilde have betydet det uhorste, et Nederlag¹⁾ og for Danmark en uhyre Triumf, som vilde have opvejet grumme meget. Selv om man ogsaa gaar ud fra, at Nelson ikke havde akcepteret et Nederlag, og betragter det som sikkert at han vilde være kommet stærkere igen, maa jo bemærkes, at ogsaa vi havde betalt Lærepenge og vilde have vundet Tid til at træffe Modforanstaltninger og antagelig have modtaget Forstærkninger f. Eks. fra Sverige, evt. ogsaa fra Rusland, ligesom Adgangen til Kongedybet sikkert kunde have været betydelig vanskeliggjort, hvorved Faren for et Bombardement, som aldrig var betydelig, vilde være bleven formindsket.

Der foreligger Intet, som viser, at Kaptajn Lindholm skulde være blevet raadspurgt i Anledning af sin Mission til Nelson; efter hvad der er oplyst, maa han antages blot at have udført de Ordre, som blev givet ham. Derimod kan der jo, hvis man vil, intet være til Hinder for at antage, at Kronprinsen, i hvis Gunst han stod højt, underhaanden kunde have afæsket ham hans Skøn. Jeg for mit Vedkommende mener ikke, at det er sandsynligt, at Kronprinsen skulde have gjort

¹⁾ Jfr. Kommandør Freemantles, »Ganges«, bekendte Brev af 4. April til Markien af Buckingham, hvori han erklærer, at 6 Linieskibe og 1 Fregat stod fast, og at »all these ships must have been lost«, hvis Danskerne havde udnyttet Situationen, og videre taler om de stærkt medtagne engelske (og danske) Skibe og det store Mandefald (Schiern: Historiske Studier, II, 352 ff., Edvard Holm, Danmark-Norges Historie).

Kommandørkaptajn Steen Bille skriver den 8. April til Kronprinsen: »— Fjenden, som ligger bestandig for mine Øjne, reparerer sine Skibe, som han bedst kan; et af dem, ser jeg, maa gaa herfra uden Stormast, han har i det Sted sat en Stang op, og der ovenpaa en Bramstang; en tredje krænger helt over paa Siden for at faa repareret sine Grundskud, og saaledes har alle de, som var i Aktionen, nok at reparere«.

(Meddelelser fra Krigsarkiv. I, 158).

dette i de andre Herrers Overværelse, eller at Lindholm har haft Lejlighed til under disse Forhold at blande sig i Sagerne. Det er rigtigt, at Steen Bille gjorde dette, men det var i et Brev, og ikke midt under Slaget. I ethvert Fald er Lindholm bleven anset som særlig egnet til at forhandle med de engelske Admiraler, da bl. a. baade han og Walterstorff fuldtud beherskede Sproget.

Statsraadsforhandlingerne i de efterfølgende Dage er jo af stor Interesse, men kan desværre ikke følges i Enkelthederne, da der ingen Protokol blev ført dengang, og selv om enkelte Medlemmer, som de to Reventlower, havde udarbejdet deres Separatvota skriftligt¹⁾, er det ikke engang sikkert, at disse er bleven oplæst, da Kronprinsen straks i det første Møde gav Ordet til Udenrigsminister Bernstorff²⁾, som havde opsat et Udkast til en Svarnote til Parker angaaende Vaabenstilstanden. Alligevel er der oplyst ikke saa lidt.

Statsraadet bestod, — foruden den ikke tilstedeværende Konge, — af Kronprinsen, Arveprins Frederik, Hertugen af Augustenborg³⁾, General von Huth, — som ikke deltog i Forhandlingerne⁴⁾, — Lensgreverne C. D. F. Reventlow⁵⁾ og Schimmelmann⁶⁾ samt Greve C. F. Re-

¹⁾ Rigsarkivar Axel Linvald: Kronprins Frederik og hans Regering, C. D. F. Reventlows Brev til Sønnen (Reventlowske Papirer): Meddelelser fra Krigsarkiverne I, 266 ff., 276.

²⁾ Grev Christian Günther Bernstorff (1769—1835), Søn af Andreas Peter B.

³⁾ Frederik Christian, Hertug til Slesvig-Holsten-Sønderborg-Augustenborg (1765—1814), Patron f. Univers., Præsident f. Direktionen f. Univers. og de lærde Skoler, gift med Kong Frederik VI's Søster, Prinsesse Louisa Augusta, Fader til de Augustenborgske Prinsler fra 1848.

⁴⁾ Heinrich Wilhelm v. H. (1717—1806), General af Infanteriet, Geheimestatsminister, Veteran fra 7-Aarskrigen.

⁵⁾ Christian Ditlev Frederik R. (1748—1827), Geheimestatsminister, Præsident f. Rentekammeret; vor berømte Landboreformator.

⁶⁾ Heinrich Ernst S. (1747—1831), Geheimestatsminister, Finans-, Kommerce- og Udenrigsminister m. m.

ventlow¹⁾). Desuden deltog Udenrigsministeren i Forhandlingerne, og det kan selvfølgelig ikke betvivles, at Admiralitetsherrerne Admiral Kaas²⁾ og Viceadmiral Wleugel³⁾ er bleven hørt i eller uden for Statsraadet.

Bølgerne gik højt. Arveprinsen ansaa Alt for tabt⁴⁾, Greverne C. D. F. Reventlow og Schimmelmänn delte hans Mening og virkede ivrig for Vaabenstilstand og Fred⁵⁾; Kronprinsen, derimod, var afgjort imod at give efter, og han støttedes kraftigt heri af Udenrigsministeren⁶⁾ og af Hertugen, som med Varme talte mod enhver Eftergivenhed⁷⁾. For at man ikke skulde sige, at han personlig ikke løb nogen Fare, udbad han sig at maatte følge Kronprinsen overalt.

Kronprinsen, som færdedes overalt, og som maatte regne med Muligheden af at falde, havde for dette Tilfælde udnævnt Prinsen af Württemberg⁸⁾ til Leder af Forsvaret.

Medens Kronprinsen ved de præliminære Vaabenhvileforhandlinger havde ladet sig overrumple, saa indtog han nu en meget fast Holdning i Statsraadet. Den 4. April skriver han: »Skulde det ikke lykkes at faa en formelig Vaabenstilstand sluttet, da skal jeg i Spidsen for mine brave Danske ej frygte nogen Engelskmand, hvad disse end maatte foretage sig⁹⁾).

¹⁾ Cay Frederik R. (1753—1834), Geheimestatsminister, Præsident for Tyske Kancelli.

²⁾ Frederik Christian K. (1727—1804).

³⁾ Johan Peter W. (1736—1825).

⁴⁾ Hans Schulz: Friedrich Christian Herzog zu Schl.-Holst. 230ff.

⁵⁾ R. A. Linvald, 163 f., — Chr. Reventlow: En dansk Statsmands Hjem omkring 1800, II, 12.

⁶⁾ Den højtbegavede Lensgrevinde Charlotte Schimmelmänn, f. Schubart, som blandt Diplomaterne havde Ord for at øve betydelig Indflydelse, i alle Tilfælde paa sin Ægtefælle, ses ogsaa at have bearbejdet Udenrigsministeren d. 7. April. (Brev af s. D. i de Reventlowske Papirer, udg. af Kgl. Ordenshistoriograf, Dr. phil L. Bobé).

⁷⁾ I sit Brev af d. 3. April til sin Søster, Prinsesse Luise skriver Hertugen: »Du kan forestille Dig, hvad Din Broder stemte for, hellere at falde med Ære, end at staa med Skændsel — — —«. (Hans Schulz.)

⁸⁾ Friedrich Wilhelm Philipp af W. (1761—1830). General-løjtnant, Kommandant i København.

⁹⁾ Meddel. fra Krigsarkiv. I, 147.

Den dybe Uenighed mellem Kronprinsens nærmeste Raadgivere, hvorved hele Afgørelsens Byrde og Ansvar blev lagt over paa hans Skuldre, og det slette Indtryk, han modtog ved at se, at flere af Geheimestatsraaderne lod deres Standpunkt bestemme mere af en overdreven og uværdig Modløshed og Frygt end af en nøgtern Vurdering¹⁾, fik varige Følger og bidrog uden Tvivl til, at Kronprinsens Regering fremtidig fik et mere autoritært Præg. »Det er Kronprins Frederiks Bedrift midt imellem disse modgaaende Strømninger at have holdt Hovedet klart og med Fasthed forfulgt en Linie, der laa lige langt fra udfordrende Overmod og frygtagtig Eftergivenhed. Det var Kronprinsen personlig, som gentagne Gange satte sit bestemte Nej mod de engelske Krav«¹⁾.

I sin Rapport om Forhandlingerne med Admirallerne skriver Lindholm: »Fredag den 3. April Kl. 8 gik jeg ombord til Admiral Parker; Kammerherre Steen Bille fulgte med. Grev Bernstorff havde mundtlig givet mig Instruktion, hvad jeg i Regjeringens Navn skulde sige, og da dette var for vidtløftigt at erindre, saa skrev jeg det op; det var omtrent dette . . .«²⁾. Af Bernstorffs nedskrevne Instruktioner³⁾ til Lindholm og Walterstorff⁴⁾ sammenholdt med disses Fællesrapport over Forhandlingerne ombord hos Parker den 7. Februar fremgaar det klart, at Underhandlerne har været meget nøje instrueret og har rettet sig strengt herefter. Bernstorff foreskrev, at Vaabenstilstandsoverenskomsten skulde holdes i en rent militær, lakonisk Form og indsatte

1) R. A. Axel Linvald I. 8. ff.

2) Nyt Archiv f. Søvesen 1872, 176.

3) Departementet for udenrigske Anliggender, England I c, Pakke 20, i Rigsarkivet.

4) Ernst Frederik v. W. (1755—1820). Generalguvernør i Vestindien, titulær Generalmajor, Diplomat, Greve.

ligeledes Bestemmelsen om, at ingen af Parkers Skibe eller Fartøjer maatte komme inden for Kanonskuds Afstand fra de danske Skibe eller Fæstninger¹⁾. Parkers nedværdigende Krav om Danmarks øjeblikkelige Afvæbning eller Afslutning af en defensiv Alliance med England blev afvist og begrænset til en blot Suspension af den væbnede Neutralitet under Vaabenstilstanden, men medens det stipuleredes, at Flaaden skulde forblive in statu quo, *gjaldt dette ikke Landforsvaret*, som ogsaa blev forstærket. Endvidere blev Parkers yderst vidtrækkende Fordring om, at hans Skibe skulde modtages i København, og der forsynes med »all supplies they may stand in need of«, saaledes at Skibene ogsaa skulde kunne reparere og indkøbe Tovværk, afvist. Dette Punkt ansaa Bernstorff for maaske det vanskeligste og vilde have det indskrænket til, at Englænderne maatte forsynes med *Vand*, »*Erfrischungen*« og *hvad der behøvedes til de Saaredes Pleje*, og Underhandlerne fik Instruks om at sørge for, at »wenigstens ausdrücklich nichts mehr zugestanden werde«. — Slutelig fik Artiklen den bekendte Ordlyd, at Parkers Flaade kunde forsyne sig med »everything which it may require for the health and comfort of its crews«, hvilket var en betydelig Sejr for Bernstorff. Mundtlig blev det efter Bernstorffs Instruks aftalt, at England skulde tillade Kornforsyningen til Norge og Danmark Kornforsyningen fra Østersøen til England, og at Englænderne ikke for ofte maatte sende Folk i Land og ikke for mange, »damit die Gährung im Volke nicht vermehrt werde«. Man faar det bestemte Indtryk, at Grev Bernstorff var en habil Diplomat, som haandterede sit Apparat med Koldblodighed og Erfaring, og at Under-

1) Artikel 2 kom dog til at bestemme, at engelske Skibe, hvis det var nødvendigt, kunde passere Kongedybet.

handlernes Rolle har været indskrænket til med Takt og Akkuratesse at udføre Regeringens Instrukser.

Hvad Lindholms Brev af 2. Maj til Nelson angaar, er det ganske vist, at dette er holdt i en complaisant Tone, som ikke kan være smagelig for Danskerne; men man maa ikke overse, at det ligesom er utænkeligt, at en yngre Kaptajn og Generaladjutant hos Kronprinsen skulde have ført nogensomhelst Korrespondance med en — endnu — fjendtlig Admiral, uden at Kronprinsen og sikkert ogsaa Bernstorff har været holdt fuldstændig underrettet om Brevvekslingen. Al Sandsynlighed taler for, at Kronprinsen har været bekendt med og bifaldet — udtrykkeligt eller stilliende — Brevets Indhold. En Ytring af L. i hans Brev til Nelson af 20. Juni kan ogsaa tyde paa noget saadant, idet Lindholm skriver: »... Hans Kongelige Højhed Kronprinsen hilser Dem og ønsker Dem en lykkelig Rejse«. — Før at fuldstændiggøre Indtrykket Brevet af 2. Maj bør dog ogsaa følgende Passus citeres: »— I am of opinion with Your Lordship that 3 Ships of 74 Guns each would have been a hard match for the Crown Battery, but they certainly would have been forced to go away —«.

Nelsons senere hjærtelige og anerkendende Tone forfejlede ikke sin Virkning. Allerede d. 18. Maj havde Lindholm tilskrevet Nelson som følger: »Kronprinsen har befalet Cpt. Sneedorff¹⁾ at tilstille Dem som et Bevis for sin Agtelse 24 Flasker gammel Rhinsk Vin, som aldrig drikkes ved Hoffet undtagen ved Solenniteter, da den er fra det 16. Seculo«, desuden oversendtes Grønt og Jordbær fra de Kongelige Haver²⁾.

¹⁾ Hans Christian Sneedorff, (1759-1824), Kaptajn i 1801, Næstkommanderende paa Søkadetakademiet, Chef for Kadetskibet, Fregatten »Frederiksværn«. Kammerherre, Kontreadmiral, Chef f. Søkadetakademiet.

²⁾ Lindholms danske Koncept i Rigsarkivet.

Efter hvad der hidtil er oplyst, maa det siges, at der ikke er ført noget Bevis for, at Lindholm ikke skulde have udført sine Hverv tilfredsstillende, — ikke alene under de paafølgende Dages Underhandlinger, som heller ikke har været kritiseret, — men ogsaa under hans første Sendelse til Nelson. Det er ganske usandsynligt, at han som den yngste af Kronprinsens tolv Generaladjutanter af Flaaden skulde have faaet Lejlighed til at fremsætte sine Anskuelser i Statsraadet. Akterne i den Krigsret, der siges nedsat, er forgæves eftersøgt i Rigsarkivet.

I denne Forbindelse kan følgende Meddelelse af Rist være af Interesse:

»— Nelson var kommet i Land d. 8. April og var optaget af en Samtale med Kronprinsen, som viste stor Fatning og Selvbeherskelse. Allerede havde han det sidste Ord »Krig« paa Læberne, da Adjutant Lindholm uanmeldt traadte ind i Værelset og med tilsyneladende Ligegyldighed, paa Dansk hviskede: »Kejser Paul er død« til ham. Uden at gøre nogen Afbrydelse fortsatte Kronprinsen Samtalen, som nu ganske vist kunde gives en forsonligere Vending, og som ogsaa snart bevirkede en Tilnærmelse. Ubrødelig Tavshed om Kejserens Død blev paabudt; Englænderne erfarede den først to Dage senere efter den foreløbig afsluttede Konvention¹⁾«.

Der er begaaet Fejl ved Underhandlingerne, men hvad man ved udover den forhastede Indstilling af Fjendtlighederne er vist kun, at Kaptajn Thun²⁾ utvivlsomt gjorde sig skyldig i Malkonduite ved i første Række at betragte sig som Vagtskibschef fremfor som underlagt Olfert Fischer, og som derfor sendte den

1) Lebenserinnerungen.

2) Philip Gerhard v. T. (1756—1828). Chef for »Elephanten«.

engelske Parlamentær direkte til Kronprinsen i Stedet for ad Kommandovejen til Olfert Fischer. For Thuns uheldige Dobbeltstilling er Andre imidlertid ansvarlige.

Ikke for Intet havde Nelson overfor Kronprinsen erklæret, at af de 105 Søkampe, han havde deltaget i, havde ingen været saa frygtelig som denne. Det var ingen tom Kompliment og den stadfæstes med overbevisende Klarhed af Tabslisterne. De blodige Tab af Faldne og Saarede var paa dansk Side 1035 Mand ud af en Styrke paa 5234 Mand eller 20%¹⁾. Men de engelske Tab var langt større. Man kan her rolig holde sig til den Højstkommanderendes Tal, som lyder paa 2237 Mand eller ikke mindre end 25% ud af en Styrke paa 8885 Mand i Nelsons tætpakkede 11 Linieskibe. Heroverfor staar Abukir, hvor Nelsons Tab kun var 896 Mand i 13 Linieskibe (hvoraf det ene dog kun var et 50-Kanonskib). — Og senere ved Trafalgar var de engelske Tab kun 1690 Mand paa 27 Linieskibe²⁾. De voldsomme Tab d. 2. April i Forbindelse med den overhængende Fare, hvori de mange grundstødte Skibe befandt sig, under Trekroners Kanoner, forklarer fuldt ud Nelsons Iver for at faa Slaget afbrudt, saaledes som det ogsaa fremhæves af Admiral Sir Reginald Bacon og Admiral Lord John Fisher. Intet Under at Nelsons Flagkaptajn, Kommandør Sir Thomas Foley d. 3. April i Kronprinsens Forgemak udtalte: »a bloody day, a very bloody day«³⁾.

Uden iøvrigt at komme ind i Slagets Gang maa det jo i høj Grad beklages, at saa mange Fanger fra de sammenskudte Blokskibe midlertidig faldt i engelsk

¹⁾ Hertil kom 205 Savnede, om hvem ingen Efterretning haves. (Garde 393).

²⁾ Encyclopedia Britannica. De meget store Tabsprocenter er karakteristiske for Søslog.

³⁾ Lensgrevinde Charlotte Schimmelmans Brev af d. 4. April til Grevinde Louise Stolberg (Reventlowske Papirer).

Fangenskab. Naar Olfert Fischer ikke mente at have Brug for Kanonbaadene i Slaget, kan hans Skøn nu ikke omdisputeres, men uden Tvivl kunde og burde Baadene have været anvendt til at evakuere Skibene, hvorved Nelsons Trusler vilde være bleven virkningsløse; nogen Dadel herfor vilde det imidlertid være helt ubilligt at rette mod Olfert Fischer, som var alvorlig saaret i Hovedet og i Slutningen af Slaget ikke var i Besiddelse af hele sin Aandskraft¹⁾.

Redaktør Dahlhoff-Nielsen understreger den politiske Kraftesløshed, som blev afsløret ved, at man lod sig bluffe af Nelson. I vor Tid er vi jo alle opfødt med Forestillingen om, at Nelsons Trick var let gennemskueligt, og ikke burde have været taget alvorligt. Enhver historisk Begivenhed maa jo imidlertid bedømmes ud fra sin egen Tids Forudsætninger og hertil hører som før nævnt, de Ledendes totale Mangel paa Krigserfaring. For dette bør de billigvis ikke dadles. — Men Forholdet er, at ikke blot Kronprinsen, men formentlig alle hans Omgivelser maa have anset Nelson for at være Mand for at gøre Alvor af sit Ord. Synet paa Englænderne illustreres af følgende Brev fra Hertugen til hans Søster, Prinsesse Luise²⁾ » — — Da Nelson under Slaget anmodede os om Vaabenstilstand, truede han med at være nødsaget til at stikke de

1) Af O. F.'s Skrivelse til Kronprinsen af 28. November 1802: »... Af Nattekulden havde de Kontusioner, som jeg under Bataillen havde faaet paa mit Hoved og Kjæve, saaledes tiltaget med Smerte, at jeg ikke fandt mit Hoved tjenlig til nogen videre eftertænkende Anstrængelse.

Hvor ubehageligt det Skridt var mig [at afgive Kommandoen troede jeg da, som nu efter en afgjort Bataille, hvorudi jeg paa Menneskets delikateste Parti, Hovedet, var bleven saa forslaaet, at jeg ikke mere kunde virke med Nytte, at jeg uden Betænkning burde tilmelde sligt, som noget jeg skyldte den Kongelige Tjeneste...« (Medd. fra Krigsark. I. 166, Garde: den dansk-norske Sømagt, 379).

2) Hans Schulz.

tagne Skibe med alle de Saarede i Brand, hvis man ikke indgik paa den; Englænderne har ladet de Saarede undersøge, og dem, om hvem Kirurgerne erklærede, at de ikke kunde leve, har de enten dræbt, eller tvunget vore Folk, nemlig Fangerne, til at surre dem sammen i Hængekøjerne og at kaste dem i Søen«.

Det fremgaar ikke, hvilket Grundlag Hertugen har for sit Brev, og vi kan i vor Tid forholde os afvisende overfor de rejste Sigtelser. At Datiden saa anderledes derpaa, forbliver imidlertid en Kendsgerning, som vi maa indregistrere, uden at det derfor er nødvendigt straks at citere: »O, Danmark, paa Rænker Du aldrig Dig forstod«¹⁾.

Nelson naaede Reval den 12. Maj, men fandt ikke den russiske Flaade. I sin Overbevisning om, at »en britisk Flaade var den bedste Underhandler i Europa« meldte han sin Ankomst skriftlig til den engelske Ambassade i St. Petersborg, idet han angav, at han var kommen for at bringe Tsaren »the very highest compliment«. Den næste Dag svarede Grev v. d. Pahlen²⁾ i »a most peremptory letter«, at ingen Underhandling vilde komme i Stand, saa længe den engelske Flaade laa ved Reval, hvorefter Nelson afsejlede med uforrettet Sag³⁾.

Som bekendt svigtede Kejser Alexander derefter Danmark paa den mest kyniske Maade, og sluttede en Fred, som Danmark allernaadigst fik Lov til at til-

1) Adskillige danske Officerer havde tjent paa de engelske — og franske — Flaader, og kendte Forholdene. — De engelske Besætninger var glimrende trænede, og tapre Folk, men rekruteredes for Størstedelen ved Presning, og for en meget væsentlig Del af Nationens Bærme. (C. N. Robinson: The British Fleet, 411 ff.).

2) Peter v. d. P. (1744—1826). Russisk Udenrigsminister, meddelagtig i Mordet paa Kejser Paul.

3) Encyclopedia Britannica: Copenhagen.

træde, hvilket endda kostede os 87800 Rubler i »Præsenter« til russiske Ministre og Embedsmænd¹⁾).

Til Slut skal her i Oversættelse meddeles et Uddrag af Rists vistnok ikke meget kendte Optegnelser om Skærtorsdagsslaget.

»Paa alt, hvad Marinen formaaede, kunde man regne. I en Nation, som var uvant med Krigen, havde den fortrinlige Stamme af Sømænd, i Særdeleshed i de yngre Officersklasser, bevaret den Energi og Kraft, som kun opnaas ved Øvelse, den Selvtillid som bunder i Følelsen af fysisk og moralsk Dygtighed. Paa Admiraler skortede det, ligesom de ældre Officerer manglede den Øvelse, som kun kunde blive de yngre til Del gennem den hyppige Fregattjeneste. Beskedenhed var ogsaa her Fortjenestens Ledsager. De danske Officerers Selvfølelse ytrede sig kun gennem en alvorlig Holdning; jeg vilde tro, at de, som havde haft Lejlighed til at lære den engelske Marine at kende, skufede sig mindst med Hensyn til Tingenes Stilling.

Den 30. Marts ledsagede jeg Grev Schimmelmann og Grev Cay Reventlow i aaben Baad til Defensionslinien. Vi gik om Bord i flere Blokskibe, hvor der herskede den mest glimrende Aand og modigste Resignation blandt Officerer og Mandskab, og hvor Kampsangene vekslede med Evolutioner og Øvelser. Os forekom Sundet som et Termopylæ, megen Ære, lidet Haab.

Mørk og skyfuld brød den 2. April frem; Vejret var mildt, og over alle Byens Huse og Gader hvilede en trykkende Luft, en stille Forventning. Kl. halv ni (!) om Morgenen blev vi opskræmmet ved Frokosten af de første svære Skud, som brød Stilheden; Angrebet var begyndt. Jeg skyndte mig straks med Grev Schimmel-

¹⁾ Linvald, 169.

mann til Balkonen paa det Vestindiske Kompagnis Bygning, hvorfra man havde den videste Udsigt over Havnen og Reden. Her fandt jeg allerede et lille Antal Tilskuere, som stadig blev talrigere, og som mest bestod af Haandværksfolk, som ikke havde fundet nogen Anvendelse. Det var det skønneste Skuespil, man kunde se, og havde vore Hjærter ikke slaaet saa uroligt, havde hvert Skud af 24- og 36-Øerne ikke forkyndt vore Brødres og Venners Død og Lemlæstelse, vilde man ikke kunne have mættet sit Hjærte med de store Følelser, som bragte alt i Oprør. Med tavs Begærlighed fæstede vore Øjne sig paa den afgørende Kamp; saa meget afhang af den; de tætte Røgskyer hvilede over Skibene, indtil Vinden atter spredte dem, kun af og til hørte man forhaabningsfulde Ytringer, opmuntrende Udraab fra Tilskuerne. Ilden vedvarede vel usvækket fra vore Skibe i en (!) Time. »Prøvesteen«, paa hvem hele Angrebets Vægt var faldet, udrettede Vidundere, dens sorte Skrog lignede et ildsprudende Bjærg, hvis Lyn uophørlig skar igennem Dampskyerne; desværre blev det ikke støttet af Landbatterierne, som først for nylig var bleven opkastet paa Amagers Kyst. Jeg stod tavs og hensunken i det store ophøjede Skuespil; lidt efter lidt blev der stille om mig, hist og her rystede En paa Hovedet og sukkede, man kunde ikke længere skjule for sig selv, at den danske Linies Ild blev svagere; endnu var intet af de engelske Skibe blevet væsentlig beskadiget eller bragt til Tavshed, de, der havde lidt Skade, forlod straks deres Stilling for at erstattes af andre (!). Ved Middagstid fløj »Dannebrog«, paa hvilket Admiral (!) Olfert Fischer havde hejst sit Flag som Højstkommanderende, i Luften med en frygtelig Eksplosion. En Dødsstilhed paafølgte et Minut. Saa hørte man høje Sukke og Klager, man saa Taarer i Øjnene paa gamle Graaskæg og hørte Stemmer, som talte om Ho-

vedstadens Brand og Ødelæggelse. Kuglerne og Bomberne faldt allerede i Vandet ikke ret langt borte. Afmastede, brændende, med Dækket fuldt af Døde, bjærgede nogle af de mindre Fartøjer, blandt andre Prammen »Aggershuus«, kommanderet af min vakre Ven, Fasting¹⁾, sig ind til Toldboden. Endnu havde Kampen kun berørt højre Fløj og Centrum. Fra Batteriet Trekroner og de nærmeste Blokskibe var endnu intet Skud faldet. Da forlød det pludselig, at Nelson havde afsendt en Parlamentær med Forslag om Vaabenstilstand affattet i ærefulde Udtryk. Kronprinsen var i Citadellet, da den kortfattede Skrivelse ankom. Hvorledes det maatte se ud i hans Hjærte, — som egentlig var blødt, — nu efter at han havde faaet Underretning om, at hans halve Linie efterhaanden var ødelagt, efter den frygtelige Udgydelse af saa meget ædelt Blod, og nu da hans Omgivelser var blevet grebet af Bestyrtelse i Stedet for dristig Tillidsfuldhed, nu da Peymann²⁾ ikke mere turde indestaa for Citadellet eller Mechlenburg³⁾ for Quintus, — det kan man næppe udmale sig. Blodbadet havde været frygteligt, Bunker af Lig havde belemret Skibenes Dæk og Rum, medens de Overlevende fortsatte det blodige Arbejde i en Tummel af Raseri og Fortvivlelse under vild Sang, bedøvede af Kanonernes sindsforvirrende Brøl, og atter andre, navnlig Officererne, med heltemodig Ro kun tænkte paa Flagets Ære og traf enhver Anstalt til i det mindste at falde med Berømmelse; der er blevet fortalt mig vidunderlige Træk om Koldblodighed, ja om spøge-

1) Pr.Lt. Thomas Fasting (1769—1841).

2) Hinrich Ernst v. P. (1737—1823), Gen.Maj. af Inf. Kommandant i Citadellet. I 1808 fradømt Ære, Liv og Gods for sit Forhold v. Københavns Kapitul. Benaadet.

3) Ezechias Gustav v. M. (1742—1804), Oberst af Inf., Kommandant paa Amagerfronten. — M. standsede Bombekastningen om Natten mod Nelsons Flaade.

fuldt Lune. — Under Slaget og umiddelbart efter Stilstanden frembød Toldboden et forfærdeligt Skuespil, som varede ved de næste Dage, medens man stadig rustede sig mod ny Angreb. Landsætningen af de Saarede, som lildels var frygtelig lemlæstede, var Begyndelsen; de fleste var i en Tilstand af levende Ophidselse. Paa Baarerne, som blev transporteret af deres Kammerater, fortsatte de, under hæftige Bevægelser, med at opmuntre til Kamp, og Raabet: »Kongen leve« overdøvede deres Stønnen. Saa fulgte Udskibningen af de Døde fra Fartøjerne og de svømmende Batterier, som havde lagt nærmere ind til Land; Kroppe uden Hoved og Lemmer, afskudte Ben og Arme blev indladet paa Vogne for at stedes til Jorden. De blev ledsaget af Forstærkningsmandskab, som i Ilmarche var bleven ført til Udskibningsstedet, alle i Lærredskitler, som Soldaterne kalder for Ligskjorter. Jammeren var frygtelig og hjerteskerende, det var Kvindernes høje Klageskrig, naar de ledsagede deres Mænd og Sønner eller efter lang Søgen havde faaet Vished om deres Død. Men næsten endnu mere gribende var den stille inderlige Græmmelse, som talte ud af Ansigterne paa de Mænd, som ikke selv hjalp til. Det var som om alt Haab var baaret til Graven, mange ønskede sig Døden, andre gik i Rette med Overkommandoen. Man baade haabede og frygtede Fjendtlighedernes Genudbrud med hver Time, de mest modsigende Rygter krydsedes, de fjendtligste Følelser sønderrev hvert Bryst. Resten af Dagen gik hen i Tummel, jeg ved knapt hvordan; det var som en svær Byrde laa mig paa Hjertet, jeg undgik at se mine Venner, ingen vidste, hvad han skulde ønske. Den nagende Følelse af Overmagt overfor Ret har jeg her for første Gang følt i al sin Bedskhed«.

I sit Indlæg i Oktoberhæftet d. A. udtaler Redaktør Dahlhoff-Nielsen, at naar det drejer sig om Kapi-

tulationer i det 19. Aarhundrede, har Enevælde og Folkestyre ikke noget at lade hinanden høre. Denne Anskuelse ser jeg mig ikke i Stand til at tilegne mig. Begrebet Kapitulation er noget svævende, men efter almindelig Opfattelse vil der i Reglen knytte sig Forestillingen om en Forsmædelse dertil.

Men om nogensomhelst Forsmædelse for Danmark kan der selvfølgelig ikke være Tale i 1801, tværtimod. Det er jo overhovedet ikke en Kapitulation, at Kronprinsen — *paa Nelsons Henvendelse*, selv om den var ledsaget af Trusler, — gaar ind paa at standse Fjendtlighederne, og naar Englænderne sluttelig maa nøjes med, at Danmark suspenderer sin Tilslutning til den væbnede Neutralitet paa Tid.

I 1807 var det *ikke Statstyrelsen*, som kapitulerede, og i 1814 havde Statsstyrelsen tilvisse gjort sig ganske anderledes Anstrængelser end Folkestyret i 1864, baade før og under Krigen, og Situationen var bleven ganske anderledes fortvivlet.

Som tidligere begrundet, maa jeg betragte Redaktør Dahlhoff-Nielsens Betragtninger over Enevældens militære Evneløshed som betydelig misvisende; Enevælden løste i hvert Fald enhver Statsstyrelses første og fornemste Opgave, den at sikre Statens Eksistens gennem et effektivt Forsvar, langt bedre og mere samvittighedsfuldt, end baade Adelsvælden og Folkestyret har gjort det. I denne Forbindelse at ville fremhæve Adelsvælden paa Enevældens Bekostning forekommer helt forfejlet.

Hvorledes Misstemningen mellem Holsten og Danmark opstod, kan enhver læse sig til andetsteds. Rists Udtalelser om 1813 har jo kun ringe eller ingen Relation til Slaget paa Reden, men naar han siger, at Rigets bedste Provinser blev prisgivet uden Modstand, har han positivt Uret, og dette Forhold kræver derfor faa Liniers nærmere Udredning. — Det danske Auxiliærkorps paa 12.000 Mand

under Kommando af Prins Frederik af Hessen¹⁾ var paa Marche fra Lauenborg til Rendsborg, medens en 16.000 Mand stærk svensk Hær under General v. Wallmoden²⁾ forsøgte at afskære Danskerne, samtidig med at en anden svensk Hærafdeling truede Prins F. i Flanken fra Eckernförde. Syd fra nærmede et tredje svensk Korps sig. — W. naaede Ejderkanalen før Danskerne og overskred den Øst for Rendsborg. Prins Frederik gik over Kanalen østligere i 3 Kolonner og vendte sig derefter mod Vest mod Wallmoden, som han angreb den 10. Decbr. om Morgenen ved Sehested. Da den korte Vinterdag var til Ende, var den svenske Hær fuldstændig slaaet og kastet voldsomt tilbage over Ejderkanalen med et Tab af ca. 2.000 Mand, hvoraf mange druknede og hvoraf ca. 650 Fanger; nogle Kanoner erobredes af Fyenske Regiment lette Dragoner, Major Høegh-Guldberg, der tillige tog de 500 Fanger. Vore Tab var 548 Mand Faldne og Saarede³⁾. Prins Frederiks Føring havde været fremragende, og hans Hær, som allerede tidligere med Bravour havde deltaget i flere Træfninger, hævdede sig glimrende. Bernadotte, som havde været forvissel om, at det danske Korps vilde blive tilintetgjort, udrød ved Efterretningen om Wallmodens Nederlag: »Der er sket et Mirakel⁴⁾».

¹⁾ Frederik, Prins af Hessen-Kassel (1771 — 1845). Son af Landgreve Karl af H. K. (dansk Generalfeltmarskal og Statholder i Hertugdømmerne) og Prinsesse Louise af Danmark, Frederik V's Datter. — Prins Fr. var Broder til Frederik VI's Dronning Marie Sofie Frederikke.

²⁾ Ludwig Georg Greve Wallmoden-Gimborn (1760 — 1862), østrigsk-svensk General.

³⁾ Prins Frederiks Indberetning til Kongen, I. Nissen; Felttoget i 1813.

⁴⁾ Hector Boeck: Danske Mindesmærker og Krigergrave i Sønderjylland 163—166 og 172—180. — Til Bedømmelse af Slagets Omfang bør f. Eks. til Sammenligning erindres, at ved Isted, hvor Hærenes Størrelse var ca. 37,000 Danske og ca. 30.000 Slesvigholstenerne, var Tabene henholdsvis ca. 3.600 og 2.800 Mand. I Slaget deltog af Marinen med Udmærkelse Chefen for Pontonkompagniet, Kptlut. F. C. Holsten og Prilenterne L. Flor og H. Aschehoug. (Medd. fra Krigsark. VIII, 105 ff., Topsoe-Jensen: Den dansk-norske Societ.).

Dette Slag er det sidste af de utallige, hvor Danskere og Svenskere har krydset Klinger, og er saa meget mere værd at huske, som Danskerne som Følge af de uheldige, tildels ulykkelige Krige paa Landjorden for 3 Hundrede Aar siden altfor ofte har lidt af Mindreværdskomplekser overfor Sverige, hvad Landkrigsførelse angaar.

Der blev altsaa ydet endogsaa glimrende Modstand mod den svenske Invasionsarmé. En anden Sag er det, at Kongen desværre ikke udnyttede Sejren og sin ypperlige Hær.

Mange forskellige Aarsager til Misstemningen i Holsten spillede ind; her skal kun antydes: Den sene Enevældes Ensretningsbestræbelser, Pengenøden forarsaget af Krigen, det tyske Forbunds Oprettelse, de Augustenborgske Arvekrav, den gensidig opblussende Nationalfølelse og den Uvillie som de naturlige danske Bestræbelser for at emancipere sig fra Tyskheden fremkaldte i Holsten, som paa saa mange Maader havde været kulturelt uforholdsmæssig førende indenfor Monarkiet, — altsammen efter 1801. Hovedsagen var imidlertid, at Frederik VI ved i 1813, da hans Fredsforslag blev afvist, at stille sig paa Napoleons Side, maatte komme til at saare sine tyske Undersaatters Følelser dybt. Der opstod hos den aandelig vaagne Del af Befolkningen en Samvittighedskonflikt, som dog ikke forhindrede de holstenske Tropper i med yderste Troskab at gøre deres Pligt.

Hvad der senere bragte det ophobede Sprængstof til Eksplosion var først de uimodstaaelige tyske Enhedsbestræbelser med de slesvigholstenske Krav paa Slesvig, som selvfølgelig fremkaldte en tilsvarende Reaktion i Danmark, og til sidst det frygtede danske Folkestyre. Man kunde nogenlunde finde sig i en enevældig Konge-Hertug, men absolut ikke i en uansvarlig

konstitutionel Konge og et dansk folkevalgt Ministerium¹). Situationen var bleven umulig.

Det er derfor ikke let at se, hvorledes man skulde kunne aflede Hølstenernes Rejsning af Slaget paa Reden.

Iøvrigt kan her henvises til A. D. Jørgensens Udtalelse om Bruddet mellem Tysk og Dansk. »— Selvfølgelig var dette Brud forberedt ——. Men naar man har villet føre det endnu længere tilbage i Tiden, til 1830 eller 1814, kommer man til de Antydninger og Muligheder, af hvilke den historiske Udvikling altid har saa mange, der aldrig kommer til Udfoldelse«²).

Naar det fremdeles er hævdet af Redaktør Dahlhoff-Nielsen, at den Oldenborgske Enevælde i Mod-sætning til andre Monarkier ikke formaaede at fremkalde initiativrige Personligheder, som var rede til at tage et Ansvar, maa der svares, at denne Anklage i ethvert Tilfælde ikke kan ramme den danske Marine, som Redaktøren jo iøvrigt omtaler med megen Anerkendelse.

Man støder ikke sjældent paa den Opfattelse, at Nationalfølelse er et Produkt af relativ ny Dato; det beror jo paa en fuldkommen Misforstaaelse. Nationalfølelse er ældgammel og mødes allerede i skarpeste Form i Antiken; for Danmarks Vedkommende aflægger Saxo det mest utvetydige Vidnesbyrd om en tidlig udviklet, af fælles national Stolthed og Bekymring baaret, ægte Nationalbevidsthed.

Det er imidlertid rigtigt, at den sunde, umiddelbare Nationalitetsfølelse i Fyrstepolitikens Dage oftere blev en Del udvisket; et nærliggende og karakteristisk

¹) Otto Brandt: Slesvig-Holstens Historie, 139.

²) Danmarks Riges Historie VI, 311.

Eksempel har vi netop i Holstens Forhold til Danmark, endnu ind i det 19. Aarhundrede.

Hvad der virkelig er af forholdsvis ny Dato, er derimod den chauvinistiske, kunstigt oppustede Nationalisme, som i ethvert Land, — ikke mindst i de historisk og politisk nyeste og betydningsløseste — marcherer frem under den tillokkende Devise: »Right or wrong, my country«. — Betegnende nok maa man i Reglen søge de fornemste Ophavsmænd til Nationalismen ikke blandt berømte Krigere eller store Statsmænd, men derimod blandt Historikere, Romantikere og Poeter, ligesom det er en kendt Sag, at Nationalhadet under Krige trives langt mindre blandt de virkelig kæmpende, der lærer at respektere hinanden, end hos Journalisterne og Civildbefolkningen bag Fronterne. Selv de berømteste og mægtigste Nationer undser sig heller ikke for at undertrykke eller besmykke ubekvemme historiske Kendsgerninger. Her træder Historieskrivere eller positive Historieforfalskere og Romantikere i Funktion, og den Betydning, de har haft, har ofte været helt forbavsende. Rent eksempelvis kan blot mindes om, at den verdensberømte Wilhelm Tell er en fuldkommen apokryf Figur, som aldrig har eksisteret.

Den danske Historieskrivning kan vistnok i højere Grad end nogen anden rose sig af kølig Ædruelighed, i Overensstemmelse med Folkets hele beherskede Karakter og Modvillie mod, hvad der smager af Rodomontader. Mange vil til og med finde, at vore Historikere, af i og for sig prisværdig Trang til Sandheds Erkendelse, ikke sjældent har været for nøgterne og kritiske for deres eget Folks Vedkommende. — For den almindelige Læser med Følelse for sit Fædrelands Historie vil Læsningen af samtidige Aktstykker altid have særlig Interesse; specielt gælder dette Privatbreve nedskrevet

uden Tanke paa Offentliggørelse¹⁾. — Med størst mulig Klarhed vil man her for 1801's Vedkommende finde legnet Billedet af et Slægtled, som, med Undtagelse af visse ikke helt nationale men indflydelsesrige Kredse, var besjælet af stor Kraft, Mod, Æresfølelse og Offervillighed. Det sidste viste sig ogsaa i højeste Grad rent pekuniært. Til de Faldnes Efterladte og de kvæstedes Understøttelse indkom i Løbet af Aaret det mægtige Beløb af over 250.000 Rbd., svarende til ca. 4 Millioner Kr. i Dag²⁾, i Bidrag ligefra Elatsraad de Conincks 10.000 Rbd. til Jomfru Klysters 6 Rbd. og afskediget Soldat Roses $\frac{1}{2}$ Rbd.³⁾, hvorved yderligere maa erindres, at Befolkningen i begge Riger tilsammen den Gang var langt mindre og navnlig i Norge, fattigere end i det nuværende Danmark alene.

Slaget paa Reden er det sidste store Søslag, Danmark har udkæmpet, og har aldrig ophørt at beskæftige Folkets Fantasi. Slaget er uden Sidestykke ved at have staaet umiddelbart udenfor Landets Hovedstad og under Civilbefolkningens Øjne og ved den Selvfølgelighed hvormed man optog Kampen med Verdens mægtigste Sømagt. Paa Grund af Omstændighederne er Slaget blevet verdenskendt i højere Grad end noget andet den danske Flaade har udkæmpet og hører til de Begivenheder, som indtager en Førsterangsplads i Søkrigshistorien⁴⁾.

¹⁾ Mærk særlig Breve fra Hertug Frederik Christian af Augustenborg, Lensgrevinde Charlotte Schimmelmänn og Lensgreve Christian Ditlev Reventlow m. fl. i de Reventlowske Papirer, samt fra den berømte Historiker B. G. Niebuhr.

²⁾ 1 Rbd. Courant svarer i Dag til Kr. 15,01.

³⁾ Collegialtidende 1801, 234.

⁴⁾ Ogsaa for den engelsktalende Verden har Slaget spillet og spiller fremdeles en stor Rolle og været gjort til Genstand baade for faglig og digterisk Behandling, f. Eks. af Thomas Campbell — ganske vist med altfor stor poetisk Licens — i hans berømte Ballade: *The Battle of the Baltic*. Se iøvrigt Worsaae; *Minder om de Danske o. N. i England*, 238.

Efter den dybe Fornedrelse i Perioden 1626—1658, som førte Danmark fra Stillingen som Nordens Formagt til Afgrundens Rand, var det Flaaden, som takket være de enevældige Kongers Omsorg atter knyttede berømmelige Sejre til det danske Splitflag og bragte Folket til at genvinde sin Selvagtelse og Selvtillid. Slaget paa Reden blev vel ingen Sejr, men den enestaaende Tapperhed og Dygtighed, hvormed det blev udkæmpet, styrkede kun Folkets rodfæstede Overbevisning om, at lige for lige staar den danske Mand ikke tilbage for *Nogen*. — Derfor vil Slaget paa Reden fremdeles vedblive at have sin opløftende Virkning paa Folkesindet.

De Egenskaber, vort Folk den Gang lagde for Dagen, har visse Indflydelser, — under Indtrykket af senere Tidens Ulykker og under den trælleagtige Opsang: »Vi skal være lette at ta' og svære at ha'«, — vel midlertidig haft Held til at fordunkle noget, men dog aldrig faaet Bugt med, noget som Enhver, der har haft at gøre med danske Mænd under vanskelige eller farlige Forhold, har erfaret.

Disse Egenskaber kan heller ikke frarøves Folket, fordi de bundes dybt i dets medfødte Naturgaver. Overbevisningen herom gør, at man med Haab og Tillid bør se Fremtiden i Møde.

M. Bojesen.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

Hangarskibe.

(Fortsat).

3. Luftfartøjstendere.

I den historiske Indledning er gjort Rede for de første engelske Luftfartøjstendere, de saakaldte »Packet-Carriers«. Disse første Luftfartøjstendere medførte udelukkende Søluftfartøjer, som ved Hjælp af Bomme eller Kraner blev sat udenbords, hvor de selv startede fra Vandet.

Med Datidens primitive Søluftfartøjer var denne Startmetode imidlertid temmelig upaalidelig og forårsagede ofte Havarier. I ARK ROYAL (1914) havde man derfor — som allerede nævnt — indrettet det lange Fordæk til Startbane for Søluftfartøjer, der var forsynede med Hjul og Axler. Det synes dog, som om denne Startmetode ikke er blevet ret meget anvendt i ARK ROYAL — antagelig fordi Skibet hovedsagelig blev benyttet som stationær Basis paa beskyttede Ankerpladser, hvor der ikke har været større Vanskeligheder for Søluftfartøjernes Start fra Vandet. Yderligere var ARK ROYAL's Fart saa ringe — kun 11 Knob — at den ikke har kunnet bidrage synderligt til at lette en Start fra Dækket.

Anderledes var Forholdet i de hurtigere »Packet-Carriers«, der trods deres ringe Aktionsradius og Sødygtighed, men netop paa Grund af deres Fart nu og da tildeltes de søgaaende Flaadestyrker. Her, hvor det ude i aaben Sø ofte var meget vanskeligt at sætte Sølufftartøjerne udenbords og faa dem startet fra Vandet, blev Spørgsmaalet om Start fra selve Hangarskibet saaledes af langt større Betydning. I nogle af de større »Packet-Carriers« — VINDEX, PEGASUS, NAIRANA o. s. v. — byggedes derfor korte Startdæk over Forskibet, hvorfra man kunde starte — først Sølufftartøjer med Hjul og Axler under Pontonerne — og senere tillige Luftfartøjer med Hjulstel (Landmaskiner).

Disse Hangarskibe — eller Luftfartøjstendere — der saaledes kunde medføre og starte saavel Landmaskiner som Sømaskiner kaldtes efterhaanden »Mixed Carriers«. De kendetegnedes ved et kortere eller længere Startdæk over Forskibet. Medens Sømaskinerne kunde indbjergeres med Kraner, fandtes der ingen Muligheder for Ombordtagning af Landmaskinerne, der saaledes — ligesom de paa »Grand Fleet«s Slagskibe og Krydsere baserede Landmaskiner — henvistes til at søge ned paa den nærmeste Aërodrom i Land, et Aërodromskib eller at »lande« paa Vandet i Nærheden af en Jager, Trawler eller lignende for at bjerge Besætningen. (Se Note 1, Pag. 85).

Den største og mest kendte »Mixed Carrier« var CAMPANIA.

Allerede i August 1914 havde Chefen for »Royal Air Service«, Captain Sueter, indsendt et Forslag til Admiralitetet om Anskaffelse af et stort Hangarskib, der kunde medføre 8 à 12 Sølufftartøjer og som skulde have tilstrækkelig Fart og Aktionsradius til at følge »Grand Fleet«. Forslaget tiltraadtes af Admiral Jellicoe — idet man anbefalede en større Liner som velegnet

til Formaalet. Paa dette Tidspunkt havde Cunard netop udrangeret *CAMPANIA*, der var søsat 1893, og den blev nu købt af Admiralitetet. Deplacementet var ca. 20.000 Tons, og Farten oprindelig 21 Knob. Den havde 2 Skorstene. Ved Rekonstruktionen byggedes et vandret Startdæk paa ca. 35 m fra Broen til Støven, og under Startdækket indrettedes Hangar til 10 Søluffartøjer (Sopwith »Baby« og Short 184), der skulde startes med Hjul og Axler under Pontonerne. Maskinerne henstuedes med sammenklappede eller aftagne Vinger.

I April 1915 var *CAMPANIA* klar og indgik i »Grand Fleet«. Under Øvelser i Nordsøen Sommeren s. A. anvendtes *CAMPANIA*'s Sømaskiner til Rekognoscering — men de blev som Regel sat udenbords og startede fra Vandet. Kun en enkelt Gang lykkedes det at starte en Sopwith »Baby« fra Startdækket.

I Juli indsendte Admiral Jellicoe en Rapport til Admiralitetet om de Erfaringer, der var indhøstet. Heri fremhævede han den store Fordel, som Tyskerne havde i deres Zeppelinere, og han understregede Nødvendigheden af at bekæmpe disse Luftskeibe med dertil egnede Jagere, der maatte være Landmaskiner, der kunde starte fra *CAMPANIA*.

Da *CAMPANIA* saaledes ikke opfyldte de Forventninger, der var stillet til den, blev Skibet sendt til Værft for at gennemgaa en ny Ombygning i Vinteren 1915—16.

Det var ikke langt fra, at *CAMPANIA* ved denne Ombygning var blevet til et Aërodromskib — Verdens første. Kravet om Landmaskiner blev meget stærkt støttet af Luftvaabenet. Startvanskelighederne afskrækkede ikke. Derimod var Landingen paa et bevægeligt Dæk i uroligt Vejr et Problem, som krævede visse Vanskeligheders Overvindelse — dels Luftfartøjernes

Bremsning — dels deres Fastholdelse. Til Bremsning foresloges tværskibs Stoppewirer med Sandsække — af samme Art som ved Ely's Landing paa PENNSYLVANIA i 1911. Men fra anden Side foresloges i Stedet for — bl. a. til bedre Fastholdelse under og efter Landingen — et System af *langskibs* Wirer hævet noget over Dækket og gaaende fra en tværskibs Bom helt agter til en anden tværskibs Bom agten for Skorstenen. Kroege paa Luftfartøjerne skulde gribe fat i de langskibs Wirer og kure hen ad dem og saaledes forhindre Luftfartøjerne i at vælte eller blive slynget udenbords, medens Hjulene skulde gaa ned paa Dækket mellem Wirerne. Der foretoges forskellige Forsøg paa et »Forsøgsdæk« paa en Aërodrom i Land. Men Forsøgene blev pludselig stoppet, idet man i sidste Øjeblik alligevel opgav Tanken om et Landingsdæk paa CAMPANIA.*)

I April 1916 indgik CAMPANIA atter i »Grand Fleet« med fuldstændig ændret Udseende. Den havde nu faaet tre Skorstene, der var anbragt i en Trekant. Den agterste var bibeholdt, medens den forreste var blevet til to, der stod ude i Borde — tværs for hinanden — een i hver Side med tilstrækkelig Afstand til, at et Luftfartøj kunde passere mellem dem. Kommandobroen gik som en »Bro« over Startdækket fra Forkant af den ene Skorsten til Forkant af den anden. Startdækket var herved blevet forlænget til ca. 50 m og strakte sig nu helt hen til den agterste Skorsten. Forskibet var indrettet til Hangar under Startdækket, som her skraanede ret stejlt ned mod Stævnen. Agterskibet var efter Admiral Jellicoe's specielle Ønske indrettet som »Ballonpark« med en stor Brønd, forskellige

*) Det langskibs Wiresystem blev senere anvendt i de første Aërodromskibe — hvorom nærmere i Afsnittet om denne Skibstype.

Spil, Vindskærme o. s. v. til Betjening af Lænkeballoner til Ubaadsjagt og Nedslagsobservation.*)

CAMPANIA udrustedes med 7 Sopwith »Baby« og 3 Short 184. I April og Maj foretoges forskellige Øvelser. De større Short 184 Maskiner kunde dog ikke startes fra Dækket — og maatte saaledes stadig sættes udenbords. De mindre »Babies« derimod kunde som Regel klare sig — dog var det i stille Vejr nødvendigt at gaa med fuld Fart for at faa en tilstrækkelig »relativ« Vind. Den 29. Maj 1916 lykkedes det saaledes med 17 Knob at faa 5 »Babies« i Luften umiddelbart efter hinanden.

Om Eftermiddagen den 30. Maj var CAMPANIA gaaet til Ankers i en Bugt i Scapa Flow. Kort efter kom der Ordre til at gøre klar til Afgang sammen med »Grand Fleet«. CAMPANIA laa nu med Damp paa alle Kedler — men den endelige Afgangsort, der kom Kl. 2300, naaede aldrig frem til CAMPANIA. Grunden hertil er ikke kendt — men skyldtes vel en Fejltagelse eller Forglemmelse. Uheldigvis kunde man fra CAMPANIA'S Ankerplads ikke observere »Grand Fleet« og var derfor i Uvidenhed om Flaadens Afgang, indtil en Officer fra Havnespærringerne tilfældigvis spurgte, om ogsaa CAMPANIA skulde afgaa i Løbet af Natten. Chefen, der strax opfattede Situationen, ledede øjeblikkelig, løb ud og passerede de yderste Spærringer ca. 2 $\frac{1}{2}$ Time efter Flaadellagskibet IRON DUKE.

I Nattens Løb erfarede Admiral Jellicoe, at CAMPANIA ikke var lettet samtidig med »Grand Fleet« og at den var godt 2 Timer forsinket. Paa dette Tidspunkt løb CAMPANIA alt hvad Remmer og Tøj kunde

*) Admiralitetet nærede endnu visse Betæneligheder ved at »lande« Landmaskiner paa et Hangarskib — og man har da antagelig benyttet Admiral Jellicoes Ønske om en »Ballonpark« til at undgaa at gøre CAMPANIA til et Aërodromskib.

holde i »Grand Fleet's« Kølvand. Men Admiral Jellicoe var ængstelig for, at Skibet, der gik helt uden Dækning, skulde blive et Bytte for tyske Ubaade. Kl. ca. 0430 gav han derfor CAMPANIA Ordre til at vende om og søge tilbage til Scapa Flow. Nu bagefter kan det fastslås, at saafremt CAMPANIA havde holdt sin



Hangarskibet CAMPANIA (»Mixed Carrier«) synker paa Firth of Forth 5/11 1918 efter Kollision med Krydseren GLORIOUS. Man bemærker Startdækket, der fra Broen falder temmelig stejlt ned mod Stævnen. Skorstenene var placeret i en Trekant — den agterste i Diametralplanet — de to forreste i Borde tværs for hinanden med Plads til Passage for startende Luftfartøjer.

Fart, vilde den kunne have naaet at støde til »Grand Fleet«, inden Nordsøslaget var begyndt — men det havde det selvfølgelig ikke været muligt at forudse paa det Tidspunkt, da Ordren om at returnere blev afgivet.

Det maa vel anses for at være sandsynligt, at dersom CAMPANIA havde været til Disposition for Admiral Jellicoe ved Nordsøslagets Begyndelse — og kunde have sendt 5—6 Luftfartøjer ud paa Rekognoscering strax eller efterhaanden som Begivenhederne udviklede sig, vilde Søslagets Forløb kunne være blevet

et helt andet. Sigbarheden under Nordsøslaget var ikke synderlig god, og til forskellige Tidspunkter var Admiral Jellicoe som bekendt i Uvished ikke alene om de tyske Styrkers Positioner, men nu og da endog om, hvor hans egne Skibe befandt sig.

Paa et Tidspunkt, hvor Luftfartøjsmateriellets Udvikling ellers var tilstrækkelig fremskredet til at en virkelig Luftrekonoscering kunde foretages og maaske kunde være blevet af afgørende Betydning for en Flaadeførers taktiske Dispositioner, skulde to uheldigt sammentræffende Tilfælde — Fejltagelsen m. H. L. CAMPANIA'S Afgangsortre og Motorstoppet i ENGADINE'S Rekognosceringsmaskine — forhindre, at Luftrekonoscering fik nogen større Indflydelse paa Verdenshistoriens hidtil største Søslag.*)

Det var saaledes mere det, Luftfartøjerne kunde have udrettet — end det der virkelig blev gjort —

*) »Packet-Carrier'en« ENGADINE var underlagt Slagkrydserne og medførte $8\frac{1}{3}$ 1916 2 Short 184 og 2 Sopwith »Baby«. Kl. 1420 meldte den lette Krydser GALATEA: »Fjenden i Sigte«, og Kl. 1440 gav Admiral Beatty ENGADINE Ordre til at sende et Luftfartøj op for at rekognoscere. Under rolige Forhold i Havn tog Klargøringen af et Luftfartøj 20 à 25 Minutter. Maskinen stod fastsurret med sammenklappede Vinger i Hangaren, skulde manøvreres ud gennem den smalle Hangarport og have Vingerne klappet ud, Motoren startet og varmet, og først nu blev den sat i Vandet. Under Nordsøslaget var der nogen Dønning, som fik ENGADINE til at rulle temmelig stærkt — men alligevel lykkedes det at faa en Short 184 i Luften 28 Minutter efter Ordrens Modtagelse. Luftfartøjet afgav pr. Radio forskellige vigtige Meldinger, men maatte nødlande med Brud paa en Benzintilførsel efter ca. tre Kvarters Flyvning. Efter en nødtørfug Udbedring af Havariet vendte Luftfartøjet tilbage til ENGADINE Kl. 1600 og blev taget indenbords. — At ikke strax alle 4 Luftfartøjer blev beordret i Luften — eller efter Havariet et nyt eller eventuelt to — synes med senere Tidens Opfattelse af Luftfartøjerne som en Slags Forbrugsgods uforstaaeligt. — Iøvrigt bestod ENGADINE'S Indsats i efter Slaget at forsøge at slæbe den stærkt beskadigede Panserkrydser WARRIOR i Havn. WARRIOR sank imidlertid efter at være slæbt 160 Sømil. ENGADINE hjergede Besætningen.

der blev et Argument for den videre fremtidige Udvikling af det ombordbaserede Luftvaaben.

CAMPANIA udgik senere af »Grand Fleet« og anvendtes derefter hovedsagelig som Skole- og Forsøgsskib — bl. a. med Start af Landluftfartøjer. Den $\frac{5}{11}$ 1918 laa den til Ankers paa Firth of Forth under en Storm. Krydseren GLORIOUS drev med sine Ankre og kom herved i Kollision med CAMPANIA, som fik en saa alvorlig Læk, at den sank. (Se Note 2, Pag. 85).

Katapult og Landingssejl.

Selv om de senere Typer af Sølufftartøjer blev mere robuste, saaledes at de selv kunde starte fra Vandet endog under mindre gode Vejrforhold, bestod dog endnu Vanskeligheden med at sætte dem udenbords. Naar Luftfartøjstenderen under saadanne mindre gode Vejrforhold stoppede op, faldt den med sit forholdsvis store Vindfang hurtigt tværs i Søen, og Slingeragen vanskeliggjorde Kranernes Manøvrering med de svære Sølufftartøjer. Med Indførelsen af Katapulten overvandt ogsaa for Luftfartøjstenderen det vanskelige Startproblem — saaledes at Amfibieplaner og Sølufftartøjer nu kunde sendes til Vejrs, naar Skibet var under Gang og kunde vælge den Kurs, der gav de mindste Bevægelser.

Katapulteringen bestaar i, at Luftfartøjet paa en meget kort Strækning fra stillestaaende skal meddeles en saa stor Hastighed, at det kan holde sig flyvende i Luften. Luftfartøjet og dets Besætning maa derfor kunne taale de Paavirkninger, der følger med dette »Chok«. Disse Paavirkninger kan for den uøvede være temmelig ubehagelige, især hvis Accelerationen er for kraftig. Synsevnen og Hørelsen vil ofte blive betydelig nedsat under og umiddelbart efter Udslyng-

ningen, der alt i alt som Regel kun tager eet Sekund. Idet Luftfartøjet frigøres fra Katapultvognen, meddeles der det som Regel ved Hjælp af en spændt Fjeder en sidste extra Impuls, hvorfor der næsten altid kræves en eller anden Rormanøvre, strax Luftfartøjet er frigjort. Det er derfor absolut nødvendigt, at Føreren under hele Katapulteringen har fuld Kontrol over sig selv og Luftfartøjet. Nye Piloter vænnes saaledes altid til »Choket« ved først adskillige Gange at blive katapulteret siddende i Observatorsædet med en erfaren Fører ved Rattet.

Udskydningen foregaar i store Træk paa den Maade, at Luftfartøjet omhyggeligt »laases« til Katapultvognen, der anbringes i Startstilling helt tilbage paa Katapulten, som saa vidt muligt drejes op mod den apparente Vind.*) Luftfartøjets Motor startes og varmes — og sættes efterhaanden op til Maximumsydelse. Føreren, der sidder med Ryggen vel forstøttet, giver derpaa Tegn til Katapultofficeren, at han er klar. Katapultofficeren følger nu opmærksomt Skibets Bevægelser i Søen — og venter til Skibet er midt i en opadgaaende Rulning eller Duvning. Han paavirker da Afrækket, hvorpaa Katapulten med et stærkt Brag slynger Luftfartøjet ud i Luften. Katapultofficeren maa saaledes have et indgaaende Kendskab baade til Sømandsskab og til Flyvning. Udskydes Luftfartøjet under en nedadgaaende rullende eller duvende Bevægelse, risikerer det let at blive slynget i Søen. Hans Bedømmelse af Situationen maa dog ogsaa være hurtig — thi skal flere Luftfartøjer katapulteres efter hinanden,

*) I Skibe med fast langskibs Katapult paa Fordækket — bl. a. de italienske Krydsere — bliver Luftfartøjerne katapulterede under høj Fart uden Hensyn til Vindretningen. — I de ældre Katapulter fastgjordes Understellet til Katapultvognen — i de nyere »teleskopiske« Konstruktioner er som Regel selve Fusilagen i Forbindelse med Katapultvognen og »laaset« til denne.

maa det ikke tage for lang Tid — der maa helst ikke gaa mere end faa Minutter mellem hvert Luftfartøj, naar 6 à 8 Luftfartøjer tilhørende samme Formation skal sendes af Sted.

Efter at Katapulten saaledes havde løst Startproblemet tilfredsstillende, var der endnu »Indbjergningsproblemet« tilbage. Paa beskyttede Ankerpladser og under gode Vejrforhold til Søs var der ingen Vanskeligheder, men under mindre gode Vejrforhold i rum Sø, hvor de mere robuste Sølufftartøjer maaske nok kunde taale en »Landing«, var Luftfartøjstenderen nødt til at stoppe op, hvorved den hurtigt faldt tværs og rullede, hvilket ofte vanskeliggjorde Indbjergningen og forvoldte Havarier.

Til Afhjælpning af denne Ulempe konstrueredes »Landingssejlet«, der er en tysk Opfindelse (Hein's System). Landingssejlet eller Slæbesejlet, som det ogsaa kaldes, kan slæbes enten agter eller langs Siden — fra en tværskibs Bom. Det bestaar af en stor »Sejldugsmaatte« med tværgaaende Ribber, og det slæbes med en passende Fart — varierende fra 6 til 12 Knob efter Forholdene. I Agterkant findes som Regel en »Pose«, der som en Slags Drivanker holder igen og hjælper til at holde Sejlet udspilet. I Sejlets Forkant er fastgjort Slæbewirer i een eller flere Hanefødder. Den forreste Del af Sejlet viser skraat opefter og bidrager herved til at standse den sidste Del af »Afløbet«. Slæbewirerne er afpasset saaledes, at Luftfartøjet, naar det naaer hen til Sejlets forreste Del, befinder sig umiddelbart under Kranen — klar til at hugge.

Ved Landing paa Slæbesejl agter lægger Luftfartøjstenderen sig op imod Vind og Sø, saaledes at der skabes Læ. Først Slæbesejlet paa Siden, lægger Skibet sig et Par Streger fra Vinden. Eventuelt kan tillige anvendes Olie-dæmpning af Søen. Agten for Sejlet

danner der sig nu et forholdsvis roligt Dødvande, paa hvilket Luftfartøjet gaar ned, hvorefter det med Motor og Rør manøvrerer videre op paa Sejlet hen under Indbjergningskranen.



Indbjergning af Luftfartøj ved Hjælp af Hein's Landingssejl agter. Luftfartøjet er »landet« paa Dødvandet agten for Landingssejlet og ses i Færd med at løbe op paa Sejlet. Foroven tilhøjre ses Hejsblokken.

Foruden i Luftfartøjstendere og Hangarkrydsere (GOTLAND) anvendes Landingssejl nu og da ogsaa i almindelige Krigsskibe udrustede med Luftfartøjer — bl. a. i de franske lette Krydsere af LA GALISSONNIÈRE-Klassen.

I det følgende Hæfte skal gives en Oversigt over Luftfartøjstenderne i de forskellige Flaader, idet Luftfartøjstenderen nu defineres som et Krigsskib, hvis Hovedformaal er at betjene — og som Regel medføre — Sølufftartøjer, men som ikke er i Besiddelse af Start- og Landingsdæk. »Luftfartøjstender« er ikke nogen særlig god Benævnelse for denne Skibstype — den noget længere, men derfor upraktiske »Hangarskib for Sølufftartøjer« vilde være mere rammende. Iøvrigt kan »Luftfartøjstenderne« deles i flere Undertyper eller Grupper — saadan som det senere er gjort.

(Fortsættes).

- 1) (jfr. Pag. 75). Luftfartøjstenderen BEN-MY-CHREE, der i Jan. 1917 blev skudt i Brand af tyrkiske Batterier ved Castellorizo (Lilleasien), klassificeres i Almindelighed som »Mixed Carrier«, skønt den vistnok aldrig havde Landmaskiner om Bord. Over Forskibet var bygget et Startdæk, hvor et »rullende Fortov« skulde virke som en Slags »Accelerator« ved Start af Amfibieplaner.

Under Krigen 1914—18 anvendte England følgende »Packet-Carriers«:

ENGADINE [1911]	} overtaget 1914
RIVIERA [1911]	
EMPRESS [1907]	

og følgende »Mixed Carriers« (ombyggede Paketbaade):

BEN-MY-CHREE [1908]	} overtaget 1915
VINDEX (ex WIRING)	
MANXMAN,	} overtaget 1917
PEGASUS,	
NAIRANA	

samt den til »Mixed Carrier« ombyggede Liner CAMPANIA.

Den største af alle de engelske Luftfartøjstendere skulde have været P. & O. Lineren NALDERA paa ca. 16.000 Br. Reg. Tons. (CAMPANIA var kun 13.000 Br. Reg. Tons). NALDERA's Ombygning blev imidlertid standset ved Krigens Ophør.

- 2) (jfr. Pag. 81). CAMPANIA's Kollision med GLORIOUS paa Firth of Forth er anført i Listen over sænkede Krigsskibe 1914—18 i »Fighting Ships« 1919. Efter andre Kilder skal Kollisionen være sket i Scapa Flow med Slagskibet ROYAL OAK.

Bog anmeldelse.

Obelisk Skibe.

Søfartens Bibliotek har udgivet en meget læseværdig, smukt illustreret og udstyret Bog forfattet af den kendte Historieforsker Skibsfører Sølvér. Kaptajn Sølvér har ved indgaaende Studier i Ægypten bl. a. ved Flodsejlads paa Nilen søgt at trænge til Bunds i, hvorledes Ægypterne bar sig ad med at transportere de kolossale Obelisker fra Asuan ned ad Nilen til Tempelbyerne med de primitive tekniske Midler, som Ægypterne for flere Tusinde Aar siden raadede over.

Afhandlingen indledes med en Redegørelse i korte Træk for Obeliskernes Formaal og Tilblivelse, deres Dimensioner og Udseende og for Oldtids-Ægypternes Skibbygningsteknik og Skibsfart.

Obeliskernes Historie gaar antagelig tilbage til den prædynastiske Tid ligesom Pyramiderne. De menes oprindelig at have symboliseret Frugtbarheden muligvis ogsaa Solen; i øvrigt blev de som bekendt rigt udstyret med Inscriptioner. De blev anbragt parvis foran Tempelporte og udhuggede i et Stykke af en meget haard rødlig Stenart og vejede op til 1100 ts.

Transporten paa Land foregik ved Slæder, og Trækkekræften har været Menneskemasser paa op til ca. 2000 Mand, paa Søen foregik Transporten ved store Pramme, Obeliskskibe, som senere vil blive beskrevet. Som Trækmiddel anvendtes Tovværk. Ægypterne var fremragende Rebslagere og forfærdigede lette og meget stærke Tove af Papyrusstængler, endvidere fremstillede de stærke

Lædertøve. Forfatteren nævner, at man paa Modeller af Skibe, der findes i Cairo-Musæet, kan se, at Ægypterne benyttede de allerfleste af de af os kendte Splidser og Knob, saaledes enkelt og dobbelt Halvstik, Tømmerstik, Gordingstik, Læsejlsstik o. s. v. samt Øjesplids, Langsplids, Kortsplids, Kordelstrop, Tovværk klædt med Skibsmansgarn eller Læder ganske paa samme Maade som nu, hvilket iøvrigt svarer til, at de Skibe, de indfødte stadigt anvender til Nilsejlad, i alt væsentligt er uforandret gennem Tiderne og stadigt er hensigtsmæssige til deres specielle Brug, Flodsejlad.

Kapt. Sølvér ofrer selve Konstruktionen af de specielle Pramme, der har været anvendt til Transporten af Obeliskerne (Obeliskskibene) en indgaaende Omtale og fremsætter Hypotheser, der i flere Henseender afviger fra tidligere Fremstillinger. Ægypterne byggede Skibene af haardt, tungt Træ, Værktøj fremstilledes af hærdet Kobberlegering, idet Jærn ikke fandtes i nævneværdig Mængde. Skibene var uden Spanter, Bundstokke og Køl. Skibssiderne afstøttedes af et indre Stiversystem, og i Obeliskskibene anvendtes en langskibs Dæksbjælke med Tværbjælker; over Dækket var opsat Galger, hvorover straktes Spændlove fra for til agter for at holde det lidet afstivede Skib sammen (Se Fig. 1). Kaptajn Sølvér anslaaer Dimensionerne af det Obeliskskib, der byggedes til Transporten af Dronning *Hatshepsuts* Obelisker, til følgende: Længden ca. 63 m, Bredden ca. 25 m, Dybden ca. 6,5 m, Planketykkelsen 0,3 m, Dybgaaende ca. 2,0 m, Skibets Egenvægt til ca. 800 ts og Skib og Last ca. 1500 ts. Til Styling har oprindeligt været anvendt flere Styreaarer, senere Sideror som i Vikingeskibene.

Mærkeligt nok vides intet sikkert om, hvorledes Indladningen af de uhyre Obelisker i Skibet — ligesaa lidt som hvorledes Transporten fra Stenhuggeriet i Bjær-

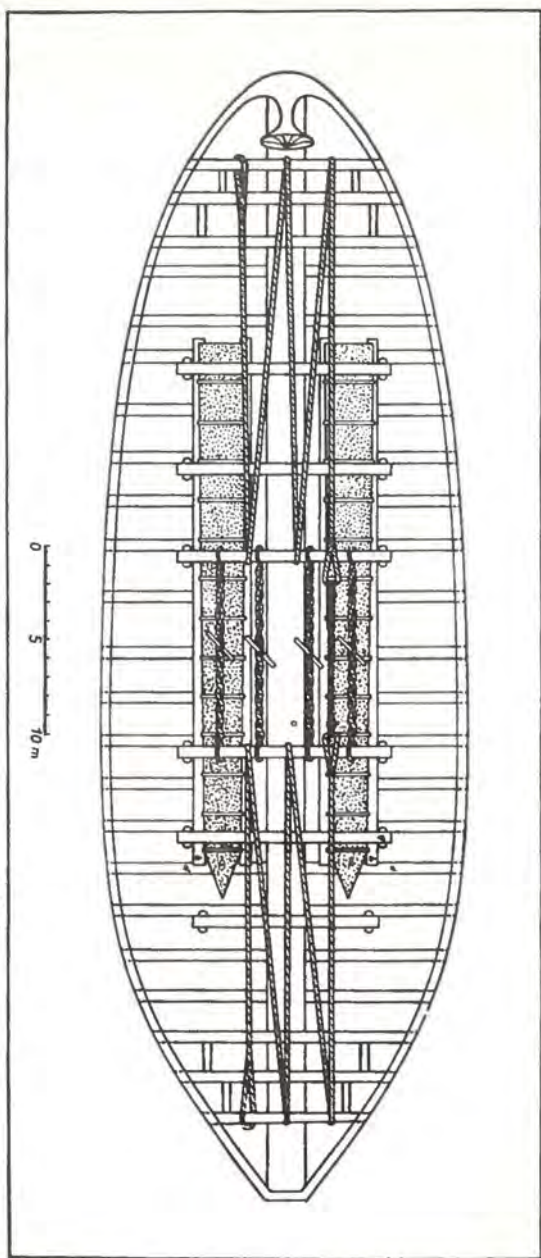


Fig. 1

Obelisk-Skibet
fra Der el Bahri
set fra oven. Re-
konstruktion.

- a.* Obelisk.
- b.* Slæde til
Obelisk.
- c.* Langskibs
Dæks-
planke.
- d.* Tværskibs
Dæks-
bjælker.
- e.* Galger for
langskibs
Spændtove.

gene til Nilbreden eller Opsætningen i Templerne — er foregaaet. Forfatteren antager, at Skibet er ført ind i en gravet Kanal og der har hvilet paa Strøer, en særlig Vej er bygget fra Skibet til Stenbruddet, efter Ombordtagningen blev Vejen fjærnet ved Skibet, Kanalens Fyld gravet ud, for at Vandet ved Oversvømmelse kunde løbe frit mellem Strøerne, Transporten paa Nilen er sikkert foregaaet i Oversvømmelsestiden.

Slæbningen af Skibet foregik, som fremgaar af et Relief, ved at det bugseredes af 27 Rofartøjer — hver med ca. 30 Roere — formeret i 3 Rækker. Foran hver Række af 9 Baade, der var forbundet med Slæbetrosser (se Fig. 2), gik et Rekognosceringsfartøj med en med Loddestage forsynet Udkigsmænd, som stod i Stævnen, en nødvendig navigatorisk Sikring i de grundede Farvande. Slæbetrosserne var fastgjort til Toppen af en kort Mast i hver Slæbebaad for at give disse fuld Drejefrihed. Den midterste Række af Slæbebaade foretog selve Slæbningen, medens de to ydre Rækker nærmest assisterede ved Styring og Manøvrering. Det maa erindres, at Sejladsen foregik med Strømmen, og at Slæbningen i det vanskelige Farvand sikkert er foregaaet med største Forsigtighed.

Et af de Problemer, som vel de fleste har spekuleret over, er: hvorledes Ægypterne bar sig ad med at rejse disse Kolosser paa deres Fundamenter. Man maa forkaste Tanken om, at der har været anvendt Bjælker, Tove, Gangspil m. v., bekendt er saaledes Forestillingen om, at der anvendtes Tovværk, der ved Overhældning med Vand trak sig sammen og derefter udskiftedes med kortere Tove, der atter fugtedes o. s. v. En Ægyptolog har givet den Forklaring, at der byggedes en jævnt skraanende Vej op over Stedet ved Templerne, hvor Obeliskerne skulde opstilles. Over dette

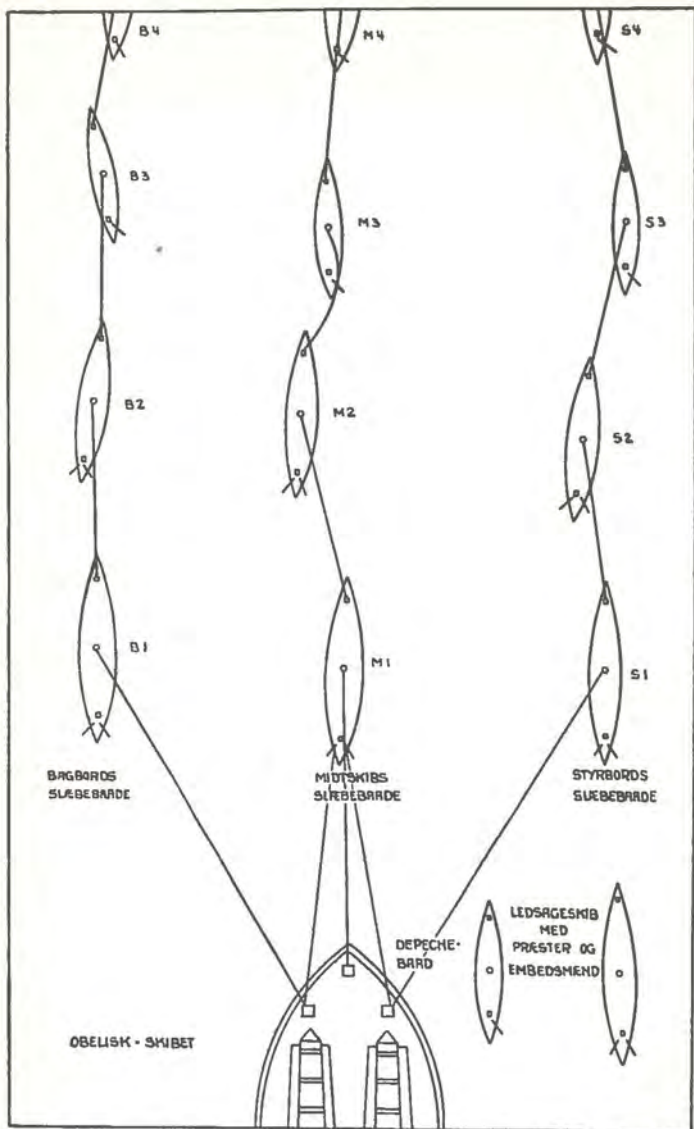


Fig. 2 Skematisk Fremstilling af Obelisk-Transporten, Slæbebaadene o. s. v. og Trossernes Anbringelse. — Efter Itelieffet i Der el Bahri.

Sted var der i Vejen en tragtformet, aflang Fordybning. Denne Fordybning blev fyldt med Sand, og Obelirken blev slæbt op indtil den tunge Ende laa lige uden for Vippekantet. Gennem murede Kanaler paa Siderne af Tragten blev Sandet nu gradvis fjernet, og ganske langsomt gled Obelirken paa Plads paa Piedestalen.

De følgende Afsnit handler om de senere Transporter til Søs af Obelisker fra Ægypten, først fra Ægypten til Nineveh, hvortil 2 Obelisker overførtes som Krigsbytte af den assyriske Konge Assurbanipal (669—638) f. C.) rundt Arabien og op ad Tigris. I den romerske Kejsertid førtes adskillige Obelisker til Italien. Den, som Kejsers Augustus i Aar 20 f. C. rejste i Cirkus Maximus, findes nu paa Piazza del Popolo, en senere som Kejsers Caligula borttog staar nu foran Peterskirken i Rom, ligeledes omtales Transporterne af de Obelisker, der senere førtes til Lateranet i Rom og til Constatinopel.

Endelig nævnes den danske Søofficer, Kaptajn von Nordens Ægyptensrejse i 1737, der gav Stødet til Napoleons og til franske Videnskabsmænds Interesse for Ægyptologi, hvilket bl. a. førte til Overførslen af den Obelisk, der siden 1839 har prydet Concorde-Pladsen i Paris. Senere fulgte den ene »Cleopatras Naal« til London og endelig Thotmes III Obelisk den anden »Cleopatras Naal« til Central Park i New York (Fig. 3).

Kaptajn Sølvér udtaler i sin Efterskrift:

»Naar man nu gennemgaar de Besværligheder, som europæiske Ingeniører har haft med blot at transportere Obelisker, maa man beundre de ægyptiske Bygmestre og ikke mindre deres Skibbyggere og Sømænd for det Arbejde, de har udført med at hugge Obelisker ud af Klippen, dekorere dem og transportere dem sik-

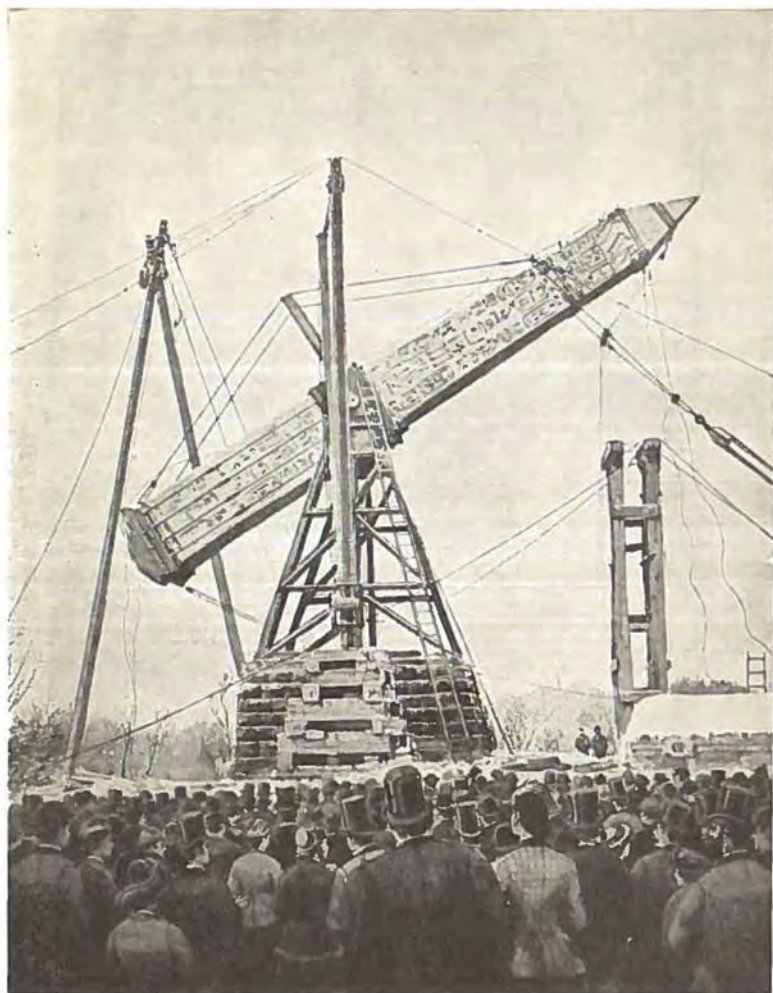


Fig. 3 I Overværelse af en uhyre Menneskemængde blev Thotmes III's Obelisk, oprindelig bestemt til Soltemplet i Heliopolis og senere rejst foran Cæsarium i Alexandria, stillet paa Plads i Central Park i New York 1881. — Fra Gorrings »Egyptian Obelisks».

kert til Lands og til Vands over store Afstande. Jeg er sikker paa, at selv med alle Nutiden Hjælpesources, vilde man have meget svært ved at slaa Dronning *Hatshepsuts* Rekord, at fremstille, transportere og rejse to Obelisker i Løbet af syv Maaneder.«

Enhver, der har Interesse for Skibbygningens og Søfartens Historie, vil have Glæde af at læse dette belærende og interessante Skrift, ved hvis Tilblivelse Forfatteren er bistaaet af anerkendte ægyptologiske Sagkyndige.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

Marts Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, 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 slaact. Æressabel til Chefen.)
8. Marts 1684: Resolution udstedes for Dragor-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 udfor Hitterø i Norge den engelske Orlogsbrig »Childers«.
14. Marts 1857: Sundtolden afskaffes. (Indført i 1429.)
16. Marts 1683: Sidste Indehaver af Rigsadmiraltitelen, Rigsadmiral Henrik Bjelke dør, Flaadechef i begge Sundkrigene.
16. Marts 1826: Kontreadmiral Poul de Lovenorn dør; Kgl. Søkortarkivs første Direktør, Grundlægger af Fyr- og Vagværnen, 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 udfor Swinemünde preussisk Letfregat »Arcona«, Korvetten »Nympe«, Hjuldampskibet »Loreley« og 5 Skruekanonbaade, Chef Kapitan z. See Jachmann.
20. Marts 1679: Regnskab med Provianten indføres ombord, Bespisningsreglement udstedes.
21. Marts 1201: Biskop Absalon dør, Organisator af vor Krigsmagt til Søs, ved hvilken Danmark hævede sig til en Stormagt. Flaadefører imod Venderne.

22. Marts 1808: Linieskibet »Prins Christian Frederik«, Chef Kaptajn Jessen, kæmper ved Sjællands Odde mod engelsk Eskadre bestaaende af Linieskibene »Stately« og »Nassau« og 3 Fregatter under Kaptajn Parker, »Prins Christian Frederik« strandsættes udfør Odden Havn efter 3 Timers ærefuld Kamp, brænder og springer i Luften; af Linieskibets 576 Mand var der 137 saarede og 72 døde, blandt de sidste Helten fra 2. April 1801, Premierløjtnant Peter Willemoes.
23. Marts 1652: Stillingen »Viceadmiral paa Holmen« oprettes og besættes første Gang med Kaptajn Jørgen Bjørnsen.
23. Marts 1711: Autoriserede indbundne Skibsjournaler indføres i alle Orlogsskibe.
23. Marts 1932: Ved Søværnslovens Vedtagelse bliver Viceadmiralen Direktør i Marineministeriet og Chef for Søværnskommandoen, Kystflaaden med underlagte Divisioner oprettes, og Søbefæstningen overgaar atter til Søværnet. 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 Telegrafselskab«. (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 Viceadmiral Nicolaj Helt kæmper under Langeland med 6 svenske Skibe, hvoraf 1, Orlogsskibet »Svanen«, erobres.
31. Marts 1792: »Henrik-Gerner Medaillen« skænkes af Gehejmeraad v. 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.



Udviklingen af Forbrændingsturbinen.

Af Civilingeniør R. Jul. Gjetting.

Forbrændingsturbinen er nu en Realitet, der maa regnes med som en stærk Konkurrent til de i Brug værende Kraftmaskintyper, naar Genopbygningen efter den nu rasende Verdenskrig skal foregaa.

Problemet har beskæftiget Teknikere Verden over i de sidste 150 Aar, i hvilken Tid der er udtaget tusindvis af Patenter, det første i England Aar 1791.

Oprindelig har Baggrunden herfor vel nok været Ønsket om at erstatte Stempeldampmaskinen med dens frem- og tilbagegaaende Dele med en Maskine med udelukkende roterende Dele, idet de fleste Krafterlagere kræver en roterende Bevægelse, det være sig: Centrifugalpumper, Dynamoer (Generatorer), Skibsskruer o. s. v.; men senere har Baggrunden vel mere været Ønsket om en Forenkling i Sammenligning med de efterhaanden ret komplicerede Dampanlæg.

Fig. 1 viser skematisk en Forbrændingsturbin i sin simpleste Form, bestaaende af: Luftpumpen 1, Gasturbinen 2, Forbrændingskammeret 3 — til Drift af Generatoren 4.

Kompressoren skal, foruden den til Forbrændingen nødvendige Luftmængde, levere Luft til at blande med de 1600° — 1700° C varme Forbrændingsprodukter for at opnaa en til Drift af Turbinen passende Temperatur paa 500° — 600° C, idet man endnu ikke kan fremstille Specialstaal, der varigt kan taale at arbejde ved højere Temperaturer.

Ligesom man skelner imellem Eksplosionsmotorer og Forbrændingsmotorer (Dieselmotorer) som alle med en Fællesbetegnelse kaldes Oliemotorer, skelner man mellem Eksplosionsturbiner og Forbrændingsturbiner, som man er tilbøjelig til med en Fællesbetegnelse at kalde Gasturbiner. I det efterfølgende vil Udtrykket Gasturbine kun blive anvendt for selve Turbinen, medens de andre Betegnelser vil omfatte de komplette Anlæg.

Af Fig. 1 forstaas, at den tilstræbte Simplificering i Forhold til et Dampanlæg er opnaaet ved Bortfald af Kedlen med dens Hjælpemaskiner som: Blæsere, Fødepumper, Vandtilberedningsanlæg etc. og Kondensatoren med dens Hjælpemaskiner som: Cirkulationspumpe, Luftpumpe og Kondensatpumpe etc. I Stedet for Kedlen med dens Blæser træder et simpelt Forbrændingskammer og en Kompressor, der ganske vist er væsentlig dyrere og mere energikrævende end Blæseren.

I Aaret 1850 skrev Dr. Redtenbacher til Professor Zeuner (begge fremragende Teknikere paa den Tid): »Grundprincippet for Dampdannelse og Dampanvendelse er forkert. Forhaabentlig vil Dampmaskinen snart forsvinde, naar man er blevet klar over Varmens Væsen og Virkemaade«. Naar denne Profeti endnu ikke er gaaet i Opfyldelse, kan dette vel først og fremmest tilskrives Opfindelsen af Dampturbinen, der løste den Del af Opgaven at skabe en Drivmaskine med udelukkende roterende Dele. Til Forbrændingsturbinen var endvidere knyttet Anvendelsen af en Stempelkompressor, idet det først for nylig er lykkedes ved den senere Tids højere Teknik at fremstille Turbokompressorer med tilstrækkelig høj Virkningsgrad.

Den første virkelige Udførelse af en Forbrændingsturbin er Stolzes Varmluftturbin, hvis Konstruktion

paabegyndtes i 1872, medens Prøverne først fandt Sted i 1900—1904.

Gruppen bestaar af en flertrins Reaktionsturbin og en flertrins Aksialblæser paa samme Aksel samt en Luftforvarmer, og det vil forstaaes, at Forbrændingsprodukterne ikke gennemstrømmede Turbinen, men opvarmede atmosfærisk Luft, der tilførtes Turbinen under Tryk. Paa Grund af Teknikens daværende Stadi, fik denne Turbine dog ingen Betydning.

Omtrent samtidig fremstillede Franskmanden Armand Lemale en Forbrændingsturbin, der blev drevet med Petroleum som Brændstof. Ved Indsprøjtning af Vand i Forbrændingskammeret reduceredes Forbrændingsprodukternes Temperatur til 560° C. Ved 4 kg/cm^2 Lufttryk var Turbinen imidlertid kun i Stand til at udvikle sin egen Kompressionsenergi, idet Kompressoren ved dette Tryk kræver en meget høj Ydelse. Kompressoren var en 3-cylindret Turbokompressor med 25 Løbehjul leveret af Firmaet Brown Boveri & Co. i Baden i Schweiz.

Ud fra de med denne Turbin høstede Erfaringer forsøgte man at indsprøjte Petroleum i Drivluften i Torpedoer og opnaaede som bekendt ved Petroleumens Forbrænding en væsentlig Merydelse.

For at komme udenom Kompressorvanskelighederne ved at arbejde med saa højt Tryk, kastede Dr. Holzwarth sig i Aaret 1906 over Fremstillingen af en Eksplosionsturbin. Naar Blandingen af Brændstof (Olie, Gas eller Kulstøv) og Luft i Kamret antændtes, steg Trykket til ca. $4\frac{1}{2}$ Gange Begyndelsestrykket. Det vil derfor forstaaes, at Kompressorarbejdet ved denne Turbinetype faldt til en Brøkdæl, idet Kompressoren kun skulde yde den til selve Forbrændingen nødvendige Luftmængde da de varme Forbrændingsprodukter nedkøledes til ca. 550° C ved Indsprøjtning

af Vand, ligesom Kompressoren kun skulde præstere et Tryk = ca. $\frac{1}{4}$ af Turbinens Arbejdstryk, hvorfor man bedre kunde tage en daarlig Virkningsgrad med i Købet.

Disse Fordele opnaaedes imidlertid ved Bekostning af et mere kompliceret og dyrere Anlæg. For det første maa Forbrændingsrummet deles op og have et Antal styrede Ventiler, for det andet maa, for at nyttiggøre den med Kølevandet bortførte Varme, Vandet fordampes og Dampen anvendes i en Turbine til Drift af Kompressoren, og for at opnaa tilstrækkelig Ydelse af Dampturbinen, maa denne arbejde med Kondensation, hvorved en Kondensator med dennes Hjælpe-maskineri bliver nødvendig, ligesom Kølevandet hertil skal skaffes. Den første Turbine af denne Art fremstilledes af Gebr. Körting i Hannover. I 1909 henvendte Dr. Holzwarth sig til Brown Boveri, som saa arbejdede med Sagen fra 1909—1913 og fremstillede en Eksplosionsturbinen paa nominelt 1000 HK, som dog kun gav en Nyttedydelse paa 200 HK. I Aarene 1914—1927 arbejdede Holzwarth sammen med Firmaet Thyssen & Co., der fremstillede flere Holzwarth Turbiner, hvoraf dog ingen kom til praktisk Anvendelse. I 1928 optog Brown Boveri atter Fremstillingen af Holzwarth Turbine og foreslog, hvad man kan kalde en 2-Kammer 2-Takt Proces for denne. Denne Turbine blev opstillet i et tysk Højovnsværk, hvor den siden har arbejdet med Højovns gas med det Resultat, at der hos Brown Boveri bestiltes en 5000 HK Holzwarth Turbine, som alleveredes i 1940. Man maa beundre den Energi, med hvilken Holzwarth har kæmpet med denne Opgave i samfulde 30 Aar og kunde have undt ham at komme til en tilfredsstillende Løsning. Det er imidlertid faldet i Brown Boveri's Lod at skabe en konkurrencedygtig Forbrændingsturbinen.

Udviklingen hertil indenfor Brown Boveri maa siges at begynde med Fremstillingen af Spildegasturbiner til Drift af Centrifugalblæsere til Trykladning af Dieselmotorer efter den schweiziske Ingeniør Büchi's Patent, hvorefter der opnaas en betydelig Forøgelse af 4-Takt Dieselmotorens Ydelse. En kort Beskrivelse af Princippet herfor vil være paa sin Plads. Ved Enden af Indsugningsslaget for en 4-Takt Dieselmotor uden Trykladning vil der ikke i Cylindren være en Vægtmængde ren Luft svarende til Vægten af samme Rumfang atmosfærisk Luft, idet Mængden formindskes 1) ved den i Kompressionsrummet værende Spildegasrest 2) ved Temperaturstigning hidrørende fra Iblanding af den under 1 nævnte Rest samt fra Opvarmning fra Kompressionsrummets varme Vægge 3) ved Undertryk, hidrørende fra Modstand i Indstrømningsorganerne, hvilket ved hurtiggaaende Motorer kan være ganske væsentligt.

Naar Motoren i Stedet faar tilført Trykluft, staar en større Luftvægt til Raadighed for Forbrændingen, ligesom Kompressionsrummet skylles rent. Samtidig opnaas en for Materialets Varighed gunstig Afkøling. Den større Luftvægt tillader Forbrænding af en større Brændstofmængde og en tilsvarende Merydelse uden Forhøjelse af Materialetemperaturen og derfor ingen forøget Varmespænding. Tværtimod er denne ringere indtil en Merydelse paa 60—70 %, idet den højeste Forbrændingstemperatur bestemmes af Luftoverskuddet. Ligeledes vil Motorens bevægende Dele heller ikke blive mere anstrengt, idet Maximumstrykket ikke forøges, og Arbejdsdiagrammet i det væsentligste kun adskiller sig fra den ikke trykladede Dieselmotors Diagram ved sin større Bredde.

Fig. 2 viser Princippet for Büchi Trykladningen. Stemplet befinder sig i Topdødpunktet efter Udstøds-

slaget. Saavel Indsugnings- som Udstødsventilen er aaben, saa at en kraftig Gennemskylning af Kompressionsrummet finder Sted samtidig med Køling af Stempelbund, Cylinderdæksel og Udstødsventilen. Her optræder Dieselmotorens Cylinder som et Forbrændingsrum, der udfører nyttigt Arbejde under Sænkning af Forbrændingsprodukternes Temperatur til ca. 500° C, hvorfor det er muligt med de Materialer, der idag staar til Raadighed til Skovlfremstilling, at lade Gassen gennemstrømme en Turbine med ukølede Skovle. Ved Aabningen af Udstødsventilen har Gassen endnu et væsentligt Overtryk og en betydelig Varmeenergi. I Spildegasturbinen ekspanderes til Atmosfæretrykket, og en ellers tabt Udstødsenergi udnyttes. Ladegruppen tilpasser sig automatisk enhver Belastning. Til Trykladning af Dieselmotorer har Brown Boveri efterhaanden leveret mere end 2000 Ladegrupper til saavel smaa som store Dieselmotorer.

Ved Brown Boveri's Arbejde med Holzwarth Eksplosionsturbinen vakte Størrelsen af Varmetabene ved Kølevandet Opsigt, idet disse afslørede større Varmetransmissionstal, end man beregningsmæssigt kom til efter de hidtil kendte Formler. Var disse Transmissionsstal imidlertid opnaaet til Gene for Eksplosionsturbinen, var det fristende at nyttiggøre dem, hvor de vilde virke gavnligt. Et saadant Objekt er Dampkedlen, og Brown Boveri bestemte sig til at udnytte Eksplosionsystemet og meget høje Gashastigheder til Dampfremstilling og begrænse Gasturbinens Størrelse til at svare til Driften af Kompressoren for Forbrændingsluften. En mindre Forsøgskedel for Højovnsgas arbejdede tilfredsstillende, hvorimod man fik Vanskeligheder med en 10 t/h Forsøgskedel for Kedelolie, hvorfor man i 1930 begyndte Ombygningen af Kedlen til at arbejde med konstant Tryk. Det gjaldt imidlertid Løsningen

af en Mængde nye Opgaver, i første Instans Bestemmelsen af Varmetransmissionstal ved høje Gastryk og Hastigheder, da der ikke forelaa Forskningsarbejder for disse særlige Forhold, endvidere Forsøg med Brændere og Forbrændingskammerdimensioner. Det viste sig nemlig, at man ved Trykfyring kunde opnaa en Forbrændingskammerbelastning paa 6—10 Mill. kcal./h/m³, hvilket giver et lille Forbrændingskammer, hvorfor det selv ved de største Ydelser viste sig praktisk kun at anvende en central Brænder i det cylindriske Forbrændingskammer. Afstanden til Kammerveggen blev endda ringe. Det gjaldt altsaa Fremstilling af en Brænder, der i en enkelt Dyse kunde forstøve indtil 8 t/h Olie, og som kunde nedreguleres til mindste Ydelse uden Forkoksning af Olien. De høje Fordampningstal man opnaaede, nemlig indtil 700 kg/h/m² Hedeflade (i Najadens og Nyμφens Kedler maximalt 100 kg/h/m²) krævede Anvendelsen af en Pumpe til Cirkulation af Kedelvandet; men da Vandvejene i Kedlen er korte, kræves kun en ringe Energi hertil, hvorfor man kan udnytte et vist Trykfald til effektiv Udskillelse af Dampen fra Vandet ved Centrifugalvirkning. Af Eksplosionskedlen opstod i 1931 en med Enstryksforbrænding arbejdende Dampgenerator, som blev døbt »Velox«. Velox-Princippet dækker en Proces, skabt ved Anvendelse af en Turbokompressor drevet af en Gasturbine, hvis Drivgas er en Del af Forbrændingsprodukterne i Kedlen (Dampgeneratoren). Den store Betydning af Velox-Princippet ligger deri, at Velox-Generatoren kun kræver en lille Brøkdels Hedeflade af andre Kedlers, for samme Ydeevne.

Allerede med den første Kedel opnaaedes med 1 m³ Kammerindhold ved 2,4 kg/cm² abs Ladetryk over 7 Mill. kcal/h/m³ udviklet i Kammeret og en Fordampning af over 500 kg/h/m². Den hurtige Op-

fyring paa 6 Minutter fra kold Kedel til fuldt Tryk = 28 kg/cm² og fuld Ydelse = 11 t/h saavel som den hurtige Reguleringsevne vakte Forbavselse. Til denne første Velox-Kedel anvendtes en for Haanden værende Ladegruppe til en Dieselmotor, d. v. s. en Kompressor drevet af en Gasturbine; men Brown Boveri havde allerede i 1927 paabegyndt Bygningen af en Aksialkompressor, baseret paa de nyeste Forskningsarbejder indenfor Aerodynamiken. Firmaet havde siden leveret en Del enkelt- og flertrins Aksialblæsere til Køling af store Generatorer til Vandkraftanlæg og endelig den første store Aksialkompressor til Vindkanalen i Zürichs tekniske Højskoles aerodynamiske Institut. Hovedanvendelsesfeltet var imidlertid »Velox«, og allerede det først solgte Anlæg med en Ydeevne af 12 t/h Damp til et Højoynsværk i Mondeville i Frankrig i 1932 havde en gasturbinedreven Aksialkompressor. Senere er leveret Aksialkompressorer for indtil 1500 m³/Min indsuget Luft \times 3,5 kg/cm² abs Tryk, som forbruger 4000 kW.

Velox vandt hurtigt Indpas som Spidsbelastningskedel i Elektricitetsværker, hvor dens hurtige Igangsætning er særdeles værdifuld, endvidere til kontinuerlig Drift i Elektricitetsværker og Industri-Kraftcentraler. Den største hidtil leverede Velox-Kedel arbejder med Højoynsgas og har en Ydeevne paa 100 t/h Damp. Med Brændolie kan samme Kedel levere 150 t/h Damp. Fig. 3 viser den til Landanlæg normale Opbygning af Velox-Kedlen for Ydeevner fra 10 til 150 t/h.

A er Forbrændingskammeret med den centrale Brænder 3. Forbrændingskammerets cylindriske Væg dannes af Fordamperrørene 4, som er tilsluttet et Ringkammer 5 foroven og et Ringkammer 6 forneden. Gennem hvert Fordamperrør er ført 3 tynde Rør for Forbrændingsproduktens Passage fra neden opefter

(Se Snit A—B). Disse Rør samles i et Kammer 7 foroven, hvorfra Forbrændingsprodukterne føres til Overhederen B, udenom dennes Rør 8 og videre til Gasturbinen 1; herfra videre til Fødebandsforvarmeren C og gennem dennes Rør til Atmosfæren gennem Ud-stødsrøret 9. Ved Passage gennem Røggasrørene har Forbrændingsprodukterne helt op til 150 m/sek Hastighed (Ved almindelige Kedler anvender man Røggashastigheder under 10 m/sek.). Som tidligere omtalt findes en Tvangs-Cirkulationspumpe D, som suger fra Damp- og Vandudskilleren E og trykker til det underste ringformede Vandkammer 6, videre gennem Fordamperrørene 4 til øverste Vandkammer 5, som det forlader foroven (til venstre) og slynges gennem Røret 10 tangentielt ind i Damp- & Vandudskilleren E. Dampen forlader denne foroven gennem Rør 11, videre med stor Hastighed gennem Overhederens Rør og fra Foden af denne gennem Rør 12 som Damp af ca. 400° C Temperatur til Forbrugsstedet. F er Fødepumpen, som trykker Fødevandet gennem Rør 13 til Top af Fødebandsforvarmeren og fra dennes Fodende gennem Rør 14 til Cirkulationspumpens Sugerør; 2 er Aksialkompressoren, 15 en Tandhjulsudveksling og 16 Startmotoren.

De underliggende Kurver viser Tryk- & Temperaturfaldet gennem Velox-Anlæggets forskellige Dele.

Der er hidtil leveret langt over 100 Velox-Kedler med en total Dampproduktion paa ca. 3 Mill. kg/h Damp, og til disse Kedler hører Gasturbiner med en total Ydelse paa 235.000 HK.

Til Skibsbrug, hvor det er af Vigtighed, at der disponeres over mindst mulig Vægt og Plads, har Velox-Generatoren en betydelig mere sammentrængt Form og delvis anden Udførelse.

Det er uforstaaeligt, at Velox-Kedlen hidtil kun har fundet ringe Anvendelse i Handelsskibe til Trods

for, at den kræver mindre Plads og er mere økonomisk end nogen anden eksisterende Skibskedel. Den har saaledes en Virkningsgrad paa over 90 % helt ned til en Belastning paa 10 %.

Jeg har anset det for naturligt at medtage foranstaaende kortfattede Beskrivelse af Trykladning af Dieselmotorer og af Velox-Kedlen, i hvilke Gasturbine-Kompressoren gaar som den røde Traad frem til Forbrændingsturbinen til ren Energifremstilling, og dette saa meget mere, som disse to Stadier ikke blot har været Udviklingstrin for Forbrændingsturbinen, men hver for sig stadig staar som fremragende, tekniske Frembringelser med hver sit store Anvendelsesgebet.

Velox-Ladegrupper vandt ogsaa hurtigt Indpas paa et andet Felt, nemlig indenfor den kemiske Industri, først ved Raffinering af Raaolie efter Houdry-Processen, hvortil kræves varm Trykluft. Mange kemiske Processer forbedres ved at gennemføres under Tryk, hvilket imidlertid kun kan betale sig, hvis Tryklusten kan fremstilles ved Anvendelse af Spildegassen fra Processen, til Drift af en Ladegruppens Gasturbine. Til Sun-oil Co., Philadelphia leveredes en Ladegruppe, hvis Gasturbine yder 5300 kW. Til Kompressorarbejdet medgaar 4400 kW og Restenergien: 900 kW omsættes i elektrisk Energi. 90 Gasturbineanlæg er leveret til disse og lignende Formaal.

Erstatter man i ovennævnte Anlæg Apparaturen for den kemiske Proces med et Forbrændingskammer, der til Forbrænding faar tilført en Del af den af Kompressoren leverede Trykluft, medens den større Luftrest tilblandes Forbrændingsluften for at sænke Temperaturen til 550 à 600° C, fremkommer et Forbrændingsturbineanlæg til ren Energifremstilling.

Det første rene Forbrændingsturbineanlæg blev installeret i Neuchâtel i Schweiz efter først at have

været udstillet paa den schweiziske Landsudstilling i Zürich i 1939. Jeg havde Lejlighed til at bese de forskellige Dele til dette Anlæg under et Besøg hos Brown Boveri i Januar 1939. Det tjener som Nødanlæg for Levering af elektrisk Strøm og yder 4000 kW. Den egentlige Gasturbineydelse er 16000 kW, medens Kompressorens Kraftforbrug er 12000 kW. Kompressionstrykket er $4,2 \text{ kg/cm}^2$ abs, Temperaturen af Drivgassen er ved fuld Belastning 550° C . Fig. 4 viser Turbinen med Kompressor — Turbinen til venstre, Kompressoren til højre. Fig. 5 viser skematisk det samlede Forbrændingsturbineanlæg med Brændolie som Brændstof. Den samlede Luftmængde indsuges af Kompressoren a og forlader denne med et Tryk af $4,2 \text{ kg/cm}^2$ abs og strømmer ind i Forbrændingskammeret b. Den til Forbrændingen af Olien nødvendige Luftmængde træder ind i Brænderen ved c, medens Resten strømmer gennem det ringformede Rum e mellem Forbrændingskammerets Væg og Væggen, der omslutter Brænderen, for ved Enden af Brænderen at blandes med de varme Forbrændingsprodukter og nedsætte disses Temperatur til ca. 550° C , inden de strømmer ind i Turbinen f. I denne Forbrændingsturbinens enkleste Form strømmer Forbrændingsprodukterne efter at være ekspanderet ned til $1,2 \text{ kg/cm}^2$ abs direkte bort gennem Skorstenen. Foruden Kompressoren driver Turbinen Generatoren i. De eneste Hjælpemaskiner, der hører til Anlægget, er: Startmotoren k, som bringer Gruppen paa et Omdrejningstal, ved hvilket Kompressoren leverer tilstrækkelig Luft til Tænding af Brænderen; endvidere findes to Oliepumper, hvoraf den ene leverer Smørelie til Smøring af Lejerne og til Styring af Turbinens Ventiler, medens den anden leverer Brændolie. Man ser let, at en fænomenal Simplifikation er opnaaet i Sammenligning med et moderne Dampanlæg. Ovenomtalte Anlæg

er installeret i et bombesikkert Rum i en Klippe. Som Sikkerhed for Start af Anlægget, saafremt Strømtilførslen til Rummet skulde svigte, forefindes en mindre Dieselmotor.

Da det her drejer sig om et Nødanlæg, der yderst sjældent anvendes, blev der først og fremmest lagt Vægt paa Billighed og Simpelhed og ikke paa at opnaa den højeste Økonomi, hvorfor der ikke er gjort noget for Udnyttelsen af Varmeindholdet i Spildegassen fra Turbinen. Olieforbruget er ved fuld Belastning 350 g/HKT, hvilket svarer til en thermisk Virkningsgrad af 18,1 %. Hvis man derimod udnytter Spildevarmen til Forvarmning af den komprimerede Luft ved Anvendelse af en simpel Rørforvarmer, forbedres Virkningsgraden væsentlig, hvilket fremgaar af Fig. 6, for en 2000 kW Turbine, hvor Kompressorens Tryk i kg/cm^2 abs. er afsat som Abscisse og Turbinens thermiske Virkningsgrad som Ordinat. Det ses f. Eks. heraf, at Virkningsgraden ved Anvendelse af en 500 m^2 Luftforvarmer forøges fra 16,5 til 21 % d. v. s. med ca. 27 %.

Ved store Anlæg vil det være praktisk at dele Turbinen i to. Ved at genopvarme Forbrændingsprodukterne til 550°C ved Iblanding af varme Forbrændingsprodukter fra et Lavtryks Forbrændingskammer, inden de tilføres anden Halvdel (2. Trin) af Turbinen, opnaas — uden Forvarmning af Kompressorluften — en thermisk Virkningsgrad af 19 % og med en Luftforvarmer paa 500 m^2 , som ovenfor nævnt, en Virkningsgrad af $22\frac{1}{2}$ %, jfr. Fig. 7, hvilket svarer til et moderne Damp turbineanlæg med højt Tryk og høj Temperatur.

Ved Anlæg, hvor Hovedmaskinen anvendes i længere Tid med lavere Omdrejningstal, kan opnaas en yderligere Forbedring af Virkningsgraden ved lavere Belastninger, ved at lade Kompressoren drive af en

særlig Gasturbine, hvorved Kompressoren til enhver Tid kan arbejde med det til Belastningen svarende gunstigste Omdrejningstal. I Fig. 8 er for en 2000 kW Turbine afsat Kurven a for det simple Anlæg og Kurven b for et Anlæg med særskilt Turbine for Kompressoren og Forvarmning af dennes Luft i en 750 m² Forvarmer. Som Abcisse er afsat % af Belastningen; som Ordinaten den thermiske Virkningsgrad. Ved ogsaa at todele Kompressoren og mellemkøle Tryklufften kan opnaas en thermisk Virkningsgrad af 24 %, hvortil svarer et Brændolieforbrug paa ca. 265 g/HKT. Med dette lave Forbrug kan Forbrændingsturbinen konkurrere med alle nu anvendte Kraftmaskintyper, herunder ogsaa Dieselmotoren, naar Hensyn tages til, at Forbrændingsturbinen kan anvende de billigste Brændolier.

Et Spørgsmaal, der for Tiden beskæftiger Brown Boveri, er Anvendelsen af Kulstøv. Løses dette Spørgsmaal tilfredsstillende, hvad der er al Grund til at vente, stiller Forholdene sig jo overordentlig gunstige for Forbrændingsturbinen.

I Foraaret 1939 bestilte die schweizerischen Bundesbahnen et 2000 HK Forbrændingsturbinelokomotiv hos Brown Boveri. Lokomotivet blev leveret i Efteraaret 1941. Det arbejder med elektrisk Overføring og har en thermisk Virkningsgrad højere end noget eksisterende Damplokomotiv, overfor hvilke det tillige har den store Fordel at være uafhængig af Vand.

Fig. 9 viser et Snit gennem Forbrændingsturbineanlægget. Dette Lokomotiv er væsentlig mindre og væsentlig lettere end et tilsvarende Damplokomotiv.

Den største Fremtid for Forbrændingsturbinen ligger vel nok paa Havet, da det i Skibe jo er af største Vigtighed, at Fremdrivningsmaskineriet indtager mindst mulig Plads og vejer mindst muligt.

Gasturbinen indgaar her direkte paa Dampturbi-

nens Plads og maa ligesom denne have indbygget en særlig Bakturbine, saafremt mekanisk Overføring gennem Gear anvendes, hvilket jo er det almindeligste. En anden Mulighed er at anvende en Fötlingers Transformator for Bak og en hydraulisk Kobling for Frem eller elektrisk Overføring.

Den simpleste Løsning er imidlertid at anvende en Drivskrue med Drejebblade. Dette System er velkendt fra Fiskerkuttere og lignende Fartøjer, men har indtil for faa Aar siden kun været anvendt i Skibe med en forholdsvis ringe Hestekraft. Det rummer den store Fordel, at man under alle Forhold kan overføre den fulde HK til Skruen, idet man under daarlige Vejrforhold, Slæbning, Gang i Is e. l. ved at dreje Bladene til mindre Stigning kan holde Motorens O/M oppe, ligesom Manøvreringen kan udføres fra Broen. Denne Skrue muliggør ogsaa Gang med meget lav Hastighed.

Det svenske Firma: »Karlstads mekaniska Werkstads A/B« har ud fra sine Erfaringer med de saakaldte Kaplanturbiner, det har leveret til store Vandkraftanlæg, konstrueret en Drivskrue, hvis Blade ligesom Kaplanturbine, indstilles hydraulisk, og hvis Nav holdes oliefyldt, saa at alle Lejeflader holdes velsmurte.

Firmaet har allerede leveret 50 Drivskrue efter dette System, som efter Firmaet kaldes: »Kaméwa«, den største med en Diameter paa 4,5 m, som overfører 3500 HK ved 125 O/M, men paatager sig at levere Drivskrue til meget store Hestekræfter. Firmaet har yderligere 14 Stk. i Ordre. Den af Firmaet hidtil leverede største Kaplanturbine, som ses i Fig. 10, hvoraf 2 Stk. anvendes i Vandkraftværket i Vargön i Sverige, har en Diameter paa 8,0 m og udøver et Aksialtryk paa 325 t ved en Hestekraft af 15.200 og 47 O/M. Hvert af Bladene vejer 10,5 t.

Firmaet har 4 Kaplanturbiner i Arbejde, hver paa

50.000 HK. Her skal ikke gives nogen detailleret Beskrivelse af Kaméwa-Propellerne, som hidtil kun er anvendt paa svenske Skibe, et Tegn paa hvilken Rolle det nationale spiller, ogsaa indenfor Tekniken, jvfr. Selandia m. fl.

Vil man undersøge Forbrændingsturbinens Egnethed som Skibsmaskine, stiller Forholdene sig forskelligt for Krigs- og Handelsmarinen.

I Krigsskibe er Plads- og Vægtkrav af altoverskyggende Betydning, ligesom ogsaa enkel Betjening er af Betydning for Skibets Kampværdi. Virkningsgraden af Drivmaskineriet har størst Betydning under Krydsfart for Opnaelse af en stor Aktionsradius.

Af ovennævnte Grunde vil man formentlig til Krigsskibe vælge Forbrændingsturbinen i sin simpleste Udførelsesform i Forbindelse med Gearing for at opnaa de for Turbinen og Drivskruen gunstigste Omdrejningstal. Vælges tillige Kaméwa-Propeller forefindes alle ønskede Reguleringsmuligheder. Der maa imidlertid regnes med forholdsvis store Brændstofforbrug ved smaa Belastninger, hvis man ikke anvender en særlig Krydsfartsmaskine. Hertil vil en hurtiggaaende Dieselmotor være vel egnet. Arrangementet kan udføres som vist i Fig. 11 for en Torpedojager med to Skruer. Paa hver Skrueaksel arbejder gennem Gearing: en Dieselmotor og to Gasturbiner, af hvilke den ene har indbygget Bakturbine. Dieselmotoren kan til- og frakobles ved Friktionskobling. I modsat Side af Skibet findes i hvert Maskinrum to Forbrændingsturbiner, der driver hver sin Kompressor.

For Tiden vil man næppe anvende entrins Forbrændingsturbiner paa mere end 10.000 HK, og Vægten af et saadant Anlæg inklusive Gear og Trykleje vil være 7—8 kg/AHK.

For Anvendelsen af Forbrændingsturbinen i Fragt-

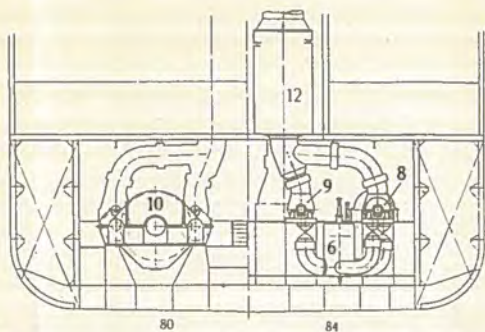
og Passagerskibe spiller den samlede Driftsøkonomi en afgørende Rolle. Ogsaa her spiller ringe Plads- og Vægtkrav en stor Rolle. Da man her kan afse Plads til Udførelsen med Luftforvarmere og med totrins Kompression og Forbrænding stiller Forbrændingsturbinen sig meget gunstig, især da den normale Ydelse i Handelsskibe ligger i Nærheden af Konstruktionsydelsen, d. v. s. ved højeste Virkningsgrad af Maskineriet.

Ved de hidtil mest anvendte Skibsfremdrivningsmaskiner ligger Brændstofforbruget, under Forudsætning af Anvendelse af Olie med en nyttig Brændværdi af 10.000 kcal/kg, inklusive Hjælpemaskinforbruget, omtrent saaledes:

Stempeldampmaskinanlæg:	350—400 g/AHKT
Damp turbineanlæg:	275—350 g/AHKT
Dieselmotoranlæg:	165—180 g/AHKT

Sammenlignelsesvis ligger Forbrugstallene for Forbrændingsturbinen med totrins Kompression og totrins Forbrænding paa 280—320 g/AHKT. Som tidligere omtalt stiller Dieselmotorolie sig i Almindelighed væsentlig dyrere end Kedelolie. Ydelsen kan overføres til Drivskruen mekanisk eller elektrisk. Ved mekanisk Overføring kan anvendes Kaméwa-Propeller eller Skruer med faste Blade, i hvilket Tilfælde der indbygges Bak turbine i en af Fremturbinerne.

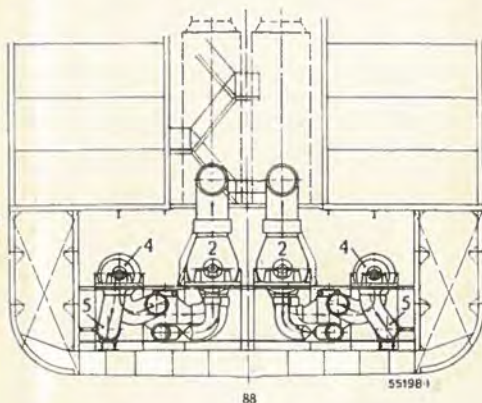
Et saadant Anlæg er vist i Fig. 12 for et hurtigtgaende Passagerskib med to Forbrændingsturbinenanlæg, hvert paa 7100 AHK ved 125 O/M. B angiver Rumbesparelsen i Forhold til et moderne Højtryks Damp turbineanlæg med Vandrørskedler — I Længden: 6 m. Til Udarbejdelsen af det i Fig. 12 viste Projekt er benyttet den tyske Afrika-Linies Skib: »Pretoria«, der har et Turbinanlæg med Højtryksdamp af 80



116

80

84



116

88

55198-1

0 1 2 3 4 5 m

lingskammer

indbygget Bakturbine

veksling)

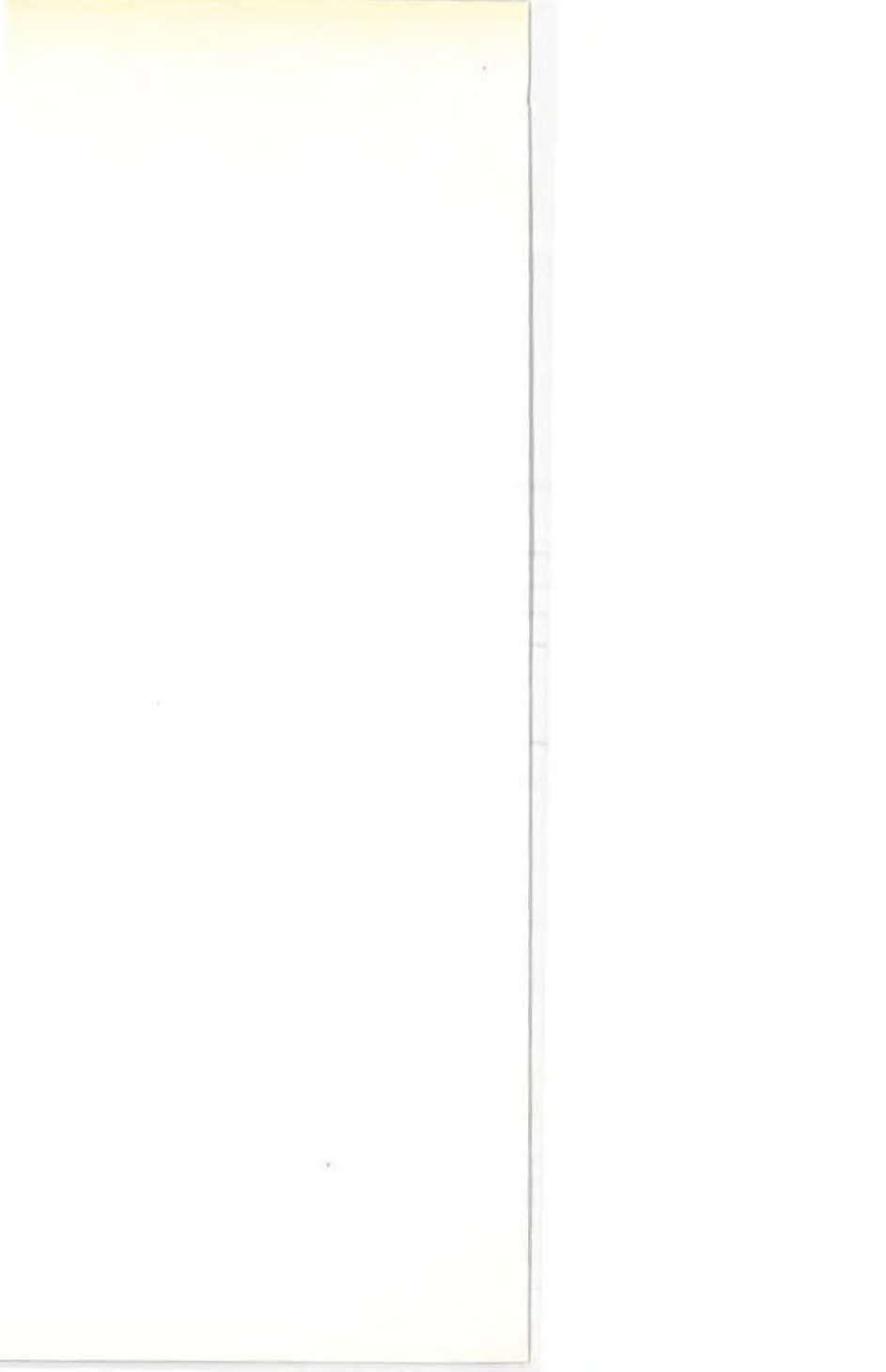
11. Startmotor

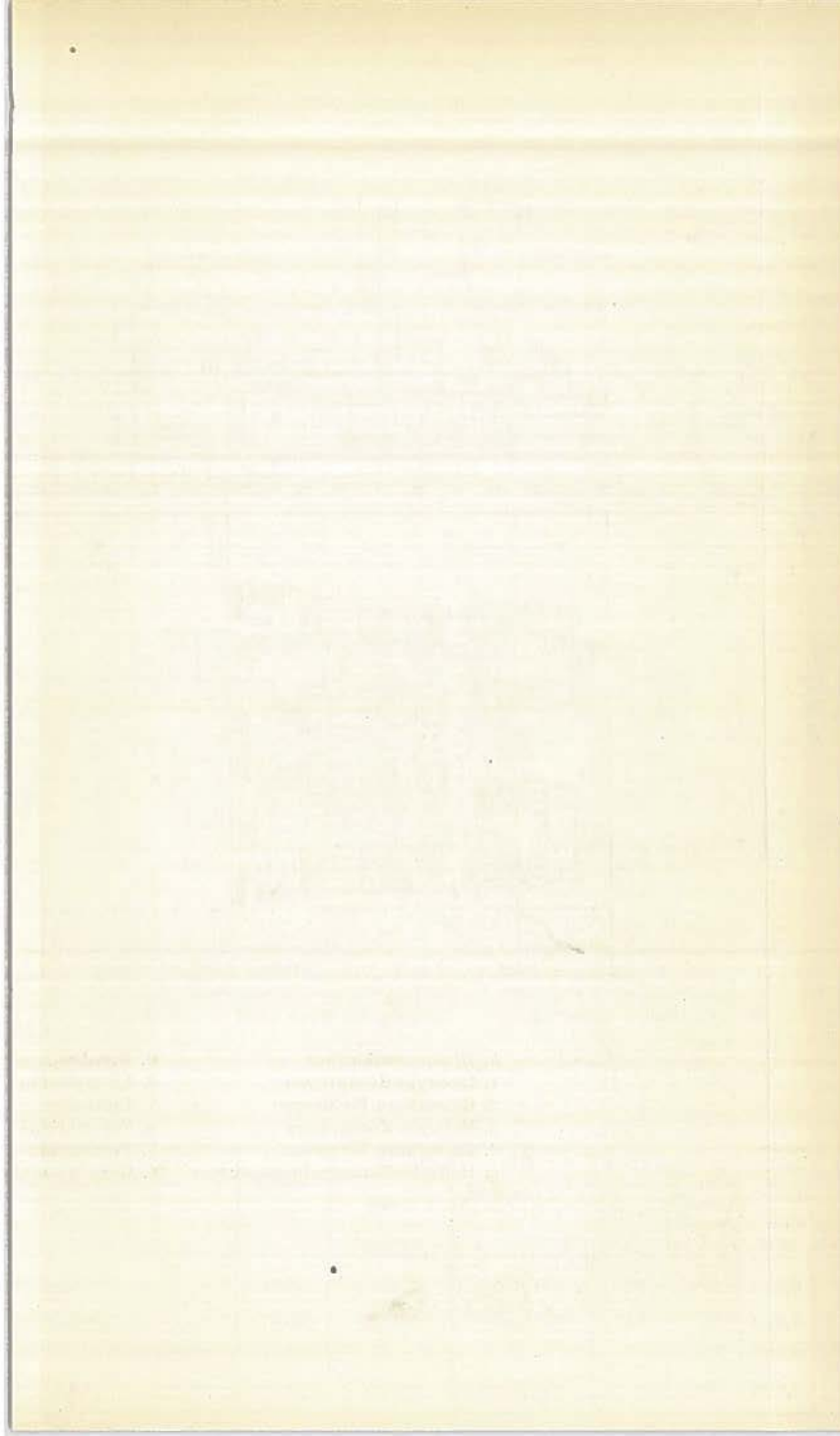
12. Spildegaskedel

13. Manovretavle

14. Brændoliepumpe

15. Brændolieforvarmer







Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

Hangarskibe.

3. Luftfartøjstendere (Fortsat).

England:

I de første Aar efter Krigen 1914—18 blev de forskellige »Packet Carriers« og »Mixed Carriers« efterhaanden leverede tilbage til deres oprindelige Ejere eller solgt til Ophugning. (Se Note 1, Pag. 134).

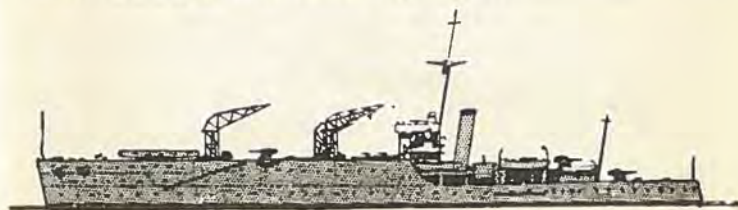
Bortset fra den gamle ARK ROYAL, der i Midten af 30'erne fik Navnet PEGASUS, og som benyttedes til Forsøg med Katapultudskydning og Landing paa Slæbesejl, fandtes i 1939 i England kun een »Seaplane Carrier« — ALBATROSS.

Den blev bygget i Sydney til den australske Flaade og søsattes i 1928. Deplacementet er 4800 Tons, Maskineriet gearede Turbiner og Farten 21 Knob. Armeringen bestaar af 4 Stk. 12 cm Luftskyts og 32 Maskinkanoner og -geværer. Der kan som Maximum medføres 9 Søluftfartøjer (Amfibieplaner) og Starten sker fra en Katapult forude paa Fordækket med Indbjergningskraner i Borde agten for Katapulten. ALBATROSS er en moderniseret Udgave af den gamle ARK ROYAL med Hangar i det høje Forskib. I 1938 overførtes ALBATROSS fra den australske til den engelske Flaade — som en Del af Betalingen for de tre lette Krydsere PERTH, SYDNEY og HOBARTH (ex engelsk AMPHION-

Klasse), der samtidig overførtes fra den engelske til den australske Flaade.*)

I 1940 søsattes en ny, stor Luftfartøjstender, UNICORN, paa 14.500 Tons og med 22 Knobs Fart. Den klassificeredes som »Fleet Air Arm Supply and Repair Ship« og skulde kunne medføre 27 Søluffartøjer. Armeringen bestaar af 8 Stk. 11,4 cm og 16 Stk. 40 mm Luftskyts.

Under Krigen er formentlig flere Handelsskibe blevet ombygget til Luftfartøjstendere.



Engelsk »Seaplane Carrier« ALBATROSS.

Man bemærker Katapulten foran for de to Indbjergningskraner — den forreste om Styrbord, den agterste om Bagbord. Armeringen er opstillet efter Formlen: $\dagger + (2 \times 1)$.

U. S. A.:

I den amerikanske Flaade klassificeres Luftfartøjstenderne som »Seaplane Tenders«. Der findes 7 Enheder paa ca. 8700 Tons — dels en ældre, WRIGHT (1920), med 12 Søluffartøjer — dels 6 Enheder af CURTISS-Klassen (1940—41) med 24 Søluffartøjer. Det tidligere Glatdæks-Aërodromskib LANGLEY (1912, oprindelig Kuldamp, ombygget 1922, 11.000 Tons) fik i 1937 den forreste Trediedel af Flyvedækket fjernet og udrustedes med Katapult og 16 Søluffartøjer. LANG-

*) Som et Led i Portugals Nybygningsprogram var i Begyndelsen af 30'erne projekteret en Luftfartøjstender, SACADURA CABRAL, af samme Størrelse og Type som ALBATROSS. Dette portugisiske Projekt blev dog aldrig til Virkelighed (Plan, se »Fighting Ships« 1932).

LEY, der var forsynet med Sperry's Gyroskop-Stabilisator til Modvirkning af Slingring, er sænket under Krigen.*)

Desuden findes 30—40 mindre, saakaldte »Small Seaplane Tenders«, dels 7 tidligere Jagere, dels nogle Minestrygere og andre Enheder specielt byggede til dette Formaal i 1941—43. Disse »Small Seaplane Ten-



Den amerikanske Flaades Tankskib PATOKA med Fortøjningsmast til Luftskibe. Der anvendes dog nu kun smaa Luftskibe — de saakaldte »Blimps«.

ders« medfører normalt ikke Luftfartøjer, men er fordelt til de forskellige sømilitære Distrikter, hvor de tjener som ambulante Baser for Kystluftfartøjer og »Patrol Bombers«. Nogle af dem — bl. a. de tidligere Jagere — skal assistere Luftfartøjerne ved Nødlandinger ligesom de tyske »Flugsicherungsschiffe«. Disse Skibes Fart er derfor relativt høj — 20 à 27 Knob.

I U. S. A. anvender man stadig smaa halvstive Luftskibe — de saakaldte »Blimps« — bl. a. til Ubaadsjagt. Et Tankskib PATOKA (1919 — 5400 Tons) er agter

*) LANGLEY, WRIGHT og CURTISS er opkaldt efter amerikanske Luftfartspionerer. LANGLEY ses ogsaa klassificeret som »Aircraft Tender«.

forsynet med en høj Gittermast, der tjener som Fortøjningsmast for Luftskibe. Om Bord findes store Benzin- og Heliumtanke samt Værksteder med Reserverdele til Luftskibe.

Tyskland:

I den tyske Flaade findes ingen Luftfartøjstendere. Derimod fandtes der inden Krigen en Del under Luftvaabenet sorterende »Flugsicherungsschiffe«. De er udrustede med en Kran til Ombordtagning af Luftfartøjer og har Værksteder og Tankanlæg. Der er Plads til Anbringelse af flere Luftfartøjer paa Agterdækket. De har høj Fart og er — som det fremgaar af deres Typebetegnelse — især beregnede til at assistere nødlandede Søluftfartøjer. Af saadanne »Flugsicherungsschiffe« kan nævnes HANS ROLSHOVEN (1937) og flere ved Navn KRISCHAN — efterfulgt af Nummer (Rormal). (Se Note 2, Pag. 134).

Japan:

Foruden to store 14—17.000 Tons Luftfartøjstendere NO-TO-RO og KA-MO-I (ombyggede Tankdampere, 1920—22, 12—15 Knob) fandtes i 1939 i den japanske Flaade de tre nye Enheder af TIROSE-Klassen (1936—38) paa 9000 Tons og med 20 Knobs Fart. Alle disse Enheder medfører hver 16 Søluftfartøjer. Ingen af dem har Katapult.

I Slutningen af 30'erne og under den nuværende Krig er adskillige store, hurtiggaaende Tankdampere blevet ombyggede til Luftfartøjstendere.

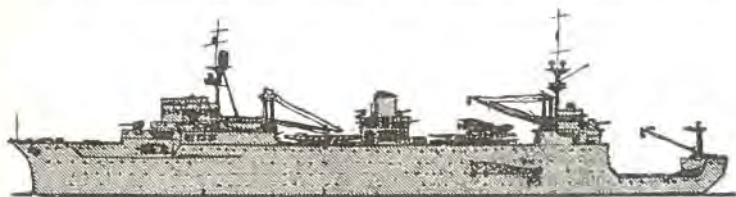
Frankrig:

Frankrigs første Luftfartøjstender var den gamle, allerede omtalte »Croiseur porte torpilleurs« FONDRE

fra 1895, der til sidst klassificeredes som »Transport d'hydravions«. Den udrangeredes kort efter 1918.^{*)}

To Avisoer af ARRAS-Klassen, BAPAUME (1918) og MONTMIRAIL (1920) — 700 Tøns og 20 Knob — blev i 1920—21 ændrede til en Slags »Mixed Carriers«, idet der byggedes et Startdæk over Forskibet. De medførte hver 4 à 6 mindre Luftfartøjer og udgik sidst i 20'erne.

Fra BAPAUME foretog den daværende Løjtnant Teste adskillige Startforsøg. Erfaringerne herfra fik



Fransk Luftfartøjtender COMMANDANT TESTE.

De 4 Katapulter er anbragt under hver sin Kran paa øverste Dæk i Borde — to i hver Side. En femte Kran ses agten for Brønden i Agterskibet.

bl. a. Betydning for Konstruktionen af det senere Aërodromskib BÉARN.

I 1929 søsattes COMMANDANT TESTE. Den var paa 10.000 Tøns, løb 21 Knob og var lettere pansret (Vandlinie 50, Dæk 36 mm), Armeringen bestod af 12 Stk. 10 cm Luftskyts og 20 Stk. Maskinskyts. Der fandtes 4 Katapulter — 2 i hver Side i Borde paa øverste Dæk — og 26 Sølufffartøjer. Endvidere var Skibet, der klassificeredes som »Transport d'aviation«, forsynet med Gyro-Stabilisator, Heins Landingssejl og 5 Kraner.

COMMANDANT TESTE blev sænket i Toulon.

^{*)} Med lidt Velvillie kan FONDRE maaske betegnes som en Slags Hangarkrydser. Den var, som dens oprindelige Typebetegnelse røber, til Dels bygget som en beskyttet Krydser med Panser-dæk og en Armering paa 8 Stk. 10 cm Kanoner. Displacementet var 6000 Tøns, Farten 19 Knob.

Italien:

Under forrige Krig fandtes i Italien en Luftfartøjstender EUROPA paa 8000 Tons. Det var et ombygget Passagerskib, der baade medførte Sølufftartøjer og Lænkeballoner, og som dannede Forbilledet for den senere GIUSEPPE MIRAGLIA (1923), der ligeledes er en ombygget Passagerbaad CITTA DI MESSINA. Den er paa knap 5000 Tons, løber 21 Knob og har 20 Sølufftartøjer, 2 Katapulter og Landingssejl.

Sovjet-Unionen:

Sovjet-Unionen skal i Sortehavet have en 9000 Tons Luftfartøjstender STALIN (1937) med 22 Luftfartøjer. Fart 30 Knob. Efter »Fighting Ships« skal det være den i 1914 paabegyndte Krydser ADMIRAL KORNILOW, der efter at have staaet paa Stabelen i mere end 20 Aar er blevet ændret til Luftfartøjstender. »Taschenbuch der Kriegsflotten« bemærker, at Skibets Existens er tvivlsom.

Sverige:

Kystpanserskibet DRISTIGHETEN (1900) blev i 1930 ombygget til »Flygdepåfartyg« — nu »Flygmoderfartyg« — med 3 Sølufftartøjer. Hoved- og Mellemarmeringen fjernedes. DRISTIGHETEN er tillige Værkstedsskib.

Spanien:

I Spanien ombyggedes i 1922 et i 1901 søsat 12 Knobs Koffardiskib til »Estacion Transportable de Aeronautica Naval«. Det var paa ca. 12.000 Tons og fik Navnet DÉDALO. I Forskibet var der Hangar med Brintudviklingsmateriel til Balloner og mindre Luft-

skibe (Blimps), og i Stævnen fandtes en Fortøjningsmast for Luftskebe. Agterskibet var apteret som Hangar for Sølufftartøjer med Værksteder o. s. v. Skorstenen var af Hensyn til Brandfaren ved Ballonerne og Luftskebene forsynet med et særligt »Anti-Flamme«-Arrangement. Dette — om man saa maa sige — »aëronautiske



Svensk »Flygmoderfartyg« DRISTIGHETEN. Tidligere Kystpanserskib — ombygget 1930.

Cirkus« kunde som Maximum paa een Gang medføre: 25 Sølufftartøjer, 2 Luftskebe og 2 Lænkeballoner. DÉDALO udgik i 1935 (Fotos »Fighting Ships« 1923—1935, hvor DÉDALO ses prangende med hele Agterskibet fyldt med Sølufftartøjer og et lille Luftskeib fortøjet i Fortøjningsmasten som en Slags »Distinktionstegn«).

Jugoslavien:

Endelig findes — eller fandtes — i Jugoslavien en mindre Luftskebjøstender ZMAJ, der var søsat i Hamburg 1929. Deplacementet var kun 1870 Tons. ZMAJ

gjorde som Regel Tjeneste som Ubaadsdepotskib — men kunde, naar den udrustedes som Luftfartøjstender, medføre 10 Søluffartøjer.*)

Som det fremgaar af Oversigten, er Luftfartøjstenderne en temmelig uhomogen Skibstype. Saafremt man vil prøve at stille et Horoskop for denne Skibstypes fremtidige Udvikling, vil det være hensigtsmæssigt først at dele den i følgende tre Hovedgrupper:

1. Luftfartøjstendere (»Seaplane Carriers«) udrustede med Katapult og eventuelt Landingssejl og med høj Fart (over 20 Knob).
2. Luftfartøjstendere uden Katapult (Luftfartøjs-Transportskibe).
3. Smaa Luftfartøjstendere (»Flugsicherungsschiffe« og Luftdepotskibe).

Den første Gruppe, hvortil kan henregnes ALBATROSS, COMMANDANT TESTE og evt. GIUSEPPE MIRAGLIA, er den, der har mest Lighed med »Krigsskibe«, og som ved en umiddelbar Betragtning synes mest velegnet til Løsning af en »Seaplane Carrier's« Opgave.

Udviklingen af det maritime Luftvaaben gaar imidlertid mere og mere i Retning af *store* Flyvebaade — »Patrol Bombers« op til 70 Tons og derover — i Forbindelse med »Landmaskiner« baserede paa Aëro-

*) ZMAJ var det første og — bortset fra Ubaade (Tyrkiet) og Motortorpedobaade (Jugoslavien og Bulgarien) — det eneste Krigsskib, der siden forrige Krig er bygget i Tyskland for udenlandsk Regning. — Antallet af Luftfartøjer, der i alle tilgængelige Flaadecalendere angives til ti, synes noget tvivlsomt paa et Displacement af 1870 Tons.

dromskibe eller Flyvepladser i Land, medens de mindre Søluffartøjer efterhaanden fortrænges mere og mere. De store Søluffartøjer, der nu kræves til Operationer over rum Sø, er for tunge til Katapultudskydning, der saaledes sætter en Grænse for de ombordbaserede Søluffartøjers Størrelse.

Luftfartøjstendere af den første Gruppe synes derfor ikke at have Fremtiden for sig — medens derimod Skibe af den anden Gruppe med større og større Tendens til blot at tjene til simpel Transport af store Søluffartøjer formentlig endnu i en Del Aar vil være nødvendige i de større Flaader, ligesom de smaa Luftfartøjstendere til almindelig Sikring af Luftfarten over Søen i Forbindelse med større og mindre Luftdepotskibe, der ofte maaske endda ikke selv medfører Søluffartøjer, men som med deres Forraad, Værksteder og Underbringelsesforhold for Luftfartøjsbesætningerne blot danner ambulante Baser for de store Søluffartøjer og Flyvebaade, stadig vil være paakrævede.

For »Flugsicherungsschiffe« og Luftdepotskibe vil Benævnelsen »Luftfartøjstender« være passende.

4. *Hangarkrydsere.*

Hangarkrydseren defineres som en Krydser med en Luftfartøjsudrustning (Hangarer, Flyvedæk o. s. v.), der udgør en betydelig og væsentlig Del af Skibets Udrustning, hvorved Krydseren faar et mere eller mindre specifikt Udseende. Saavel Udrustning med baade Landmaskiner og Sømaskiner som med Søluffartøjer alene berettiger en saadan Krydser til at blive klassificeret som Hangarkrydser.

Forskellen mellem Luftfartøjstenderen og Hangarkrydseren bestaar i, at Hangarkrydseren foruden sin Luftfartøjsudrustning tillige er i Besiddelse af almin-

delig Krydserbeskyttelse og en Hovedarmering — omend som Regel noget reduceret m. H. t. Antallet af Kanoner — der i en given Situation vil sætte den i Stand til at optræde som Krydser.

Grænsen mellem Hangarkrydseren og en almindelig Krydser udrustet med Luftfartøjer kan maaske synes mindre skarp. Naar i 1919—20 den ældre amerikanske Panserkrydser SEATTLE (ex WASHINGTON—1905) var udrustet med 3—4 Sølufftartøjer, der stod paa høje Stilladser paa Agterdækket (Foto se »Fighting Ships« 1920), havde Skibet vel nok faaet et noget ejendommeligt Udseende — men dels fandtes der ingen Hangar, dels var Armeringen ikke reduceret til Fordel for Luftfartøjsudrustningen. De moderne amerikanske lette Krydsere, der kan medføre indtil 8 Luftfartøjer (heraf dog 4 i demonteret Tilstand) i Hangaren i Agterskibet og som har 2 Katapulter, staar derimod paa Overgangen mellem Hangarkrydsere og almindelige Krydsere med Luftfartøjsudrustning. Paa Grund af deres Armering — og maaske ikke mindst paa Grund af at en mere eller mindre kraftig Luftfartøjsudrustning nu normalt altid indgaar i en moderne Krydsers Udrustning, vil det dog være naturligt at henregne dem til denne sidste Kategori.

Under forrige Verdenskrig var Krydserens Hovedopgave Ekclairering — og saaledes sammenfaldende med Luftfartøjernes. Det var derfor ganske naturligt at søge at kombinere disse to Vaaben i Hangarkrydseren. Under gode Vejrforhold forøgede Luftfartøjerne Krydserens Ekclaireringsmuligheder — og under ugunstige Vejrforhold, hvor Luftekclairering ikke var mulig, kunde Krydseren optræde som saadan, hvilket gav den en Fortrinstilling i Forhold til Luftfartøjstenderen, der militært set ikke var meget værd, naar den ikke kunde anvende sine Luftfartøjer.

Som den første Hangarkrydser maa nævnes den engelske »Large Light Cruiser« FURIOUS, der i 1917 havde faaet bygget et langt Startdæk over Forskibet. Da FURIOUS imidlertid allerede Aaret efter blev ombygget til Aërodromskib, vil en samlet Omtale af dette Skib fremkomme i Afsnittet om Aërodromskibe.



Tysk »Flugzeugkreuzer« STUTTGART — ombygget 1916—18.

I Tyskland var Krydseren STUTTGART i 1916—18 blevet ombygget til »Flugzeugkreuzer«. STUTTGART, der tilhørte samme Klasse som NÜRNBERG (Kendetegn større Afstand mellem Skorsten Nr. 2 og 3 end mellem Nr. 1 og 2), var søsat i 1906, Deplacement ca. 3700 Tons, 24 Knob, 10 Stk. 10,5 cm. Ved Ombygningen reduceredes Armeringen til 4 Stk. 10,5 cm — opstillet i Svalereder i Borde udfor Skorstenene — 2 i hver Side — medens 2 Stk. 88 mm Luftskyts anbragtes paa Fordækket foran for Broen. Mellem agterste Skorsten og Stormasten, som flyttedes noget agterefter, indrettedes en Hangar til 2 Sølufftøjer (»Friederichs-

hafen«), medens et tredje anbragtes ubeskyttet paa Agterdækket.

I Aarene 1915—17 sattes i England de fem svære Krydsere af HAWKINS-Klassen paa Stabelen. Deplacement 9800 Tons, Fart 30 à 31 Knob, Hovedarmering 7 Stk. 19 cm. En af disse Enheder, CAVENDISH, blev, medens den endnu stod paa Stabelen, ændret til Hangarkrydser — officielt klassificeret som »Aircraft Car-



Engelsk Hangarkrydser VINDICTIVE (1918) med Startdæk for Landluftfartøjer foran for Broen og Landingsdæk agten for Skorstenene.

rier« — og fik Navnet VINDICTIVE. Armeringen reduceredes til 4 Stk. 19 cm — opstillet efter Formlen: $1 + \frac{1}{1} + 1$. Foran for Broen byggedes et kort Startdæk og agten for Skorstenene et betydelig længere Landingsdæk, der bl. a. var bestemt til Landing for Landluftfartøjer, som var startet fra Slagskibe og Krydsere med Startplatform. Lidt agten for Skorstenene fandtes et »Stoppenet« for at standse Luftfartøjer med for kraftigt Afløb, og langs Siderne af Startdækket kunde rejses en Række Palisader for at skabe Læ. VINDICTIVE højste Kommando i Oktober 1918, men løb Sommeren 1919 paa Grund i Østersøen med 15 Knobs Fart, hvorefter den var under Reparation 1919—21.

Erfaringerne m. H. t. det delte Flyvedæk var — ligesom i FURIOUS — mindre gunstige, hvorfor VINDICTIVE atter blev ombygget i Aarene 1923—25. Den vedblev at være en Slags Hangarkrydser, men Landingsdækket agter fjernedes, og paa Startdækket foran for Broen placeredes en Carey-Katapult og en stor

Indbjergningskran. Luftfartøjsudrustningen bestod nu af 4 Søluffartøjer med Hangar under Startdækket. Armeringen øgedes til 6 Stk. 19 cm — een mindre end i de øvrige svære Krydsere af HAWKINS-Klassen — og opstillet som i disse med Bortfald af Kanon Nr. 2, der var erstattet af Katapulten. Katapulten fjernedes i Begyndelsen af 30'erne, men Søluffartøjerne bibeholdtes.

I 1936—37 blev VINDICTIVE atter ombygget — denne Gang til Kadetskib. Deplacementet reduceredes til 9100 Tons, Farten til 23 Knob og Hovedarmeringen til 2 Stk. 12 cm. Under den nuværende Krig er VINDICTIVE muligvis for fjerde Gang blevet ombygget — antagelig til svær Krydser.

Især i sin første Form som Hangarkrydser frembyder VINDICTIVE Interesse, idet den som saadan er Verdens hidtil eneste Hangarkrydser med Start- og Landingsdæk — medmindre man da vil kalde de store amerikanske og japanske Aërodromskibe med 8 à 10 Stk. 20,3 cm Kanoner for »Hangarkrydsere« — en Benævnelse, der ikke vilde være ulogisk, men som ikke hidtil er set anvendt.

I Aarene omkring Washingtonkonferencen spøjte Hangarkrydseren i adskillige mere eller mindre officielle Projekter.*) Disse Projekter, der til Dels var komponerede over CAMPANIA og VINDICTIVE, drejede sig hovedsagelig om Krydsere paa 10.000 Tons med Landingsdæk over hele Agterskibet — 2 Skorstene i Borde tværs for hinanden og en Bro med en bred Tunnel, hvorigennem og hvorigennem Luftfartøjerne fra Landingsdækket og Hangarerne agter kunde passere frem til et kort Startdæk, der ragede ud over Hovedarmeringens øverste Taarn.

*) Se Artiklen »Krydsere før og efter Washingtonkonferencen« — »T. f. S.« 1924, Side 139.

Selvfølgelig havde Hangarkrydseren ogsaa mange Modstandere, som især argumenterede mod Sammenblandingen af et Artilleriskib og et Hangarskib. Artilleriskibet er — hvadenten det drejer sig om et Panserskib eller en Krydser — beregnet til Kamp og skal derfor til en vis Grad kunne taale Beskydning, medens Hangarskibet med sine Flyvedæk, Hangarer, Elevatorer o. s. v. ifølge Sagens Natur derimod er særdeles saarbart og umuligt at beskytte blot nogenlunde effektivt.

I de fleste Mariner tog de ansvarlige Myndigheder derfor ogsaa efterhaanden mere og mere Afstand fra disse Projekter, og den eneste Realitet, der kom ud heraf, var — omend til sidst i noget modificeret Form — den svenske »Flygplankryssare« GOTLAND.

GOTLAND er allerede omtalt under de lette Krydsere,*) men det vil maaske her være paa sin Plads at give en lidt mere indgaaende Fremstilling af de Overvejelser og Forprojekter, der efterhaanden førte til Maalet.

Den 18. Juni 1925 blev der givet Ordre til at nedsætte en Kommission af sagkyndige til Behandling af Spørgsmaalet om »Erstatningsbygning« til den svenske Flaade.

Den Betænkning, som Kommissionen fremkom med den 17. December 1926, var bemærkelsesværdig — ikke alene fordi den var eenstemmig — men ogsaa fordi den indeholdt et Forslag om Bygning af en Hangarkrydser.

Kommissionen, blandt hvis Medlemmer man især bemærker den senere svenske Statsminister P. Albin Hansson, udtalte bl. a. følgende:

»De Luftstridskræfter, der tildeles en opererende Flaadestyrke, optræder nu som en nødvendig og fuldt

*) Se »T. f. S.« September 1941, Side 435.

integrerende Del af Flaadestyrken, og talrige Erfaringer fra vor Flaades aarligt tilbagevendende Øvelser viser, at Luftvaabenets Medvirken ved Søkrigsoperationer ikke kan indskrænkes til sporadiske Indsatser, men maa være permanent og umiddelbar. I Forbindelse med Spørgsmaalet om Nødvendigheden af at Krydsere indgaar i vor Flaade, har de sagkyndige tilmed fremsat som deres Opfattelse, at Luftstridskræfter i adskillige Tilfælde kan udføre den Fjerneklairering, som kræves rundt om en opererende Flaade.

For Øjeblikket savner vor Flaade imidlertid enhver Mulighed for ved Operationer i rum Sø at medføre ombordbaserede Luftfartøjer, der kan starte fra og atter indbjergeres af Skibene. Man er derfor for nærværende under saadanne Omstændigheder nødsaget til som Basing for Luftfartøjerne udelukkende at anvende enten Luftbaser i Land eller Luftdepotskibe stationerede ved Kysten samt at bygge Luftfartøjernes Samarbejde med de opererende Flaadestyrker paa et Afløsningssystem ordnet saaledes, at de Luftfartøjer, der befinder sig ved Flaadestyrkerne, til forud fastsatte Tidspunkter afløses af andre fra Kysten kommende Luftfartøjer. Et saadant System indebærer imidlertid betydelige Usikkerhedsmomenter m. H. t. Kontinuiteten i Lufttjenesten til Søs og kræver desuden et betydeligt Antal Luftfartøjer med deraf følgende Bekostninger, for at den nævnte Tjeneste kan blive tilfredsstillende udført. Afløsningssystemets Ulemper fremtræder især ved et uforudset Sammenstød med Fjenden, hvor Luftvaabenets fulde Medvirken under en opslaaende Kamp umiddelbart er paakrævet. Meget store Vanskeligheder kan derved beredes de nyankomne Luftstridskræfter, der skal have en klar Oversigt over Kampsituationen og kende egne Flaadestyrkers Hensigter.

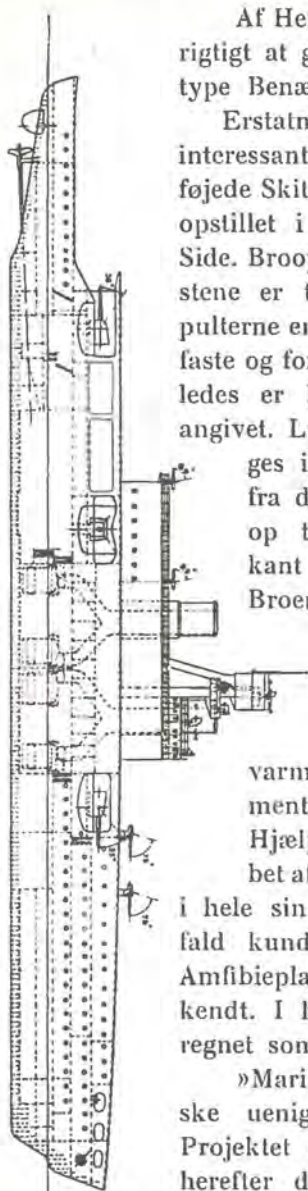
Da Muligheden for at medføre Luftfartøjer paa

vore relativt smaa Panserskibe altid vil være stærkt begrænset, anser de sagkyndige derfor, at Luftfartøjer, der direkte skal samarbejde med Kystflaaden, i saa stor Udstrækning som muligt bør baseres paa Hangarskibe, som ganske vist maa blive af en mindre Type, men som dog bør være i Stand til at ledsage Kystflaaden til Søs og der opsende Luftfartøjer særligt beregnede til at opretholde Lufttjenesten under saadanne Forhold, hvor de i Land eller paa Luftdepotskibene baserede Luftfartøjer ikke formaar at udføre denne Tjeneste i tilstrækkelig Udstrækning. Selvsagt bør man om muligt sørge for, at de fra et saadant Hangarskib startede Luftfartøjer, naar de lander paa Vandet i Nærheden af Skibet, kan indbjerges af dette, selv om der gaar nogen Sø. Hvis en saadan Indbjergning paa Grund af for svær Sø eller af andre Aarsager ikke lader sig udføre, maa Luftfartøjerne henvises til at søge at naa ind til egen Kyst.

I Kommissionens Betænkning er man naaet til den Opfattelse, at et saadant for vore Forhold passende Hangarskib skal have omtrent følgende Data: Displacement: 4500 Tons, Dimensioner: 140 × 20,4 × 4,5 m, Fart: 27 Knob, Armering: 6 Stk. 15 cm Kanoner, 4 Stk. 75 og 8 Stk. 40 mm Luftskyts, 2 Katapulter, 12 Luftfartøjer samt Muligheder for Mineudlægning. Et Skib af en saadan Type beregnes inklusive Ammunition at koste 16.5 Mill. Kr. Typens nærmere Egenskaber fremgaar af særlig fortrolig Skrivelse.

Kommissionen vil især fremholde, at ovennævnte Skibstype er særlig velegnet til foruden at tjene som bevægelig Basis for Luftfartøjer at udlægge Miner, og Skibet er den af de i dette Kapitel omtalte Skibstyper, som kan medføre det største Antal Miner. Hangarskibet kan saaledes i vor Flaade tillige udføre en af de Opgaver, som ellers paahviler Krydsere.

Erstatningsbyggningskommissionens Forslag til en svensk Hangarkrydser 1926.



Af Hensyn hertil synes det at være rigtigt at give den paagældende Skibstype Benævnelsen Hangarkrydser.»

Erstatningsbyggningskommissionens interessante Forslag er vist paa vedføjede Skitse. Hovedarmeringen er her opstillet i Udbygninger — tre i hver Side. Broopbygningen med de to Skorstone er trukket ud i Borde. Katapulterne er ikke vist, men er formentlig faste og forsænkede i Fordækket. Ligeledes er Indbjergningskranerne ikke angivet. Luftfartøjerne skulde anbringes i overdækket Hangar, hvorfra de med Elevator skulde føres op til Startdækket. Fra Agterkant af dette til Forkant af Broen vilde der være Plads til 10

Luftfartøjer, medens eet placeredes paa hver Katapult. Naar alle 12 Luftfartøjer var klargjort med

varmede Motorer, kunde de formentlig sendes i Luften ved Hjælp af begge Katapulter i Løbet af ti Minutter. Om Startdækket i hele sin Længde eventuelt i Nødsfald kunde benyttes til Start af et Amfibieplan (uden Katapult) er ikke kendt. I hvert Fald var det ikke beregnet som Landingsdæk.

»Marinförvaltningen« var dog ganske uenig med Kommissionen om Projektet og mente at et Skib bygget herefter dels ikke vilde være i Be-

siddelse af tilstrækkelig Sødygtighed — dels at Opstillingen af Hovedarmeringen var uheldig.

Der blev nu af »Marinförvaltningen« udarbejdet et nyt Projekt, hvor Antallet af Luftfartøjer reduceredes fra 12 til 8, idet man gav Afkald paa den overdækkede Hangar og lod Luftfartøjerne staa paa det aabne Agterdæk. Til Gengæld øgedes Farten til 29 Knob. De to Katapulter stod i Borde, een i hver Side lidt agten for Skorstenen (der fandtes kun een!). Hovedarmeringen — stadig 6 Stk 15 cm — stod foran for Broen efter Formlen:

$((2 \times 2) + [2]) + 0 -$ (det tredie Dobbelttaarn stod agtenfor og lavere end Taarn Nr. 2 og kunde kun anvendes i Bredsiden. Der fandtes ingen Hækarmering).

I 1928 udarbejdedes Tegninger efter dette Projekt, idet dog Artilleriets Opstilling ændredes til $(2 \times 2) + 2$, ligesom Luftskytset og Beskyttelsen øgedes, og der tilføjedes 6 Stk Torpedorør o. m. a. Herved voxede Displacementet til 5500 Tons, men da man hos de forskellige større Værfter søgte Tilbud paa Bygning af Skibet, der nu benævntes »Flygplankryssare« og fik Navnet GOTLAND, viste det sig, at de bevilgede 16,5 Mill. Kr. ikke slog til. Da det ikke var muligt at faa forøget Bevillingen, maatte Tegningerne omarbejdes for at trykke Displacementet ned. Farten reduceredes til 27,5 Knob og det ene Dobbelttaarn erstattedes af to Kasematter, saa Opstillingen blev: $2 + (\frac{1}{1}) + 2$. (Den skarpe Parentes angiver, at Kasematkanonerne ikke indgaar i Hækarmeringen). Yderligere havde Katapulten nu naaet en saadan Driftsikkerhed, at man i Stedet for to i Borde kunde nøjedes med een midtskibs.

I Juni 1930 sluttedes omsider Kontrakt med »Gøtaverken« og i 1933 løb GOTLAND af Stabelen og afleveredes til den svenske Flaade det følgende Aar.

GOTLAND, der i sin Tid vakte berettiget Opsigt,

kan næppe mere siges at være helt tidssvarende som Hangarkrydser.

Naar Luftvaabenet nu har naaet en saadan Udvikling, at man kan benytte kystbaserede Flyvebaade til strategisk Rekognoscering over Oceanerne, skulde man synes, at den svenske Flaade ogsaa var i Stand til at



Den svenske »Flygplankryssare» GÖTLAND.

Photo: F

klare den strategiske Rekognoscering over Østersøen med kystbaserede Søluftfartøjer. Til taktisk Rekognoscering kan GÖTLAND'S Søluftfartøjer vel endnu anvendes — men da der til en Flaadestyrkes Luftbeskyttelse mod Angreb af Bombemaskiner og Torpedoplaner nuomstunder kræves Luftjagere, vil den svenske Flaade alligevel ikke kunne undvære landbaserede Luftfartøjer, som maa tørne efter et eller andet »Afløsningssystem«.

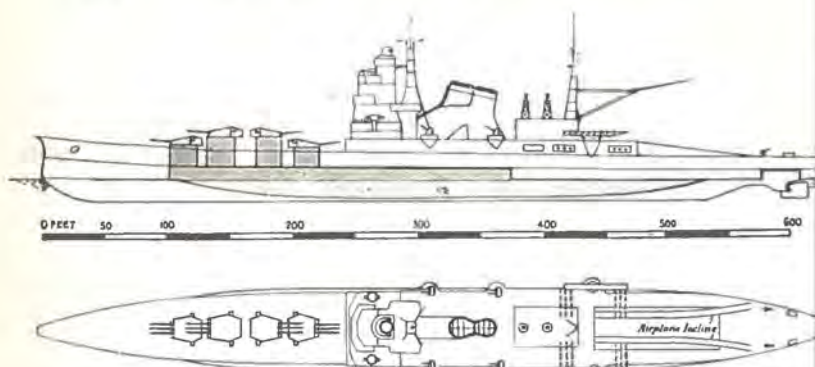
Under den nuværende Krig har det da ogsaa ved Operationer i Kystomraader netop vist sig nødvendigt at anvende landbaserede Luftfartøjer, der tørnede efter et »Afløsningssystem« — i Stedet for ombordbaserede Luftfartøjer. Det mest bekendte Exempel herpaa er Slagskibene GNEISENAU og SCHARNHORST'S Gennembrud i den engelske Kanal.

At GOTLAND endnu i adskillige Aar vil være en Enhed, der har Betydning i det svenske Søforsvar, skyldes mere dens Krydsregenskaber — end dens Luftfartøjsudrustning. Var den blevet bygget i den outrerede Form som det første Hangarkrydser-Projekt, vilde den nu næppe have været andet end en vel-armeret Luftfartøjstender. (Se Note 3, Pag. 134).

Medens det som allerede nævnt vil være naturligt at klassificere de amerikanske lette og svære 10.000 Tons Krydsere, der hver maximalt kan medføre 8 Luftfartøjer, som almindelige — henholdsvis lette og svære — Krydsere udrustede med Luftfartøjer, bør de to japanske Krydsere TO-NE og TI-KU-MA, skønt de kun er udrustede med 6 Luftfartøjer hver, henregnes til Hangarkrydserne.

Som det vil ses af vedføjede Skitse, der er laant fra »Fighting Ships« 1941, er Hovedarmeringen — 12 Stk. 15 cm — koncentreret forude i fire Tripletaarne, medens hele Agterskibet er helliget Luftfartøjsudrustningen. Der findes to drejelige Katapulter anbragt i Svalereder i Borde omtrent udfor Stormasten. Katapulterne staar saa yderligt, at de rager ud over Skibssiden. Agterdækket er formet som et Skraaplan, hvorpaa Luftfartøjerne kan lande.

Skraaplanet fortsætter øverst i en vandret Platform, og Siderne ender i en opadbøjet Kurve for at hindre Luftfartøjerne i at glide ud over Skraaplanet. Det vides ikke, om Luftfartøjerne er forsynet med Hjul med Bremses eller muligvis en Slags Ski, der — ligesom rigtige Ski — kan være forsynede med en Anordning, der, naar de standser paa Skraaplanet, forhindrer dem i at glide agterover.



Skitse af de japanske Hangarkrydsere TONE og
TIKUMA (1937-38).

Deplacementet er 8500 Tons og Farten 33 Knob. Foruden Hovedarmeringen findes 8 Stk. 12,7 cm Luftskyts, 12 Maskingeværer og 12 faste tværskibs overvands Torpedoapparater. De søsattes henholdsvis 1937 og 1938 og blev færdige det følgende Aar.

Muligvis er de nyeste japanske Krydsere af samme Type som TONE og TIKUMA.

(Fortsættes).

- 1) (jfr. Pag. 114). En enkelt »Mixed Carrier«, PEGASUS, figurerede i den engelske Flaadeliste til sidst i 20'erne. Den anvendtes nu og da som Forsøgsskib. Startdækket var dog fjernet allerede omkring 1920.
- 2) (jfr. Pag. 117). HANS ROLSHOVEN var en berømt tysk Flyver, der faldt under forrige Verdenskrig.
»KRISCHAN« er det populære Tilnavn for en anden berømt tysk Flyver fra forrige Verdenskrig — den nuværende Flyvergeneral Friedrich Christiansen.
- 3) (jfr. Pag. 133). Efter at foranstaaende Afsnit om »Hangarkrydsere« forelaa i Korrektur, er det blevet meddelt, at »GOTLAND« i en nær Fremtid vil blive ombygget til »Luftværnskrydsere«. Nærmere Enkeltheder om Armering m. v. er endnu ikke kendt.

Lidt om Marineforeningen.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Marineforeningen har siden sin Stiftelse i 1913 arbejdet sig støt og roligt frem, i de sidste Aar har den endda haft en meget betydelig Fremgang baade i Antal af Afdelinger og af Medlemmer, saaledes som fremgaar af de Pag. (136) angivne Kurver. Afdelingerne fordeler sig over hele Landet som vist paa Oversigtskortet (se Planchen) Antallet er nu 73 og Antallet af Medlemmer passerede for nylig 10.000 og har siden da været i yderligere Stigning.

Mange, ikke mindst inden for Marinen, opfatter Marineforeningen som en udelukkende selskabelig Forening for tidligere værnepligtige ved Søværnet. Men Marineforeningen har videregaaende Formaal. Lige fra dens Stiftelse har dens Formaal i Henhold til dens Loves § 1 været: at styrke Nationens Interesser for Søværnet og Søfarten ved at samle danske Mænd til fælles Arbejde for denne Sag, samt at vedligeholde Forbindelsen og Kammeratskabsfølelsen mellem Mænd, der har gjort Tjeneste eller er tjenstgørende i Marinen.

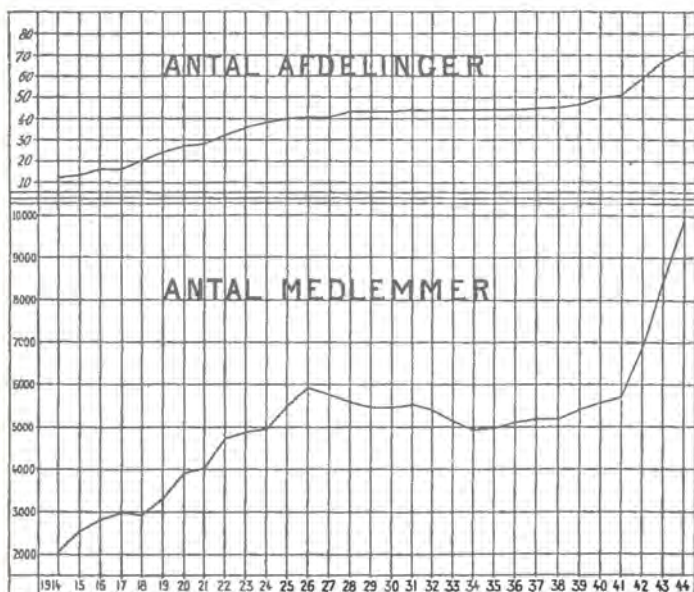
Det ses saaledes, at Marineforeningen dels har sat sig et vigtigt nationalt Maal og dels har til Opgave at holde det Kammeratskab vedlige, som knyttes i Orlogstiden.

De Mænd, der planlagde Marineforeningen, har tillige fuldstændig rigtigt søgt at knytte Baand imellem Orlogs- og Koffardimarinen.

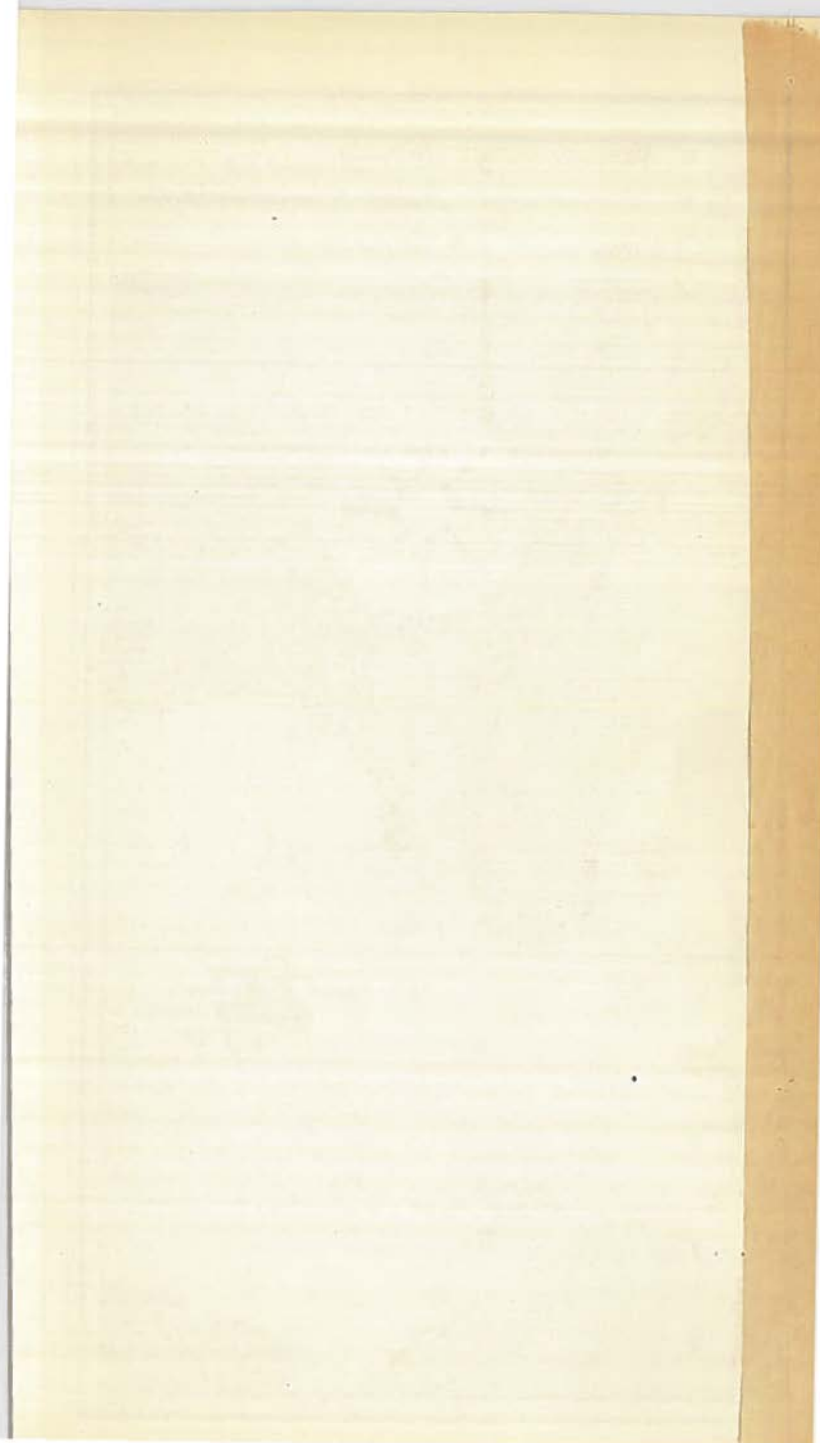
Selv om Marineforeningen saaledes ikke *alene* er en Soldaterforening, saa samarbejder den dog sideordnet

med disse i god Forstaaelse, hvad f. Eks. Samarbejdet ved »Soldatens og Orlogsgastens Dag« sidste Aar viste.

Marineforeningen har altid mødt største Forstaaelse og Velvilje hos Søværnets Ledelse, og dens Afdelinger rundt i Landet har paa deres Side ogsaa søgt at yde



deres Indsats over for Flaaden, saalangt deres Evner rækker, hvilket mange i Flaaden vist gerne bevidner. Den er indenfor Søværnet blevet angrebet, fordi den ikke i de for vore Værn saa vanskelige Aar efter sidste Verdenskrig tog mere aktiv Del for Forsvaret i den store politiske Strid; men en af Foreningens Paragraffer indeholder den særdeles rigtige Bestemmelse, at »al Politik er udelukket af Foreningen«. Man skal imidlertid kende Marineforeningen meget daarligt for ikke at vide, at den dybe Undertone i Foreningen uforandret gennem Tiderne har været for et effektivt Søværn, uanset Medlemmernes





øvrige politiske Anskuelser, og Marineforeningen har sikkert ydet en ikke ringe Indsats ved at holde denne Anskuelse levende i alle Lag af Befolkningen, selv om den ikke optraadte paa den politiske Arena. Det er kun at haabe, at Spørgsmaalet »for og imod Forsvaret« ikke længere vil skabe principielle politiske Modsætninger.

Til Trods for den stærkt øgede Tilgang og Foreningens mange Afdelinger er denne en fast sammen-tømret Enhed, der tæller Mænd af alle Samfundslag i sine Rækker. Selv om Tilgangen af Marinens Befalingsmænd og faste Personel har været noget stigende, saa er det et stærkt udtalt Ønske inden for Foreningen, at mange flere af disse vil melde sig ind i dens Rækker og deltage i dens Arbejde til Gavn for vort fremtidige Søværn.

Nekrolog.

Kommandør Alfred Garde blev født den 25. Maj 1858 i Korsør som Søn af Kontreadmiral Hans Georg Friboe Garde og Hustru Anna Christiane Elisabeth f. Knudsen.

Han blev Kadet i 1874. Sekondløjtnant 1878, Premierløjtnant 1880. I 1882—83 var han Trediekommanderende paa A. P. Hovgaards »Dijnephna« Ekspedition til Karahavet. I 1884—85 med Skonnerten »Ingolf« til Vestindien, i 1885 med Korvetten »Hejmdal« som Kadetskib, 1890—92 Skoleofficer ved Søofficersskolen. 1890 og 1891 med Korvetten »Dagmar« som Kadetskib 1893—97 Fører af Postskibet »Thyra« paa Island og Færøerne. Blev Kaptajn 1895. I 1898 Næstkommanderende paa Skonnerten »Sct. Thomas« til Vestindien under den spansk-amerikanske Krig. 1899—1900 med Krydseren »Valkyrien« til Østasien, i 1901 Fører af Skonnerten »Absalon« paa Isbrydning i danske Farvande. 1901—04 Fører af Postskibet mellem Korsør—Kiel. 1904 Næstkommanderende i Panserskibet »Ivar Hvitfeldt« i Eskadre. 1905 Chef for Skonnerten »Ingolf«, Øvelsesskib for Underofficers elever, s. A. Chef for Krydseren »Gejser«, som eskorterede Kongeskibet »Dannebrog« med det norske Kongepar om Bord ved dets første Indtog i Norge. 1906 Chef for Kongeskibet »Dannebrog« s. A. Kommandør. 1907 Chef for Dampskibet »Birma«, der førte Kong Frederik VIII til Færøerne og Island. 1908 Chef for Panserskibet »Skjold« i Eskadre. 1909—1913 Chef for Artillerikorpsel, 1909 Chef for Panserskibet »Peder Skram« paa Prøvetogt. 1910 Chef for samme Skib i Eskadre, 1911 Chef for Panserski-

bet »Olfert Fischer« paa Artilleriskole. 1912 Medlem af Overkrigsretten, 1913 Chef for Søtransportvæsenet.

Blev afskediget i 1918 og antaget til midlertidig Tjeneste under Sikringsstyrken som Chef for Søtransportvæsenet. S. A. Afgang fra Søværnet. 1919 Søtransportvæsenets Stationsofficer i Jylland. 1923—28 varetog Forretningerne som Chef for Søtransportvæsenet.

Kommandør Garde var en erfaren Sømand og en retsindig, retfærdig og myndig Officer. Han virkede noget indesluttet og faamælt, ved nærmere Bekendtskab lærte man hans varme Sindelag og store Interesse for det ham undergivne Personel, at kende.

Som Chef for Artillerikorpsset medvirkede han til Forbedring af Flaadens Skydemaader og til at underbygge disse teoretisk, ligesom han oparbejdede et dygtigt og kyndigt Artilleripersonel

I 1900 blev han Ridder af Dannebrog, i 1907 Dannebrogsmænd og i 1913 Kommandør af 2. Grad.

Kommandør Garde blev i 1888 gift i Sæby med Maria Claudia Ravnkilde født 1867, Datter af Borgmester og Byfoged Christian Claudia Ravnkilde og Hustru Margaretha Catinka, Vilhelmina født Bruun.

Garde døde den 21. Januar 1944. Ligbrændingen foregik i Stilhed.

P. I.

Kar. Kaptajn Carl Georg Harald v. Hedemann blev født den 5. Juli 1865 i København som Søn af Generalløjtnant Marius v. Hedemann og Hustru Sophie Charlotte f. Baggesen.

Han blev Kadet i 1881, Sekondløjtnant 1885 og gennemgik i 1887—90 Hærens Officersskoles ældste Afdeling, Ingeniøraftdelingen. Han blev Premierløjtnant

1888 og var i 1896—97 tjenestegørende Ingeniør ved Statsbaneanlæggene og fra 1897—1900 Sekretær ved Vestkysthavnekommissionen. I 1898 gik han udenfor Nummer i Søofficerskorpset og udnævntes til Bestyrer for Søværnets Bygningsvæsen. Afskediges i 1902 som Søofficer, karakteriseredes som Kaplajn i 1903. Afskedigedes i 1923 med Ventepenge, efter at Stillingen som Bestyrer af Bygningsvæsenet blev nedlagt ved Søværnsloven af 1922. I 1928—29 var han Bibliotekar ved Marinens Bibliotek.

Fra sine første Officersaar valgte Hedemann den tekniske Løbebane, men omfattede stadigt Søværnet som Helhed med megen Interesse.

Ved Søværnets Bygningsvæsen ydede han en betydelig Indsats. Under hans Ledelse opførtes flere af Holmens og det øvrige Søværns større Bygninger, saaledes Søværnets Kaserne og den røde Bygning paa Sct. Pauls Plads, Søværnets Prøveanstalt, Nyt Maskinværksted, Modelsnedkeriet, Støberi- og Kleinsmedien, Montageværkstedet for Søartilleriet, Anlæg af Luftmarinestationen ved København, Ny Magasiner i Charlotte Amalies og Carls Bastioner, endvidere forestod han betydelige Bolværks- og Terrain-Arbejder.

Der savnedes dog ved Datidens Byggeri en samlet, fremsynet Helhedsplan.

Men ogsaa uden for Søværnet virkede Hedemann paa forskellige Omraader, som allerede nævnt ved Vestkysthavnekommissionen, i nogen Tid var han Leder af Cementbonus-Kontoret og Revisor i Akts.: Smith, Mygind og Hüttemeier; han var Medstifter af dansk Adelsforbund og i nogle Aar Redaktør af Adelskalenderen. I 1902 blev han Direktør for Foreningen af 8. April 1873 for Tilvejebringelse af en Alderdomsbolig for Søværnets Underofficerer.

Hedemann var en elskværdig og hjælpsom Mand,

der tilhørte den gamle bureaukratiske Skole, han tog sig meget nær, at hans Stilling ved Bygningsvæsenet nedlagdes. Eftertiden skulde ogsaa vise, at den er uundværlig for Søværnet, og at dette, som saa meget andet ved Omorganisationerne i Tiden efter Verdenskrigen, var et Fejlgreb.

Hedemann blev Ridder af Dannebrog i 1902, Dannebrogsmænd i 1915, Kommandør af 2. Grad i 1920.

Han blev i 1889 gift med Olivia Elben, Datter af Oberstløjtnant, Banechef Harald, August, Rønhild Elben og Hustru Fanny f. Steinback.

Hedemann døde den 31. Januar 1944 og blev bisat i Stilhed fra Bispebjerg Krematorium den 3. Februar s. A.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

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 slaet.)
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 $20/3$ 1848. Kommandørkaptajn Zahrtmann bliver Landets første ansvarlige Marineminister.
5. April 1849: Linieskibet »Christian VIII«, Fregatten »Gefion«, Hjuldampskibene »Hekla« og »Gejser« under Kom-

mando af Kommandørkaptajn Paludan angriber de tyske Batterier i Eckernførdefjord, Linieskibet skydes i Brand og sprænges i Luften, hvorved 100 Mand af Besætningen omkommer, deriblandt Næstkommanderende Kaptajnløjtnant Krieger og 3. Kommanderende Kaptajnløjtnant Marstrand. Fregatten erobres.

8. April 1697: General-Admiraløjtnant Niels Juel dør og bisættes i Holmens Kirke, Danmarks og Nordens største Flaadefører, Strateg og Taktiker, Organisator af vor Flaade i Krig og i Fredstid.
8. April 1810: Ordre udgives om, at Søofficerer og Søkadetter skal hilse ved at lægge Haanden paa Hatten uden at aftage denne.
9. April 1731: Særligt Kongeflag indføres i Flaaden, havet dette ikke om Bord benyttes Orlogsflag 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 erobrer udfor Samsø engelsk Kanonbaad »Grinder«.
14. April 1798: Konvojering af Handelsskibe fra Middelhavet, Ostindien og Vestindien m. m. paabegyndes i Samarbejde med Sverige ved Udsendelse af et Antal Orlogsskibe.
15. April 1858: Orlogsværftet paa Gammelholm ophæves ifølge Lov og overflyttes til Nyholm i 1860, saaledes at dette fra 1865, hvor Københavns Kommune overtager Gammelholm, er vort eneste Orlogsværft. Gammelholm, eller Bremerholm, som det hedder før Nyholms Anlæggelse i ca. 1680, blev anlagt omkring 1536 af Kong 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. Hjelmkomst den 13. Juli s. A.

18. April 1864: Panserbatteriet »Rolf Krake«, Chef Orlogskaptajn Rothe, deltager fra Vemmingbund i Forsvaret af Dybbøl.
20. April 1722: Bepisningsreglement 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 bemannes med danske Orlogsgæster, med henholdsvis Kaptajnerne Rosenvinge og Holsten som Chefer, senere fra 1. April 1809 og indtil 1813: Kommandørkaptajnerne v. Doekum 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 Odelæggelse af de landsatte svenske Skibe; 3 svenske Linieskibe og 2 Fregatter erobres. Gabel udnævnes til Viceadmiral. (Medaille slaact.)
25. April 1428: Hanseaternes Flaade paa 240 Skibe og 12000 Mand under Grev Gert af Holsten aabner Augrebet paa København og slaes tilbage under Kampene, som varer til ca. 15. Juni s. A.
25. April 1811: 3 Kanonbaade med Sekondløjtnant Klinck kæmper i Kongshavn ved Uddevalla med engelsk Orlogskutter »The Swan« og »Hero«. »The Swan« skydes i Sænk, »Hero« undslipper.
30. April 1659: Hollandsk-dansk Flaade paa 33 Skibe under Admiralerne Opdam og Henrik Bjelke kæmper ved Rødsand med svensk Flaade paa 24 Skibe under Admiral Bjelkenstjerna.
30. April 1913: Marineforeningen stiftes med Kommandør Maegaard som første Formand.

Gasgeneratorskibet »Navitas«

Af Civilingeniør R. Jul. Gjetting.

I en Tid som denne, hvor der i ikke olieproducerende Lande findes en Mængde oplagt Diesel-Tonnage, idet den producerede Oliemængde fortrinsvis anvendes til Krigsformaal, er det en nærliggende Tanke at undersøge Muligheden for at kunne drive store Motorskibe med Generatorgas, og med det af A/S Burmeister & Wain for Rederiet A/S Navitas byggede Gasgeneratorskib af samme Navn er denne Opgave løst paa fuldt tilfredsstillende Maade.

M/S Navitas er et Fragtskib med to Lastrum og Maskineriet agter og har eet Dæk, Bak og Bro, samt Poop i halv Højde.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse med Isforstærkning, har 4 Par Lademaster med moderne Lossegrejer, elektrisk Spil, m. m.

Hoveddimensionerne er:

Længde	80,75 m.
Bredde	12,95 m.
Sidehøjde til Hoveddæk	6,65 m.

Bæreevnen er 3030 t. ved 5,9 m. Dybgaende.

Maskinanlægget bestaar af Gasmotorer med tilhørende Gasgeneratoranlæg.

Skibet er enkeltskruet, og Hovedmotoren er en 6-cylindret Gasmotor, der normalt udvikler 1250 I HK, svarende til 950 EHK ved 140 O/M og et indiceret Middeltryk paa 5,6 kg/cm². Fart, lastet: 10,75 Knob.

Endvidere findes 2 Stk. 100 EHK og 1 Stk. 50 EHK Hjælpemotorer. Alle Motorerne drives med Gas og er udførte som normale 4-Takt Dieselmotorer, kun er Brændselspumper og Ventiler paa Hovedmotoren og de 100 EHK Hjælpemotorer erstattet af Apparater for elektrisk Tænding. Det er imidlertid muligt i Løbet af kort Tid at skifte om fra Gas- til Olie drift og omvendt.

Den lille Hjælpemotor derimod har Olie tænding og kan i Løbet af faa Sekunder ændres fra Gas drift til ren Olie drift. Denne Motor kan gaa med saavel Jordolie som den Tjæreolie, der udvindes af Biprodukterne fra Generatoranlægene.

Det er for at spare mest muligt paa Olien under de nuværende Forhold, at man har valgt ikke at udføre hele Anlægget med Olie tænding.

Gas og Luft føres hver for sig helt hen til Motorernes Indsugningsventiler og blandes i selve Ventilerne, naar disse aabnes. Hver Hjælpemotor har et Gas- og et Luftreguleringsspjæld, der er fælles for alle Cylindre og indstilles af Omdrejningsregulatoren, medens Hovedmotoren reguleres fra Manøvrepladsen med et Reguleringshaandtag, der er forbundet med samtlige Gas- og Luftreguleringsspjæld, hvoraf der er et Sæt for hver Cylinder. Denne Reguleringsmekanisme er endvidere i Forbindelse med en B & W Rousregulator.

Ved Hjælp af et andet Haandtag kan desuden Luft- og Gasspjæld indstilles i Forhold til hinanden. Der findes to Hovedgeneratorer, der leverer Gas til Hoved- og Hjælpemotorer i Søen, medens to Hjælp-generatorer forsyner Hjælpemotorerne med Gas under Skibets Ophold i Havn. Hver af Hovedgeneratorerne er tilstrækkelig til Fremdrivning af Skibet og er af B & W's specielle Type med særlig lav Byggehøjde samt med roterende Kulsluse foroven og roterende Rist med

Askeskraber forneden. Ved disse to Anordninger sikres saavel kontinuerlig Fyring som kontinuerlig Rensning, hvorved opnaas en fuldstændig ensartet Gaskvalitet under Drift.

Som Brændsel kan anvendes ikke bagende Kul, saasom subbituminøse Kul (almindelige Bunkerkul, flammende Dampkul) Antracite og Semi-Antracite samt Koks og Lavtemperaturkoks.

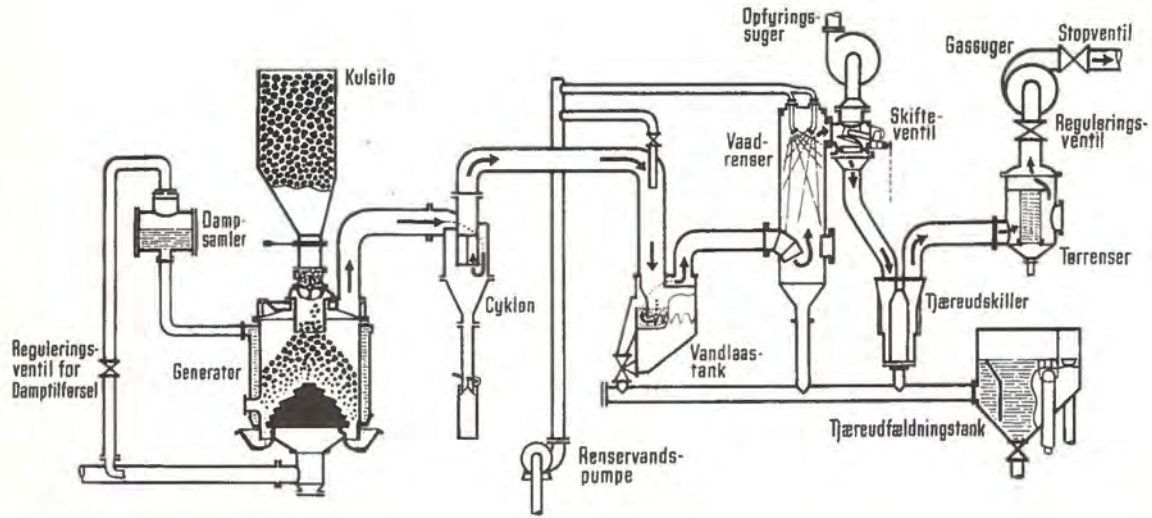
Forbruget for Hovedmotor inklusive Hjælpemotorer er ca. 0,325 kg/IHKT, baseret paa en nyttig Brændværdi af 7000 kcal. pr. kg Kul.

Naar Brændslet tilføres Generatorerne, skal det være af ensartet og passende Kornstørrelse. Da Kullene paa Bunkerpladserne fortrinsvis findes og fordelagtigst købes som Stykkul, er der saa lavt som muligt i hvert af de to Sidebunkers anbragt en Kulknuser, der fødes direkte fra Bunkers, og som er i Stand til at behandle de størst forekommende Kulstykker. Ved Hjælp af en Bægerelevator føres Kullene til en Finknuser, hvorfra de styrtes i Siloer anbragt direkte over hver sin af Hovedgeneratorerne. Aske og Slagger fra Bunden af Generatorerne tømmes ned i en elektrisk drevet Aske-elevator, hvorfra de automatisk tippes over Bord.

Hosstaaende Fig. viser skematisk Gasgeneratoranlægget med tilhørende Renseanlæg for Gassen.

Generatorgassen gaar fra Top af Generatorerne til Renseanlægget, der bestaar af Støvdskillere, Vaadrensere og Tjæreudskillere, i hvilke Gassen ved Udvaskning med Søvand befries for medrevet Støv og Tjære. Den saaledes rensede Gas passerer yderligere en Tørrensers, hvor den sidste Rest af Søvand slaas fra, og Gassen er derefter klar til Brug for Motorerne.

Det stærkt forurenede Rensevand passerer en Tjæreudfældningstank, hvor Tjæren skilles fra og opsamles i en Tank i Skibet, medens Vandet pumpes over Bord.



Gasgeneratorerne har Kølekappe for Ferskvand, hvorved forhindres, at Slaggerne brænder fast paa Indersiden af Generatorerne. I Kappen produceres en vis Mængde Damp, der tilsættes Indsugningsluften, hvorved Gassens Kvalitet forbedres, og Slaggerne granuleres, saa at Afskrabningen lettes.

Den til dette Brug nødvendige Ferskvandsmængde fremstilles i et Evaporatoranlæg til Fordampning af Søvand. Den hertil nødvendige Varmemængde tages fra Hovedmotorernes Udstødsgas. Den dannede Damp gaar enten til en Kondensator eller udnyttes i Skibets Varmeanlæg, hvorefter Vandet opsamles i en Bundtank.

Rørforbindelserne er udført saaledes, at Generatorerne kan drives enkeltvis eller parallelt efter Behov, og de to Knuseanlæg drives separat, saa at man er Herre over, fra hvilken Bunker man vil tage Kullene.

Generatorerne er forsynet med Indsugningsrør, der er ført til fri Luft. I Gasledningen umiddelbart efter Generatorerne er der monteret Sikkerhedsklapper, der aabner for et meget ringe Overtryk. Fra disse føres Afblæsning ligeledes til fri Luft.

Af forannævnte Kulforbrug forstaas, at et Gasgeneratorskib vil være mere økonomisk end et tilsvarende Skib med Dampanlæg. Endvidere optager Gasanlægget mindre Plads end et tilsvarende Dampanlæg.

Desuden har Generatorskibet den Fordel, at Opfyringstiden er meget kort. Fra helt kold Generator med tilrettelagt Fyr kan Antænding og Opfyring ske paa $\frac{3}{4}$ Time, medens en »bakket« Generator kan suges op til fuld Ydelse paa 20 Minutter.

Overfor et oliedrevet Dieselskib vil Generatorskibets Konkurrencedygtighed være afhængigt af Forholdet mellem Olieprisen og Kulprisen, samt den Fart Skibet sejler i.

Der regnes med, at Størrelsen af Maskinpersonalet for Gasmotoranlægget vil være den samme som for et Dieselanlæg.

Saaframt baade Hoved- og Hjælpemotorer udføres med Olie-tænding, vil man med Øjeblikks Varsel kunne stille Anlægget om fra ren Dieseldrift til Gasdrift og omvendt.

Navitas har været i fortsat Drift i 1 Aar.

Kendt Mand, Lods og Tolk.

Af Løjtnant Bendix Thostrup.

Indledning.

I de ældste Tider var det især Omsorgen for Kongens Skibe, Orlogsskibene, der bevirkede Lodsvæsenets Opkomst, og det er samme Aarsag, der hovedsagelig ligger til Grund for, at Personer i de danske Kolonier og Bilande har udført Lodstjeneste. De har været godkendt af de stedlige Myndigheder i Land, og de har sædvanligvis kun haft Lodstjenesten som Bibeskæftigelse, — de har været »Sjoverlodser«. Vi kender dem i dansk Marineterminologi som »kendteMænd«.

Tilfældigt Arbejde, lejlighedsvis Job, har fra gammel Tid baaret Betegnelsen »Sjov«. Naar Manden om Morgen gik ud for at søge en Arbejdchance, gik han »paa Sjov«, og han selv var »Sjover«, — vi møder endnu i vore Dage »Havnesjovere«, »Kulsjovere« o. s. v. og Orlogsværftet havde, indtil lige førend vor Tjenestetid, en »Sjoverformand«, der hver Morgen antog de løse Arbejdere, det er ham, vi husker som »Arbejdsinspektøren«.

Førend de første Lodserier fremkom i 1684 var Skibsføreren, som nærmede sig en fremmed Kyst, daarligt stillet, Sejlanvisninger og Søkort var kun maadelige, han var oftest usikker, maatte søge Hjælp hos lokalkendte Mænd, og det blev da almindeligvis en Fisker, hvis Viden han gav sig i Vold. En saadan Person kaldtes i Kong Frederik II's Sørret af 1561 for en »Lodsmand«. Efter 1684 fandtes paa Steder, hvor Farvandet bød det, Lodser, der havde Eneret paa at lodse,

men Antallet af Lodser strakte ikke altid til, selv om man brugte »Medløbere«, d. v. s. Skibe, der fulgte efter et Skib med Lods ombord. Ved Helsingør, hvor Færgelaugets Folk besørgede Lodsningen, kunde Traliken saaledes være saa stor, at de 30 faste og 10 Reserverlodser ikke kunde besørges Lodsningen, og i saa Tilfælde traadte »Sjoverlodserne« til, søkyndige og stedkendte Folk, der havde en vis Autorisation fra Lodsoldermanden. Disse Løsgængere blandt Lodspersonalet var ikke noget ringe Kontingent til Søfartens Sikkerhed, og de maa skarpt adskilles fra »Smuglodser«, som ikke havde Ret til at udføre Lodsning, som ikke kunde staa for noget Ansvar, og som i mange Tilfælde hverken havde Kendskab til Sejlads eller Farvand. — Staten overtog Lodsvæsenet i 1831.

Ved vore nordligste Besiddelser har danske Orlogsskibe brugt »Sjoverlodser« i mange Aar; — i Skibsjournalerne indførtes de dog som »Lodser«. Hele denne Lodstjeneste var oprindeligt meget løst sammentømret, men er i Løbet af vor Tid kommen ind i faste Former.

Et Par typiske Eksempler paa, hvor usikker Lodstjenesten forhen var under Island, skal gives.

Løjtnant Otto Munthe af Morgenstjerne skriver i sin Dagbog fra Briggen »Ørnen« 1859: »Stykkisholm. Lodsen var dygtig. Vendingerne gik Slag i Slag, og Lodsen tillod ingen Mindskning af Seil,« — og han fortsætter: »Med 7 Mils Fart tog Briggen Grunden paa en hidtil ukendt Klippe af kun faa Favnes Omkreds, men Skibet gled af igjen, og led intet«. Denne Skildring viser os ganske vist en, rimeligvis dygtig Sømand i denne Lods's Person, men en særlig Side af den islandske Mentalitet stifter vi Bekendtskab med gennem følgende Uddrag af Kaptajnløjtnant P. Albecks Rapport fra »St. Thomas« 1863: »Jeg vilde anløbe Grønnefjord og Stikkelsholm (d. e. Stykkisholm), men

det var ikke muligt at faa Lods, — — — — ikke en Gang en Fisker kunde vi faa, thi saa snart vi nærmede os dem, satte de strax ind mod Land«. Disse to Beretninger taler hver for sig et tydeligt Sprog om, hvad de danske Skibschefer var udsat for i det Nordlige, men ikke desto mindre ser vi dem udføre et forsvareligt Arbejde ved Opmaalingen af Farvandet, netop tildels støttet af »Sjoverlodser«s Lokalkendskab.

Gennem Sejlorderne paalagdes det Skibscheferne at løse forskellige Opgaver vedrørende Opmaalingen. 1850 loddede Korvetten »Diana« paa Faxaflöi, 1852 eftersøgte Briggen »St. Croix« en Grund Syd for Island, — det er kun faa Aar siden en lignende Eftersøgning blev foretaget paa samme Strøg; 1863 paalagdes det Briggen »St. Thomas« at søge tilfredsstillende Oplysninger om Islands Hydrografi, foretage Opmaalinger berigtige Søkortene og tilse Fiskeriet, og lignende Krav stilledes Togt efter Togt til de danske Orlogsmænd, hvis Rejser faldt Nord over, — de ovenanførte Eksempler og Ordre er valgt i Flæng, men al Opmaaling dengang betød en betydelig større Arbejdsudfoldelse, end den, Orlogsgasten af idag er kendt med, nu viser Ekkoloddet, uanset Vind, Vejr og Sø, og uden at Rejsen sinkes, paa et Øjeblik, hvad hele Skibsbesætningen i gamle Dage var timevis om, naar der blev manet Lodline og Dybdeloddet blev varpet, endda med Afbrydelse af Sejladsen i al den Tid, Skibet laa brast bak.

De Islændinge, der gjorde Tjeneste som kendte Mænd, var om muligt de samme fra Aar til andet, selv om Skibene og Cheferne skiftede, og derved erhvervede de i Tidens Løb et større og større Kendskab til deres Lands Kyster, saa de kunde betragtes som virkelig lodskyndige Folk, til Gavn for den danske Marine.

Fra Reykjaviks Lodstjeneste kendes Thorlak Thorgeirson fra 1850 til 1859, Chr. Johnsen Haagensen fra 1851 til 1863, han var visse Aar tjenstgørende i Brigjerne under hele deres Ophold paa Vestlandet, Bjarne Oddsen fra 1863 til 1867 og John Oddesen eller Ottesen fra 1863 til 1872, i Havnefjord virkede Chr. Johnsen fra 1863 til 1870, ved Stykkisholm John Bjarnason fra 1859 til 1872, ved Pollen Johan Vedholm fra 1865 til 1872, og paa Eskefjord var Sturla Jonson og Thor-dur Eyriksson Lodser i samme Tidsrum. Paa Patrefjord, Ønundarfjord, Eyarfjord og Dyrafjord var Lodser unødvendige, og der fandtes derfor ingen, sidstnævnte Sted tilbød en fransk Fisker 1863 venligt Briggen »St. Thomas« Lodsning, men Tilbudet blev afslaaet, og Briggen roedes ind til Ankerpladsen, og senere ud igen.

Det vil blive for vidtløftigt at omtale Lodsforholdene paa endnu flere islandske Pladser, det alt nævnte giver tilstrækkeligt Begreb om, at de kendte Mænd fra at være »Sjoverlodser« gik over i mere fast Orlogstjeneste med et ret vel fundamenteret Kendskab til Farvande og Kyster.

Som Tiden gik, og Dampskibene afløste Brigjerne og de lette Korvetter, blev det formaalstjenligt at knytte de kendte Mænd nærmere til Stationstjenesten, men endnu saa sent som ved Aarhundredeskiftet var den gamle Ordning herskende. I »Hejmdal« 1898 var Hannes Johnsen Lods ved Vestmannaøerne, Jon Brynjulfsson paa Eskefjord og Thorsteinson paa Ønundarfjord, og de var alle tre »Sjoverlodser«, men Teitsen i Reykjavik var mere autoriseret Lods.

Paa Færøerne kunde man faa mange Fiskere som »Sjoverlodser«, ved Thorshavn møder vi i 1850erne og 1860erne J. Henriksen, Hans Hansen, Hans Johnsen, Michel Poul Poulsen og Zacharias Hansen, hvis Slægtning Zachariasen lodsede i 1890erne. Mellem Øerne

lodsede Hans Jacob Jacobsen fra Vestmannahavn, P. H. Olaisen fra Trangisvaag, John Magnussen Næs fra Østerø og Michel Hammer og Ole Nicolaisen fra Tofte.

Paa Vestgrønland lodsede Grønlænderne Jens Andersen og Diderich Briggen »Ørnen« i 1859, men der maatte affyres flere skarpe Skud førend nogen af dem viste sig.

Vi har nu i det foregaaende skitseret Marinens Forbindelse i ældre Tid med »Sjoverlodser« og »kendte Mænd« i vore nordlige oversøiske Farvande, og skal derefter se paa Forholdene fra det nye Aarhundredes Begyndelse, hvor der indførtes mere faste Tilstande paa dette Omraade, hvor de benyttede Personer formelig ansattes, hvorved der dannedes en Slags Institution af »kendte Mænd«.

Færøerne:

Christian Christiansen Dahl, »Christian Lods«, maa betegnes som de dansk-tjenende Kendtmænds grand old man, der er sikkert ingen Orlogsgast, som i hans Tid har besejlet Færøerne, der ikke har kendt ham.

Han tjente den danske Marine fra den 16. Juli 1891 til den 31. December 1924, først løserer knyttet til Inspektionsskibene, men senere under absolut faste Former. Han fødtes den 13. Maj 1852 i Thorshavn og døde den 23. Marts 1928. Ved sin Død var han en velhavende Mand, hvilket fremgaar af Boets Aktiver: fast Ejendom Kr. 12400.00, Andel i Motorbaad Kr. 4000.00, Indbo og Tørveskær Kr. 2000.00 og kontant Kr. 23100.00, ialt Kr. 41500.00, Passiver og Begravel-sesomkostninger androg Kr. 2000.00. Denne Opgivelse viser, at han, ligesom i Tjenesten, i sit private Liv var en ordentlig Mand. Den officielle Mening om

han har bekræftet dette ved de Udmærkelser, der i Aarenes Løb tildeltes ham, nemlig: Fortjenstmedaillen i Sølv den 24. Januar 1907, Dannebrogsoordenens Sølvkors den 17. August 1911, og Hendes Majestæt Dronningen hæftede personlig den kongelige Belønningsmedaille i Guld med Krone paa hans Bryst den 22. Juni 1921 ombord i Kongeskibet, (Krydseren »Valkyrien«), under Majestæternes Besøg paa Færøerne.

Christian Christiansen skriver om sig selv: »Efter at jeg fra mit 14. til mit 19. Aar havde givet mig af med Fiskeri fra aaben Baad og derpaa i 5 Aar med Fiskeri med Kutter under Færøerne og Island, blev jeg Fører af en Kutter, med hvilken jeg drev Fiskeri ligeledes i 5 Aar. Jeg blev (nogle Aar?) senere Postfører paa en færøisk Rute fra Thorshavn til Vestmannahavn og Vaagø, hvilken Stilling jeg havde i Tidsrummet fra 1. Februar 1890 til Udgangen af Juli 1901«, (1880—1891?).

Den 31. Marts 1885 gør Landfoged H. C. M. Brendstrup paa Færøerne, Thorshavn, vitterligt, at Christian Christiansen, født i Thorshavn, 32 Aar gammel, har godtgjort at have opfyldt Betingelserne for Erhvervelse af Bevilling som Sælteskipper, hvorfor der herved meddeles ham Næringsbevis som saadan, og den 6. Juli 1894 gør Landfoged C. H. Holm vitterligt, at Ministeriet har tilladt, at der meddeles Chr. Christiansen Bevis som Fiskeskipper, — i Skrivelse af 28. Maj staar der herom;« — — — uanset, at han ikke har underkastet sig den foreskrevne Fiskeskipperprøve«.

Kaptajn C. F. Maegaard, Fyrinspektionsskibet »C. F. Grove« attesterer den 22. Juni 1892 fra Trangisvaag: »Chr. Christiansen har lodset Skibet 1891 og 92. Han er ædruelig og paalidelig, godt kendt med Strømforhold, og har sejlet ikke paa Øjemaal alene, men har Mærker for, hvor man skal ankre, og for Skærene, hvor saadanne findes«. Om sin Tur med »Grove« i 1892

fra Thorshavn til Trangisvaag skriver Christian Lods: »— — — da jeg skulde hjem igen maatte jeg ro i 23 Timer, fordi der var Modvind og stiv Kuling«.

Og han fortsætter: »Jeg blev derefter fastere knyttet til Marinens Skibe, og jeg har ogsaa fungeret som Lods paa Postdampskibet »Tjaldur«, ligesom jeg har været Lods for norske, svenske og tyske Krigsskibe«. Det kan tilføjes, at han ogsaa var Lods for S/S »Cambria«, der i 1906 lagde Telegrafkabel mellem Skotland og Færøerne.

Forskellige Søofficerers Bedømmelse af ham kan fremføres til Vurdering af Kendtmandsinstitutionen i det hele taget, selv om han var en fremragende Person indenfor denne; de Kvalifikationer, han besad, opfyldte netop til det yderste de Krav, der i heldigste Tilfælde kunde stilles, og vi skal derfor gengive:

Amundsen i »Grove« 31. Juli 1893: »Fisker og Lods Chr. Christiansen har været Lods i Juni og Juli. Anbefales som særdeles duelig og godt kendt«.

Middelboe i »Hejmdal« 17. September 1898 kun: »Chr. Christiansen af Thorshavn, der anbefales af Marineministeriet, har lodset i 29. Dage«. (Deltagere i dette Togt kender dog intet til, at der var noget at udsætte paa hans Lodsning).

Gustav Holm, Det kongelige Søkortarkiv 15. December 1902: »Med Tak for Deres fortrinlige Assistance ved Sjøopmaalingen af Færøerne har jeg herved den Fornøjelse at sende Dem: Den færøiske Lods, Kort over Færøerne og Kort over Thorshavn«. Denne Skrivelse var stilet til »Færøisk Lods Christian Christiansen Dahl«.

Hansen, »Beskytteren« 1. April 1910: »Fiskeskipper Chr. Christiansen har siden 1898 gjort Tjeneste som fast ansat kendt Mand i Fiskeriinspektionskibet ved Færøerne. Ypperligt Kendskab til de færøiske Far-

vande, til Dybde, Strøm, Sø, Vejrlig, til alle Forhold uden Undtagelse, som kan indtræffe under Sejlads. Er den fødte Sømand, forstandig, som hurtig, en udmærket Raadgiver saavel Dag som Nat«.

da Cunha, »Beskytteren« 17. Marts 1911: »Lods Chr. Christiansen. En overordentlig dygtig og samvittighedsfuld Lods. Absolut sikkert Kendskab til Farvand, Ankerplads, Strøm og Vejrforhold, samt Fiskeriforhold overalt paa Øerne. Man kan trygt forlade sig paa ham, selv i de vanskeligste Tilfælde. Ogsaa paa Land har han et stort Lokal- og Personalbekendskab. Elskværdigt og beskedent Væsen«.

Endelig skriver Commander J. E. Leach, S/S »Cambrria«, August 23. 1906: Christian Christiansen er »the most perfect pilot I have ever met in my 30 years as a seafarer«.

Videre skriver Christian Lods om sig selv: »Jeg har været Synsmand i den færøiske Assuranceforening for Fiskerskibe i 4 Aar, ligesom jeg har været Søretsmedlem fra 1. Januar 1903«.

Efter Dampskibet »Norge«s Forlis 1904 skrev Direktør Jacob Brand, D. F. D. S., til ham: »Det er blevet os meddelt, at De, efter at Styrmand Otto med flere Reddede af vort forliste Dampskib »Norge«s Passagerer og Besætning d. 6. Juli d. A. vare indbragte til Thorshavn, trods en forrygende Storm ikke betænkte Dem paa i aaben Baad at sejle til Klaksvig, for at bringe Dampskibet »Smiril«, der laa der, Amtmandens Ordre til at afgaa til Strømnæs, for at Budskabet om de Reddede hurtigst muligt kunde komme til deres Paarørendes Kundskab.

I denne Anledning bringer vi herved Dem, saavel som Deres Ledsagere ved denne Lejlighed, Selskabets bedste Tak, og beder Dem samtidig, som et synligt Udtryk for vor Erkendtlighedsfølelse, modtage en

Søkkert, som Kaptajn Rørbye, S/S »Tjaldur«, paa vore Vegne vil overrække Dem, og som vi haaber, De i mange Aar maa kunne benytte i Deres daglige Gerning«.

Herom siger Christian Lods selv: »Jeg tog afsted med en Ottemandsfarer, uagtet erfarne Fiskere vilde forhindre det«.

Han har ogsaa været virksom ved Bjærgningen af S/S »Hero« og Barken »Fortunen«, og har af Marineministeriets Kasse faaet udbetalt Bjærgeløn i Januar 1907 og Februar 1914.

Ovenstaaende ret indgaaende Karakteristik af Christian Christiansen er givet for at vise det Menneskemateriale, Skibscheferne indlod sig med og knyttede nær til Marinen, og fordi hans orlogsmaritime Bekendtskabskreds er saa umaadelig stor, uden at hans mange Venner dog har kendt hans Fortjenester til Bunds, samt navnlig fordi han og hans Færd i sig selv var et Stykke hidtil ubeskrevet dansk Marinehistorie.

Den 8. November 1907 skrev Chefen for »Beskytteren«, at Christian Christiansen i en Aarrække havde gjort udmærket Tjeneste i Flaadens Skibe, og at Chefen selv, Kaptajn Kiær, nu havde taget ham ombord i »Beskytteren«; derudover angives en Række Grunde til at knytte ham til Inspektionsskibet, nemlig:

- »1. Hans fortrinlige Kendskab til Strømforhold og Detailkendskab til Land, hvilket spiller en stor Rolle, saafremt man med al Slags Vejr skal beordre anholdte Trawlere ind i Havn.
2. Den Kontakt, man gennem ham faar med Befolkningen, og dennes Udtalelser og Kritik.
3. At man næppe har Udsigt til at faa Manden tilbage under Forhold, hvor en i Farvandene mindre kendt Chef udkommanderes med In-

spektionsskibet, da han jo i Mellemtiden har maattet søge sig andet Livserhverv.

4. At, efter Udtalelser af de Danske heroppe, vilde Færingerne vistnok ansé det for en Uret, saafremt Manden afskedigedes, efter at Inspektionsskibet paa alle Maader har nydt godt af hans fortrinlige Farvandskendskab, der jo virkelig er direkte nedlagt i Færøiske Lods og andre Oplegninger«.

Kaptajn Kiær havde forhandlet med Christian Christiansen om en eventuel Kontrakt og fremsendte til Marineministeriet Omridset af en saadan. Der havde tidligere været Overenskomst mellem Christian Lods og Cheferne, vi skal eksempelvis fremsætte hans Kontrakt med Kaptajn Middelboe i »Hejmdal« 1898: Christian Lods skulde have Kosten, naar han var ombord, samt 20 Kr. første Dag og 20 Kr. sidste Dag ombord i hvert Skib, og ellers 10 Kr. for hver Dag, naar disses Antal var indtil 3, 8 Kr. daglig i indtil 5 Dage, 6 Kr. i indtil 8 Dage og herudover 5 Kr. pr. Dag.

Den 22. November 1907 beordrede Marineministeriet Kommissariatsdepartementet til at afslutte en Kontrakt med Christian Christiansen, og denne forelaa da underskrevet den 2. 13. December s. A., den lød:

- »1. Marineministeriet antager Hr. Christian Christiansen som kendt Mand for Flaadens Skibe i færøiske Farvande og Havne paa følgende Vilkaar:
2. Hr. Christian Christiansen forpligter sig til, saafremt han ikke er forhindret ved Sygdom, at gaa om Bord i Flaadens Skibe som kendt Mand, naar dette forlanges af de respektive Chefer eller kommanderende Officerer.

3. Ønsker 2 Skibe ham samtidig, har han at rette sig efter Ordre fra det Skib, hvis Chef er ældst i Anciennitet.
4. Naar han gør Tjeneste om Bord i Flaadens Skibe, underkaster han sig de for Tjenesten i disse gældende Bestemmelser og Anordninger.
5. For ovennævnte Tjeneste oppebærer han et Vederlag af 1200 Kroner aarlig, der udbetales ham maanedlig forud med 100 Kr. gennem Færø Amt, — for Januar Kvartal 1908 dog af Dampminebaaden »Beskytteren«s Kasse.
Naar han gør Tjeneste om Bord i Flaadens Skibe, oppebærer han endvidere, foruden Kosten, 1 Krone daglig, der udbetales ham af vedkommende Skibs Kasse.
6. Denne Kontrakt er gældende fra 1. Januar til 31. December og er vedvarende, indtil den af en af Parterne opsiges til Ophør med 3 Maaneders Varsel inden Udgangen af September; dog er Marineministeriet berettiget til i Tilfælde af, at Hr. Christiansen skulde misligholde Kontrakten, straks at ophæve denne«.

De Beløb, der saaledes udlagdes af Færø Amt, blev senere godskrevet Færøerne i Statsbogholderiets Bøger.

Fyrtransportskibet »Nordsøen« betalte 1909 Christian Lods 50 Kr. for Indlodsning til Thorshavn, samt 1 Kr. 50 Øre daglig i Kostpenge, og herom udtales, at da Kontrakten af 1907 kun omtaler Flaadens Skibe er der formodentlig intet at erindre imod det af Lodsens indkasserede Beløb, men det henstilles til Overvejelse, om der er Anledning til at lade Kontrakten gælde ogsaa for andre af de Marineministeriet underlagte Fartøjer end Flaadens Skibe.

Christian Christiansen fik, ved de militære Myn-digheders Foranstaltning, fra 1916 Dyrtidstillæg, og se-nere midlertidigt Lønningstillæg, alt i Henhold til Lovene herom; endvidere forhøjedes hans Dagtillæg fra 1916 til 1 Kr. 25 Øre. 1920 erholdt han i Følge en Vedtagelse i et Ministerraad, tiltraadt af Folketingets Finansudvalg, et overordentligt Tillæg til Vederlaget.

En ny Kontrakt, omfattende baade Flaadens Skibe og Skibe henhørende til de under Marineministeriet henlagte Institutioner, dateret 30. April/15. Maj 1920, og gældende fra 1. April s. A., afsluttedes. Den fast-satte Aarslønnen til 3600 Kr. og Dagpengene til 1 Kr. 25 Øre, samt Kosten som hidtil.

Da Christian Christiansen var fyldt 72 Aar op-sagde Marineministeriet ham den 8. August 1924 gen-nem Amtmanden for Færøerne, men Ministeriet ud-talte i sin Skrivelse herom til Christian Christiansen sin Anerkendelse af den fortrinlige Tjeneste, han i en Aarrække havde ydet Flaadens Skibe.

Efter Modtagelsen af denne Opsigelse skrev han til Ministeriet, at han nu var en gammel Mand, og: »——— mit Helbred tillader mig ikke at arbejde, naar jeg ikke mere skal have Lønning, vil jeg være daarligt stillet«, — med Henvi-sning til sin lange Tje-nestetid søgte han nu Pension.

Christian Lods forstod næppe helt, at Vejen gen-nem Statens Kontorer just ikke er en Springvej, og den 30. Januar 1925 meddelte Chefen for »Beskytteren«, at Christian Lods nu er meget nedtrykt over at have faaet sin Afsked, og opfatter det, at han endnu ikke har faaet nogen Pension udbetalt, som Tegn paa, at man ikke i Ministeriet er tilfreds med hans lange og tro Tjeneste.

Fra den 1. April 1925 blev der tilstaaet ham en Understøttelse paa Finansloven paa 1500 Kr. aarligt.

Den 17. Oktober 1928 meddelte Ministeriet, at der var tilstaaet hans Enke 600 Kr. aarligt, uden Tillæg.

Da Christian Lods opsagdes 1924 forespurgte Ministeriet samtidigt Amtet, om det kunde anvise en velegnet Mand som Afløser, og i Svarskrivelsen af 18. September s. A. foreslaas 2 Personer, nemlig Skibsfører Gregorius Johannesen og Sømand Christiansen, Christian Lods's Søn, men han var ikke Navigator.

Chefen for Fiskeriinspektionen bemyndigedes til at afslutte Kontrakten med Johannesen, eller, hvis han havde en Ansøger, der i endnu højere Grad egnede sig, da at antage denne paa Prøve under Togtet.

Kontrakt afsluttedes med Johannesen, der forøvrigt allerede den 14. August 1922 havde ansøgt om Stillingen, »naar Lejlighed indtraf«. Underskrivelsen fandt Sted i Thorshavn den 16. November 1924, men gjaldt foreløbig kun til 30. April 1925, da Chefen for »Beskytteren« foreslog ikke at træffe nogen fast Afgørelse, før end han havde aflagt mundtlig Rapport i Ministeriet. Efter Ministeriets Bestemmelse af 28. Maj 1925 blev Kontrakten dog løbende fra 1. Maj og 1 Aar frem i Tiden, den lød paa 1200 Kr. aarligt, samt 10 Kr. for hvert Etmaal eller paabegyndt Etmaal, den kendte Mand var til Tjeneste; desuden Kost i Dæksofficersmessen efter de for dennes Medlemmer gældende Bestemmelser. Hvis Tjenesten faldt i flere Skibe samme Dag, oppebares kun et Tillæg. Iøvrigt var de gamle Bestemmelser gældende.

Den 4. Maj 1926 indberettede Chefen for »Beskytteren« til Marineministeriet, at der ikke paa indeværende Togt havde været benyttet nogen kendt Mand, og at det, ifølge de paa Togtet indhøstede Erfaringer, ikke kunde anses for paakrævet til Stadighed at have en saadan Mand om Bord. Saafremt det ved enkelte Lejligheder skulde være ønskeligt at have Assistance af

en kendt Mand om Bord, vilde en saadan altid kunne faaes for det specielle Tilfælde. Chefen foreslog derfor, at der, »indtil videre ikke antages nogen kendt Mand«.

Dette Forslag godkendte Marineministeriet den 31. Maj. s. A.

Island.

I Overgangstiden, hen imod en fuldkommen fast Ordning af Kendtmandstjenesten ved Island, honoreredes en Islænding for en saadan Tjeneste med 100 Kr. maanedlig og Skibskost; 1902—1908 var Mattias Tor-darson saaledes engageret som kendt Mand.

Den 18. Februar 1908, altsaa umiddelbart efter, at der var sluttet en mere fast Overenskomst med Christian Christiansen paa Færøerne, tilskrev Marineministeriet Kommissariatsdepartementet, at Chefen for »Islands Falk« efter Bemyndigelse havde engageret Fiskeskipper Þorstein Julius Sveinsson som Tolk og kendt Mand paa lignende Betingelser som den tidligere engagerede Islænder.

Sveinssons første Kontrakt var af 6./24. Januar 1909, og lød paa 1200 Kr. aarligt, samt, naar han var til Tjeneste eller ombord i Flaadens Skibe, 1 Kr. pr. Dag og Kost som Underofficerer af 1. Klasse 1. Grad; endvidere fri Rejse til og fra Reykjavik, forsaavidt at Rejsen ikke kunde foretages med et af Flaadens Skibe; Lønningen udbetaltes af IslandsLandskasse fra 1. April s. A.

Chefen for »Islands Falk« foreslog d. 27. Oktober 1910, at der tildeltes Sveinsson en Ducør paa 100 Kr. for Indsamling af Oplysninger om Fiskeriet paa forskellige Fiskepladser, en Sum, der efterhaanden blev aarligt Vederlag.

En Kontrakt af 18. Februar/29. Marts 1912 forhøjede Aarslønnen til 1500 Kr. og Vederlaget til 200 Kr.

I samme Kontrakt forpligtede Sveinsson sig til, for samme Betaling, ogsaa at betjene Skibe, der hørte til de under Marineministeriet henlagte Institutioner.

Senere oppebar han de lovbefalede Tillæg, midlertidigt Lønningstillæg og Dyrtidstillæg. Han var slutelig aflagt saaledes: Løn 1500 Kr., for Fiskeriundersøgelser 200 Kr., midlertidigt Lønningstillæg 375 Kr. og Dyrtidstillæg 600 Kr., ialt 2675 Kr. foruden Kost i Officersmessen.

Þorstein Sveinssons Lokalkendskab kunde fuldt ud staa Maal med Christian Christiansens, hvormed alt er sagt med Hensyn til hans Kvalifikation, men hertil kan føjes, at han, uden derfor at sætte noget til af sin Nationalitetsfølelse, altid viste en venlig Opfattelse af de Danske, han var en særdeles værdig Repræsentant for det islandske Folk, hans Loyalitet overfor den danske Marines Skibsbesætninger var utvivlsom. Han blev Dannebrogsmænd d. 14. November 1917.

Sveinsson var født den 18. Juli 1873, og han døde af spansk Syge den 18. November 1918.

Hans Enke udbetaltes Fjerdingaars-Efterindtægt i Henhold til Lov af 2. December 1816, jvfr. Kundgørelse for Søværnen B. 8, 1917, Punkt 2 og Bekendtgørelse fra Finansministeriet af 10. Oktober 1917. Hun søgte Pension eller Understøttelse d. 20. Maj 1922, hvilket anbefalede af Borgmester Finsen i Reykjavik. Hun erholdt: maanedlig Understøttelse for sig og 2 uforsørgede Børn 31 Kr. 67 Øre, Konjunkturtillæg 27%, 8 Kr. 55 Øre og Dyrtidstillæg 39%, 12 Kr. 36 Øre.

Chefen for »Islands Falk« foreslog d. 22. November 1918 at antage Fiskeskipper Þorgrim Sveinsson som Tolk og kendt Mand, med ligelydende Kontrakt som Þorstein Sveinsson, og en saadan oprettedes da den 20. November 1918/9. Januar 1919, men den ophævedes allerede, efter forudgaaende Ønske af Þorgrim

Sveinsson, telegrafisk af Marineministeriet den 7. Oktober 1919.

I Telegrammet om Ophævelse af Sveinssons Kontrakt tilføjede Ministeriet: »forsøg at skaffe en Afløser«. Chefen for Inspektionsskibet skrev herom d. 19. Oktober til Ministeriet og fremhævede de Vanskeligheder, denne Opgave frembød, den var næsten umulig at løse, trods Sveinssons, Navigationsskolebestyrerens og Fiskeriforeningens velvillige Medhjælp. Det var navnlig Sagens økonomiske Side, der var vanskelig at komme over, der var kun én Ansøger, nemlig Sigurdur Oddsson, alle andre forlangte et fast Vederlag paa 5000 Kr. aarligt.

Oddsson var 45 Aar gammel, Fiskeskipper, havde fisket med Kutter i 13 Aar og fra Motorbaad i 3 Aar, han var godt kendt paa Islands Kyster, men ikke mere kyndig i Dansk, end at han maatte øve sig i at tale Sproget. Han var kommen til Skade med venstre Arm, og kunde derfor ikke mere fiske, desuden var han noget tunghør.

Han forlangte og fik, i Henhold til Kontrakt af 19. Februar/8. Marts 1920, 4500 Kr. aarligt, plus de reglementerede Tillæg, samt 1 Kr. 25 Øre i Dagtillæg, og desuden Kost og Rejse som Forgængerne, de 200 Kr. for Fiskeriundersøgelser frafaldt han.

Den 23. Oktober 1919 meddelte Navigationsskolebestyreren i Reykjavik, at han nu kunde tilbyde 4—5 nyudklækkede Styrmande til Stillingen, de var 24—25 Aar gamle, men de forlangte en Løn af 500 Kr. maanedlig; han indrømmede at disse unge Mænd kun var lidet kendt paa Kysterne, men udtalte dog, at de havde »fisket lidt hér og dér«. — I god Forstaaelse af Sagen fraraadede Chefen for »Islands Falk« at indlade sig paa Æventyr af denne Slags.

Sigurdur Oddssons Kontrakt ændredes 25. August/

30. September 1922 og 24. Februar/15. Marts 1923. Ved Ændringerne fastsattes hans Løn til 3600 Kr. aarligt plus midlertidigt Tillæg til Honorarer, at udbetale maanedlig forud af den islandske Statskasse fra 1. Januar 1923; Dagtillæget forblev uforandret, han fik Kost og Kosttillæg som Dæksofficer af 2. Grad, og lige-
saadanne Dagpenge under fri Rejse.

Da den første Overenskomst med Sigurdur Oddsson blev indgaaet, var der ingen Kursforskel paa danske og islandske Kroner, men en saadan begyndte at gøre sig gældende i September 1921, da 100 danske Kroner var lig med 125 islandske, Forskellen steg helt til 100/140, men faldt atter til Leje 100/125. Da Lønnen oprindeligt var beregnet efter den islandske Krone-
mønt, fremkom der nu et økonomisk Forhold i hans Disfavør, men fra og med d. 1. Oktober 1922 fik han sin Gage udbetalt under Hensyntagen til den øjeblikkelige Kursforskel, og fra d. 1. Januar 1923 i dansk Mønt.

Den 13. August 1933 gjorde Chefen for »Fylla« opmærksom paa, at der nu, i Modsætning til tidligere Tider, findes udmærkede Søkort og andre Hjælpemidler for Navigatorerne i de islandske Farvande, saasom Fyr, Baaker, meteorologisk Vejrtjeneste m. v., hvilket i Forbindelse med moderne Radiopejlstationer, Ekkolod, Loggeinstrumenter, Gyroskopkompasser o. s. fr., gør, at den relative Betydning af den kendte Mand er gaaet væsentlig tilbage, og at Udførelsen af Tjenesten som Tolk alene er et spinkelt Grundlag for den ret anselige Hyre.

Kontrakten opsagdes ved Chefen for »Hvidbjørnen« den 23. September 1933 til Aarets Udgang, hvilket meddeltes Oddsson den 26. September.

En ny Kontrakt oprettedes den 6. November 1933 med den Forskel fra de tidligere, at Opsigelsesfristen blev kun 1 Maaned, til Ophør den 1. i hvert Kvartal.

Hermed gled Kendtmandstjenesten under Island ud af de faste Former.

Vestgrønland.

Paa Vestgrønland er Grønlænderen Jakob Poulsen anvendt som Tolk.

I Rapport af 5. Januar 1925 fra Chefen for »Islands Falk« indberettes, at Jakob Poulsen i 1924 har faaet 2 Kr. 25 Øre og fri Kost i Dæksofficersmessen for hver Dag, han har gjort Tjeneste, men at Grønlands Styrelses Priser er steget 40%. Chefen har i Holsteinsborg konfereret med Direktøren for Grønlands Styrelse og foreslaar, at Jakob Poulsen fremtidig lønnes med 25 Kr. maanedlig hele Aaret, samt 1 Kr. pr. Dag og Kosten, naar han er til Tjeneste. I Motivering for dette Forslag fremføres, at en Grønlænder ikke forstaaer at opspare, han gemmer ikke de om Sommeren indtjente Penge til Vintertiden, og da han intet selv kan fange, naar han gør Tjeneste i Inspektionsskibet, vil han sikkert en Tid af Vinteren staa uden Penge, og vil altsaa ikke kunne ernære sig. — Denne Ordning godkendte Marineministeriet.

Fra Inspektionsskibet »Maagen« foresloges den 10. September 1937, med Anbefaling af Chefen for »Ingolf« af 26. November s. A., at Bestemmelserne om Jakob Poulsons Ansættelse ændredes, og Ministeriet bemyndigede Chefen for »Ingolf« til at indgaa en ny Overenskomst med Tolken.

1938 oprettedes da en formelig Kontrakt med Fanger Jakob Poulsen af Sukkertoppen som Tolk for Inspektionsskibene, dateret den 17. August. Chefen for »Ingolf« var Underskriver paa Marineministeriets Vegne.

Tolken skulde paa Forlangende gøre Tjeneste i disse Skibe, men der paalagdes ham ikke samme Pligt overfor andre Orlogsskibe eller noget under Marine-

ministeriet sorterende Skib. Aarslønnen sattes til 360 Kr., der udbetaltes af Kolonibestyreren i Sukkertoppen med $\frac{1}{12}$ hver Maaned. Tolken skulde bespises ved Officermessens Foranstaltning, og tilkom herudover 1 Kr. pr. Dag, han gjorde Tjeneste.

Hvis han skulde rejse til eller fra et Skib udenfor Kolonien Sukkertoppen tilkom der ham 1 Kr. daglig i Kostpenge, samt fri Rejse ved Grønlands Styrelses Foranstaltning, — han skulde benytte første Skibslejlighed; her er ligeledes taget Hensyn til Grønlandernes særlige Mentalitet, thi den Mulighed er forudset, at han, under en saadan Hen- eller Hjemrejse, træffer Venner eller Familie, som han faar Lyst til at slaa sig ned iblandt for en Tid, hvilket søges modvirket ved en Bestemmelse om, at han ikke maatte forlænge Rejsen ved at gøre frivilligt Ophold undervejs; — i saa Tilfælde bortfaldt Kostpengene for hver Dag, et saadant Ophold varede; denne Bestemmelse om Tolkens eventuelle Rejser fra og til Sukkertoppen beordredes af Ministeriet ved Telegram af 11. August, men den nærmere Udformning skyldes »Ingolf«s Chef, formodentlig efter Samraad med Grønlands Styrelses Embedsmænd i Kolonien. Kontrakten skulde løbe fra Aar til Aar, med Opsigelse inden Udgangen af September til Ophør ved Udgangen af Juli det følgende Aar.

Østgrønland.

Den 2. Juni 1930 antog Marineministeriet Overstyrmand L. Coulet-Svendsen til midlertidig Tjeneste, bl. a. som kendt Mand og Islods for Ekspeditionsskibet »Godthaab« fra Skibets Afrejse fra København paa Togt til østgrønlandske Farvande, og saa længe Skibets Chef forlangte det.

Coulet-Svendsen skulde under denne Tjeneste betragtes som Reserveløjtnant I, og uniformeres som saa-

dan; saa længe han gjorde Tjeneste ombord, og, i Tilfælde af Overvintring, skulde han ogsaa under denne Periode underkaste sig de for Tjenesten i Flaadens Skibe gældende Bestemmelser og Anordninger. For Tjenesten skulde han modtage den ham tilkommende Lønning i Grønlands Styrelses Tjeneste, samt et Vederlag paa 2000 Kr., og desuden et dagligt Tillæg af 1 Kr. 50 Øre foruden Kost og Logi. Eventuelt tilkom der ham fri Hjemrejse og Opholdspenge indtil en Hjemrejse kunde finde Sted ad hurtigste Vej.

Overstyrmand Coulet-Svendsen gjorde ligeledes Tjeneste i »Godthaab« under Stations- og Inspektions-togtet i østgrønlandske Farvande i Sommeren 1935.

Vestindien.

Under Opmaalingsarbejderne i Det karibiske Hav, navnlig ved St. Thomas og St. Jan i 1911 til 1913, anvendtes Negeren Benjamin O'Neal fra St. Jan som kendt Mand, — han var »Sjøverlods«.

Chefen for »Ingolf« rapporterede d. 16. December 1911 til Ministeriet om hans Ansættelse, samt om Betingelserne: 5 Frc. og Bispising ved Officersmessens Foranstaltning for hver Dag, han gjorde Tjeneste.

Den 11. November 1912 rapporteredes fra »Ingolf«, at den Mand, der ifjor benyttedes under Opmaalingen, atter var engageret.

For de Søofficerer, der var vant til den Hjælp, der ydedes af de kendte Mænd i andre danske Besiddelser og ved Island, var Benjamin O'Neal nærmest en Skuffelse, men hans Lokalkendskab gjorde dog nok Nytte for Honoraret; desuden kunde han oplyse om forskellige Forhold vedrørende Befolkningen og Øerne. Han var ikke lidt interesseret i den ham tilkommende Bispising, især Frokosten. Han var ivrig i at fortælle, at han ikke hørte til den vilde Amina-Stamme, der i

sin Tid var overordentlig impliceret i Oprøret og Dra-
bet af de Hvide paa St. Jan. Udover Lodstjenesten
advarede han privat Mandskabet imod de lyshudede,
smukke Thatcherpiger, blandt hvilke Spedalskhed var
ret udbredt.

Hans Indsats i Opmaalingsarbejdet som kendt Mand
karakteriserede de unge Søofficerer saaledes: »naar vi
spurgte ham: »hvad er Strømmen, Benjamin?« stak
han Haanden i Vejret og svarede: »that way, Sar:«—
deres bonmot om ham var, meget betegnende: »Ben-
jamin til Coral Bay »fører« »Ingolf« every day«.

At der, trods alt, var Tilfredshed med ham, viser
følgende, dateret »Ingolf«, den 17. Januar 1913: »Ben-
jamin O'Neal has by 2 months been on board the
Royal Danish Aviso »Ingolf« as a pilot during the
survyng service around St. Thomas and St. Jan. He
is well acquainted with the waters, the tide and cur-
rents, and he is a sober and entirely reliable man, who
has been very useful during the work. — I can re-
commend him in the best possible way.

(sign) Gotschalk./Sternow.«

KILDER:

Arkivalier i Rigsarkivet og i Marineministeriet. Privatmedde-
lelser fra Frk. Tina Dahl Christiansen, Thorshavn, og Frk. Svava
Thorsteins, Reykjavik.

Det danske Lodsvæsens Historie, København 1931.

Egne Oplevelser og Optegnelser.

Nekrolog

Lodsdirektør Kaptajn Christian Lauritz Nielsen blev født den 30. Juni 1862 i København som Søn af Grosserer Carl Adolph Nielsen og Hustru Louise f. Hets.

Han blev Kadet i 1879, Sekondløjtnant 1883, Premierløjtnant 1885. I 1885—86 var han med Fregatten »Fyen« til Middelhavet. I italiensk Tjeneste 1888—91, Næstkommanderende med Krydseren »Geiser« i Eskadre 1896, Næstkommanderende med Kongeskibet »Dannebrog« 1897. 1897—99 Formand i Søe-Lieutenant-Selskabet, Eskadreadjudant og Chef for Kanonbaaden »Grønsund« 1898, Næstkommanderende i Krydseren »Hejmdal« til Island 1899. Med Krydseren »Valkyrien« til Østasien 1899—1900. Chef for Fiskeriinspektionen inden for Skagen 1901—1903, Kaptajn 1901, Chef for Kanonbaaden »Falster« i Eskadre 1903. Med Panserskibet »Helgoland« i Eskadre 1904. Vagerinspektør og Fører af Vagerinspektionsskibet »Løvenørn« 1905—08. Næstkommanderende i Panserskibet »Olfert Fischer« i Eskadre 1908, Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk« til Island 1910. Kommandant paa Søværnets Kaserne 1911. Lodsinspektør 1912. Afsked fra Søofficerskorpset paa Grund af Alder 1914. Lodsdirektør 1919. Afsked som saadan 1932.

Kaptajn Nielsen var en meget samvittighedsfuld og pligtopfyldende Embedsmand med særegne Meninger. Ved sit demokratiske, retlinede og uegennyttige Sindelag og ved sit betydelige Arbejde for Lodsvæsenet vandt han sig Agtelse og Respekt som Lodsdirektør.

Som Søofficer viste han særlig Interesse for Detailtjenesten og vaagede nøje over dens punktlige Overholdelse.

Saa vel ved Vagervæsenet som ved Fiskeriinspektionstjenesten virkede han med nidkær Energi.

Nielsen var en meget trofast og hjælpsom Kammerat over for sine Søofficersvenner.

I 1900 blev han Ridder af Dannebrog, i 1914 Dannebrogsmænd, 1920 Kommandør af 2. Grad, 1932 Kommandør af 1. Grad.

Nielsen var ugift. Han døde den 28. Februar 1944 og bisattes i Stilhed Fredag den 3. Marts 1944 fra Søndermarks Krematoriet.

P. I.

Kommandør **Jacob Christian Demant Bloch** blev født den 6. August 1859 i Kerteminde som Søn af Fabrikant Christian Jacobsen Bloch og Hustru Kirstine Rasmine Birgitte f. Demant.

Han blev Kadet i 1877, Sekondløjtnant 1881. I 1881—82 med Skonnerten »St. Thomas« til Middelhavet. Blev Premierløjtnant 1883 og var i 1886—87 Deltager i og i 1890 Leder af Opmaalingsekspedition i Vestgrønland, 1889—90 med Skonnerten St. Thomas til Middelhavet. 1892—95 Skoleofficer paa Søofficersskolen, 1892—93 og 94 med Korvetten »Dagmar« Kadetskib, 1895—98 Fører af Fyrinspektionsskibet »C. F. Grove«. Blev Kaptajn 1899. Næstkommanderende ved Søofficersskolen 1899—1903. 1900—01 og 02 Chef for Skonnerten »Absalon« Kadetskib og 1902 Chef for Briggen »Ørnen« Kadetskib, 1904 Chef for Fiskeriinspektionen uden for Skagen. 1905—09 Chef for Søkortarkivets 2. Afdeling, Flaudens Mærkevæsen, 1909 Chef for Krydseren »Hekla«, Øvelsesskib for Under-

officerselever. Blev Kommandør 1909 og s. A. Direktør for Søkortarkivet. I 1917 Formand for en international Voldgiftsdomstol i Haag i Anledning af 2 tyske Undervandsbaades Internering i Holland. I 1918 Medlem af »Igotz Mendi« Kommissionen i København og s. A. Medlem af den internationale Voldgiftsdomstol i Berlin i Anledning af S/S »Ivigtuts« Sænkning i Atlanterhavet.

Blev afskediget i 1919 og udnævnt til Kommandant i Nyboder. Afsked som saadan i 1930.

Kommandør Bloch var en meget flittig og pligt-opfyldende Officer; særlig ved Flaadens Mærkevæsen og ved Søkortarkivet gjorde han god Fyldest, han burde derimod næppe have været anvendt saa meget til Skole-tjeneste, da han savnede Evner til at komme i Kontakt med og at inspirere de unge i den pædagogiske Brydningstid omkring Aarhundredskiftet.

Som Kommandant i Nyboder udrettede han et betydeligt organisatorisk Arbejde.

I 1901 blev han Ridder af Dannebrog, i 1910 Dannebrogsmænd, i 1916 Kommandør af 2. Grad og i 1926 Kommandør af 1. Grad.

Bloch blev i 1887 gift i Odense med Marie Cathrine Gabrielle Østerberg født 1860, død 7. April 1942. Datter af Forpagter Rasmus Østerberg og Hustru Hansine Birgitte Demant.

Kommandør Bloch døde den 5. Marts 1944 og blev begravet i dybeste Stilhed.

P. I.

Bog anmeldelse.

Søe-Lieutenant-Selskabets Arkiv indtil det 157. Forsamlingsaars Slutning.

Udarbejdet af Kommandørkaptajn H. A. O. Bistrup.

Som Resultat af et fleraarigt Arbejde med Registrering af Søe-Lieutenant-Selskabets Arkiv foreligger nu fra Kommandørkaptajn Bistrups Haand en Fortegnelse over de for Selskabet fremsatte Afhandlinger og Foredrag, saavel som over de iøvrigt i Selskabets Eje værende Arkivalia.

Dette Registreringsarbejde indledtes i 1933 paa Initiativ af Selskabets Formand, daværende Kaptajnløjtnant E. M. Dahl, som Forarbejde til Udgivelsen af Jubilæumbogen »Søe-Lieutenant-Selskabet 1784—1934«, og i denne Bog indgik da ogsaa en kronologisk Oversigt over Virksomheden i Selskabet. Det nu foreliggende Arbejde gør ikke denne Oversigt overflødig, men giver, foruden at videreføre Stoffet indtil Foråret 1942, forøgede Muligheder for Arkivets Benyttelse til Studiebrug. Registret omfatter to Bind, som, foreløbig i maskinskrevet Udgave, er fremlagt i Søofficersforeningens Biblioteksværelse.

Efter i Forordet at have gjort Rede for Arkivets Historie, herunder ogsaa for de Mangler, som berøver os Kendskab til Arbejderne fra Selskabets ældste Tid,

giver Forfatteren i første Bind en Oversigt over Stoffet ordnet efter Foredragsholdere og Forfattere. Det siger sig selv, at denne Opstilling vil være af meget stor Værdi for alle, som beskæftiger sig med Flaadens Personalhistorie.

For en Del ældre og yngre Arbejder gælder, at kun Titlen er kendt, medens det tilsvarende Manuskript ikke findes i Arkivet. Der synes derfor at være Anledning til at gentage den før fremsatte Opfordring til Selskabets Medlemmer, om at tage Del i Bestræbelserne for at komplettere Manuskriptsamlingen.

Efter Fortegnelser over Afhandlingsprotokoller, Skrivelser, Lovsager, Regnskaber m. v., følger Oversigt over de ialt 60 Besvarelser af Prisspørgsmaal, som er indkommet i Tiden fra 1853 til Registrets Afslutning. 40 af disse Besvarelser ses at være prisbelønnet. Af ikke ringe Interesse turde denne Dels sidste Afsnit være — en Gengivelse af den i Selskabet mellem 1787 og 1827 fremlagte Spørgsmaalsprotokol. Desværre findes den tilsvarende Protokol over Besvarelser ikke blandt Selskabets Arkivsager, men de ofte indgaaende kommenterede Spørgsmaal giver et virkningsfuldt Billede af de nautiske, tekniske og taktiske Problemer, som optog Datidens Søofficerer.

Andet Bind omfatter Stoffet indordnet i Emnegrupper, samt en Index, som i Følge Forfatterens Forord skal bidrage til »at kunne give Svar paa ethvert Spørgsmaal vedrørende Indholdet af Selskabets Arkiv«. Det synes, som om Forfatteren er kommet dette Maal meget nær, Erfaringerne under Værkets fremtidige Benyttelse vil sikkert bekræfte dette. Selskabet har god Grund til at være Kommandørkaptajn Bistrup taknemmelig for dette synlige Bevis paa hans Virke.

Det maa beklages, at Arkivet ikke for Tiden er tilgængeligt, og at det nye Register saaledes ikke fore-

løbigt kan virke efter sin Hensigt. Tilbage bliver da Haabet om, at især Selskabets yngre Medlemmer vil benytte Ventetiden til at gøre sig bekendt med denne Bogs Vidnesbyrd om vore Forgængeres Indsats, og at dette maa bidrage til, at Fremtiden — mutatis mutandis — bliver Fortiden lig.

L-J.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Maj Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvaesen«, 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, Schouthynacht, 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 Afløser for Flaadens Vedkommende for det siden 1604 ved Christiansborg liggende fælles Tøjhus for Sø- og Landetaten.

9. Maj 1864: Nordsøeskadren: Skruefregatterne »Niels Juel« og »Jylland« samt Skruekorvetten »Heimdal« under Orlogskaptajn Suenson slaar ved Helgoland østrigsk Eskadre, bestaaende af Skruefregatterne »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 Stationsskib i Vestindien i Redningsarbejdet efter Vulkanen Mont Pelée's Udbrud den $\frac{8}{5}$ 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 »Sarpen« m. fl. under Kaptajn Bille kæmper udfør Tripolis mod tripolitansk Eskadre paa 6 Skibe.
21. Maj 1184: Flaade paa 100 Skibe samlet ved Masnedø under Biskop Absalon slaar i Strelasund ved Rügen den

- pommerske Flaade paa 500 Skibe under Hertug Bugislav. Af den pommerske Flaade erobres 447 Skibe og 18 sænkes, Hertug Bugislav tages til Fange og de danske Konger antager herefter Titlen »de Venders«.
22. Maj 1565: Blokadeeskadre udfor Nydyb paa 4 Skibe under Admiral Peder Hvittfeldt landsættes og brændes ved Jasmund efter Kamp med 9 svenske Skibe. Besættningerne bjærges.
23. Maj 1809: 20 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Schönheyder angriber i Store Bælt Konvoj under Dækning af engelsk Eskadre paa 5 Linieskibe og 2 Fregatter m. fl., hvorefter engelsk Fregat »Melpomène« maa sendes hjem for Kassation.
24. Maj 1612: Elfsborg Fæstning kapitulerer efter at Eskadre paa 7 Skibe under Admiral Jørgen Daa i 1611 og 1612 har angrebet svensk Flaade i Gøteborg og blokeret Gøta Elv.
25. og 26. Maj 1676: Dansk-hollandsk Flaade paa 18 Linieskibe og 8 Fregatter under Admiral Niels Juel kæmper mellem Bornholm og Rügen uafgjort med svensk Flaade paa 27 Linieskibe og 11 Fregatter m. fl. under Admiral Lorenz Creutz.
25. Maj 1923: Krydseren »Gejser«, Chef Orlogskaptajn Godfred Hansen; ved en Explosion i et Fosfor-Taageudviklingsapparat, som demonstreredes ombord i Krydseren for Eskadrens Officerer m. fl., saares ca. 50, deraf 10 haardt, 1 Officer afgaar senere ved Døden.
26. Maj 1672: Fregatten »Færøe«, Kaptajn Bang, hejser Dannebrog over St. Thomas; Oen tages 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 Klöckers Plads paa Christianshavn indvies, Linieskibet »Christianus Sextus« indsættes som første Skib i Dokken, som var i Brug indtil 1872. (Medaille slaaet). En i 1681 planlagt Dok paa Bremerholm blev aldrig fuldført.
29. Maj 1678: Efter at den hollandske Admiral Cornelis van Tromp har nedlagt Kommandøen 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.

Marinens Bibliotek.

August — December 1943.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
155. *Dameron, E. & Herr, A.*: Hilfsbuch für die praktische Werkstoffabnahme in der Metallindustrie. Ill. 2. erw. & verb. Aufl. Berl. 1941. 8^o. K¹.
156. *Waldeyer-Hartz, H. v.*: Kreuzerlatten der Seekriegsgeschichte. Kort. Litt.fort. Potsdam 1942. 8^o. H.
157. *Breilfuss, L.*: Das Nordpolargebiet. Seine Natur, Bedeutung und Erforschung. Ill. & Kort. Index. »Verständliche Wissenschaft«, 84. Bd. Berl. 1943. 8^o. H.
158. *Bauer, H.*: Als Führer der U-Boote im Weltkriege. [1914—18.] Der Eintritt der U-Boote-Waffe in die Seekriegführung. 2. Aufl. Lpz. u. A. (1943). 8^o. H.
159. *Gruss, R.*: Petit dictionnaire de Marine. Ill. (Fol.) Paris 1943. 8^o. H.
160. Kungl. Sjökrigsskolan 1867—1942. Minneskrift utgiven med anledning av Kungl. Sjökrigsskolans 75-års jubileum hösten 1942. Ill. (og Portr.) Personregister, 2. Del. Eskilstuna 1942. 4^o. H.
161. *Drachmann, G. A.*: Min Rejse gennem Livet. 2. Del. Svundne Tider II. Personregister. Kbh. 1943. 8^o. H.
162. Ingeniøren, 52. Aarg., Nr. 59. Alm. Del, Pag. A. 101—132: Grønlandsnummer. Udg. af »Dansk Ingeniørforening«, Kbh. 1943. 4^o. H.
- *163. *Thostrup, Chr. B.*: Tilbageblik ved Danmark-Ekspeditionens 35 Aars Hjemkomstdag, den 23. August 1943. Ill. (og Portr.) Danmark-Ekspeditionens Deltagere, Nekrologer X [Achton Friis] og XI [Andreas Lundager]. Østgrønlandske Nekrologer I [Gustav Holm, samt Nekrolog over Fru Mylius Erichsen og Fru Trolle]. PUBL. OM ØSTGR. Nr. 9. Kbh. 1943. 4^o. H.

164. Det forenede Norden. Fra Flensborg Fjord til Ishavet. Ill. og Kort. Sagregister. Red. af Dr. phil. Hans Jensen. Kbh. 1943. 4^o. H.
165. *Ehrensvärd, C. A.*: Härt mot härt. Blixtanfall och blixtförsvär. Ill. og Kort. Sthlm. 1943. 8^o. H.
166. Les flottes de Combat. 1940—42. Commandant Vincent-Bré-chiguac & Henri le Masson. Ourage fondé en 1897 par le commandant de Balincourt. Index. Paris 1942. 8^o. H.
167. *Næsted, H.*: Engelsk-dansk Synonym Ordbog. Engelske Synonymer forklaret paa dansk. Engelsk og dansk Register. Udarb. paa Grundl. af J. A. Afzelius: Svensk-engelsk synonym-bok. Kbh. 1943. 8^o. H.
- * 168—196. International maritim Kongres i Kbh. 1902. Cph. 1942. 8^o. H. 168—172, Indlæg af danske, 173—96 af udenlandske Deltagere. Samtlige Indlæg er indbundet i et Bind, ordnet alfabetisk efter Forfattere, danske for sig og udenlandske for sig.
- * 197. *Hovgaard, G. W.*: The Motion of Submarine Boats in the Vertical Plane. Diagr. Read at the Spring Meeting of the 42. Sess. of the Inst. of Naval Architects, March 29, 1901. U. St. 1901. 4^o. Særtr. H.
- * 198. Dansk Forening for Lystsejls. Medlemsfortegnelse og Fartøjsregister. Kendingsflag. Kbh. 1885. 8^o. H.
- * 199. Malta Army and Navy Directory. With an Alphabetic List of Married Officers, Residents, & Visitors with addresses . . . Sept. 1899. Malta 1899. 8^o. H.
- * 200. Den ældgamle Nordmand Christian Jacobsen Drakenbergs Levnets Beskrivelse. Paa engelsk, hollandsk og svensk. Aarhus 1926. 8^o. H.
- * 201. Vejledning i Førelsen af Justitsprotokoller og Behandling af Retssager om Bord i Flaadens Skibe. Kbh. 1909. 8^o. H.
- * 202. *Zachariae, G. H. R.*: Reconstruction af den norske Flaade og nogle Bemærkninger i den Anledning. Kbh. 1895. 8^o. Særtr. af »Tidsskr. f. Søv.«. H.
- * 203. *Kneusel-Herdliczka, E.* og *Pichl, L.*: Beschreibung der an dem k. k. hydrograph. Amte (Marinensternwarte) zu Pola in Ver-

wendung stehenden meteorologiske Instrumente. Mit 6 lithographierten Tafeln. Pola. 1882. 4^o. H.

- *204. *Lehmann, J.*: M/S »Selandia«, Ill. Kbh. 1937. 4^o. H.
- *205. *Solver, S. V.*: Flotationsforsøg med en Bly-Zink-Pyrit-Malm fra Grønland. Ill. Kbh. 1943. Fol. Udsn. af »Kemoteknik«. H.
- *206. Blue Peter. Vol. XV, No. 157. The Magazine of Sea Travel, Apr. Lond. 1935. 4^o. H.:
- H. M. »Thetis«, Cover Picture. Tekst af A. T. Stewart. Pag. 174—76.
- Bowen, F. S.*: Crimps and Crimping [Hververe og Hvervning. Shanghajing]. Pag. 152—55.
- Fremantle, Anna*: The Battle of Copenhagen. April, 2nd, 1801. [Med 3 Breve fra Captain Thomas Fras. Fremantle, Chef for »Ganges«.] Pag. 165—67.
- A Pictorial Record of a Lost Explorer [Andrée]. Ill. Pag. 178—80.
- 207—11. Smaatryk: Piecer, Særtryk, Udsnit o. l. i Mapper.
212. *Wustrau, H.*: Schiff und Seemann. Was der Seemann vom Kriegsschiffe und vom Handelsschiffe wissen sollte. Ill. Diagr. 5. Aufl. als Fortdruck der 4. Aufl. Flensb. 1943. 8^o. H.
- *213. København. 1443—1943. Ill. og Kort. Udg. af Københavns Kommune. Kbh. 1943. 8^o. H.
- *214. *Lassen, C. A.*: Kolding Havn. Et historisk-teknisk Tilbageblik. Ill. og Kort. Udg. af Kolding Havneudvalg. Kolding 1943. 4^o. H.
215. *Backhausen, H.*: Elektronen-Röhren. 3. Bd.: Rückkopfung. 4. Aufl. 4. Bd.: Gleichrichter und Empfänger. Diagr. Lpz. 1943. 8^o. H.
- 216—68. Smaatryk i Mapper.
269. *Schwinge, E.*: Die Entwicklung der Mannszucht in der deutschen, britischen und französischen Wehrmacht seit 1914. 2. erw. Aufl. (19.—21. Tausend.) Berl. 1941. 8^o. H.
- 270—78. Smaatryk i Mapper.
- 279—87. Meddelelser om Grønland. Bd. 72, 2. Afd., 3-133, I. Kbh. 1943. 4^o. H. Ska,
- 72, 2. Afd., 3: *Poulsen, Chr.*: The Silurian Faunas of North Greenland. II. The Fauna of the Offley Island Formation. Part II: Brachiopoda. Remarks on Supplementary Materiel. Ill. og Kort.

- 115,3: *Hübscher, H.*: Zur Petrologie junger Sande aus Nordostgrønland. Ill. Litt.fort.
- 127,2: *Bæk, Kurt*: Radio-Technical Observations in Lat. $76^{\circ} 56' 1''$ N. and Long. $20^{\circ} 18' 2''$. Ill.
- 131,8: *Callisen, Karen*: Igneous Rocks of the Ivigtut Region, Greenland. Part I: The Nepheline Syenites of the grønne Dal-Ika Area. Summary and Conclusions. Ill. Litt.henv.
- 131,11: *Degerbøl, M. og Møhl-Hansen, U.*: Remarks on the Breeding Conditions and Moulting of the Collared Lemming (*Dicrostonyx*). Ill. Litt.fort.
- 131,12: *Løppenthin, B.*: Systematic and Biologic Notes on the Long-tailed Skua, *Stercorarius longicaudus* Vieill. With a Danish Summary. Ill. Litt.fort.
- 131,13: *Hansen, G. J. A. og Sveistrup, P. P.*: Arctic Ice Fluctuations in Julianehaab Bay. 1901—1937. Diagr. Litt.fort.
- 133,1: *Vischer, A.*: Die postdevonische Tektonik von Ostgrønland zwischen 74° und 75° N. Br. Kuhn Ø, Wollaston Forland, Clavering Ø und angrenzende Gebiete. Zusammenfassung. Ill. Litt.fort.
- 288—431: Smaatryk i Mapper.
432. Dansk biografisk Leksikon. Grdl. af C. F. Bricka. Red. af P. Engelstoft og S. Dahl. Kbh. 1943. 8^o. H. — XXV: Vahl—Willemoes.
- * 433. Acta Arctica. Edidit Societas Arctica Scandinavica. Red. curavit. Magnus Degerbøl. Fasc. I ff. Kbh. 1943 ff. 4^o. H.:
Fasc. I: *Holtved, E.*: The Eskimo Legend of Navaranåg. An analytical study.
- 434: Bogen om Knud. Skrevet af hans Venner. Ill. (m. Forsideportr.) (J. V. Jensen, E. Rindom, Grev H. Moltke, Peter Freuchen, F. C. S. Bangsbøll, K. Birket-Smith, T. Kristensen, C. C. A. Gabel-Jørgensen.) — Knud Rasmussens Data. Kbh. 1943. 4^o. H.
- * 435. Port of Copenhagen. Ill. og Kort. Publ. for the Port Authority by the Scandinavian Shipping Gazette. Cph. 1934—36 og 38 ff. 8^o. H.
- * 436. *Klenum, A.*: Kortprøver. Ill. Medd. Nr. 1 fra Laboratoriet for Gradmaaling. Danm. tekn. Højskole, Kbh. 1941. 8^o. Ska.

- *437. *Schneider, A. og Thorkil-Jensen, N.*: Landmaaling. Opmaalingslære I og II. III. og Kort. Indeks. Kbh. 1940—41. 2 Bd. 4^o. Ska.
- *438. *La Cour, D.*: Les recherches sur le magnétisme terrestre. »Det kgl. Vidensk. Selsk. mat.-fys. Medd.« Bd. XX, Nr. 14. Kbh. 1943. H. Ska.
- *439. *Laursen, V.*: Observations faites à Thule. Magnétisme terrestre. III. »Année Pol. intern«, 1932—33. Kbh. 1943. 4^o. Ska.
- *440. *Fagerholm, E.*: Fotogrammetri. III. Sthlm. u. A. 4^o. Ska.
- *441. *Juel-Hansen, E.*: Skibsjournalerne (Logbøgerne) i danske Handelsskibe gennem Tiderne. III. Kbh. 1943. 8^o. Ska.
- *442. *Lassen, C. A.*: Kolding Havn. Et historisk-teknisk Tilbageblik. III. og Kort. Ska.
- *443. *Sølver, C. V.*: Obelisk-Skibe. III. Kbh. 1943. 8^o. Ska.

Allerede i 1941 begyndte Biblioteket, efter Forslag af Underbibliotekaren, Løjtnant Chr. B. Thostrup, at anlægge Mapper med Smaatryk, d. v. s. Pjecer, Særtryk, Udsnit o. l., der paa Grund af deres Lidenhed ikke egnede sig til at opstilles imellem Bibliotekets øvrige Bøger; desuden vil der kunne spares en Del paa Posten: Indbinding.

Den første saadanne Mappe var Køge-Bugt-Mappen, der snart efterfulgtes af andre, personalhistoriske og søkrigshistoriske og som meget hurtigt blev efterspurgt.

Ideen fængede, og nu anlægges der Mapper svarende i det store og hele til de i Kataloget anvendte Emnegrupper.

Ved Køb gennem Antikvarier og ved Gaver voksede dette Foretagende meget hurtigt. Det kan saaledes nævnes, at ved Slutningen af 1942 var der 4 Tordenskjold-Mapper med 60 forskellige Smaatryk.

Af den ovenstaaende Oversigt over Accessionen August-December 1943 fremgaar det, at i dette Tidsforløb er 211 Smaatryk fordelt i Mapper og endnu er langt fra all, hvad der haves, bearbejdet.

At disse Smaatryk, ofte kun smaa Notitser fra gamle og nyere Blade og Tidsskrifter, er af stor Værdi til Forøgelse af Bibliotekets i Forvejen værdifulde Samling siger sig selv.

For imidlertid ikke at virke forstyrrende paa Oversigten

over nyanskaffet Litteratur, vil Smaatryk for Fremtiden indføres i en særlig Protokol, der vil blive tilgængelig for Laanere, ligesom Mapperne.

Nedenfor gives en Oversigt over de Mapper, der er anlagt siden 1941 til 31. December 1943. For Fremtiden vil, i de periodiske Oversigter over nyanskaffet Litteratur i »Tidsskr. f. Søv.«, kun ny-anlagte Mapper blive meddelt, en ny samlet Oversigt vil altid kunne gives saa snart det ønskes.

I den efterfølgende Oversigt vil f. Eks.: I. Nr. 1—10. 1942 og 43 betyde: Mp. I med Smaatryk nummererede fra 1—10, bearbejdede i 1942 og 43.

Oversigt

over

Mapper med Smaatryk.

- Administration. I, Nr. 1—10. 1942 og 43.
 Befalingsmandsskoler. A. Søofficersskolen. I, Nr. 1—6. 1942.
 Christian IV. I, Nr. 1—7. II, Nr. 1—3. 1941, 42 og 42.
 Cort Adelaer. I, Nr. 1—11. 1941, 42 og 43.
 Dansk-svensk Krig. 1657—60. I, Nr. 1. 1942.
 De Ruiten. I, Nr. 1 og 2. 1942.
 Edouard Suenson. I, Nr. 1 og 2. 1941.
 Englands 1. Krig med Danmark. 1801. I, Nr. 1. 1943.
 Englands 2. Krig med Danmark. 1807—14.
 I, Nr. 1—12. 1942 og 43.
 Flaadens enkelte Skibes Historie. I, Nr. 1—12. II, Nr. 1—12.
 III, Nr. 1—12. IV, Nr. 1—10. 1942 og 43.
 Flaadens Historie i Almindelighed. I, Nr. 1—12. 1942 og 43.
 Flagvæsen. I, Nr. 1—6. 1943.
 Forsvarssagen i Danmark. I, Nr. 1—7. 1943.
 Handel og Søfart. I, Nr. 1—10. 1942 og 43.
 Helgoland. A. I—IV. B. I, Nr. 1—5. II, Nr. 6—11. 1941 og 42.
 Herluf Trolle. I, Nr. 1—3. 1943.
 Holmen, Orlogsværftet og Nyboder. I, Nr. 1—9. II, Nr. 1—12.
 1942 og 43.
 Iver Huitfeldt. I, Nr. 1—10. 1941, 42 og 43.
 Jens Munk. I, Nr. 1—4. 1942 og 43.
 Jessen, Carl Vilhelm, I, Nr. 1—3. 1941 og 43.
 Krigskunst. I, Nr. 1 og 2. 1942 og 43.
 Kystforsvar. I, Nr. 1—5. 1942 og 43.
 Køge Bugt. I, Nr. 1—10. 1941, 42 og 43.

- Lægevæsen. I, Nr. 1—5. 1943.
- Marine- og Sømandssange. I, Nr. 1—11. 1942 og 43.
- Nelson. I, Nr. 1—7. 1942 og 43.
- Niels Juel. I, Nr. 1—14. 1941.
- Norden. I, Nr. 1. 1943.
- Peder Skram. I, Nr. 1—8. 1941 og 43.
- Personalhistoriske Mapper:¹⁾
- A. Danske Søofficerer. I, 1942.
- B. Udenlandske Søofficerer. I, 1942.
- C. Danske og udenlandske Personer, som ikke er Søofficerer.
I, 1942.
- Peter Willemoes. I, Nr. 1—11. II, Nr. 1—4. III, Nr. 1—10. 1941,
42 og 43.
- Portrætter af danske Søofficerer og enkelte andre.
Se Kat. I, Pag. 337.
- Retsvæsen. I, Nr. 1—3. 1942 og 43.
- Risbrik, F. C. I, Nr. 1. 1941.
- Sjællandsodde Kampen, 22. Marts 1808. I, Nr. 1—12. II, Nr. 1—2.
1941 og 43.
- Skibbygning. I, Nr. 1—6. 1942 og 43.
- Slaget paa Reden, 2. April 1801. I, Nr. 1—8. II, Nr. 1—9. 1941
og 42.
1. Slesvigske Krig, 1848—50. I, Nr. 1—6. II, Nr. 1—12. 1942 og 43.
2. Slesvigske Krig, 1864. I, Nr. 1—5. 1942 og 43.
- Sprængstoffer. I, Nr. 1. 1943.
- Steen Bille (Familien). I, Nr. 1—8. 1941, 42 og 43.
- Stormagtskrigen 1939—. I, Nr. 1. 1943.
- Søartilleri. I, Nr. 1—5. 1943.
- Søkrigshistorie. I, Nr. 1. 1943.
- Sørejser og Søtogter. I, Nr. 1—12. 1942 og 43.
- Søren Nordby. I, Nr. 1 og 2. 1941.
- Søvejsregler. I, Nr. 1 og 2. 1943.
- Søværnets Personale. Scrap Bog.
- Tordenskjold. I, Nr. 1—11. II, Nr. 1—9. III, Nr. 1—21. IV, 1—19.
1941 og 42.
- Undervisning. I, Nr. 1—3. 1943.
- Uniformsvæsen. I, Nr. 1—4. II, Nr. 1—4. 1943.
- Verdenskrigen 1914—18. I, Nr. 1—10. II, Nr. 1—10. III, Nr. 1—5.
1942 og 43.

¹⁾ Berømte Personers Navne og Navne paa Personer, om hvem der forventes flere Smaaskrifter, anbringes i særlige Mapper. Jvf. Carl Adeler, Nelson, Niels Juel etc.

Nogle Betragtninger vedrørende Kasernebyggeri efter Krigen.

Af Arkitekt M. A. A. Holger Sørensen.

Hvordan Danmarks Forsvar skal organiseres efter Krigen er ikke let at forudsige i Dag, hvor man bl. a. ikke kan overse den politiske Situation, men der er efter min Mening ingen Tvivl om, at vi efter Krigen skal have et stærkt Værn. Ganske ligesom man planlægger andre Arbejder (f. Eks. Beskæftigelsesarbejder) til Igang sættelse efter Krigen, Forhold man heller ikke i Dag kan overse, kan man allerede nu overveje visse militærtekniske principielle Spørgsmaal med Henblik paa Fremtiden. Vi staar jo i Dag praktisk talt paa bar Bund, og er derfor ikke hæmmet af eksisterende Forhold ved Forundersøgelser til et saadant Projekt. I Spørgsmaal vedrørende Værnets Organisation, skal vi i videst muligt Omfang høste Erfaringer fra de krigende Lande, vi skal omplante disse Erfaringer til dansk Moral, og vi skal bygge videre saaledes, at der ved Opbygning af vort Forsvar tages videst muligt Hensyn til den fremtidige Udvikling.

Kasernebyggeriet er ganske vist en lille Del af det samlede Projekt, men da det er nøje knyttet til Uddannelsesforhold, Indkvarteringsforhold m. m., d. v. s. knyttet til dansk Moral og Aand, er det en vigtig Del. Et lille Land som Danmark, maa først og fremmest hævde sig i Kraft af Dygtighed, og da den moderne Krigsførelse stiller store Krav til den enkelte Mands tekniske Duelighed og Evne til selvstændig Handlen, maa Uddannelsestiden udnyttes mest muligt til Dygtiggørelse af den Værnepligtige.

Med de mange Krav der i Dag stilles til en Soldat eller Orlogsgast er det nødvendigt at Indkaldelsestiden forlænges, og det maa desuden forudsættes at en Del af den Lære, den Værnepligtige normalt faar paa Eksercerskolerne, i Forvejen er lært i Gymnastik- og Skytteforeninger, Flyveklubber, Spejderorganisationer m. m. Indkvarteringsforholdene maa ligeledes ændres og forbedres, og jeg skal i det efterfølgende fremsætte nogle Betragtninger vedrørende disse Forhold.

Det at projekttere et Kaserneanlæg er ikke blot et Spørgsmaal om at kende Programmet med Antallet af Personer m. m. Eet er, at man er i Stand til at udforme Rum, der indrettes saaledes, at koncentreret Virke kan faa Plads — det er en geometrisk Opgave, d. v. s. en Planløsning, som, hvor det drejer sig om døde Ting, stiller sine største Krav til Kombinations-evnen. — Men hvor det drejer sig om en Organisation af Rum, der er beregnet for Menneskeliv, maa psykologiske Betragtninger til enhver Tid danne Baggrund for Kombinationsevnen.



Søværnets Kaserne paa Sixtus.

Betragter man tidligere Tids Kaserneanlæg, som normalt bestaar af store, monumentale Bygningsanlæg liggende omkring en gruset Eksercergaard, og saa samtidig betænker, at der i en saadan Bygning, ligger 1000

Mand eller mere, er man klar over, at den geometriske Opgave er løst godt; men hvordan er det med andre Forhold? Hvordan lever de enkelte Kompagnier? er der Undervisningslokaler? og er der Fritidslokaler, Læsestuer eller Opholdsstuer, hvor de Værnepligtige, kan beskæftige sig i den Fritid, de skal blive paa Kasernen?

De enkelte Opholdsrum, som nu findes, er praktisk talt uanvendelige som saadanne, og Sovestuerne er som Regel store, uhyggelige Rum. Ser man f. Eks. paa Søværnets Kaserne, er der her kun 4 m³ Luft pr. Mand, og der findes end ikke et Skab pr. Mand.



Gardehusarkasernen i Næstved.

Tager man en nyere Type, er Forholdene paa mange Maader forbedret, men Spørgsmaalet er dog stadig, om denne Form for Kaserneanlæg er rigtig. Vil disse store, monumentale Bygninger ikke rent psykisk øve en skadelig Indvirkning paa den Indkaldte? kan den værnepligtiges Aand og Evne til selvstændig Handlen udvikles?

Efter min Mening var de gamle Lejranlæg f. Eks. Høvelte og Værløse, hvor Kompagnierne laa hver for

sig i Kompagnibarakker, langt bedre i saa Henseende. Der er Fordele og Mangler ved alting, men den eventuelle økonomiske Fordel (Byggeomkostninger og færre Befalingsmænd) der ligger i et samlet Anlæg, maa ikke være afgørende, det afgørende er: hvor uddannes den bedste Soldat.



Italiensk Kaserneanlæg. Kompagnihus.

Ved ovenstaaende italienske Kaserneanlæg har man søgt at løse Problemerne, idet de enkelte Kompagnier ligger i hver sit Kompagnihus, og samtidig er der ført Forbindelsesgange til alle Afdelinger. Paa mange Maader synes Typen god og tidssvarende, det er dog af hygiejniske Grunde forkert, at hver Belægningsstue her er beregnet til 40 Mand. Langt bedre bliver Forholdene, naar man ser paa de svenske Kaserneanlæg, hvor hvert Kompagnihus ligger frit i Terrainet, og hvor der i hver Belægningsstue kun er 6 Mand.

En saadan Udformning af et Kaserneanlæg, med de enkelte Kompagnihuse liggende frit i det grønne, kræver større Grundareal, men til Gengæld opnaas ved denne Bebyggelse størst Sikkerhed mod Bombefare, ligesom den individuelle Placering i Terrainet af de enkelte Kompagnihuse i langt mindre Grad tiltrækker



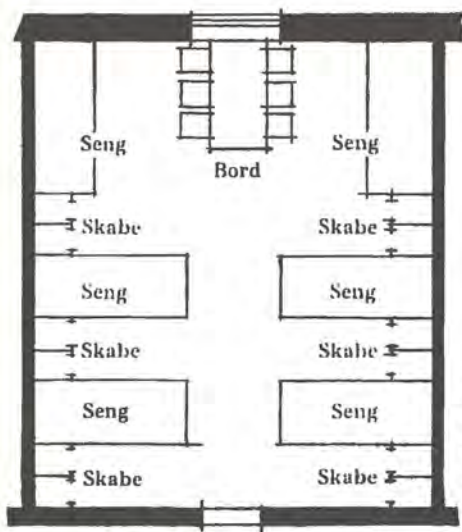
Svensk Kaserneanlæg. Kompagnihus.

Pilotens Opmærksomhed. Rent psykologisk er der en meget stor Forskel paa denne Udformning af et Kaserneanlæg og et samlet Kaserneanlæg, den individuelle Udformning vil ikke alene præge Anlægget, men i høj Grad være medvirkende til, at Mandskabet og Befalingsmændene indenfor hvert Kompagni bedre samarbejdes, og derved faar større Interesse for deres Opgave.

Den frie Bebyggelsesform er langt lettere at udvide, hvad enten det drejer sig om de enkelte Afdelinger eller om hele Anlægget, og har desuden den Fordel, at man uden at ødelægge Helheden kan opføre Jernbetonbygninger, Murstensbygninger eller Træbygninger ind i Anlægget efter Behov. Med de enkelte Bygningers Orientering i Forhold til Lys, Luft og Udsigt er man ogsaa frit stillet; hver Bygning opfylder til det yderste sin Opgave, ganske ligesom de Individider skal, der lever i dem.

En almen Beskrivelse af de Bygninger, der skal findes i et Kaserneanlæg, lader sig ikke udføre paa Grund af et moderne Værns mangeartede Opgaver. Jeg vil derfor i det efterfølgende blot kortfattet beskrive et Kompagnihus og en Spisesalsbygning og her kun nævne, at Skolebygningen, som i nuværende Anlæg

er sjælden, sikkert bliver en af de mest nødvendige Bygninger i fremtidige Kaserneanlæg.



Eksempel paa Belægningsstue til 6 Mand. Belægningsstuen kan eventuelt ved Sommerbelægning anvendes af 12 Mand. Sengene skal da forsynes med Oversenge.

Den vigtigste Celle i Kompagnihuset er Belægningsstuen; af dennes Udformning afhænger Husets Plan. Om Kompagnihuset opføres i een eller to Etager er underordnet, dette afhænger kun af de stedlige Forhold.

De tidligere Belægningsstuer var meget store. Tager man f. Eks. Søværnets Kaserne, var de her endda projekteret til et helt Kompagni, men der var ogsaa her kun ca. 3—4 m³ Luft pr. Mand og ingen Plads til Skabe el. lign. Naar en Belægningsstue i den Grad kunde presses ned i Maal, skyldes det, at Mandskabet sov i Hængekøjer.

Det er ofte blevet anført, at Marinerne maatte have samme Forhold paa Landjorden som til Søs. Hvis samme Betragtninger blev gjort gældende indenfor Hæren, skulde en Infanterist sove paa Høloft til dag-

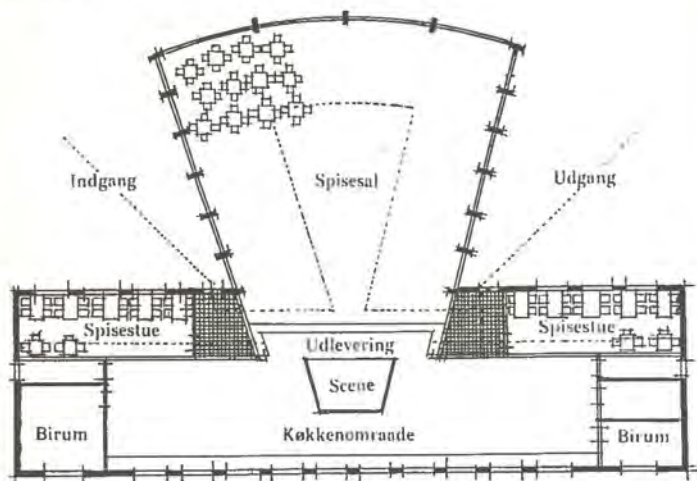
lig. Køjerne har sikkert sin Berettigelse i Skibe og eventuelt i bombesikrede Anlæg, hvor det i høj Grad gælder om at knibe Arealet ned, men i en normal Belægningsstue maa man foretrække Senge.

I Hærens sidstbyggede Kaserne har man overalt udført 10 Mands Belægningsstuer med $12\frac{1}{2}$ m³ Luft pr. Mand; i Marinen er udført Belægningsstuer til 4 Mand, men begge Steder tjener Belægningsstuen kun som Soverum. I Sverige har man valgt 6 Mands Stuen med 15 m³ Luft pr. Mand, men der er her den Forskel, at Stuen foruden Soverum ogsaa tjener til Opholdsrum for Mandskabet; ved Vinduet er placeret Bord med 6 Stole (se Tegning). Den værnepligtige kan saaledes, hvis han skal skrive eller læse, opholde sig i sin egen Belægningsstue og er ikke afhængig af de tilfældige Arrangementer, der jo altid kan komme i den fælles Opholdsstue.

Det skal i den Forbindelse nævnes, at det var ønskeligt, om der fandtes visse Normer for Antal m³ Luft pr. Mand i Belægningsstuer, Antal m² Gulv pr. Mand i Opholdsstuer, Spisestuer, Marketenteri og Klasse-lokaler samt tilsvarende Normer for de forskellige Befalingsmandsgrupper m. m.; ligeledes var det ønskeligt at udføre Standardtegninger til almindeligt forekommende Inventar i Kaserne.

En Udformning af Kompagnihuset med Opholds-belægningsstuer, en større fælles Opholdsstue med Telefon, Radio, samt diverse Stuer for Befalingsmænd, Kontorer, Depoter, Tøjtøringsrum m. m. bør sikkert være almindelige Krav, naar man efter Krigen skal opføre Kaserne, der skal være tidssvarende langt frem i Tiden. Ønskeligt vilde det ogsaa være, om der i Kompagnihusene eller i Klassebygningen var indrettet Rum til Sløjd, Mekanik eller lign.; der vilde under saadanne Forhold sikkert findes adskillige Værnepligtige, som

ikke altid i deres Fritid ønskede at forlade Kaserneomraadet.



Spisesalsbygning for individuel Spisning. Bygningen kan ogsaa anvendes til Filmforevisning o l.

Spisesalsbygningen, som naturligvis bør ligge saa centralt som muligt i Anlægget, kan med stor Fordel indrettes til individuel Spisning, man opnaar herved, at de enkelte Kompagniers Spisetid kan forlægges efter Behov samtidig med, at Byggeomkostningerne paa Grund af en mindre Spisesal formindskes. Mandskabet vil altid kunne faa varm Mad og Portioner efter Ønske. Ligeledes sikrer man sig mod, at noget gaar til Spilde.

Alt Køkken- og Rengøringsarbejde bør sikkert foretages af ansat Personel, eventuelt Kvinder, det er ikke rimeligt at indkalde Mænd til Soldater og saa spilde deres Uddannelsestid paa saadanne Arbejder, der med stor Fordel i Krig som i Fred kan udføres af andet Personel.

Naar der her ikke er skelnet mellem Hærens Byggeri og Flaadens Byggeri, er det, fordi jeg tror, at man saavidt muligt bør have samme Principper for begge Værn, og endelig vil der maaske efter Krigen blive oprettet et særligt Flyvevæsen, hvis Byggeri da ligeledes burde udføres efter samme Principper. Men da alle disse Problemer maa belyses fra flere Sider, vilde det være formaalstjenligt, om Befalingsmænd, Læger og Arkitekter fra de forskellige Værn overvejede visse Retningslinier for det fremtidige Byggeri.

Naar vi efter Krigen igen skal beskæftige os med Byggeri til Værnene, vil jeg tro, at den frie Bebyggelsesform med fritliggende Kompagnihuse vil have store Chancer i det permanente Byggeri. I det midlertidige Byggeri eller ved flytbare Anlæg vil man sikkert gaa et Skridt videre og bygge Halv- eller Kvart-Kompagnihuse, men Princippet i Udformningen bliver dog stadig den samme.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

Hangarskibe.

(Fortsat).

5. Aërodromskibe.

I. Aërodromskibenes Udvikling indtil 1930.

Af Luftfartøjets fremtrædende militære Egenskaber kan nævnes: stor Hastighed, men ringe Evne til at opretholde det vundne (Luft-)Herredømme. Krigsskibets fremtrædende Egenskaber i Forhold til Luftfartøjet er her lige de modsatte: ringe Hastighed — men en betydelig større Evne til at opretholde det vundne (Sø-)Herredømme. Et Skib med ombordbaserede Luftfartøjer skulde derfor ude paa det aabne Hav synes at være den naturlige Kombination for her ikke alene at vinde, men ogsaa at opretholde saavel Luft- som Søherredømmet.

I Begyndelsen var imidlertid Vanskelighederne med Luftfartøjernes Start og deres Tilbagevenden til og Indbjergning om Bord i Basisskibet en Hindring for den fulde Udnyttelse af denne Kombination. Nødvendigheden af at kombinere de to Vaaben paa en praktisk Maade, saa Luftfartøjet kunde starte direkte fra Basisskibet og efter fuldført Hverv atter returnere direkte til dette, maatte derfor efterhaanden føre til den logiske Løsning af Problemet — nemlig Landluftfartøjer baseret paa Aërodromskibe.

Aërodromskibet defineres som et Hangarskib forsynet med Flyvedæk, hvorfra Landluftfartøjer kan starte og hvorpaa de atter kan lande. Der er dog intet til Hinder for, at et Aërodromskib — foruden Landluftfartøjer — tillige kan medføre et mindre Antal Sølufftøjer, som startes fra Katapult og indbjerger ved Kran.

Ligesom det var England, der — tvunget af Krigens Nødvendighed — førte an i Udviklingen af Luftfartøjstendere og i Luftfartøjernes Basing paa almindelige Krigsskibe, var det ogsaa dette Land, der — omend først hen mod Krigens Slutning — begyndte at konstruere Aërodromskibe og udførte det med denne helt nye og egenartede Krigsskibstype forbundne Pionerarbejde.

At Tyskland var langt bagud i dette Spørgsmaal skyldtes, at Problemet »Luftfartøjer tungere end Luft« her havde maattet træde noget i Baggrunden for Udviklingen af »Luftfartøjer lettere end Luft«.

Ved Krigsudbruddet i 1914 stod det maritime Luftvaaben paa et — militært set — meget uudviklet Standpunkt. Dette gjaldt for alle Lande — for de mindre maaske i mere udpræget Grad end for de større. Hvad angaar Sølufftøjer var England ved Krigens Begyndelse den førende Nation — medens Tyskland derimod med Hensyn til Luftskebe havde et Forspring, som det aldrig lykkedes England at indhente. Man behøver her blot at nævne Zeppelinernes forskellige Raids mod London og Englands Østkyst, deres resultatrige Fjerneklaireringer over Nordsøen for »Hochseeflotte« og Marineluftskibet L 59's berømte Togt fra Bulgarien til Østafrika ^{21/11}—^{25/11} 1917.*)

*) L 59 skulde undsætte General Lettow-Vorbeck i Tysk Sydøstafrika — men fik, da Luftskebet befandt sig over den sydlige Del af Sudan, radiotelegrafisk Ordre om at returnere.

Denne tyske Luftskibsoverlegenhed havde allerede inden Krigsudbruddet forvoldt det engelske Admiralitet alvorlige Bekymringer, thi trods deres Saarbarhed var de tyske Luftskibe hvad angaar Driftssikkerhed, Aktionsradius og Nyttelast alle andre eksisterende Luftfartøjer overlegne. Zeppelinernes Overlegenhed gjorde, at man i den tyske Marine i de første Krigs-aar lod »Luftfartøjer tungere end Luften« træde noget i Baggrunden og ikke helt ofrede deres Udvikling og Basing paa Skibmateriel den Opmærksomhed, som dette Vaaben fortjente.*)

I Afsnittet »Luftfartøjstendere« er omtalt, hvorledes CAMPANIA under sin Ombygning Vinteren 1915—16 til »Mixed Carrier« ikke var langt fra at blive til Englands — og dermed Verdens — første Aërodromskib. Det var paa den ene Side Flaadens og Luftvaabnets Ønske om Landluftfartøjers Basing paa Hangarskibe, der pressede paa — medens det paa den anden Side var Admiralitetets Ængstelse for at lade Landluftfartøjer lande paa en bevægelig Aërodrom, der holdt igen.

Den første Tanke om en »flydende Aërodrom« skal iøvrigt skyldes den engelske Admiral Mark Kerr, som allerede inden forrige Verdenskrig — i 1913 — under et Møde i Admiralitetet paa et Stykke Papir skitserede et Projekt til et Skib, hvis Skorstene stak ud gennem Skibssiderne, og hvis Overbygning havde et fuldstændig glat Dæk, hvorfra Luftfartøjer med

*) I denne Forbindelse maa dog erindres om den Forudscenhed, der bevirkede Hjelpekrydseren WOLF's Udrustning med et Soluffartøj i 1916. — I de sidste Krigs-aar naaede Tyskerne med deres »Brandenburg« og »Friederichshafen« Soluffartøjer frem til Typer, der var de tilsvarende engelske overlegne.

Hjulstel kunde starte, og hvorpaa de atter kunde lande.

I 1916 lod Admiralitetet sig omsider overbevise om, at der var en overvejende Sandsynlighed for, at Landluftfartøjer med Sikkerhed kunde lande paa Dækket af et Skib under Gang. Beardmore's Værft paa Clyden havde netop da en ufærdig Liner staaende paa Stabelen — det var en italiensk Lloyd Dampner CONTE ROSSO — paa hvilken alt Arbejde var standset i 1914. Admiralitetet overtog nu dette Skib og lod udarbejde Tegninger til dets Ombygning til Aërodromskib. Det fik Navnet ARGUS og søsattes 1917. Fra Køl til Shelterdæk forblev Tegningerne nogenlunde uforandrede, men over Shelterdækket anbragtes Hangarer, Elevatorer, Flyvedæk o. s. v.

Beardmore foreslog, at ARGUS i Stedet for Skorstene skulde have vandrette, indvendige Røgkanaler med kunstigt Træk. Røgkanalerne skulde udmunde henne agter — og kun naar Vinden var ret agterind, lukkedes Afgangene her og i Stedet for kunde der da aabnes for en Afgang midt paa Skibssiden.*) Admiralitetet blev temmelig forbavset over dette Forslag og havde saa ringe Tiltro til dets heldige Udførelse, at det stillede som Betingelse, at der blev bygget Skorstene og Optræk af almindelig Model, som skulde holdes i Reserve, saafremt Røgkanalsystemet med dets Blæsere ikke virkede tilfredsstillende under Prøverne. Yderligere tilkaldtes Experter fra Yarrow, som skulde overveje, om det var muligt at benytte Yarrow's gamle Patent til Røgdæmpningsanlæg, hvorved Røgen ved

*) I 1874 havde man i et Forsøgsskib, det saakaldte »røg- og støjfrie« Torpedoskib VESUVIUS, anvendt horizontale Røgkanaler og Blæsere i Stedet for Skorstene. Det var herfra, at Beardmore's Chefkonstruktør havde faaet Ideen til Arrangementet i ARGUS.

Indsprøjtning af fine Vandstraaler mættedes og blæstes ned mod Havoverfladen, hvor den skulde blive liggende uden at genere Start og Landing paa Flyvedækket.*)

»Beardmore's flydende Lade«, som ARGUS kaldtes, skulde imidlertid ikke blive Englands første Aërodromskib.

Paa Lord Fishers Initiativ var som bekendt de tre »Large Light Cruisers« GLORIOUS, COURAGEOUS og FURIOUS paabegyndt i 1915 med Henblik paa en Østersøoffensiv. Det var letpansrede Skibe paa ca. 19.000 Tons og med 31—32 Knobs Fart. De to første fik 4 Stk. 38 cm Kanoner i to Dobbeltaarne, medens FURIOUS skulde have 2 Stk. 45 cm i to Enkeltaarne.**)

I Begyndelsen af 1917 blev efterhaanden Nødvendigheden af hurtige Hangarskibe saa stærk, at man besluttede sig til at fuldføre FURIOUS (søsat August 1916) som en Slags Hangarkrydser. Idet den agterste 45 cm Kanon bibeholdtes, blev der i Stedet for den forreste — som endnu ikke var installeret — over Forskibet foran for Broen bygget en stor Hangar, fra hvis Tag et ca. 55 m langt og 10—15 m bredt Startdæk skraanede svagt ned mod Stævnen. Der kunde medføres 10 Luftfartøjer — 4 Short Pontonmaskiner og 6 Sopwith Pup Landmaskiner.***)

*) Yarrow's Røgdæmpnings-Patent stammede fra Torpedobaadernes første Dage. Under Krigen 1914—18 blev det atter gravet frem og anvendtes i forskellige Koffardiskibe for at undgaa Røgøjlen, der i mange Tilfælde paa stor Afstand forraadte Skibene for Ubaadene.

***) Der blev dog givet Ordre til, at to 38 cm Dobbeltaarne skulde holdes i Reserve til FURIOUS, hvis det skulde vise sig, at det 45 cm Kaliber ikke faldt heldigt ud.

****) Hangaren strakte sig (jfr. Skitsen pag. 000) fra Forkant af Kommandotaarnet og godt 25 m forefter. Bredden var 15 og Højden ca. 4,5 m. Lige foran for Kommandotaarnet fandtes en Elevator.

Starten af Søluftfartøjerne skete paa den Maade, at Luftfartøjerne sattes op paa en Trolleyvogn, som — trukket af Luftfartøjet — kørte ad en Skinnebane, der var lagt ned i Dækket fra Forkant af Hangartaget til Stævnen, hvor Trolleyvognen standsedes af en Bremse. Det var Meningen, at Luftfartøjet skulde frigøres fra Vognen og være paa Vingerne, inden Vognen standsedes. Naar Landluftfartøjer skulde starte, blev Skinnebanen dækket, for at Hjulene ikke skulde »fiske« i Sporene.

For at beskytte Luftfartøjer, der stod paa Startdækket, mod »Sidevind« under Skibets Manøvrer, kunde der ude langs Siderne rejses en lang Række »Palisader«. Skønt der var ret store, aabne Mellemrum mellem Palisaderne, ydede de dog god Læ. Under Start, hvor Skibet gik lige op mod Vinden, blev Palisaderne sænket.

Men Startdækket skulde ikke alene benyttes til Start, man vilde nu ogsaa prøve at lande her. Ely havde i 1911 landet sin Maskine paa en Platform over Agterskibet af Panserkrydseren PENNSYLVANIA, der laa til Ankers. Nu vilde man i 1917 prøve at lande en Landmaskine paa Startdækket over Forskibet af FURIOUS, medens Skibet var under Gang. Forsøget blev gjort. Det gik godt første Gang, men anden Gang endte det med en Katastrophe — den sørgeligt bekendte »Dunning Disaster«, der skulde faa saa stor Indflydelse paa den kommende Tids Udvikling af Landingsarrangementet i de engelske Aërodromskibe.

Som Indledning og Træning foretoges først, medens FURIOUS laa opankret i Scapa Flow, en Række Prøver. Luftfartøjerne kom flyvende agterfra, gik i en kort Bue uden om Skorstenen og Broen og drejede derpaa ind over Fordækkets Startbane. Naar FURIOUS laa til Ankers, var Luftfartøjernes Fart for stor til, at

de kunde »sætte sig« paa Dækket, men man beregnede, at naar Skibet løb høj Fart op mod Vinden, vilde de kunne svæve med omtrent samme Hastighed som Skibet — d. v. s. næsten uden Fart i Forhold til dette.

Det var Squadron-Commander E. H. Dunning, som foretog Forsøgene med en Sopwith Pup Maskine. FURIOUS gik med god Fart op mod Vinden, og Commander Dunning kom flyvende i lav Højde saa tæt ved Skibet som muligt — forbi Skorstenen og drejede derpaa lige foran Broen ind over Dækket. Her stoppede han Motoren og lod sin Maskine glide langsomt ned. Der var ingen Grejer til at fastholde Maskinen, naar den var kommet ned paa Dækket, hvorfor der stod en Del Folk paa Spring klar til at gribe fat i den for med Haand og Magt at holde den fast, saa snart den havde rørt Dækket. For at man bedre kunde faa noget at holde i, var der fastgjort nogle korte Tovender til Halepartiet og Vingespidserne. Ved den første Landing lykkedes det Folkene at faa fat i Maskinen, inden den havde rørt Dækket, saaledes at Maskinen saa at sige blev grebet i Luften, trukket ned og holdt fast.

Men Dunning syntes, at det var upraktisk, at man greb Maskinen, medens den endnu var i Luften, og instruerede derfor Folkene om, at for Fremtiden maatte de ikke tage fat i den, før den var kommet helt ned og havde rørt ved Dækket. Ved det næste Forsøg kom Dunning flyvende som før — Maskinen rørte Dækket — men inden Folkene nu naaede frem, sprang et Hjuldæk af med den uundgaaelige Følge, at Maskinen kagede over og tog Dækket med den ene Vingespids. Umiddelbart efter blev den af den kraftige relative Vind slynget til Siden og udenbords, hvorved Squadron-Commander Dunning druknede.

Commander Dunnings første Landing var en frem-

ragende Præstation — og saafremt han ikke havde haft den Ambition, at han »selv« vilde lande, kunde denne Metode maaske have været udviklet videre. Nu blev Resultatet, at Admiralitetet udstedte Forbud mod den Slags hazarderede Landingsforsøg.

Da Problemet Landing paa et Skibsdæk under Gang først blev drøftet, antog man, at den største Vanskelighed vilde bestaa i at standse en landende Maskine paa og indenfor den i langskibs Retning begrænsede Længde af Landingsdækket. Nu skulde en Ulykke vise, at Landingsdækkets ringe Bredde var en endnu mere farlig Omstændighed end den begrænsede Længde. Landing paa et Landingsdæk under Gang havde vist sig at være en helt anden Ting end paa et stillestaaende Forsøgs-Landingsdæk paa en Flyveplads. Omstændighederne ved Landing paa et saadant bevægeligt Landingsdæk er da ogsaa helt andre end ved en normal Landing paa Jorden.

Med en Vind paa 10 Knob og et Aërodromskib, der løber 30 Knob op mod Vinden, vil det nemlig være muligt for Luftfartøjet at svæve endog med en negativ Fart i Forhold til Skibet.*) Naar Luftfartøjet kommer ned paa Dækket uden Fart i Forhold til Skibet, ruller Hjulene ikke paa Dækket. Hvis Luftfartøjet ved Landingen tilmed endnu er i Drej uden ved Hjælp af Klapperne at være krænget over (»Skidding«) — hvad Tilfældet var med Dunning's Maskine, idet han søgte at faa begge Hjulene samtidig ned paa Landingsdækket — vil Maskinen have en sidelæns Bevægelse og vil krænge over i det Øjeblik, hvor Hjulene tager Landingsdækket, ligesom Hjuldækkene let kan springe af, hvilket som Regel har til Følge, at Maski-

*) Exemplet refererer ikke til moderne Luftfartøjer, der har en Landingshastighed paa som Regel ikke under 100 km — bortset fra særlige Typer som f. Ex. Skrueflyvere, Autogyroer og »Storch«.

nen drejer rundt og slynges til Siden. Det er sket adskillige Gange og kan foraarsage alvorlige Ulykker. Ligesaa farligt kan det selvfølgelig være at lande med negativ Fart i Forhold til Skibet, idet man da ikke har ret megen Magt over Maskinen.

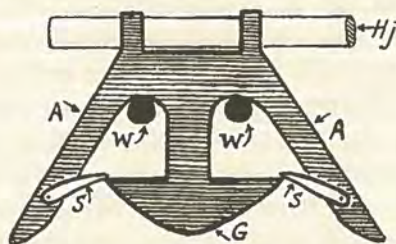
Disse Erfaringer førte nu til en ny Række Forsøg i Løbet af Aaret 1917 — hovedsagelig paa Forsøgsflyvepladsen paa Isle of Grain. Da Hjul med Ringe havde vist sig at betyde en alvorlig Fare ved Landing paa et Dæk under Gang, erstattede man dem med et Understel paa Ski. Senere gik man dog over til massive Hjul — eller Hjul med Sikkerhedsanordninger, der forhindrede Ringene i at springe af.

Det var ogsaa nødvendigt at sørge for, at Luftfartøjet blev fastholdt til Dækket, saa snart det ved Landingen havde rørt ved dette, for saaledes at forhindre det i at blive slynget udenbords. Man genoptog derfor Ideen med et Landingsnet (»Landing grid« ∩: Landingsgitter) bestaaende af langskibs Wirer, som man tidligere havde prøvet med Henblik paa CAMPANIA — og kombinerede det nu med et System af tværskibs Stoppewirer med Sandsække. Luftfartøjernes Understel forsynedes med Hager, som skulde gribe om og kure hen ad Landingsnettets langskibs Wirer. En Hage eller Krog kunde under Landing fires af fra Halepartiet og skulde gribe fat i een eller flere af de tværskibs Stoppewirer.

Landingsnettets langskibs Wirer havde en indbyrdes Afstand af omtrent en Decimeter. I Forkant løb de over en skraa Rampe, som skulde standse Luftfartøjet paa Afløbets sidste Del. I daglig Orden laa Wirerne paa Dækket, men naar Landing forestod, blev de hævet 15—20 cm ved Hjælp af nogle smaa Træstykker eller »Klodser« (en Slags »Violinstole«), saa Hagerne paa Understellet med Sikkerhed kunde

gribe fat om Wirerne. De tværskibs Stoppewirer blev med en indbyrdes Afstand af ca. 10 m lagt ovenpaa de langskibs.

Gribehagerne til det langskibs Landingsnet er vist paa vedføjede Skitse. Hagerne var anbragt tæt ved Siden af hinanden paa Hjulakslen. Naar Luftfartøjet kom ned, blev Wirerne eventuelt skubbet til Side af Hjulene, som saaledes frit kunde komme ned paa Dækket. Wirerne



Gribehage til F. stholdelse og Bremsning af Landluftfartøjer ved Landing paa engelske Aërodromskibe med langskibs Wiresystem (1918-24). Gribehagerne var anbragt ved Siden af hinanden paa Luftfartøjernes Hjulaksler mellem Hjulene (tværs paa Flyveretningen og Wirerne)

- | | |
|-----------------|-------------------------------------|
| A = Ledearme | S = Fjederbelastede Stopper |
| G = Gribehagen | W = Landingsnettets langskibs Wirer |
| Hj = Hjulakslen | |

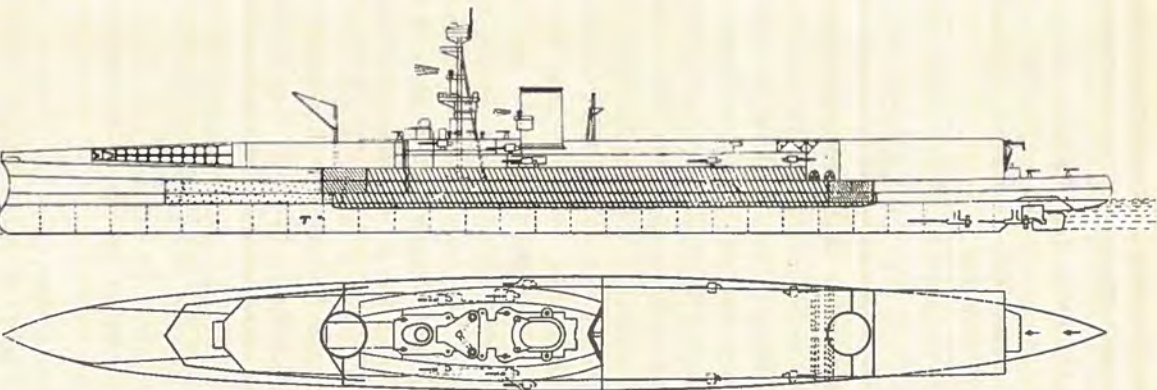
blev af Ledearmene og den nederste skraa Underkant af Gribehagens ankerformede Hoved ledet op mod de fjederbelastede Stopper og pressede disse i Vejret. Naar Wirer var passeret, klappede Stopperen ned igen, og Wirer var nu »laaset« fast til Gribehagen. Klodserne, som holdt Wirerne hævet over Dækket, væltedes, efterhaanden som Gribehagerne passerede dem. Foruden at Wirerne fastholdt Luftfartøjet til Dækket, frembragte de tillige, medens Hagerne kurede hen langs dem, en vis bremsende Kraft, idet Wirerne i Nærheden af Rampen kom længere og længere ned mod Dækket. Ved Bremsningen fik Luftfartøjerne en Tendens til at gaa paa Næsen, men denne Tendens skulde modvir-

kes ved, at Agterhagen fik Hold i de tværskibs Stoppe-wirer.

FURIOUS' Tilværelse som Hangarkrydser var kun kort. Allerede i November 1917 blev den sendt paa Værft for at blive ombygget. Den 45 cm Kanon agter og Stormasten fjernedes og over Agterskibet byggedes nu en Hangar, hvis Tag dannede et ca. 100 m langt og ca. 22 m bredt Landingsdæk. En Elevator førte fra Hangaren op til Landingsdækket, der forsynedes med det ovenfor omtalte Landingsnet. Luftfartøjerne kunde transporteres frem og tilbage mellem Landingsdækket og Startdækket ved Hjælp af smaa Trolleyvogne, som kørtes uden om Skorsten og Bro.

I Marts 1918 hejste FURIOUS nu atter Kommando — denne Gang som Verdens første Aërodromskib. Armeringen bestod af 10 Stk. 14 cm almindeligt Fladbane-skyts og 18 Torpedoapparater, Luftfartøjsudrustningen var normalt 15 Maskiner, men som Maximum kunde dog medføres 25, naar en Del af dem var med sammenklappelige eller aftagelige Vinger.

Landingsforholdene paa det nye Landingsdæk agter viste sig dog ikke at være gode. Masten, Broen og Skorstenen stod i Diametralplanet og gjorde ved Hvirveldannelser Luften urolig over hele Landingsdækket. Naar FURIOUS løb 15 Knob op mod en 15-Knobs Vind, hvilket skulde give en relativ Vind paa 30 Knob, kunde det ske, at der agten for Skorstenen paa Grund af »Suget« kun var 15 Knobs relativ Vind. En Pilot, der nærmede sig oppe fra den 30 Knobs relative Vind og kom ind i »Suget«, fik nu pludselig altfor megen Fart paa. Før at undgaa Kollisioner med Skorstenen under saadanne Forhold var der agten for denne mellem svære Galger udspændt et stærkt »Stoppenet« — af 2 Tommers Manila Tovværk. Talrige Landinger er endt i dette Stoppenet, og Squadron-



Verdens første Aërodromskib Furious (1918). Start- og Landingsdæk var adskilt — ligesom i VINDICTIVE. De to Dæk var dog forbundet med hinanden ved Transportbaner for Luftfartøjerne uden om Skorstenen og Broen. Agten for Skorstenen ses Galgerne med Stoppenettet og i For- og Agterskibet Taarnbundene til det oprindelig projekterede svære Skyts. Der fandtes ialt 18 Torpedoapparater, hvoraf de 14 er vist paa Planen (12 overvands i 4 Tripleapparater ved agterste Taarnbund og 2 undervands — eet i hver Side — foran for forreste Taarnbund).

I sin første Form som Hangarkrydser (1917) havde Furious hverken Hangar eller Landingsdæk agter, men kun Hangar og Startdæk forude. Lidt foran for det agterste (og eneste) 45 cm Kanontaarn stod en svær Trebens-Stormast af samme Slags som den paa Planen viste Trebens-Fokkemast

Leader Acland har i et Foredrag i »Royal Aëronautical Society« i London i 1931 afsløret, at der i Tidsrummet fra Marts 1918 til næste Ombygning 1921—25 kun er foretaget 3 — tre — heldige Landinger paa Dækket af FURIOUS! Disse tre Landinger foretoges, medens Skibet kun gik 8 Knob.

Naar Luftfartøjerne kom ind i Lufthvirvlerne agten for Skorstenen, kunde de — foruden Fartændringer — blive udsat for ganske uberegnelige Paavirkninger, der pludselig krængede dem over eller slyngede dem til Siden, hævede dem eller lod dem falde (Huller i Luften). Af og til hændte det endog, at en Maskine gik udenbords. Dette skete bl. a. for den tidligere Fører af ENGADINE'S Luftfartøj under Nordsøslaget, den bekendte Flyver Rutland, der paa et hængende Haar blev reddet fra at drukne. Det var saaledes en haard Medfart, som saa vel Materiel som Personel blev udsat for ved Landing paa det nye Aërodromskib — og Flyverne fik da ogsaa efterhaanden en saadan Respekt for at gaa ned paa FURIOUS, at de — saafremt de ikke kunde naa en Flyveplads i Land — foretrak den gamle Metode med at sætte Maskinen paa Vandet i Nærheden af en Jager eller Trawler. Denne for en Landmaskine noget aparte Landingsmetode — der jo som allerede omtalt ogsaa anvendtes af de paa Slagskibene, Krydserne og de forskellige »Mixed Carriers« baserede Landluftfartøjer — havde Flyverne efterhaanden faaet en vis Færdighed i. Motorerne var anbragt paa en saadan Maade, at de hurtigt kunde frigøres fra Luftfartøjerne, og i de sidste Krigsaar lykkedes det derfor, naar Vejrforholdene var gode, som Regel at bjerge Besætningen og ofte Motoren.

I Juli 1918 foretog Luftfartøjer fra FURIOUS det bekendte store Luftraid mod Luftskibshallerne i Tønder.

Der startede 7 Luftfartøjer («Camel» Jagtplaner

med Bomber), og det lykkedes at ødelægge Hallerne og 2 Luftskebe — men næsten alle Maskinerne gik tabt, idet de landede paa Vandet.

Alt i alt var man saaledes — som det ovenfor er fortalt — meget utilfreds med FURIOUS i dens daværende Skikkelse med delt Flyvedæk, men af Hensyn til at det nye Aërodromskib ARGUS snart var færdigt, besluttede man dog at afvente Resultatet af dette Skibs Prøver, inden der toges Bestemmelse om en eventuel ny Ombygning af FURIOUS. I Mellemtiden — indtil 1921 — anvendtes FURIOUS til andre Formaal — bl. a. Forsøg med smaa Luftskebe («Blimps»), som foretog Landinger paa Landingsdækket baade til Ankers og under Gang.

I Efteraaret 1918 blev ARGUS færdig. Systemet med de indvendige Røgkanaler viste sig at virke tilfredsstillende m. H. t. Skibets Fremdrift og Røgens Bortledning*) — men der var dog forskellige Ulemper ved selve Konstruktionen som saadan. For det første betød Røgkanalerne og Blæserne m. m. en Forøgelse af Skibets Vægt og Bekostning og krævede ved det komplicerede Anlæg mere Tilsyn og Pasning — d. v. s. større Besætning. Dertil kom, at Temperaturen langs Kanalerne var meget høj, hvilket resulterede i en betydelig Temperaturstigning i Hangarerne, hvorved det var vanskeligt at holde Luftfartøjerne fri for Fugtighed. Endelig betød Røgkanalernes Anbringelse indvendig en kendelig Formindskelse af Hangarens Rumfang,

*) At et saadant Skib uden Overbygning, Bro, Master eller Skorsten og med Røgen pulsende ud agter maatte slaa den uforberedte Beskuer med Forbavselse er forstaaeligt. Det fortælles, at da en engelsk Krydser, der under Krigens sidste Halvdel havde været stationeret i Østen, hvor man ikke kendte noget til Aërodromskebe, under Hjemrejsen passerede ARGUS i Kanalen, prajede Udskiggen ned: »Brændende Vrag om Bagbord!«

der reducerede enten Antallet eller Størrelsen af de ombordværende Luftfartøjer.

Ved Prøverne placeredes ude i Styrbords Side af Flyvedækket en »Dummy Ø« af Træ og Lærred forestillende en Overbygning med Bro og Skorsten. Meningen var, at man vilde prøve en saadan Ø-Konstruktions Indvirkning paa Landingsforholdene. Da Resultatet af disse Prøver var tilfredsstillende, besluttede man at anbringe saadanne »Øer« paa de to følgende Aërodromskibe — EAGLE og HERMES, der netop da var under Bygning.

Ved de første Landingsforsøg paa ARGUS benyttedes et Landingsnet med langskibs Wirer — men uden tværskibs Stoppewirer. Landingsnettet, der var ca. 6 m bredt, anbragtes saaledes, at den forreste Del af det gik hen over Central-Elevatoren. Naar Luftfartøjerne skulde starte, stod Elevatoren i sin øverste Stilling — korresponderende med Flyvedækket — og Landingsnettets Wirer laa da fladt ned paa Dækket, saa der ikke var nogen Forhindringer for startende Luftfartøjer. Under Landing sænkedes Elevatoren 20—30 cm, saa den dannede ligesom en Brønd — og et Skraaplan anbragtes i Forkant af Brønden korresponderende med Dækket og under Landingsnettet. Ved Landingen tog Luftfartøjerne nu Dækket noget agten for Brønden, løb fremad mellem Wirerne og faldt ned i Brønden — som i en Slags Faldgrube. Hagerne paa Understellet greb fat i Wirerne — hvis de ikke allerede havde gjort det — og Luftfartøjet blev til sidst bremsat og stoppet, idet det løb op ad Skraaplanet ved Brøndens Forkant.

Under rolige Vejrforhold uden Sø eller Dønning viste denne Landingsmaade sig at være god, og den anvendtes gennem hele Aaret 1919. Da ARGUS imidlertid sendtes til Middelhavet i 1920, blev Landing nu

for første Gang prøvet under Gang i daarligt Vejr. Der foretoges en Serie Landinger — ca. 25 — under »service conditions« og mere end Halvdelen af dem mislykkedes. Prøverne viste, at under daarlige Vejrforhold var det nødvendigt at faa fat i Luftfartøjerne og med Haand og Magt fastholde dem, naar de kom ned paa Flyvedækket af et rullende eller duvende Aërodromskib. En af Grundene til de mislykkede Landinger syntes at være, at Central-Elevatoren havde Form som et Rektangel — ca. 20 m i langskibs og kun 6 m i tværskibs Retning, hvortil kom, at Elevatoren var anbragt noget til Styrbord for Diametralplanet.*) Under Landing havde Piloterne en naturlig Tilbøjelighed til at søge ned langs Midten af Flyvedækket, hvilket imidlertid resulterede i, at Luftfartøjerne ofte kun plumpede i Brønden med det ene Hjul — eller de kom helt uden om Brønden. Landingsnettet blev derfor gjort bredere, saa det kom til at strække sig over næsten hele Skibets Bredde. Af de efterfølgende ca. 500 Landinger var omtrent 80 % gode. Ved de mislykkede Landinger fik Maskinen i over 50 Tilfælde lettere Beskadigelser, i 40 Tilfælde alvorligere Beskadigelser eller Totalhavari, medens en enkelt Maskine endte udenbords.

Samtidig med ARGUS var Hangarkrydseren VINDICTIVE blevet færdig. Den klassificeredes uofficielt som »Hybrid Cruiser« (Bastard-Krydser) og er omtalt under Hangarkrydserne.***) I sin Konstruktion med

*) Luftfartøjer, der skulde benytte Central-Elevatoren, maatte paa Grund af Elevatorens ringe Bredde have Vingerne taget af.

**) Den lange, officielle Klassificering var: »Light Cruiser fitted as Aircraft Carrier«. Indtil 1922 refererede Ordet »Light Cruiser« til Beskyttelsen — og ikke Armeringen, saadan som efter Washington. Efter Nutidens Begreber var saa vel VINDICTIVE (19 cm Kanoner) som COURAGEOUS-Klassen (38 og 45 cm) »Heavy Cruisers«.

Startdækket adskilt fra Landingsdækket — med »Stoppe-net« agten for Skorstenene m. m. — mindede den om FURIOUS og havde de samme Fejl som denne — hvoraf især Hvirveldannelserne i Luften over Landingsdækket forårsaget af Broen og Skorstenene var fremtrædende.

Det næste Aërodromskib blev EAGLE. Det var sat paa Stabelen i 1913 som Slagskibet ALMIRANTE COCHRANE til den chilenske Flaade (Søsterskib til ALMIRANTE LATORRE, der under Krigen var engelsk CANADA). Alt Arbejde paa ALM. COCHRANE standsedes i August 1914, og Skibet henstod nu paa Bedding til 1917, da det blev overtaget af Admiralitetet, hvorefter Tegningerne ændredes til et Aërodromskib med en Ø-Konstruktion med een Skorsten i Styrbords Side. Til Ære for U. S. A.'s Indtræden i Verdenskrigen fik Skibet Navnet EAGLE (efter det amerikanske Vaaben) og søsattes Juni 1918. I April 1920 begyndte Prøverne, medens Skibet endnu ikke var fuldt færdigt.

I FURIOUS, ARGUS og VINDICTIVE endte Landingsdækket agter med en lige og »skarp« Kant i samme vandrette Plan som Dækket, hvilket fik Piloterne til at søge ned paa Dækket noget mere forligt end heldigt var, idet en Anflyvning, hvor Luftfartøjet kom for lavt ned og kolliderede med Landingsdækkets Agterkant som Regel resulterede i et Havari, blot Hjulene ramte nogle Tommer under Kanten. Kom Hjulene endnu længere ned, brækkede Understellet sammen og Luftfartøjet risikerede at ende i Kølvandet. For at afhjælpe dette afsluttedes EAGLE's Landingsdæk som en svagt nedadbøjet Kurve, saa Piloterne ikke behøvede at være nervøse for, at der skulde ske alvorligere Havarier, hvis de kom for agterligt og for langt ned. Denne »afrundede« Form modvirkede saaledes Piloternes Tendens til at komme for langt frem paa Landingsdækket, hvilket efterhaanden blev mere

og mere nødvendigt, eftersom man gik over til at anvende hurtigere Luftfartøjer med større Landingshastighed og længere Afløb.*)

Der var dog endnu forskellige Mangler ved EAGLE, og i 1922—23 blev Skibet derfor atter ombygget — og fik nu bl. a. 2 Skorstene og Trebensmast.

Det første Aërodromskib, der blev tegnet og sat paa Stabelen som saadant, var HERMES.***) Den var et Forsøg paa at løse Aërodromskibsproblemet ved Hjælp af et middelstort, nogenlunde hurtigt Skib med stor Aktionsradius — en Størrelse som sidenhen især er blevet anvendt af Japanerne. For at gøre Flyvedækkets Bredde saa stor som mulig fik HERMES udfaldende Skibssider (se Foto). Agter endte Flyvedækket i en nedadbøjet Kurve ligesom paa EAGLE. Skønt HERMES kun var paa knap 11.000 Tons, kunde den medføre 20 Luftfartøjer — eller praktisk talt lige saa mange som den mere end dobbelt saa store EAGLE, der havde 21. I Lighed med EAGLE havde HERMES en stor Kran i Agterkant af Øen. HERMES blev sat paa Stabelen i 1918, søsattes September 1919, men højste først Kommando i 1924.

Saa længe man benyttede Landingsnet med langskibs Wirer, maatte man anvende Luftfartøjer med høje, stylteagtige Understel, for at Propellerne kunde holdes klar af Landingsnettets Wirer. Yderligere maatte Understellet forstærkes for at kunne taale de Stød, som fremkom, naar de Blokke eller Klodser, der som en »Violinstol« understøttede Wirerne og holdt dem hævede over Dækket, blev væltet, efterhaanden som

*) Allerede i 1911, da Ely landede paa Panserkrydseren PENNSYLVANIA, havde man her givet Agterenden af Landingsplatformen en lignende Bøjning nedefter.

**) Opkaldt efter Krydseren HERMES, der i 1913—14 var Moderskib for Søluftfartøjer, og som blev torpederet af U 27 ^{31/10} 1914.

Understellets Hager kurede frem langs Wirerne. Hvis et Luftfartøj under Landing fik en Tendens til at dreje til Siden eller kaje rundt, udøvede Wirerne ofte et saa kraftigt Vrid, at Hagerne blev bøjedede eller ødelagt. Saadanne Uheld var meget almindelige, især naar Skibet rullede eller duvede — og Skaden maatte selvfølgelig udbedres, inden Luftfartøjet atter kunde sendes til Vejrs.

Landingsnettet havde mange Modstandere, og i 1924 tog man derfor Problemet op til fornyet Overvejelse. Det paastodes, at Landingsnettet i Virkeligheden mere var til Gene end til Gavn, og at i 90 % af Tilfældene vilde det ændre en jævnt god Landing til en daarlig, ligesom det var Aarsag til talrige mindre Havarier paa Luftfartøjerne. De svære, høje Understel betød forøget Vægt og Luftmodstand og nedsatte derved de ombordbaserede Landluftfartøjers Effektivitet.

Resultatet blev, at efter 7 Aars Besværlighed gik man atter tilbage til Landing paa »bart« Dæk, som Dunning havde gjort paa FURIOUS i 1917. Men i de 7 Aar, der var gaaet, havde man nu ogsaa faaet bedre Luftfartøjer og Piloter, der havde Erfaring i Dækslanding.

Der var dog stadig Vanskelighed med at holde en landende Maskine paa lige Kurs og »ret Køl« hen ad Dækket paa et rullende Aërodromskib, og man maatte indføre Sikkerhedsanordninger for at forhindre Maskinerne i at gaa ud over Siden. Der opsattes derfor et Sikkerhedsnet bestaaende af høje Sceptre med 2—3 Meters Afstand langs Siderne af Flyvedækkets midterste Del. Imellem Scepterne, der ragede udenbords og skraat opefter, straktes vandrette Wirer eller Wirenet.

Helt bart var Landingsdækket dog ikke. For at standse Luftfartøjerne og begrænse Afløbet indførte man efterhaanden tværskibs Stoppewirer (Bremsewi-

rer) — i Princippet som ved Ely's Landing. Sandsække kunde man dog ikke anvende — bl. a. fordi det vilde tage for lang Tid at frigøre Hagerne af Wirerne og anbringe Sandsække og Wirer paa Plads igen, saa Dækket var klar til næste Landing. Stoppewirerne anbringes tværs over Dækket og gaar over Lederuller paa smaa Opstandere ude i Borde. Disse Opstandere kan ved en vis Kraftpaavirkning bøjes fremefter. Wirerne hænger i en Bugt vel fri af Dækket, hvorved man sikrer sig, at Luftfartøjets »drægformede« Hage kan faa sikkert »Bid« i Wirerne. Ved Landing passerer Luftfartøjernes Hjul uhindret hen over Wirerne, idet Opstanderne som nævnt kan give efter og bøje sig fremover ved Hjulenes Pres paa Wirerne, hvorved disse lægger sig »flakt« paa Dækket. Naar Hjulene har passeret Wirerne retter Opstanderne sig automatisk i Vejret igen, og Wirerne er atter hævet over Dækket og klar til at tage mod Hagen. Ved Rangering med Luftfartøjerne paa Dækket kan Opstanderne lægges ned og fastholdes i denne Stilling, saa Wirerne ligger fladt paa Dækket. Stoppewirerne er i Forbindelse med hydrauliske Bremsere eller lignende Bremsanordninger, hvis Kraft eventuelt kan varieres efter de forskellige Luftfartøjstyper.

Moderne Luftfartøjer, der skal lande paa et Aërodromskib, er desuden forsynede med Hjulbremsere og som Regel Luftbremsere (»Landingsklapper«). Hjulbremserne maa naturligvis anvendes med Forsigtighed og først under den sidste Del af Afløbet.

FURIOUS blev som tidligere nævnt atter rekonstrueret i Aarene 1921—25, en lang og kostbar Ombygning. Resultatet blev et Glatdæksaërodromskib med Røgkanaler, der udmundede paa Skibssiderne helt henne agter. Naar Vinden var agterind, kunde disse Afgange dog lukkes, og Røgen kom da op gennem to

Aabninger paa Flyvedækket agter. Dette begyndte ca. 50 m fra Stævnen og endte ca. 10 m fra Agterenden. I Forkant af Flyvedækket fandtes et »Navigationstaarn«, som anvendtes under almindelig Sejlads og Havnemanoeverer. Naar Flyvedækket skulde benyttes af Luftfartøjerne, kunde Navigationstaarnet sænkes, saa dets Tag gik i Flugt med Flyvedækket.

Til Radioantenneerne anvendtes smækre »Master«, som stod ude i Borde, og som kunde svinges vandret ud under Start og Landing.

Der fandtes 2 Hangarer — en øverste og en nederste — der stod i Forbindelse med Flyvedækket ved Hjælp af 2 hydrauliske Elevatorer.

Flyvedækket var delt i tre »Afdelinger«. Den forreste, der optog godt en Trediedel af Længden, var Startdæk, medens de agterste to Trediedele tilsammen dannede Klargøringsdækket og Landingsdækket. Overgangen fra Klargøringsdækket — den midterste Trediedel — til Startdækket, der laa $1\frac{1}{2}$ à 2 Meter højere, var jævn og svagt opadskraanende.*)

I 1939 fik FURIOUS ved et Hovedeftersyn en ganske lille og smal Ø med Bro og Ildlederstation helt ude i Styrbords Side. »Navigationstaarnet« bibeholdtes dog — men Armeringen ændredes, idet de 10 Stk. 14 cm Fladbaneskyts erstattedes af 12 Stk. 11,4 cm Luftsktys (Enhedskaliber).

*) Denne Inddeling af Flyvedækket i tre Afdelinger maa nu ikke mere tages altfor bogstaveligt. Medens de tidligere Luftfartøjstyper ikke behøvede synderlig lang Startbane — jfr. de korte Startplatforme i Slagskibe og Krydsere — kræver de moderne Luftfartøjer uden relativ Vind over Dækket mindst 100 — ja, ofte endda 150 m, hvorfor saavel Klargøringsdækket som Startdækket nu som Regel benyttes til Start. Omvendt krævede de primitivere Bremseanordninger i de ældre Aërodromskibe et relativt langt Afløb, medens Luftfartøjerne i moderne Aërodromskibe i visse Tilfælde kan standses paa 2 à 3 Luftfartøjslængder — d. v. s. 20—35 m.

COURAGEOUS og GLORIOUS endte begge deres Karriere som Krydsere i 1924, hvorefter de var under Ombygning til Aërodromskibe i henholdsvis 4 og 6 Aar — en Ombygning, der kostede over 40 Mill. Kroner pr. Enhed. Flyvedækkets Størrelse og Inndeling var omtrent som i FURIOUS, men ude i Styrbords Side var anbragt en smal Ø med Mast og Skorsten. Ligesom i FURIOUS fandtes der to Hangardæk.



Engelsk Aërodromskib Furious efter Ombygning 1939. Luftsøtset er placeret paa Bakkdækket og Agterdækket samt i lave »Svalereder« paa Skibssiden. Skønt Manøvreringen nu altid foregaaer fra Broen paa Øen, blev Navigationstaarnet, som ses forude paa Flyvedækket, bibeholdt ved Ombygningen

Begge Skibe har gentagne Gange undergaaet forskellige mindre Ombygninger — bl. a. blev i 1935 den agterste Del af Flyvedækket forlænget helt ud over Agterenden i en svagt nedadbøjet Kurve.

Som allerede nævnt hører Hangarskibene — og da selvfølgelig især Aërodromskibene — til noget af det, der inden for den engelske Flaade omfattes med den strengeste Fortrolighed. Kun sjældent offentliggøres Detailbilleder fra disse Skibe — og da først efter omhyggelig Censur — ligesom der i Fagtidsskrifter m. v. i Artikler om Aërodromskibe som Regel blot omtales mere almindelige Forhold, der i Forvejen maa anses for almenkendte. Meget af det, man kan læse i ikke-engelske Tidsskrifter om engelske Enheder af denne Skibstype, er derfor Gisninger og Formodninger baseret paa det officielle Billedmateriale — og nu og

da maaske tillige paa en eller anden tilfældig Indiskretion.

Naar i Aërodromskibene alle Bestræbelser gaar ud paa at gøre Flyvedækket saa langt som muligt, maa det uvilkaarligt undre, at Flyvedækket i FURIOUS, GLORIOUS og COURAGEOUS først begynder ca. 50 m fra Stævnen (se Skitsen af FURIOUS), medens det i andre Enheder, f. Ex. EAGLE, gaar helt ud til Stævnen. Ved at forlænge Flyvedækket i FURIOUS helt ud til Stævnen vilde man yderligere kunne have øget Startkapaciteten, idet det da var muligt at have et endnu større Antal Luftfartøjer staaende klar paa Dækket med varmede Motorer.

De forreste 50 m af FURIOUS (foran for Flyvedækkets Begyndelse) bestaar øverst af en forholdsvis lav Bak med et svagt buet Dæk, der ligger i Niveau med og har Forbindelse med Dækket i den øverste af Skibets to Hangarer. Ældre Detailbilleder af dette Bakdæk — Billeder der dog, som det synes, først er blevet frigivet af Censuren fra Midten af 30'erne — viser et klart og glat Dæk anvendeligt til Start for Luftfartøjer. Naar hertil føjes andre Billeder med Vindskærme paa dette Dæk, maa det anses for sandsynligt, at man netop for at øge Startkapaciteten — i Stedet for et forlænget øverste Flyvedæk — tillige har forsøgt at anvende Bakdækket, der laa en Etage lavere, til Start — det vil sige, at FURIOUS ligesom GLORIOUS og COURAGEOUS, maa antages at have været »dobbelt-dækkede« Aërodromskibe med Startdæk i to Etager. Det vides, at man i GLORIOUS og COURAGEOUS — og vistnok ogsaa i FURIOUS — for at hjælpe paa Luftfartøjernes Start har anvendt nogle saakaldte »Acceleratorer«, der ikke maa forveksles med Katapulter. Noget nærmere om disse Acceleratorers Anbringelse og Konstruktion er ikke kendt. Det kan tænkes at

have været en kraftig, spændt Fjeder, der ved sin Impuls skulde bibringe Luftfartøjet, der stod med arbejdende Motor, en saa stor Initialhastighed, at det kunde komme i Luften paa en reduceret Startlængde. Det kan maaske ogsaa tænkes at have været en Slags »rullende Dæk«, paa hvilket man hurtigere end paa et almindeligt Dæk kunde bringe Luftfartøjet op paa mindste Flyvehastighed. *) Saavidt det er muligt at skønne af det tilgængelige Billedmateriale, var det kun lettere Luftfartøjer med kort Startbane (Jagerer), der startedes fra Bakdækket, medens de tungere Bombemaskiner og Torpedoplaner, der krævede længere Startbane, startede fra selve Flyvedækket.

Resultatet af disse Forsøg med Start fra et lavere Dæk end Flyvedækket synes dog ikke at have været det bedste. Medvirkende hertil har utvivlsomt ogsaa været det stadig voksende Krav om længere og længere Startbane for alle de moderne Luftfartøjer — altsaa ogsaa Jagerne. I 1939 gennemgik FURIOUS som allerede omtalt en Ombygning, hvorved der bl. a. tilkom den paa Skitsen viste lille Ø-Konstruktion, ligesom der paa det lave Bakdæk opstilledes Luftskyts i Diametralplanet, hvorved Bakkens fremtidige Anvendelse som Startdæk formentlig umuliggjordes. **)

De øvrige Sømagter havde selvfølgelig med stor Interesse fulgt Udviklingen af Aërodromskibene i den

*) Jfr. den engelske »Mixed Carrier« BEN-MY-CHREE, der, som allerede tidligere nævnt, over Forskibet havde et Startdæk med et »rullende Fortov«, der skulde virke som »Accelerator« ved Start af Amfibieplaner.

**) Denne lave Bakkonstruktion viste sig iøvrigt at være mindre heldig under Sejlads i svær Sø, hvor disse Skibe nu og da ligefrem borede den lave Bak ned i Søerne. Engang i 30'erne var GLORIOUS saa uheldig at faa den forreste Port til den øverste Hangar slaaet ind af en svær Sø, hvorved der anrettedes Skader til et Beløb af næsten een Million Kroner.

engelske Flaade — og U. S. A., Japan og Frankrig begyndte da ogsaa i Tyverne at følge med paa dette Omraade.*) Aërodromskibene, der oprindeligt i Flaadehaandbøgerne placeredes til sidst efter de egentlige Krigsskibe sammen med Trosskibe og »Moderfartøjer«, rykkede nu efterhaanden længere og længere frem — først kom de op foran Jagerne — men til sidst fandt de omsider deres nuværende Plads mellem Slagskibene og Krydserne — en Plads som allerede var blevet dem anvist i de forskellige Flaadetraktater.

I U. S. A. begyndte Aërodromskibsæraen med Kuldamperen JUPITER (1912), der i 1920—21 blev ombygget til Glatdæksaërodromskib og fik Navnet LANGLEY. Maskineriet var turbo-elektrisk, og fra Optrækket kunde Røgen gennem Kanaler føres ud til Læsiden. Den Bagbords Røgkanal endte i en »Klapskorsten«, som fra sin almindelige, oprette Stilling kunde drejes vandret ud og eventuelt videre ned, saa Røgen blev pustet ud lige over Havoverfladen. Om Styrbord blev man Røgen kvit ved Hjælp af et Røgdæmpningsanlæg, hvor Røgen mættedes med Vand omtrent som ved Yarrows Patent. Da dette sidste System ikke virkede tilfredsstillende, anvendtes efterhaanden udelukkende den Bagbords Røgkanal — og senere blev der opsat to Klapskorstene — begge om Bagbord. Deplacementet var lidt over 11.000 Tons, og for at modvirke Slingerage udrustedes Skibet med Sperry's Gyro-Stabilisator.

Der var tildelt LANGLEY ialt 55 Luftfartøjer —

*) I Tyskland havde man i 1917—18 udarbejdet Planer til Ombygning af Lineren AUSONIA som Aërodromskib. Ved at fjerne Bakken og Overbygningen fremkom der et plant Flyvedæk, og Bro og Skorsten skulde føres ud i Borde som en Ø. Under Hoveddækket skulde indrettes Hangarer med Plads til 15 å 20 middelstore Luftfartøjer med Hjulstel. Krigens Ophør standsede imidlertid denne Ombygning.



Engelsk Aërodromskib HERMES.

Man bemærker Skibssidens udfaldende Form, Flyvedækkets Bøjning agter og Kranen i Agterkant af Øen. Hovedarmeringen staar i Skjölde i Aabninger i Skibssiden — 3 Stk. 14 cm i hver Side. Endvidere bemærkes Farøjernes Anbringelse og Vindskærmen paa Fordækket, der er rejst for at give Læ paa Flyvedækket



Amerikansk Aërodromskib LEXINGTON.

Man bemærker den store Ø-Konstruktion med Hovedarmeringen foran og agten for Øen. Fartøjerne er anbragt i Aabninger i Skibssiden

men normalt medførtes kun 34 — 12 Jagere, 12 Rekognosceringsmaskiner, 4 Torpedoplaner med Hjulstel og 6 Torpedo-Søluftfartøjer, der startedes med Katapult. Til Træning af Piloterne, inden de kom om Bord, byggedes paa Long Beach Flyveplads en nøjagtig Model af Landingsdækket med Stoppewirer o. s. v. — Ved Landing med en Hastighed paa 100 km kunde Luftfartøjerne standses paa knap 15 m ved yderligere Hjælp af »Luftbremser« og Hjulbremser.

LANGLEY, hvis Fart kun var 14,5 Knob, anvendtes efterhaanden udelukkende som Forsøgs- og Skoleskib, og i 1937 fjernedes den forreste Trediedel af Flyvedækket, idet Skibet nu overgik til at være »Aircraft Tender« udrustet med Katapult og 16 Søluftfartøjer.

De Erfaringer, der indhøstedes i LANGLEY, fandt Anvendelse i de næste to Aërodromskibe.

Efter Flaadeloven af 1916 skulde der bl. a. bygges 6 store Slagkrydsere paa lidt over 35.000 Tons.*) Paa Grund af Krigen blev deres Køllægning udskudt — og da de endelig sattes paa Stabelen i Vinteren 1920—21 var Displacementet paa Grund af Krigserfaringerne blevet øget til 43.500 Tons og Tegningerne ændret, saa de nu mindede om HOOD. Washingtontraktaten satte imidlertid et Punktum for disse seks Slagkrydsere. Kun to af dem — LEXINGTON og SARATOGA — fik U. S. A. Lov til at beholde mod at færdigbygge dem som Aërodromskibe med et Displacement, der ikke oversteg 35.000 Tons, og i 1922—23 blev Tegningerne da atter ændrede i Overensstemmelse hermed. Begge Enheder søsattes i 1925 og blev færdige i 1927.

Disse to Enheder er ikke alene Verdens største Aërodromskibe, men var indtil 1939 tillige Verdens

*) Disse Slagkrydsere skulde have haft 7 Skorstene med Kedlerne anbragt over og under hinanden paa 2 Dæk. Fart 35 Knob, 10 Stk. 35 cm Kanoner.

kostbareste Krigsskibe, idet Byggeprisen androg godt 45 Mill. Dollars pr. Enhed.*)

Flyvedækket er 276 m langt og 32,3 m bredt. Af Bredden fragaar dog ca. 6 m i Styrbords Side til den lange Ø-Konstruktion, som ikke alene bestaar af en Overbygning med Bro, Mast og Skorsten, men tillige af Hovedarmeringens fire 20,3 cm Dobbeltaarne. Naar disse to Enheder i sin Tid fik denne for Aërodromskibe meget kraftige, for ikke at sige altfor kraftige Armering, skyldtes det i mindre Grad Hensigtsmæssighed end en Slags »Traktatpsykose«. Washingtontraktaten havde sat 20,3 cm som Maximum for Kaliberet i alle andre Skibstyper end »Capital Ships« — og ligesom man i de svære Krydsere i en Slags international Konkurrence gik lige til Grænsen, gjorde man det ogsaa i nogle af de første og større Enheder af Aërodromskibstypen — jfr. senere de japanske KAGA og AKAGI. At klassificere disse svært armerede Aërodromskibe som »Hangarkrydsere« vil maaske være lidt søgt — men den til Grund for den svære Armering liggende Tanke maa vel have været — ligesom ved Hangarkrydserne — at man i Tilfælde af ugunstige Vejrforhold, hvor de ikke kunde gøre Brug af deres Luftfartøjsudrustning, vilde give dem en Chance for med Skibet selv at kunne løse visse Rekognosceringsopgaver. Efter moderne Opfattelse er imidlertid denne Sammenblanding af et stort og meget saarbart Skibsskrog med en kraftig Armering ganske uhensigtsmæssig. Bortset fra en kraftig Armering med Luftskyts maa al den Vægt og Plads, som kan skaffes i

*) Til Sammenligning kan anføres HOOD: ca. 6 Mill. £. De nye amerikanske Slagskibe af NORTH CAROLINA-Klassen koster ca. 70 Mill. Dollars. — I 1939 skulde LEXINGTON og SARATOGA rekonstrueres til en Bekostning af 15 Mill. Dollars pr. Enhed. Om disse Rekonstruktioner blev foretaget, er ikke kendt, men det er ikke sandsynligt.

et Aërodromskib, udelukkende komme Luftfartøjsudrustningen, Undervandsbeskyttelsen og Farten til gode.

Luftskytset bestaar af 12 Stk. 12,7 cm samt Maskinskyts. Oprindeligt indgik 4 Stk. undervands Torpedoapparater i Armeringen — men disse Apparater blev fjernet i Midten af 30'erne.

Maskineriet, der er turbo-elektrisk, er det kraftigste, der er installeret i noget Krigsskib. Det udvikler 180.000 H.K. — mod 151.000 i HOOD.*) Der findes 4 Skruer. Under Forcering — med et Maximumsdeplacement paa 39.000 Tons — har SARATOGA i en kort Periode (1 Time) naaet 210.000 H.K. svarende til 34,5 Knob. Ved Prøverne viste det sig, at Skibene kunde komme op paa 97 % af den beregnede Fart med 85 % af Maskinkraften. LEXINGTON har gjort Rejsen fra San Diego i Californien til Honolulu (2228 Sømil) paa 3 Døgn med en Gennemsnitshastighed af 30,7 Knob. Aktionsradien er 12.000 Sømil ved 14 Knob. Brændstofbeholdningen er 5.400 Tons Olie (7.000 Tons som Maximum) — Brændstofforbruget ved fuld Kraft er 2.000 Tons pr. Døgn. Besætningen bestaar af næsten 2000 Mand — heraf 5—600 Mand Flyverpersonel.

Vandlinien har som Maximum 152 mm Panser, og der findes et Panserdæk paa 76 mm. Hovedarmeringens Taarne er dog kun beskyttet af 19 mm Panser.

Der hører 135 Luftfartøjer til hvert Skib — rent regnskabsmæssigt set. Men af disse 135 kan som Maximum kun medføres 70 à 90 afhængig af de forskellige Typer. En Del af disse Maskiner maa endda formodes at være i demonteret Tilstand. I Forkant af

*) Til Sammenligning kan yderligere anføres: RICHELIEU: 155.000, PRINCE OF WALES: 130.000, AKAGI: 131.000, ARK ROYAL: 102.000 H.K. — De nyeste amerikanske Slagskibe af IOWA og NEW JERSEY-Klassen (45.000 Tons — Max.: 52.000 Tons) faar dog 200.000 H.K. svarende til 35 Knob.

Startdækket findes i Styrbords Side en Katapult forsænket i Dækket.

Den selv efter amerikanske Forhold særdeles kostbare Drift af disse Skibe gjorde, at man senere overgik til betydelig mindre Typer.

I Japan søsattes i 1921 Hosyo (Hosho) som det første Aërodromskib. Det var paa 7.500 Tons og havde i Styrbords Side en Ø staaende temmelig forligt — omtrent paa en Fjerdedel af Skibets Længde fra Stævnen. Lidt agterligere fandtes ude i Borde — ligeledes i Styrbords Side — 3 Klapskorstene. Øen viste sig dog efter de japanske Erfaringer mindre heldig og blev derfor atter fjernet omkring 1924, hvorefter Japanerne sidenhen udelukkende har anvendt Glatdækstypen — i den senere Tid dog som Regel med en ganske lille Ø. For paa et saa ringe Displacement at skabe et saa roligt Underlag som muligt forsynedes Hosyo, der betyder »Fugleflugt« eller »Fugletræk«, — med Sperrys Gyroskop-Stabilisator. Flyvedækkets Dimensioner er 163×19 m. Antal Luftfartøjer: 26 — ingen Katapult.

Ligesom U. S. A. fik ogsaa Japan i Henhold til Washingtontraktaten Lov til at ombygge to paa Stabelen staaende Slagkrydsere til Aërodromskibe. Hertil udtoges AKAGI og AMAGI (Navne paa japanske Bjerger) og deres Rekonstruktion paabegyndtes i 1922. Under Jordskælvet i September 1923 blev AMAGI, som var søsat sent paa Aaret 1922, imidlertid ødelagt ved Brand, og i Stedet for blev man nødt til at anvende Skroget af Slagskibet KAGA (Navn paa en japansk Provins), der allerede var søsat i 1921. Begge Skibe er paa ca. 27.000 Tons, men Farterne er — i Overensstemmelse med Skibenes oprindelige Konstruktion — henholdsvis 28,5 og 23 Knob, ligesom de nuværende Dimensioner

for Flyvedækkene er forskellige — for AKAGI 233 × 28 m, for KAGA 218 × 31,2 m. De blev færdige i 1927 og 1928.

Baade AKAGI og KAGA er armeret med 10 Stk. 20,3 cm, som oprindeligt var opstillet efter Formlen: $\frac{2}{2} + \left[\frac{1}{1} + \frac{1}{1} + \frac{1}{1} \right] + 0$ d. v. s. to Dobbelttaarne forude i Borde paa et Mellemdæk lige under Flyvedækkets Begyndelse, eet Taarn i hver Side, og agter paa Laaringen i hver Side 3 Kanoner anbragt i Kasematter



Silhuet af japansk Glatdæks-Aërodromskib Hosvo efter Ombygningen 1924. I Styrbords Side staar tre Klupskorstene, som under Luftfartøjernes Start og Landing kan svinges ned i vandret Stilling

temmelig lavt nede. Under en Rekonstruktion i Slutningen af 30'erne blev Flyvedækket, der — ligesom i FURIOUS — oprindeligt først begyndte noget agten for Stævnen, ført helt ud til denne. Samtidig blev man — bl. a. ogsaa paa Grund af Vægten — nødt til at opgive de to Dobbelttaarne forude, men da Fladbaneskyts som Stævnilid i et Aërodromskib maa anses for at være af mindre Værdi end Hækild, blev Resultatet en Forbedring, idet Kanonerne nu anbragtes i Kasematter paa Laaringen — i Flugt med de 3, der fandtes her i Forvejen.

Antallet af Luftfartøjer er 60 i AKAGI og 80 i KAGA. I AKAGI findes en Katapult — i KAGA ingen.*)

*) Ligesom FURIOUS m. fl. har disse to japanske Aërodromskibe formentlig oprindeligt haft Startdæk i to Etager — ja, med den bekendte japanske Tilbøjelighed til »Overarmering« synes det endda ikke at være udelukket, at man ogsaa har forsøgt at gøre disse Skibe til »Tredækkere«. Der fandtes nemlig som ovenfor nævnt mellem Flyvedækket og Bakdækket et Mellemdæk, der som et »Trappetrin« skød sig ud mellem disse to Dæk, og hvorfra det muligvis har været forsøgt at starte

Skorstensproblemet var i KAGA oprindelig løst ved to lange udvendige Røgkanaler, som udmundede næsten helt agter, medens AKAGI havde to bøjede Skorstene, som stak ud gennem Skibssiden om Styrbord. Den forreste var »vredet« nedefter, medens den



Japansk Aërodromskib KAGA før Ombygningen 1935.

Langs Styrbords Side lige under Flyvedækket ses Røgkanalen. Under Flyvedækket ses forude et Mellemdæk, der trappetrinsagtigt skyder sig ud mellem Flyvedækket og Bakdækket. Paa Mellemdækket ses 2 Stk. 20,3 cm Dobbelttaarne — eet i hver Side. Foruden Flyvedækket har formentlig tillige baade Mellemdækket og Bakdækket været anvendt til Start

agterste bøjede opefter. Ved den ovennævnte Rekonstruktion fjernedes Røgkanalerne i KAGA og erstattedes af en enkelt »nedadvredet« Skorsten om Styrbord.

Ogsaa Frankrig gik de ombyggede Slagskibes Vej. Slagskibet BÉARN af NORMANDIE-Klassen blev sat paa

lettere Luftfartøjer. Saafremt det virkelig havde været gørligt at realisere dette, vilde Startkapaciteten selvfølgelig kunne have været øget betydeligt. Ligesom i FURIOUS synes Resultatet dog ikke at have været godt, idet Flyvedækket som ovenfor omtalt ved Rekonstruktionen nu er blevet ført helt ud til Stævnen.

Oversigt over Aërodromskibe 1930

	Ombyggede Krigsskibe			Ombyggede Koffardiskibe	Nykonstruerede Enheder
	Slagskibe	Slagkrydsere	Krydsere		
ENGLAND (6)	EAGLE (Ø)	—	FURIOUS (G) COURAGEOUS (Ø) GLORIOUS (Ø)	ARGUS (G)	HERMES (Ø)
U. S. A. (3)	—	LEXINGTON (Ø) SARATOGA (Ø)	—	LANGLEY (G)	—
JAPAN (3)	KAGA (G)	AKAGI (G)	—	—	HOSYO (G)
FRANKRIG (1)	BÉARN (Ø)	—	—	—	—
IALT (13)	3	3	3	2	2

(G) = Gløtdæks-Type (Ø) = Ø-Type

Stabelen i 1914. Under Krigen stoppedes Arbejdet og først i 1920 blev Skibet sat i Vandet. I 1923 begyndte Ombygningen, der var færdig i 1927. Det karakteristiske ved BÉARN er, at Ø-Konstruktionen om Styrbord er anbragt uden for Flyvedækket og Skibssiden, idet den hviler ligesom paa en Slags »Karnap«. For at formindske de urolige Luftforhold over Flyvedækket, som skyldes det kraftige Sug, der fremkaldes af Skorstenens opadgaaende varme Luftstrøm, foretoges i BÉARN en Installation, hvorved den varme Røg i Optrækket blev blandet med kold Luft. — Endvidere bemærkes, at BÉARN i 1939 var det eneste Aërodromskib, der havde Torpedoarmering. Ved en Rekonstruktion i Amerika i 1943 er Torpedoapparaterne dog formentlig blevet fjernet.

Som det vil ses af vedføjede Oversigt var Antallet af Aërodromskibe i denne Skibstypes første Periode — hvis Afslutning kan sættes til 1930 — ikke særlig imponerende.

Af samtlige 13 Enheder var de 7 af Ø-Typen og 6 af Glatdæks-Typen — altsaa en nogenlunde ligelig Fordeling paa de to Typer.

Oversigten viser endvidere, at langt det overvejende Antal af Skibene var ombyggede Enheder — hovedsagelig ombyggede Krigsskibe. Kun 2 Enheder — og det endda de mindste af samtlige 13 — var Nykonstruktioner.

I den næste Periode, der afsluttedes ved Udbruddet af den anden Verdenskrig, byggedes alle Aërodromskibe som Nykonstruktioner.

Endelig i den tredje Periode, der omfatter den nuværende Krig, øgedes Antallet af Aërodromskibe saavel ved Nykonstruktioner som — paa Grund af Nødssituationen — ved ombyggede Enheder, dels Krigsskibe (Krydsere), dels Koffardiskibe til Konvojtjenesten. Herom nærmere senere.

(Fortsættes).

Vort Søværns Hæders- og Mindedage samt Tidstavle. 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 Södre Udde svensk Flaade paa 27 Linieskibe og 11 Fregatter m. fl. under Admiral Lorentz Creutz. Admiral Creutz Flagskib »Kronan« kæntrer og springer i Luften med hele Besætningen. Svenskerne mister 4 Linieskibe, 2 Fregatter og ca. 4000 Mand, deriblandt 3 Admiraler. (Medaille slaet.)
- 1. Juni 1677:** Østersøeskadren paa 10 Linieskibe og 3 Fregatter under Admiral Niels Juel slaar ved Møen svensk 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 slesvigholstenske Orlogsdampfartøjer under Kontreadmiral Bromme og forfølger disse indtil Cuxhafen.
5. Juni 1555: Kong Christian III's Søkrigsartikler udgives, Edsaflæggelsen indføres (afskaffes i 1909).
5. Juni 1587: Eskadre paa 8 Orlogsskibe under Kaptajn Duriam afsejler fra København for at forhindre andre Nationers Fiskeri og Handel paa Finmarken, Færørne og Island (»Fiskeriinspektion«).
5. Juni 1680: Kongelig Ordre udstedes om Ertholmenes Befæstning (Christiansø ved Bornholm). (Medaille slaact). 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 Juel udpeger fra Rofartøjer Flaadens Nye Værfts (Nyholms) Beliggenhed efter General-Admiral Cort Adellers Projekt.
8. Juni 1800: Fregatten »Havfruen«, Chef Kaptajn van Dockum, tvinger udfor Cap de Gata 3 engelske Fregatter »Sheerness«, »Sensible« og »Resource« til at afstaa fra Visitation af dansk Konvoj. Den 6. Juni s. A. er engelsk Fregat »Ceres« ligeledes afvist udfor Malaga.
9. Juni 1535: Allieret Flaade paa 18 danske, 11 svenske og 10 preussiske Skibe under Admiral Peder Skram og 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 Orlogsbrig »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 Sejfr 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. Østasien for Aflevering af danske Besiddelser i Indien: Tranquebar og Serampore til England, medens Nicobarøernes Kolonisation understøttes, senere anløbes Sydamerika; Hjemkomst i 1847.
17. Juni 1397: Kalmarunionen stiftes, hvorved Nordens 3 Riger forenes.
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 (Lehaskovpynten) 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 Fønsserobrer engelsk Orlogsbrig »Seagull« udfør Flekkerø i Norge.
22. Juni 1743: Ordre udstedes om, at alle Skibschefer skal føre Orlogsvimplen, tidligere førtes denne kun af Kommandører og Kommandørkaptajner.
25. Juni 1565: Admiral Herluf Trolle dør efter at være blevet saaret i Slaget ved Bukow. Berømt som Flaadefører fra Syvaarskrigen og Skaberen af en begyndende Søtaktik.
25. Juni 1670: Kongelig Ordre udstedes til at oprette »Den historiske Modelsamling paa Holmen.
25. Juni 1679: Flaade paa 35 Linieskibe og Fregatter under General-Admiral Niels Juul 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: Panserskonnerter »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 sejrriige Udfald fra Fæstningen den 6. Juli 1849.

F. Kj

Søofficers-Uddannelse nu og i Fremtiden.

Af Orlogskaptajn A. Legind.

Indledning.

Foranlediget ved Kommandør Ipsens Artikel i Tidsskriftets Januar Hæfte i Tilslutning til H. B. Dahlerups Indlæg 1815 om den yngre Søofficers Uddannelse, har jeg fundet noget Materiale frem, som jeg puslede med for et Par Aar siden, men som af forskellige Grunde imidlertid blev lagt tilside.

Da det er muligt, at de indhentede Oplysninger og de Betragtninger, som paa dette Grundlag kan anstilles, muligt vil være af nogen Interesse nu, da Spørgsmaalet paa en Maade er stillet til Debat, fremlægges de herved for Tidsskriftets Læsere.

Af Hensyn til den rette Forstaaelse finder jeg det rigtigst at gøre opmærksom paa, at samtlige Oplysninger om fremmed og dansk Søofficersuddannelse refererer sig til Forholdene, som de var før Krigsudbruddet i 1939.

Det Spørgsmaal, som Kommandør Ipsen drager frem — Spørgsmaalet om den fremtidige Søofficersuddannelse i Danmark —, er saa vigtigt og af saa afgørende Betydning for Søværnets Fremtid, at man vanskeligt kan ofre det Opmærksomhed nok.

Hvad man i denne Forbindelse først maa gøre sig klart er dette: Hvorledes skal den nye danske Søofficer være? Hvilke Elementer af aandelig og fysisk Art er nødvendige, og hvorledes skal de opnaaes?

Besvarelsen af dette Spørgsmaals første Del vil formentlig hverken volde Vanskeligheder eller Uenig-

hed. Derimod bliver det sikkert svært at naa til Enighed om Metoder og Midler.

Erfaringsmæssigt vil Meningerne om Metoder og Midler staa ret skarpt mod hverandre; der maa derfor vejes og maales, saaledes at det ønskelige i givet Fald ofres til Fordel for det nødvendige.

I Bestemmelserne for den tyske Kadetskole hedder det f. Eks. »Med Hensyn til teoretiske Emner gælder det, at det skal undersøges og afvejes atter og atter, om det, der læres, virkelig hjælper til at forme *Karakter og Personlighed*, og om det kan siges at være *absolut nødvendigt* for at gøre Kadetten skikket til en Officers Gerning det være sig i Fredstid eller i Krigstid.«

Vor danske Søofficersskole har været med i det almindelige Kapløb om at fylde Ungdommen med Kundskaber af mer eller mindre Værdi for den fremtidige Gerning og har derved ofret til den Molok, som hedder almindelig Dannelse, paa samme Maade, som næsten al dansk Uddannelse gør det.

Naar man ønsker at naa frem til nye Anskuelser om Uddannelsen, ligger naturligvis i Ønsket en Kritik af det bestaaende, en Kritik, som imidlertid ikke er rettet mod Personer, idet Kadetuddannelsen altid i det store og hele vil være et Udtryk for Aanden og Forholdene i vort danske Samfund.

For at naa til en velbegrundet Opfattelse af Krav og Metoderne til disses Opfyldelse kan det ikke være uden Betydning at undersøge, hvorledes Problemet er løst i de Mariner, som aktivt deltager i det nuværende store Opgør, idet det naturligvis i særlig Grad maa interessere, hvorledes Moral, Karakter, Fædrelandskærlighed, soldatermæssige Egenskaber og Tro paa Nationens Fremtid og Opgaver samt endelig, hvorledes den nødvendige Kundskabsmasse i de enkelte Tilfælde tilvejebringes og slaar til.

For Opnaaelse af det tilsigtede Maal kan det, for at undgaa for stor Bredde, vistnok forsvares at betragte enkelte karakteristiske Tilfælde.

Som Grundsynspunkt kan vel anerkendes, at den moderne Krig — total som den nu er — stiller mindst lige saa store Krav til Befalingsmænd, som før i Historien er blevet stillet.

Mekaniseringen har ingenlunde udslettet Personligheden til Fordel for Massen; tvært imod, — man tænke blot paa Panservaabenet paa Landjorden, Undervandsbaaden under Havets Overflade samt Luftjagere og Styrtkampmaskiner. Det er i disse Tilfælde i høj Grad den enkelte Mands Vovemod, Dygtighed og Beredvillighed til Indsats samt hans Vilje til at holde ud under de vanskeligste Forhold, der er af afgørende Betydning.

Disse Egenskaber maa være et Produkt ikke alene af Opdragelse, men af noget, der bor og lever i det paagældende Folk. Her er vi ved et afgørende Punkt, idet det selvfølgelig vil være forgæves at prøve paa at opdrage unge Mænd til Førere og Krigere, dersom denne Opdragelse ikke er i dyb og absolut Harmoni med Folkets egen Vilje og Natur, med dets Vilje til Livet, dets Frihedskærlighed og dets Ansvarsfølelse overfor Nationens Nutid og Fremtid.

Her maa der mere til end simpel Opøvelse i Lydighed og Evne til at udføre givne Ordre. Saavel Befalingsmænd som Menige maa fyldes af en højere Kraft end den, der er tilstrækkelig til at klare Dagen og Vejen, og de maa alle være overbeviste om, at de med deres Indsats er med til at bære og sikre Fædrelandets — Folkets Eksistens og Fremtid. Overfor denne store Opgave maa Lykken for den enkelte bestaa i at være beredt til at ofre sig for sit Land.

Det er naturligvis af afgørende Betydning, at Sam-

fundets sociale Forhold er saadanne, at størst mulig Retfærdighed er tilvejebragt, men selvom dette Spørgsmaal er af væsentlig, ja vel nok af afgørende Betydning, falder dets Behandling dog udenfor disse Betragtningers Ramme; det maa være nok at konstatere Problemets Tilstedeværelse.

Som det vil forstaaes, er visse Forudsætninger for Skabelsen af Befalingsmænd nødvendige. Der maa være en folkelig, national og social Baggrund.

Man vil imidlertid vanskeligt kunne hævde, at ovennævnte Baggrund for en tilfredsstillende Befalingsmandsuddannelse har været tilstede i Danmark i de sidste to Menneskealdre.

Den Modvilje mod Forsvaret, som har præget store Dele af Befolkningen, og hvis Aarsager der ikke skal gaaes nærmere ind paa her, har naturligvis vanskeliggjort Værnenes Uddannelsesarbejde i høj Grad. I Betragtning heraf er det ogsaa forstaaeligt, om Mismod og Tvivl fik Hold indenfor Værnene selv, hvilket naturligvis bidrog til at befordre den uheldige Udvikling.

Indenfor Værnene trak man sig ofte ind bag en Skjal; Kontakten med Folket forflygtigedes. Resultatet blev mange Gange en ganske vist saglig, men samtidig ogsaa aandløs Uddannelse. Mange Søofficerer har vist følt sig paa gyngende Grund, naar de overvejede en Appel til *de* aandelige Faktorer hos deres Undergivne, som dog i givet Fald skulde bære dem sammen gennem Kamp og maaske Død. Det forekommer mig berettiget at mene, at der med en saadan aandløs Uddannelse — al Saglighed ufortalt — er bygget paa Sand.

Af alt, hvad der er sket, synes som uafviselig Betingelse at fremgaa, at det danske Folk maa gaa frem af det nuværende Kaos med en klar og tydelig Vilje til Selvhævdelse, ikke blot som Kulturnation i frede-

lig Kappelstrid med andre Folk, men i Kamp for Liv og Frihed med Vaaben i Haand, saa sandt Liv og Frihed kun vindes og er noget værd for den som er villig til at betale Prisen. Opfyldes denne Betingelse ikke, kan Spørgsmaalet om den fremtidige Befalingsmandsuddannelse godt lægges ad acta. Opfyldes den derimod, vil det medføre en Ændring af Værnenes hele Grundlag og dermed ogsaa af Arbejdet med at tilvejebringe Fremtidens Søofficerer.

Vort Søværn har i sin Historie og Tradition saa rig en Skat at øse af, at det ikke umiddelbart forstaaes, hvorfor denne Kraft ikke har været udnyttet i langt højere Grad. Paa dette Omraade maa der gives Plads for en beaandet og inspirerende Indførelse i Fortidens Daad og Bedrift.

Vi bør forstaa Tildragelserne ikke blot rent søkrigsvidenskabeligt, men i hele deres folkelige og nationale Sammenhæng.

Vender vi os til vor danske Søofficersskole, kan man under de ovenfor nævnte Betingelser forvente, at der vil møde en ny Ungdom i stort Tal og opfyldt, som kun Ungdommen kan være det, af en ny Idealisme og Lyst til at følge de Mænd, som virkelig forstaar at byde og befale.

Det bliver da Søværnets store Opgave og Ansvar at vedligeholde denne Aand og som Resultat give Søværnet og Danmark unge Mænd, som ikke blot kan føre og opdrage, men som har Vilje og Evne til at imødekomme de sværeste Krav, som Fædrelandet maa stille til dem.

Det skulde ikke være nødvendigt at understrege, at unge Officerer maa være sig deres Ansvar bevidst ikke blot paa det snævert militære Omraade, men ogsaa som Borgere i det danske Samfund. De maa vide, at de skylder at gøre vort Fædreland Ære ikke

blot som Soldater, men ogsaa som Mennesker under Livets forskellige Forhold. Det bør være ganske naturligt, at det at være en god Soldat er ensbetydende med ogsaa at være en god og værdifuld Borger i Samfundet.

Det forekommer givet, at ved Kundskabsmeddelelse alene skabes ingen Karakter og styrkes ingen Vilje. Jeg mindes en militær Lærer, som jævnlig citerede og understregede den engelske Sætning: »ships do not fight, men do«; hvilken Sætning jo rummer nogen Sandhed og kan være til Trøst for dem, som kun har faa og smaa Skibe — forudsat altsaa, at de har Mænd af den rigtige Støbning, — men i hvor høj Grad har man lagt Vægt paa netop at tilvejebringe disse?

Skal en Skole formaa at skabe Mænd af denne Slags, maa den have noget af Spartas Præg. Den staaatte Vilje maa herske over et ikke mindre staalsat Legeme, saaledes er Krigens Krav, og den som falder igennem her, burde hellere — som Skriften siger — have haft en Møllesten om sin Hals o. s. v.

Naar man sætter Maalet saa højt og stiller Problemet saa skarpt — og dette er efter min Opfattelse nødvendigt — kan det ikke forundre, at Søofficersuddannelsen, som den nu er tilrettelagt, ikke forekommer tilfredsstillende og ønskes forandret.

Paa Baggrund af den Opfattelse, som der her er givet Udtryk for, mener jeg, at de karakterdannende og viljesudviklende Fag maa frem i første Række, medens de almindelige Dannelsesfag samt andre Fag, der ikke under ovennævnte Synsvinkel er bydende nødvendige, maa vige i passende Omfang.

Under Forudsætning af genvunden Suverænitæt og en ny Værnevilje kan det antagelig ventes, at Spørgsmaalet om Gymnasieungdommens Værneuddannelse faar en positiv Løsning, saaledes at de unge Mænd allerede i saa Henseende er paa et højt Plan, naar den mari-

time Uddannelse begynder. Med Hensyn til dennes nærmere Udformning vil vi senere vende tilbage hertil, efter først at have betragtet enkelte karakteristiske Rekruterings- og Uddannelsesformer. For ikke at gøre Fremstillingen alt for bred vil vi som tidligere nævnt indskrænke os til nogle faa Mariner og ønsker da at indlede med Nordamerikas Forenede Stater, idet det gentages, at samtlige nedennævnte Oplysninger i det væsentlige refererer sig til Forholdene, som de var umiddelbart før den nuværende Krig, og ikke tager Hensyn til de særlige Foranstaltninger m. H. t. Rekrutering og Uddannelse, der er nødvendiggjorte af Krigen.

Nordamerikas Forenede Stater.

a. Rekrutering og Udvælgelse.

Staternes ejendommelige Struktur har gjort det nødvendigt at anvende ikke mindre ejendommelige Rekruteringsbestemmelser for at sikre, at Tilgangen saa vidt muligt sker fra Staternes samlede Omraade, og at samtidig visse særlige Hensyn, som omtales nærmere nedenfor, sker Fyldest.

Retten til at indstille unge Mænd til Optagelse paa Naval Academy er i Hovedsagen fordelt til Kongressens Medlemmer.

Staternes Vicepræsident samt hver Senator, Repræsentant og Delegeret i Kongressen kan paa samme Tid have hver 5 af dem indstillede Kadetter paa Skolen. Denne almindelige Regel er dog underkastet Ændringer afhængig af Behovet. I 1938 var Tallet saaledes nedsat til 4. (Der er ialt 531 Medlemmer i Kongressen).

Staternes Præsident indstiller 5 for Distriktet Columbia og 15 for Staternes Omraade som et samlet Hele. Disse 15 »appointments« gives som Regel til

Sønner af Officerer og fast Mandskab i den regulære Hær, Marinen og Marinekorpset (svarende til Royal Marines). Begrundelsen er, at Personellet i de nævnte Tjenestegrene hyppigt skifter Tjenestested og derfor har vanskeligt ved at skaffe Kontakt med de respektive Senatorer og Repræsentanter for de Stater, hvor de for Tiden gør Tjeneste.

Samtlige Aspiranter af den her nævnte Kategori skal gennemgaa en særlig Adgangsprøve, efter hvilken de 15 bedste antages.

Udvælgelsen af Kongresmedlemmernes Kandidater er helt overladt til Medlemmerne selv, ligesom eventuelle Prøver o. l., der har til Formaal at lette Udvælgelsen, er Skolen ganske uvedkommende.

For hver Kandidat har et Kongresmedlem 3 alternative »appointments« for det Tilfælde, at de først indstillede skulde falde igennem.

Endelig er der stillet visse »appointments« til Raa-dighed for Sønner af Officerer og Soldater, som faldt eller saaredes i Verdenskrigen (50), samt for Sønner af Officerer og fast Personel i Marinen og Marinekorpset (100) og for Sønner af tilsvarende Personel i Reserven (40). Endvidere kan der fra Filipinerne og Puerto Rico optages 1 Elev om Aaret fra hvert Sted.

Til Slut skal nævnes, at Marineministeren kan udnævne 20 Kadetter blandt særlig fremragende Studenter fra visse nærmere betegnede Skoler, hvor der findes Uddannelseskorpser for Reserveofficerer.

Som man vil se, er dette en meget varieret Rekruteringsmaade, der — som tidligere nævnt — har sin Oprindelse i Staternes særlige Organisation, Udbredelse og Regeringsform. Endvidere er der det Formaal i størst mulig Udstrækning at eliminere sociale Uligheder som havende Betydning for Optagelse. Dette ses blandt andet deraf, at der i relativ betydelig Udstræk-

ning er sikret Sønner af fast menigt Personel Adgang til Skolen.

Det hævdes ogsaa, at man stærkt har ønsket, at kun Evner, Fysik, Uddannelse samt moralsk og karaktermæssig Habitus skal være afgørende, medens Formuesforhold o. l. praktisk er uden Betydning.

b. Adgangsbestemmelser.

Aspiranten skal være amerikansk Borger (Kadetter fra Filipinerne danner en Undtagelse og modtager ikke Udnævnelse som Officer i De Forenede Staters Flaade).

Han maa ikke være under 16 og ikke over 20 Aar den 1. April i Antagelsesaaret. Der fordres en god moralsk Karakter, og Aspiranten maa gennemgaa en meget rigoristisk Legemsundersøgelse.

Der er iøvrigt 3 Metoder for Antagelse:

1. Der maa præsteres tilfredsstillende Eksamensbevis fra en anerkendt højere Skole samt fra et Universitet, College eller en teknisk Højskole af Collegiegrad, som er anerkendt af Naval Academy. Kandidaten antages uden særlig Prøve.
2. Der maa præsteres tilfredsstillende Eksamensbevis fra en anerkendt højere Skole, hvorefter der skal bestaaes en Adgangsprøve i Engelsk og Matematik.
3. Aspiranten skal bestaa den regulære Adgangsprøve. Der prøves i Algebra, Plangeometri, Engelsk Sprog og Literatur, U. S. A.s Historie samt i Oldtidskundskab og Fysik.

For alle 3 Metoder gælder det, at Standardkravene kan variere fra Aar til Aar.

c. Underhold, Lønning m. m.

Hver Aspirant, som bestaar Adgangsbetaelgelserne, skal før Antagelsen som Kadet deponere 100 Dollars. Denne Sum vil ikke senere blive refunderet, men udgør sammen med 250 Dollars, som Staten tildeler hver ny Kadet, det Beløb, der er nødvendigt til Anskaffelse af Uniformer, Undertøj, Fødtøj og Lærebøger m. m.

De nævnte 250 Dollars fradrages atter i Kadetternes Lønning med visse maanedlige Beløb, med mindre det foretrækkes straks at deponere 350 Dollars i Stedet for 100.

Som Lønning modtager hver Kadet 65 Dollars pr. Maaned plus 75 cts. pr. Dag i Kostpenge. Disse Penge administreres dog ikke af ham selv, men af Skolechefen.

De 65 Dollars pr. Maaned anvendes til:

- a) Beklædning og Uniform.
- b) Lærebøger og Rekvisitter.
- c) De for en Gentleman m. Henblik paa Renlighed, Helbred og sociale Fornødenheder nødvendige Udgifter.
- d) Moderate Tilskud til Foranstaltninger, som tjener til at udvide Horisonten og bibringe fornøden Afpudsning, samt til Rekreation.
- e) Anskaffelse af passende Beklædning og Udrustning ved Udnævnelse til Officer.
- f) Hvad der bliver tilovers faar Kadetten til Anvendelse paa Sommertogtet og i den aarlige Septemberferie.

d. Organisation og Tjenestegang.

Samtlige Kadetter paa Naval Academy er formet i et Regiment bestaaende af 4 Batailloner, hvert paa 3 Kompagnier. De enkelte Enheder kommanderes af Kadetter af ældste Klasse.

Hver Bataillon og hvert Kompagni tilses af en

Søofficer af Linien. Disse Bataillons- og Kompagni-officerer administrerer ikke blot det disciplinære Omraade, men virker ogsaa som Lærere for deres respektive Enheders Kadetter i Fag som: Principper for Føring (leadership), moralske Elementer og personlig økonomisk Husholdning.

Skolemæssig er Regimentet delt i 4 Klasser, men medens den teoretiske Undervisning foregaar udelukkende med Hold sammensat af Kadetter af samme Aargang, er alle Klasser blandet i den militære Organisation, saaledes at hver Bataillon omfatter Kadetter af alle 4 Aargange.

Den teoretiske Undervisning varetages af følgende 10 Departementer eller Fakulteter: 1) Ledelse og Administration (Executive). 2) Sømandsskab og Navigation. 3) Artilleri og Artillerimateriel. 4) Maskinvæsen. 5) Matematik. 6) Elektroteknik. 7) Engelsk — Historie — Samfundskundskab (government). 8) Sprog. 9) Hygiejne. 10) Fysik Træning.

Til hvert Departement er knyttet varierende Antal af Lærere, saaledes Matematik: 14 militære og 24 civile Lærere, og Fysisk Træning 9 militære og 23 civile Lærere.

I 1939/40 var den procentvise Fordeling af den teoretiske Undervisning som følger: Tjenstlig professionelle Fag 22 %, Matematik og matematiske Videnskaber 51 %, Andre Emner (de saakaldte Kulturfag 27 %.

e. Uddannelsens Forløb.

Yngste Klasse, ca. 800 Mand, møder tidligt paa Sommeren og formeres da til en 3 Maaneders Infanteri-uddannelse og modtager endvidere særlig Uddannelse i Riffelskydning samt i Roning og Sejlsads.

September Maaned anvendes til indledende teoretisk Undervisning eller akademisk Arbejde, som det

kaldes, for at vænne den nye Klasse til Naval Academy's særlige Form for Studium og Gengivelse (recitation).

Saavidt det kan oplyses, foregaar Undervisningen delvis som Universitetsundervisning med Forelæsninger og Laboratoriearbejde samt Selvstudium. Kadetternes Fremskridt kontrolleres ved hyppige »recitations«, d. v. s. Eleverne trækker Sedler og skal paa staaende Fod kunne foredrage om det paa Sedlen opgivne Emne. For hver Præstation gives Points (i September dog kun for Matematik). Ved Slutningen af hver 2 Maaneders Periode altsaa ialt 4 Gange om Aaret skal der være opnaaet en vis Pointssum. Samtidig afholdes der Prøver, og det afgøres, om Kadetten kan fortsætte eller skal sættes tilbage, eventuelt hjemsendes.

Det egentlige Skoleaar begynder 1. Oktober og varer til Udgangen af Maj med en kort Juleferie som eneste Afbrydelse.

Næste Sommer sendes Kadetterne paa Togl med en Slagskibseskadre (sammen med ældste Klasse). Sommeren derefter forbliver de paa Skolen for at modtage praktisk Uddannelse i Flyvning, Maskinvæsen, Navigation og Sømandskab. Perioden afsluttes med 1 Maanedes Destroyertogl. Den sidste Sommer udkommanderes den nu ældste Klasse atter med Slagskibseskadren, og Tjenesten nærmer sig nu i Omfang og Art de yngste Officerers.

f. Den teoretiske Undervisning.

I Skoleaaret 1939/40 var Kadetantallet som følger:

1. Klasse (ældste Kl.)	461
2. —	410
3. —	643
4. —	793

Ialt 2307

Det er indlysende, at dette store Tal (som nu formentlig er meget større) nødvendiggør særlige Organisationsformer, et stort Etablissement og en talrig Stab af Officerer og Lærere.

Med Hensyn til den teoretiske Undervisning gælder for Sprogundervisningen det særlige, at der kun undervises i eet fremmed Sprog, saaledes at forstaa, at den ene Halvdel af en Aargang læser Spansk og den anden Halvdel Fransk med Undtagelse af 2 Sektioner fra 1. og 2 Sektioner fra 3. Bataillon, der læser Tysk samt 2 Sektioner fra 2 og 2. Sektioner fra 4. Bataillon, der læser Italiensk.

En Gennemgang af Undervisningsplan og Timefordeling viser, at den teoretiske Undervisning er betydelig i Forhold til den praktiske, men at den dog i Forhold til den danske teoretiske Undervisning indtager en forholdsvis beskeden Plads.

Dagen er inddelt i 6 Undervisningstimer, 4 om Formiddagen og 2 om Eftermiddagen. De 2 af Formiddagstimerne anvendes dog til Selvstudium og flere af de øvrige Timer anvendes til Gymnastik og Infanteriuddannelse (drill). Det ugentlige Antal af effektive Undervisningstimer (Teori) indskrænkes derfor til ca. 16.

Fra den daglige Undervisnings Ophør anvendes ca. $2\frac{1}{2}$ Time til Idræt eller anden ikke skolemæssig Aktivitet. I det hele taget spiller den legemlige Træning saavel paa Idræts- som paa Ekcerserpladsen en stor Rolle, og indenfor Idrætten anvendes de mange Konkurrencehold i forskellige Idrætsgrene ikke blot til at hærde og staalsætte Karakter og Vilje, saa det ypperste præsteres, men ogsaa til at skabe de bedste Betingelser for Opdragelse af Føreremner indenfor Holdene. Iøvrigt hører Holdene fra Naval Academy til de mest ansete i Staterne. Sporten og Idrætten har en stærkt udadvendt Side, idet Skolen deltager i officielle Konkurrencer med de bedste Hold i U. S. A. Paa Skolens

eget Omraade er der draget Omsorg for Plads til Tusinder af Tilskuere. Man kan her ikke se bort fra en uheldig Tendens til at skabe Toppræstationer paa Gennemsnitstandardens Bekostning. Det tyske Standpunkt er modsat, idet man der holder paa, at det er bedre, at Tusind unge Mænd naar til et middelmaadigt idrætsligt Standpunkt, end at de samme Tusind er Tilskuere til 20 unge Mænds 1. Klasses Præstationer.

Skoleaaret paa Naval Academy har 32 Undervisningsuger mod vore 23 à 24. Naar Legemsøvelser og Dans undtages, gives der en dansk Kadet 2925 teoretiske Undervisningstimer, medens en amerikansk Kadet trods 9 Undervisningsuger mere pr. Aar kun faar 2068 Timer eller ca. 71 % af det Timetal, som gives en dansk Kadet.

Om nærmere Enkeltheder henvises til Oversigts-skemaet Pag. 252.

Uddannelsen til Søs er tilsyneladende kortere end den danske, men muligvis mere effektiv m. H. t. det, den unge Officer virkelig faar Brug for, og ligesom paa den tyske Kadetskole indgaar Sejlads med Smaafartøjer og Kuttere i Kadetternes Beskæftigelse især i Efteraars- og Foraarsmaanederne.

Opmærksomheden skal endelig henledes paa den Ejendommelighed, at den amerikanske Søofficer uddannes saavel til Dæks- som til Maskintjeneste. At der er visse Fordele ved dette System er indlysende, blandt andre den Fordel, at et Skibs Officerspersonel er særdeles homogent, idet alle er udgaaet fra samme Skole og har nøjagtig samme Uddannelse, saaledes at en Officer paa et Togt gør Tjeneste paa Dækket og paa et andet i Maskinen.

At Systemet dog ogsaa har visse Mangler synes

at fremgaa deraf, at det saavidt vides ikke har formaaet at trænge igennem i andre Mariner.

Som Institution vil Naval Academy i 1945 være 100 Aar gammel. De nu benyttede Bygninger og Anlæg i Annapolis er dog af yngre Dato og maa efter nord-europæiske Forhold nærmest karakteriseres som særdeles imponerende og pragtfulde. Paa danske Søkadetter vil Skolen sikkert gøre Indtryk af at være et kæmpemæssigt Luksushotel. De hvide Marmorbygninger i moderniseret Renæssancestil, de store swimming pools, vidtstrakte Sportspladser og Parker, de storslaede søjlebaarne Rum, Messer, Spisesale, Bibliotheker og Gymnastiksale og overalt kulørte Tjenere og Opvartere, der tager sig af Rengøring, Servering, Køjeredning o.s.v., alt tjener til at forstærke Indtrykket af Luksus og Rigdom i Modsætning til egne mere beskedne Forhold. Annapolis og Sparta ligger visselig langt fra hinanden saavel i Tid som i Rum.

Da selve Byen Annapolis kun er lille og uden særlige Attraktioner, maa der paa Naval Academy skabes Forudsætninger for Kadetternes Underholdning og Beskæftigelse i Fritiden, og der findes derfor adskillige Organisationer med forskellige Formaal fra Musik til Religiositet, fra Skuespil, Maskerade og Dans til Filateli, Veltalenhed, Kino og Radio. Alt dette organiseres indenfor N. A's Omraade, og Kadetterne er i det hele taget i Snor i langt højere Grad, end man skulde tro og — saa mærkeligt det maaske lyder — i langt højere Grad end de tyske Kadetter.

Til Forstaaelse af den Vægt, der lægges paa Opretholdelsen af Tradition og Aand, vil det vistnok være mest illustrerende at citere de Ord, hvormed en amerikansk Beskrivelse af Skolen slutter:

»Every monument, every flag, every trophy, every memorial, even the names of the buildings in which

the midshipmen live and work, the walks they tread, and the fields in which they drill or engage in sports — all are constant reminders of the worthy service and glorious deeds of naval officers who have preceded them, and at the same time are incentives to high endeavor and ambitious emulation«.

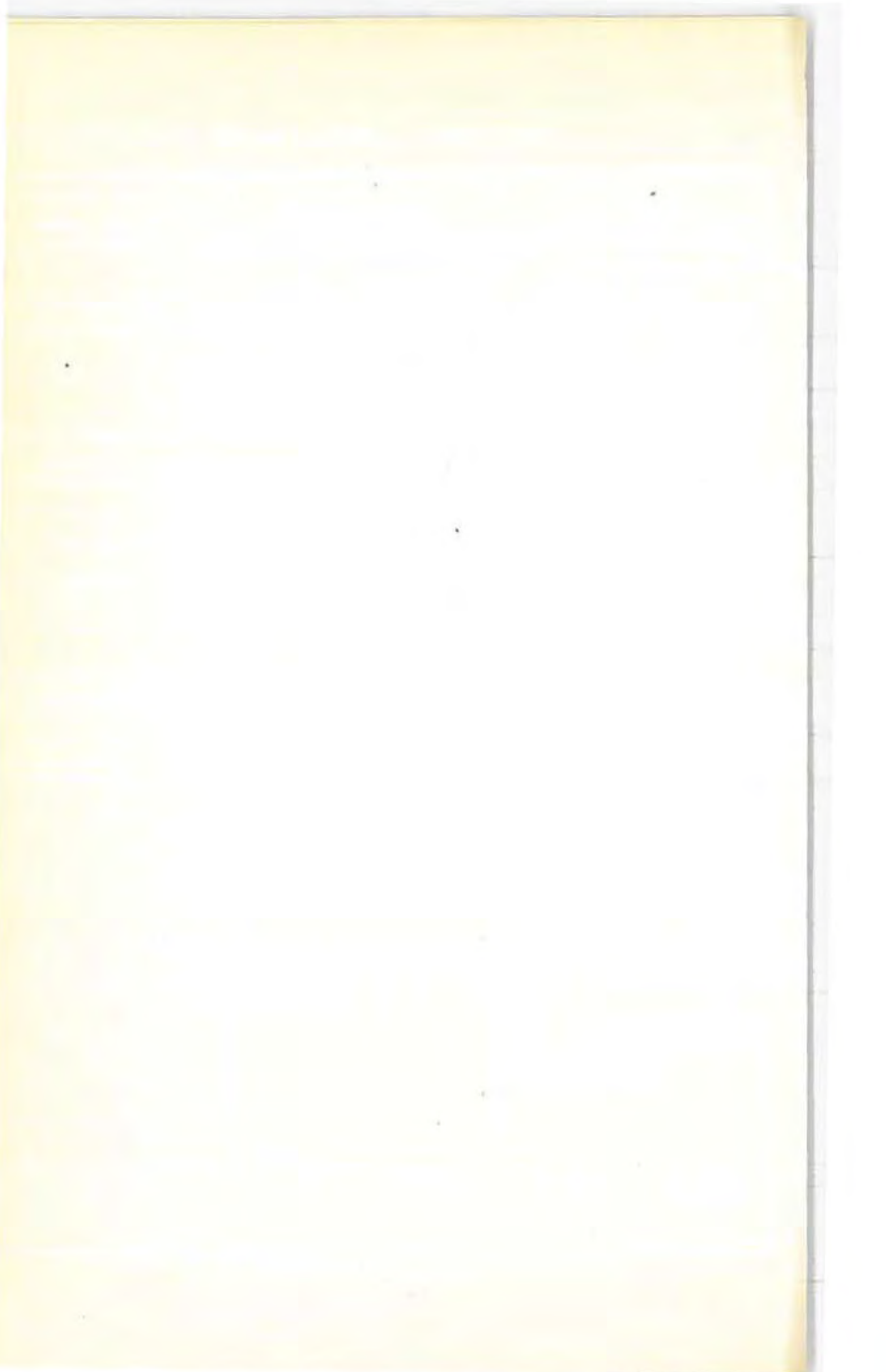
U. S. Naval Academy.

Oversigt over Fag- og Timetal ved den teoretiske Undervisning i Land.

Klasse	Yngste		Næst-Yngste		Næst-Ældste		Ældste		I 1 U
	1. Term.	2. Term.	1. Term.	2. Term.	1. Term.	2. Term.	1. Term.	2. Term.	
	16 Uger	16 Uger	16 Uger	16 Uger	16 Uger	16 Uger	16 Uger	16 Uger	
Undervisningstid									
Marine Engineering	32	32	48	64	52	48	32	48	
Mathematics	96	96	80	80					
Electrical Engineering	32	32	56	56	52	36	48	32	
English, History and Governm. . .	48	48	48	32	32	32	48	32	
Languages	48	48	32	32	32	32			
Seamanship and Navigation					64	80	80	80	
Ordnance and Gunnery					36	36	48	32	
Hygiene								16	
Timer ialt	256	256	264	264	268	264	256	240	20
	512		528		532		496		
Ugentlige Timer . .	16		16 ¹ / ₂		16 ⁵ / ₈		15 ¹ / ₂		

Af Hensyn til den overskuelige skematiske Oversigt indeholder Skemaet enkelte mindre Unøjagtigheder.

THIRD YEAR SECOND TERM	FOURTH YEAR FIRST TERM	FOURTH YEAR SECOND TERM
Thermodynamics, Heat transfer, Thermodynamics as applied to naval machinery.	Internal-combustion engines.	Naval construction.
Electricity (D. C. and A. C.).	Alternating currents and alternating current machinery.	Electrotecnics and radio.
English, German, French, Italian.		
American foreign policy.	Modern European History. After-dinner speaking.	Technical Composition. After-dinner speaking.
Navigation, Seamanship.	Navigation, Seamanship.	Navigation. Fleet operations. Tactics and communications. Naval regulations. Military law.
Torpedoes and mines. Exterior ballistics.	Exterior ballistics. Fire-control.	Fire control. Gunnery instructions. Navy regulations. Safety orders.
		Effects of alcohol and narcotics. Naval and military hygiene. First aid to the injured.



Der gives saaledes i Virkeligheden 244 Timer Sprog, idet der i yngste Klasse i September Maaned gives 8 Timer, der ikke findes paa Skemaet. De resterende 8 fremkommer f. Eks. ved at enkelte »drill« Timer i Stedet anvendes til Sprogundervisning o.l. Helhedsbilledet er imidlertid som her angivet.

Tyskland.

Ønsker man med Henblik paa Sammenligning et Modstykke til den i forrige Afsnit omtalte Uddannelse af U. S. A.'s Kadetter, kan man vanskeligt finde noget bedre egnet Eksempel end den Uddannelse, der gives vordende Søofficerer i den tyske Marine.

Saavel i Henseende til anvendt Tid, teoretisk Pensum som til de Fordringer, der stilles til fysisk Kvalitet og Viljestyrke, er den tyske Opdragelse forskellig fra den nordamerikanske.

Maalet er formentlig det samme, men det kalder i betydelig Grad paa Eftertanken, naar man fordyber sig nærmere i de Metoder, der anvendes.

Det er en Regel, at et Træ skal kendes paa dets Frugter. Paa samme Maade maa Uddannelsens Kvalitet formentlig bedømmes efter Resultaterne; disse er imidlertid under de nuværende Forhold vanskelige at erkende, og mange Faktorer, som er nødvendige for Bedømmelsen, skjuler sig i Forhold, som er særegne for paagældende Folk og Tid.

Man kan dog for at undgaa Misforstaaelser slaa fast, at de tyske Metoder paa Grund af dette Lands særlige Forhold har Forudsætninger, som ikke findes i U. S. A., og at Metoderne formentlig derfor ikke egner sig for dette Land. Den Aand, som præger den tyske Hitler-Jugend har givet Tysklands Ungdom en voldsom for ikke at sige fanatisk Interesse for alt, hvad der er knyttet til Forsvaret.

Dernæst maa man erindre, at Søkrigsførelsen og Revolutionen i 1918 bibragte den tyske Marine visse Erfaringer, som nu nyttiggøres i videste Omfang. Det drejer sig i særlig Grad om Befalingsmænds Forhold til Undergivne saavel i som udenfor Tjenesten.

Naar man fra tysk Side betragter Krigsmarinens Præstationer under den forløbne Del af den anden Verdenskrig, vil man formentlig i det store og hele, naar man tager de strategiske Forudsætninger i Betragtning, kunne være tilfreds med den anvendte Uddannelsesmetode, og det kan derfor lønne sig at undersøge denne nærmere.

Ganske vist har vi i Danmark helt andre Forudsætninger, og vi gaar efter gammel Hævd vore egne Veje, hvilket vi om muligt vil blive ved med at gøre, idet vi tillemper det gode, vi finder i det fremmede, efter vore særlige danske Forudsætninger.

a. Rekrutering.

Den unge tyske Mand, som ønsker at blive Søofficer, maa have bestaaet Studentereksamen med et særlig godt Resultat.

Han skal altsaa som den danske Søkadetlærling have tilbagelagt 12 Aar i Underskole, Mellemskole og Gymnasium. Han staar derved paa et væsentlig højere Niveau end de nordamerikanske Aspiranter, der vel nærmest kan sammenlignes med danske Realister. (Det vil erindres, at det i U. S. A. er muligt at blive Kadet i 16 Aars Alderen).

Der kræves de bedste Vidnesbyrd fra Skolen samt en Erklæring om, at Ansøgeren trofast har deltaget i Hitler Ungdommens Liv og Virksomhed.

Aspiranten skal have gode Færdigheder i Atletik, og hans Helbred, der skal være første Klasses, prøves

af de dertil bestemte Myndigheder. Han skal kunne præstere gode Papirer vedr. Karakter og Slægt.

Derimod er Paarørendes sociale Position og Formue ikke Faktorer af nogen særlig Betydning.

Ansøgning om Optagelse bilagt med alle nødvendige Papirer sendes til Inspektøren for Marinens Uddannelsesvæsen (en Admiral).

Blandt de kvalificerede Ansøgere udvælges derefter mellem 200 og 300 unge Mænd (der refereres stadig til Forholdene, som de var før Krigen), der indkaldes til Tjeneste ved Krigsmarinen som Rekrutter med Vedtegning: Offizieranwärter.

b. Uddannelse.

Rekrutterne begynder med 10 Ugers meget streng Infanteriuddannelse, hvis Formaal formentlig er det tredobbelte: saa hurtigt som muligt at frasotere de fysiske mindre egnede, at hærde de øvrige mest muligt samt endelig hurtigt at gøre de unge Mennesker til Soldater.

Tiden anvendes til March-Øvelser, Skydning med Riffel og Maskingevær og Luftmaalskydning. Der lægges stor Vægt paa endeløse Marcher i det vanskeligst mulige Terræn, paa krigsmæssige Øvelser og paa den daglige Idrætstræning, der iøvrigt bedst kan karakteriseres som haardt Arbejde.

M. H. t. Lønning, Underbringelse, Kost og Uniform er disse Rekrutter stillet paa samme Maade som den indkaldte værnepligtige Rekrut.

Ved Afslutningen af denne Infanteriuddannelse fordeles de unge Mennesker til de to Øvelses Sejlskibe »Gorch Fock« og »Horst Wessel«, der paa dette Tidspunkt begge ligger fortøjet ved Kiel.

I nogle Uger forbliver disse Skibe paa de respek-

tive Forløjningspladser, medens Rekrutterne gennemarbejdes i alle de Sider af praktisk Sømandsskab, som kan dyrkes med Udbytte uden saadanne Forhold.

Naar denne indledende Sømandsuddannelse er afsluttet, afgaar de to Skibe paa Togt i et Par Maaneder, og kun de Rekrutter, som ved dette Togts Slutning har bestaaet alle saavel fysiske som professionelle Prøver, udnævnes til Søkadetter.

Togtet afsluttes hen paa Sensommeren, og dermed er Uddannelsens første Afsnit tilende.

Foretages her en Sammenligning med U. S. A. Forholdene, vil man se, at der hinsides Atlanterhavet ikke findes noget tilsvarende. Den første Sommer i Annapolis er i enhver Henseende lettere saavel for Elever som for de militære Lærere.

Den tyske unge Mand skal leve et virkelig spartansk Liv. Han sover paa Halmsæk eller i Hængekøje, og det paastaaes, at den værste Menu i Annapolis vil synes Festmad for den tyske Offizieranwärter. Denne maa selv sørge for Orden og Renlighed. Han marcherer, som ovenfor nævnt, i det uendelige (60 km er Standard Øvelsesmarch) han graver Skyttegrave, falder ned, søger Dækning i Regn og Solskin, ved Dag og Nat.

Til Gengæld er de tyske vordende Officerer under hele Uddannelsen fri for ældre Kadetters Tryk fra oven.

Ingen Aargang er paa noget Tidspunkt sammen med ældre eller yngre Kadetter.

Fra tysk Side fremhæves, at Hensigten med alt dette er at udvikle Selvtillid og det mest vidtgaende Kammeratskab. Aspiranter, som fysisk eller mentalt viser sig ude af Stand til at udvikle disse Egenskaber under de vanskeligste Forhold, vil let kunne udskydes.

Forinden Uddannelsens 2. Afsnit tager sin Begyndelse, inddeles Kadetterne i Grupper svarende til

den Tjenestegren, de fremtidig skal tilhøre. Der uddannes til Søofficer i Linien, Artilleriofficer. Intendanturofficer og Teknisk Officer. Forskellige Ærmedistinktioner angiver de respektive Grupper.

Efter en kort Orlov udkommanderes Kadetterne nu paa et 8 Maaneders Efteraars- og Vintertogt med større Krigsskibe — før i Tiden som Regel de lette Krydsere »Emden« og »Karlsruhe« — eller det gamle Slagskib »Schleswig-Holstein«.

Togtet gik ofte vidt omkring — en enkelt Gang endog Jordan rundt. Paa disse Rejser vænnedes Kadetterne til Livet ombord under alle Forhold, som betinges af Vejr, Klima og navigatoriske Forhold, og der blev lagt største Vægt paa Udviklingen af godt Sømandsskab.

Fremmede Havne og Marinestationer besøgte. De unge Mennesker lærte at tale fremmede Sprog, de fik Kendskab til international Skik og Brug og deltog i officiel Selskabelighed. Det blev altid holdt dem for Øje, at de overfor deres Værter og overfor tyske Mennesker i Udlandet maatte optræde som gode Repræsentanter for Tyskland.

En ældre Kaptajnløjtnant bistaaet af nogle Søløjtnanter af 1. Grad ledede Uddannelsen med Assistance af Kaptajnløjtnanter som Specialister i henholdsvis Navigation, Artilleri, Intendanturtjeneste og Maskinvæsen.

Foruden det praktiske Arbejde udførtes under Gang adskillige skriftlige Arbejder ofte paa fremmede Sprog, ligesom hver Kadet var beordret til at føre Dagbog.

Praktiske Øvelser i alt, hvad der vedrørte Skibstjenesten herunder Regnskabsførelse og Køb af Forsyninger i fremmede Havne suppleredes med Selvstudium og særlige Instruktionskursus.

Under Opholdet i den sidste Havn før Hjemkom-

sten til Kiel eller Wilhelmshafen afholdtes en Prøve, som omfattede hele det paa Togtet udførte Arbejde. Resultatet af Prøven udtryktes ved een af følgende fire Karakterer: Fortræffelig, God, Tilfredsstillende og Utilfredsstillende. Kadetter med Karakteren »Tilfredsstillende« eller derover udnævnes til Fähnrich zur See og faar en Maanedes Orlov.

Paa dette Tidspunkt er der gaaet godt og vel et Aar, siden de unge Mænd traadte ind i Marinen som Rekrutter, og de skal nu begynde paa det eneste regulære Læseaar — Skoleaaret paa Marineskolen i Mürwik ved Flensborg.

Marineskolen i Mürwik.

Under Opholdet paa Marineskolen i Mürwik, der varer mellem 8 og 9 Maaneder, synes det som om den stramme militære Disciplin er om ikke slækket saa dog mindre udpræget end under de øvrige Afsnit af Uddannelsen.

Hovedvægten er lagt paa den teoretiske Kundskabstilegnelse. Herudover gives der saamegen fysisk Træning (Gymnastik, Idræt, Ridning og Sejlads med Sejl- og Motorbaade), som findes nødvendig for at holde Kadetterne i passende Form. Alt, hvad der ikke direkte har Relation til Uddannelsen, trænges tilbage.

Uden for Undervisning og Tjeneste lægges der Vægt paa det bedst mulige Forhold mellem Eleverne og de civile Lærere og Foresatte I Skolens Regulativ henstilles det udtrykkelig til disse sidste i størst mulig Udstrækning at deltage sammen med Kadetterne i Leg, Sport, Selskabelighed (Bierabend), Sang og hvilke andre Former for social Udfoldelse, som kan tænkes.

Skolen ligger smukt paa Sydsiden af Flensborg Fjord, Bygningerne er opført i tillempet gotisk Stil

og ligger i en vel vedligeholdt Park, der rummer Sports- og Idrætsanlæg.

Adgang til Skolens Omraade faaes kun ved særlig Tilladelse fra Skolechefen, og i Modsætning til Annapolis er der ingen Adgang for Offentligheden ved Idrætskonkurrencer o. l. Karakteristisk for Skolen er den Ro, som hersker paa hele dens Omraade.

Ved Fjorden findes Baadhuse og Broer med op mod 100 Sejlfartøjer af varierende Størrelse og Art, deriblandt 15 fuldt udrustede Langtursbaade.

Som det fremgaar af Oversigten Pag. 262 gives der Undervisning i Ridning, og Skolen har til dette Formaal sine egne Stalde med 1. Klasses Rideheste.

Underbringelsen er ordnet saaledes, at 4 eller 6 Kadetter tilsammen har 2 Rum med et mellemliggende Badeværelse.

Kadetterne har fri hver Aften til Kl. 2400, om Lørdagen og Søndagen dog til Kl. 0200 næste Morgen med Tilladelse til at tage ind til Byen, saafremt de har Lyst.

Det ledende Synspunkt er, at hver Kadet »maa være sin egen Lykkes Smed«; derfor er der intet Barnepigesystem som i Annapolis, og man finder meget hurtigt ud af, hvem der har den tilstrækkelige Karakterstyrke. De svage falder fra efterhaanden, og det anses kun for heldigt.

Der er iøvrigt flere Kadetter paa Marineskolen end det Antal, der vendte hjem fra det omtalte 8 Maaneders Kadettogt, idet der tilgaar Skolen mellem 50 og 100 Kadetter, som rekruterer direkte fra Mand-skabsrammerne.

Disse unge Mænd, der kommer direkte fra Flaa-den eller fra Etablissementer i Land, indstilles af de respektive Chefer. Der fordres en god Skoleuddannelse suppleret med specielle videregaaende Kundskaber.

Det fordres naturligvis, at disse Folk har vist ganske særlige Anlæg, og at de har første Klasses Helbred.

Det er indlysende, at der maa vises denne Kategori af vordende Officerer ganske særlig Opmærksomhed med Henblik paa hurtigst muligt at bringe dem paa Linie med de øvrige Kadetter. Denne Opgave kan være vanskelig nok, idet formentlig ingen af denne særlige Kategori har gennemgaaet Gymnasiet. Opgaven lettes noget ved, at Marineskolen ikke som den amerikanske Skole breder sig over flere forskellige Tjenestegrene, men kun tager Sigte paa at lære hver Kadet netop det nødvendige.

Af hosstaaende Oversigtskema fremgaar det, at Marineskolen ikke beskæftiger sig med Infanteriuddannelse, ligesom der ikke er afsat Tid til Mønstringer, Parader eller Skydeøvelser. Uddannelsen er derimod, som nævnt, stærkt udspecialiseret for de forskellige Tjenestegrene.

Der afholdes kun een Eksamen, og Karaktergivningen er iøvrigt indskrænket til et Minimum.

Efter Skolens Afslutning om Foraaret, kommer Kadetterne paa en kortvarig Tournè til de forskellige Tjenestegrene for derved at faa et Begreb om disses Virkemaade og Vigtighed som Dele af et Hele. Derefter følger 2 Maaneders Kursus ved Torpedoskole, Kystartilleriskole, Mineskole, Infanteriskole og Marineartilleriskole og derefter er efterhaanden den anden Sommer under Officersuddannelsen gaaet tilende. Det skal for en Ordens Skyld bemærkes, at Intendanturkadetter og Maskinkadetter naturligvis gennemgaar særlige for disse Kategorier tilrettelagte Kursus.

Der fortsættes derefter med Specialuddannelse indenfor den praktiske Tjeneste, og ved Udløbet af det andet Aar efter det Aar, i hvilket Marineskolen i Mürwik blev paabegyndt, udnævnes de unge Mænd

til Ober Fähnriche, hvorefter de udkommanderes til Søs.

Tjenesten bliver nu som de yngre Søofficerers, og samtlige det paagældende Skibs Officerer deltager i Bedømmelsen. Saavidt vides vil en enkelt negativ Stemme være nok til at spærre Vejen til Epauletterne.

Det tager paa det nærmeste 3 Aar at producere en tysk Søofficer, og Gennemsnitsalderen ved Udnævnelse ligger omkring 21—22 Aar idet Alderen dog er noget højere for de Kadetter, der rekruteres fra Mand-skabsrammerne.

Skema I

Skemaet viser Fagene med Gennemsnitstal af Timer pr. Uge i Løbet af det $8\frac{1}{2}$ Maaneder lange Skoleaar.

Naar et Fag kun læses en Del af Aaret har dette fundet Udtryk ved $\frac{1}{2}$ Timer.

Tjenestegren:		Timer pr. Uge			
		Linie.	Muskin.	Artill.	Inte
Alle Kadetter	FAG				
	Tjenestekendskab	2	2	2	2
	Søkrigshistorie	2	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$
	Fremmede Sprog	2	2	2	2
	Selvstudium	2	3 $\frac{1}{2}$	1	1
	Vagttjeneste	5	5	5	5
	Atletik	4	3	2 $\frac{1}{2}$	4
Ridning	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	
Linie- Kadetter	Navigation	6 $\frac{1}{2}$			
	Praktisk Navigation	2			
	Farvandskendskab	2			
	Sømandsskab	1			
	Øvelse i Sejl- og Motorbaade	5			
	Meddelelsestjeneste	11 $\frac{1}{2}$			
	Taktik	2			
	Flyvning	2			
	Artilleri	2			
	Maskinlære	1			
Elektroteknik	11 $\frac{1}{2}$				
Sprængstof Kemi	1				
Skibbygning	1				
Maskin- Kadetter	Maskinlære og Naturlære		8		
	Maskin Laboratorieøvelser		2		
	Elektroteknik		4 $\frac{1}{2}$		
	Elektrotekniske Laboratorieøvelser		2		
	Matematik og Mekanik		7		
	Brændstof Kemi		2		
	Skibbygning		2		
Maskintegning		2			
Artilleri- Kadetter	Artilleri og Ballistik			5	
	Sprængstof Kemi og praktisk Artilleri			2	
	Miner, Mineudlægning og Ministrygn.			2	
	Kemi			4	
	Foredrag om Ammunition m. m.			1 $\frac{1}{2}$	
	Elektroteknik			4	
	Elektrotekniske Laboratorieøvelser			2	
	Matematik og Mekanik			8	
	Skibbygning			1	
	Maskintegning			2	
Stenografi			2		
Intend.- Kadetter	Administration og Forsyningstjeneste				7
	Regnskabsvæsen				4
	Penge, Bank- og Borsvæsen				3
	Retslære				4
	Stenografi og Maskinskrivning				2
Antal Timer pr. Uge		46	46	46	46

Skema II

Skemaet viser Fag og Timetal for de Kadetter, som rekrutteres direkte fra det indkaldte Mandskab. Det bemærkes, at der ad denne Vej kun rekrutteres Linieofficerer.

Fag	Antal Timer pr. Uge	Samlet Antal Timer
Navigation	10	280
Praktisk Navigation	2 $\frac{1}{2}$	70
Farvandskendskab	1	28
Matematik	10	280
Tjenestekendskab	2	56
Sømandsskab	1	28
Taktik	2	56
Øvelse i Sejl- og Motorbaade	5	140
Atletik	4	112
Meddelelsetjeneste	1	28
Forelæsninger i Flyvning, Skibbygning, Maskinvæsen, Søkrigshistorie etc.	2	56
Selvstudium	5 $\frac{1}{2}$	154
Antal Timer pr. Uge	46	

Som det fremgaar af de viste Skemaer, er Undervisningen stærkt specialiseret for de enkelte Uddannelsesretninger. Herved undgaaes det Ekstraarbejde, som nødvendigvis maa være forbundet med at give alle Kadetter samme Undervisning indenfor større Omraader.

Da Skolen endelig ikke konkurrerer med andre Undervisningsanstalter, og da dens Afgangsprøve ingen Rettigheder giver udenfor Marinen, vil man forstaa, at der kan ske en særdeles kraftig Koncentration saavel af Stof som af Tid.

I Betragtning af Tysklands Oprustning før Krigen har en saadan Koncentration sikkert været nødvendig; der har sikkert ikke været nogen anden Udvej. For en dansk Betragter forekommer den her beskrevne

tyske Uddannelsesform for yderliggaaende, og man nærer sine Tvivl m. H. t. Bestandigheden af det paa saa relativ kort Tid lærte. Dog maa man ikke være blind for, at ca. $2\frac{1}{4}$ af de ca. 3 Aars Uddannelsestid omfattes af den praktiske Uddannelse om Bord og i Land, og det var vel væsentlig den, man under den stærke Ekspansion havde Brug for.

Hvad endelig den alm. Dannelse angaar, maa Artium vel anses for et ganske godt Grundlag at staa paa.

Selv om man imidlertid efter danske Begreber med Rette kan mene, at den tyske Uddannelse er rigtig stærkt koncentreret, saa er der dog i de tyske Principper og Fremgangsmaader adskilligt, som med Fordeel maa kunne tillempes paa den fremtidige danske Søofficersuddannelse.

Naar man f. Eks. i Tyskland trods den korte Uddannelsestid holder fast ved Sejlskibsuddannelsen, da er det formentlig ikke, fordi man mener at kunne uddanne de unge Mænd til gode Sejlskibsmatroses paa de ganske faa Maaneder, som anvendes i »Gorck Fock« og »Horst Wessel«; det maa nemlig anses for umuligt. Men det er sikkert, fordi selve Tilværelsen, Tjenesten og Arbejdet i disse Sejlskibe er af en saadan fysisk udviklende og karakterdannende Art og rummer saadanne Muligheder for Udvikling af Snarraadighed og Handlekraft, at man mener nødvendigvis at maatte benytte dette Middel.

Den grundige Infanteriuddannelse har delvis samme Formaal, idet den dog ogsaa tager Sigte paa den Kendsgerning, at alt Personel i Marinen under særlige Forhold kan komme til at kæmpe under Infanteriets Betingelser. Endelig er denne Uddannelses fornemste Maal sikkert at styrke Soldateraanden og indprente Kadetterne, at de skal dygtiggøre sig til at kæmpe.

Danmark.

Vender vi os efter denne Gennemgang af Søofficersuddannelsen i U. S. A. og Tyskland til vor hjemlige Uddannelsesform, vil man straks blive slaaet af dennes udpræget teoretiske Karakter. Grundene herfor er flere. For det første har Mulighederne for praktisk Uddannelse været begrænsede af de meget stramme Budgetter; dernæst ligger der vel i dansk Væsen en Tilbøjelighed til Teoretiseringen, og endelig har, som allerede nævnt, Kravene til »almindelig Dannelse« været for omfattende.

a. Rekruttering.

Foreløbig Antagelse af Søkadetlærlinge finder normalt Sted hvert Aar ca. 1. Juli. For at kunne indstille sig til Antagelse maa den paagældende have dansk Indfødsret og have bestaaet enten

1. Studentereksamen af den matematisk-naturvidenskabelige Linie eller
2. Studentereksamen af en af de sproglige Linier samt yderligere
 - a) Adgangseksamen til »Polyteknisk Lærestanstalt, Danmarks tekniske Højskole« eller
 - b) den Tillægsprøve, der giver sproglige Studenter Rettigheder som matematiske.
3. en til Studentereksamen svarende Eksamen samt en Tillægsprøve efter Omstændighederne.

Antagelse kan ikke finde Sted senere end i det Kalenderaar, i hvilket Ansøgeren fylder 20 Aar. Legemsbeskaffenheden undersøges af en Kommission.

Et af Marineministeriet for hvert Aar nærmere fastsat Antal af de bedst kvalificerede antages som Søkadetlærlinge.

b. Underhold, Lønning m. m.

Under hele Undervisningstiden indkaseres, beklædes og bespises Lærlinge, Aspiranter og Kadetter ved Søværnets Foranstaltning, ligesom Bøger m.m. er delvis gratis. Endvidere gives der Lønning samt Udrustningshjælp ved Udnævnelser til Officer.

c. Oversigt over Uddannelsen.

I. Forberedende Uddannelse.

Søkadetlærling: ca. 4 Maaneder.

- ca. $\frac{1}{7}$ — ca. $\frac{31}{7}$: Eksercerskole ved Flaadestationen.
 ca. $\frac{1}{8}$ — ca. $\frac{31}{10}$: Togt med søgaaende Orlogsskib.
 ca. $\frac{1}{11}$: Søkadetaspirant.

Søkadetaspirant: ca. 11 Maaneder.

- ca. $\frac{2}{11}$ — ca. $\frac{6}{11}$: Ferie.
 ca. $\frac{7}{11}$ — ca. $\frac{7}{4}$: Teoretisk Undervisning (19 effektive Uger).
 ca. $\frac{8}{4}$ — ca. $\frac{18}{4}$: Adgangsprøve i Land.
 ca. $\frac{19}{4}$ — ca. $\frac{19}{5}$: Kadeteksercerskole.
 ca. $\frac{20}{5}$ — ca. $\frac{25}{5}$: Ekvipering af Øvelsesskibet.
 ca. $\frac{26}{5}$ — ca. $\frac{20}{9}$: Togt. Adgangsprøve om Bord.
 ca. $\frac{21}{9}$ — ca. $\frac{30}{9}$: Ferie.
 ca. $\frac{1}{10}$: Søkadet Klasse C.

II. Uddannelsen som Søkadet.

Søkadet Klasse C: ca. 12 Maaneder.

- ca. $\frac{1}{10}$ — ca. $\frac{7}{4}$: Teoretisk Undervisning (24 effektive Uger).
 ca. $\frac{8}{4}$ — ca. $\frac{18}{4}$: Mellemprøve i Land.
 ca. $\frac{19}{4}$ — ca. $\frac{19}{5}$: Kadeteksercerskole.
 ca. $\frac{20}{5}$ — ca. $\frac{25}{5}$: Ekvipering af Øvelsesskibet.
 ca. $\frac{26}{5}$ — ca. $\frac{20}{9}$: Togt. Mellemprøve om Bord.
 ca. $\frac{21}{9}$ — ca. $\frac{30}{9}$: Ferie.
 ca. $\frac{1}{10}$: Søkadet Klasse B.

Søkadet Klasse B: ca. 12 Maaneder.

- ca. $\frac{1}{10}$ —ca. $\frac{31}{3}$: Teoretisk Undervisning (23 effektive Uger).
 ca. $\frac{1}{4}$ —ca. $\frac{19}{4}$: Afgangsprøve B i Land.
 ca. $\frac{20}{4}$ —ca. $\frac{25}{4}$: Befalingsmandskursus.
 ca. $\frac{26}{4}$ —ca. $\frac{19}{5}$: Eksercerskole.
 ca. $\frac{20}{5}$ —ca. $\frac{20}{9}$: Togt (ikke med Øvelsesskibet for Kadetter) Afgangsprøve B om Bord.
 ca. $\frac{1}{10}$: Søkadet Klasse A.

Søkadet Klasse A: ca. 12 Maaneder.

- ca. $\frac{1}{10}$ —ca. $\frac{31}{3}$: Teoretisk Undervisning (23 effektive Uger).
 ca. $\frac{1}{4}$ —ca. $\frac{18}{4}$: Afgangsprøve A i Land.
 ca. $\frac{19}{4}$ —ca. $\frac{19}{5}$: Kadeteksercerskole.
 ca. $\frac{20}{5}$ —ca. $\frac{25}{5}$: Ekvipering af Øvelsesskibet.
 ca. $\frac{26}{5}$ —ca. $\frac{20}{9}$: Togt. Afgangsprøve A om Bord.
 ca. $\frac{21}{9}$: Bedømmelse for samlet Afgangsprøve.
 Søløjtnant II.

Paa Baggrund af denne skematiske Oversigt er det naturligvis vanskeligt at danne sig nogen rigtig Mening om Arten og Omfanget af Uddannelsen samt om dennes Karakter; det vil derfor være nødvendigt nærmere at belyse hele Uddannelsesgangen.

Samtlige Eksercerskoler afholdes paa Holmen, hvor ogsaa Søofficersskolens Bygning er beliggende.

Den første Eksercerskole, Lærlingeeksercerskolen, har nærmest til Formaal at bibringe de unge Mennesker den allernødvendigste militære Form samt Kendskab til de vigtigste Haandvaaben alt efter nogenlunde samme Regler, som gælder for Uddannelsen af det værnepligtige Mandskab.

Kadeteksercerskolerne, som gennemgaaes af Aspi-

ranterne og Søkadetterne i Klasse C og A omfatter Idræt, Roning, Eksercits, Tjenestekendskab samt Sejlad med mindre og større Øvelseskuttere, endvidere Rekylgeværuddannelse og for Klasse A's Vedkommende Hjælpelærertjeneste.

For Klasse B gælder det særlige, at denne Klasse efter et kort Instruktionskursus bliver tilkommanderet en af de regulære Eksercerskoler for Værnepligtige.

Efter mit Skøn synes det betænkeligt at henlægge hele Marinens elementære Uddannelse (samtlige Eksercerskoler) til et Terræn, hvor der samtidig findes et stort og under normale Forhold stærkt beskæftiget Skibsværft. De Krav, der maa stilles til en effektiv soldatermæssig Uddannelse, honoreres kun daarligt i en Atmosfære, der er karakteriseret af moderne Forhold paa en stor Arbejdsplads. Hver Ting til sin Tid og paa sin Plads.

Ser man paa Uddannelsens Forløb, falder det straks i Øjnene, at saavel den praktiske som den teoretiske Uddannelse er stykket ud i mange alternerende Afsnit. Den Uddannelse, som nærmest svarer til den amerikanske og tyske Infateriuddannelse er fordelt paa 5 forskellige Skoler hver af ca. 1 Maanedes Længde og ca. 11 Maaneders Mellemrum. Paa den ene af disse Skoler (Klasse B) er Kadetterne Befalingsmænd for nyindkaldte Værnepligtige, paa den sidste (Klasse A) er de Befalingsmænd paa selve Kadeteksercerskolen.

Bortset fra at Formen paa disse Eksercerskoler ikke kan sammenlignes med de fremmede her omtalte, saa er det min Opfattelse, at den beskrevne Opdelthed og den med lange Mellemrum fortsatte Infanteriuddannelse ikke er og ikke kan være fremmede for Skabelsen af et fast og solidt soldatermæssigt Grundlag for den øvrige Forberedelse til Officersgerningen.

Saa vel de lange Tidsrum, der forløber mellem de enkelte Afsnit som ogsaa dette, at Kadeteksercerskolen paa samme Tid har 3 forskellige Aargange, bevirker Nødvendigheden af Gentagelser og dermed af Tidsspild.

Ligeledes er Sommertogtet for Aspiranter, yngste og ældste Kadetter, der hvert Aar foregaar med samme Skib og maaske til samme Sted (Vestgrønland) ogsaa i mangt og meget Tomgang og Gentagelse, bl. a. fordi Skibet samtidig skal løse andre — Kadetuddannelsen utedkommende — Opgaver. Dette skyldes som bekendt de snævre økonomiske Rammer og manglende egnet Skibsmateriel. Imidlertid forekommer det mig, at Befalingsmandsuddannelsen er saa betydningsfuld, at man i Fremtiden absolut ikke bør knytte den sammen med andre Formaal. Først naar en tilfredsstillende Befalingsmandsuddannelse er sikret, kan man undersøge, hvad der derefter bliver Raad til. Hidtil har vi til vor Ulykke længe nok samtidig forsøgt at stange Aal og skyde Harer.

Hvad den teoretiske Uddannelse angaar henvises til Oversigtsskemaet Pag. 276 af hvilket det fremgaar, at Stoffet er fordelt paa ikke mindre end 4 Vinterhalvaar.

Her er der virkelig Tale om en Stofophobning, som nærmer sig det farlige, og som i Forhold til de Opgaver, der senere kan stilles de unge Officerer nærmest virker parodisk. Der synes i dette Tilfælde Grund til at erindre om, at den virkelige Mester er kendetegnet ved sin Evne til Begrænsning.

Det er absolut mere nødvendigt, at man behersker det Stof, man faar Brug for, til Fuldkommenhed, end at man har Kendskab til en Mængde, som der kun delvis bliver Anvendelse for.

Hvert nyt Fag eller hver Forøgelse indenfor et Fag stiller Krav om mere Tid. Elevens Besvær med

at kapere Stoffet forøges, og derved opstaar igen Krav om flere Timer. Det er Skruen uden Ende. Det tyske Standpunkt forekommer mig at være rigtigt: Har det, der læres afgørende Betydning for Dannelsen af Karakter og Personlighed; er det absolut nødvendigt for at gøre Kadetten skikket til en Officers Gerning i Fredstid eller i Krigstid?

Hvad kan det hjælpe at fylde Kadetterne med en Masse Teori, som i bedste Fald af nogle faa kan bruges til videregaaende Specialuddannelse, men som af Flertallet ikke kan udnyttes i den Tjeneste, de faar at forrette eller i de Skibe, de udkommanderes med.

I Virkeligheden var vor Kadetuddannelse for en stor Del Luksus, eller sagt paa en anden Maade: Vi havde en vældig sin Uddannelse uden at have noget rigtigt at bruge den til. Den moderne Teknik og dens teoretiske Grundlag er saa udviklet og omfattende, at man ikke fortsat kan forlange den behersket af enhver Søofficer blot for den maritime Tekniks Vedkommende. Praksis har vist det umulige heri, og man maa i saa Henseende klare sig med Specialister. I Fremtiden maa Uddannelsen omhyggeligt tilrettelægges efter det eksisterende Materiel og det, som agtes anskaffet samt efter de Opgaver som kan løses dermed. Den videre Udvikling maa ske ved et Samarbejde mellem praktiske Søofficerer og Specialister, hvis Uddannelse, der naturligvis ogsaa maa drages Omsorg for. Teori og Praksis skal gaa Haand i Haand, men behøver ikke nødvendigvis at være koncentreret i samme Person. Praksis er imidlertid i alle Tilfælde nødvendig for den farende eller flyvende Søofficer.

d. Organisation og Tjenestegang i Land.

I 1939 tog Søofficersskolen sin nye Bygning paa Holmen i Brug, og fik derved dels Mulighed for Un-

derbringelse af et væsentlig større Antal Kadetter end hidtil, dels blev selve Underbringelsesforholdene moderne, ligesom Adgang til Idræt og Sport samt til Søværnets tekniske Institutioner og oplagte Skibe var den bedst mulige.

Skolen administreres af Skolechefen, en ældre Søofficer, og flere Søofficerer som Skoleofficerer. Lærerne er dels civile, dels militære.

Der gives daglig 7 Lektioner, nemlig fra Kl. 8 til Kl. 15. Mellem Kl. 15 og Middagsmaaltidet kan der drives Sport eller holdes fri. Aftentimerne anvendes til Lektie-læsning paa Skolen, for saa vidt der ikke er givet Ud-gangstilladelse. Udgangstilladelse meddeles efter faste Reg-ler, saaledes at de ældre Kadetter har mere fri end de yngre.

Selve Undervisningen foregaar stort set saaledes, som Eleverne har været vant til det fra Gymnasie-skolen med Gennemgang af Stoffet og hyppig Over-høring til Kontrol.

Overfor unge Mænd, der har bestaaet Studentereks-amen, og hvis Alder ligger mellem 18 og 22 Aar synes denne Undervisningsform ikke ganske hensigtsmæssig, men har vel sin Grund i et Ønske om at trække flest mulig Elever med frem til Officersudnævnelser.

Efter mit Skøn bør man, naar man iøvrigt for-syner Skolen med de bedst mulige Lærerkræfter, i betydelig større Grad end hidtil, lade det bero paa Eleven mere end paa Læreren, om det skal lykkes for den første at gennemføre Studiet. Her er der atter Tale om den Appel til Vilje og Energi, som bør præge hele Uddannelsen fra A til Z.

Bedømmelse foretages to Gange om Vinteren og to Gange paa Sommertogtet, ligesom der afholdes re-gulære Prøver saavel efter Vintersemestret som ved Slutningen af Sommertogtet.

Efter denne korte Oversigt over de hidtidige Forhold og de Bemærkninger, som er gjort dels i Indledningen, dels i Forbindelse med Oversigten, vil det formentlig ikke undre, naar jeg ønsker at foreslaa den indledende Infanteriuddannelse koncentreret i Tid, saaledes at Søkadetlærlingene tilbringer de første 3 Maaneder i en Træningslejr passende langt borte fra København og andre større Byer, men med Adgang til Kysten, saaledes at Roning og Sejlads i mindre Fartøjer kan øves. I den første Aarrække, eller maaske altid, bør Befalingsmænd af Hæren knyttes til denne Uddannelse, hvor der bør stilles ekstraordinære Krav til de unge Mænd. Efter denne Skole bør de med Rette kunne kaldes Soldater, og de fysisk og viljemæssigt mindre egnede vil paa dette tidlige Tidspunkt kunne sorteres fra. Der bør derefter følge en Periode paa Søen bl. a. for at faa afsløret de unge Mænd, som har været for optimistiske i deres Trang til at »komme til Søs«. Jeg mener i denne Forbindelse, at det ingenlunde vil være Luksus at lade Lærlingene gennemgaa nogle Maaneders Sejlskibuddannelse. Den vil efter mit Skøn være uendelig mere værdifuld end Sejlads med gamle Inspektionsskibe eller Mineskibe, og den vil i langt højere Grad bidrage til at skabe baade Søfolk og Mandfolk.

Hvad om man traf et Arrangement med Skoleskibet »Georg Stage«, saaledes at Marinen laaner dette Skib fra det Tidspunkt, da det ellers normalt lægges op? Til at begynde med maa Skibets sædvanlige Officersbesætning formentlig deltage i dette Togt, da Søværnet antagelig ikke raader over tilstrækkeligt erfarne Officerer til en saadan Opgave. Hvad enten man nu beslutter sig til at bygge et helt nyt Sejlskoleskib, eller man kan opnaa en Ordning, saaledes at f. Eks.

»Georg Stage« kan benyttes, saa mener jeg, at et Sejlskibstogt af ca. 4 Maaneders Varighed fra ca. 1. Oktober paa Grund af det omskiftelige Efteraarsvejr vil være af saa stor Betydning for den sømandsmæssige, den fysiske og karaktermæssige Udvikling af de unge Mennesker, at man daarligt kan forsvare at give Afkald derpaa. Jeg skal i denne Forbindelse henvisse til en Artikel i nærværende Tidsskrift 100 Aarg., Pag. 121 af daværende Kaptajnløjtnant Ramlau-Hansen og daværende Søløjtnant I. Rostock-Jensen med Titlen: »Uddannelse af Lærlinge til Kadetskolen. Et Forslag til Overvejelse«.

Efter de 3 Maaneders Infanteriuddannelse og 4 Maaneders Sejlskibstogt, kan Lærlingene passende fremmes til Søkadetaspiranter, og jeg vil foreslaa, at der nu følger et Togt med et Orlogsskib. Hvorledes dette Skib vil komme til at se ud, er ikke godt at vide; det kommer jo til at afhænge af Forhold, som ikke nu er lette at overse, men det maa formentlig være forsynet med et vist Antal Kanoner og Automatskyts, muligvis ogsaa med Torpedoarmering og Dydbomber, ligesom Skibet naturligvis vil være forsynet med de mest moderne Navigationsindretninger. Skibet bør kunne udrustes til Udenlandstogt.

Ved denne Udkommando skal Aspiranterne blive fortrolige med Tjenesten i et moderne Orlogsskib, ligesom de i Praksis skal erhverve Kendskab til Skibets Vaaben og disses Anvendelse. Naturligvis er Skibets Maskineri og øvrige tekniske Installationer ogsaa Undervisningsomraade. Indenfor de Grænser, som Aspiranternes matematiske Forudsætninger og Forholdene paa Togtet angiver, bør der gives Undervisning i praktisk Navigation. Faget Sømandsskab, som i de senere Aar har faaet et mere og mere teo-

retisk Præg, vil paa dette Togt og det foregaaende Sejlskibstogt have ganske anderledes Muligheder for at blive forstaaet, og kostbar Tid kan spares i Land.

Lad os antage, at dette Togt, under hvilket udenlandske Havne bør anløbes, varer til medio Juni. Der er da tilbagelagt 3 Maaneders haard Infanteriuddannelse, 4 Maaneders ikke mindre haard Uddannelse i Sejlskib og endelig ca. $4\frac{1}{2}$ Maanedes Togt bl. a. til Udlandet med et moderne Orlogsskib, og der maa nu være tilvejebragt et godt Grundlag saavel militært som sømandsmæssigt at bygge videre paa.

Uddannelsens 2. Sommer kan nu anvendes til praktisk Vaabenlære. Under Kommando af de samme Officerer og andre Befalingsmænd, der er ansvarlige for Vedligeholdelsen af den militære Aand og Holdning, kan Aspiranterne udkommanderes til Torpedostationen, Søminevæsenet, Søartilleriet og eventuelt Flyvevæsenet, hvorefter den teoretiske Undervisning i Fag med Tilknytning hertil kan reduceres. Lad f. Eks. denne Uddannelsesform vare i Maanederne Juli, Aug., September og Oktober, hvorefter Aspiranterne forfremmes til Søkadetter. Den teoretiske Undervisning paa Søofficersskolen tænkes derefter paabegyndt i Begyndelsen af November og varende til medio Juni med 28 effektive Undervisningsuger (jfr. Oversigten Pag. 277).

Efter afsluttende Prøver og en kort Ferie tænkes Kadetterne derefter udkommanderet ca. 1. Juli med det samme Øvelsesskib, som netop er vendt hjem med Lærlinge. Paa dette Togt bør Kadetterne i Praxis lære Kvartermestertjenesten at kende, hvorfor den militære Uddannelse i det foregaaende Semester i Land bør tage Hensyn hertil. Iøvrigt bør Togtet for den længste Parts Vedkommende foregaa i danske Far-

vande med særlig Vægt lagt paa Uddannelse i Farvandskendskab, Manøvrer, Skydning og i det hele saadanne Øvelser, som kan udføres med de forhaandenværende Midler, idet det forudsættes, at passende flydende Materiel efter Behov knyttes til Øvelsesskibet. Dette Togt, der tænkes at vare til Udgangen af Oktober, kan passende slttes med Besøg i en eller flere skandinaviske Havne.

(Fra November til Februar kan Øvelsesskibet derefter oplægges for Eftersyn inden det atter skal paa Togt med Lærlinge).

Kadetterne paabegynder nu det andet og sidste Semester paa Søofficersskolen. Dette er tænkt at skulle omfatte 30 effektive Undervisningsuger d. v. s. at det varer til ca. $\frac{1}{7}$ det følgende Aar.

Ved en Betragtning af Oversigterne Pag. 276 og 277 vil Sammenligning kunne foretages mellem Omfanget af den teoretiske Undervisning efter nugældende Plan og det Omfang, den eksempelvis vil kunne faa, saafremt de her antydede Principper følges.

Efter afsluttende Prøver og en kortere Ferie tænkes Kadetterne forfremmet til Fændriker eller om man vil Underløjtnanter eller lign.

Fra ca. 15. Juli til ca. 1. Februar gennemgaaes forskellige praktiske Kursus og Skoler (I Land og om Bord) saaledes Artillerikursus, Torpedo- og Søminekursus, Meddelelsetjeneste, Flyvevæsen samt et afsluttende Infanteri-Befalingsmandskursus.

Ca. 1. Februar udkommanderes Fændrikerne med forskellige af Flaadens Skibe, hvor Tjenesten paa det nærmeste svarer til Officerstjeneste. En Del kan naturligtvis om ønskes udkommanderes med Øvelsesskibet for Aspiranter paa Udenlandstogt.

Det vil ses, at der med en Uddannelsesgang som

Sidst gældende Plan.
Oversigt over Fag- og Timeantal ved den
teoretiske Undervisning i Land.

	Klasse				Ialt 89
	S	C	B	A	
	Undervisningstid				Uger
	19 Uger	21 Uger	23 Uger	23 Uger	
Artilleri	38	72	46	23	179
Anvendt Artilleri	—	—	—	69	69
Elektrisk Materiel	—	—	40	92	132
Folkeret	—	—	—	12	12
Hærororganisation	—	—	—	6	6
Maskinlære	38	48	46	—	132
Meddelelsestjeneste	19	24	23	11	77
Militær Pædagogik	—	—	11	—	11
Navigation	57	72	115	115	359
Skibbygning	—	—	78	—	78
Søkrigshistorie	38	48	46	—	132
Søkrigslære	—	—	—	17	17
Teknisk Tegning	—	48	—	—	48
Tjenesteks. (og Sømandssk.) . .	38	48	46	35	167
Torpedo- og Søminelære	57	48	—	57	162
Engelsk	76	72	46	23	217
Fransk	76	96	69	23	264
Tysk	76	72	46	23	217
Foredrag	—	—	—	*)	*)
Fysik	38	24	46	69	177
Matematik	38	72	69	69	248
Projektionstegning	38	—	—	—	38
Retslære	38	72	—	46	156
Sundhedslære	—	24	—	—	24
Legemsov. og Militær Udd. . .	114	144	138	138	534
Dans	19	24	23	—	66
Timer ialt	798	1008	889	828	3525
Ugentlige Timer	42	42	38 17/23	36	

*) Indtil 24 T., afhængig af Kadett. Antal, henlægges til Skolenarets Slutning.

*Eksempel paa Timefordeling efter den foreslaaede
Uddannelsesform.*

	Klasse		Ialt
	Yngste	Ældste	
	Undervisningstid		58 Uger
	28 Uger	30 Uger	
Artilleri	56	60	116
Anvendt Artilleri		60	60
Elektrisk Materiel		60	60
Folkeret		30	30
Hærorganisation		15	15
Maskinlære	56	60	116
Meddelelsestjeneste		30	30
Militær Pædagogik		15	15
Navigation	112	180	292
Skibsbygning		90	90
Søkrigshistorie	56		56
Søkrigslære		30	30
Teknisk Tegning	56		56
Tjenestekendskab (Sømandsk.)		30	30
Torpedo- og Søminelære	56	60	116
Engelsk	84	60	144
Fransk	84	60	144
Tysk	84	60	144
Foredrag			
Fysik	112	30	142
Matematik	112	90	202
Projektionstegning	28		28
Retslære	56	60	116
Sundhedslære	28		28
Legemsøvelser og Infanteriudd.	196	180	376
Timer ialt	1176	1260	2436
Ugentlige Timer	42	42	

her foreslaaet, med Bibeholdelse af det væsentlige i den teoretiske Undervisning, er sket en kraftig Koncentrering af denne. Den praktiske Uddannelse er blevet betydelig forøget samtidig med, at den ligger saa samlet og foregaar i saa lange Tidsrum, at der i Realiteten kan blive Tale om Erhvervelse af Rutine.

I Vaabenfagene er Hovedvægten lagt paa den praktiske Instruktion ved selve Vaabnet, hvad der maa kunne formindske Terperiet ved Hjælp af Tegninger og Bøger.

Meddelelsesstjenesten bør i det væsentlige læres om Bord, idet dog ældste Klasse bør have en videregaaende Instruktion i den maritime Forbindelsesstjenestes Teori.

Det er min bestemte Opfattelse, at en ung Officer, der har gennemgaaet denne Uddannelse, forudsat at den gennemføres i sit fulde Omfang og uden Skelen til andre Formaal, vil være væsentlig bedre egnet til at udføre Officerstjeneste, end Tilfældet har været med den hidtidige stærkt teoretiske og opdelte Plan. En Betingelse maa det ogsaa være, at man ved Skolens Tilrettelæggelse anlægger realitetsbetonede Betragtninger d. v. s. at man indretter Undervisningen paa det Søværn, vi har, eller har Udsigt til at faa samt de Opgaver, som dette Søværn kan komme til at løse. Disse Opgaver ligger *her* og ikke paa Oceanerne. Iøvrigt bør enhver Kadet være »sin egen Lykkes Smed«.

Den skitserede Plan forudsætter, som det vil ses, et moderne Øvelsesskib paa Togt i ca. 9 Maaneder af Aaret samt forskelligt Hjælpemateriel. Kun een Klasse er her ombord ad Gangen.

Paa Søofficersskolen i Land vil der samtidig kun være 2 Klasser, med Uddannelse til Søofficerer i Linien for Øje. Der kan endelig blive Tale om Indkaserne- ring paa Skolen under forskellige Kursus.

*Skematisk Oversigt over den skitserede Uddannelsesgang.***Søkadetlærling ca. 7 Maaneder.**ca. $\frac{1}{7}$ — ca. $\frac{30}{9}$: Infanteriskole.ca. $\frac{1}{10}$ — ca. $\frac{31}{1}$: Togt med Sejlskib (Georg Stage?)**Søkadetaspirant ca. 9 Maaneder.**ca. $\frac{1}{2}$ — ca. $\frac{15}{6}$: Togt med søgaaende Orlogsskib.ca. $\frac{16}{6}$ — ca. $\frac{30}{6}$: Ferie.ca. $\frac{1}{7}$ — ca. $\frac{31}{10}$: Praktiske Kursus (Søartilleri, Torpedovæsen, Søminevæsen, Flyvevæsen m.m.)**Søkadet yngste Klasse ca. 12 Maaneder.**ca. $\frac{1}{11}$ — ca. $\frac{15}{6}$: Teoretisk Undervisning (28 effektive Uger).ca. $\frac{16}{6}$ — ca. $\frac{30}{6}$: Prøver og Ferie.ca. $\frac{1}{7}$ — ca. $\frac{31}{10}$: Togt med søgaaende Orlogsskib.**Søkadet ældste Klasse ca. 8 $\frac{1}{2}$ Maaned.**ca. $\frac{1}{11}$ — ca. $\frac{30}{6}$: Teoretisk Undervisning (30 effektive Uger).ca. $\frac{1}{7}$ — ca. $\frac{15}{7}$: Prøver og Ferie.**Fændrik ca. 11 Maaneder.**ca. $\frac{15}{7}$ — ca. $\frac{31}{1}$: Praktiske Kursus.ca. $\frac{1}{2}$ — ca. $\frac{15}{6}$: Udkommando paa Togt med Tjenstgøring som Officer.ca. $\frac{1}{7}$: Udnævnelse til Søofficer.

Denne Skitse gør naturligvis ikke Fordring paa andet end at angive nogle Hovedtræk. Med Hensyn til en Mængde iøvrigt nødvendige Detailler vil det vistnok føre for vidt at komme ind paa saadanne her og nu. Der vil sikkert ogsaa lade sig høre mange og uden Tvivl velbegrundede Indvendinger af praktisk Art.

Overfor saadanne maa jeg dog mene, at har man først accepteret, at ved Søværnets eventuelle Genopbygning maa Befalingsmandsuddannelsen komme i aller første Række, saa maa det ogsaa være relativt let at rangere alle andre Formaal ind i Forhold til denne de nærmeste Aars fornemste Opgave.

Jeg skal endvidere lade staa hen, hvorvidt jeg ved den foreslaaede Fordeling af den teoretiske Undervisning netop har truffet det rigtige, det er formentlig højst tvivlsomt; Forslaget giver da ogsaa kun en Antydning af Muligheder indenfor en bestemt Ramme.

Til Slut skal jeg blot henlede Opmærksomheden paa følgende:

Det vil bemærkes at den tyske Uddannelse for Teoriens Vedkommende har 28 effektive Undervisningsuger. Med 46 Timer pr. Uge giver dette ialt 1228 Teoritimer. Den her foreslaaede Plan giver næsten det dobbelte nemlig 2436 Timer.

Ved en Sammenligning med den amerikanske Uddannelse maa de til Legemsøvelser anvendte Timer fradrages, og man naar da til 2060 Timer i Forslaget sammenlignet med de amerikanske 2068 altsaa i Praxis det samme Timetal.

Da dansk Artium imidlertid ligger væsentlig højere end den amerikanske adgangsgivende Eksamen, vil det ses, at man trods de foreslaaede Reduktioner dog stadig vil ligge i Spidsen i Forhold til de to her beskrevne fremmede Uddannelsesformer.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

Juli Maaned.

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

1. Juli 1644: Flaade paa 40 Skibe m. fl. i 3 Eskadrer under Kommando af Kong Christian IV kæmper paa Kolberger Heide mod svensk Flaade paa 42 Skibe under Admiral Klas Fleming, Kongen saares og mister det ene Øje, men fortsætter Kampen under Mottoet »... Naar blot enhver vil gøre sin Pligt«. (Nationalsangens 1. Vers).
1. Juli 1677: Flaade paa 27 Linieskibe og Fregatter m. fl. under Admiral Niels Juel slaar i Køge Bugt svensk Flaade paa 30 Linieskibe og Fregatter m. fl. under Admiral-General Henrik Horn; Svenskerne mistede 8 Linieskibe og ca. 4000 Mand; Niels Juel udnævnes til General-Admiralløjtnant og Elefantridder (Medaille slaet).
1. Juli 1856: Overekvipagemester, Viceadmiral Mourier modtager den første Udnævnelse som »Chef for Orlogsværftet«. Divisions- og Kompagniinddelingen af Holmens faste Stok ophæves (oprettet i 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 Søværnsloven af 1932, Chef Orlogskaptajn B. H. Andersen.
4. Juli 1616: Kgl. Forordning udstedes om Mandskabets 5-aarige Tjenestetid m. m. (Grundlaget for Holmens faste Stok).
- 4.—8. Juli 1770: Middelhavseskadre paa 4 Linieskibe, 2 Fregatter m. fl. under Schouthbynacht Kaas bombarderer Algier.
4. Juli 1811: 27 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen angriber 4 engelske Linieskibe, 2 Fregatter og 2 Brigger med Konvoj ved Hjelm; 4 Kanonbaade mistes, 1 engelsk Fregat samt 17 Konvojskibe sønderskydes men undslipper.

6. Juli 1812: Fregatten »Najaden«, Chef Kaptajn Holm, samt Orlogsbriggerne »Lolland«, »Samsø« og »Kiel« kæmper i Lyngør Havn med engelsk Linieskib »Dictator«, Chef Captain Stewart, samt Orlogsbriggerne »Calypso«, »Podargus« og »Flamer«. »Najaden« brænder og skydes i Sænk uden at stryge.
6. Juli 1849: 1 Dampskib, 1 Kanonbaadsdivision og 18 Transportfartøjer under Kaptajn Krenchel deltager i Udfaldet fra Fredericia og besætter Snoghøj; 4 Dampskibe, 2 Kanonbaade og 4 Transportskibe under Kaptajn-løjtnant Muxoll angriber Fjendens Retraetelinier 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 Dyrskilen svensk Forselsflaade med Eskorte paa 1 Stykpram, 8 Galejer m. fl. under Schouthynacht Stromstierna. 9 svenske Orlogsfartøjer erobres, og hele Transportflaaden til Kong Karl XII.s Belejningshær ødelægges. (Medaille slaaget).
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 Björusson, 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 Gjøse 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 Salutbatteri (tidligere hejst fra 1. Oktober 1784 paa Kastelspynten).
18. Juli 1770: Flaadens Chef, »Sur-Intendant de Marine«, General-Admiraløjtnant Fr. Danneskiold-Samsøe dør, Opbygger og Organisator af Søetaten, ligesom der under ham opførtes en Række Bygninger paa Nyholm blandt andet Mastekranen, Hovedvagtten, Takkeldshusene m. m.
19. Juli 1717: Kattegateskadren paa 3 Linieskibe, 2 Skytsskibe og 9 Galejer m. fl. under Kommandør Tordenskjold angriber Strømstad Batterier.
19. Juli 1810: Eskadre paa 6 Orlogsbrigger fra Norge under Kaptajn Krieger erobrer i Skagerak engelsk Konvoj paa 47 Skibe til en Værdi af ca. 7 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.
19. Juli 1864: Kanonbaadsflotillen paa Vesterhavssøerne under Kaptajnøjtnant Hammer brændes og sænkes ved Før af egen Besætning forinden Vesterhavssøerne som sidste danske Forsvarsomraade i Sønderjylland besættes af østrigsk-preussisk Krigsmagt. (Æressabel til H.).
20. Juli 1679: Eskadre paa 4 Linieskibe m. fl. under Viceadmiral Henrik Span fra Niels Juels Flaade angriber i Kalmarsund svensk Eskadre paa 6 Linieskibe og Fregatter; svensk Linieskib »Nyckelen« springer i Luften.
20. til 31. Juli 1715: Stralsundskadren paa 13 Skibe og Stykpramme m. fl. samt en Transportflaade under Viceadmiral Sehested afslaar ved Nydyb, Rügen, svenske Angreb fra 5 Linieskibe 3 Fregatter og 15 Skytsskibe m. fl. under Admiral Sparre.
21. Juli 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson skyder i Neüstädter Bugt slesvig-holstensk Kanonbaad »Von der Tann« i Brand, hvorefter 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, Schoutbynacht (indført i 1656) bliver til Contre-Admiral, Second-Mester til Skibschirurg, Ober-Archelmester til Over-Kanoner, Bøsseskytte til Constabel o. s. v.
25. Juli 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 Olands Norra Udde med svensk Flaade paa 36 Skibe under Klas Horn.
26. Juli 1719: Flaadestyrke paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter, 5 Skytskibe og Flydebatterier samt 5 Galejer under Schoutbynacht Tordenskjold erobrer Fæstningen Karlsten, efter at Marstrand er besat den 23. Juli; af den der-værende svenske Eskadre paa 7 Fregatter samt 8 Galejer under Kommandør Sjøblad erobres 2 Fregatter, 1 Galej og 1 Stykpram, Resten sænkes af Svenskerne; Tordenskjold udnævnes til Viceadmiral. (Medaille 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 Trudsøn 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.

Havenes Frihed.

Et Foredrag holdt af cand. jur. Knud Strandgaard.

Naar man beskæftiger sig med Spørgsmaalet om »Havenes Frihed«, mødes man ofte af visse Indvendinger, og jeg mener navnlig at have mødt tre Hovedindvendinger. *Den første* kunde jeg maaske kalde den »populære« Indvending. Den fremsættes som Regel af Mennesker, der generaliserer ud fra den øjeblikkelige Situation og som anser det for ret urimeligt overhovedet at drøfte Spørgsmaalet om Frihed paa Havene paa et Tidspunkt, hvor der ingen Frihed findes. Overfor denne Indvending om manglende Aktualitet vil der kunne siges dette, at maaske er intet saa aktuelt, som det man staar i Fare for at miste. Det er jo ret selvfølgelig, at der ikke under en totalitær Krig mellem Stormagter kan herske Frihed paa Havene, men dette er et Krigsfænomen og kan ikke give nogen Norm for Fredstilstande. Man kunde endda, hvis man vil være lidt paradoksal, sige, at disse abnorme, totalitære Krigstilstande savner en virkelig Interesse for det heromhandlede Spørgsmaal. *Den første* Indvending kan da maaske afvises, alene fordi de, der fremsætter den, synes at have en lidt overfladisk Forstaaelse af Begrebet Aktualitet.

Den næste Indvending, som man maaske kunde kalde den praktiske Indvending, plejer at komme fra Folk, der er knyttet til Skibsfartserhvervet som Disponenter, altsaa Redere og Befragtere, Skibsmæglere o. s. v. Folk, der ved, hvor Skoen trykker, *hvis* den trykker. Disse Folks Indvendinger er præget af en vis Realitets-

sans, som paa Forhaand maa vække Sympati, og den gaar simpelthen ud paa, at der ikke kan ses nogen-
 somhelst Nødvendighed for lange teoretiske Udredninger af Begrebet Havenes Frihed, idet dette Begreb aldrig i dette Aarhundredes store Skibsfart har naaet at fæstne sig som noget alarmerende Problem i Praksis. Der har ganske vist fra Tid til anden været Tale om alvorlige Tendenser i Retning af Forskelsbehandling, men disse Tendenser af snæver national Karakter har ikke været alvorligere, end at Skibsfartsfolkene selv har kunnet imødegaa dem med Virkning, og ofte løb Tendenserne af sig selv ud i Sandet paa Grund af deres Mangel paa forretningsmæssig Logik, saadan som vi senere skal se. Den praktiske Indvending's vægtigste Argument er dog maaske de smaa Landes vidtomspændende Virksomheder før Krigen. Naar man betragter en Oversigt over smaa Landes Skibsfartsruter, vil man være tilbøjelig til at sige med Praktikerne: Ja, men hvad i al Verden er der at snakke om. En saadan verdensomspændende Virksomheds Vækst og Trivsel maa dog ganske klart have haft en meget stor Frihed paa Havene som Forudsætning. Der skal her nævnes nogle af det norske Rederi Wilhelmsens Ruter:

- I. En af de største af Wilhelmsens Ruter gaar fra Norden og Nordsøhavnene til Australien. Skibene transporterer Varer fra hele Norden: Træ, Papir, Cellulose, Hermetik og forskellige Metaller etc. Gaar ind til Hamborg, Rotterdam og Antwerpen, hvor de tager Stykgodslast, og anløber til Slut Lissabon, hvor de laster Kork, altsammen til Australien. Hjem fra Australien tager de Uld, Blymalm, Zinkmalm, Huder, Fragt etc.
- II. En anden Linie gaar fra de samme europæiske Havne til Østasien med omtrent de samme Varer, men desuden med store Mængder Silkecellulose

til Japan. Hjemover til Europa føres Silke og Industrivarer fra Japan, Soyabønner fra Manchukuo, fra Kina saa ejendommelige Sager som Menneskehaar, desuden Te, Bambus og Fiber, fra Philipinerne Cobra, Hamp og haardt Træ, fra Singapore Gummi etc.

De er rigtigt, at disse Kendsgerninger taler deres vægtige Sprog, men naar man skal bedømme Frihedens Muligheder i Fremtiden, er Kendsgerningerne fra før Krigen ikke nok. Den Mulighed kan nemlig ikke paa Forhaand afvises, at den Stormagt, der i Fremtiden maatte beherske Havene eller visse Dele af Havene vil kontrollere Skibsfarten paa disse Have paa den Maade, at en vis Del af Skibsfarten forbeholdes egne Skibe eller derved, at der tildeles enkelte Lande bestemte transportmæssige Opgaver f. Eks. i Forhold til Landenes befolkningsmæssige Størrelse eller lignende. Den praktiske Indvending kan da mødes af den samme Kritik som den populære Indvending, nemlig denne, at det ikke gaar an at generalisere ud fra en faktisk Situation.

Den tredie Indvending, som jeg vil kalde den ideologiske Indvending, gaar ud paa dette, at al Tale om Havenes Frihed er, har været og altid vil blive en fuldstændig Frase. Jeg kan i saa Henseende navnlig henvise til en lille Bog af den i Oktober 1940 i Oslo udnævnte Professor, Geopolitiker HERMAN HARRIS AAL. Bogens Navn »Verdensdespotiet og Havets Frihed«. Denne Forfatter ser overordentlig pessimistisk paa Spørgsmaalet. Han siger i sin Indledning bl. a.: »Havenes Retsløshed (hvilket Forfatteren i Parantes bemærket anser som en uomstødelig Kendsgerning) holder Folkene nede i Barbari. Saalænge denne Voldstilstand paa Havene bestaar, er det ikke muligt at opnaa Frihed mellem Folkene.« Bogens Formaal er at

vise, at al Tale om Frihed paa Havene i den Magtens Verden og navnlig under den Magtfordeling, hvori vi har levet, er tomme Ord. Denne Mand og den Skole, han tilhører, søger ofte tilbage til tidligere Tiders despotiske Tilstande og forbigaar eller bagatelliserer ikke saa sjældent redelige Bestræbelser i Nutiden i Retning af Ligebehandling i Skibsfart. Det er rigtigt, at naar f. Eks. U. S. A. paaberaabte sig Princippet om Havenes Frihed til Støtte for sin Transport af Vaaben til England, før U. S. A. traadte ind i Krigen, var dette en urimelig Frase, men disse Kontrabandespørgsmaal falder udenfor det fredsmæssige Begreb Havenes Frihed. Ogsaa ved den ideologiske Indvending hæfter der en vis Trang til Generalisering, der fører til Slutninger, der vanskeligt kan bringes til at harmonere med de virkelige Forhold. Denne Tendens til at konstruere bort fra Virkeligheden maa ofte vække til særlig Eftertanke.

Stillet overfor disse tre Indvendinger bliver man klar over, at Begrebet »Havenes Frihed« kan bedømmes udfra vidt forskellige Synspunkter, og man rejser da for sig selv det Spørgsmaal, hvordan Begrebet egentlig bør defineres. Er det et Brud paa Havenes Frihed, dersom Grupper af Redere interesserede i samme Farter slutter sig sammen i Konferencer og aftaler bestemte Minimum-Fragtrater for derigennem at hindre, at enkelte Rederier indenfor Gruppen underminerer de andres Arbejde? Naar de ikke fører til en monopolagtig Udnyttelse, kan saadanne Sammenslutninger være fuldt ud økonomisk og driftsmæssig forsvarlige. Det maa nemlig tages i Betragtning, at Oprettelse af Liniefart som Regel kræver en stor finansiel Indsats og Organisation: Indsættelse af Specialskibe med fast Ruteplan, Oprettelse af Agenturer i de forskellige Havne, Uddannelse af Mandskab o. s. v., og det vilde dog være uri-

meligt, om hele dette store Apparat skulde slaas i Stykker, fordi et enkelt Rederi saa sin Fordel i midlertidigt at fragte til uøkonomiske Underrater. I 1900 Trediveerne blev der foretaget visse Undersøgelser i U. S. A. med offentlige »Forhør«, hvorunder der blev fremskaffet Vidneudsagn fra fremstaaende Redere og Købmænd, og jeg skal nævne et Eksempel paa den omtalte Underminering af en oprettet Rute, der kom frem ved denne Lejlighed. Det drejede sig om det store Rederi »Transpacific Transportation Co.«, der var interesseret i Transport af Papirladninger. Raten for disse Transporter havde i Maj 1921 været 7,50 Dollars, men som Følge af Konkurrence fra det japanske Rederi »Kokusai Kisen Kaisha« faldt Fragten til en ruinerende Rate af 2,50 Dollars. Da det langt om længe lykkedes at opnaa Overenskomst med det japanske Rederi, hvorved Raten stabiliseredes til 3,50 Dollars, maatte Raten atter pludselig nedsættes paa Grund af Dumping fra en ny Outsider, Ellerman & Buchnall Line.

Man kunde paa Forhaand mene, at Konferencerederierne vilde misbruge deres Stilling til en urimelig Udnyttelse af Købmændene, men dette var langt fra Tilfældet. Tværtimod viste det sig under disse Forhør i U. S. A., at Afskiberne som Regel i deres Kalkulationer foretrak de faste Konferencerater fremfor de svingende Tramprater, selv om de første Fragtrater var noget højere. Afgørende for de Undersøgelser, som vi her foretager, er det imidlertid, at Medlemskab af Konferencerne ikke var forbeholdt en enkelt eller enkelte Nationer, men stod aaben for alle Nationer. Af de i Farten paa Amerika engagerede Konferencerederier var i 1937 kun 12 amerikanske, men 40 ikke-amerikanske. Alle Nationers Skibsfart havde altsaa Frihed til at deltage, og den mindste Deltagers Stemme vejede nøjagtig lige saa meget som den størstes.

Vi vil da ikke ved Frihed paa Havene forstaa Frihed til ved uøkonomiske Underrater at ødelægge bestaaende Linieforetagender, og vi vil ikke ved Tvang forstaa de Baand, der frivillig paalages for at forhindre saadanne Misbrug. Vi vil da heller ikke forstaa Friheden saaledes, at vi kalder Liniefart for den ufri Fart og Trampfart for den frie Fart. Dette vilde give et forkert Billede af Virkeligheden. Vi vil derimod holde os til en Definition, der blev givet af det internationale Handelskammer i Paris i 1923, og hvorved Havenes Frihed defineredes som *Ligebehandling af alle Nationers Skibe paa alle Have og i alle Nationers Havne*, Herved præciseres det ogsaa, at det afgørende er i og for sig ikke, at Skibene kan sejle uhindret rundt paa Havene, men at de uhindret kan sejle gennem alle Nationers Søterritorium og anløbe alle Nationers Havne paa lige Vilkaar med alle andre Nationers Skibe. Det var ud fra dette Begreb: »Havenes Frihed«, at Spørgsmaalet blev behandlet paa den almindelige Samfærdsels- og Transitkonference i Genève i December 1923, og det var ud fra den samme Forstaaelse at den internationale Konvention om Havenes og Havnenes Frihed blev vedtaget den 9. December 1913. Konventionen blev ratificeret af følgende Lande:

Estland	Indien	Siam
Belgien	Italien	Sweitz
Danmark	Irak	Sverige
England	Japan	Tjekoslovakiet
Frankrig	Mexiko	Tyskland
Grækenland	Norge	Ungarn
Holland	New Zeeland	Yugoslavien

Jeg har ofte undret mig over, at disse omfattende mellemfolkelige Bestræbelser har vakt saa ringe Opmærksomhed, at man meget ofte møder Ukendskab til dem, selv i Skibsfartskredse. Jeg tror, det vilde være

uklogt og uretfærdigt at bagatellisere den Slags Bestræbelser. Det vil sikkert være et af Kravene til Fremtidens Mennesker og ikke mindst til Fremtidens Ungdom, at de opøves i at vise Respekt for redelige menneskelige Bestræbelser, saaledes at disse Bestræbelser ikke paa Forhaand bringes i Miskredit, derved at man forudsætter lave og egoistiske Bevæggrunde eller derved, at man siger: den ene er saamænd en lige saa stor Skurk som den anden, eller det hele har saamænd ikke saa meget Betydning, fordi det er Magten, der til syvende og sidst bestemmer det.

For at bedømme Betydningen og Rækkevidden af det nævnte mellemfolkelige Arbejde for Sikring af Havenes og Havnenes Frihed vil det være nødvendig at se paa den Opgave, som disse fremragende Praktikere og Teoretikere havde stillet sig. Var dette internationale Arbejde blot en maskeret Form for Stormagtspolitik? Var det en unødvendig Indsats af en international Institution, hvis bureaukratiske Overorganisation maaske krævede den Slags Livsytringer fra Tid til anden for at overbevise Verden om dens Eksistens? Det vilde være fuldkommen forkert at antage noget af alt dette. Opgaven var rent praktisk at imødegaa den Trusel mod Friheden, der eksisterede i Form af *Forskelsbehandling*. Ved *Forskelsbehandling* i Skibsfarten forstaar man dette, at en Nation for at beskytte og fremme egen Handel og Skibsfart behandler fremmede Skibe, der anløber Landets Havne daarligere end Landets egne Skibe. For at belyse disse Tendenser i Retning af *Forskelsbehandling* i Tyvernes Skibsfart vil jeg tage Portugals Eksempel. *Forskelsbehandlingen* kan bestaa i Forhøjelse af Havnetakster for fremmede Skibe, Udelukkelse af fremmede Skibe fra visse Farter, Forhøjelse af Reparationsudgifter for fremmede Skibe o. s. v. Her er der Tale om tvangsmæssige Foranstaltninger

mod fremmed Skibsfart, og her vil man i Ordets sande Betydning kunde tale om manglende Frihed. Paa dette Omraade var det, at Portugal udfoldede særlig energiske Bestræbelser. I August 1920 vedtoges en Lov i Portugal, der firdoblede Tonnageafgifterne for fremmede Skibe, og i Januar 1922 vedtoges en Lov, der udelukkede fremmede Skibe for Kolonihandelen og udsatte den for yderligere Forskelsbehandling. Dokningsudgifterne for fremmede Skibe fastsattes f. Eks. til ca. 10 £ pr. Dag, medens de tilsvarende Udgifter for portugisiske Skibe var ca. 1 £ pr. Dag. Ogsaa i U. S. A. var der paa det Tidspunkt meget stærke Bevægelser i Retning af at indføre Forskelsbehandlingen i amerikansk Skibsfart og dermed bryde Princippet om Havenes og Havnenes Frihed. Et karakteristisk amerikansk Dokument er i saa Henseende en Erklæring, som Formanden for den amerikanske Afdeling af den internationale Søtransportkomite, *Mr. Raymond*, afgav i 1922 som Forsvar for disse partikulære Bestræbelser i U. S. A. Af Erklæringen citeres:

»Der er ikke mange Mennesker, der har en klar Erkendelse af de mange Sider af den amerikanske Eksport og af den vidtstrakte amerikanske Produktivitet. Der er ikke den Stat i U. S. A., der ikke bidrager til Eksporthandelen, og en enkelt Ladning indeholder ofte Produkter fra mange og vidtstrakte Dele af Landet. Naar U. S. A. staar overfor at imødekomme denne store Eksporttrang, vilde det ikke være logisk at overlade denne Op-gave til Konkurrenterne. Netop for Eksportens Vedkommende kan man ikke se nogen gyldig Grund, hvorfor U. S. A. ikke skulde forbeholde denne Transport for amerikanske Skibe.«

Disse Betragtninger kunde paa Forhaand synes overordentlig rimelige. Naar et Land som U. S. A. pro-

ducerer og eksporterer saa store Mængder af Varer til Europa, at denne Transport — saaledes som det var Tilfældet før Krigen — er ca. 5 Gange saa stor som Eksporten fra Europa til U. S. A., synes det ogsaa paa Forhaand ganske rimeligt, at U. S. A. maa have et suverænt Krav paa at forbeholde denne Eksport for U. S. A.'s egne Skibe. Alligevel er Betragtningen gal, og det er det nævnte mellemfolkelige Arbejdes store Fortjeneste, at det paa et vist Tidspunkt fik overbevist store og smaa Nationer herom. At Ræsonnementet er forkert, vil fremgaa af en ret enkel Betragtning. Bragt ud i dens Konsekvens maatte Metoden føre til, at ikke alene U. S. A., men ogsaa alle andre eksporterende Lande maatte have en naturlig Ret til at forbeholde Transportopgaven for egne Skibe. Dette vilde imidlertid føre til, at Skibe, der sejlede mellem Lande, der praktiserede dette System, maatte gaa hjem i Ballast. Dette vilde med andre Ord sige, at der skulde to Skibe til for at udføre den samme Transportopgave, som normalt kunde overkommes af eet Skib. Man kan ogsaa sige det saadan, at Købmændene paa denne Maade vilde komme til at betale dobbelte Fragter. En saa irrationel og uforretningsmæssig Ordning vilde hverken Redere, Importører eller Eksportører være interesseret i, og Forskelsbehandlings Skæbne viser da ogsaa dens Mangel paa forretningsmæssig Logik. For Portugal blev Resultatet det, at fremmede Linier simpelthen strøg de portugisiske Havne af deres Fartplaner, og at fremmede Tramprederier, der havde Fart paa Portugal, simpelthen betingede sig saa høje Fragter, at der i Fragten var Dækning ogsaa for de forhøjede portugisiske Tonageafgifter. Dem, der betalte Gildet, blev altsaa i sidste Ende de portugisiske Afskibere og Modtagere selv. Noget lignende Erfaringer gjorde Chile. I 1923 vedtog Chile en Lov, der forbe-

holdt Kystfarten paa Chile for chilenske Skibe. Resultatet blev, at den paa det Tidspunkt eneste eksisterende chilenske Linie praktisk talt lik Monopol paa denne Fart, hvilket atter førte til, at denne Linie ret omgaaende forsøgte at forhøje Raterne med 100 % til Skade for de chilenske Købmænd. Kort Tid efter gjorde Peru Gengæld ved at indføre en Lov, der beholdt Kystfarten paa Peru for peruanske Skibe.

I denne Gengældelse, som Peru herved iværksatte, har man Forskelsbehandlings Akilleshæl, og jeg skal til Belysning heraf endnu engang henvise til U. S. A. og navnlig til en Erklæring, som den amerikanske Statssekretær *Hull* i Maj 1935 sendte til Senator *Wheeler* i Anledning af Forslagene om at indføre Skibsfartskoder i U. S. A. Ved Skibsfartskoder forstås Love eller Anordninger, i Kraft af hvilken Regeringen regulerer Skibsfragterne. Ved disse Koder er der altsaa Tale om egentlige Statsindgreb i Skibsfarten. *Hull's* Erklæring var saalydende:

»Jeg kan ikke se, at Forsøget paa at indføre en regeringsmæssig Fastsættelse af Minimumsra-ter, der ogsaa skal gælde udenlandske Skibe med Ladninger fra amerikanske Havne, er i Harmoni med Strukturen i vore mellemfolkelige Traktater, hvori vi tilsikrer udenlandske Skibe den uhindrede Adgang til vore Havne, samtidig med at vi erhverver den samme Ret for amerikanske Skibe i udenlandske Havne. Som De utvivlsomt ved, har den foreslaaede Statsregulering af den frie Konkurrence indenfor Skibsfartserhvervet ikke vundet Præsidentens Billigelse. Det upraktiske ved en saadan Regulering bliver aabenbart, naar man tager den uheldige Situation i Betragtning, der vil opstaa, hvis en anden Nation vilde anvende samme Fremgangsmaade.«

Her er Gensidighedsprincippet og ikke Forskelsprincippet udtrykt i klare Ord, og ganske de samme Synspunkter kommer frem i en Beretning, som New Yorks Handelskammer afgav i Maj 1935.

Det er nu efter min Mening overordentlig interessant at se, at den Konflikt, som vi her møder mellem liberale Synspunkter om Frihed og Ligebehandling paa den ene Side og snævre nationalpartikulære Beskyttelsessynspunkter om Forskelsbehandlingen og Statstvang paa den anden Side, er af ganske samme Natur som den Konflikt, der rasede mellem U. S. A. og England i det forrige Aarhundrede, og som i 1849 førte til Ophævelse af Navigationslovene, disse typiske Forskelslove, d. v. s. til Sejr for de liberalistiske Synspunkter. Men det mest interessante er maaske, at Konflikten er af ganske samme Natur som den, der i Øjeblikket hersker i U. S. A. mellem paa den ene Side Kredse, der under Indtrykket af U. S. A.'s kolossale Skibsbygningskapacitet i deres Beregninger opererer med en Fremtidens U. S. A. Handelsflaade af gigantisk Format, en Handelsflaade, hvis Trivsel efter disse Kredses Mening vil kræve Statsbeskyttelse og Forskelsbehandling, og saa paa den anden Side Kredse, for hvem det fundamentale er og bliver den forretningsmæssige Logik. De første Kredses Synspunkter kommer f. Eks. til Orde i følgende Udtalelse af New Yorks Handelskammer afgivet i 1943:

»Vi vil gaa ud af denne Krig med Historiens største Handelsflaade. Vi vil opretholde denne Flaade for alle Tider som Verdens største Handelsflaade«.

Eller i denne Udtalelse af den stedfortrædende Leder af U. S. A. Maritime Commission Mr. Howard L. Vichery:

»En statsunderstøttet Handelsflaade er en

afgørende Bestanddel af vor nationale Erhvervsstruktur. Uden den vil Amerikas internationale Handel blive dikteret af andre«.

De samme Synspunkter kommer frem i de syv Punkter, som Admiral Land har fastsat i Program for U. S. A.'s Skibsfartspolitik, og hvorved bl. a. planlægges den videst mulige Benyttelse af amerikanske Skibe i Trafikken paa U. S. A.

Overfor disses Kredses Synspunkter staar som nævnt andre Synspunkter, der navnlig kommer til Orde i Organet »Foreign Affairs«, der staar de amerikanske Regeringskredse nær, og Synspunkterne gaar i Korthed ud paa følgende: Naar den nuværende Krig er ophørt, vil U. S. A. først og fremmest være interesseret i en saa billig Transport af deres Produkter som muligt. Hvis det skulde vise sig, at andre Nationer ifølge Dygtighed og Tradition har Betingelser for at yde en billigere og mere effektiv Skibsfartsservice end U. S. A., vil U. S. A. med al sin Evne kunne koncentrere sig om Produktionsopgaverne. Det vilde være en fuldstændig Misforstaaelse at tro, siger de nævnte Kredse, at U. S. A. skulde have en national Prestigeinteresse i at opretholde en gigantisk Handelsflaade, naar denne manglede en sund økonomisk Basis. Det betyder i Virkeligheden meget mere, at U. S. A.'s Produktivitet udnyttes i fuldt Omfang, derved at dets Produkter transporteres billigt, sikkert og hurtigt over hele Verden, end det betyder, at de føres paa amerikansk Køl. Naturligvis vil Hensynet til national Sikkerhed kræve en Handelsflaade af en vis Størrelse, men hvor meget der skal ofres paa dette Hensyn, vil afhænge af de politiske Forhold efter Krigen, og det er jo ikke udelukket, at der kan skabes Betingelser, der gør en uforretningsmæssig Skibsfartsindsats unødvendig.

Meget vil afhænge af, om disse forretningsmæssige Synspunkter eller de mere strategiske Synspunkter vil sejre i amerikansk Skibsfartspolitik. Forlader man de forretningsmæssige Synspunkter og gaar over i det strategiske, er det som at komme over i en helt anden Tankeverden. Det er jo ingen Hemmelighed, at den nye europæiske Ordning er af strategisk Natur. Dette er atter og atter blevet præciseret, bl. a. af Dr. Landfried i »Vierjahresplan«. Formaalet er ikke at genoplive Liberalismen, men at skabe et Europa, der i Tilfælde af fremtidige Krige kan være sig selv nok, og som ikke paa vital Maade er afhængig af Transporterne over Havene fra fremmede Verdensdele. En kontinental Partikularisme, kunde man sige, er det, som strategisk tilstræbes. Indenfor det europæiske Rum tildeles ganske bestemte Opgaver i den strategiske Plan, og til Belysning heraf skal citeres af en Artikel af Gewirtschaftsberater Senator Carlo Otte i »Hansa« for den 20. Marts 1943 om Norges Stilling, hvorom det siges: »De rumpolitiske Problemer beviser paa utvetydig Maade, at det ligger i Norges egen Interesse, at det med alle til Raadighed staaende Kræfter, saavel med sit værdifulde Mennekemateriale som med sin Jordbunds Skatte, betingelsesløst gaar ind paa at gennemføre denne Europas Kamp for Sikkerhed af sin Eksistensret. At Norge paa Skibsfartens Omraade vil og maa faa tildelt sine bestemte Opgaver, aftegner sig allerede klart idag. Det til Norge grænsende Omraade af Atlanterhavet, Nordsoen og Østersøen anviser i Fremtiden den norske Skibsfarts naturlige Opgaver. Skibsstørrelsen 2000—3000 Tons vil være den mest passende for norsk Skibsfart i Fremtiden«. En endnu kraftigere Præcisering af Opgavens strategiske Natur finder man i en Tale af Kredsleder Wegener citerede i »Hansa« for den 5. Fe-

bruar*1944, hvortil henvises. Der kan ogsaa i denne Sammenhæng nævnes Udtalelser af Professor Schultz-Kiesow f. Eks. følgende, som jeg ved lidligere Lejligheder har fremdraget:

»I Tilfælde af en forøget Opdeling af Verden i faa Storrøm maa de smaa Søfartsnationers Skibsfart, som hidtil overvejende eller i sin Helhed har været beskæftiget mellem udenlandske Havne, regne med at blive sat helt udenfor Deltagelsen i Udenrigshandelen mellem de de fremtidige Storrøm«.

Der er vel og mærke her Tale om Skibsfart i Fredstid. Hvis jeg skulde sammenfatte Emnet, kunde det maaske blive saaledes:

Problemet »Havenes Frihed« er i fredelige Perioder i dette Aarhundrede behandlet af Verdens Søfartsnationer paa en frisindet, redelig og saglig Maade, der ikke berettiger til nogen nedsættende Kritik om Fraser eller lignende. Det mellemfolkelige Arbejde for at sikre Friheden har ført til positive Resultater, der ikke maa undervurderes. Truselen mod Friheden kan komme fra protektionistiske Systemer, der tilsigter Fremme af national Skibsfart paa andres Bekostning, men den kan ogsaa komme fra egentlige strategiske Systemer, der tænkes videreført i Fredstid. Det fredsmæssige Begreb Havenes Frihed erkendes maaske først rigtigt, naar man erkender Frihedens Modsætning, og det vil sikkert forstaas, naar jeg paa Baggrund heraf i Begyndelsen af Foredraget fremhævede, at intel er saa aktuelt som det, man staar i Fare for at miste.

Sømandsuddannelsen.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Som flere Steder offentliggjort har »Foreningen til Søfartens Fremme« rejst Spørgsmaalet om Sømandsuddannelsen til den danske Handelsflaade efter Henstilling fra de nautiske Foreninger — Københavns Skipperforening — Den almindelige Danske Skibsførerforening stiftet 1874 og Dansk Styrmandsforening. Spørgsmaalet blev drøftet ved et Møde f. A., hvori ogsaa Repræsentanter for Orlogsmarinen deltog. Denne Sag har selvsagt ikke ringe Interesse for denne, idet der bl. a. til værnepligtige i Flaaden udtages et ikke ringe Antal Søfolk, som en uundværlig Bestanddel af vore Skibsbesætninger.

Man maa ganske umiddelbart give Forslagstilleren Medhold i, at Tiden og Udviklingen kræver, at Sømandsstanden i Lighed med alle andre Erhverv faar en obligatorisk almen Foruddannelse; saavel Staten som det private Initiativ har allerede vist Vejen ved Oprettelse af Skoler og Udsendelse af særlige Skoleskibe, saaledes skal nævnes:

Statsskoleskibet »Danmark«

Skoleskibet »Georg Stage«

J. Lauritzens Skoleskib »Fanø«

— — »Turø«

— Søfartsskole i Svendborg

og Sømandshøjskolen i Svendborg.

Men det, der slaas til Lyd for, er, at hele Sømandsuddannelsen bringes ind i et fast maabevidst Plan.

Et Koffardiskibs økonomiske Drift kræver selv-sagt, at Besætningens Størrelse holdes nede paa det lovbefalede nødvendige Minimum; men dette stiller igen Krav om, at hver Mand om Bord kan sit Job, eller i alt Fald har de nødvendige Forudsætninger for at kunne udføre det. Enhver ved, hvor nødvendigt det er for Skibs og Besætnings Sikkerhed under alle Forhold, at hver Vagtpost af Dæksmandskabet er nøje kendt med sit Hverv, og ikke mindst i Krigstider, som dem vi nu længe har levet i, er det ofte et Spørgsmaal om Liv og Død, at den egentlige Sømandsstamme om Bord virkelig kan sin Metier.

Naar vor Sømandsstandard har været dalende, saa skyldes det bl. a., at Rekruttering af Søfolk ikke længere foregaar fra særlige Sømandscentre ude i Landet (f. Eks. Fanø — Thurø — Marstal — Svendborg m. fl.) eller fra traditionsbundne Sømandsslægter, men hovedsagelig ret tilfældigt fra Storbyerne, og her-til kommer, at det er langt vanskeligere at tilrette-lægge og finde Tid til systematisk Uddannelse af Søfolk i damp- eller motordrevne Fartøjer end i Sejlskibe,

De Forslag, som Bestyrelsen for »Foreningen til Søfartens Fremme« har udarbejdet og indsendt, deler sig i to Afdelinger, nemlig Uddannelse af vordende Sømand og Uddannelse af Sømand, der har sejlet nogen Tid. Begge disse Skoler er begge tænkt afsluttede med en Prøve.

Det er jo ikke muligt at gennemføre en »Lærlinge-uddannelse« til Søs som en tilsvarende til Lands, idet Sømandens Arbejdspladser jo er spredt over hele Jorden; men ikke desto mindre kan der gives den vordende Sømand en forudgaaende Skole, der giver ham visse elementære Forudsætninger og en vis aande-

lig Ballast, og som sikrer, at han ikke møder om Bord paa bar Grund. Det er iøvrigt et Tidens Tegn, at forskellige maritime Institutioner i Sverrige har rettet en fælles Henvendelse til det kgl. svenske Kommerskollegium med Anmodning om Nedsættelse af en sagkyndig Kommission til Behandling af det samme Spørgsmaal; der foreligger saaledes Mulighed for et fælles skandinavisk Samarbejde paa dette vigtige Omraade.

Forslaget gaar som nævnt ud paa, at der gives henholdsvis den vordende Ungmand og den vordende Matros en skolemæssig Uddannelse, der afsluttes henholdsvis med en »Ungmandsprøve« og en »Matrosprøve«.

For at kunne udmønstres som *Ungmand* stilles der i Øjeblikket følgende Krav:

»En Ungmand skal være fyldt 16 Aar og have faret til Søs i mindst 12 Maaneder som Dreng eller have deltaget i et Togt med Skoleskib«.

Disse Bestemmelser foreslaas ændret til:

- »En Ungmand skal være fyldt 16 Aar og
- 1) enten have bestaaet en af Handelsministeriet fastsat Prøve, »Ungmandsprøven« efter mindst 2 Maaneders Undervisning paa en Sømandsskole samt have sejlet mindst 10 Maaneder som Dreng, hvoraf mindst 4 Maaneder skal være med Sejlskib eller
 - 2) have sejlet mindst 12 Maaneder som Dreng, hvoraf mindst 3 Maaneder med et af Handelsministeriet anerkendt Skoleskib, der er berettiget til at afgive Bevis for Aflæggelse af »Ungmandsprøven«.

Undervisningen paa Skolen foreslaas at omfatte Skibsmandsarbejde — Baadtjeneste — praktisk Sømandsskab — teoretisk Sømandsskab — Dansk, Op-

læsning og Sang — Sundhedslære — Gymnastik, Idræt, event. Svømning og Livredning samt Foredrag om Sømandsemner — ialt 42 Timer om Ugen.

Til Prøverne fastslaaes Karakterskala m. v. men ingen Karakterangivelse i Afgangsbrevet, alene »Bestaaet« eller »Bestaaet med Udmærkelse«.

For at kunne udmønstres som *Matros* kræves nu følgende:

»En Matros skal være fyldt 18 Aar og have forrettet Dækstjeneste i søgaaende Skibe i mindst 36 Maaneder«.

Denne Bestemmelse foreslaas ændret til:

»En Matros skal være fyldt 18 Aar og have sejlet til Søs i søgaaende Skibe i mindst 36 Maaneder, hvoraf mindst 12 Maaneder som Letmatros samt efter mindst 24 Maaneders Sejlads have bestaaet en af Handelsministeriet fastsat Prøve »Matrosprøven«.

Forberedelsen til nævnte Prøve foregaar paa en Skole »Matrosskolen«, hvor Sømanden skal have deltaget mindst 8 Uger i Undervisningen. Bliver en dansk Sømand paamønstret i Udlandet som Matros uden at have bestaaet Matrosprøven, skal den, saafremt Sømanden fortsat ønsker at udmønstre som Matros, aflægges første Gang, han afmønstrer i dansk Havn«.

Undervisningen skulde omfatte praktisk Sømandskab — Baadtjeneste — Skibsmaaling — teoretisk Sømandsskab — Søvejsregler og Signalering — Sundhedslære — Dansk — Gymnastik og Idræt.

Matrosprøven afsluttes med en Eksamen. For at bestaa foreslaas 4,50 i Gennemsnit (Karakterskala 0—8). Afgangsbrevet indeholder kun »bestaaet« eller »bestaaet med Udmærkelse«.

Der gives derefter en Række Anvisninger paa,

hvorledes man har tænkt sig Skolens Ledelse og Drift, Sammensætning af Bestyrelse m. v.

I Bemærkningerne til Forslaget gøres Rede for, hvorledes man har tænkt sig Sagen gennemført økonomisk og organisatorisk.

Forslaget har vakt største Opmærksomhed i alle vore Søfartskredse og er blevet livligt debatteret, det tjener i alt Fald »Foreningen til Søfartens Fremme« til megen Ære, at hele Spørgsmaalet er sat under Debat. Nogen Afgørelse foreligger saavidt vides ikke.

Fra flere Sider er det fremhævet, at man ikke har videre Tro paa Nyttens af Sømandsuddannelsen i Land paa Skoler. Sømandsteori gaar bedst Haand i Haand med Praksis, og moderne anlagte Skoler med al den Komfort, som nu engang hører med til Indretning af tidssvarende Kostskoler, svarer lidet til Folkelukafets beskedne Format og Indretning. Ud fra denne og andre Betragtninger synes det mere tiltalende at udvide Statsskoleskibenes Antal og i højere Grad at udnytte Skoleskibet »Georg Stage« ved f. Eks. at lade dette faa 2 aarlige Togter. Planer er saa vidt vides ogsaa fremme om, maaske kun midlertidigt, at anvende Fregatten »Jylland«.

Fra Marinens Mathelevuddannelse, der jo i de senere Aar har været tilrettelagt saaledes, at Matheleverne først var paa en 3 Maaneders Rekrutskole i Land og derefter paa en 6 Maaneders teoretisk og til Dels praktisk Skole i Land, inden de udkommanderedes paa deres første Togt, har man den Erfaring, at det er vanskeligt og besværligt at gtte dem Forstaaelsen af alle Sømandsfag, inden de overhovedet har haft

Lejlighed til at lære Forhold paa Søen og Materiel og Organisation om Bord at kende. Det maa derfor i alle Tilfælde tilraades, at Ungmændene først har gennemgaaet deres praktiske Uddannelse om Bord, inden han kommer paa Skolen. (Se under Ungmandsprøven Pkt. 1).

I alle Tilfælde følger Søværnet med levende Interesse Sagens videre Udvikling i Haab om den bedst mulige Løsning.

Varmluftturbine med lukket Kredsløb.

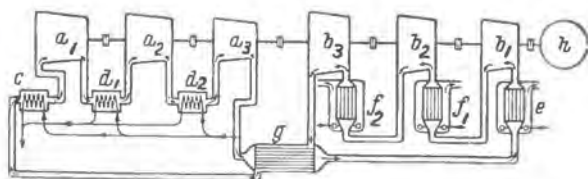
Af Civilingeniør R. Jul. Gjetting.

De stadig stigende Vanskeligheder med at fremskaffe Brændstoffer i tilstrækkelig Mængde ansporer Teknikere Verden over til at udvikle mere økonomiske Kraftmaskiner eller Maskiner, der med god Økonomi kan anvende billigere Brændstoffer.

Der er for nylig fremkommet Meddelelser om, at to schweiziske Ingeniører: J. Ackeret og C. Keller, efter forberedende Arbejder ved »Maschinenfabrik Escher Wyss« i Zürich, har foreslaaet en ny Varmekraftmaskine, nemlig »Varmluftturbinen med lukket Kredsløb«, i hvilken Maskine den samme Luftmængde cirkulerer under skiftevis Opvarmning og Afkøling — i Modsætning til Forbrændingsturbinen, der uafbrudt indsuger atmosfærisk Luft og afgiver Spildegas til Atmosfæren. Arbejdsprocessen tilstræbes udført efter et saakaldt: »Dobbeltisoterm-Kredsløb«, hvorved forstaas, at Ekspansionen i Turbinen foregaar saa nær som muligt ved konstant Temperatur, f. Eks. 600°C , hvilket ogsaa tilstræbes for Kompressionens Vedkommende i en Axialkompressor, ved f. Eks. 20°C .

Dette opnaas naturligvis kun delvis ved Opdeling af Turbinen, som omtalt under Forbrændingsturbinen (Marts Hæftet) og Genvarmning af Luften, samt ved en lignende Opdeling af Kompressoren og Mellemkø-

ling af Luften. Med denne Turbine skulde opnaas en større termisk Virkningsgrad, end Forbrændingsturbinen hidtil har opnaaet, samt at denne Virkningsgrad opretholdes ved Delbelastninger. Hosstaaende Fig. viser skematisk en Udførelse af Varmluftturbinen med lukket Kredsløb, hvor b_1 , b_2 og b_3 er Turbinettrin og a_1 , a_2



- | | |
|---|-------------------------------|
| a_1 , a_2 , a_3 — Kompressorgrupper | f_1 , f_2 — Mellemløftere |
| b_1 , b_2 , b_3 — Turbinegrupper | e — Luftforvarmer |
| c — Forkøler | g — Varmeudveksler |
| d_1 , d_2 — Mellemløftere | h — Elektro-Generator |

og a_3 Kompressortrin; c er en Forkøler, d_1 og d_2 Mellemløftere, medens e er en Luftforvarmer, f_1 og f_2 Mellemløftere, g en saakaldt Varmeudveksler, i hvilken varm Luft afkøles under Afgivelse af Varme til Opvarmning af kold Luft, idet den varme Spildeluft fra Turbinens 3^{die} Trin passerer udenom Varmeudvekslerens Rør, medens den kolde Trykluft fra Aksialkompressorens 3^{die} Trin passerer gennem Rørene, hvori Tryklufften opvarmes til ca. 350° C.

Opvarmning af Luften i e , f_1 og f_2 sker ved, at disses Rørbundter helt eller delvis er anbragt i selve Fyret, det være sig Kul- Olie- eller Gasfyret, i Figuren skematisk angivet ved Pile som strømmende Forbrændingsprodukter. h er den elektriske Generator, der optager Overskudsenergien.

Luftens Cirkulation i det lukkede Kredsløb fremgaar af de viste Pile, begyndende f. Eks. ved den i Forkøleren c afkølede Lufts Indstrømning til første Trin af Aksialkompressoren a_1 , videre gennem Mellemløfteren

d_1 til 2^{det} Trin a_2 , Mellemkøleren d_2 til 3^{die} Trin a_3 , gennem Rørene i Varmedveksleren g , i hvilken Luften opvarmes til ca. 350^oC, videre til Forvarmeren e , hvori Luften af dennes Fyr opvarmes yderligere til ca. 600^oC, hvorefter selve Arbejdsprocessen begynder ved Luftens Indstrømning i 1^{ste} Trin b_1 af Luftturbinen, genopvarmes i 1^{ste} Forvarmer f_1 , fra denne Indstrømning i 2^{det} Trin b_2 , 2^{den} Forvarmer f_2 og sidste Trin b_3 af Turbinen og herfra udenom Rørene i Varmedveksleren g , i hvilken den varme Spildluft afkøles ved Afgivelsen af Varme til den fra Kompressorens sidste Trin kommende Luft, som før nævnt, hvorefter et nyt Kredsløb begynder med yderligere Afkøling til ca. 20^oC i Forkøleren c .

Rørslangerne i Luftkølerne c , d_1 og d_2 gennemstrømmes af Vand.

Virkningsgraden af det dobbeltisoterme Kredsløb er uafhængig af Trykomraadet, der arbejdes i, hvorimod Forholdet mellem Maximums- og Minimumstrykket i Systemet spiller en stor Rolle.

Derimod spiller naturligvis Temperaturen af den tørre Luft ved dennes Indtræden i Turbinen, samt Antallet af Genvarmninger, den største Rolle.

Da man ved alle Belastninger arbejder med de samme Temperaturer, opretholdes den opnaaelige Virkningsgrad ved alle Delbelastninger.

Ved Trykforholdet $\frac{p_1}{p_2} = 3$ angives opnaaelig termisk Virkningsgrad til 40, 46 og 51 % ved 600^o, henholdsvis 700^o og 800^oC Lufttemperatur ved Luftens Indtræden i Turbinegrupperne.

Uafhængigheden af Trykomraadet har den Fordeel, at ved Anvendelse af højt Tryk bliver alle Anlæggets Dimensioner mindre. Ved f. Eks. at arbejde mellem Trykgrænserne 60 og 20 at. i Stedet for mel-

lem 30 og 10 at., fordobles Ydelsen for nærlig samme Rum- og Vægtkrav.

Dette Forhold anvendes ved Ned- og Opregulering af Belastningen. Ved Nedreguleringen afblæses højspændt Luft til en Mellembeholder, indtil det til den øjeblikkelige Belastning svarende Tryk er opnaaet. Skal Belastningen atter forøges, hæves Trykket ved en særlig Kompressor, og en til den højere Belastning svarende Luftmængde indpumpes i Systemet.

Ovennævnte Data er baseret paa Beregninger ud fra de med et mindre Forsøgsanlæg af Firmaet Escher Wyss afholdte Forsøg.

Medens Kompressor- og Turbinegrupper, Mellemkølere og Varmeudveksler svarer til de af Brown Boveri til Forbrændingsturbinen udviklede Typer, er de direkte fyrede Luftforvarmere for højt Tryk Nykonstruktioner.

Paa Grund af Lufts ringe Varmefylde, ca. en Fjerdedel af Vands, er Varmeoverføringen til Luft i en direkte fyret Forvarmer uhyre vanskelig. Anvendelse af meget store Lufthastigheder, som der f. Eks. anvendes i Velox-Kedlen vilde bedre Forholdet væsentlig, men kræver store Trykfald.

Ønskes 600°C Temperatur, og derover, af Luften i Forvarmerens Rør eller i sidste Del af dem, vil Rørens Temperatur ligge i Nærheden af Glødetemperaturen, saa at Gennembrændinger let vil kunne forekomme.

Vanskelighederne herved lader sig næppe i en overskuelig Fremtid overvinde ved Kulstøvfyring, derimod muligvis ved Fyring med Højovngas, hvorved man bedre behersker Flammeføringen.

For Tiden planlægges et større Forsøgsanlæg paa 12.000 kW til et tysk Kraftværk, hvor man dog ikke vil garantere et Forbrug ved gunstigste Belastning paa

mindre end 2970 k cal/kWh (1 kWh svarer til 860 kcal) d. v. s. en termisk Virkningsgrad paa $\frac{860 \times 100}{2970}$
= 29 % og et Forbrug af Brændolie paa 219 g/AHKT.

Dette Anlæg skal arbejde mellem Trykgrænserne 30 og 10 at.

Man maa med stor Interesse afvente dette Anlægs Fremstilling og de til den Tid ved Anlæggets Drift over en længere Periode opnaaede Resultater.

Bogannmeldelse.

Træk af Grønlandsfartens Historie.

Af R. Tving.

Det grønlandske Selskabs Skrifter XIII

Ejnar Munksgaards Forlag

København 1944.

Forfatteren til ovenanførte Arbejde er Kaptajn, Skibsinspektør i Grønlands Styrelse *R. Tving*.

Bogen er bygget over nogle Optegnelser samlet af afdøde Kaptajn, Skibsinspektør *V. Thorsen*, der har sejlet paa Grønland gennem en lang Række Aar; først med Sejlskibe, for senere at opleve og deltage i Overgangen til og Sejladsen med Dampskibe. Han blev assisteret med Indsamling af Materiale af Kaptajn *Johannes Balle* og Overstyrmand *E. Mørck*, begge i Grønlands Styrelses Tjeneste.

Bogen omfatter kort fortalt Grønlandsfarten gennem over 1000 Aar fra Grønlands Opdagelse til vore Dage behandlet i følgende Afsnit: *Rejser i Nordbotiden, Grønlands Genopdagelse, Skibsinspektør Thorsens Optegnelser, Skibsførlis paa Grønland, Lidt af hvert, Besejlingen af Arsukfjorden og Ivigtut, Maskinernes Tidsalder og Anekdoter fra Grønlandsfarten*, og er udgivet af *Det grønlandske Selskab*, hvis Formand, Kaptajn, Inspektør for Østgrønland *Ejnar Mikkelsen* har hjulpet Forfatteren med Raad og Daad og gennemlæst Manuskriptet.

Forlæggeren, *Ejnar Munksgaard*, har trods de vanskelige Tider, udstyret Bogen med vanlig Omhu.

Titlen er underlagt med en engelsk Undertitel, *A Thousand Years of Greenland Shipping* og forsynet med et engelsk Resumé.

Det centrale i denne Bog er — som nævnt i Bogens Forord og ovenfor — Optegnelser af Kaptajn *V. Thorsen*, og saa vidt man kan forstaa, har det været dens Mening at give en Oversigt over den *Besejling, Grønlandsfart, Skibsfart*, d. v. s. (Pag. 145):

»den Sejlads, der paa den kgl. Handels Foranstaltninger er blevet udført for at skaffe Forbindelse med Kolonierne i Grønland og hjembringe dens Produkter samt opretholde Post- og Passagerfart«.

Saa vidt man kan forstaa, har det været Kaptajn *Thorsen's* Plan at give en Oversigt fra Tiden efter 1774, da Staten selv overtog den ovenfor omtalte Sejlads og *kun* med denne Periode.

Kaptajn *Thorsen's* Oversigt er delt i 2 Afsnit:

Første Afsnit (Pag. 43—54) omhandler — efter en ganske kort Indledning om Tiden efter 1721, da *Hans Egede* kom til Grønland — en kronologisk Oversigt over Skibe i Tidsrummet fra 1760—81, Pag. 44: »... Skibe, som før 1797 besejlede Grønland ...«, Hvalfangstskibe 1777—1781, efterfulgt af en meget værdifuld Omtale af enkelte Skibe og deres Førere eller som Kaptajn *Thorsen* skriver (Pag. 47): »... skal jeg saa vidt gørligt omtale nogle af de enkelte Skibe.«

Andet Afsnit: »Fortegnelse over samtlige (?) egne og fragtede Sejlskibe, der har besejlet Grønland fra 1797 til 1926«. (Pag. 54—108). Fortegnelsen begynder forøvrigt 1787.

Kaptajn *Thorsen* skriver (Pag. 58, sidste Stykke):

»At bringe en fuldstændig historisk Oversigt over Besejlingen i disse 130 Aar kan ikke lade sig gøre her, da det for

Haanden værende Materiale endnu er for utilstrækkeligt til en saadan; dette søges imidlertid stadig forøget ved Indsamling af Billeder og andet Materiale til Belysning af Skibsfarten paa Grønland«.

Og Pag 159 øverst:

»Her skal jeg derfor kun i korte Træk skildre Besejlingen i disse 130 Aar med det Materiale, der er forhaanden, og da man nu ved Anskaffelsen af det nye store Motorskib »Disko« *) og ved Oplægningen af de tre sidste Sejlskibe gaar ind i en ny Periode, skal jeg foreløbig holde mig til Sejlskibene«.

Det her af Kaptajn *Thorsen* udførte Arbejde, der i Bogen omfatter Siderne fra Pag. 42—108, er i sig selv af blivende Værd, behandlet som det er, af en med dette Emne kyndig Mand. Det har den store Mangel, at der intet Register er, hvad forøvrigt gælder hele Bogen, der derfor er vanskelig at benytte som *Haandbog*.

Imidlertid skal der dog gøres opmærksom paa, at der i Dr. *Louis Bobe's Diplomatarium Groenlandicum*, Till. Nr. 2, *Medd. o. Grl.* Bd. 55, 2 Pag. 135—40 findes, dels: Oversigt over Grønlands Besejling 1721—30, dels: Skibsforlis og Nyanskaffelser af Skibe 1790—1806 og dels: Besejlingen 1807—14. Disse er muligvis anvendt af *Bogens* Forfatter, men har ikke været anvendt af Kaptajn *Thorsen*, der døde 1934, medens Dr. *Bobe's* Afhandling er udgivet 1936. I Bogens noget magre Kildefortegnelse er kun angivet *Medd. o. Grl.* Bd. 55. *Diplomatarium groenlandicum* er ganske vist omtalt Pag. 41, baade Nr. 1 om *Opdagelsesrejserne 1473—1806* og Nr. 2 om *Den grønlandske Handels og Kolonisations Historie*, men det ovenfor nævnte Tillæg til Oversigt Nr. 2 er i alt Fald ikke omtalt, skønt den jo netop er nøje knyttet til Bogens centrale Emne.

*) sat i Fart 1927.

I Rigsarkivet findes en haandskrevet let tilgængelig Skibsliste: *Kjøbenhavns Skibsregister*, 1814—69 og i et ganske vist utrykt Indlæg i *Haag-Sagen: Annexes à la Replique du gouvernement Danois III B.: Liste de Navires ayant effectué la Navigation régulière entre Copenhague et la Groënland pour le compte du Monopole de Commerce de l'Etat Danois (1781—1930)*.

Denne Liste giver for hver Aar en Oversigt over: Skibets Navn, Fører, Bestemmelsessted, Afrejse fra og Ankomst til København, senere: Afrejse fra København og Ankomst til Grønland og *vice versa* med nøjagtige Datoer. *)

En Sammenligning af Kaptajn *Thorsen's* Oversigt og de ovenfor nævnte og eventuelt andre Oversigter burde have været foretaget, da, som det fremgaar af følgende tilfældigt valgte Eksempler, der øjensynligt er Uoverensstemmelser, som burde være undersøgt og Afvigelserne kommenteret og det rigtige eller uvise konstateret:

»Frühling«

<i>Kaptajn Thorsen</i> opgiver	<i>Listen fra Haag-Sagen</i>
Pag. 59.	opgiver
	1789-90 <i>J. H. Theis</i>
	1792 <i>B. L. Petersen</i>
	1794-95 <i>T. M. Tofte</i>
	Overvintring
	1796-1800 <i>N. J. Elbjerg</i>
1801 <i>Nis Elberg</i>	Ikke nævnt her
1802 <i>Ricwerts Boysen</i>	1802-03 <i>Boysen</i>
	Overvintring
1803-07 <i>Jacob Ketels.</i>	1803-04 <i>Kettels</i> } Sandsyn-
Taget af Englæn-	1805-07 <i>Kettelsen</i> } ligvis
derne 5/9 1807	Taget af Fjenden 5/9 1807
	} samme Mand

*) Det kan desværre, selv ved *Grønlands Styrelses* Assistance, ikke opgives, hvem der har udarbejdet denne Liste. *Anmelderen.*

»Island«

Pag. 52

1772-78 *Mogens Samsing*
*Alling*1779 *Andreas Fyhn*1780-81 *Claas Rickters*1781-82 *C. Peters*
Overvintring1782-84 *M. Boeslund*

}	1782	<i>B. Brorson</i>
	1783	<i>M. Boeslund</i>
	1784	Ikkenævnt her

1785 *B. Marcher*1785 *R. Marcher*1786-87 *B. Marcher*
Overvintring1786-87 *R. Marcher*
Overvintring

Der er Grund til at pege paa, at den Pag. 218 opgivne Liste over »Kilder« er meget mager. Saaledes burde formentlig *Medd. o. Grl.* Bd. 60 og 61, selv om Besejlingen paa Grønland kun er meget kort omtalt deri, og det tilsvarende paa engelsk skrevne Værk »Greenland«, der begge er udgivet 1921, været gennempløjet foruden flere andre.

Det synes ogsaa at være en Mangel, at der ikke er en Fortegnelse over det af Kaptajn *Thorsen* anvendte Materiale, netop fordi, som Forfatteren udtrykker det Pag. 6. L. 4—6 f. o.:

»Det indsamlede Materiale kom delvis paa andre Hænder, og noget bortkom vel, medens andre Ting tog Interensen fangen«.

Denne noget uforstaaelige Sætning skal ikke kommenteres, men maaske foreligger der *nu* kun Udkast til Kaptajn *Thorsen's* Manuskript og det maa meget beklages.

Kaptajn *Thorsen's* Ide og den klare Plan, han lagde for dens Udførelse, har imidlertid stadig sin store Værdi.

Det er forstaaeligt, at Kaptajn *Tving* da han fik dette Grundlag i Hænde, følte Trang til ikke blot at behandle Tiden før Staten overtog Sejladsen paa Grønland, men ogsaa at føre den videre op til vore Dage. Dette har han da ogsaa gjort dels i sidste Del af 2. Afsnit, dels i Afsnit 7: *Maskinernes Tidsalder*, men han har desværre ikke her holdt den klare Linie, som Kaptajn *Thorsen* havde anvist. Dette gælder ogsaa Afsnittene *Skibsforlis paa Grønland, Lidt af hvert, og Besejlingen af Arsukfjorden og Ivigtut*, hvilken sidste — selv om det er Skibsfart, men paa et enkelt Sted af Grønland — næppe kan regnes til det Omraade, som Kaptajn *Thorsen* havde planlagt at behandle.

Imidlertid har Kaptajn *Tving* desværre faaet den Ide at give en populær Fremstilling af Grønlandsfarten (Grønlands Besejling i tidligere Tid) fra Grønlands Opdagelse til 1721.

Forinden jeg vender tilbage til nogle Bemærkninger, der særligt vedrører 1. og 2. Afsnit, maa det siges om Bogen — med den Titel den nu engang har faaet: *Træk af Grønlandsfartens Historie*, der favner et Tidsrum fra Slutningen af det 9. Aarhundrede til vore Dage, d. v. s. over 1000 Aar, at Bogen er en baade læseværdig og interessant populær Fremstilling, saa vidt som Emner som *Grønlandsfart, Skibsforlis og Anekdoter* altid er interessante, men det maa tilføjes, kun for dem, der er ukyndige med Grønlands Historie.

Men selv om det er en populær Fremstilling og navnlig i dette Tilfælde, hvor det drejer sig om et, i sin Oprindelse nøje afgrænset, planlagt Emne, der skal erstatte og udfylde en formentlig Mangel i et større Værk, maa man kunne kræve, at der ingen Fejl eller Misforstaaelser er. Se saaledes Forordet til Bogen, Pag. 5, L. 6—10 f. o.:

»Kaptajn *V. Thorsen* ... begyndte paa at samle

paa Oplysninger om Grønlandsfarten. Oprindelsen her- til var vist nok Skuffelse over, at der i det store Ju- bilæumsværk om Grønland, Meddelelser om Grønland, Bd. 60 og 61 ikke fandtes noget om Besejlingen. . . .«. Af denne Udtalelse fremgaar det med al ønskelig Tyde- lighed, hvad der er Meningen med de samlede Opteg- nelser.

Det er en Anmelders Pligt, ikke alene at holde sig til de gode Sider ved den Bog, han anmelder, men ogsaa at drage det frem, som han mener er forkert.

Der skal derfor i det efterfølgende fremsættes nogle kritiske Bemærkninger, der, for at bruge Forfatterens Ord »hverken er udtømmende eller blot udførlige«.

Det første man lægger Mærke til er, at Bogen er et Led i *Det grønlandske Selskabs* Skrift-Serie, i hvilken de tidligere udgivne Afhandlinger er af meget stor Værdi, behandlet som de er af grønlandskyndige Mænd og med videnskabelig Omhu. De er værdifulde *Haand- bøger*, dels i deres Indhold, dels fordi de saa godt som alle er forsynet med absolut nødvendige Registre.

Af en Bog, der udgives af et Selskab, hvor et af Punkterne i dets Love giver Udtryk for, at Selskabet vil kunne give *sagkyndigt Responsum* paa Sager ved- rørende Grønland og derfor ogsaa dets Historie, har man Krav paa at forvente, at de Oplysninger man faar er paalidelige og rigtige, selv om det er i en *populær Fremstilling*.

Naar saaledes Forfatteren, Pag. 12 for neden skri- ver:

»Skont man ingen *Optegnelser**) har fra Perioden efter 1400. . .«

forundres man, navnlig da Forfatteren selv umiddel- bart før denne Udtalelse nævner Aarstallene 1418 og

*) Fremhævet her

1432 og umiddelbart efter Aaret 1488 (skal forøvrigt være 1484), ligesom man uvilkaarligt spørger: og hvor længe?

Man maa have Lov til at tro, at Udtalelsen gælder den næsten 200-aarige Periode, der udløber med det Tidspunkt, hvormed det næste Afsnit begynder.

Men saadan er det nu ikke, thi Grønland var ingenlunde gaaet af Minde, og der kan blot henvises til Dr. *Louis Bobé's Diplomatarium groenlandicum* Nr. 1.: *Opdagelsesrejser til Grønland 1473—1806*, hvor Navne som *Pining* og *Pothorst*, *Johannes Scolvus*, og *João Vaz Cortereal*, 1473, *Erik Walkendorff*, Erkebiskop af Trondhjem, 1516 m. fl. i Forbindelse med de Aarstal, Forfatteren selv opgiver 1418, 32, 84, jo maa være Bevis for, at der maa have været *Optegnelser* vedrørende Grønland gennem baade det 15. og 16. Aarhundrede, og at Interessen for Grønland har været levende lige indtil det tilfældigvis, som Dr. *Bobé* skriver (Pag. 7) lykkedes Englænderen *Martin Frobisher*, uden Vidende og Villie, at faa Grønlands Østkyst paa 61° N. Br. i Sigte og omsejle Sydspidsen og paa sin 3. Rejse at gaa i Land et Sted paa Grønlands sydlige Vestkyst.

Naar derfor Forfatteren skriver Pag. 14, L. 9 og 10 fra oven:

»... Allerede i Aarene 1576—78 besejlede *Martin Frobisher* de samme Farvande*), men besøgte ikke Grønland. . . .«
saa er det at drage *John Davis* frem paa Bekostning af *Martin Frobisher*, der, som Dr. *Bobé* skriver (Pag. 8, L. 14 f. n.), var den største *Autoritet* paa dette Omraade.

Naar Dr. *Bobé* (Pag. 7, sidste Linie) udtrykkeligt skriver:

»*Frobishers* Togter gav Anledning til, at *Frederik II* i

*) som *John Davis* i 1585—87

1579 traadte i Forbindelse med Skotten *James Alday*, der
tiltroede sig at kunne finde Grønland».

saa skyldes det bl. a. den Kendsgerning, at *Frobisher* paa sine Rejser for at finde Nordvestpassagen passerede Grønland. Paa 1. og 2. Rejse havde han 3 Skibe hvert Aar og paa sin 3. Rejse ikke mindre end 15 Skibe under sin Kommando, og saa er det ikke til at forundre sig over, at Kong *Frederik II's* Opmærksomhed yderligere blev vakt, og at han blev interesseret i at sende Ekspeditioner op til det Land, som baade hans Fader, Kong *Christian I* og han selv gerne vilde i Forbindelse med.

Af betydelig Interesse er det forøvrigt, at *Frobisher* i 1582 var i København, hvor *Frederik II* personlig talte med ham og gav ham et mislykket Tilbud om at gaa i hans Tjeneste og at denne stadig vedligeholdte Forbindelse med »den af ham beundrede *Frobisher*, fra hvem der foreligger et Brev til Kongen, skrevet 1587, hvori han takker denne for vedvarende Bevaagenhed og erklærer sig villig til at tjene ham« (*Diplom. groent.* I Pag. 9, 5—3 f. n.)

Netop de ovenfor nævnte Misforstaaelser er fremdraget, fordi disse Begivenheder er Hovedpunkter i Grønlands Opdagelses Historie og selv om Forfatteren ønsker, at hans Fremstilling skal være *populær* saa er det mere end uheldigt, at saa vigtige Hovedpunkter ikke er rigtigt fremstillede.

Man maa endvidere huske, at ogsaa andre end de, der læser Bogen som Underholdningslektüre kan tænke sig at slaa op i denne Bog, netop fordi den hører til en Serie af Skrifter, der er velkendte, anerkendte, og udgivne af *Det grønlandske Selskab*.

Der er ogsaa andre Indvendingen, der kunde rejses, om end af mindre Betydning. Disse skal jeg imidlertid afstaa fra at fremsætte.

Det er udenfor al Tvivl, at det vilde have forhøjet Bogens Værdi, hvis man ser bort fra dens Værdi som populær Underholdningslæsning, om de første 22 Sider af Bogen havde været udeladt og erstattet med nogle ganske faa Hovedpunkter, saa meget mere som Forfatteren selv synes klar derover (Pag. 9), hvor det første Afsnit begynder saaledes:

»Endskønt Beretningen om de første Nordborejser til Grønland maa forudsættes at være almindelig bekendt eller i alle Tilfælde let tilgængelige, vil det dog være paa sin Plads i korte Træk at skitsere disse Rejser«.

Disse første 20 Sider vedkommer jo aldeles ikke den Plan, som Kaptajn *Thorsen* havde lagt og var de knebet ned til blot 1 Side, havde det været tilstrækkeligt, og $1\frac{1}{2}$ Ark kostbart Papir havde været sparet.

Det 3 Sider lange Uddrag om *John Davis* Rejser, og de 6 Sider om Skibsforlisene i 1777 kunde ligeledes efter min Mening være udeladt med Henvi-
sning, dels til *John Davis* egen Beretning, der findes i Serien som Nr. VII, dels til den af Forfatteren nævnte *Lorentz Hansen's* Bog om Skibsforlisene 1777 og dels til *C. O. E. Normann's* Beretning om den samme Begivenhed i *Geografisk Tidsskrift*, 1878, der begge er let tilgængelige.

Om hele Bogen i Almindelighed kan man sige, at de enkelte Afsnit i Forhold til hinanden ikke er konsekvent gennemførte i Overensstemmelse med den af Kaptajn *Thorsen* lagte Plan.

Afsnittet *Skibsforlis* burde kun have drejet sig om Handelens Skibe, men naar nu Forfatteren alligevel gaar udenfor Rammen med Skibsforlisene i 1777, hvorfor saa ikke omtale de mange norske Skibsforlis eller lige saa dramatiske Forlis som »Hansa«, »Alabama«, »Dagny« og »Teddy«, hvoraf de tre sidstnævnte Forlis er sket i *Maskinernes Tidsalder* og tæt op til

vor Tid. Hvorfor dog nævne »Fox I«, den forliste jo ikke, den var udslidt og blev kondemneret, som Forfatteren selv meddeler.

Det Billede, hvormed et saa alvorligt Afsnit som *Skibsforlis* afsluttes — Billedet af en forædt Grønlander — er, for at sige det med et mildt Ord, upassende, men det er jo altid en Smagssag.

Afsnittet om *Besejlingen af Arsukfjorden og Ivgitul* hører, som alt nævnt ikke ind under Kaptajn *Thorsen's* Plan, men naar det nu engang er taget med, og der (Pag. 163 øverst) tales om de mange Forlis, saa maa det synes rimeligt, naar det omtales, at Besejlingen bedredes efter 1865, ogsaa at nævne, at det dog efter al Sandsynlighed skyldtes den *Oversigt over Besejlingen af Arsukfjorden*, der, skrevet af *C. O. E. Normann*, blev udgivet i 1866.

Behandlingen af Ekspeditioner saavel til Vest- som Østgrønland er ikke konsekvent.

I 1. og 2. Afsnit drejer det sig for det meste om Opdagelsesrejser, der ikke vedrører det egentlige Emne, medens man i Afsnittet *Maskinernes Tidsalder* kun meget lidt, næsten slet ikke hører Ekspeditionerne omtalt.

Dette er for saavidt konsekvent i Forhold til Kaptajn *Thorsen's* Plan, men i den Form, Bogen nu engang har faaet, mangler der Oplysninger om Skibe under Styrelsen, der har været benyttet til Ekspeditioner — disse nævnes derimod i den tidligere omtalte *Oversigt fra Haag-Sagen over Sejladsen 1781—1930*.

Man savner ogsaa Oplysninger om de af Handels Skibsførere, der har været Førere paa Ekspeditionsskibe som f. Eks. Kaptajn *Kjøller*, der foruden at føre »Godthaab« paa Oberst *Koch's* Ekspedition førte »Antarctic« paa en Del af Kaptajn *Amdrup's* Ekspedition, medens denne var paa sin berømte Baadrejse fra Kap Dalton til Angmagssalik.

En Oversigt over de Fartøjer, der har besørget *Kystfarten paa Grønland* findes ikke. Denne Kystfart har dog sikkert sin egen interessante Historie. Den havde været mere paa sin Plads i et særligt Afsnit end *Besejlingen af Arsukfjorden og Ivigtut*, hvilket Afsnit forøvrigt retteligen bør bedømmes af *Kryolith Mine og Handels Selskabet*.

Endnu blot en Ting. Pag. 145, L. 9—11 f. o. læser man:

»... det er en Kendsgerning, at baade Ekspeditionsrejser og Hvalfangst har ydet sine store Bidrag til Grønlands Besejling...«

og 2. Stykke samme Side:

»For Ekspeditionernes Vedkommende foreligger der som Regel fyldige Beskrivelser, omend selve Besejlingen ikke netop er det, der har faaet særlig Omtale.«

De to Udtalelser synes ikke at rime sammen, men det kan maaske ligge i Betydningen af Ordet *Besejling* (Grønlandsfart, Skibsfart).

Om Betydningen af dette Ord kan der imidlertid skrives en hel lille sproglig Afhandling.

Til Slut dette: Kaptajn *Tving* har ved Udarbejdelsen af denne Bog gjort et stort Arbejde, der ikke skal underkendes, og der er Grund til at være tilfreds med, at Kaptajn *Thorsen's* Optegnelser er bragt frem til Offentligheden.

Det har vist sig gennem begejstrede Anmeldelser i Pressen, at Bogen: *Træk af Grønlandsfartens Historie* har vakt Glæde hos grønlandsinteresserede, om ikke grønlandskyndige, Læsere, og det er der al Grund til at ønske Forfatteren og Bogens Udgiver til Lykke med.

Enhver Sag kan imidlertid ses fra to Sider. I ovenstaaende Anmeldelse er der set paa Bogen fra et grønlandsinteresseret, men historisk grønlandskyndigt Standpunkt.

Kritiken er rejst, fordi den til Grund liggende Plan ikke er fulgt, fordi den ikke er konsekvent i sin Udarbejdelse, og fordi Bogen ikke har svaret til de Forventninger, man havde stillet sig til Behandlingen af det Emne, nemlig, Besejlingen, Skibsfarten paa Grønland, der ikke var medtaget i *Jubilæumsværket: 200-Aaret for Hans Egedes Landing paa Grønland*, og for hvilken Bogen skulde være en Erstatning.

H. Bistrup

Replik til foranstaaende Bog anmeldelse.

I Anledning af Hr. Kommandørkaptajn H. Bistrups Anmeldelse af min Bog skal jeg tillade mig at anmode den ærede Redaktion om Optagelse af følgende replicerende Bemærkninger:

Naar Hr. Bistrup kræver, at man i en saadan Bog ikke træffer paa Fejl, saa er vi ganske enige i dette utopiske Ønske, men hvor Navne og Data spiller en saa fremtrædende Rolle, er Fejl uundgaaelige, — det kan Hr. Bistrup af egne Erfaringer tale med om.

Hvad angaar 1. og 2. Afsnit maa jeg oplyse, at disse er medtaget for at tilvejebringe en fortløbende Linie, men at de selvfølgelig kun bør opfattes som i store Træk refererende. I denne Forbindelse skal jeg om den senere Nordbesejlings Periode citere fra:

A. V. BROGGER: *Vinlandsferdene*, Oslo 1937:

Side 143: »I 13. årh. begyndte forbindelsene mellem Grønland og Island å bli dårlige, og i 14. årh. da den historisk-geografiske interessen paa Island begynte å skrive ned begivenhetene, da var sjøfarten mellem Grønland og Island i lange perioder nesten ophørt. Grønlands eneste sikre årlige forbindelse østover var med Norge.

Senere oplyser Forfatteren, at denne Fart ogsaa blev uregelmæssig og glippede. At de seneste Gravfund paa Grønland tyder paa Forbindelse med Europa helt op til 1500-Tallet, mener Forfatteren bl. a. maa tilskrives hanseatisk eller snarest engelsk Skibsfart.

Disse Spørgsmaal tror jeg, baade Hr. Bistrup og jeg gør klogt i at overlade til kompetente Sagkyndige. Samme Betragtning gælder ogsaa Frobisher, som Hr. Bistrup mener tilsidesat til Fordel for John Davis. Til dette atter et Par smaa Citater:

ODD ARNESEN: »400 Aars Kamp om Nordvestpassagen«, Oslo 1943: Side 160 (om Davis): »Under hans Rejser i 1585—87 blev Grønland opdaget igjen«.

Ostermann: »Fra Arkivernes Gemmer«, (kommer i Aarskriftet 1944) Note 1: »Strat David ☉: Davidsstrædet, opkaldt efter den engelske Opdagelsesrejsende John Davis, som blev den egentlige Genopdager af Grønland ved sine 3 Rejser dertil i Aarene 1585—87«.

At Hr. Bistrup finder Bogens Tilrettelæggelse forfejlet maa betragtes som en Skønssag, og det samme gælder Spørgsmaalet om, hvad der bør medtages eller udelades. Stoffet er i sig selv saa overvældende stort, at kun en ringe Del kan medtages i en enkelt lille Bog. Ekspeditionernes og Kystfartens Historie er hver for sig Emner store nok til selvstændig Behandling.

I Betragtning af den omhyggelige Præcisering af, at Bogen ikke er skrevet af Historikere men af Sømænd om tidligere Kaldsfællers Virke og Vilkaar, savner jeg en saglig Begrundelse for Hr. Bistrups Kritik, der ganske vist i det væsentligste beskæftiger sig med Bagateller som f. Eks. den ret tilfældige Anbringelse af et lille pudsigt Billede.

Med Tak for Optagelsen.

R. Tving

Vort Søværns Hæders- og Mindedage samt Tidstavle.

August Maaned.

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

1. — 4. Aug. 1719: Flaadestyrke paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter, 8 Skytsskibe og Flydebatterier samt 4 Galejer under Schoutbynacht Tordenskjold (fra $\frac{3}{8}$ Kommandørkaptajn Hoppe) angriber Fæstningen Nya Älfsborg.
2. Aug. 1808: 16 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Schönheyder erobrer ud for Agersø engelsk Orlogsbrig »Tigress«.
2. Aug. 1812: 2 armerede Skonnerter under Sekondløjtnant Bodenhoff forhindrer engelsk Fregat »Horatio«s Angreh 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 Öland m. m. besættes, efter at Herredømmet over Kalmarsund er opnaaet ved at Flaaden paa 22 Skibe under Admiralerne Mogens Ulfeld, Erik Urne og Godske Lindenov, har bekæmpet svensk Flaade paa 15 Skibe under Admiralerne Gyllenstjerna og Gottberg.
3. Aug. 1748: Viceadmiral Christian Carl Gabel dør; Eskadrechef fra Store Nordiske Krig, Overkrigssekretær og Reorganisator af Flaaden efter Store Nordiske Krig.
3. Aug. 1857: Vagtskibsstationen i Store Bælt inddrages efter Sundtoldens Ophør.
5. Aug. 1914: Minespærringer udlægges paa dansk Søterritorium i Sundet, Store Bælt og Lille Bælt. Fyr slukkes og Sømærker inddrages delvis. 1. Eskadre under Kommandør Nyholm tager Station i Sundet, 2. Eskadre under Kommandør Garde i Store Bælt, medens enkelte Skibe sendes til Lille Bælt m. m.
7. Aug. 1922: Ved Søværnslovens Vedtagelse inddeles Flaadens Enheder i Divisioner; Søofficersgraderne: Kommandørkaptajn, Orlogskaptajn, Kaptajnløjtnant og Soløjtnant genoptages; Underofficersgraderne erstattes af Dæksofficerer 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 udfor 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 ærefuldt, men erobres af 1 engelsk Orlogsbrig, 2 Bombarderfartøjer og 3 Kanonbaade paa Nyborg Fjord.
10. Aug. 1809: 8 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Bille erobrer udfor Frederiksværn engelsk Orlogsbrig »Allart«; (Briggen var taget af Englænderne ved Flaadens Ran 1807).
- 12.—14. Aug. 1564: Flaade paa 39 Skibe under Admiral Herluf Trolle kæmper ved Jomfruen (Oland) mod svensk Flaade paa 28 Skibe under Kommando af Klas Horn.
13. Aug. 1815: Den glückstadtske Søe-Ekvipage paa Elben nedlægges (oprettet i 1620 under Kong Christian IV, Vagtskibe paa Elben og Weseren siden 1623).
16. Aug. 1845: Orlogsbriggen »Ørnen«, Chef Kaptajnløjtnant Krenchel, overbringer Kongens Ratifikation af Fredstraktaten med Marokko til Tanger.
16. Aug. 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson, fra Blokadestyrken udfor Kiel, kæmper i Kielerfjord med slesvig-holstensk Dampskib »Løwe« og 4 Kanonbaade; 1 Kanonbaad skydes i Brand.
17. Aug. 1922: Undervandsbaadsdivisionen 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 udfor Grenaa engelsk Orlogsbrig »Attack«.
19. Aug. 1915: 1. Eskadre under Kommandør Garde hindrer i Flintetenden ved 1. Torpedobaadsflotille, Chef Kaptajn Haack, yderligere Odelæggelse af grundstødt engelsk U-baad »E. 13«, der blev beskydt 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 Tilluenger, Søkrigeren Søren Nordbys Eskadre paa 10 Skibe med Skipper Clement som Underfører slaaes udfor 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 Brunshüttel 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 »Stubbe-købing«, Chef Sekondløjtnant Bruun, springer i Luften.
27. Aug. 1807: Kanonbaadsdivision, Chef Premierløjtnant Wulff, angriber engelsk Batteri ved Gl. Pesthus i Kallebodstrand.
29. Aug. 1655: Instrux for Admiralitetet, der havde Sæde paa Bremerholm, at det skal varetage Landets Soforsvar, Flaadens Udrustning og Vedligeholdelse, Personellets Antagelse og Uddannelse og »have Indseende med Navigationens og Commerciens Fremme«.
30. Aug. 1922: Skibsdivisionen, Chef Kommandør Cold, og Torpedobaadsdivisionen, som underlægges denne, Chef Kaptajn Broberg, oprettes iflg. Søværnsloven af 1922. (Torpedobaadsdivisionen udskilles fra Skibsdivisionen den 8. Oktober 1924).

31. Aug. 1612: Flaade paa 36 Skibe under Kommando af Kong Christian IV staar ind i Stockholms 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 1944.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

1. *Claeson, C.-E.*: Makt på havet. Förord av amiral Lybeck. Index. Litt.förl. Sthlm. 1943. 8^o. H.
2. *Hägg, E.*: Under segel. En skildring från segelflottarnes tid. Med illustrationer efter målningar och tekningar av J. Hägg. 6.—8. tusindet. Sthlm. 1943. 4^o. H.
3. Svensk flygkalender. 1938, 43, 44 ff. Ill. & Diagr. Utg. av Kungl. Svenska Aeroklubben och tidskr. »Flyg«. Sthlm. 1937, 42, 43 ff. 8^o. H.
4. *Linvald, A.*: Kong Christian VIII. Den unge Prins. 1768—1813. M. Portr. Noter og Henvisninger. Index. Stamtavler. Kbh. 1943. 8^o. H.
5. *Ostelius, H.*: Det moderne Luftvaaben. Overs. fra svensk efter »Rymdens Fåglar« ved John Foltmann. Kbh. 1943. 8^o. H.
6. Administrative og organisatoriske Bestemmelser, Instruksler, Love og Reglementer (1—14). som har tilhørt Holmens Ekvipagemester. Med haandskrevne Tilføjelser. Samlet i 1 Bd. Opbev. i Manuskri.-Saml. Kbh. 1851 og 56. 4^o. H.
7. Tilgangs- og Afgangsliste, Betalingsliste og Tøjliste for Besætningen paa en Transportbaad. U. St. og A. 4^o. H.
8. Reglement for Takkelagen til et Skib. U. St. og A. Fol. H.
9. Takkelvæsenet. Holmen. 1885/86, 86/87, 87/88 og 95/96. Manuskript. Fol. H.
10. Adressebog for Matroskorpsets Underofficerer 1900—06, samt indklæbet: Adresseliste for Matroskorpset, Januar 1907. Manuskript. Fol. H.
Nr. 6—10 fra Holmen.
- *11. *Thostrup, Chr. B.*: Arbejdsbog. Flaaden 1920—32. Manuskript. Fol. H.

- *12. Gammelholm. — Gammelholm i ældre Tider. Ill. og en Grundtegning af Gammelholm 1856. »Kulturvets Nyheder«, 5. Aarg. Nr. 47. Kbh. 1914. Fol. H.
- *13. Gammelholms Ombygning og Nyhavn. Ill. & Kort. »Før og Nu«, 2. Aarg. Nr. 24 og 3. Aarg. Nr. 1. Kbh. 1916 og 17. Fol. H.
- *14. Flaadens Leje, Langelinie og Toldboden. Ill. »Før og Nu«. 2. Aarg. Nr. 11 og 12. Kbh. 1916.
Nr. 11—14 er Gave fra Underbibliotekaren, Løjtnant Chr. B. Thostrup.
- *15. Peter F. Heering. Et verdenskendt dansk Firma gennem 125 Aar. Ill. & Kort. Kbh. 1943. 4^o. H.
Fra Firmaet.
- *16. *Sejr, E.*: Træk af Aarhus Havns Historie. Ill. og Kort. Aarhus 1937. 4^o. H.
- *17. *Koch, K.*: Danske Dampskibs Selskabers Historie. Skibsfarten som Erhverv. Ill. Kbh. 1929. 4^o. H.
- *18. Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri 1892—1932. Ill. Kbh. 1932. 4^o. H.
- *19. Göteborgs Kungl. Segel Sällskap. Minneskrift vid 75-årsjubileet 1935. Ill. Portr. af Kong Gustaf V og svenske, danske og norske kgl. Højheder m. fl. Göteborg. 1935. 4^o. H.
Nr. 16—19 er Gave fra Fyrdirektør Sinding.
- *20. *Knight, E. F.*: Sailing. Ill. Index. Lond. 1889. 8^o. H.
- *21. *Bucknill, J. T.*: Submarine Mines and Torpedoes as applied to Harbour Defence. Ill. og Kort. Index. Repr. and rev. from »Engineering«. Lond. 1889. 8^o. H.
Nr. 20 og 21 er Gave fra Komm.kapt. Juel-Brockdorff gennem Søfartens Bibliotek.
22. Dienst-Ordnung für die kaiserlichen Werften. Index. Berl. 1882. 8^o. H.
Fra Holmen.
- *23. *Hann, J. v.*: Lehrbuch der Meteorologie. Ill. og Kort. Diagr. Index. 3. umgearb. Aufl. Borna — Lpz. 1915. 8^o. H.
Gave fra Komm. Scheibel.
24. *Nielsen, P. Overgaard*: Krigsforlis. Fortalt af danske Søfolk. Kbh. 1943. 8^o. H.
25. *Lysgaard, L.*: Lufthav, Vejr og Klima. Populær Meteorologi. Ill. Tabelliste. Ord- og Sagliste. Kbh. 1943. 8^o. H.

- *26. *Kauffmann, R. W.*: The »Alabama« Case. An historical sketch. Based on the Official Documents and Archives, ed. by Theodore Bret. Ill. og Portr. Geneva u. A. 8^o. H.
Gave fra Diplomingeniør Poul Sørensen.
- *27. *Solver, C. V.*: Obelisk-Skibe. Ill. Summary in English. Kbh, 1943. 8^o. H.
Gave fra Søfartens Bibliotek.
- *28. *Kragh, G.*: Peter Norden Sølling. En Levnedsskildring. Ill. Nr. 38. Kbh. 1943. 8^o. H.
Gave fra Red. Axel Bærentzen.
- *29. *Donkyn, B.*: A Text-Book on Gas, Oil and Air Engines; or, International combustion motors without Boilers. Ill. Index. Lond, 1894. 8^o. H.
Gave fra Fyrdirektor Sinding.
30. *Forsberg, G. E.*: Om hafisens salthalt. Sthlm. 1884. 8^o. Særtr. af »Medd. från Stockholms Högskola« Nr. 32. H.
- *31. *Liebetanz, E.*: Calciumcarbid und Acetylen. Ihr Wesen, ihre Darstellung und Anwendung für die Bedürfnisse der Praxis. Ill. Lpz. 1898. 8^o. H.
Gave fra Fyrdirektor Sinding.
32. Tvende Betænkninger om Undersøgelsen af Grønlands Ostkyst, afgivne til Commissionen for Grønlands geologiske og geografiske Undersøgelser. 1879 og 1880. Kort. Kbh. 1881. 8^o. H.
33. *Adriacus*: From Triest to Valona. The Adriatic problem and Italy's aspirations. Ill. og Kort. Rome-Milan 1919. 8^o. H.
- *34. *Hornemann, W.*: Lægebog for Sofarende indeholdende Veiledning til en forbedret Sundheds- og Sygepleie i Handelsskibe. Forkortet Udg. Autoriseret af Indenrigsmin. til Brug for Skibe i udenrigsk Fart. Kbh. 1867. 8^o. H.
Gave fra Mineralogisk Museum.
35. *Hogh, J.*: David Lloyd George. Litt.fort. Kbh. 1922. 8^o. H.
36. *Laubeuf, M.*: Le présent et l'avenir de la Navigation Sous-marine. Note présentée au Congrès intern. d'Archit. navale (Bordeaux, juin 1907). Paris 1908. 8^o. H.
37. Instructioner og Reglementer for Tjenesten paa de Kongelige Skibe. Trykt som Manuskript efter Marinem. Befaling. 1849, med Till. 1857—69. Kbh. u. A. 8^o. H.
Fra Holmen.

38. Instruktioner for Tjenesten i Flaadens Skibe (1ste og 2den Afd., samt 3die Afd. »Chefen« og »Næstkommanderende«). Kbh. 1886. 8^o. H.
Fra Holmen.
39. *Haeder, H.*: A Handbook on the Steam Engine with special reference to small and medium-sized engines. Ill. Index. For the use of Engine Makers, Mechanical Draughtmen etc. and Users of Steam Power. English Ed. Re-ed. by the Author from the 2. German ed., and transl. with considerable additions and alterations by H. H. P. Powles. Lond. 1893. 8^o. H.
Gave fra Fyrdirektør Sinding.
40. *Gyldenkrone, E. M.*: Haandbog i Søartilleriets Materiel. Udarb. ved Søartilleriet. Kbh. 1911. 8^o. H.
Fra Søartilleriet.
41. Flagstænger. 2 Tegninger, henholdsvis af en paa Christiansø udført Flagmast og af en Model til en Flagmast, udført af Søværnets Bygningsvæsen. Lystryk. Kbh. 1944. Fol.
Fra Søv. Bygningsv.
42. *Atuagagdlitut.* 1876—77, 1906—08, 1914—15 og 1919—20. Godthaab 1876—1920. 5. Bd. 4^o. H.
43. Lives and Voyages of Drake, Cavendish and Dampier: Including a view of the History of the Buccaneers. With three portraits engraved by Horsburgh. 3. Ed. (11000). Edinb. u. A. 8^o. H.
44. *Knudsen, J.*: Søvejen til Indien. Ill. (m. Portr. af Vasco da gama) og Kort. Ved Udv. til Folkeoplysningens Fremme. Kbh. 1901. 8^o. H.
45. *Svedstrup, A.*: De danskes Vej. Indtryk og Billeder fra Krydserkorvetten »Valkyrien«s Togt til Østasien 1899—1900: Algier, Kreta, Ceylon, Saigon, Siam, Kina, Japan. Ill. og Kort. Kbh. 1902. 8^o. H.
46. *Jorgensen, N.*: Norden og Krigten. Ni nordiske Samtaler. [Fr. *Vinding-Kruse, A. Holst, R. Josephson, P. Kampmann, K. Eskelund, H. Koht, S. Tunberg, P. Munch* og *Th. Stauning.*] M. Portr. [ogsaa af *E. Erleko*]. Kbh. 1939. 8^o.
- *47. *Cranz, C.*: Compendium der theoretischen äusseren Ballistik. Ill. Diagr. Literaturnoten. Namenreg. Zum Gebrauch von Lehrern der Mechanik und Physik an Hochschulen, von Artillerioffizieren etc. Lpz. 1896. 8^o. H. Innere Ballistik af samme Forfatter findes i Prøveanstaltens Samling. Berl. 1926.
Gave fra Sygehusinsp., fhv. Underkan. G. Lange.

- *48. Sjømilitere Samfunds marinekalender. 1914—34. Personreg. til 1. avsn. Udg. av Sjømilitere Samfund. Redaktionskom. Kapt. E. Einang, E. Gløersen og T. Sundt. Oslo 1934. 4^o. H.
Gave fra Komm. Magnus Bojesen.
1. avsn.: Personell.
2. » : Marinens materiell og institusjoner.
3. » : Forskelligt. [Herunder bl. a.: Søofficerernes gradbetegnelser efter 1814 og Norske orlogsflag og kommandotegn siden 1814.]
- *49. *Lichtenberg, P. G. T. Honnens de*: Fra Maanedes Lieutenant til Sølojtnant i Reserven. Et historisk Overblik. Manuskript. Kbh. 1943. Fol. H.
Gave fra Forfatteren.
- *50. Det Forenede Bugserelskab. 1869—12. Febr.—1944. III. Nr. 1690. Kbh. 1944. 4^o. H.
Gave fra Selskabet.
- *51. *Nørlund, N. E.*: Rapport général du Danemark pour le cinquième congrès international de photogrammétrie à Ronce. Du 29 sept. au 5 oct. 1938. Kort (Grønland). Kbh. u. A. 4^o. H.
Gave fra Geodætisk Institut.

H. Bistrup.

Den politiske Baggrund for vor Søkrigshistorie.

*Danmarks politiske Forhold til Udlandet
1570—1720.*)*

Af Professor ved Universitetet Knud Fabricius.

I

Østersøen er Nordeuropas Middelhav. Ligesom Middelhavet trænger Østersøen fra Oceanet dybt ind i Kontinentet og sætter herved afsides Indlandsstater i politisk og økonomisk Forbindelse med Vesteuropa og de øvrige Verdensdele. Men medens Middelhavet ved at dele sig i dybe Bugter muliggør Forbindelsen tværs over Vandet fra de fremspringende Halvøer og de foranliggende Øer, har Østersøen en langt mere regelmæssig Form. Herved vanskeliggøres Dannelsen af en Enhedsstat, der kunde samle alle Kyster og Øer under sit Herredømme. Og medens Middelhavslandene overvejende er bjergfulde og fattige paa frugtbare Sletter, saa at Befolkningen fristes til at udvandre til fremmede Lande, er Kyststrækningerne omkring Østersøen Dele af det mellemeuropæiske og østeuropæiske Landskab og derfor gennemgaaende frugtbare. Endelig er Østersølandene let tilgængelige fra Omverdenen. Ingen naturlig Afgrænsning, svarende til Pyrenæerne, Alperne og Balkan i Sydeuropa, hindrer Adgangen til dem fra Syd og fra Øst.

Det Folk valgte ikke ilde, der til sin Bolig tog Indgangen til Østersøen: Den nordlige Del af den kimbri-

*) Nedenstaaende Oversigt bygger paa Studier, der i udførligere Skikkelse er fremlagte i Forfatterens Afsnit af Værkerne »Danmark og Holland« og »Schultz' Danmarkshistorie«.

ske og den sydlige Ende af den skandinaviske Halvø, samt de mellemliggende Øer. Allerede fra mesolithisk Tid, da den store Indlandsis havde trukket sig tilbage mod Nord, var disse Egne blevet befolkede af Skarer, der endnu befandt sig paa Jæger- og Fiskerstadiet, og under den paafølgende yngre Stenalder havde Kvægavl og et primitivt Agerbrug begyndt at træde frem. De store Enge og de lette, muldede Jorde frembød gode Betingelser herfor. Under den paafølgende Bronzealder (1500—400) og i Begyndelsen af Jernalderen steg den materielle Kultur betydeligt. Men ingen skriftlige Kilder fra hine Tider er levnede os, som kunde give Oplysning om denne Befolknings politiske, samfundsmæssige og religiøse Forhold. Vi ved ikke engang, om det nuværende danske Folk stammer ned fra den i direkte Linie. Først i det 6. Aarh. e. Kr. møder vi Navnet Daner om den Folkestamme, der kom til at give Danmark Navn. Fra Øen Sjælland synes den, snart i Fred, snart ved Krig, at have udbredt sit Herredømme til de to Halvøer, den skaanske og den jyske, saaledes at de herboende Stammer antog dens Navn. Men først i det 10. Aarh. var Samlingen helt fuldendt gennem den Kong Harald, der paa sit Mindesmærke, den store Sten i Jelling, kalder sig selv »den Harald, som vandt alt Danmark og Norge og gjorde Danerne kristne«.

Det danske Rige strakte sig nu fra Ejderen, Grænsesfloden til Tyskland, indtil de svenske Grænseskove mod Nordøst. Den danske Kongemagt, der — som vi saa det af Kong Haralds Mindesmærke — en Tid ogsaa omfattede Norge, styrkede sig ved at samle sine Undersaatter om store Fællesforetagender, Ledingstog mod Nederlandene, Frankrig og England. Danmark, der ligesom Spanien laa ved Indløbet til et stort Indhav, kunde ikke alene beherske dette Indløb, men ogsaa forsøge at sætte sig fast hinsides det; det »vendte Ansigt-

tet mod Vest, og den jyske Vestkyst, der dengang var sejlbare, aabnede utallige Udfaldsporte mod Landet paa den anden Side af Nordsøen. Virkelig lykkedes det de danske Konger for en Tid (1013—1042) at erobre England. Et dansk-norsk-engelsk Kongerige, opbygget med Vesterhavet som forbindende Mellemed, var Følgen heraf. Men denne politiske Forbindelse blev kun kortvarig og havde sin største Betydning ved at føre en Strøm af højere Kultur fra England til Danmark.

Ved Midten af det 11. Aarh. var derfor baade England og Norge gaaet tabt, men det danske Folks Livsomraade var endnu ubeskaaret. Paa denne Tid havde imidlertid en fremmed Folkestamme, Slaverne, forskudt sig fra Weichsel langs Østersøens Sydkyst saa langt mod Nordvest, at den truede med helt at afskære Danskerne fra de sydfor boende germanske Stammer. En slavisk Stamme, Venderne, forsøgte endogsaa at sætte sig fast Nord for Ejderen i det sydlige Jylland. Det danske Folks vanskelige geografiske Stilling begyndte nu at vise sig. Det havde som nævnt faaet sin Bolig paa to Halvøer og paa de mellemliggende Øer. Ifølge den franske Geograf Élisée Reclus' Opfattelse havde Naturen anvist det den Opgave, enten at trænge frem fra disse to Halvøer og skabe et Storrige, hvori det oprindelige Danmark blev Kærnen, eller selv at blive trængt tilbage paa begge Halvøerne, ja, at udsættes for at blive indskrænket til Øerne alene. Det maa formodes, at fjerne Aarhundreders Statsmænd kun instinktmæssig har anet et saadant politisk Problems Tilværelse. Men at de har anet den, fremgaar af, at Danmarks ydre Historie til vore Dage har haft Kampen om de to Halvøer til Hovedmotiv, og at vore betydeligste politiske Førere har stræbt at vende Udviklingens Strøm i en lykkelig Retning.

Ved to Lejligheder syntes dette at skulde lykkes:

Da Valdemarerne grundlagde deres Østersøherredømme, og da Margrethe skabte den nordiske Union (1397). Dette tør vel kaldes det lykkeligste Øjeblik i Danmarks Historie. Men den nordiske Unions Opløsning begyndte allerede efter en Menneskealders Forløb (1435). Den skyldtes, at Danmark benyttede Unionens samlede Kræfter til sit særlige Formaal: At genvinde Hertugdømmet Slesvig eller Sønderjylland, der var faldet i Hænderne paa de nærboende tyske Grever af Holsten. Hansestæderne, hvis merkantile Interesser i Norden var truede af Unionen, støttede de holstenske Grever, og i Sverige rejstes der Oprør af Bønderne, der frygtede for at synke ned i en lignende Afhængighed af Adelen, som den der var opstaaet i Danmark. Da Kong Erik af Pommern havde abdiceret, fulgte efter nogle Aars Forløb en Kongeslægt, den oldenborgske, der lige til vore Dage har beklædt den danske Trone. Med vekslende Held søgte de første Konger af denne Slægt at genvinde Sverige, indtil Christiern II endelig mistede dette Rige paa Grund af «det stockholmske Blodbad» 1520. Derimod forblev Norge i Union med Danmark i endnu 300 Aar, og i Aaret 1460 var det lykkedes den første Konge af den oldenborgske Slægt, Christiern I efter den holstenske Grevestammes Uddøen at blive valgt til Hertug af Slesvig og Greve af Holsten, en Forbindelse, der bevarede i over 400 Aar. Ved Sveriges Udbryden af Unionen var det danske Herredømme over Østersøen svækket, men til Gengæld beherskede Danmark et Landomraade, der strakte sig fra Nordkap til Elben, altsaa den samme Sydgrænse som i Valdemars-tiden. Det var desuden Herre over Indløbet til Østersøen, hvad der fik voksende Betydning med Aarene, da — foruden Hansestæderne — ogsaa Nederlandene og England nu begyndte at faa Handelsinteresser paa dette Hav. Danmark var efter 1523 stadig den mægtigste

Stat inden for Skandinavien og den stærkeste Østersøstat. Men det Forsøg, som det under Frederik II i den nordiske Syvaarskrig gjorde paa med Vaabenmagt at genskabe den nordiske Union, strandede fuldstændigt.

II

Ved Begyndelsen af det 16. Aarh. var Danmarks geopolitiske Stilling i visse Henseender blevet ændret. Man kunde bruge det Udtryk, at det havde drejet Ansigtet mod Øst og vendt Ryggen mod Vesteuropa. Grunden hertil var, at den jydsk Vestkyst nu paa Grund af Tilsanding manglede Havne; man kunde ikke længere sejle til Ribe og Tønder, og den eneste Havneby, Husum, var paa den gottorpske Hertugs Hænder. »Vinduet mod Vest« var lukket. Dette medførte, at Danmark ikke kunde udvikle sig til en europæisk Stormagt, og at vi hverken fik Del i Verdenshandelen eller Kolonierne, saaledes som efter hinanden Spanien, Nederlandene og England. Østersøpolitiken optog fra nu af Sindene, og Forholdet til Sverige lagde i Aarhundreder Beslag paa al vor Opmærksomhed. Vore vigtigste Søslag staar i Østersøen (Christian IV og Niels Juel) eller i Kattegat (Tordenskjold).

Krigene med Sverige førte ikke til Unionens Genoprettelse. En vigtig Grund hertil var den spredte Bebyggelse og de uhyre Afstande. En Angrebskrig til Lands var næsten en Umulighed; mens Otte Krumpen 1520 virkelig naaede ad Landvejen til Stockholm, kom Daniel Rantzau 1568 kun til Østergötland og Christian IV 1612 endnu kortere, nemlig til Jönköping. Sagen var, at det var meget vanskeligt for en Angriber at proviantere sine Hære i Sverige paa Grund af de store Afstande, hvorfor vore Lejetropper greb til vilde Plyndringer, der ikke forbedrede Stemningen i dette Land.

En Krig med Sverige maatte derfor overvejende føres til Søs, og Maalet var at udsulte det ved at afskære Landet fra Forbindelserne med Nordtyskland og Vesteuropa. Sverige og Danmark stod i den Tid som naturlige Modstandere; ligesaa naturligt det var, at Sverige ønskede at bevare sin nationale Selvstændighed, ligesaa forklarligt var det, at Danmark med Ængstelse saa det vokse frem til at overtage Førerskabet i Norden.

Nogle faktiske Oplysninger vil her være talende. Danmarks Indbyggerantal i det 16. Aarh. beregnes skønsmæssigt til en lille Million, hvortil for Norges Vedkommende kom nogle 100.000 (højst $\frac{1}{2}$ Mill.). Sverige havde samtidig $\frac{3}{4}$ Mill. Det er smaa Tal i Sammenligning med Nutiden, men ogsaa smaa Tal, naar man sammenligner dem med de europæiske Kulturstaters, af hvilke England dog havde 3—4 Mill., medens Spanien, hvorunder de tætbefolkede Nederlande hørte, mødte frem med 7 Mill. og Frankrig endog med 15—16 Mill. Tysklands Folketal laa endnu højere (20 Mill.), men dette havde ikke samme Betydning, da Landet var politisk splittet i utallige Smaastater.

Ser vi paa de samme Lande et Aarh. senere, ca. 1660, viser Danmarks Befolkningstal sig stagnerende, (ved Skaanes Afstaaelse var det endda sunket med ca. 200.000), Norges lidt stigende (600.000), medens Sveriges var vokset til en Mill. Hertil kom endda dets Besiddelser uden for det egentlige Sverige, de senere Randstater og Nordtyskland, der forøgede Tallet til mindst to Mill., altsaa mere end Danmarks og Norges tilsammen. Ogsaa England var samtidig gaaet stærkt frem, men Tysklands Befolkning var sunket som Følge af Trediveaarskrigens Hærgninger.

Hvad var Aarsagen til denne forskellige Udvikling? Danmark var vedblevet at være en Agrarstat med det samme primitive Landbrug, og dette medførte, at

Befolkningstallet stod stille. Sverige derimod havde udviklet sig til i nogen Grad at blive en Industristat, idet dets Bjergværker (Jern, Sølv og Kobber) havde faaet en stigende Betydning, rent bortset fra den vokkende Træudførsel. Gustav Adolf kunde saaledes efter Kalmarkrigen 1611—13 betale Elfsborgs Løsen, 1 Mill. Sp. Dlr., med Kobber, der i Nederlandene veksledes til Sølvmønt. Englands Udvikling i den samme Tid skyldes den mægtigt voksende Tekstilindustri. Resultatet blev i Norden Sveriges Opgang og vor Nedgang; i Vesteuropa, at England mere og mere begyndte at overflyve Nederlandene.

Til de materielle Faktorer sluttede sig aandelige, der kom til at virke i samme Retning. Frigørelsen for Danmarks Overherredømme havde i Sverige vakt en Nationalfølelse, der første Gang fremtraadte i Biskop Matthias af Strängnäs's Frihedssang »Frihet är den bästa ting«, som i vore Dage er ved at blive Sveriges nye Nationalsang. Samtidig bidrog den langsommere Kulturudvikling i Sverige til, at Bondebefolkningen hævdede sig socialt bedre over for Adelen end i Danmark, hvor den efter Grevefejden ikke blot blev afhængig, men ogsaa ukrigerisk. Sverige fik derimod en national Bondehær af fremragende Kvalitet — det samme gjaldt i mindre Grad ogsaa om Norge. Til Gengæld havde Sverige kun en svag Flaade, da det manglede Kystbefolkning, thi Danmark indkredsede det i en næsten uafbrudt Linie fra Nordkap til Blekinges Østkyst, og det var kun i Østersøens inderste Del, at det naaede ud til Havet. Endelig kan man ikke overse den Omstændighed, at Sverige i Vasakongerne havde betydeligere Ledere end de danske Oldenburgere. Gustav Vasa og hans Sønner skabte en fastere Administration end den danske, og deres Efterfølgere førte Folket fra Sejr til Sejr. Det er sagt om Gustav Adolf, at han »holdt

Rige og Folk fastere i sin Haand end Christian IV«. Ikke uden Grund formulerede Geijer den Sætning: »Sveriges historia är dets konungars historia«.

Diplomatiets Hovedregel er af Niels Neergaard udtrykt i Ordene: »Du skal være Ven med din Nabos Nabo«. Fra Kong Hans's Tid søgte Danmark Tilnærmelse til Rusland, der indtil 1323 havde besiddet Vestkarelen med Savolaks og altsaa naaet ud til den botniske Bugt. Senere hen genoptog Christian IV Forbindelsen med Rusland og sendte sin Broder Hans over til Moskva for at ægte Czarens Datter, men dette fik paa Grund af Prinsens pludselig Død ikke foreløbig større Betydning, og 1617 mistede Rusland ved Afstaaelsen af Ingermanland og Kexholms Len al Adgang til Østersøen. Rusland maatte imidlertid have sine Landbrugsprodukter afsat til Vesteuropa og fandt en ny Udførselshavn i Arkangelsk ved Hvidehavet, hvortil Englænderne begyndte at sejle fra 1553, men senere tog Hollænderne Luven fra dem paa denne Rute. Rusland havde dog ogsaa en politisk Interesse i at naa ud til Havet og at komme i Forbindelse med Vesteuropa, selv om dette først fremtraadte helt klart under Peter den Store, da han stræbte at faa fast Fod saa langt mod Vest som i Mecklenburg.

Som Modtræk mod Danmarks Politik søgte Sverige under Gustav Vasa Tilnærmelse til Hansestæderne, og da det gik tilbage for disse, maa Erik XIV's Ægteskabsforsøg i Tyskland ses fra samme Synspunkt, men en særlig Betydning havde den Forbindelse med Polen, som knyttedes 1586, da den svenske Kronprins Sigismund valgtes til polsk Konge. En Indringning af Danmark fra svensk-polsk Side truede nu, den farligste politiske Situation som Danmark hidtil havde været i. Til Danmarks Fordel sprængtes denne Forbindelse ved Religionsmodsatningen mellem de to Lande, hvortil

snart sluttede sig Rivaliseringen mellem den ældre og den yngre Vasalinie. Som en Afløsning begyndte Sverige en systematisk Opbygning af et eget svensk-baltisk Rige, der kunde være blevet dødbringende for Danmark (Estland erhverves 1560, Ingermanland 1617, Livland og de preussiske Stæder 1629, Stettin, Forpommern med Rügen, Wismar og Bremen-Verden 1648). Disse Ekspansioner skyldtes i Sverige ikke noget Befolkningsoverskud, men Statens Voksetrang, der fandt et let Bytte i de værgeløse Kyststrækninger Syd for Østersøen, hvor navnlig Tyskland udgjorde et politisk Tomrum.

De vesteuropæiske Stater havde ikke saa meget politiske som kommercielle Interesser i Norden. I første Linie blandt disse stod efter Hanseaternes Nedgang 1536 Nederlandene, allerede før de løsrev sig fra Spanien i 1570erne. Baltisk Korn omsattes paa Antwerpens (senere Amsterdams) Børs for at sælges videre til Syd-europa. Den nederlandske Flaade, der i det 17. Aarh. med sine 15—16.000 Skibe udgjorde 70—80 % af den europæiske Tonnage, behøvede til sin Udrustning Danzigs Korn og Pommerns Bjælker, Randstaternes og Finlands Hør, Hamp, Tjære og Voks, Norges Fisk og Tømmer, endelig Danmarks Korn og Stude. Nederlandene stod velvilligere over for Danmark end over for Sverige, dels fordi den førstnævnte Stat ansaas for den stærkeste, dels paa Grund af Danmarks Magt til at spærre Øresund. Men ogsaa det venskabelige personlige Forhold mellem Frederik II og Vilhelm af Oranien fik politisk Betydning, ja, det nedarvedes til Danmarks Gavn i Huset Oranien lige til Midten af det 17. Aarh. Nederlandene var saaledes af størst Vægt for de nordiske Stater. Men som deres Konkurrent traadte England frem fra Elisabeths Tid, først paa Fiskeriets Omraade (ved England, Island og Spitzbergen), dernæst

i Sejladsen paa Nordrusland og paa de andre Verdensdele. Endelig øjner man bag England Frankrig, som dog var væsentlig optaget af Konkurrencen med Huset Habsburg paa Europas Fastland. Frankrig støttede i Begyndelsen af det 17. Aarh. Nederlandene over for England (Forbundet af 1635); først under Ludvig XIV begyndte det af kommercielle Grunde, hvilket skyldtes Colberts Indgriben, at føle sig i Modsætning til dem.

III

1570erne betegner den Tid, da det moderne Europa begyndte at danne sig, da Nederlandene og England fremtraadte som de store Sømagter, hvis Udvikling blev bestemmende for vor Verdensdels senere Tilstand. Den spanske Statsmand Granvella glædede sig over, at disse to protestantiske Magter holdt hinanden i Skak og ikke forenede sig mod hans katolske Fædreland. Hvad nu, hvis Danmark og Sverige uden at opslide deres Kræfter i den indbyrdes Kamp, ligesom i Vikingetiden var gaaet hver sin Vej, den ene mod Vest og den anden mod Øst? De geografiske Betingelser kom her til at gribe ind i modsat Retning.

Efter Syvaarskrigen 1563—70 indskrænkede Frederik II sig til en passiv Udenrigspolitik. Han ærgrede sig over de hollandske og engelske Kaperier, men vilde paa den anden Side ikke tage aabenlyst Parti for de oprørske Nederlande i deres Kamp mod Spanien. Han lod sig ikke drive ud af sin Neutralitet, selv da man fra nederlandsk Side aabenbarede ham spanske Planer om at bemægtige sig Kronborg for derved at underbinde Aarerne paa den hollandske Handel. Derimod vaagede han ivrigt over, at hans Stilling som »Herre paa Havet« ikke blev krænket, hverken i Østersøen og Kattegat eller paa Farvandene rundt om Norges Kyst. England maatte 1580 gaa ind paa at betale en aarlig Afgift af

100 Rosenobler for fri Sejlads rundt om Nordkap, og Frankrig faa Aar efter betale en lignende Afgift. Hamburg, der med Urette havde hævdet en Stabelret paa Elben, maatte ved den samme Tid til Straf betale en Bøde paa 100.000 D. Men iøvrigt lod hverken den danske Konge eller efter hans Død Formynderregeringen sig drive til at gribe aktivt ind i Samtidens store Begivenheder.

Christian IV var ved sin Regeringstiltrædelse 1596 i visse Henseender betaget af Nederlandenes Storhed. Han beundrede Befolkningens sejge Udholdenhed og Initiativ; det Administrationstalant, som den lagde for Dagen i Styrelsen af sine Byer og i Indretningen af sine Handelskompagnier og Kolonier; endelig den Kultur, som blev en Følge af den surt fortjente Velstand. Christian IV efterlignede gerne de hollandske Indretninger, ligesom han bevægede Udvandrere fra Landet til at slaa sig ned i Danmark, hvor den nederlandske Renæssance med god Grund fik Navnet »Christian IVs Stil«. Men ved Siden heraf følte Kongen sig ikke egentlig sympatisk stemt over for Nederlænderne, der dog til en vis Grad kunde betragtes som hans Trosfæller. Det skyldtes ikke alene en med Aarene stigende Misundelse over den Rigdom, der var samlet hos det nederlandske Patriciat, men først og fremmest den stærke Selvfølelse og den Opfattelse af sin Kongestillings Storhed, som den unge Konge sad inde med. En brandenburgsk Gesandt skrev 1620 om ham: »Han vaager skinsygt over Kongernes Storhed ligeoverfor de folkestyrede Stater«, og en nederlandsk Gesandt sagde samme Aar: »Næsten alle Fyrster i disse Egne (d. v. s. Nordtyskland) stikker Hovederne sammen og begynder at forbinde sig mod de nærliggende Hansestæder paa Anstiftelse af Kongen af Danmark«. Disse Følelser kom ikke alene for en Dag over for Tycho Brahe, for hvis

videnskabelige Storhed han savnede Blik, men de viste sig ogsaa over for de svenske Konger Karl IX og Gustav Adolf, der i hans Øjne egentlig var en Slags Parvenuer. Christian IV nærrede derfor paa Forhaand større Sympati for den katolske Kejser af Tyskland og den katolske Konge af Spanien end for de protestantiske Hanseater og Nederlændere med deres republikanske Forfatninger. Man kunde maaske bruge det Udtryk om ham, at han hyggede sig som »Medlem af Fyrsternes Fagforening«. Men hans begrænsede Magtmidler og hans svigtende Evne til at drive Politik paa langt Sigt maatte i en Kamp komme til kort over for stærkere Modstandere, der haardnakket stillede deres Vilje mod hans.

Til en Begyndelse tegnede dog alt til en Fortsættelse af det gode Forhold, der havde bestaaet mellem Danmark og Nederlandene i Kong Frederiks Tid. Nederlænderne stod paa dette Tidspunkt endnu i Krig med Spanien og havde England og Frankrig til Forbundsfæller. Da den unge Konge tilbød sin Mægling i Striden, blev dette modtaget med tilsyneladende Velvilje, og da Frankrig i 1598 havde svigtet sine Forbundsfæller ved at slutte Særfred med Spanien, nærmede det Tidspunkt sig, da Freden var i Syn. Faa Aar efter, i 1603, besteg Christian IV's Svoger Kong Jakob af Skotland ved Elisabeths Død Englands Trone, hvilket medførte, at ogsaa denne Stat traadte ud af Krigen. Forøvrigt var Forholdet mellem de to Svogre saa intimt, at der herved ogsaa banedes Vej for et bedre Forhold mellem deres Lande. I 1607 aabnedes der da en Fredskongres, hvor England, Frankrig og Danmark paatog sig at mægle mellem de endnu krigsførende Magter, Nederlandene og Spanien. Men man faar det Indtryk, at det var saa som saa med Ærligheden hos de danske Mæglere, naar man læser den mærkelige Instruks for

Gesandterne, at de skulde hævde, at den eneste Fred, Nederlandene burde gaa ind paa, var fuld Anerkendelse af deres Stilling som fri Republik, men at de paa den anden Side, hvis der blev Tale om en Fortsættelse af Krigen, skulde staa lige saa fast paa, at Danmark altid havde holdt sig neutralt, og derfor bestemt, men »venligen et humanissime« afslaa al Hjælp. Man faar egentlig det Indtryk, at Christian IV ikke ugerne havde set Krigen fortsat, fordi hans Undersaatter kunde lukrere paa den, medens den hollandske Handel var hæmmet af spanske Kaperier. Kongen viste ydermere den besynderlige Holdning midt under Fredsværket at hjemkalde sine Gesandter, hvilket dog ikke forhindrede, at Forhandlingerne endte med en tolvaarig Vaabenstilstand (1609—21) mellem Spanien og Nederlandene. Herved opnaaede disse ikke alene Anerkendelse af deres Selvstændighed, men ogsaa Ret til at sejle paa alle oversøiske Lande, der ikke stod under umiddelbart spansk Herredømme.

Vaabenstilstanden af 1609 indleder Nederlandenes egentlige Storhedstid. Den unge Stat blev nu i Stand til at udfolde en overordentlig Kraft og udvikle sig i Løbet af faa Aar til Nordeuropas førende Magt paa Handelens Omraade. Det kort i Forvejen stiftede østindiske Handelskompagni stod rede til at udnytte de ved Freden vundne Fordele, og i selve Europa var en mægtig Fiske- og Fragtflaade i Færd med at føre store Rigdomme hjem til det lille frugtbare Land. Men mellem England og Nederlandene slog Skinsygen straks ud i lys Lue, og som Modskrift mod Seldens »Mare clausum« udsendte Grotius 1609 sin »Mare liberum« i Anledning af Striden om Fiskeretten ved Englands Kyster og i Ishavet.

Inden for Nederlandene var der stor Forskel paa de forskellige Provinsers sociale Forhold. Men i de vig-

tigste af dem, Holland og Zeeland, hvor Købstæderne havde naaet en høj Udvikling, laa Magten i Hænderne paa de store Handelsfamilier, »Regenterne«. Det var de hollandske Stæder, der var toneangivende inden for Republiken, og det var ogsaa dem, der havde Hovedindflydelsen i Nederlandenes samlede Repræsentation, »Generalstaterne«. En Konkurrent havde dog disse republikanske Strømninger i Huset Oranien, der efter Traditionen indehavde Stillingerne som »Generalstatholder« og som Øverstkommanderende over Hær og Flaade. Medens Huset Oranien som nævnt havde en nedarvet venskabelig Indstilling til det danske Kongehus, nærede »Regenterne«, der kun havde de hollandske Handelsinteresser for Øje, køligere Følelser over for den danske Regering, hvis Toldpaalæg i Øresund og under Norges Kyst besværliggjorde deres frie Sejlads paa Havene.

Ved Østersøen var der fra 1600 Krig mellem Sverige og Polen, og Christian IV blev efterhaanden mere og mere svenskfjendtlig, ikke alene paa Grund af Göteborgs Anlæg, men ogsaa fordi den svenske Konge, Karl IX, søgte at udstrække sit Herredømme til Lapperne, der fra dansk Side regnedes for norske Undersaatter. Spændingen mellem Danmark og Sverige var stærk, og med klart Statsmandsblik søgte den svenske Konge derfor Forbindelse med den nederlandske Republik. Modtagelsen var dog i Begyndelsen ikke lovende. Ikke blot betragtede de nederlandske Statsmænd realistisk Danmark-Norge som den stærkeste Magt i Norden, men de nærede oven i Købet Bitterhed over, at den svenske Konge gennemførte en Blokade af Livlands Hovedstad, Riga, og krævede en 5 %s Told paa alle Skibe, altsaa hovedsagelig hollandske, der sejlede dertil. Dette var efter hollandsk Opfattelse en ny Øresundstold ved Siden af den allerede bestaaende, og mange Rivninger

fandt derfor Sted mellem de to Landes Undersaatter under Hollændernes Forsøg paa at bryde Blokaden. Samtidig skærpedes Forholdet mellem Danmark og Sverige Aar for Aar; det danske Rigsraad, der 1603 afgjort havde været mod en Krig, billigede 1609, at deres Konge viste en bestemt Optræden mod de svenske Fogeder i Lapmarken, og 1610, at man med væbnet Magt søgte at bryde det svenske Forbud mod Rigasejladsen. Da Kalmarkrigen aabnedes 1611, stod Sve, rige derfor isoleret, og Danmark havde de bedste Kort paa Haanden. Kong Jakob af England støttede Christian IV, Frankrig var under Ludvig XIII's Mindreaarighed sat ud af Spillet, og Købmændene i Amsterdam ømmede sig ved alle Skridt, der kunde bringe deres Korntransporter fra Østersøen i Fare. Derfor tillod man den danske Konge at hverve Tropper i Nederlandene, mens Karl IX fik Afslag, da han anmodede om det samme.

Kalmarkrigen er et Vendepunkt i Forholdet mellem Danmark og Vesteuropas dominerende Sømagt. Dette skyldes utvivlsomt Christian IV personlig. Straks ved Krigens Begyndelse nedlagde han Forbud mod al Sejlads paa Sverige, og kort efter forhøjede han Øresundstolden med en Trediedel. Men Henblik paa en senere Tids Udvikling er det interessant at se, at de hollandske Købmænd heroverfor greb til den Udvej at føre de lettere Varer, ikke gennem Sundet, men til Hamburg, herfra paa Vogne til Lübeck og endelig fra denne By søværts til Stæderne ved Østersøen. Det er aabenbart Tanken om en Vand-Forbindelse mellem Nord- og Østersøen, som her har været foregrebet. Men de hollandske Købmænd indskrænkede sig ikke hertil. Baade i Nederlandene og i England var der Misstemning over Krigen i Norden, fordi den splittede den protestantiske Sags Kræfter. Derfor afsendtes kort efter

Krigens Begyndelse et hollandsk Gesandtskab til Danmark for at tilbyde Fredsmægling og besvære sig over Indskrænkningerne i den frie Handel. Dette Gesandtskab traf Kongen i Kalmar i et psykologisk set meget uheldigt Øjeblik, da han just havde afslaaet et svensk Angreb og straks efter indtaget Kalmar Slot. Om Fred vilde han derfor ikke høre, og da Gesandterne beraabte sig paa, at de ifølge Speyertraktaten 1544 havde Ret til at besejle de danske Farvande: »kun mod Betaling af de sædvanlige Toldafgifter, uden al Forhindring, som fra Arilds Tid», lød hans unaadige Svar, at Speyertraktaten var afsluttet med Kejser Karl V, altsaa med det spanske eller burgundiske Hus, »hvorfra de frie forenede nederlandske Lande fuldstændig havde skillt sig«. Før Krigen var til Ende, kunde han ikke stille nogen Toldnedsættelse i Udsigt.

Det var en Selvfølge, at Indtrykket af dette Gesandtskabs Behandling blev meget slet i Holland. Christian IV fik nu ikke mere Lov til at hverve Tropper i Nederlandene. Bitterheden kan maales af de Ord, som en nederlandsk Statsmand lod falde det følgende Aar: Vel var han gammel, men han havde nok Lyst til at være med til, at de kunde tale sammen i Sundet; hans Støvler skulde snart være færdige.

Resultatet blev, at gamle Rivaler fandt hinanden paa Danmarks Bekostning. Hansestæderne, navnlig Lübeck, følte sig i samme Grad som Nederlandene trufne ved Christian IVs Foranstaltninger. Sverige, hvor Karl IX under Krigen var blevet afløst af sin Søn Gustav Adolf, prøvede paa at faa Nederlandene til at forene deres Vaaben med de svenske. Da Freden i Knærød var sluttet i Januar 1613, og de forhøjede Sundtoldsatser herefter vedblev at være i Kraft, sluttede Nederlandene samme Aar et Forsvarsforbund paa femten Aar med Lübeck, og i 1614 fulgte en tilsvarende fem-

tenaarig Alliance mellem Nederlandene og Sverige. Endelig indtraadte 1615 alle de vigtigste Hansestæder i det lybsk-nederlandske Forbund. Christian IV havde opnaaet en begyndende Isolation af Danmark.

Men Kongen fortsatte ogsaa i de følgende Aar haardnakket den samme Politik ud fra sine monarkiske Synspunkter. Det var nu i Nordtyskland, han fandt sit Virkefelt. Hans Maal var at faa sine yngre Sønner anbragte i de verdsliggjorte gejstlige Fyrstendømmer, dels for at undgaa videre Delinger af Sønderjylland og Holsten, dels for gennem danske Vasalfyrster at skaffe sig politisk Indflydelse i Nordtyskland og Toldindtægter paa de store Floder Elbe og Weser. Det var ogsaa i disse Aar, at han oprettede det dansk-østindiske Kompagni, der gav Plads for den nederlandske Kapital og de nederlandske Emigranter, der var blevet holdt uden for det tilsvarende hollandske Selskab. Endelig indførte han i Øresund de saakaldte »General-Certifikationer«, som skulde forhindre Skippernes Bedragerier ved Toldens Erlæggelse. Ved alle disse Skridt, det være sig politiske eller økonomiske, skabte han en stadig voksende Misstemning i Nederlandene. Heller ikke i sit eget Land havde han hele Befolkningen bag sig. Rigsraadet advarede Gang paa Gang Kongen mod at forspilde det gode Forhold til Generalstaterne og Hansestæderne, og da Forholdene i Europa blev mere og mere truende, og den store Religionskrig, Trediveaarskrigen, aabnede Mulighed for, at den femtenaarige Vaabenstilstand mellem Spanien og Nederlandene ikke skulde blive forlænget, kom det til en foreløbig Afslappelse af Spændingen mellem de to Lande.

Christian IV begyndte at sysle med den Tanke at gribe ind i Krigen, som Hollænderne ønskede det, fordi han derved saa en Udvej til at sprænge Forbindelsen mellem dem, Hanseaterne og Sverige. Dette lykkedes

kun for saa vidt, som han fik Generalstaterne til at afgive en Erklæring om, at deres Forbund af 1613 og 1614 ikke skulde være til Skade for Danmark. Men til at ophæve Forbundene lod de sig ikke bevæge.

Christian IVs Indtræden i Trediveaarskrigen 1625 skyldtes dog ogsaa, at der var indtraadt et fuldkomment Omsving i den europæiske Situation. I Frankrig havde Kardinalen af Richelieus Udnævnelse til Førsteminister aabnet Vejen for en kraftig anti-habsburgsk Udenrigspolitik, og i England var Kong Jakob I kort før sin Død gaaet over til at arbejde paa en evangelisk Union, der skulde samle alle Trosfæller til Kamp mod Katolicismen og den tyske Kejsers Magtstræben. I Tilid til Hjælp fra Nederlandene, England og Frankrig, traadte Christian IV ind i Krigen, ikke mindst fordi han frygtede for, at den svenske Konge skulde komme ham i Forkøbet. Men den 17. August 1626, da Slaget ved Lutter am Barenberg stod, blev den sorte Dag i Danmarks Historie, den første af et Aarhundredes ulykkelige Kampe og Varslet om Danmarks Nedsynken til politisk Vanmagt. Da tyske Tropper havde besat hele den jyd-ske Halvø, var det Christian IV med hans Flaade, der reddede Danmarks Bestaaen, og i denne kritiske Situation saa det et Øjeblik ud til, at Danmark og Sverige skulde finde hinanden. Et Forbund mellem dem afsluttedes, hvorved der saltes en Stopper for de tyske Planer om at grunde et kejserligt Flaadeherredømme over Østersøen og Kattegat. Men fra Vestmagterne fik Kongen kun ringe Hjælp; Nederlænderne tilbød ham ganske vist at besætte Kronborg og Helsingborg med deres Tropper, men man kan næppe forlænke Kongen i, at han frabad sig Hjælp af denne Art. Det eneste positive, som de gjorde, var at sende Leverancer til Fæstningen Glückstadt i Holsten. Nogen virkelig Æn-

dring i Forholdet mellem Christian IV og Nederlandene kom »Kejserkrigen« derfor ikke til at medføre. Om Sveriges Optræden, da Krigen nærmede sig sin Slutning, vil senere blive talt. Men selv om Freden i Lübeck 1629 gengav Kongen alle de fra ham erobrede Provinser, kunde den dog ikke skjule, at Nedgangstiden var begyndt.

IV

I den nærmeste Menneskealder efter Freden i Lübeck glider Førerskabet i Nordøn fra Danmark over til Sverige. Dette var i og for sig uundgaaeligt paa Grund af Udviklingen, men man kan spørge sig selv, om det var nødvendigt, at dette Førerskab var forbundet med Danmarks Nederlag og Lemlæstelse. Ofte hører man Ytringer om, at det havde været bedre ogsaa for vort Fædreland, hvis Karl Gustav 1658 havde fuldendt sit Tog og ved Københavns Erobring indlemmet hele Danmark i en skandinavisk Enhedsstat. Over for den Slags Bemærkninger er det tilstrækkeligt at pege paa, at den svenske Konge slet ikke tilsigtede de nordiske Rigers Forening, men at han faa Maaneder før Overgangen over Bælterne havde fremsat det som sit Krigsmaal at indlemme de skaanske Landskaber i Sverige, at skænke sin Svigerfader Hertugen af Gottorp hele Sønderjylland og Koldinghus Len, at sælge det øvrige af Nørrejylland til den engelske Protector Oliver Cromwell og at udstykke Resten af Danmark, Øerne, til forskellige tyske Fyrster. Og da han efter Roskildefreden i August 1658 atter landede paa Sjælland, var hans Plan at gøre Danmark til et Lydland under Sverige, at nedlægge København og flytte dets Indbyggere til Malmø, at ophæve Københavns Universitet, at tvinge den danske Adel til at emigrere til Livland o. s. v. Der er heri ikke meget, der minder om, hvad man nu forstaar ved Skandinavisme. Men var der da ikke Mulighed for ad fredelig

Vej at tilvejebringe, om ikke en Sammensmeltning, saa dog en Samvirken mellem de nordiske Lande?

Spørgsmaalet er i den nyeste Tid taget op af den svenske Forsker Georg Landberg, der har undersøgt de forskellige Forsøg paa at knytte Forbund mellem Danmark-Norge og Sverige i Tiden fra Brømsebromødet 1541 indtil Freden i Lund 1679 *). Landberg bestrider, at Forholdene i Norden i denne Tid skulde have været modne til en fælles nordisk Politik, naar derved forstaas en saadan, som byggede paa Ligestilling for begge Parter. De Forsøg, som gjordes, var efter hans Mening alle konjunkturbestemte, d. v. s., de skyldtes en øjeblikkelig Situation, hvori den overlegne Part, i ældre Tid Danmark-Norge, senere Sverige, søgte at tvinge den svagere Part ind i en Forbindelse, rettet mod en udenlandsk Stat. I det 17. Aarh., da Sverige var i absolut Fremgang, ønskede det at afløse det danske Herredømme paa Østersøen med et svensk, og over for det nederlandske Krav om «aabent Hav» krævede det Østersøen lukket for den nederlandske Marine og Handelsflaade, hvortil det behøvede Danmarks Bistand som Sundets Vogter. At dette i høj Grad stred mod Danmarks Interesser er en Selvfølge, og Forslaget mødtes derfor altid med et mere eller mindre aabent Afslag fra dansk Side. Kun een Gang i denne Tid kunde der synes at foreligge en Mulighed for en virkelig dansk-svensk Samvirken paa lige Vilkaar. Det var ved det berømte Møde 22. Februar 1628 i Ulfsbäck Præstegaard paa Grænsen mellem Rigerne, da den unge Gustav Adolf, omgivet af sine Raader, tilbød Christian IV sin Medvirken til en Fortsættelse af Krigen mod den tyske Kejser. Det er dette Møde, som under forrige Aarhundredes Skandinavisme betragtedes som den store for-

*) Georg Landberg: Johan Gyllenstiernas nordiska Förbunds-politik (Uppsala Universitets Årsskrift 1935:10).

spildte Chance for en Samling af Norden til en Enhed. Men Mødet fandt Sted paa en Tid, da Danmarks Kræfter var aldeles udtømte, og man kan heller ikke lukke Øjnene for, at det var et stort Krav at stille til den danske Konge, at han i Realiteten skulde overgive sin gamle Rival Ledelsen i denne Kamp. Da han modtog Opfordringen med Kølighed, begik Gustav Adolf oven i Købet den Taktløshed at vende sig til de tilstedeværende danske Raader med en Appel til dem om at støtte hans Plan. Christian IV følte dette som en Falden ham i Ryggen, og spurgte derfor bittert om, hvad Svenskerne egentlig havde at gøre i Tyskland. Da brast det ud af Gustav Adolf: »Eders Kærlighed kan være forvissat om, at hvem det saa er, Kejser eller Konge, Fyrste eller Republik eller tusind Djævle i Helvede, som stiller sig imod os, saa skal vi tage dem saadan i Ørerne, at Haarene skal flyve af dem«. Stemningen mellem de to Konger var nu en saadan, at Drøftelsen maatte ophøre, og det bidrog ikke til at forhøje den, at Traktementet var daarligt, og Vinen frossen. De skiltes tilsyneladende venligt, men Gustav Adolf skrev til sin Kansler om Mødets Udfald: »Bjergene var i Barnsnød; der fødtes kun en latterlig lille Mus«.

Fra dette Øjeblik skiltes de to Fyrsters Veje definitivt. Sveriges Fremgang i Tyskland betød en tilsvarende Tilbagegang for Danmark. Mens Oldenborgernes Stat hidindtil havde truet med at indringe Vasaernes, blev nu det omvendte Tilfældet. I og for sig kan man ikke bebrejde Christian IV, at han gjorde alt for at hindre dette. Men bortset fra, at hans Magtmidler hertil var smaa, var han ogsaa personlig efter sin Modgang under Trediveaarskrigen inde i en uheldig Udvikling. Der var kommet et Stundesløshed over ham i hans Søgen efter at genvinde det tabte, saa at hans bestandige Uro viste sig i pludselige Stemningsudbrud.

Ved Budskabet om Gustav Adolfs Død 1632 skal han saaledes være bristet i Graad, men Efterretningen om Svenskerne's Sejr fire Aar senere ved Wittstock paa-virkede ham paa den Maade, at han vred kastede sin Hat hen ad Bordet. Han var saaledes bestandig udsat for at forløbe sig, og da han tillige manglede Anlæg for den store Politik, stræbte han kun efter øjeblikkelige Fordele, skiftevis i den protestantiske og den katolske Lejr, hvorved han kun opnaaede at støde begge Parter fra sig.

Sveriges altoverskyggende Indflydelse tvang Danmark til at se sig om efter allierede uden for Norden. Til England var Christian IV's Forhold ogsaa under Jakob Is Søn Karl I stadig godt, men det Modsætningsforhold, der var vokset frem mellem den engelske Konge og hans Folk, svækkede Betydningen heraf væsentlig. Spørgsmaalet om Forholdet til Nederlandene blev derfor særlig vigtigt, og det skulde ikke synes umuligt at drage denne Republik fra Sverige over til sig, da den svenske Regerings Toldpaalæg i dets nyvundne Besiddelser ved Østersøen vakte samme Forstemning hos Hollænderne som den danske Øresundstold. Desuden var Forbundet mellem Sverige og Nederlandene udløbet 1629. Det danske Rigsraad havde stadig manet Kongen til Forsigtighed i Forholdet til Nederlandene, og Christian IV indrømmede selv, at «vi og alle godt Folk maa takke den alsom mægtigste Gud», fordi han ikke havde ladet den svensk-hollandske Alliance træde i Kraft over for Danmark. Kongen erklærede, at han af Hjertet ønskede en Alliance med Holland, ja han udtalte, at han endog kunde tænke sig at nedsætte Sundtolden, hvis en saadan blev sluttet. Og dog blev netop Sundtolden det Skær, hvorpaa det hele strandede.

Der var ganske vist forskellige Anstødsstene for et

forbedret Forhold til Nederlandene. Christian IV havde saaledes genoptaget sin private Politik for at skaffe sine yngre Sønner Fyrstendømmer i Nordtyskland, og for at fremme dette tilbød han sin Mægling i Striden mellem Sverige og Kejseren, en Mægling, der ganske sikkert var blevet til Kejserens Fordel. At han samtidig var kommet i Strid med Hamburg, bidrog ogsaa til, at han nærmede sig Kejseren, der var denne Stads Lensherre. Men denne Politik, der gennembrød de konfessionelle Skillelinier, gjorde ikke noget godt Indtryk paa Hollænderne. Værre var det vel, at det kom til Rivninger om den norske Told. Men den største Hindring for et virkeligt Venskab var og blev dog Øresundstolden. Jo mere Christian IV behøvede Penge til sin Politik mod Sverige (Gesandtskaber, Troppesvervninger o. l.), og jo mindre Rigsraadet vilde bevillige ham disse, des mere vendtes Kongens Blik mod Øresundstolden som et »Regale«, han kunde presse til den sidste Draabe uden at spørge sine Raader om Forlov. Hans Følelse af sin Kongeret blev efterhaanden saa stærk, at han ikke skænkede det Spørgsmaal, om det var politisk klogt at strække den saavidt, en eneste Tanke.

Striden om Øresundstolden aabnedes paany fra 1635, ildevarslende nok samme Aar som der sluttedes Forbund mellem Nederlandene og Frankrig, og den sidstnævnte Stat traadte ind i Krigen som Sveriges allierede. Kongen paalagde da de saakaldte »100 Penge«, en 1 % Afgift af Salpeter, Krudt og lignende Krigsfornødenheder, foruden at Christian IV paastod at have Ret til at beslaglægge al den Ammunition, han personlig behøvede. Men dette var kun Begyndelsen. 1638 forøgedes Skibstolden i Øresund med en Trediedel, og Lastetolden steg, i forskellig Grad for de forskellige Varer, for nogle Varer endog til det firdobbelte.

At samtidig Kontrollen mod Bedragerier øgedes, var der mindre at sige til. Og dog lykkedes det Christian IV at forøge Uviljen mod sig i Nederlandene, skønt dette ikke skulde synes muligt, da Salpeterolden 1639 steg til 14 Rdlr. pr. Centner, hvilket betød 77 % af Varens Værdi. Forgæves havde Rigsraadet advaret mod en saa forvoven Finanspolitik. Resultatet blev ganske vist, at Øresundstolden, der 1636 havde indbragt 226.000 Rdlr., tre Aar senere var steget til næsten det tredobbelte Beløb (616.000 Rdlr.). Af denne Sum havde hollandske Skibe, der var Flertallet, ydet Broderparten.

Det hjalp ikke paa Gemytterne i Holland, at et nederlandsk Gesandtskab, der var sendt til Danmark for at formaa Kongen til at mildne Toldsatserne, vendte hjem med uforrettet Sag, og da Christian IV samtidig syntes at nærme sig til Spanien, Nederlændernes Arvefjende, blev Følgen 1640 en Fornyelse af det tidligere svensk-hollandske Forbund med det Maal at hævde Handelens Frihed og Sikkerhed i Nord- og Østersøen. For sent havde Christian IV forsøgt at hindre dette ved en betydelig Nedsættelse af Sundtolden. For sent syntes han at være kommet til Besindelse, thi i Holland var Stemningen nu en saadan, at Røster om en fuldstændig Ophævelse af Sundtolden begyndte at lade sig høre. Allerede i 1641 lovede Kongen at nedsætte Sundtolden for Holland til Taksterne af 1637, ligesom han gik ind paa at lade den norske Toldrulle trykke. Men Virkningen af disse Skridt ophævedes, da han et Par Aar efter skærpede Visitationerne ved Helsingør saa meget des mere. En ny Generalvisitør, Nikkel Ifelmer Kock, blev navnlig berygtet for den Brutalitet, hvormed han visiterede de nederlandske og svenske Skibe. Da mange af disse sidste tilhørte udvandrede Hollændere, der havde slaaet sig ned i Sverige, virkede Visitationerne baade direkte og indirekte til at ophidse Stemningen i Nederlandene.

I December 1643 bragte den svenske General Torstenssons Indfald over Holstens Grænse Danmark i en meget farlig Stilling, der forøgedes, da Gustav Horn med en anden svensk Hær i Februar det følgende Aar faldt ind i Skaane. Den svenske Plan gik ud paa, at den svenske Flaade skulde sætte den ene af disse to Hære over til Øerne og herved drive Christian IV ud af Kongeriget. Som det mindste Krigsmaal satte man sig at opnaa Sundtoldfrihed for alle Sveriges Provinser hinsides Østersøen og de tre skaanske Landskaber som Sikkerhed herfor. Over for dette Angreb stod Danmark isoleret. I England var Revolutionen i fuld Gang mod Kong Karl I og udelukkede herved enhver Støtte af hans kongelige Onkel. Frankrig havde Forbund baade med Sverige og Nederlandene. Kun fra den katolske Hovedmagt Kejseren kunde Danmark regne paa nogen Hjælp, og denne viste sig endda ret illusorisk.

I Nederlandene var Stemningen delt, thi da Krigen med Danmark var paabegyndt uden Samtykke af Generalstaterne, kunde Forbundet af 1640 ikke uden videre kræves opfyldt fra svensk Side. Huset Oranien nærrede Ængstelse for Sveriges stigende Magt, der kunde føre til økonomisk Konkurrence paa Østersøen; desuden betragtede det Angrebet paa Danmark som en indirekte Fordel for den fælles Fjende Huset Habsburg. Men Købmændene i Holland ansaa Øjeblikket for inde til at tiltvinge sig fuldstændig Toldfrihed i Sundet. Resultatet blev, at Generalstaterne foreløbig stillede sig neutrale, men tillod den svensk-hollandske Købmand Louis de Geer at udruste en privat Flaade, der afsejlede til Danmark for at støtte Svenskerne. Christian IV, der hidtil havde holdt Havet rent for Svenskere, gik den i Møde i Nordsøen og tvang den efter gentagne Nederlag paa Listerdyb ved Sild til at vende tilbage til Holland. Kongen sejlede derefter atter til Østersøen, besejrede Svenskerne i den navnkundige Kamp paa

Kolberg Heide den 1. Juli og indesluttede dem i Kiel Fjord. Da samtidig kejserlige Tropper rykkede ind paa den jydsk Halvø, stod Torstensson i Fare for at blive afskaaret fra Forbindelsen med Tyskland. Dette var det løfterigeste Øjeblik for os i Krigens Historie.

Men det lykkedes den svenske Flaade en mørk Nat i Begyndelsen af August at slippe ud af Fjorden, hvorpaa den forenede sig med en ny privat hollandsk Flaade, som de Geer havde sendt til Norden, og i Begyndelsen af Oktober besejrede de en langt underlegen dansk Eskadre mellem Lolland og Femern. Herved var den danske Overlegenhed paa Havet gaaet tabt, og det hjalp ikke, at Christian IV trængte de svenske Tropper i Skaane ud af Landet, saa meget mindre som den kejserlige Hær i Jylland havde tilladt Svenskerne at bevæge sig frit ind og ud af denne Landsdel. Det blev nødvendigt at søge Fred, og som Fredsmægler optraadte først et nederlandsk Gesandtskab, der dog ildevarslende ledsagedes af en betydelig Orlogsflaade, der øvede sit Tryk paa Fredsovervejelserne. Disse begyndte i Februar 1645 paa Brømsebro, der førte over Grænseaaen mellem Blekinge og Smaaland.

Forhandlingerne kom til at strække sig over ikke mindre end et halvt Aar. Grunden var navnlig, at Nederlænderne efterhaanden opgav deres Rolle som Fredsmæglere og søgte at udnytte Danmarks uheldige Stilling til personlig Fordel. Det hollandske Købmands-aristokrati havde saaledes i sin Politik overvundet det oraniske Partis Modstand. Et Held var det da for Danmark, at ogsaa Frankrig optraadte som Fredsmægler og gennemførte denne Rolle loyalt. Det lykkedes at presse de svenske Fordringer ned, saaledes at de foruden den fulde Sundtold indskrænkede sig til et af de skaanske Landskaber, Halland, paa tredivende Aar som Pant for Freden. Men hertil knyttede sig Tabet af de

to norske Landskaber, Jæmtland og Hærjedalen og af Øerne i Østersøen, Gotland og Øsel, hvorefter Frederik II's gamle Kongstanke, Herredømmet paa Havet, for stedse maatte skrinlægges. Samme Dag, 13. August 1645, som Freden sluttedes med Sverige paa disse Vilkaar, maatte Danskerne i det nærliggende Christianopol gaa ind paa en Traktat med Nederlandene. Ifølge denne nedsattes Øresundstolden for de nærmeste fyre Aar til endnu lavere Satser end 1628, efter denne Tidsfrists Forløb skulde oven i Købet Speyerfredens Bestemmelser træde i Kraft, og Visitationerne blev forbudte. Den norske Trælattold skulde være som i 1628, og Skibsmaalingen skulde foretages af en blandet Kommission; dens Resultater indebrændtes paa Skibenes Sejlbjælker samt i For- og Agterstavnene. Endelig henvistes Tolden paa Elben til en særlig Forhandling. Da de nederlandske Købmænd yderligere havde Mulighed for toldfri Transport af deres Varer paa Skibe fra Sverige eller dets Østersøprovinser, var de allerfleste hollandske Ønsker opfyldte.

Den danske Udenrigspolitik havde lidt et stort Nederlag, Grunden hertil var først og fremmest Forbindelsen mellem Nordeuropas største militære Landmagt og Havets Behersker, mellem Sverige og Nederlandene.

(Fortsættes).

Bog anmeldelse.

Kronborg Søfartsmuseums Aarbog 1944.

Som vanligt indeholder Søfartsmuseets Aarbog en Række interessante Artikler, dette Aar om H. P. Priors Levnedsløb og store Indsats som Skibsreder og Købmand, om Kolding-Skibet og dets Ror, som har givet Kaptajn Sølvér Anledning til at skildre Siderorets ældste Historie; samt Billeder og øvrige Meddelelser fra Museet, hvis energiske Ledelse stadigt fører dette frem til en høj Standard.

P. I.

Overlæge Svendsens Nødhjælp.

Kirurgen Dr. med. Aalkjær og Overlæge Rud har udgivet en revideret Udgave af denne Bog, der specielt anvendes som Grundlag for Undervisningen ved Dansk Røde Kors Samariterkursus. Bogen maa meget anbefales ogsaa til Brug i Søværnet, og den giver en uundværlig Viden om den første Hjælp, som ogsaa Flaadens faste Personel bør kunne give.

P. I.

Union og Forbund. Nordiske Dokumenter i 1397—1570.

Redaktør K. Bøgholm har forfattet og Nordisk Institut udgivet en overmaade interessant Fremstilling af de Dokumenter, som udfærdigedes i Unionstiden. Ikke mindst i disse Tider, hvor nordiske Unionstanker atter er aktuelle, har det sin store Interesse at blive bekendt med de grundlæggende Tanker for Unionen og de Skær, denne i sin Tid strandede paa. Særligt de historisk interesserede maa Bogen varmt anbefales.

P. I.

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 slaacet).
1. Sept. 1810: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Kaptajn løjtnant Müller, Orlogsbriggen »Langeland«, Chef Premierløjtnant Lütken, samt 3 Kanonskonnenter 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: Orlogsbrigerne »Lolland«, »Samsø« og »Alsen« under Kaptajn Holm angriber udfor Mandal 2 engelske Orlogsbriger, hvoraf Briggen »Manly« erobres.
3. Sept. 1813: 6 Kanonchalupper under Premierløjtnant Klaumann paa Vej gennem Ejderen til Forstærkning af Søekvipagen ved Glückstadt slaar sig ved Büsum igennem 13 engelske Kanonbaade og 4 armerede Chalupper. 2 britiske Kanonbaade sænkes.
4. Sept. 1807: Øen Helgoland besættes af Englænderne, og afstaaes d. 14/1 1814 til England (som sælger Øen til Tyskland den 1/7 1890.)
5. Sept. 1619: Søe-Etatens Kirke, Bremerholms (senere Holmens-) Kirke indvies af Sjællands Biskop. (Ombygges i 1641 til sin nuværende Skikkelse).

- 5., 6. og 7. Sept. 1630: Flaade paa 22 Orlogsskibe m. fl. under Kong 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 Love«, i 1717 »Christianus Quintus«, »Mars« og »Elephanten«.
7. Sept. 1807: København kapitulerer overfor engelske Styrker efter Belejring og Bombardement ($\frac{2}{0}$) 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 Bugge ved Gotska Sandoen.
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 Troppstyrke 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 Sneytkning paa Sose Odde ved Bornholm, hvorved ca. 1800 Mand omkommer.
12. Sept. 1810: 6 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen erobrer udfor Læsø engelsk Orlogskutter »Alban« paa 12 Kanoner.

12. og 13. Sept. 1657: Flaade paa 26 Skibe under Kommando af Rigsviceadmiral Henrik Bjelke kæmper uafgjort under Møen med svensk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Klas Bjelkenstjerna.
13. Sept. 1736: Flaadeføreren fra Store Nordiske Krig, vor første Kadetchef, Admiral Christen Thomesen Sehested, dør.
13. Sept. 1909: Vor første Ubaad »Dykkeren« ankommer til København fra Italien; Kommandohejsning den $\frac{3}{10}$ 1909 med Premierløjtnant Aarestrup som Chef.
15. Sept. 1923: Flyvevæsenet udskilles som selvstændig Kommando, Chef Kaptajn Grandjean.
16. Sept. 1850: Hjuldampskibet »Geiser«, Kaptajn Wulff, og en Division Kanonchalupper under Kommandørkaptajn Ellbrecht angriber og fordriver Oprørernes Dampskib »Kiel« og 3 Kanonbaade og besætter derefter Föhr.
- 17.—25. Sept. 1715: Stralsundeskadren paa 13 Skibe m. fl. under Viceadmiral Sehested forcerer Nydyb ved Rügen, hvilket medfører Rügens og Stralsunds Erobring den $\frac{15}{11}$ og $\frac{23}{12}$ 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 $\frac{15}{2}$ 1879 forsynes Dampchalupperne med Torpedo-Udskydningsapparater og kaldes Torpedobaad Nr. 1, 2 og 3.
20. Sept. 1748: Bygmester Philip de Langes Tegning til Nyholms Mastekran approberes ved kgl. Resolution til Afløsning af en i 1729 rejst Mastekran. Opførelsen afsluttet i 1751.
20. Sept. 1921: Kronprins Frederik bliver Søofficer, efter som første danske Kronprins at have gennemgaaet Kadetskolen.
21. Sept. 1623: Bordholds- og Kostpenge for Chef og Officerer indføres i Stedet for Kost ombord.
25. Sept. 1676: Eskadre paa 11 Skibe under Viceadmiral Jens Rodsten erobrer Kristianopol og Karlshamn.

26. Sept. 1872: Kontreadmiral Dahlerup dør; Reorganisator af den østrigske Flaade, Viceadmiral og Højstkommanderende for denne i Kampene mod Venedig m. m.
27. Sept. 1882: Flaadens sidste større Skib med 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.

Den politiske Baggrund for vor Søkrigshistorie.

Danmarks politiske Forhold til Udlandet
1570—1720.

Af Professor ved Universitetet Knud Fabricius.

(Fortsat).

V

Efter Brømsebrofreden, der af mange kun betragtedes som en Vaabenstilstand, kunde det forudses, at det endelige Opgør mellem Danmark og Sverige vilde komme i en ikke fjern Fremtid. Fra dansk Side kunde man ikke bekvemme sig til at betragte de lidte Landetab som endelige; omvendt havde Sverige ved Erhvervelsen af Halland markeret sine Hensigter: Erobringen af de øvrige østdanske Landskaber. Klartskuende danske Statsmænd maatte indse Nødvendigheden af, i hvert Fald for Fremtiden at forpurre den uheldige Konstellation af en svensk-nederlandsk Samvirken. Den Mand, der paatog sig denne Opgave, var Christian IV's Svigersøn, Rigshovmesteren Corfits Ulfeld.

Han havde hidtil støttet Kongen ved hans Forhøjelser af Sundtolden. Men under Fredsforhandlingerne i Brømsebro var han, vel under Paavirkning af hollandske Købmænd, blevet klar over det berettigede i Rigsraadets Ønske om et bedre Forhold til Vestmagterne, først og fremmest Generalstaterne. Allerede Aaret efter Freden opnaaede han at blive sendt som Gesandt til Holland for at afgøre nogle Spørgsmaal, som endnu stod aabne i Traktaten, og hertil knyttedes ogsaa Planen om Forbund, saavel med Nederlandene som med Frankrig. Desuden kom Ulfeld under Rejsen selv ind

paa den Tanke at tilbyde Nederlandene en Afløsning af den tilbagestaaende Sundtold med en fast aarlig Afgift. Hans Svigerfader tog ham dette meget unaadigt op og erklærede om sig selv, at hvis han gik ind paa disse Tanker, kunde man med Rette sige, »at jeg var blevet gal i disse Hundedage. Det maa vist være varmere saa til Aars i Holland end her«. Spydigheden forstaas, naar man hører, at Brevet er skrevet den 21. December.

Saa længe Christian IV levede, maatte Ulfeld derfor lade denne sidste Plan hvile. Han opnaaede paa sin Gesandtskabsrejse en Erstatningssum for den Øresundstold, Hollænderne ikke havde betalt under Kri-gen, og man enedes om, at Udførselstolden paa Træ fra Norge skulde sættes til 1 Rdlr. pr. Skibslæst, dog med en Femtedels Fradrag. Maalingen skulde foregaa i Holland. Derimod turde Generalstaterne endnu ikke gaa ind paa et Forbund af Hensyn til Sverige, skønt man var klar over den Fare, det frembød for Hollændernes egen Handel, at ogsaa de svenske Østersøprovinser var blevet fri for at betale Told. Ængstelsen for Sveriges voksende Magt var i Færd med at overskygge den gamle Modsætning til Danmark. Da Christian IV var død 1648, lykkedes det Ulfeld det følgende Aar at faa overdraget et nyt Gesandtskab til Nederlandene, der baade skulde forhandle om en Sundtold-afløsning og et Forsvarsforbund. Denne Gang blev begge Forslag modtaget med Bifald. De nederlandske Handelskredse havde nemlig faaet den snilde Idé, at en Afløsningssum for Øresundstolden passende kunde tilvejebringes ved en Afgift i Hollands Havne paa alle Skibe, som sejlede til og fra Østersøen, thi herved vilde man ogsaa ramme de svenske Skibe, der var toldfri i Øresund. Resultatet blev den saakaldte Redemptions-traktat, hvorefter Hollænderne afløste Tolden ved aar-

ligt at betale 140.000 Rdlr. Forsvarsforbundet afsluttede samtidigt og gjaldt baade til Lands og til Vands. Hvis en fremmed Magt paaførte den ene af de allierede Krig, skulde den anden Part inden tre Maaneder, der kunde benyttes til Mægling, komme sin Forbundsfælle til Hjælp med 4000 Mand, der stod under den angrebne Magts Kommando, og underholdtes af denne. Dog kunde Militærydelsen afløses med Penge, men Fred maatte ikke sluttes, uden at Hjælpemagten blev optaget heri. Forsvarsforbundet ophævede ikke de tidligere sluttede Alliancer af Nederlandene med Frankrig, Sverige og Hansestæderne. Denne Traktat af 1649 blev Grundlaget for det fremtidige Forhold mellem Danmark og Nederlandene. Den kom ganske vist ikke til at hjælpe Danmark under vor første Krig med Sverige 1657—58, fordi denne var erklæret fra dansk Side, men faa Maaneder efter satte den sin Frugt i det største militære Minde, som de to Lande har til fælles.

Det er ejendommeligt, at da Forsvarstraktaten første Gang fik praktisk Betydning, blev det mere til Fordel for Hollænderne end for Danmark. 1652 var der paa Grund af den engelske Navigationsakts Udstedelse, der lagde stærke Baand paa den nederlandske Handel, udbrudt Krig mellem de to Lande. Den engelske Borgerkrig var endt med den engelske Kongemagts foreløbige Afskaffelse, men det sejrige republikanske Parti, hvis første Mand var Oliver Cromwell, havde genoptaget den Linje fra Kongedømmets Dage i engelsk Politik, som gik ud paa at skabe en kraftig engelsk Handels- og Søvælde. Under Krigen arbejdede Generalstaterne paa at danne et stort Angrebsforbund mellem alle de Magter, der følte sig krænkede ved de engelske Indgreb i Handelens Frihed. Mellem disse var ogsaa Danmark, der vilde kunne hindre Englænderne i at faa Korn og Skibsbygningsmaterialer fra Østersølandene.

Da vi ikke var forpligtede hertil ved det nylig sluttede Forsvarsforbund, bevægede man mod Pengebetaling Frederik III til en ny Traktat, hvorefter Danmark lovede med Vaabenmagt at hindre alle engelske Skibe i at passere Sundet. Heldigvis blev Danmarks Deltagelse i Krigen med England kortvarig og betydningsløs. Takket være Generalstaternes loyale Holdning blev vi optaget i Freden i Westminster 1654 uden at lide ubehagelige Følger af vor Deltagelse. Men det var en uundgaaelig Følge, at der i England bevaredes en Bitterhed mod Danmark, som kunde blive til dets Skade i Fremtiden. Til Gengæld havde Krigen medført den Fordel for Stemningen i Holland over for os, at de to Stater havde staaet Side om Side første Gang i en for Nederlandene kritisk Situation. Det skal tilføjes, at man under Krigen for at berolige Sveriges Misfornøjelse over Redemptionstraktaten, var enedes om at opløse denne og gaa tilbage til Christianopeltraktatens Toldsatser.

Samme Aar, som Uvejret rasede ud mod Vest, trak det til Gengæld sammen i Østeuropa over det ulykkelige Polen. Karl X Gustav besteg nemlig ved Dronning Christinas Abdikation den svenske Trone, og for denne Krigerkonge var der ingen Tvivl om, at Sverige burde genoptage den Udvidelsespolitik, som var blevet afbrudt ved den westfalske Fred 1648. Spørgsmaalet var kun, om det skulde vende sig mod Danmark eller mod Polen. Forsvarsforbundet mellem Danmark og Nederlandene gjorde os første Gang Nytte, da det virkede afsvalende paa Svenskernes Angrebshensigter og ledede de svenske Hære mod Sydøst. For at være uforstyrret i sit Felttog i Polen ønskede Karl Gustav imidlertid at danne et af de førnævnte »skandinaviske« Forbund og foreslog derfor Danmark en Alliance »til Sikring af Østersøens Frihed«, d. v. s. til at udelukke en eventuel

hollandsk Flaade. Ingen andre end de to Stater maatte holde Krigsflaader paa dette Hav; i Forening skulde de hindre fremmede Krigsskibe i at sejle derind. Modsatningen mellem Begreberne »lukket Hav« og »aabent Hav« havde nu ogsaa naaet vore Breddegrader; en Udviklingslinje var blevet genoptaget, der gik tilbage til Hanseaternes Storhedstid, og som ikke er blevet sluppet igen før vore Dage. Det var klart, at man fra dansk Side maatte forholde sig meget kølig over for den svenske Opfordring, thi denne nordiske Forbindelse var ikke knyttet paa lige Vilkaar og kunde kun betegnes som konjunkturbestemt. Men at sige ligefrem nej til den overmægtige Nabo, var for farligt; derfor indskrænkede man sig til at holde paa, at det ny Forbund »ikke maatte være til Prejudice for de i Forvejen bestaaende«, d. v. s. for Danmarks Alliance med Nederlandene.

Det varede dog ikke længe, før den store svenske Fremgang i Polen var kulmineret. De allerede besejrede Polakker rejste sig igen til Modstand, og de fik Hjælp fra flere Sider. Mest betydningsfuldt for os var det, at Nederlandene, som hidtil havde overholdt en streng Neutralitet, syntes at ville opgive denne. Navnlig blev de opskræmte, da Danzig, hvorigennem Holland modtog sine vigtigste Tilførsler, syntes at skulle falde i Svenskernes Hænder. Lederen af den nederlandske Politik var paa denne Tid Jan de Witt, en af Europas største Statsmænd i det 17. Aarh. Hans Politik var Freden i Nordeuropa for at skabe Ro for den nederlandske Handel, og som Middel hertil ønskede han en Alliance med de øvrige Vestmagter, Frankrig og England. Denne Fred skulde først og fremmest udstrækkes til at gælde for Østersøen, og de Witt kunde derfor slutte sig til den hollandske Købmandsstands Ønsker om at sætte en Stopper for Svenskernes Overgreb ved Danzig. Videre end han gik dog den nederlandske Ge-

sandt i København, de Witts personlige Ven, Konrad v. Beuningen, der under sit Ophold i Danmark var blevet meget svenskfjendtlig og arbejdede maalbevidst paa at faa Frederik III til »igen at anlægge det rustne Harnisk«. Van Beuningen var nemlig ikke en saa udpræget Fredspolitiker som de Witt, da han havde en Forudfølelse af de Farer, som truede Nederlandene fra de øvrige Vestmagters Side; han var en kraftigere, men ogsaa en lidenskabeligere Personlighed end sin Ven, men dennes Ro og klare Overblik sejrede oftest i deres indbyrdes Drøftelser.

Et Øjeblik saa det ud til, at Nederlandene skulde træde kraftigt op mod Sverige. En Flaade blev afsendt til Østersøen, og ved en Traktat i København i August 1656 forpligtede Danmark sig til at medvirke til Danzigs Forsvar mod Svenskerne. Alligevel kom det ikke til aaben Kamp denne Gang, da Sverige gjorde nogle Indrømmelser vedrørende Tolden ved Danzig, hvilket var en stor Skuffelse for den danske Regering. Men Følgen blev, at den nederlandske Flaade blev trukket hjem, og Jan de Witts Fredspolitik kunde saaledes siges at have fejret en Triumf.

Den danske Regering var imidlertid blevet sat i en Bevægelse, som den ikke længere formaaede at standse, og hertil bidrog v. Beuningens daglige Paavirkning. Derfor udvidedes ved en ny Traktat i Juni 1657 Forsvarsforbundet af 1649. Den gensidige Hjælp sattes til 6000 Mand, og tillige fornyedes en Bestemmelse om, at mindre Orlogsskibe skulde have Ret til at passere gennem Sundet. Van Beuningen gik saa vidt, at han tilraadede sin Regering at hjælpe Danmark, naar dette Land »saa sig nødt til« at angribe Sverige. Hertil kunde han naturligvis ikke bevæge de Witt, men hans Indflydelse paa den Beslutning om en Angrebskrig, som Danmark endte med at fatte, kan ikke benægtes. Den praktiske

Betydning heraf blev, at Forsvarsforbundet ikke traadte i Kraft, da Danmark erklærede Sverige Krig i Juni 1657.

Det kunde heller ikke gøre Regning paa sikker Hjælp fra anden Side. Den tyske Kejser vovede ikke af Hensyn til de nordtyske Stater at gaa med til et Forbund med Danmark, der stillede os i Udsigt at overtage de svenske Besiddelser i Nordtyskland. Rusland stod paa dette Tidspunkt som en Magt, man ikke turde regne med. Af de øvrige Vestmagter var Frankrig ved gamle Baand forbundet med Sverige, i hvem det saa en trofast Vaabenfælle til Kamp mod Kejseren. Lord Protektoren i England, Oliver Cromwell, nærede ikke alene som nævnt Kølighed mod Danmark, men var ogsaa, forunderligt nok, besjælet af varm Sympati for Karl Gustav, i hvem han saa en Arvtager af Gustav Adolf, en Heltekonge, der lige som han vilde stille sit Sværd til Raadighed for den protestantiske Sag mod Katolicismen. Det var saaledes kun med det svækkede Polen og med det lille Brandenburg, at Danmark foreløbig opnaaede Forbund. Uden virkelige Alliancer og med svage militære Styrker kastede det sig ind i den første Krig med Karl X Gustav i Juni 1657.

Felttogets Historie er bekendt og skal her kun opridses i sine Hovedlinjer. Skønt den danske Flaade hævdede sit Overherredømme paa Østersøen, fik dette ikke nogen afgørende Betydning, da den svenske Konge ikke gjorde noget Forsøg paa at vende hjem med sin Hær. Heller ikke fik danske Smaasejre i Sydhalland eller Erobringen af Bremen afgørende Vægt. Karl Gustav forblev paa Sydsiden af Østersøen og trængte gennem Holsten ind paa den jyske Halvø, hvor han løb alt Forsvar over Ende, sidst ved Frederikssoddes Indtagelse i Oktober Maaned. Den Fare, der frembød sig for ham, da en polsk Undsætningshær nærmede sig sydfra, bort-

faldt, da den berømte haarde Vinter satte ind. Som det elegant udtrykkes i et samtidigt Skrift, »vilde Mars føre en særlig Slags Krig og tørfodet træde paa Nep­tuns hvide Haar«. Resultatet blev Besættelsen af Fyn, Langeland, Laaland, Falster og den største Del af Sjæl­land, idet den svenske Hær naaede frem til Taastrup. Før sent havde Nederlandene angret, at de ikke havde fulgt v. Beuningens Raad om at støtte Danmark direkte. Freden i Roskilde den 26. Februar 1658 blev den tun­geste, Danmark nogen Sinde har sluttet; Afstaaelsen af alle de skaanske Landskaber med Hven og Born­holm, Bohuslen og Trondhjems Len i Norge var kun dens territoriale Betingelser, og mellem de øvrige Be­stemmelser var det af særlig Interesse, at Danmark forpligtede sig til »efter Evne« at spærre Sundet mod »fremmede fjendtlige Orlogsflaader«. Ogsaa uden for Norden var Indtrykket stærkt; i Frankrig og England herskede der ubetinget Tilfredshed med Sveriges store Sejr, men fra Haag skrives der: »Alt staar her bestyr­tet, bedrøvet og stille, de fleste griber det dybt i Sjø­len«.

De nærmeste Maaneder efter Roskildefreden gik hen med videre Forhandlinger mellem Danmark og Sverige om den Alliance, som tidligere havde været paa Tale. Desuden fandt der en Drøftelse Sted om Udførel­sen af Fredens øvrige Bestemmelser, og denne førte til, at Karl Gustavs Svigerfader, Hertugen af Gottorp, op­naaede Befrielse for Lensbaandet til Danmark, saa at den lille Stat i Hertugdømmerne nu var fuldstændig uafhængig. At et skandinavisk Forbund maatte med­føre en fælles Handels- og Udenrigspolitik, og Aftaler om de fornødne militære Magtmidler til at opretholde en saadan, stod klart for begge Parter. Men Danskerne nægtede straks med Bestemthed at opgive Forsvarsfor­bundet med Holland, fordi dette efter deres Paastand

ikke var til Sveriges Skade, og de vilde heller ikke paa Forhaand have en hollandsk Flaade i Østersøen betragtet som »fremmed og fjendtlig«. Ja, de mente, at det nye Forbund med Sverige først burde træde i Kraft, naar de nuværende svenske Krige var ophørt. De vilde derfor heller ikke binde sig til at stille et bestemt Antal Krigsskibe til Forsvaret af Indløbene til Østersøen, skønt Svenskerne sænkede deres Krav saa langt som til kun tolv Skibe. Paa dette Punkt vilde de kun handle »efter Evne«. Grunden var, at Danskerne vel havde nogen Interesse af et Forsvarsforbund uden for Østersøen, men af Hensyn til Nederlandene ikke ved Indløbet, mens det for Sverige stod omvendt. Men Karl Gustav blev efterhaanden træt af Allianceforhandlingerne, og da man heller ikke kunde blive enig paa andre Punkter om Fortolkningen af Fredens øvrige Bestemmelser, vænnede han sig mere og mere til den Tanke at genoptage Krigen med Danmark.

Den svenske Konge stod ved et afgørende Vendepunkt. Det var ikke hans Tanke at overgaa til Fredens Gerning, nu da Sverige syntes at have opnaaet, hvad det med Rimelighed kunde ønske. Som Krigerkonge var det ham magtpaaliggende at bevare det kostbare militære Apparat, som han havde skabt, og ikke lade det ruste i Fredens Dage. Traditionsbunden som han desuden var, saa han ikke, at Rusland var Sveriges farligste Fjende, og at han i en Kamp med denne Magt hverken havde behøvet at frygte for Indblanding af Nederlandene eller af de katolske Stater i Europa. Han betragtede Huset Habsburg, der havde staaet bag hans polske Modstander, som sin Hovedfjende. I denne Betragtning kunde han som nævnt finde Støtte hos den engelske Protektor, Oliver Cromwell, der ønskede Kamp mod de katolske Stater, Polen, Østrig og Spanien. Men i en Kamp mod Østrigs Vasaller ved Østersøen var det

sandsynligt, at Nederlandene af Handelsgrunde vilde gribe ind paa hans Modstanderes Side. For at være dækket i Ryggen mente Karl Gustav derfor at maatte bemægtige sig Resten af Danmark, saa at han med sine Tropper og sin Flaade kunde spærre Sundet og Bælterne, hvis en hollandsk Flaade vilde trænge ind i Østersøen.

Den anden Svenskekrig, som aabnedes i Begyndelsen af August 1658, var et Overfald. Det udløste i Danmark en hidtil uanet Modstandskraft, da Kongen og Københavns Borgerskab rakte hinanden Haanden til ubrydeligt Sammenhold, og Følgen blev Forsvaret af København, der kom til at strække sig over syv Fjerdingaar. Men naar dette Forsvar førte til et lykkeligt Resultat, skyldtes det for en væsentlig Del Nederlandenes Bistand. Intetsteds i Udlandet havde Karl Gustavs Angreb paa Danmark vakt en saadan Bevægelse som i Holland, og Budskabet om Københavns energiske Forsvar fyldte Befolkningen med Begejstring. Van Beuningen, der var sluppet bort fra Byen før Indespærringen, besejrede foreløbig Jan de Witt, naar han hævdede, at ikke alene Forsvarsforbundet med Danmark, men ogsaa Hollands dybeste Interesser krævede øjeblikkelig Hjælp. Der var en almindelig Stemning bag ved Beslutningen om at sende Admiral Opdam med en Flaade og en Troppestykke samt Fødevarer til Undsætning for den belejrede By. Han havde Ordre til at angribe den svenske Flaade, sætte en brandenburgsk Hjelpehær over til Øerne og i det hele rette sig efter Frederik III's Befalinger. Som Opdam selv udtrykte det i et Brev til Kongen nogle Timer før Slaget i Øresund: «Han og hans Mænd vilde, saa snart Vinden sprang om, sætte Sagen i Gang i Guds Navn for Frederik III's retfærdige Sag og i hele Kristenhedens almindelige Interesse.» Under svære Tab slog han derefter den overlegne sven-

ske Flaade og banede sig Vej til København med den højst fornødne Undsætning.

Fra dette Øjeblik lysnede det for Danmark. Belejringen af Hovedstaden blev foreløbig indskrænket til en Blokade, en brandenburgsk-polsk-østrigsk Hjelpehær rensede Halvøen for Svenskere, og i de øvrige af Svenskerne besatte Landskaber begyndte der Sammensværgelser og Opstande imod dem. Men samtidig bragte disse Maaneder ogsaa Skuffelser. De øvrige Punkter i Opdams Instruks — Overførelsen af Tropper til Øerne og den danske Konges Ledelse af Flaadens Bevægelser — blev foreløbig ikke udførte. Militære og politiske Hensyn synes her at have samvirket. Opdam følte sig for svag baade paa Tropper og Matroser, til at han turde paatage sig yderligere militære Foretagender. Endnu vigtigere var det, at den Tanke hurtigt opstod i Nederlandene at søge at faa Ende saa hurtigt som muligt paa Krigen i Norden.

Hovedmanden herfor var Jan de Witt, som vidste, hvor svenskvenlig Stemningen var i England, og som forudsaa, at Handelsrivaliseringen med dette Land kunde føre til Konflikter, hvorunder det for Nederlandene var vigtigt at have Frankrig i Ryggen. Men Frankrig var Sveriges gamle allierede her i Norden. Bedst var det dog, om Freden kunde bevares saa længe som muligt, og for at opnaa dette var det hans Kongstanke, at Vestmagterne, Nederlandene, England og Frankrig skulde mægle Fred paa de for Danmark gunstigste Vilkaar. Bestemmelsen om Spærringen af Sundet, der var lige ubehagelig for de søfarende Nationer, skulde ophæves, ligesom det skulde forhindres, at Danmark kunde forhøje Tolden, eller Sverige indføre en særlig Øresundstold. Paa den anden Side skulde Danmark have nogle af de tabte Landskaber tilbage, dog ikke Skaane, netop af Hensyn til Øresundstolden. »Haag-

koncerterne i Maj 1659 var altsaa en Mægling til Stormagternes Fordel, selv om ogsaa Danmark var taget i velvillig Betragtning, eller rettere sagt, de var en tvungen Voldgift, da man i Nødsfald vilde tvinge de krigsførende til at bøje sig for Mæglernes Beslutning. Haagkoncerterne var desuden set fra europæisk Synspunkt et mærkeligt Fænomen som et Vidnesbyrd om Ligevægtstankens Sejr paa Fastlandet, da det var Ønsket, at de to nordiske Magter i Fremtiden skulde holde hinanden i Balance. De var et første Skridt paa en Bane, som senere fik farlige Konsekvenser. Til Støtte for Mæglingen indfandt sig nu ogsaa en engelsk Flaade i de danske Farvande, ligesom en ny hollandsk Flaade under de Ruyter ankom for at forstærke Opdam. Da v. Beuningen protesterede mod de Witts Politik, henviste denne ham til en hemmelig Alliance mellem England og Frankrig til Sveriges Beskyttelse, der vilde træde i Kraft, hvis Holland traadte tilbage fra Mæglingsværket.

Karl Gustav nægtede i sin Harme at ville taale en saadan Behandling fra Stormagternes Side, medens Danmark fandt sin Regning i at bøje sig for det uundgaaelige. Forhandlingerne sprængtes derfor paa Svenskernes Vægning, og i Efteraaret 1659 dækkede den hollandske Flaade de danske, hollandske og brandenburgske Troppers Landgang paa Fyn, som endte med Svenskernes Nederlag ved Nyborg. Karl Gustavs kort derefter følgende Død jævned endelig Vejen for Freden.

Det var Danmarks Haab, at Sejren ved Nyborg skulde forbedre de Fredsbetingelser, der var stillet os i Udsigt ved Haagkoncerterne, men dette viste sig at være en Illusion. Jan de Witt frygtede for at støde de øvrige Vestmagter fra sig, hvis han forøgede Kravene til Sverige. Hans Ønske om Ro i Norden stod i bestem

Modsætning til den Fortsættelse af Krigen med Sverige, som vore øvrige Forbundsfæller stræbte efter. Spændingen imellem Vestmagterne var i det hele saa kraftig, at der først kom Gang i Fredsværket, da direkte Forhandlinger var aabnede mellem de krigsførende Parter. Freden ved København den 27. Maj 1660 blev dog sluttet paa Grundlag af »Haagkoncerterne«, saaledes at Trondhjem og Bornholm skulde vende tilbage til Danmark, det sidste dog mod en særlig Indløsning.

Nederlandenes Indgriben i Krigen havde reddet Danmarks Bestaaen, men ved at nægte at samarbejde til de skaanske Landskabers Genvinding forspildte de den Taknemmelighed, som ellers naturligt vilde være blevet dem til Del. Det er dog et Spørgsmaal, om Jan de Witt skal bære Ansvar herfor. England og Frankrig stillede sig saa afgjort paa Sveriges Side, at en forandret Holdning af Nederlandene vilde have ført til disses politiske Isolation, ja, maaske endogsaa til deres Inddragning i en europæisk Krig. Men man kan ikke undre sig over, at danske Statsmænd spurgte sig selv, om en ny politisk Orientering herefter ikke stemte bedst med deres Lands Interesse.

VI

Aaret 1660 danner Epoke baade i Nordens og det øvrige Europas Historie. Fra nu af traadte det spanske Riges Forfald tydeligt for en Dag, og den politiske Opløsning inden for Tyskland og Italien naaede sit Højdepunkt. Modsat voksede Frankrig frem som den kraftigste Stat paa Europas Fastland, og dets Enhed og Organisation gjorde det farligt for alle andre Folk, hvad enten de var katolske eller protestantiske. Østrig, der var den tyske Kejsers »Husland«, var fuldt optaget af Kampen med Tyrkerne, og Spanien var saa svækket,

at det til en vis Grad maatte overlade det til Nederlandene at forsvare dets nordligste Besiddelse, Belgien. Men hinsides Vandet rejste der sig i England en Rival til Frankrig, som i Løbet af Slutningen af Aarhundredet skulde blive det overmægtigt. Længe har den whigistiske Historieskrivning, repræsenteret af Macaulay og hans Efterfølgere, fremstillet Englands Historie under de sidste Stuarter som en Periode af Korruption og Nedværdigelse; man er nu klar over, at Karl I og Jakob II, hvad man end kan sige om deres Privatliv og deres Forhold til det folkelige Selvstyre, i hvert Fald har fortsat den af Karl I og — navnlig — Cromwell begyndte Linje til Udviklingen af Englands Skibsfart og Handel. Men i denne Kamp stod Nederlandene som den første Rival, der maatte slaas til Jorden, før Turen kom til Ludvig XIV's Frankrig.

Hvad de nordiske Lande angaar, hvilede Sverige under Karl XI's Mindreaarighed paa sine Laurbær, og hans Formynderregering stræbte mere efter at bevare de vundne Besiddelser end at erhverve nye. Hvis en Statsmand i 1660 har draget Danmark med ind i sine Overvejelser, maa han have været tilbøjelig til at vurdere vore Fremtidschancer lavt. Men umiddelbart efter Københavnsfreden 1660 havde der inden for Danmark-Norge fundet en afgørende Regeringsforandring Sted, der ikke blot lagde hele Statsmagten i een Haand, men ogsaa skabte en Styrkelse af Samfundet, der inden mange Aar skulde sætte tydelige Frugter. Iblandt de Mænd, der flokkedes om den enevældige Frederik III, stod han, der havde ydet et Hovedbidrag til Københavnsfreden og efter denne var Lederen af den nye Administrations Opbygning og Statsfinansernes Sanering: Hannibal Sehested.

Den Skuffelse, som Freden havde vakt, maatte fremkalde Misstemning herhjemme mod vore For-

bundsfæller under Krigen, og dette gjaldt ganske særligt om Nederlandene. Sverige var stadig Arvefjenden, mod hvem man maatte ruste sig, men var det da ikke bedre at søge nye Alliancer, for at man ikke blot kunde opnaa Hjælp i Tilfælde af et nyt Angreb, men ogsaa Subsidier i Fredstid til at styrke Hær og Flaade? For skarpe Iagttagere kunde meget desuden tyde paa, at den nederlandske Magt havde naaet sit Kulminationspunkt. Den truedes af alvorlige Farer, ikke blot fra England, men — trods Forbundet af 1635 — ogsaa fra det opblomstrende Frankrig, der kun ved en smal Landbræmme, det spanske Belgien, hindredes i at blive Republikens Nabo. I det indre stod ganske vist det hollandske Handelsaristokrati under Ledelse af Jan de Witt endnu urokket. Men det Øjeblik nærmede sig, da den unge Oranier, Vilhelm III (født 1650) maatte overtage en lignende Stilling i Staten som sine Forfædre, Generalstatholder over alle Provinser samt Generalkaptajn og Generaladmiral over deres væbnede Styrker. At Jan de Witt søgte at hindre dette, bidrog kun til at skabe en stadig voksende Bitterhed hos den unge Oranier, der til sidst skulde føre til en Katastrofe.

Det lykkedes Hannibal Sehested i Begyndelsen af 1660erne at faa Handels- og Alliancetraktater sluttede baade med England og Frankrig, men i intet af Tilfældene vilde disse understøtte Danmark med Penge i Fredstid, og for Frankrigs Vedkommende var den militære Bistand oven i Købet indskrænket til det Tilfælde, at Danmark blev angrebet, hvormed der naturligvis tænktes paa Sverige. Til at prisgive sin Forbindelse med Sverige var Frankrig ikke til at bevæge. Den danske Stats finansielle Forhold var derfor stadig vanskelige. Forholdet til Nederlandene blev herved yderligere udsat for Rivninger. Hollænderne gjorde Krav paa Tilbagebetaling af de store Laan, som Danmark under

den sidste Krig havde rejst i Amsterdam, og Danskerne klagede til Gengæld over, at Nederländerne i Norge søgte at omgaa den 1647 aftalte Trælasttold. Tolden skulde betales efter Skibenes Drægtighed med 1 Rdlr. pr. Læst, men heroverfor var Hollænderne begyndt at bygge Fartøjer efter en ny Model, bredere og dybere for og agter, men med samme Maal midtskibs, hvor Maalingen fandt Sted, saa at Fartøjerne rummede en større Trælast end tidligere. Danskerne paastod haanligt, at de lignede Pakhuse mere end Skibe. Nogle Skippere gik endogsaa saa vidt, at de kastede Maalebrevene bort eller huggede de paa Skibene indbrændte Maal væk, hvorefter de ved Bestikkelser skaffede sig nye falske Maalebreve.

Under disse Forhold førte Handelsrivaliseringen mellem Nederlandene og England til en ny Krig 1665. Generalstaterne mente, at der nu var indtruffet et Tilfælde, som faldt inden for det gamle Forsvarsforbund, og at Danmark derfor burde komme dem til Hjælp, men den danske Regering stillede sig meget køligt til denne Fortolkning. Baade fra hollandsk og engelsk Side sendte man derfor Gesandter til København for at vinde Danmark, hvad der førte til en ejendommelig Situation. Kong Frederik følte sig saa dybt trykket af sin Finansnød, at han var rede til hvad som helst, og hans Tilbøjelighed til at gaa Krogveje lod ham falde for den Fristelse, der viste sig. En hollandsk Handelsflaade, der var paa Hjemvejen fra Østindien, blev af Forholdene tvunget til at løbe ind i Bergens Havn, og straks efter lagde en engelsk Eskadre sig ved Indgangen for at blokere den. Nu opfordrede den engelske Gesandt i København den neutrale danske Regering til at slutte en Aftale, der skulde holdes dybt hemmelig, og hvorefter vi — ganske vist under Protest over Neutralitetskrænkelser, men uden Modstand — skulde

finde os i, at Englænderne bemægtigede sig den rige hollandske Ladning mod til Gengæld at dele Udbyttet af det skønne Foretagende med os. Den danske Regering faldt altsaa for Fristelsen, og der afgik den 23. Juli 1665 Ordre til Kommandanten paa Bergens Fæstning om, »paa alle Maader at lade som om De vilde forhindre Vold mod de hollandske Skibe; saaledes først sende en Protest til den engelske Admiral og senere lægge megen Misfornøjelse for Dagen over, at han handler derimod; men i Virkeligheden lukke Øjnene for alt, hvad han foretager sig mod Viceadmiral de Ruÿters Flaade eller andre hollandske Skibe«. Men det gik uventet ganske modsat. Den utaalmodige engelske Admiral løb ind paa Bergens Vaag 2. August, før denne Ordre var indløbet fra København, og da han angreb Hollænderne, fandt Kommandanten paa Bergenhus det som sin Pligt at understøtte disse med sine Kanoner, saa at Resultatet blev et alvorligt engelsk Nederlag. Farcen bliver fuldkommen derved, at da Brevet kom efter Slaget, sendte Kommandanten Bud ud til de slagne Englændere og tilbød at forholde sig rolig, hvis de fornyede deres Angreb, men den engelske Admiral turde ikke løbe Risikoen og sejlede bort. Virkningen i København var overordentlig stor; Kongen blev rasende og saa i den nærmeste Maanedstid ud »som en Dødning«, mens Sehested, der havde været Mester for den noble Affære, maatte slide den engelske Gesandts Trapper for at undskylde Kommandantens Optræden. Men fra dette Øjeblik var Hannibal Sehesteds Politik foreløbig strandet, og Danmark maatte træde ind i Krigen paa nederlandsk Side. Danmarks Deltagelse blev dog lige saa betydningsløs som i den forrige Krig mellem Holland og England, men et uheldigt Indtryk gjorde det naturligvis paa vor allierede, at England udsendte et Stridsskrift, indeholdende Dokumenterne

om den bergenske Affære. Da Freden blev sluttet 1667 i Breda mellem de krigsførende, opnaaede Danmark at blive medoptaget deri, men derimod ikke, som det ønskede, at faa Stridsskriftet tilbagekaldt fra engelsk Side.

Tilslutningen til Nederlandene kom derfor ikke til at forbedre vort Forhold til dem, og i de følgende Aar udviklede den europæiske Politik sig paa en Maade, der ikke førte til en yderligere Tilnærmelse. Ludvig XIV af Frankrig havde hidtil støttet Holland, da han havde Blik for, at England truede Frankrigs fremtidige Udvikling paa en langt alvorligere Maade. Under den sidste engelsk-hollandske Krig var han endogsaa traadt ind paa hollandsk Side, men han fandt sig snart lønnet med sort Utaknæmmelighed. Da han samme Aar, som Freden i Breda blev sluttet, havde aabnet en Krig mod Spanien for at bemægtige sig Belgien, var han blevet standset af en Triplealliance mellem Nederlandene, England og Sverige, som tvang ham til Freden i Aachen 1668. Fra nu af vilde han have Hævn over den formastelige lille Republik, og hans Finansminister, Colbert, der af økonomiske Hensyn ønskede at komme Nederlandene til Livs, understøttede ham i disse Tanker. Den franske Politik gik i de følgende Aar ud paa at isolere Holland ved at opløse Triplealliancen. Allerede 1670 skete det første Skridt hertil, da det lykkedes mod høje Subsidier at faa sluttet en hemmelig Alliance mellem Frankrig og England. Man har tidligere bebrejdet Karl II's Regering, at den herved stillede England i et Vasalforhold til Frankrig, men det bør ikke overses, at en sejrrig Krig mod Nederlandene først og fremmest vilde være kommet England til gode. Det vilde ikke alene have vundet Enehærdømmet paa Verdenshavene, men ogsaa have erhvervet de hollandske Besiddelser uden for Europa, lige som det

i Traktaten havde betinget sig Øen Walcheren og andre Punkter paa Fastlandet, der beherskede Scheldens Udløb.

Samme Aar bragte Tronskiftet i Danmark nye Mænd frem i første Linje. Omkring den unge Konge, Christian V, stillede sig tre af Datidens betydeligste Mænd, Kongens Halvbroder U. F. Gyldenløve, Statholderen i Hertugdømmerne, Fr. Ahlefeldt og Geheimekabinetssekretæren, Peder Schumacher. Gyldenløve havde allerede før Frederik III's Død faaet den venskabelige Forbindelse med England fornyet, men heri laa paa ingen Maade, at vi traadte i Modsætning til Nederlandene, thi det var ukendt, at Frankrig var i Færd med at opløse Triplealliancen og at drage England og Sverige over paa sin Side. En Periode af fransk Imperialisme var begyndt, der skulde være sejerrig i de følgende tyve Aar.

De ledende Mænd i Danmark var i visse Henseender enige om den Kurs, man i Fremtiden skulde styre under det store Opgør mellem Frankrig og Nederlandene, der kunde forudses at dele Europa i to Lejre. En Neutralitet uden Subsidier var umulig, da den vilde stille os værgeløse under den europæiske Krise. Med Sverige var ingen Forsoning mulig, da det gennem sin Forbundsfælle Gottorp indkredsede os og udsatte os for et nyt Anfald sydfra. Men var det fordelagtigst at søge Nederlandenes eller Frankrigs Hjælp herimod? Det første sikrede os Herredømmet over Østersøen og Muligheden for Skaanes Genvinding, men paa den anden Side medførte dette Landskabs landfaste Forbindelse med Sverige, at en Genforening blev af tvivlsom Varighed. Stillede vi os derimod paa Frankrigs Side, havde vi gode Udsigter til at berøve Sverige dets nordtyske Besiddelser og at knytte disse varigt til os gennem Holsten som forbindende Mellemed. Inden

for det opløste tyske Rige bestod der nemlig ingen levende Nationalfølelse.

Den unge Konge, Gyldenløve og Ahlefeldt hældede nærmest til Nederlandenes Side; Christian V, fordi han saa Skaanes Generobring som Hovedmaalet; Ahlefeldt vel snarest paa Grund af hans Slægts Tilknytning til den tyske Kejser, der var Frankrigs fødte Modstander. Men Peter Griffenfeld, som han fra 1671 hed, tog Sehesteds gamle Kongstanke op, vel særlig fordi han i dette Land saa Fremtidens Stormagt. Et Forbund med Frankrig til Sveriges Bekæmpelse var Griffenfeldts Politik, og man maa ikke lade sig blænde af, at han til Tider under Forhandlinger med Sverige kunde udtale moderne skandinaviske Tanker. Men en Betingelse var det jo, at Kong Ludvig foretrak en Forbindelse med os fremfor med Sverige. Griffenfelds Politik fik sit første alvorlige Stød, da Frankrig i April 1672 sluttede Forbund med Sverige, og da det oven i Købet lykkedes Svenskerne at faa indført den Bestemmelse i Traktaten, at Danmark ikke maatte blive Trediepart i Forbundet. Som man ser, var Karl XI's Formynderregering lige saa fjendtlig indstillet mod Danmark som vi imod den. At Sverige opnaaede store Subsidier ved Traktaten, havde været en væsentlig Aarsag til at faa det til at svigte Nederlandene.

Det var herefter givet, at Danmark maatte indtræde i den modsatte Lejr. Men Griffenfeld opgav derfor ikke sin Hovedplan. Han mente, at man vel kunde modtage Pengehjælp fra Frankrigs Modstandere, men derfor ikke behøvede at optræde aktivt paa deres Side for ikke at støde Kong Ludvig definitivt fra os. Hans Maal var at opløse Forbundet mellem Frankrig og Sverige og aabne førstnævntes Øjne for, at vort Venskab var det værdifuldeste. Da Ludvig XIV i Efteraaret 1672 brød ind i Nederlandene, tiltraadte vi et nordtysk Forbund, men

paa Betingelse af at det ikke skulde blande sig i den samtidige Strid mellem de to krigsførende Magter, og at Sverige ikke maatte optages i det nye Forbund. Da Kejseren dog i Sommeren 1673 vilde drive det nye Forbund frem til at gribe ind til Nederlandenes Fordel, fik Griffenfeld gennemført, at man nøjedes med at sende en Advarselsskrivelse til den franske Konge. Samtidig viste den danske Regering ved sine Forsøg paa at skaffe sig Indflydelse paa en Række Punkter i Nordtyskland, at den sigtede mod en Flytning af Grænsepælene, og at vi herved betragtede Sverige som vor egentlige Modstander.

Under den nye Situation var det imidlertid ikke muligt at opretholde Enighed inden for Kongens Omgivelser. Gyldenløve kunde ikke finde sig i at se Nederlandene bukke under for Frankrigs Angreb, uden at man optraadte til deres Fordel, og da han trak sig tilbage til Stillingen som norsk Statholder, og Ahlefeldt som Regel opholdt sig i Hertugdømmerne, blev det Griffenfeld, der som Kongens Raadgiver blev Hovedmanden for den nye Kurs. Tiden fra Foraaret 1673 til Foraaret 1676 kan derfor betragtes som Griffenfelds Magtperiode. Men selv inden for denne korte Periode ophørte ikke modstridende Strømninger at gøre sig gældende i Politiken. Kongen havde ganske vist sluttet sig til Griffenfelds Anskuelse, at et Forbund med Frankrig til Sveriges Bekæmpelse var det bedste, men der var den Forskel paa dem, at Christian V helst saa Krigen komme snarest muligt, mens hans Minister som bekendt havde til Valgsprog: »Pennen styrer Sværdet«. Han maatte ønske at udskyde saa længe som muligt den Dag, da de militære Raadgivere under en Krig vilde fortrænge de civile fra Kongens Side.

Imidlertid havde Ludvig XIV's Stormløb mod Nederlandene ikke ført til det forventede Resultat. Ved Di-

gernes Aabning var der sat en Stopper for Franskmændenes Fremtrængen, og efter Jan de Witts Mord var den unge Oranier Vilhelm III blevet Forsvarets Midtpunkt. Hjælp begyndte nu ogsaa at vise sig fra det øvrige Europa. I Juni 1674 sluttedes i Haag en Traktat mellem Nederlandene, Kejseren og Spanien, som ogsaa Danmark tiltraadte. Herefter skulde Danmark straks have Fredssubsidier til at opruste, men det var først forpligtet til at indtræde i Krigen, naar en ny Magt, d. v. s. Sverige, angreb de allierede. Griffenfeld betragtede sig endnu ikke herved bundet til at slutte sig til Frankrigs Modstandere, thi naar der var Tale om saa daarlige Betalere som Østrig og Spanien, vilde det altid være let at beraabe sig paa Traktatbrud fra deres Side. Hans Plan var, at Danmark skulde optræde som Mægler i de almindelige europæiske Stridigheder, og at denne Mægling skulde falde ud til Frankrigs Fordel. Vor politiske Holdning blev fra dette Øjeblik ikke længere ærlig, da vi paa samme Tid modtog Subsidier fra Frankrigs Fjender. Disse satte derfor al Kraft ind paa, at ogsaa Danmark skulde erklære Frankrig Krig. Men hertil var Griffenfeld ikke at bevæge.

Naar Griffenfelds Dobbeltspil til sidst brast for ham, skyldtes det ikke alene, at Sverige i December 1674 angreb en af vore allierede, nemlig Brandenburg, hvad der efter Traktaten gjorde det til vor Pligt at træde aktivt op, men ogsaa at den planlagte danske Mægling ikke vandt vore allieredes, ja end ikke hans egen Konges Bifald. I Sommeren 1675 kom Budskabet til Danmark, om at Svenskerne havde lidt et Nederlag ved Fehrbellin i Brandenburg mod Kurfyrstens Hær. Dette blev Anledningen til, at Christian V ikke alene lod Gottorp overrumple, men ogsaa lod sin Hær rykke ind i Mecklenburg mod de svenske Provinser. Under Wismars Belejring bevarede Griffenfeld endnu sin Stilling

som Førsteminister, skønt den var svækket, men da det det følgende Foraar blev aabenbart, at han trods Kri-gen med Sverige havde fortsat Forhandlingerne med Frankrig, var hans Skæbne beseglet. En af de fremmede Gesandter spillede kompromitterende Papirer i Hænderne paa det danske Krigspartis Fører, Hertugen af Pløn, og denne var ikke sen til at forelægge dem for Kongen. Christian V indsaa, at Griffenfelds Afskedigelse var nødvendig, hvis Danmark ikke skulde staa som Ordbryder i de allieredes Øjne. Griffenfelds Fald skyldes saaledes først og fremmest udenrigspolitiske Hensyn. Men da man benyttede Lejligheden til ogsaa at undersøge hans indenrigspolitiske Styrelse, blev Følgen en Proces, der førte ham til Skafottets Rand og derfra til hans berømte Livstidsfængsel paa Munkholm.

Danmarks Deltagelse i den »skaanske Krig« fandt altsaa Sted med Brandenburg og Nederlandene som vore Forbundsfæller og Sverige og Frankrig som Modstandere. Resultatet blev, som det var at forudse. Tak være Nederlændernes Hjælp kunde vi straks fra Krigens Begyndelse beherske Østersøen og herved afskære Sverige fra dets tyske Besiddelser, der efterhaanden faldt i vore eller Kurfyrstens Hænder. Men i Skaane lykkedes det os ganske vist tidvis at gøre os til Herrer over det meste af Landet, men den svenske Hærs og de svenske Hærføreres overlegne Kvalitet gjorde, at Besiddelsen ikke kunde blive varig. I Vilhelm III af Oranien møder man desuden det første Eksempel inden for hans Familie paa manglende Sympati for Danmark og det danske Kongehus. For ham var det eneste Maal at bekæmpe et fransk Hegemoni over Europa, og han betragtede de øvrige europæiske Stater som Brikker i Spillet herom. Derfor blev Følgen, at trods Niels Juels stolte Søsejre sluttede Nederlandene Fred med Frankrig i Nijmegen 1678 og forpligtede sig herved til Neu-

tralitet i den fortsatte Krig mellem Danmark og Sverige, mens Ludvig XIV paa sin Side forbeholdt sig frie Hænder til at hjælpe Sverige. Danmark fik derfor intet ud af Krigen, der endte med Freden i Lund 1679, undtagen for saa vidt man vil regne det Forbund paa ti Aar, der afsluttedes mellem de to Lande paa den svenske Statsmands Johan Gyllenstiernas Foranledning for en Vinding. Men dette Forbund bortfaldt ved Gyllenstiernas straks efter følgende Død.

VIII

Det havde et Øjeblik set ud til, at Danmarks Udenrigspolitik skulde drejes ind paa en helt ny Bane ved Forbundet mellem de to skandinaviske Magter. Det kan betvivles, om dette vilde være lykkedes for Johan Gyllenstierna, hvis han havde levet, men i alle Fald medførte hans Død, at ethvert Haab derom maatte bryde. De to gamle Modstandere gik atter forskellige Veje, og Danmark, der genoptog den griffenfjeldske Linje, nærmede sig igen til Frankrig, hvor det endelig blev bøn hørt. Ved en Traktat af 1682 opnaaede vi 200.000 Rdlr. Specier i Subsidier om Aaret, hvad der var en meget velkommen Hjælp under de truende Forhold. Europa var igen delt i to fjendtlige Lejre, og Sverige, der var krænket over Frankrigs Formynderskab under Fredsforhandlingerne 1679, nærmede sig dets Fjende, Nederlandene. Det følgende Aar 1683 var det saa nær ved en ny Krig i Norden, at Nederlandene sendte en Flaade til Østersøen for at hjælpe Sverige, mens Frankrig tilbød at lade en fransk Eskadre stille sig under Niels Juels Overkommando. Hovedmotivet til Modsætningsforholdet var nu ikke saa meget Skaane som det gottorpske Spørgsmaal, thi fra det Øjeblik, da den lille svenske Vasalstadt i Ryggen paa Danmark for Christian V var blevet »Slangen ved vor egen Barm»,

var hans første og sidste Tanke at søndertræde den. Naar Kongen vendte sig til Frankrig, var det fordi denne Stat under Fredsforhandlingerne i Lund havde lovet, at det i Fremtiden ikke vilde blande sig i Danmarks og Gottorps Mellemværende. I Tillid til Frankrigs Hjælp, nu da vi var blevet dets allierede, erklærede Christian V 1684 den gottorpske Del af Slesvig for inddraget og forenet med den kongelige Del.

Sverige, der under den unge Karl XI's Styrelse var travlt beskæftiget med Inddragningerne af det mistede Krongods, »Reduktionen«, og med Indførelsen af den kongelige Enevælde, fandt sig foreløbigt i det skete. Men Danmarks Skridt gjorde ingenlunde noget godt Indtryk i Europa, hvor Ludvig XIV samtidig ved lignende Magtsprog, »Reunionerne«, lagde Beslag paa Grænseegne til det franske Rige. Med Urette saa man derfor Gottorps Beslaglæggelse som et Led i en almindelig Voldspolitik. Værre var det maaske, at den Magt, hvorpaa vi havde støttet os, var i Færd med at kulminere, og at Stillingen i England, som siden 1674 havde holdt sig neutralt i de europæiske Stridigheder, var ved at underkastes en gennemgribende Forandring. Det stuarstske Kongehus' Trone vaklede under Misfornøjelsen over den katoliserende Enevælde, som det havde stræbt efter. En lignende Befolkningsklasse som den, der udgjorde det hollandske Patriciat, kom til Magten i England, og der blev herved Mulighed for en i hvert Fald foreløbig Samvirken mellem de to Lande. Der laa heri et daarligt Varsel for dansk Politik.

Yderligere skærpedes Stillingen ved Rivninger mellem Danmark og Nederlandene i Toldspørgsmaalene. Vi havde paa Grund af de mange hollandske Toldbesvigelser anset det for nødvendigt at genindføre Visitationerne i Øresund, og desuden var der Strid om den norske Trælasttold, hvor Danmark forlangte, at Tolden

i Fremtiden skulde betales stykkevis og ikke efter Læster. Endeløse Forhandlinger om dette Spørgsmaal var særlig uheldige for os, fordi Christianopoltraktaten af 1645, der var sluttet paa fyrre Aar, var i Færd med at udløbe, og Hollænderne hævdede, at den gamle Speyertraktat af 1544 herefter igen skulde træde i Kraft. Dette vilde for Danmark betyde et Afkald paa Lastetold m. m., hvad der var identisk med en finansiell Katastrofe. Men ogsaa nye Stridspunkter kom til. I Februar 1683 havde Danmark udstedt en ny Toldrulle, der dog først blev gennemført 1686. Maalet med denne var at fremme indenlandsk Handel, Skibsfart og Industri i merkantilistisk Aand, hvorfor Tolden paa alle fremmede Varer firdobledes, hvis de indførtes paa udenlandske Skibe, foruden at Udførselstolden paa Stude forøgedes. Følgen blev en Toldkrig mellem de to Lande, der førte til et afgjort Nederlag for Danmark. Paa dette Tidspunkt indtraadte den Krise i England, da begge de to store politiske Partier samledes om Vilhelm af Oranien mod deres egen Konge, Jakob II. Resultatet var, at Vilhelm III besteg Storbritanniens Trone, medens Huset Stuart for bestandig maatte forlade sit Hjemland. De to store søfarende Nationer var hermed forenede under een Mands Styre, og Danmark maatte bøje sig for den overmægtige Koalition. Forladt af alle maatte Christian V 1689 gaa ind paa Forliget i Altona, hvorved Hertugen af Gottorp fik sin Del af Slesvig tilbage. Kongen kunde kun, som han skrev paa Foden af sit Testamente, »befale denne Sag til Gud og Tiden«. Allerede forinden havde Danmark maatte afslutte Toldkrigen med Nederlandene ved en Told- og Handelstraktat, hvorved vi for de to følgende Aar opgav alle de nye Toldpaalæg og Visitationen i Øresund.

Det var atter en stor Modgang, som den danske Politik havde mødt. Denne Gang havde den til Følge

at føre den dansk-norske Stat definitivt bort fra Forbindelsen med Frankrig over i den europæiske Lejr, som havde Vilhelm III til Fører. Men det var ikke saa underligt, at Modtagelsen her blev noget kølig, og naar man dog i 1690 gik med til en Forsvarstraktat med Danmark, var Grunden nærmest den, at Sverige, der stod paa Vestmagternes Side, af Handelsinteresser havde nærmet sig til os, saa at vi maatte anses for at være forsvarligt bundet til de allieredes Sag. Da Christian V desuden udlejede et dansk Hærkorps til Hjælp for Vilhelm III under hans Kamp med det stuariske Parti i Irland, bidrog ogsaa dette til at stemme den engelske Konge blidere. I Toldspørgsmaalet naaede vi derimod ikke til Enighed med Nederlandene i hele Resten af Aarhundredet; først i 1701 fastslog en Traktat, at alt skulde være, som det havde været under Christianopoltraktaten og videre indtil 1685. Dog maatte Hollænderne gaa ind paa Bestemmelsen i Toldrullen af 1686, at der skulde betales firdobbel Told af de nederlandske Varer, som indførtes til Norden paa fremmede Skibe.

Ogsaa i den europæiske Politik blev Aaret 1688 et Vendepunkt. Frankrigs Indflydelse gik fra nu af ned ad Bakke, medens Englands voksede paa dettes og Nederlandenes Bekostning. At den hollandske Handel samtidig gik tilbage, gjorde Samarbejdet mellem Holland og England lettere. Englands Søherredømme for alle senere Tider blev grundlagt ved Sejren ved la Hogue 1692, og dette fik ogsaa afgørende Betydning for Landkrigenes Udfald. Frankrigs Handel og Industri sygnede fra nu af hen, særlig paa Grund af Tilbagekaldelsen af det nautiske Edikt 1685, og Nederlandene blev kun »en Baad paa Slæb i Englands Kølvand«. De sank gradvis i Løbet af Vilhelms og hans Efterfølger, Dronning Annas Regeringer (1689—1714) ned til en

Magt af anden Rang. Det var naturligt, at Danmark forholdt sig stille i Christian V's senere Regeringsaar, og det lykkedes os 1695 at faa Forsvarforbundet med Sømagterne udvidet, saa at vi mod at opgive vor Handel med Frankrig modtog Subsidier, saa længe den pfalziske Arvefølgekrig (1688—97) stod paa. Herved var vi nøje forbundne med England og Nederlandene og havde opgivet alle tidligere Forsøg paa at lækkes Frankrig. Men vi indtog en Plads i Vestmagternes Hjerte næst efter Sverige, og saa længe Modsætningsforholdet til denne Stat varede, kunde den nye Forbindelse ikke blive synderlig varm.

VIII

Freden i Norden varede dog ikke en Gang saa længe som til Aarhundredets Slutning. Nye Konstellationer dukkede op, og fra dansk Side saa man sin Regning i at udnytte disse.

Først og fremmest viste der sig i Ruslands Fremtræden en ny Faktor i den europæiske Politik, da den unge Czar Peter 1689 havde erhvervet Eneherredømmet og satte sig som sit Maal at trænge frem til Østersøen. Han mødte her en Hindring i den svenske Barrière, og i Forsøget paa at nedkæmpe denne stillede den nye Konge af Polen, Kurfyrsten af Sachsen, August den Stærke, sig ved hans Side. Danmark var ikke sen til at udstrække Haanden til disse to allierede til Kamp mod Sverige og det dermed forbundne Gottorp. Christian V var gaaet i Graven, da det kom til Udbrud. Men hans Efterfølger, Frederik IV, overtog sin Faders Udenrigspolitik og lod i Begyndelsen af 1700 danske Tropper rykke ind i de gottorpske Lande. Det viste sig nu, at vor Forbindelse med Sømagterne intet betød, naar de saa deres særlige Ven, Sverige, truet. Mens svenske og lüneburgske Tropper tvang Danskerne

til at ophæve Belejringen af de gottorpske Fæstninger, viste en engelsk-hollandsk Flaade sig i Øresund, og efter at have forenet sig med de svenske Skibe, tvang man den danske Flaade tilbage til København. Som Følge heraf kunde den unge svenske Konge Karl XII gaa over Sundet til Humlebæk og herfra rykke frem mod Danmarks Hovedstad, der ikke var belavet paa at modtage en ny svensk Belejring. Freden i Travendal (August 1700) gengav Hertugen af Gottorp hans Lande, men lod iøvrigt Danmark slippe billigt, fordi Sømagterne vidste, at en stor europæisk Krig, den spanske Arvefølgekrig, nærmede sig. Frederik IV kunde derfor allerede det følgende Aar 1701 indgaa et Forsvarsforbund med England og Generalstaterne, hvorefter han modtog Subsidier mod at love at forholde sig rolig, og yderligere udlejede 12.000 af sine hvervede Tropper til Deltagelse i Kampen mod Ludvig XIV.

Det var dog ingenlunde den danske Konges Tanke hermed at opgive det Maal, som hans Fader og Bedstefader nu i mere end en Menneskealder havde kæmpet for at naa. Frederik IV var i mange Henseender bedre udrustet end de dertil. I det hele slægtede han sin Moder, Charlotte Amalie langt mere paa end Faderen; ganske vist minder han ved sin Arbejdsomhed, Retfærdighedssans, Mildhed og Æresfølelse om sine Forgængere, men han rager betydeligt op over dem i Intelligens, Nøgternhed og Karakterstyrke. Selv om han ikke kan betegnes som den mest folkelige og nationale af vore enevældige Konger, maa han ved sin Herskerevne regnes for den betydeligste inden for dem.

Det var først, da Sverige havde lidt det afgørende Nederlag ved Poltava 1709, at der aabnede sig Udsigter for Danmark til med Held at kunne vove en Revanchekrig. Men af stor Betydning var det herunder, hvorledes de almægtige Søstater vilde stille sig. Til direkte

Indgriben var de for beskæftigede i Mellemeuropa, og et Vidnesbyrd herom er det, at de søgte at lokke de danske Statsmænd med den fantastiske Udsigt, at Sverrige godvilligt vilde afstaa nogle af de i Roskildefreden tabte Landskaber, hvis Danmark forpligtede sig til at sidde stille. Det var i det hele ikke saa meget Sverige, som Tysklands Neutralitet under en Krig i Norden, som interesserede dem. De saa derfor med Sindsro paa, at Danmark 1709 aabnede Krigen med vort sidste Angreb paa Skaane, men da dette havde ført til Nederlaget ved Helsingborg 1710, og Danskerne derefter tog fat paa Sverriges nordtyske Besiddelser, blev de meget lidt tilfredse. Et Held var det da, at Karl XII nægtede at love Neutralitet i Nordtyskland og derved blev lige saa ildeset hos Vestmagterne som den danske Konge.

Begyndelsen til Revanche havde altsaa ikke været heldig. At vore »høje Allierede«^o samtidig var meget forsømmelige med at betale for de danske Lejetropper, og at de af Hensyn til deres Handel ikke vilde anerkende den danske Blokade af Sverige, bidrog i de første Aar ikke til at forbedre Forholdet. Men ved at pantsætte det erobrede Delmenhorst til Hannover, hvis Kurfyrste havde Arveret til den engelske Trone, vandt Frederik IV sig en ny Ven, der faa Aar senere skulde blive betydningsfuld. Ganske vist tabte Danskerne endnu et Slag, ved Gadebusch, men i 1713 opnaaede vi ikke alene at tage Stenbock med hans Hær til Fange i Tønning, men Frederik IV kunde oven i Købet ved Krigens Ret paa Grund af den gottorpske Regerings Neutralitetsbrud inddrage den hertugelige Del af Sønderjylland og Holsten.

Hvad vilde Sømagterne gøre heroverfor? Dronning Anna af England, der nærede udprægede Sympatier for Sverige og Gottorp, havde Stemningen i England med sig, naar hun ønskede lige som i 1700 at sende en Flaade til Sundet for at tvinge Danmark til Efter-

givenhed. Men Nederlandene, der ikke var ufølsomme for danske Løfter om Indrømmelser i Sundet, vægrede sig bestemt derved. 1714 døde saa Dronning Anna, og hendes Efterfølger, den hannoveranske Kurfyrste, Georg I, stillede sig straks paa en bedre Fod med Danmark, da han ønskede at erhverve de af os erobrede svenske Landskaber, Bremen og Verden. Englænderne begyndte desuden at nære Frygt for Ruslands alt for stærke Fremtrængen i Balticum, da de skulde have deres Skibsfornødenheder fra disse Egne. En engelsk Flaadeekspedition kom nu i Stand, men det var som Danmarks allierede, Englænderne optraadte i Østersøen. Ogsaa en hollandsk Eskadre ankom hertil, dog snarere for at beskytte sine Landsmænds Handel end for at deltage i den nordiske Krig. Forøvrigt var den europæiske Storkrig imens blevet afsluttet ved Freden i Utrecht 1713, der grundfæstede Englands Herredømme paa Havet og i de fremmede Verdensdele.

Dette er Baggrunden for den lykkelige Afslutning paa den store nordiske Krig, som Frederik IV efter elleve Aars Anstrengelser gennemførte. Da Danmark var ubestridt Herre over Østersøen og Kattegat, kunde det ved sine allieredes Hjælp efterhaanden fordrive Sverige fra alle dets Besiddelser Syd for disse. Allerede 1716 var Landkrigen indskrænket til den skandinaviske Halvø. Ved Tordenskjolds Bedrifter lykkedes det at holde Havet rent, og Flaaden kunde ydermere yde vægtige Bidrag til Forsvaret af Norge, hvorom Krigens sidste Aar drejede sig. Karl XII's Fald ved Frederikshald 1718 betegnede den virkelige Afslutning, skønt Freden først kom halvandet Aar senere. Ved denne, der sluttedes i Frederiksborg 1720, opnaede Danmark foruden Krigsskadeserstatning og Ophævelse af den svenske Toldfrihed i Øresund, at Sverige opgav for Fremtiden at understøtte den holsten-gottorpske Hertug, og at Frankrig og England garanterede Danmark Be-

siddelsen af den hertugelige Del af Slesvig «til evig Tid». For første Gang i et Aarhundrede medførte en Fredsslutning Fremgang for Danmark, fordi det i det diplomatiske Spil endelig havde forstaaet at holde paa den rigtige Hest.

Utrechtfreden 1713 betegner Afslutningen paa de europæiske Alliancer, der dels var sluttede af religiøse Grunde, som under Trediveaarskrigen, dels havde til Maal at standse den franske imperialistiske Politik. Under den efterfølgende Tid forfulgte de enkelte Stater rent egoistisk hver sit Maal, og kommersielle Hensyn kom til at gøre sig langt stærkere gældende, end det hidtil havde været Tilfældet. Man staar her ved et Indsnit i Europas politiske Historie, og England, Preussen og Rusland er de tre Magter, som dominerer i det attende Aarhundrede, og hvis Indflydelse ogsaa bliver afgørende i Norden. Inden for Skandinavien var nu Sverige tvunget tilbage til en jævnbyrdig Stilling med Danmark, men begge Magter var samtidig i Forholdet til Europa reducerede til Stater af anden Rang.

Det var under Christian IV, at det store Skred i Danmarks politiske Stilling fandt Sted. Kongen bærer personlig en stor Del af Ansvar herfor, ikke mindst ved sin Politik over for Nederlandene. Men han er ikke ene herom. Rigsraadet, som nægtede ham Skatter og derved forledte ham til at gribe til den farlige Udvej Øresundstoldens Forhøjelse; dette Rigsraad, som ikke klart saa den Fare, der truede fra Sveriges Side, eller i det mindste ikke gjorde noget alvorligt for at bygge Dæmning derimod, maa dele Ansvar med ham. Men sidst og ikke mindst har Geopolitiken sit Ansvar for den Udvikling, som vort Land maatte gennemløbe udadtil i de halvandet hundrede Aar fra 1570 til 1720.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

Hangarskibe.

5. Aërodromskibe (Fortsat).

II. Det moderne Aërodromskib.

Efter Fremstillingen af Aërodromskibets Udvikling indtil 1930, i hvilken Periode de ombyggede Enheder dominerede i fremtrædende Grad, skal i nærværende Afsnit denne nye Skibstypes Faktorer og karakteristiske Egenskaber og Data diskuteres noget mere indgaaende.

A. Artilleri mod Maal paa Søen (Fladbaneskyts).

Spørgsmaalet, hvorvidt et Aërodromskib skal armeres udelukkende med Luftskyts eller tillige med Fladbaneskyts, bliver endnu bedømt forskelligt i de forskellige Mariner.

Som Mellemarmering i moderne Slagskibe og svære Krydsere og som Hovedarmering i Aërodromskibe og lette Krydsere findes der saaledes to Muligheder, nemlig: enten

a) Fladbaneskyts (som Regel over 14 cm) + Luftskyts (11 cm og derunder) — eller

b) et Enhedskaliber («Dual purpose»), der kan anvendes baade mod Maal paa Søen og som Lufts skyts (11—14 cm).

For en umiddelbar Betragtning synes Armeringen med et Enhedskaliber (b) at være den mest praktiske, idet Antallet af Kanoner, der kan sættes ind under alle Forhold, bliver Maximum.

Saafrømt det derimod ikke — af Hensyn til Sprængvirkningen — formenes muligt at lade Fladbaneskytsets nedre Kalibergrænse gaa saa langt ned, at den opnaar Berøring med eller overskrider den øvre Grænse for det svære Lufts skyts' Kaliber, er der ingen anden Udvej end at holde de to Vaaben ude fra hinanden og give saa vel Slagskibe som Aërodromskibe særligt Fladbaneskyts og særligt Lufts skyts (a).

I Tyskland ansaa man det saaledes ikke for heldigt at gaa ned under det 15 cm Kaliber til Bekæmpelse af Jagere og andre lettere Fartøjer, hvorfor de forskellige tyske Slagskibe fik dette Kaliber som Mellemarmering. I Analogi hermed har de nye tyske Aërodromskibe af GRAF ZEPPELIN-Klassen som de eneste moderne Enheder af denne Skibstype da ogsaa faaet en Armering bestaaende af 15 cm Fladbaneskyts.

Det 20,3 cm Kaliber, som findes i nogle faa ældre amerikanske og japanske Aërodromskibe, er en ganske uhensigtsmæssig Armering for denne Skibstype og skyldtes som allerede omtalt nærmest den »Traktatpsykose«, som i 1920'erne herskede i alle Stormagtsmarinerne. Iøvrigt sattes i Londontraktaten 15 cm som Maximum for Kaliberet i nye Aërodromskibe.

Naar man i England og U. S. A. har bestemt sig for Enhedskalibre til Aërodromskibene er det tillige

sket ud fra den Betragtning, at en Artillerikamp endog med en tilsyneladende stærkt underlegen Modstander som f. Ex. en Jager kan indebære en saa alvorlig Risiko, at et Aërodromskib altid bør søge at unddrage sig en saadan Kamp. Selv om Jageren maaske sænkes, vil den forinden have en Chance for med blot nogle faa 12 cm Træffere at ødelægge Flyvedækket, Elevatorerne eller Hangarerne, hvorved Aërodromskibet — i hvert Fald midlertidigt — kan sættes ud af Spil.

Og naar Aërodromskibets normale Taktik saaledes er at undvige direkte Kamp med andre Søstridskræfter, vil en Armering udelukkende til Bekæmpelse af Maal paa Søen i nogen Grad kunne siges at være en Luxus. For at undgaa Kamp maa Aërodromskibet derfor først og fremmest holde sig paa en passende Afstand fra de fjendtlige Søstridskræfter — en Afstand hvor Fjenden med sine Overfladekrigsskibe ikke kan naa det, men hvor det selv kan naa Fjenden med sine Luftfartøjer. At kunne holde sig paa en saadan Afstand beror naturligvis i første Række paa egne Rekognosceringsmaskiner, som om Dagen i Tide skal faa Aërodromskibet til at vige udenom. Dernæst maa Forsvaret mod fjendtlige Søstridskræfter — hvis egne Luftfartøjer ikke anvendes — paahvile andre Skibstyper, ligesom f. Ex. Slagskibene som Regel ikke selv bekæmper Ubaadene, men i Hovedsagen overlader dette til Sikringen.

Om Natten og i usigtbart Vejr vil der dog altid som for alle andre Skibe være en Chance for pludselige Sammentræf med fjendtlige Søstridskræfter. I en under saadanne Omstændigheder opstaaet Nærkamp vil det mindre Kalibers ringere artilleristiske Virkning maaske i nogen Grad kunne opvejes af dets større Skudhastighed.

I foranstaaende Betragtninger over Fladbaneskyts

i Aërodromskibe er udelukkende taget Hensyn til rene taktiske Forhold, idet det er forudsat at Aërodromskibet har Plads til at vige. Hvis de strategiske — eller maaske rettere — de geografiske Forhold er af en saadan Art — f. Ex. i Kystfarvande — at en Undvigen i visse Tilfælde maaske kan være mere vanskelig, kommer Problemet selvfølgelig til at staa i en noget ændret Belysning. Man vil maaske under saadanne Forhold, hvor tillige Vejen til egne Baser er kortere og Muligheden for en hurtig Reparation er større, være nødt til at tillægge Fladbaneskyts en noget større Betydning.

Fladbaneskytset i de ældre Enheder er enten opstillet i Taarne foran og agten for Øen (U. S. A.), i Kasematter (Japan, Frankrig) eller i Skjolde i Aabninger i Skibssiden (England samt japansk Hosyo). I de nye tyske Enheder er de 16 Stk. 15 cm — efter »Fighting Ships« — opstillet 8 Stk. i 4 Dobbelttaarne foran og agten for Øen og 8 Stk. i Kasematter.

B. Luftskyts.

For et Aërodromskib gælder det imidlertid ikke alene om at unddrage sig Beskydning af Fladbaneskyts, men ogsaa at kunne imødegaa Torpedo- og Bombeangreb fra Luften. Medens Udsigterne for at unddrage sig fjendtlige Søstridskræfter ved Anvendelse af Luftrekognoscering i Forbindelse med en passende Sikringsstyrke ikke kan siges at være daarlige, er derimod Chancerne for at blive overrasket af et Luftangreb betydelig større. Paa Grund af Luftvaabenets store Betydning vil et Aërodromskib altid være særlig efterstræbt af Fjendens Luftstyrker. Et saadant Angreb vil, om man saa maa sige, være et Forsøg paa at gribe om selve Ondets Rod.

Foruden at være beskyttet af egne Luftjagere maa et Aërodromskib derfor være armeret med kraftigt Luftskyts — dels svært, dels lettere. Det sværeste Luftskyts, der for Tiden findes om Bord i Aërodromskibe (Enhedskaliber), er 12,7 cm, som anvendes i U. S. A. og Japan.*) I de ældre amerikanske Enheder (RANGER inclusive) er det korte Kanoner, L/25, i Enkeltaffutage — i de nyeste Enheder L/38 ligeledes i Enkeltaffutage. Det japanske 12,7 cm — og 12 cm — Luftskyts er opstillet i Dobbeltaffutager — i de ældre Enheder er det lange Kanoner — L/50. Om Løblængden i de nyere Enheder haves ingen Oplysninger.

De nyeste engelske Aërodromskibe — samt den ombyggede FURIOUS — er armerede med 11,4 cm Enhedskaliber i Dobbeltaffutager. Løblængden kendes ikke — men at dømme efter Billeder er det lange Kanoner — formentlig L/45—50.

I de tyske Aërodromskibe er det sværeste Luftskyts 10,5 cm. Løblængden er ikke kendt.

Det svære Luftskyts opstilles nu i Udbygninger (»Svalereder«) paa Siderne af Flyvedækket — som Regel lidt lavere end dette. I de nyere engelske og amerikanske Enheder er disse Udbygninger fordelt i Grupper paa fire forude og fire agter — d. v. s. to i hver Side saa vel for som agter — medens de i de japanske er samlet med tre paa hver Side udfor Flyvedækkets Midte.

Det lette Luftskyts har følgende Kalibre: 40 mm (England og ældre amerikanske Enheder), 37 mm (Tyskland og Frankrig) og 28 mm (nyeste amerikanske Enheder). Sammen med Maskingeværer (13 mm) er det fordelt rundt omkring paa passende Steder —

*) I Frankrig skulde de to Enheder JOFFRE og PAINLEVÉ, der saa vidt vides ikke er blevet færdigbyggede, have haft 13 cm Luftskyts.

eventuelt paa Flyvedækket foran og agten for Øen. Af det lette Luftskyts skal her nævnes den engelske 40 mm »Pom-Pom«, der er et »kasseformet Apparat«, som har 8 let divergerende Kanonløb, der kan udsende en svagt kegleformet Strøm af Projektiler (à 0,9 kg). Den er ikke alene anvendelig som Luftskyts men ogsaa overfor lette Fartøjer som f. Ex. Motor-torpedobaade. Under Krigen skal »Pom-poms« af engelsk Model være indført i den amerikanske Flaade. Skønt denne »Pom-pom« maa siges at være et særdeles kraftigt Vaaben, er der dog ogsaa forbundet visse Ulemper ved en saa stærk »Koncentration«, idet det ikke er muligt at sprede Ilden ved et samtidigt Angreb af flere Luftfartøjer.*)

Et særligt Problem i Aërodromskibene er Ammunitionstiltørslen til Luftskytsset, der er opstillet højt oppe og ofte fjernt fra Magasinerne. Under Luftangreb er det ikke tilraadeligt at ligge med for store Forhaandsbeholdninger ved Skytsset — og da Magasinerne normalt er anbragt for og agter i Bunden af Skibet — saa fjernt som muligt fra Hangarer, Kedler og Maskineri — skal Transporten ikke alene foregaa i det lodrette Plan, men ofte tillige et langt Stykke i det vandrette. For at undgaa en saadan altfor lang vandret Transport af Ammunitionen er det sværeste Luftskyts i de nyere engelske og amerikanske Enheder som allerede nævnt koncentreret i Stævnene.

Ogsaa Anbringelsen af Ildlederstationerne til Luft-

*) Jfr. PRINCE OF WALES og REPULSE'S Undergang Øst for Malakka. Foruden svært Luftskyts (13,2 og 10,2 cm) var disse to Slagskibe kun armeret med henholdsvis 4 og 2 Stk. »Pom-poms«. Ihvorvel en Armering paa 32 Stk. 40 mm synes at være en kraftig Luftskyts-Armering — paa Papiret — vil den under et samtidigt Angreb af blot 6—8 Torpedoplaner ikke strække til, naar den er koncentreret i 4 Stk. »Pom-poms«. Hertil kommer, at en enkelt Træffer paa een Gang kan sætte alle »Apparatets« otte Stykker Luftskyts ud af Spillet.

skytset volder forskellige Vanskeligheder. I Ø-Typen er disse Ildlederstationer som Regel placeret i et Mærs eller lignende paa Øen, men i enkelte Enheder — f. Ex. COURAGEOUS og GLORIOUS — er de ligesom i Glatdæks-Typen anbragt i Borde i Stævnene ved Siden af Luftskytset. Naar Luftskytset tillige skal benyttes som A. T. Skyts, vil denne Placering af Ildlederstationerne — især ved Natangreb — være at foretrække. I visse Tilfælde kan Luftskytset ledes saa vel fra Mærset som fra Ildlederstationer i Borde paa Flyvedækket.

At det for at give Aërodromskibene — saa vel som andre større Krigsskibe — et virkeligt effektivt Luftværn vil være nødvendigt at gyro-stabilisere det sværere Luftskyts er almindeligt anerkendt. Kanonerne maa gøres uafhængige af Skibets Bevægelser for at muliggøre en vedvarende og hurtig Beskydning af Maalet.

Ved den — i hvert Fald indtil 1939 — endnu almindelige faste Anbringelse af Kanonerne er i Sø Beskydning af hurtiggaaende Maal kun virksom, naar Skibet befinder sig ved Bevægelsernes Vendepunkter (Afslutning og Begyndelse af Duvninger og Rulninger). Det moderne Luftskyts' store Skudhastigheder bliver derved ikke fuldt udnyttet. I Fremtidens Krigsskibe vil det derfor være nødvendigt at gyrostabilisere saa vel det svære Luftskyts som dets Ildlederapparater. Det vil selvfølgelig betyde en ikke ringe Forøgelse af Artillerifaktoren i Aërodromskibene.

Saafernt en saadan Gyro-Stabilisering af det sværeste Luftskyts ikke er mulig, er det et Spørgsmaal, om en radikal Overgang til Maskinskyts alene — op til 40 mm Kaliber — ikke bør foretrækkes — i Forbindelse med Anvendelse af egne Luftjagere. Selv stabiliseret Luftskyts vil have ringe Chance for at træffe Luftfartøjer paa Afstande over 4000 m. Ved

Luftfartøjers Angreb vil det moralske Moment, at man ser og maaske navnlig hører Luftskytset i Virksomhed, have en ikke ringe Betydning. Men i et Luftfartøj ser og hører man ikke meget til skydende Luftskyts paa Afstande over 4000 m. Spørgsmaalet er saa, om man vil bibeholde det svære Luftskyts hovedsagelig fordi det maaske har en større moralsk Virkning end Maskinskytset indenfor de 4000 m.

C. *Farten.*

Ved Fastsættelsen af et Aërodromskibs Fart maa der tages Hensyn til flyvemæssige, strategiske og taktiske Krav.

Hvad det flyvemæssige angaar, vil Start- og Landingsforholdene blive de gunstigste, naar Luftens relative Hastighed over Dækket er stor — d. v. s. naar Skibet løber høj Fart op mod en kraftig Vind. Her maa dog forudsættes, at denne Hastighed ikke bliver saa stor igen, at der i Luften over Flyvedækket danner sig Hvirvelbevægelser, der kan genere Luftfartøjerne. Agten for Skibet vil der som Regel altid findes saadanne generende Hvirvelbevægelser i Luften — selv ved moderate Hastigheder — hvorfor man nu mere og mere er gaaet bort fra den tidligere saa almindelige vandrette Anflynning og i Stedet for nærmer sig i en passende Højde for lige inden Landingens at søge skøns ned mod Flyvedækkets Agterkant.

For Startens Vedkommende spiller — foruden Aërodromskibets Fart — tillige Flyvedækkets Længde en Rolle. Da man imidlertid under visse Omstændigheder kan være nødsaget til at maatte lade Luftfartøjerne starte fra et til Ankers liggende Aërodromskib, maa Flyvedækket have en saadan Længde, at den Fart, som kræves af andre Aarsager, i hvert Fald for

dromskibet ikke kan benytte sine Luftfartøjer eller har mistet dem — eller hvor Fjenden selv er i Besiddelse af Aërodromskibe, hvis Jagere kan imødegaa Angreb af Bombemaskiner og Torpedoplaner.

Af manøvrermæssige (formaltaktiske) Grunde bør et Aërodromskib ogsaa være hurtigere end egne Slagskibe og Krydsere. I Almindelighed regner man med, at et Aërodromskib her ligeledes bør have et Fartoverskud paa 2 à 3 Knob i Forhold til de Styrker, det skal operere sammen med. Da Aërodromskibet som nævnt skal stævne Vinden ved Luftfartøjernes Start og Landing, kan det under saadanne Forhold blive nødt til at fjerne sig fra Hovedstyrken. Er Vinden ret agterind, betyder det, at Aërodromskibet maa gaa paa modsat Kurs i det Tidsrum, Starten eller Landingen tager, hvortil saa yderligere kommer den Tid, der gaar til Drejningen fra og til Hovedstyrkens Kurs. I og for sig kunde man derfor af rent manøvrermæssige Grunde godt ønske sig et endnu større Fartoverskud end de 2 à 3 Knob, men i Praxis er dette ikke muligt med de høje Farter, som de moderne Slagskibe og Krydsere er i Besiddelse af. Hertil kommer, at Aërodromskibet normalt maa antages at befinde sig i en vis Afstand fra Hovedstyrken, og ved nu, alt efter Vindretningen, i Forvejen at afpasse sin Kurs og sin Fart — enten ved at forcere eller slaa ned — kan det tage »Højde«, saaledes at det efter Starten eller Landingen atter kan befinde sig i eller nær ved den beordrede Position i Forhold til egen Hovedstyrke.

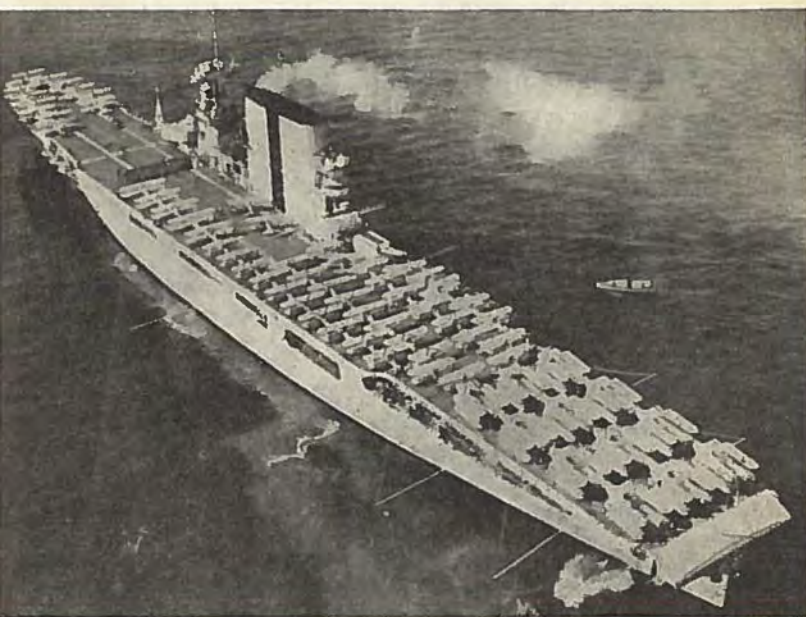
I England og Tyskland er Farten for de nyeste Aërodromskibe til Flaadebrug endnu kun 32 Knob — i U. S. A. 35.

D. Deplacementet.

Medens de almindelige Krigsskibes Størrelse er



Amerikansk Aërodromskib LEXINGTON i Gatun-Søen (Panamakanalen). Den hvide Cirkel paa Flyvedækket agter tjener til Vejledning for Luftfartøjerne under Landing



Amerikansk Aërodromskib SARATOGA med en Del af sine Luftfartøjer opstillet paa Flyvedækket. Man bemærker Luftfartøjernes forskellige Størrelse. Forrest og i Midten staar Jagere — agterst »General purpose«-Luftfartøjer med sammenklappede Vinger

betinget af de Vægtfordringer, som stilles af de forskellige Faktorer — Artilleri, Fart, Beskyttelse o. s. v. — maa Projekteringen af et Aërodromskib ske ud fra et noget andet Grundlag. Det er her ikke Vægtene, men derimod Rumfanget af Hangarerne og Flyvedækkets Dimensioner, der maa være det afgørende. Spørgsmaalet om et Aërodromskibs Displacement maa derfor først og fremmest løses i Forbindelse med Spørgsmaalet om Minimumsdimensionerne for Flyvedækket. Herved kommer man ind paa Problemet: Hvor ligger den nedre Displacementsgrænse for et moderne Aërodromskib?

Til Nutidens Luftfartøjer maa kræves et Flyvedæk med en Længde af ikke under 200 m. *) Flyvedækkets mindste effektive Bredde bør være 21 m — d. v. s. i Aërodromskibe af Ø-Typen skal den virkelige Bredde være noget større. Med passende øvrige Dimensioner vil et Displacement svarende til et saadant Flyvedæk andrage mellem 10 og 11.000 Tons. Men for at have en nogenlunde Margin — bl. a. til Fartfaktoren — bør man dog i Praxis sætte Minimumsdisplacementet for et moderne Aërodromskib uden Katapultstart til 14 à 15.000 Tons — d. v. s. som amerikansk RANGER. Farten er her 29,5 Knob og efter Udtalelser fra de amerikanske Marinemyndigheder vilde en Forøgelse af Farten med 3 Knob til 32,5 Knob — paa samme Displacement — have betydet en Nedsættelse af Luftfartøjskapaciteten paa 40 % — eller fra 50 til 30.

Japanerne har ganske vist vist, at det ogsaa er

*) Der er her som overalt i dette Afsnit om moderne Aërodromskibe regnet med Aërodromskibe til Flaadebrug, naar det ikke udtrykkelig er pointeret, at det drejer sig om Escort-Aërodromskibe til Konvojtjeneste. I disse, hvor der med Fordel kan bruges langsommere Luftfartøjstyper — bl. a. Skrueflyvere — vil mange Forhold være anderledes. Der kræves saaledes her kun et Flyvedæk paa 100 à 150 m — i visse Tilfælde muligvis endnu mindre.

muligt at bygge endnu mindre Aërodromskibe — endda helt ned til 7.100 Tons (Ryuzyo — 1931). Flyvedækkets Længde er her kun 152m (hele Skibets Længde: 172m). I den ældre, allerede omtalte Enhed Hosyo (1921 — 7.500 Tons) er Flyvedækkets Længde 163 m. Saa vidt man veed, findes der ikke Katapulter i disse Enheder, og skønt Flyvedækkets Længde maaske til hine Tidens Luftfartøjer havde en tilstrækkelig Længde, kan disse to Skibe næppe mere siges at tilfredsstille de Krav, der maa stilles til moderne Aërodromskibe til Flaadebrug. Blandt andet er Farterne saaledes kun 25 Knob.

Naar Hensyn tages til Aërodromskibets Saarbarhed overfor Artilleriild og Luftbomber, er det forstaaeligt, at man fra militær Side fra Tid til anden har fremsat Ønsket om mange og smaa Enheder i Stedet for faa og store. Man var, om man saa maa sige, ængstelig for at have for mange Æg i een Kurv. Men naar man foruden at tage Hensyn til de flyvemæssige Krav skal give Luftfartøjskapaciteten, Farten, Armeringen og ikke mindst maaske Undervandsbeskyttelsen passende Værdier, kommer man næppe under et Displacement paa ca. 14.000 Tons.

Efter saaledes at have undersøgt den nedre Grænse for et Aërodromskibs Størrelse melder der sig det Spørgsmaal, om der ogsaa findes en øvre Grænse — for at man ved en Undersøgelse af Mellemlummet mellem Maximum og Minimum kan finde det til Forholdene passende Optimum. I og for sig skulde der jo — i hvert Fald teoretisk set — ikke være noget til Hinder for, at man gjorde Aërodromskibene meget store — ligesom Slagskibene. I Amerika har man bygget eller rettere rekonstrueret Enheder paa 33.000 Tons, og selv om disse Skibe er meget kostbare baade i Anskaffelse og Drift, skulde der vel ikke være noget i Vejen for at bygge endnu større Aërodromskibe.

Det er imidlertid ikke alene Frygten for de megel store Omkostninger, der har gjort, at man endnu har afholdt sig fra at bygge flere Aërodromskibsmastodoner af samme Størrelse som eller større end LEXINGTON og SARATOGA, thi der gives virkelig en praktisk øvre Grænse for et Aërodromskibs Deplacement, saafremt man da ønsker at udnytte dette Deplacement fuldt ud.

Det Antal Luftfartøjer, som paa een Gang kan betjenes i et Aërodromskib, er afhængigt af Flyvedækkets Udnyttelse. Det er ikke Starten, det kommer an paa her — men derimod Landingen. Hvert Luftfartøj kræver til sin Landing 2 à 3 Minutter. I England har man ganske vist Rekordpræstationer paa $1\frac{3}{4}$ Minut — men i Praxis maa der regnes med mindst $2\frac{1}{2}$ Minut. De Luftfartøjer, der almindeligvis er baserede paa Aërodromskibe, har en Flyvetid paa 3, højst 4 Timer. Saafremt der regnes med, at disse Luftfartøjer skal bruge 2 Timer til at starte, samle sig i Formationer og afgaa til Maalet, angribe det og returnere, bliver der med en Maximumsflyvetid paa 4 Timer kun et Tidsrum paa 2 Timer tilbage til Landing, og i disse 2 Timer kan maksimalt kun 48 Luftfartøjer naa at lande, naar der skal afses $2\frac{1}{2}$ Minut til hvert Luftfartøj. Landingskapaciteten, som man kan kalde det, sætter saaledes en praktisk øvre Grænse for det Antal Luftfartøjer, der kan anvendes. I ovenstaaende Exempel bliver det 48 plus en Materielreserve paa 12 — d. v. s. ialt 60 Luftfartøjer som Luftfartøjsudrustning.

Dette er selvfølgelig kun et Exempel, og man vil maaske indvende, at teoretisk set kunde Luftfartøjerne jo sendes af Sted i to eller flere Omgange med ca. 2 Timers Mellemrum, saaledes at 2. Hold startede lige inden 1. Hold begyndte at lande — og at 2. Hold der-

paa efter 2 Timers Flyvning kunde begynde at lande, naar 1. Hold var færdigt. Ganske vist maatte man i saa Fald renoncere paa Koncentrationen, men herved vilde man ved fuldt ud at udnytte Landingskapaciteten faa uafbrudt Landing i 4 Timer. Med 24 Maskiner i Timen ($24 \times 2\frac{1}{2} = 60$) giver det 96 Maskiner ialt. Rent bortset fra at det som Regel vil være umuligt at arrangere en saa nøjagtig »Køreplan«, ændrer det dog ikke det Forhold, at der virkelig findes en øvre Grænse for et Aërodromskibs Størrelse. Teoretisk vil den i det anførte Exempel ligge ved et *Displacement* svarende til 96 Maskiner plus Reserver — praktisk ved 48 plus Reserver. Men — dels maa der regnes med Uheld under Landingerne, dels kan man ikke gaa helt til den yderste Grænse for Flyvetiden — der for de fleste Aërodromskibsmaskiner blot er $2\frac{1}{2}$ à 3 — og kun i de færreste Tilfælde 4 Timer. Kommer hertil yderligere Forsinkelser ved fjendtlige Luftangreb eller Ubaadsangreb, hvor Aërodromskibet maa dreje bort fra sin Kurs op i Vinden, hvorved Landingen midlertidigt maa afbrydes, vil det ses, at for at faa en passende Margen vil et *Displacement* svarende til 60 Maskiner være Maximum. Men naar det samtidig er ønskeligt at faa en saa stor Luftfartøjsudrustning som muligt, vil dette Maximum tillige være Optimum.

I ovenstaaende Exempel er regnet med en Reserve paa 25 % af det anvendelige Antal Luftfartøjer, hvilket maa antages at være det normale. Selvfølgelig er der intet til Hinder for baade af Luftfartøjsmateriel og Personel at have en endnu større Reserve — 50 % eller mere — men det er indlysende, at ogsaa her maa der være en øvre Grænse, som det vil være upraktisk at overskride, idet man da som allerede nævnt vil faa for mange Æg i een Kurv.

Det Displacement, der svarer til en Luftfartøjskapacitet paa 60 Maskiner, ligger ved 23.000 Tons. Afhængigt af hvilken Vægt, man giver de forskellige Faktorer, kan det naturligvis variere noget op og ned. Ligeledes kan man ved at anvende *mindre* Luftfartøjstyper selvsagt faa en Luftfartøjskapacitet paa 60 paa et flere Tusind Tons mindre Skib, medens man omvendt med *større* Luftfartøjstyper kan hæve Displacementsgrænsen.

Af ovenstaaende Udvikling vil det saaledes fremgaa, at to Aërodromskibe à 23.000 Tons kan betjene dobbelt saa mange Luftfartøjer som een Enhed paa 46.000 Tons!!

Det vil da ogsaa ses, at man i Londontraktaten har sat 23.000 Tons som Maximumsgrænse for Aërodromskibenes Displacement. Og dette Displacement var ikke — som saa mange andre af Grænserne i Flaadetraktaterne — en kunstig Grænse, der »øvede Vold« mod Skibstypernes naturlige Udvikling, men netop — i hvert Fald for Luftfartøjer af Datidens Størrelser — en naturlig øvre Grænse for denne Skibstype.

At de nye amerikanske Aërodromskibe (ESSEX-Klassen, ca. 30 Enheder) har et Displacement paa 25.000 Tons, skyldes formentlig, at man har ofret en forholdsvis større Vægt paa Beskyttelsen — og da især Undervandsbeskyttelsen. Det opgives ganske vist, at der hører 85 Luftfartøjer til hver Enhed, men af disse kan antagelig kun 60 medføres om Bord — jfr. de senere Kapacitetsberegninger for Hangarerne.

Derimod forekommer de Displacementstal, der nævnes for de nyeste amerikanske Aërodromskibe tilsyneladende at være temmelig fantastiske (45—50.000 Tons). Ganske vist skal det være Skibe, der oprindeligt var sat paa Stabelen som Slagskibe med et Displacement paa 58.000 Tons, der nu omdannes til Aërodrom-

skibe med et reduceret Displacement (samme Længde og Bredde, men mindre Dybgaaende). Saafremt disse Opgivelser (Svensk Marinkalender 1944) er rigtige, maa det antages, at man er gaaet over til at anvende Luftfartøjer af større og kraftigere Typer end de, der hidtil har været baserede paa Aërodromskibe. Men saa forfærdelig meget større behøver disse Typer dog ikke at være. En Fordobling af Displacementet betyder nemlig kun en mindre Forøgelse af Skibets Dimensioner.

Foruden Displacementstallet (45—50.000 Tons) for disse Aërodromskibsmastodoner kender man tillige deres Længde og Bredde — nemlig 275 og 36,6 m. At man i disse Enheder skulde anvende et større Antal Luftfartøjer af samme Størrelse som de hidtidige Typer er ikke sandsynligt. Hertil vilde udkræves en Forøgelse af Landingskapaciteten — f. Ex. i Form af to Landingsbaner — enten ved Siden af hinanden eller — hvad der maaske vilde være naturligere — i Forlængelse af hinanden. Men et saadant Arrangement, hvor Luftfartøjerne afvekslende dirigeres til at lande paa en agterlig og en midtskibs Landingsbane, synes ikke at være heldigt.

(Fortsættes).

Bog anmeldelse.

Søkortets Stednavne.

Samlet af Kay Larsen, redigeret og bearbejdet af Louis E. Grandjean.
Udgivet af Søfartens Bibliotek. Foreløbigt Hæfte 1944. 73 Sider.
(I Kommission hos Andr. Fred. Høst & Søn). 4.50 Kr.

Som det tredje i Rækken af de Skrifter, der udgives af »Søfartens Bibliotek«, er nu — som foreløbigt Hæfte — udsendt »Søkortets Stednavne«.

Det synes, som om der herved er afhjulpet — eller vil blive afhjulpet — et Savn. Selv om en Del Navigatorer maaske ikke interesserer sig synderligt for Stednavnenes Oprindelse og Betydning, blot Navnene er forstaaelige og ikke kan forveksles, er der dog ogsaa adskillige, der ved Studier af Søkortet eller i ledige Stunder paa Vagten kan fatte Interesse for et eller andet mere eller mindre aparte Stednavn og give sig til at fundere over, hvad det egentlig betyder, eller hvorledes det er opstaaet. For de Navigatorer, hvis Interesse for deres »Fag« saaledes gaar videre end blot til dets mekaniske og rutinemæssige Udøvelse, vil dette Skrift være en kærkommen Læsning.

Den praktiske Værdi af Kendskabet til Betydningen af de danske Farvandes Stednavne kan vel næppe siges at være stor. Anderledes i andre Farvande — f. Eks. ved Færøerne og under Island — hvor Stednavnene er mere »stedsbeskrivende«. Her kan det for en ikke lokalkendt Navigator i visse Tillælde, hvor man i diset Vejr i en Klaring pludselig faar Kending af et særlig formet Fjeld eller en karakteristisk Klippe-

formation maaske være af praktisk Værdi at kende Stednavnenes Betydning for at gøre ud, hvad det er, man har for sig. Men saafremt der kan vækkes Interesse for de danske Farvandes Stednavne, er det jo muligt, at denne Interesse kan føres videre og maaske her faa praktisk Værdi.

Ikke mindst til Flaadens Navigatører har det nye Skrift Bud. Det maa her siges at høre med til den almindelige maritime Dannelse at have — om ikke ligefrem et direkte Kendskab til de enkelte Stednavne — saa dog en almindelig Forstaaelse af de forskellige Kategorier af Farvandenens Stednavne som f. Eks. Grunde og Banker, der er opkaldt efter Søofficerer, som har opmaalt de forskellige Farvandsafsnit, og andre Grunde, der har faaet Navn efter Orlogsskibe m. v., som her i sin Tid er løbet paa en indtil da ukendt eller ikke kortlagt Pulle (jfr. Quartusgrund, Dronning Maries Puller o. s. v.).

Herved faar man bl. a. ogsaa aflivet den ikke helt sjældne Opfattelse, at et Navn som Kirkegrund skyldes et gammelt Sagn om en Kirke, der engang er sunket til Havsens Bund paa det paagældende Sted. Navne som Kirkegrund og Møllegrund o. s. v. hidrører saaledes som Regel fra en Kirke eller Mølle, der indgaar — eller i sin Tid indgik — i et Mærke, som enten førte over Grunden (Fiskeplads) eller maaske ledede udenom.

Arbejdet med at tyde Søkortenes mange mærkelige Stednavne har sikkert baade været langvarigt og besværligt. Dels har man maattet søge den sproglige Oprindelse ved at studere de gamle Søkort og Opmaalingsoptegnelserne, gennemstøve Arkiverne og slaa op i Dialektordbøger m. v. — dels har det i mange Tilfælde været nødvendigt at søge Oplysninger hos lokal-kendte Mænd.

Om alle de i Skriftet givne Tydninger kan staa

for en nærmere sproglig Kritik, vil Tiden vise. Formaålet med det foreløbige Hæfte — som dog kun omfatter en Del af de danske Farvande — er jo ogsaa netop i Tide at kalde en eventuel Kritik frem for herved at faa et saa rigtigt Materiale som overhovedet muligt til det senere planlagte, endelige Værk. Og her maa man da haabe, at enhver, »der veed noget«, vil komme frem med sin Viden — saadan som Skriftets Udgivere saa indtrængende opfordrer til.

Her skal først og fremmest peges paa, at Tydningen af »Flækøjet« i Lille Bælt ved Stenderup Hage næppe vil kunne holde Stik. »Øje« udledes her af, at Snævringen udfør Stenderup Hage (tidligere kaldet »Øie-Sund«) er saa trang som et Naaleøje. Strømmen fra det snævre Sund har flækket Grunden, der saa har faaet Navnet »Flækøjet«. Nu er Snævringen mellem Stenderup Hage og Fønsskov Odde paa Fyenssiden imidlertid ikke særlig trang, saa Sammenligningen med et Naaleøje synes meget søgt. Man bør sikkert undersøge, om ikke Grunden eller Grundene tidligere har været — og maaske endnu bliver — benyttet som Fiskeplads. Thi i saa Fald kommer »Øje« snarere af det gamle Ord *oyða* = Fiskebanke (jfr. bl. a. Fuglefjord-Øje (Vaarbankerne, Færøerne) og Greifswalder Oie, SE for Rügen). Den flækkede Fiskebanke har da i sin Tid givet Navn til Øie-Sund — og ikke omvendt.

Flere andre Tydninger bør sikkert underbygges bedre. At Egholm (overfor Skelskør) skylder Egebevoksning sit Navn, lyder saaledes meget poetisk, men saafremt det ikke kan støttes af historiske Kilder, maa man vist snarere antage, at Navnet — ligesom mange andre Egholme rundt omkring — har sin Oprindelse fra Æg (Maageæg). Tydningen af Smørstakken synes heller ikke helt tilfredsstillende. Forleddet »Smør-« betegner utvivlsomt noget blødt (jfr. Søren Jessens Sand, der

tidligere ogsaa kaldtes Smørsand). At Øen efterhaanden er forsvundet, ved at Stenfiskere i Tidens Løb har fjernet en Del Sten, kunde tyde paa en saadan blød Konsistens. Navnet skulde da blot betyde »Smørklumpen« eller saadan noget lignende — og ikke have noget med »Høstak« at gøre.

I Indledningen anføres, at hvor Stednavne i Land skyldes Tilhold af Dyr, er det ofte *forsvundne* Dyr (f. Eks. Bjørn, Ulv, Bæver), medens det derimod, hvor Søgrundene har tilsvarende Navneoprindelse, er fra Dyr, Fugle og Fisk, som endnu forekommer, hvilket netop genspejler Forskellen i Land- og Søstednavnenes Alder. Dette sidste turde imidlertid være en ikke helt velbegrundet Slutning, thi de endnu forekommende til Søen knyttede Dyr, Fugle og Fisk fandtes jo dog ogsaa i de Dage, hvor Bjørn og Ulv og Bæver færdedes inde i Land — og heraf kan der saaledes ikke slutes noget m. H. t. Forskel i Alder for de to Slags Stednavne.

Ved flere Grunde er anført Procenter for udbetalt Bjærgeløn ved Strandinger i de sidste 60 Aar. Hensigten hermed er at give et Indtryk af de forskellige Grundes indbyrdes Farlighed. Disse Procentangivelser skønnes dog kun at have Interesse for et Faatal af Læserne. Interessantere for den almindelige Læser vilde det sikkert være tillige at faa opgivet de paagældende Skibes Navne og Aarstallene for Grundstødningerne. Men hermed vil man vel sprænge Værkets Rammer. Derimod kunde der nok nu og da tiltrænges lidt supplerende Oplysninger. Ved Taarbæk Rev anføres saaledes, at den danske Lods i 1843 advarede mod Vraget af Linieskibet NEPTUNUS. Her kunde f. Eks. tilføjes, at NEPTUNUS var eet af de af Englænderne i 1807 røvede Linieskibe, som gik paa Grund under Bortførelsen, og som derfor blev »opbrændt«.

I Forordet nævner Forfatteren (Louis E. Grandjean), at han i Retskrivning og Ordvalg har bestræbt sig paa en »nordisk tillæmpning«. I et filologisk Arbejde — især hvor der som her arbejdes med oldnordiske Navne — er det selvfølgelig fristende at gøre et saadant Forsøg. Men Søens Folk hænger nu ved det gamle og velkendte og vil næppe føle sig »hjemme« ved en saadan individuel Tillempning (jfr. bl. a. pag. 31 under Omtalen af Rasmus Møller: »... , mens Rasmus Møller ligger kvar«). Ligesom Svenskerne forstaar os bedre, naar vi taler Dansk, end naar vi prøver at »prata«, vil de sikkert ogsaa forstaa os bedst, naar vi skriver Dansk. Ved en individuel nordisk Tillempning — maaske forskellig for de forskellige Tillempere — kan der let opstaa Tvivl, om et eller andet Ord skal være dansk, svensk eller norsk — eller maaske nordisk!

Desværre skæmmer en Del irriterende Trykfejl o. lign. det ellers saa smukke og interessante Skrift. Men da det jo kun er et foreløbigt Hæfte, maa man haabe, at disse Fejl vil blive rettet i den endelige Ud-gave, som imødeses med Forventning.

Til Slut skal der ydes al Anerkendelse for det interessante Billedmateriale, som kommer til sin fulde Ret paa det smukke Papir.

R. Steen Steensen.

Vovt Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

Oktober Maaned.

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

4. Okt. 1710: Flaade paa 26 Linieskibe og 5 Fregatter under Generaladmiral Gyldenløve kæmper i Køge Bugt med svensk Flaade paa 21 Linieskibe og 3 Fregatter under Generaladmiral Wachtmeister. Linieskibet »Dannebrog«, Chef Kommandør Iver 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 Syvaarskrigen.
12. Okt. 1899: Krydserkorvetten »Valkyrien«, Chef Kommandør H. K. H. Prins Valdemar, hejser Kommandoen for at afgaa paa Togt til Middelhavet og Østasien og for at støtte Danmarks Handelsinteresser (Østasiatisk Kompagni m.m.) i disse Farvande. Hjemkomst 21. Juli 1900.

12. Okt. 1939: Den første paa Nyholm byggede Skole for Kadetter tages i Brug, 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 Sø-Lieutenant-Selskabet, bekendt Kadetchef.
19. Okt. 1845: Orlogsbriggen »Ornen«s Landgangskompani under Secondløjtnant Hammer undsetter og befrier Fortet Prinsensten i Dansk-Guinea fra Negerstammes Angreb. (Dansk-Guinea erhverves i 1654, sælges til England i 1850).
19. Okt. 1914: Undervandsbaaden »Havmanden«, Chef Kaptaju Schaffalitzky de Muckadell, beskydes udfør Nakkehoved ved en Fejltagelse med Torpedoer fra engelsk Undervandsbaad E. 11.
20. Okt. 1808: 21 Kanonbaade under Kommandør Krieger kæmper i Sundets sydlige Del mod engelsk Linieskib »Africa«, 1 Bombarderskib og 2 Orlogsbrigger, der eskorterer Konvoj paa 137 Skibe. »Africa« undslipper, men maass kasseres.
21. Okt. 1807: 16 Linieskibe, 15 Fregatter og Korvetter, 14 mindre Fartøjer samt 92 Koffardiskibe med Materiel staar Kroneløbet ud under engelsk Flag efter Kapitulationen overfor England d. 7/10 1807.
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 Barbarekstatene, (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 slaaet).
29. Okt. 1694: De sidste »Skipperboder« sælges ved offentlig Auktion, og Nyboder er derefter alene Bolig for Holmens faste Stok.
31. Okt. 1685: Vagten etableres for 1. Gang iflg. kgl. Resolution paa »Nye Werft« eller Nyholm, der anlagdes c. 1680 paa »Hoeqven«; samtidig ændres Bremerholms Navn til Gammelholm, (sidste Værft nedlægges i 1865).
(»Hoeqven« af hollandsk Hoeck = Hjørne eller Krog: den sydligste Krog af det dybe Vand.)
31. Okt. 1731: Uniformsreglement indføres for 1. Gang obligatorisk for Søofficerer (gældende fra 1733), samtidig med at vor Sabels stadig reglementerede Guldfelttegn indføres. Indtil 1748 bærer Søofficererne rød Uniform, derefter graa og fra 1753 indføres den blaa Uniformsfarve; fra 1753 bærer højere Grader Epauletter. Officerskjolernes røde Kraver indføres $\frac{1}{1}$ 1784. Første, — ikke obligatoriske — Munderingsreglement er af $\frac{28}{13}$ 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 Søe-Militaire Kaart-Archiv og Biblioteks-Selskab« stiftes med Kommandørkaptajn P. J. Fasting som første Formand; efter at Instrumentsamlingen m. m. i 1927 overtages af Marineministeriet, ophæves Selskabet, hvis Formue paa 17100 Kr. testamenteres til Søe-Lieutenant-Selskabet.

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 Kjerstemindebugt, hvilket bl. a. medfører Nyborgs Generobring fra Svenskerne den $5/11$ s. A.
1. Nov. 1932: Den ifølge Søværnsloven af 1932 oprettede Kystdefension, Chef Kommandør Briand de Crèvecoeur, overtager atter Søforterne fra Hæren.
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 Doge-ordenen, venetiansk Viceadmiral, dør i København paa Grund af Sygdom efter at have overgivet Kommandoen over Flaaden til Admiral Niels Juel og være gaaet i Land udfør Dragør den $2/11$. Tillige kendt fra sin Indflydelse paa Flaadens Administration samt Skibbygning og i Udlandet for sin Krigstjeneste i Hollands og Venedigs Orlogsflaader.
5. Nov. 1799: Orlogsskibet »Oldenburg«, Chef Kommandørkaptajn Olfert Fischer, konvojerende Ostindiefarere til Tranquebar, landsættes i 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 beslattes 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 Schouthbynacht 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 Schouthbynacht 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 Felttoget 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-Samsøe udnævnes til Overkrigssekretær for Soetaten.
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. Trinkonome 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.

Marinens Bibliotek.

April og Maj 1944.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

52. *Tunstall, B.*: Nelson. Litt.fort. »Great Lives« Nr. 21. Lond. og Southampt. 1. Publ. 1933. 8^o. H.
53. Toget til Siælland og Kiøbenhavns Beleiring. Kbh. 1807. 8^o. H.
54. Borgerkrigen i de forenede Stater. Ill. Hist. Fremstilling efter »Harper's Civil War«. Horten u. A. 4^o. H.
55. *Jessen, H.*: Hvorfor har Forsvarsviljen forladt det danske Folk? Ill. Kbh. 1942. 4^o. H.
56. *Carstensen, W.*: Japans Hovedstad og Japanerne. En russisk Rejseskitse. 1 Ill. Kbh. 1863. 8^o. H.
57. Kong Christian den Femtes . . . Hans Artikels-Brev og Krigs-Rets Instruction eller Underretning om Krigen til Lands. Kbh. 1905.
Sammen med: Forklaring som vi Friderich den Fjerde . . . have allernaadigst for got befundet over Vores Kriigs-Rets Instruction . . . at meddele. Kbh. 1701. 8^o. H.
58. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri. København. 1846—1906. Dets Tilblivelse og dets Historie. Udg. i Anledning af 60 Aars Dagen for Firmaet Baumgarten & Burmeisters Stiftelse den 20. Juli 1846. Ill. og Portr. Kort. Litt.fort. Fortegnelse over byggede Skibe m.m. Udarb. af Andreas Bruun. Kbh. 1906. 4^o. H.
Bogens Afsnit:
Skibsbyggeriets Udvikling i Danmark. Ill. og Portr. af Henrik Gerner.
Maskinindustrien.
Grove, G. L.: Oprindelsen til Burmeister & Wains Plads. Ill. og Kort.
Christianshavns Havn og dens Skibsbyggerier i det 17. og 18. Aarhundrede. Ill. og Kort.
Baumgarten & Burmeister. Ill. og Portr.

- Burmeister & Wain 1865—72, 1872—95, 1895—1906. Ill. og Portr. Arbejdere og Funktionærer.
 Tilbageblik over Virksomheden.
 Oversigt over Selskabets Drift . . . 1872. — Status d. ^{31/12} 1872. — Status d. ^{31/12} 1905.
 Fortegnelse over byggede Skibe m. m.
- 59—65*. Meddelelser om Grønland. Bd. 89,1—134,2, Kbh. 1943 og 44. 4^o. H. Ska.
- 89,3. *Bröste, K. & Fischer-Möller, K.*: The Mediaeval Norsemen at Gardar. Anthropological Investigation. With Dental notes and a chapter on the Dentition by P. O. Pedersen. Ill. Litt.fort. 1944.
- 115,4. *Kleiber, Karl*: Beiträg zur Geologi und Sedimentpetrographie Östgrönlands. Diagr. Tab. Kort. Litt.fort. 1944.
- 117,4. *Bertelsen, A.*: Grönlandsk medicinsk Statistik og Nosografi. Undersøgelser og Erfaringer fra 30 Aars grönlandsk Lægevirksomhed. IV: Akutte Infektionssygdomme i Grönland. Ill. & Kort. Litt.fort. Sagregister. 1943.
- 121,11. *Kramp, P. L.*: Hydroida. Ill. & Kort. Litt.fort. 1943.
- 121,12. — : Medusæ, Siphonophora, and Ctenophora. Kort. Litt.fort. 1943.
- 134,1. *Bistrup, H.*: Kommissionens Historie 1878—1943. Engelsk Resumé. Anvendte Kilder. 1943.
- 134,2. *Mikkelsen, Ejnar & Sveistrup, P. P.*: The East Greenlanders Possibilities of Existence, their Production and Consumption. Ill. & Kort. Diagr. Litt.henv. i Teksten. 1944.
66. *Doyle, A. Conan*: Verdenskrigen. Dens Oprindelse og Udbrud. Aut. Overs. ved Otto Wadsted. Kbh. 1916. 8^o. H.
67. *Aall, H. H.*: Mot avgrunden. Kbh. u. A. 8^o. H.
68. *Mannheim, P.*: Die wirtschaftliche Wiederherstellung Kriegsverletzter in der militärischen Ausbildungswerkstätte im Kaiser-Wilhelm-Haus für Kriegsbeschädigte. Seine Einrichtungen und Erlebnisse. 2. og 3. Aufl. Geleitwort von Ludendorff. Ill. Berl. 1919. 8^o. H.
69. *Bölcke, O.*: Mine Luftkampe. Aut. Overs. ved P. W. Kria. 1917. 8^o. H.
70. Das Fliegerbuch. Flugabenteuer an allen Fronten. Mit Beiträgen von *Armin von Bismark*, Oberlt. *Sieverts*, Leutn. *Jaeschke* und andere Fliegeroffizieren. Berl. 1918. 8^o. H.

71. *Valentiner, M.*: Kommandant von »U 38«. 300 000 Tonnen versenkt! Meine U-Boots-Fahrten. Ill. 50 bis 100 Tausend. Kbh. 1917. 8^o. H.
72. *Noyes, A.*: Aabne Baade. Et traadløst Drama. Aut. Overs. ved Otto Wadsted. Kbh. 1917. 8^o. H.
73. *Wilson, W.*: Amerika griper til vaaben. President Wilson's Tale til Kongressen 2den April 1917. Lond. 1917. 8^o. H.
74. *Muusmann, C.*: So sprach der Kaiser. Kejser-Proklamationer, Taler og Telegrammer. Fra Krigserklæringen til Tronafsigelsen. Med Kommentarer. Kbh. 1918. 8^o. H.
75. *Murray, G.*: Storbritanniens sjøpolitik. Overs. Lond., N. York og Toronto 1917. 8^o. H.
76. Skagerak! Der Ruhmestag der deutschen Flotte. Ill. (og Portr.) og Kort. Diagr. Von * * *. »Ullsteins Kriegsbücher«. Berl. 1917. 8^o. H.
77. *Hall, M.*: Flaadekrøniker. Ill. Med et Forord af Lady Ethel Beatty. Aut. Overs. for Danmark og Norge ved Aslaug Mikkelsen. Kbh. 1918. 8^o. H.
78. *Heydemarck (Oberl.)*: Doppeldecker »C 666«. Als Flieger im Westen. Berl. u. A. 8^o. H.
79. *Prior, W. W.* og *Lokkegaard, C. F.*: Den militære Situation ved Krigens Udbrud. Hæren. »Studier over Verdenskrigen«. Udg. af Det krigsvidenskabelige Selskab. Kbh. 1918. 8^o. H.
80. Beregning af Høj- og Lavvande m. m. samt en Trykfejlsliste. Till. Nr. 1, 1944 [til *Seehusen, K. H.*: Lærebog i Navigation. Kbh. 1942]. Kbh. 1944. 8^o. H. Ska.
- *81. *Laursen, V.*: Magnétisme terrestre. Ill. og Kort. Avec une introduction générale. Anné polaire internationale 1932—33. Observations faites à Thule. 1. partie. PUBL. DE L'INSTIT. MÉTÉOROL. DANOIS. Kbh. 1943. 4^o. H.
Fra Meteorol. Instit.
- *82. *Kjølens, F.*: Norden som militærpolitisk Enhed. Kbh. 1943. 4^o. Udsn. af »Det forenede Norden«. Pag. 595—620. H.
83. Flaadens Virksomhed under Verdenskrigen 1914—19. Kbh. 1920. 4^o. H.
Fra O. V.

- *84. *Holm, J. C.*: Grønlands Møntvæsen. Ill. Kbh. 1944. 8^o. Særtr. af »Nord. numism. Unions Medlemsbl.« H.
Gave fra Sekr. J. Chr. Holm.
- *85. *Giv Agt*. Ill. Organ for Centralforeningen for civile Embedsmænd og Funktionærer ved de Marineministeriet underlagte Institutioner, 1. Aarg. (\div Nr. 4 og 10), 2. Aarg. (\div 6 og 10—12), 3. Aarg. (\div 8, 9 og 12), 4. Aarg. (\div 3 og 7), forts. som: *Marinebladet*. Ill. Organ for Centralforeningerne af civile Tjenestemænd og Funktionærer ved Søværnet, 5.—7. Aarg., 8. Aarg. (\div Nr. 10), 9.—19. Aarg., 20. Aarg. (\div 2), 21.—25. Aarg. samt 26. Aarg., Nr. 1 (Jubilæumsnummer) og 2 ff. Kbh. 1923 ff. 4^o. H.
Gave fra Redaktionen.*)
86. *Vikingen*. Havets — Havnens — Handelens og Hjemmets illustrerede Magasin. 1. Aarg. (\div Nr. 2—11), 2. Aarg. (\div 1), 3. Aarg. (\div 8), 4. Aarg. (\div 1), 5. Aarg. (\div 1), 6. Aarg. (\div 5), 7. Aarg., 8. Aarg. (\div 1), 9.—12. Aarg., 13. Aarg. (\div 1), 14.—16. Aarg., 17. Aarg. (\div 1), 18. Aarg. ff. samt de særlige Julenumre fra 11. Aarg. ff. Kbh. 1924 ff. 4^o. H.)*
87. *Schultz Danmarkshistorie*. Vort Folks Historie gennem Tiderne, skrevet af danske Historikere. Ill. Litt.fort. Person- og Stednavneregistre (6. Bd.). Red. af Aage Friis, Axel Linvald og M. Mackeprang. Kbh. 1941—43. 6 Bd. 4^o. H.

H. Bistrup.

*) Biblioteket vil være glad for at faa tilsendt de manglende Numre.

Hæders-Medailen for Slaget paa Rheden.

Af Løjtnant Bendix Thostrup.



Olfert Fischers Guldmedaille »ziret
med nogle faa Brillanter paa Øskenen«.
Afviger fra de øvrige Medailler
bl. a. ved = under »den« i Datoen,
Tilhører Den kgl. Mønt og Medaille-Samling
 $\frac{1}{2}$ Størrelse.

Om dette fornemme Tegn paa udvist Mod og Daad har der hidtil ikke været offentliggjort noget af Betydning, hverken i numismatiske Værker eller i »Tidsskrift for Søvæsen«; en ganske kort Omtale har nuværende Kommandør Kristian Emil Ackermann givet det i Tillæg til »Tidsskrift for Søvæsen« 1919, men det drejer sig her om en meget summarisk Redegørelse,

nøje affattet efter Vilhelm Bergsøes kendte, nærmest registrerende, Værk: »Danske Medailler og Jetons samt militære Hæderstegn fra 1789—1892«, Kjøbenhavn 1893. Af andre saadanne Værker kan opgives von Krebers, L. E. Bruuns og Broges Kataloger, i hvilke Medaillen nævnes.

De Mænd, der belønnedes med Hædersmedaillen var udpegede blandt den Skare Danske, Norske og Svenske, der kæmpede mod Verdens største Søkriger, Nelson, under de mest ulige Forhold, med Fordelen til hans Side, som det fremgaar af følgende Uddrag af Kommandør Olfert Fischers Rapport om Slaget den 2. April 1801: »— at den superiøre Magts Ild 1 Time før Slagets Ende allerede var saaledes svækket, at adskillige af de engelske Skibe, hvoriblandt Vice-Admiral Nelsons, kun skød med enkelte Kanoner; at denne Helt, i dette Øjeblik, midt i Slagets Hede, sendte Parlamentær i Land for at foreslaa Vaabenstilstand; naar jeg tillægger: at det er meldt mig, at 2 engelske Linieskibe allerede havde strøget, men ved Opsejlingen af friske Skibe blev sou-tenerede og hejste igen, saa er det mig vel tilladt at sige, tilladt at tro, at Fjenderne selv vil tilstaa: at Danmarks gamle Søkriger-Ære den Dag lyste i saa utrolig Glans, at jeg takker Himlen for at have haft Europa til Vidne derpaa. — Endnu hang Sejrens Vægtskaal om ikke lige, dog var den ikke sjunken til Skade for Danmark. —«, og videre: »— — — Kl. 4: modtog Deres Kongel. Højheds Ordre til at ophøre Slaget. Defensionslinien sønden for Tre Kroner kom saaledes i *Fjendens Vold* —« (udhævet her), og endelig: »— — — Til Officerernes og Mandskabets mageløse Mod har jeg ingen Udtryk. Slaget kan kun beskrive det«.

Disse anerkendende Ord om Mandighed vil altid



Forsiden af Guldmedaillen
til at bære paa Brystet.
Tilhører Den kgl. Mønt og Medaille-Samling
 $\frac{1}{4}$ Størrelse



Bagsiden af Sølvmedaillen, —
ikke til at bære.
Over Kronens Kors ses de smaa Løv-
blade, der omtales nederst
paa Side 433.
Tilhører Søartilleriets Museum
Er oprindeligt udstedt til svensk Frivillig
Aletander Leidersdorff.
 $\frac{1}{4}$ Størrelse.



Det første Udkast til Hæders-Medaillen for 2den April. Bemærk Blyantsrettelserne: Forsiden: UFORFÆRDET — Modet Værger. Bagsiden: Her var Indskriften tænkt anbragt under Kronen, mellem Scepteret og Sværdet, sluttende med den hædrede Persons Navn og Hjemsted (N—N), — eksempelvis anført med Blyant som: Peder Nilsen fra Olborg (!). Svage Blyantsstreger under Kronen viser Scepterets og Sværdets endelige Anbringelse. Tilhører Den kgl. Mont og Medaille-Samling

være den Glorie, der lyser om 2den April-Medaillen, deres Genlyd naaede baade op til de højeste Autoriteter og ud til alle de Medborgere, der med Spænding havde lyttet til eller hørt om Kanontordenen paa Københavns Rhed Skærtorsdag 1801.

Hs. Majestæt Kongen bestemte den 31. Juli s. A. at en Medaille skulde præges i Guld og Sølv for, som Hæderstegn, at tildeles dem, der i Slaget havde vist Mod og Daad til Forsvar for Konge og Fædreland, nemlig i Guld for Officererne og i Sølv for andre.

Der var i Forvejen forelagt Majestæten et Aftryk i Bly, som blev godkendt.

Ideen til Medaillens Udseende var udkastet af Etatsraad Ove Malling, Professor N. A. Abildgaard skitserede paa Papiret, Medaillør Gianelli skar Stemplerne, Møntmester Branth forestod Udprægningen og Juveler Frontin paasatte Øskenerne.

Medaillen er 52 mm. i Diameter og vejer i Sølv 59 Gram. Forsiden forestiller den forreste Del af et Krigsskib i antik Stil, hvorpaa Rigernes Vaaben-Løve med Kølle viser sig i værgende Stilling, med Overskrift i Bue langs Randen: **MODET VÆRGER**, og med lige Underskrift i 2 Linier: **DEN 2den APRIL / 1801**, samt underst, i Bue; **P. GIANELLI. F.** Paa Bagsiden ses: i Midten de kongelige Regerings-Insignier, Kronen, Scepteret og Sværdet, med Underskrift i 3 lige Linier: **KONGEN HÆDRER / FÆDRELANDET / SKIØNNER.**

Over »Kronen« paa Bagsiden var oprindeligt anbragt 2 smaa Løvblade, men de er af tekniske Aarsager ikke at se paa alle Medailler; herom skriver Finans-Collegiet den 5. September 1801 til Møntmester Branth: »— — Løvværket — — — findes meget tydeligt udpræget paa et Eksemplar i Bly, — — — men fandtes slet ikke at være udkommet paa de i Guld og Sølv udprægede 2de Eksemplarer«.

Medaillen forsynedes med Øsken for dem, der maatte bære den paa Brystet i et Baand, der efter Farverne i det danske Flag var rødt og hvidt, og indeholdt Hjertet eller selve Korset af Flaget, — men, »for at skille det fra Haandværkerstokkens Medaillebaand, (d. e. Holmens Hæderstegns Baand), bør det være bredere og ikke bestaa af Striber«.

Materialet var for Guld- og Sølv-Medaillerne henholdsvis 18 Karat og 14 lødigt, men Admiralitetet forsøgte at spare lidt af Udgifterne ved at kræve Medaillerne udprægede til en grovere Gehalt end sædvanlig, hvilket dog, ifølge Den kongelige Mønts Forestilling vilde medføre saa store tekniske Vanskeligheder, at Admiralitetet frafaldt dette og lod Medaillerne fremstille i den almindelig bestemte Maalestok: »23 Karat 6 gr. i Guld og 15 Lod 15 gr. i Sølv«.

Omkostningerne ved Skæring af Stemplerne fremgaar ikke af Regnskabet, de er sammenkoblede med Indslagningen af Navne i 209 Medailler og beløber sig saaledes til 1209 Rdl., der anvistes Gianelli den 1. Februar 1802.

Til Medaillemetallets Anskaffelse anvistes der Møntmesteren 5000 Rdl. den 3. Oktober og 4000 Rdl. den 5. December 1801 — han skulde senere gøre Regnskab for disse Beløbs Anvendelse.

Medaillens Skønhed vakte en vis Opsigt, og Hofkobberstikker Lahde fik Tilladelse til at stikke den i Kobber, i hvilken Anledning han ansøgte om at erholde: »Medaillens Ide og dens Udtydning, en af de Sløjfer, hvori den skal hænge, Listen paa dem, den uddeles til, og de indkomne Efterretninger om, hvori disse har udmærket sig«. Kaptajn Werner Abrahamson havde lovet at ville lave Teksten til Kobberstikket, der aabenbart var ment som en national Publikation.

Lahde fik imidlertid ikke Besked om andet end Udtydningen, og han fik kun Tilladelse til at aftegne Medaillen og Baandet; om det øvrige maatte intet bekendtgøres førend Medaillen blev uddelt. Paa Lahdes Forlag udkom dog en lille Bog med Lahdes Stik af Medaillen og Abrahamsons Tekst; heri findes en Liste over de Dekorerede, — med en enkelt Forglemmelse.

Det synes, som om det oprindeligt var Meningen, at alle Deltagere i Bataillen skulde hædres med Medaillen, og at alle skulde forundes at bære den, men Admiralitetskollegiet blev betænkeligt herved, især fordi Skibsbesætningerne var saa blandede, og for en ikke ringe Del bestod af Folk, som Collegiet slet intet Kendskab havde til; senere Erfaringer viste maaske, at dette var en forsvarlig Forudseenhed, men mange af Mandskabet led sikkert Uret ved ikke at komme i Betragtning ved Uddelingen.

Olfert Fischer fik Ordre til at lade Skibscheferne indsende Fortegnelse over de Udmærkede, og disse Lister blev da Udgangspunktet for Tildelingen af Hæderen, til hvilken der for Sølvmedaillernes Vedkommende knyttedes en aarlig Pension paa 15 Rdl. fra Slagdagen at regne.

Collegiet forestillede Kongen: »— — — — udenfor Officererne kunde Medaillen i Sølv blot tildeles alle dem, som i oftmeldte Bataille, paa een eller anden Maade, har udmærket sig — — — —«, og som Begrundelse for Begrænsningen fortsattes: »Deres kongelige Majestæt vil letteligen selv indse Aarsagen, hvorfor Collegium i Henseende til Hæderstegnet i Sølv alene foreslaar de Personer, som har udmærket sig; thi at give samme, uden Forskel, til alle, som har været med i Slaget, vilde sikkert medfører, at ikke faa Uværdige blev hædrede, hvorved altsaa deres Majestæts

Hensigt for en stor Del ej kunde andet end forfejles, hvilket forebygges bedst ved at udelukke dem, som ej paa een eller anden Maade har udmærket sig«.

Det var et decideret Klasseforetagende, Admiraltets-Collegiet her var ude i, — en naturlig Følge af Tidens udemokratiske Tænkemaade, der især bliver synlig ved Sammenligning mellem foranstaaende og Collegiets Forestilling til Kongen, Officererne vedrørende, i hvilken det hedder: »Collegium har ikke turdet vove, i Henseende til Officererne, at foreslaa alene de Udmærkede, og tilsidesætte de Ikke-Udmærkede, da en saadan Tilsidesættelse vilde være overmaade krænkende for enhver Officer, mod hvilken ingen billig Anke var ført, og som, skønt ubemærket, paa det nøjeste havde efterkommet sine Pligter, ligesom man og med god Grund kan antage, at en og anden Officer har manglet Lejlighed til at udmærke sig. — Det synes derfor nok, at de er blevet paa deres Poster, og forvaltet deres Dont, hvorved de har vist det Mod, som Deres kongelige Majestæt nu med et Hæderstegn allernaadigst vil belønne.«

Kongen tiltraadte Collegiets Synspunkter, og den endelige Bestemmelse blev, at virkelige Officerer fik en Guldmedaille til at bære, Maanedsløjtnanterne en Guldmedaille uden Øsken, faste Folk, de i Sørullen staaende Matroser og Sø-Limitter en Sølvmedaille til at bære og Frivillige en Sølvmedaille uden Øsken.

Olfert Fischers Medaille skulde »zires med nogle faa Brillanter paa Øskenen«.

I Medaillens Kant skulde indslaaes Vedkommendes Navn og Stilling for saa vidt han stod i Etaten, og Navn og Fødeby hvis han stod udenfor Etaten; de Hædredes Navne skulde offentliggøres i »Collegial-Tidende«. Endnu den 5. September 1801 bestemtes dog: »——— de Personers Navn, som Hæderstegnet

meddeles i Guld, indslaaes i Randen, men ikke paa Sølv'Medaillerne«, men den 13. December blev der givet Ordre til, at der ogsaa skulde Navn i Sølv-Medaillerne, og den 19., at Gianelli skulde udføre Arbejdet.

Kongen approberede Collegiets følgende Forestilling: »Dersom Hæderstegnet var en Orden ogsaa for Fremtiden, blev det Collegiums Pligt at forelægge et Forslag til Fundats eller Statutter, men da det kun bliver for visse individuelle Personer, saa formenes saadant ikke at behøves. Ej heller skønnes et Brev eller Patent for de hædrede Personer skulde være nødvendig, da Deres Kongelige Majestæts allernaadigste Resolution om Hæderstegnets Overleverelse, og den hædrede Persons Navn i Medaillens Kant vil være for enhver tilstrækkelig Hjemmel«.

Dog fik Maanedsløjtnanterne tillige med Medailen et Brev saalydende: »Det er efter Hs. Majestæts allernaadigste Villie, at Collegium hosføjet tilstiller forrige Maanedsløjtnant (Navnet) en Guldmedaille som et hædrende Bevis for Deres i Slaget den 2den April forrige Aar udviste Mod og Daad til Forsvar for Konge og Fædreland.

Om Modtagelsen heraf forventer man sig underrettet.

Admiralitets- og Commissariats-Collegiet den 2den April 1802.

Frederik C. P.

Kaas. Wleugel. Knuth. Nørregaard

/ N. Perbøl«.

For Maanedsløjtnanterne var det en baade uventet og, som de syntes, uretfærdig Behandling, de fik ved at faa tildelt Medaillen uden Øsken, og det ser ud, som om den krænkende Beslutning først er taget forholdsvis sent, — den fremkommer, skønt forud kendt, i Skrivelse af 26. Marts 1802, da det hedder: »Vel

var det betænkt, at alle Maanedsløjtnanter skulde bære Guldmedaillen paa Brystet, — men for at gøre nogen Forskel mellem disse og de virkelig i Tjenesten staaende Officerer, om hvis Konduite man har haft og kan have den mulige Vished og Indseende, — derimod ikke med den fuldkomne Sikkerhed kan vide hvorledes fornævnte demitterede Maanedsløjtnanters Opførsel har været før den Tid, og kunde blive for Fremtiden, da nogle af disse allerede er og fremdeles maaske udgaar i Koffardifarten som Underofficerer og Baadsmænd, — er de til dem bestemte Guldmedailler efter højeste Befaling indrettede uden Øsken og med glat Kant, altsaa ikke til at bære paa Brystet, som man af de anførte Aarsager ikke finder at være passelig«.

Det er muligt, at enkelte aftakkede Maanedsløjtnanter ikke har været helt paa Højde med Tjenestens Krav eller i deres civile Liv, efter Bataillen, har været noget vidtløftige, thi samtidig med foranstaaende Skrivelser Fremkomst bemærkede Collegiet, at fire Maanedsløjtnanters Opførsel var »bragt i Erfaring«, hvorfor disse fire, om hvis Mod og Daad der ikke herskede Tvivl, blev slettet paa Listen over de Udmærkede, — det var en haard Fremfærd mod tapre Mænd.

For de Frivilliges Vedkommende skete det samme som for Maanedsløjtnanterne, — hellerikke de maatte bære Medaillen, selv om der saa sent som den 28. December 1801 blev meddelt Møntmester Branth, at »hvad Sølvmedaillerne angaar, da maa alle disse forsynes med Øsken«. Til Forsvar for Collegiets Indgriben her kan maaske anføres, at disse Frivillige jo var ganske fremmede Folk, som man, for manges Vedkommende, slet ikke kendte Navn paa eller havde selv det fjerneste Kendskab til. Men, hvad der burde have

vejet tungest i Vægtskaalen, regnes vel nok, set med Nutidsøjne, deres overordentlig heltemodige Opførsel.

Listerne over de Udmærkede var næppe lette at fremstille, og Aarsagerne hertil er let synlige; saaledes var Cheferne for Blokskibet »Indfødsretten«, Kaptajn Albert de Thurah, og Fregatten »Cronborg«, Premierløjtnant J. C. Hauch, faldne, og Chefen for »Dannebrog«, Kaptajn Ferd. Albr. Braun blev haardt saaret, hvilket altsammen forsinkede Bedømmelsen af Mandskabet, men en af de værste Hindringer var, at de mange »Folk fra Gaden«, der paa Slagdagen havde gjort et godt Stykke Søkrigsarbejde, havde man, som foran sagt, ikke Rede paa; ikke saa faa af dem gik endda lige hjem, saa snart de slap i Land, som om de kom fra deres daglige Arbejde. Een Ting var dog alle Chefer enige om: »vore Folk stod godt«.

Den 31. Juli 1801 forelaa den første samlede Liste over de Udmærkede, men Collegiet ansøgte om, og fik, frie Hænder for eventuel Supplering: »Vel findes de udmærkede Personer, som Collegium denne Tid er opgivet, paa vedlagte Fortegnelse; men da man har Formodning om, at endnu nogle vil opdages, der ogsaa kan fortjene at tildeles Hæderstegnet i Sølv, og den foreslaaede Pension, saa indstilles allerunderdanigst: »om Collegium maa bemyndiges til, naar man, om saadanne Personers udmærkede Forhold i Slaget, erholder tilstrækkelige Attester, disse da ogsaa maa tildeles bemeldte Hæderstegn og Pension«.

De faste Officerers Dekorationsforhold var altsaa nok i Orden paa Forhaand, men der var dog en lille Detaille, som Collegiet tog sig af til Fordel for fem, som Maanedsløjtnanter tjenstgørende, Personer, der var nær tilknyttet Orlogsmarinen; det var forhenværende Premierløjtnant Chr. V. Risbrich, der meldte sig fri-

villigt den 22. Marts 1801, og som den 29. Maj s. A. fik Kaptajns Karakter, Kadet Jochum Lund, der blev Secondløjtnant den 30. December 1801, ekstraordinær Kadetunderofficer P. G. Aarestrup, der blev Secondløjtnant den 24. December 1802, Kadet N. G. Langemach, der blev Secondløjtnant den 9. September 1803 og Kadet F. J. Rosen, der ikke opnaaede at blive Søofficer, hvilke alle tildeltes Medaillen i Guld med Øsken. Aarestrup var ikke færdig med sin Uddannelse, saa hans Medaille blev deponeret, men han fik den overleveret den 27. December 1802, da Hs. Kgl. Højhed Kronprinsen var tilstede paa Søkadetakademiet ved Den Gernerske Medailles Uddeling. For Rosen tog Sagen den ubehagelige Vending, at Kadetchefen den 11. November 1802 indsendte »forrige Maanedsløjtnant Rosens Officersmedaille«, hvilken Rosen den 18. s. M. fik tilbage uden Øsken; Værdien af Øskenen, som skulde gøres i Penge maatte beregnes som Indtægt.

En fast Søofficer, udenfor Skibsbesætningerne, dekoreredes for særligt udmærket Forhold. Det var Premierløjtnant Andreas Nissen; han meldte sig frivilligt til at følge Schrödersee ombord i »Danebrog« og »Indfødsretten«, »hvor han blev fraskudt sin Kaarde med samme Kugle, som Schrödersee faldt ved«.

Underkirurg Bendsen fik Sølvmedaille, efter den oprindelige Listes Aflevering til Collegiet, »for militær Konduite«, og han maatte beholde sin Gage, 10 Rdl. maanedlig, indtil han nød Befordring; de to Skibskirurger G. F. Dørger og M. A. Guldberg, »der ikke i nogen egentlig militærisk Funktion, men dog i andre Maader har udmærket sig«, fik ikke Medaille, men fik deres halve Gage indtil de blev befordrede.

Endelig kunde Myndighederne den 8. August 1801 bestille »i første Omgang« 114 Guld- og 102 Sølvmedailler, men indtil 19. Oktober samme Aar voksede Antallet

til 115 og 128, for sluttelig den 21. Januar 1802 at staa fast ved Udprægning af 111 Guld- og 129 Sølvmedailler; den 129de fik Overkanoner Casper Johansen, der, uagtet han ikke hørte til »Prøvestenen's Besætning, men var ombord for at installere Armeringen, ikke vilde gaa fra Borde med Færgejollen, da Slaget begyndte, men fik Post paa øverste Batteri, hvor han viste sig lige saa rask som modig.

Den store Uddelingsdag blev den 2den April 1802.

De i Byen tilstedeværende Sø- og Landofficerer, som havde deltaget i Slaget tilsagdes til Møde i Hs. Maj. Kongens Forgemak i deres Stadsuniform, hvor de modtog deres Medaille af Kronprinsens Haand, medens Majestæten personlig overrakte Kommandør Olfert Fischer det med Brillanter besatte Hæderstegn. Paa samme Tid som Hæderstegnet uddeltes paa Palæet, mødte de i Byen værende af Sø- og Landetatens Underofficerer og Menige samt de Frivillige i Collegiets Bygning paa Gammelholm, hvor en tilsvarende Højtidelighed fandt Sted.

Fraværende Officerer, Maanedsløjtnanter og andre fik deres Medaille og Pension tilsendt eller overleveret af deres Chefer eller Myndigheder. Ialt blev der den 2den April 1802 udgivet 81 Guld- og 106 Sølvmedailler til at bære paa Brystet og 30 Guldmedailler og 22 Sølvmedailler uden Øsken. Den 107. Sølvmedaille skulde nedenstaaende Underkanoner Lundberg have haft.

Det er forstaaeligt, at den Opsigt al denne Hæder vakte, skabte Uro blandt de Deltagere i Slaget, der følte sig forbigaaede, — og det var mange.

Saa vel Skibscheferne, der foretog Indstillingerne af de Udmærkede, som Admiralitetet, følte sig paa mindre fast Grund ved Afgørelsen, derom fortæller Datidens Arkivalier en Del, men det var ikke nemt netop

at trække den rigtige Mand frem mellem mange overordentlig tapre Folk, det har sikkert i de fleste Tilfælde beroet paa et Skøn, hvem af Besætningerne, der burde foretrækkes, — men eet maa endnu engang slaas fast, at Skibscheferne i Almindelighed berømmer *alle* deres »brave, modige og uforsagte Folk«.

Usikkerheden belyses næsten bedst ved, at Underkanoner Lundberg paa Blokskibet »Dannebrog« belønnes med Hæderstegnet, skønt han var skudt i Battaillen!

Efter Uddelingen strømmede det ind med Ansøgninger og Anmodninger om at komme med blandt de Hædrede.

Frivillig Anders Enevoldsen fra Christianshavn, »denne Stads Borger«, ansøgte den 4. Oktober 1802: »efter min allerunderdanigste Flid og Skyldighed opførte jeg mig som tro Undersaat hør og bør, thi omendskønt jeg stod i Blod til mine Ankler, og mine Medbrødre og Kammerater faldt ved min Side — —«, derpaa fortæller han, at en Kugle gik forbi hans Hofte og tog et Stykke ud af hans Benklæder, »— — — saa jeg derved blev ikke forsagt«.

Jyderne taler meget selvsikkert, de vidste bestemt, hvad de havde ydet, men Resultatet blev det samme, Sagen henlagdes: »ad acta«. Et Par Brødre Christensen fra Søbygaard ved Aarhus siger den 11. November 1802: »Vi har udmærket os lige saa meget ved Mod og Aandsnærværelse som enhver af vore tapre Medbrødre, der nu bærer Sølv-Hæders-Madaillen og nyder 15 Rdl. aarlig Pension — — — —«.

I Nyboder, dette lille Orlogsgastsamfund, gik Snakken om Medaillen højt, der var mange, der anglede baade efter dette synlige Tegn paa deres Indsats i det heltmodige Opgør med England, og, vel især, efter det dengang ikke ubetydelige Pengebeløb, der fulgte

med Medaillen; — saaledes søgte, allerede Dagen efter den højtidelige Uddeling, Carl Peter Hagermand og 18 andre navngivne Tømmermænd, der havde været med i Bataillen, om Medaillen, — men, »herpaa kan ikke reflekteres«.

Frivillig Jens Søeholm fra Defensionsskibet »Cronborg«, der »hverken har faaet Medaille eller den med samme forbundne Naade-Penge«, søger den 27. September 1802 om at faa Pengene, og Løjtnant Søren Bille erklærer, at han opførte sig som en brav og rask Karl, men fik sit venstre Laar overskudt, som paa de engelske Skibe blev afsat, af hvilken Blessure han har ligget paa Frederiks Hospital over et Aar, — — »ad acta, og kan ikke nu komme under Betragtning«.

Det var ikke altid nemt for Ansøgerne at bevise deres Kvalifikation, eksempelvis kunde Løjtnant Fasting fra Kavalleriprammen »Aggersund« ikke bestemt opgive »om en Ansøger, Hans Christensen Thurøhuse, havde været paa Prammen, da Rullen og Protokollen ikke blev bjergede, da Prammen sank, og, »paa Grund af denne Erklæring maa Sø-Limittens Fordring bortfalde«.

Til sidst voksede de mange Ansøgninger Collegiet over Hovedet, og der blev sagt følgende Stop: »Divisionscheferne, saavel som Overekvipagemesteren, tilkendes, at da det bestemte Antal Hædersmedailler og dermed forbundne Pensioner for dem, som efter Chefernes indsendte Attester særdeles har udmærket sig i Slaget den 2den April f. A. er uddelt, saa kan man ikke i Anledning af de nu efter saa lang Tids Forløb indsendte Ansøgninger om bemeldte Hædersmedaille udvirke saadan kongelig Benaadning og Udmærkelse, derimod maatte Divisionscheferne og Overekvipagemesteren betyde alle ansøgende, at man i Følge de mange flere senere indkomne Attester *med Fornøjelse*

har erfaret, at vedkommende har opfyldt deres Pligt mod Konge og Fædreland«, (udhævet her). — Paa den Maade slap Admiralitetet ud af Klemmen og placerede Ansvarret for de eventuelt begaaede Uretfærdigheder hos de attesterende Myndigheder.

Ude i Landet havde de stedlige Autoriteter Besvær nok med at finde Medaille-mændene. Kommandør Bierck i Christianssand kan ikke i Byen finde nogen Daniel Andersen, men 2 af samme Navn findes i Tiære Sogn, som begge har været udkommanderet til Søværnet de sidste Aaringer. I Risørs Rulle findes ingen Kittel Jensen, men i Christianssand findes een, der var udkommanderet 1801. Kommandøren maa »eksaminere« dem, og faar som Rettesnor, at de to, der kan være Tale om, har været paa Flaadebatteri Nr. 1 under Løjtnant Willemoes' Kommando.

Kommandørkaptajn Risbrich indberetter, at »ved Fejlskrivning af Døbenavn« har Soldat Christen Svendstrup faaet Udmærkelsesmedaille i Stedet for Peder Øster Svendstrup, som dertil var berettiget, men da Christen Svendstrup opførte sig som en brav Karl, kunde den vel være forljet, og han kan nu ikke berøves den kongelige Naade«. Kommandørkaptajnen indstiller derfor den 15. April 1802, om ikke Peder Øster Svendstrup paa en Maade kunde erstattes den kongelige Naade, som saaledes har forfejlet ham, da han dog er den rigtige Person, der ved kæk Opførsel saaledes har udmærket sig.

Heldigvis var den Medaille ledig, som var tiltænkt den skudte Underkanoner Lundberg, og den forandredes da til Peder Øster Svendstrup, som tillige fik Pension.

Der blev ogsaa en Guldmedaille ledig, idet en Landofficers tilbagesendtes 3 Uger efter Uddelingen, fordi han var afskediget uden Tilladelse til at bære

Mundering og Felttegn. Denne Medaille blev senere tildelt en Maanedsløjtnant, men den opbevarede indtil videre i Collegiets Pengekasse.

Collegiet var nu inde paa efter Evne at udligne de uheldige Dekorationsforhold, og hertil benyttedes altsaa de ledigblivende Medailler, der kom frem i Tidens Løb. Ganske vist svarede Collegiet den 16. August paa en Forespørgsel fra Generalitetet, at afdøde Medaillebæreres Hæderstegn forbliver til Erindring hos deres Familier, men adskillige Medailler blev tilbagesendt til Collegiet, naar Myndighederne fandt Anledning dertil, — saadanne blev da Gengangere og, som man vil forstaa, var der Supplikanter nok at tilfredsstille.

De Frivillige var, da det gjaldt, ikke de mindst tapre, men dette udelukkede ikke, at deres Borgerdyd var mindre end ønskelig, og vi møder da ogsaa hurtigt en saadan Mand, der mistede sin Medaille for begaaet Tyveri, og dømtes, kort efter en hædeværdig Deltagelse i Slaget, til Slaveri i Københavns Fæstning i 4 Aar. Hans Pension blev i hans Nærværelse udbetalt til Konen, men paa hendes Ansøgning om, at Pensionen maatte bibeholdes fremtidigt, svarede Collegiet: »her er intet værd at gøre«. Paa hans tilbageleverede Medaille blev der sat Øsken, og den udleveres med følgende Indskrift i Randen: »Bataillen 2den April. Til Frievillig Conrad Prior, siden Underofficer ved Danske Jæger Corps«. Det var Kronprinsen personlig, der interesserede sig for Frivillig, Kleinsmed Svend Conrad Prior, der betegnes som »en i kongelig Tjeneste staaende Underjæger«. Dette Eksempel viser, at en Frivillig, der senere kom i fast Krigstjeneste, fik Medaille til at bære paa Brystet.

En anden Medaille tilbagesendtes som Følge af Sømandens glade Liv. Det var en fast Matros, der ikke kunde taale at have likvide Værdier under Hæn-

der, han pantsatte sin Medaille for 1 Rdl. 8 Skill. og hans Kommandørkaptajn tog den derfor under Forvaring, »da der er Formodning om, at den, hvor Matrosen, der er udsat til »Rota«, kommer i Land, ikke længe vil blive hos ham«. — Collegiet kendte ham uværdig. Hans Medaille tildeltes senere en Matros under Grevskabet Langeland »efter den af — — — — hans Kammerater givne Oplysning og Forklaring«, men paa Trods af, at hans Chef, Kaptajn Harboe, ikke erindrede ham »i Særdeleshed« og »ej heller, at noget desangaaende er blevet mig tilmeldt af Officererne eller andre«.

Endnu saa sent som 1819 og 1820 blev Deltagerne i Slaget dekorerede med ledigblevne Medailler. En Retsbetjent Meyer fra Øen Pelworm fik Medaillen, men ingen Pension, og Underofficer ved Livgarden Johan Frederik Ringling fik begge Dele ifølge Kontreadmiral Lassens Attest; — der resolveredes om hans Sag: »— han har opført sig som en brav Soldat, saa kan Collegiet ikke antage andet, end det er glemt at opgive ham efter Bataillen«.

En gammel, afskediget Musketer kom i Forlegenhed 1818, fordi hans Medaille var ham frakommen, men ved Hjælp af Oberstens Attest maatte han dog beholde sin Pension. Vi ser her et Eksempel paa, at Pensionen almindeligvis var betinget af, at Medaillen kunde fremvises.

Efter Norges Adskillelse fra Danmark ordnedes Pensionsspørgsmaalet saaledes, at fra 1821 udrededes Pensionen af den norske Statskasse for de dermed be-naadede Personer, som opholdt sig i Norge.

Som forklaret var der ikke idel Tilfredshed rundt om med Medaillesagen. Ofte hører man fra Maanedsløjtnanterne, at de var skuffede og bedrøvede over den Tilsidesættelse, de følte sig udsat for. Deres Ansøg-

ninger er præget heraf. Maanedsløjtnant Stæger søger om at maatte bære den tilsendte Hædersmedaille paa Brystet; — »henlægges«. Justesen og Holm forespørger, om de ikke ved givne Lejligheder maa bære deres Hædersmedaille offentlig i lige Baand med de andre Officerer; — »henlægges ligeledes«. Mest beslutsom var Johan Adolph Thellessen, han skrev den 8. April 1802 direkte til Kronprinsen, men Brevet havnede naturligvis i Admiralitets-Collegiet.

Han havde »med største Følelse af Glæde« modtaget Guldmedailen, »men, ved nøje at beskue samme, fandt jeg, Øskenen borte«, hvilket satte ham i største Forundring. Han havde bemærket, at faste Officerer af Søetaten og Marine-Choret maatte bære Medailen, og han tilføjede i denne Forbindelse bittert: »Jeg ikke«, skønt han føler sig overbevist om, at »ingen Chief, ingen Officer, har udrettet mere for Fædrelandet, end jeg«.

Thellessen udbeder sig sluttelig den Naade, om han, hvis han for det første ikke kan tillades at bære Medailen, da maa »overlevere den i Deres Kongelige Højheds Haand, for derefter, naar mine Fortjenester er lagt for Lyset, da at kunne nyde samme Løn som enhver kæk og duelig Officer, hvilket sidste aldrig kan blive mig tvivlsomt«.

Sagen behandledes af Admiralitets herrerne, og henlagdes »ad acta, uden at besvares«. —

Trods den krænkende Deklassering bliver Maanedsløjtnant Risom, da han vender tilbage fra en lang Rejse, dog ærgerlig over, at *han* ingen Medaille har faaet, og han spørger den 7. November 1803 om Aarsagen, da den er ham ukendt; han var paa »Charlotte Amalia«, og han fremlægger Attest fra Kaptajn Koefoed; han ønsker at faa at vide, hvorfor han er forbigaaet, og Svaret lyder: »Risom tilkendegives, at der

ikke er nogen Medaille præget for ham, og nu kan heri ikke ske nogen Forandring«.

Og saaledes fortsættes.

Røret i Maanedsløjtnantskredse fremkaldte hos Familierne Lyst til at faa Medaillerne paa nært Hold, der var mange af de Dekorerede, der var paa lange Rejser, og som endnu ikke havde faaet Hæderstegnet udleveret. Just Herfordt søger den 25. November 1802 om at faa Broderens Medaille i Varetægt, men dette nægtedes.

Collegiet var i Spørgsmaalet om Eftertildeling oftest ubønhørlig, men paa andre Maader var man villig til at begunstige Maanedsløjtnanterne. Møllerup søgte Løfte paa en Fyrinspektørs Post, helst paa Bornholm, hvor han havde sin Slægt, — han fik paa »Dannebrog« begge sine Hænder saaledes forbrændt, og sit Helbred svækket, saa han ikke længere kunde holde ud at fare som Koffardikaptajn; hans Ansøgning rekkommanderedes Generaltoldkammeret for at komme under Betragtning om nogen Lejlighed gaves. J. P. Holm blev blesseret paa »Prøvestenen«, han søgte Havnefogedpladsen ved Børsens Kanal. Havnekommissionen var forbeholden, men lovede dog at tage hans Ansøgning i Betragtning, naar den nuværende Havnefoged Lund døde. Den 3. Juni 1803 blev Holm Havnefoged ved Holmens Bro, Stormbroen, Højbro og »Prindsensbro«, og desuden Bud ved Havnekommissionen. Tre gamle Sømænd, der anbefaledes af Overekvipagemesteren, Ole Andreas Kierulff, og Havnemesteren, Kaptajn Rosenvinge, var indstillede som Nr. 1, 2 og 3, men Kongen resolverede: »I Stedet for de indstillede 3 Mand har Vi beskikket forrige Maanedsløjtnant Jens Peter Holm«.

H. W. Bang fik først sin Medaille sidst paa Aaret 1803, da han hjemkom fra Ostindien, han takker for Medaillen, men, »skulde hans bekomne Blessurer gøre

ham uduelig til at fortjene sit anstændige Udkomme i Compagniets Tjeneste, udbeder han sig at maatte i den Anledning henvende sig til Hs. kgl. Højhed Kronprinsen og til Collegium«, — dette, tages »til Efterretning«.

Man erindre de fire Maanedsløjtnanter, der blev udskudt af Listen over de Udmærkede. Den ene af dem, Mathon, havde forbrudt sig med, at han, naturligvis af Ukendskab til Sagen, havde bevirket, at 60 Frivillige fra Blokskibet »Elephanten«, efter Slaget fejlagtig blev permitterede. En anden, C. Mengel, havde næppe større Synd paa sin Kappe, han ansøgte, efter en Hjemkomst fra Vestindien, om at maatte faa Medaillen, og den 28. Januar 1803 resolveredes, at der maa »gives ham en saadan Guld-Hæders-Medaille, som de øvrige Maanedsløjtnanter har erholdt, og med et lignende Brev«. Kaptajn Thun attesterede, at Mengel »har vist sig meget brav paa det ham anbetroede Batteri ombord i Blokskibet »Elephanten«, og ellers forrettet sin Tjeneste upaaklageligt«.

Skibskaptajn Lange erklærede paa Collegiets Forespørgsel, at Mengel havde været hans 2den Styrmand og Baadsmand, og var en god Sømand.

I dette Tilfælde blev den afskedigede Landofficers Guldmedaille benyttet.

I et andet Tilfælde fik forhenværende Maanedsløjtnant Johan Jørgen Holm Guld-Medaille uden Øsken efter Ansøgning af 4. Juni 1803. Admiralitets-Collegiet resolverede, at der skulde søges Oplysning om, af hvad Grund Holm ikke havde faaet Medaillen; da der forelaa tilstrækkelig Attest herom, bestemtes det, at han maatte faa Hæderstegnet, idet man gik ud fra, at dertil kunde tages den af den forrige Landløjtnant indleverede Medaille, men da det viste sig, at denne allerede var uddelt til Maanedsløjtnant Mengel, »saa præges en ny«.

Maanedsløjtnant Simon Willemsens Enke fik den 5. Juni 1807 Guldmedaillens Værdi, 78 Rdl. 12 Skill., udbetalt, men da der er Mulighed for, at hendes Mand *kan* være i Live endnu, skal Medaillen eller Pengene tilbageleveres, saafremt dette, »imod Forventning«, viser sig at være Tilfældet.

Den 30. Maj 1805 beordredes Møntmesteren til at udpræge en Guld-Medaille, »— til hvilket Øjemed De paa Zahlkassen kan lade afhente 25 Stk. Species-Ducater«. Medaillen var bestemt til at henlægges i Det kongelige Møntkabinet. Arbejdsomkostningerne udgjorde 1 Mark 4 Skilling.

Var Dekoreringen af Heltene fra 2. April ført meget ubehændigt ud i Livet, saa var mere jævne Kampdeltagere dog ikke glemt, de kunde stadig med Fortrøstning, ligesom Maanedsløjtnanterne, henvende sig til Myndighederne for at faa en passende Ansættelse eller anden Begunstigelse, hvorpaa der foreligger flere Beviser. Generaladjudanten skriver tjenstligt den 5. November 1817 i en saadan Anledning til Danske Cancelli: »Den sig her i Staden opholdende Jens Christian Poulsen, der i Slaget den 2. April 1801 har mistet den højre Arm, skal beskikkes til Bud ved Kæmnerkontoret her i Staden, og har vort Cancelli derefter at foranstalte det videre fornødne«. — Det var kort og godt.

Slaget paa Rheden og de til dette knyttede Begivenheder var i mange Aar ikke Genstand for nogen udstrakt litterær Bearbejdelse, derpaa kom i 1840-erne en Periode, hvor Sagen toges op, og i vor Tid er den ofte behandlet, mere eller mindre heldigt, men i hvert Fald nogenlunde udtømmende, — denne Artikel skal derfor kun søge at fremdrage nogle af de Forhold, en vis Gren af selve *Hæderen*, nemlig Medaillesagen, førte med sig. De givne Eksempler til Belysning heraf er Uddrag af mange Arkivalier, og valgt i Flæng.

Det foregaaende har kun haft Ærinde til hjemlige Begivenheder, men der foreligger desuden en Beretning fra Dansk Vestindien, som gengives her for at vise, at man ogsaa derude var interesseret i Moderlandets Affærer.

Soldat af Norske Livregiment Hendrik Ammelin deltog i Slaget ombord i Blokskibet »Sjælland«, men paa Uddelingsdagen var han i Vestindien, hvor han gjorde Tjeneste som hvervet Musketér. Hans Medaille og et Aars Pension sendtes derfor den 8. April 1802 til Generaltoldkammeret, som anmodedes om belejligst at besørge Medaillen overleveret til ham »som Hæderstegn at bære i det dertil hørende Baand«.

Den kommanderende General i Vestindien, Generalmajor Walterstorff, fik Sagen i Hænde saa han paa en højtidelig Maade kunde overrække Medaillen den 3. August s. A., han rapporterer den 6. s. M. til Generaltoldkammeret, at han den nævnte Dag lod 78 Mand paradere paa Pladsen udenfor Fortet i Christianssted paa St. Croix, hvor nogle Hundrede Mennesker havde forsamlet sig som Tilskuere. Der formeredes Kreds og Generalmajoren holdt en stærkt nationalt præget Tale, af hvilken det vil være tilstrækkeligt at bringe Brudstykker for at vise Karakteren, — han begyndte: »Mine Venner og Vaabenbrødre. — Jeg har i Dag sammenkaldt Eder i en for os alle behagelig Anledning. — At nævne forrige Aars 2. April er at tilbagekalde Erintringen om Fædrelandskærlighed og National Hæder. — Ikke kunde nogen undres over Danskes Mod, som var bekendt med Danmarks Krigshistorie. Men at se nogle i Hast udrustede Blokskibe, hvis Besætning til dels ikke engang bestod af egentlige Krigsmænd, men af Frivillige, i Strid mod Europas bedste, ved 10 Aars Krig hærdede Sømænd, at se uøvede Folk i et Slag, som Nelson selv kaldte det mest haardnakkede, at modstaa en overlegen Magt og afslaa den sejrsvante

Kæmpe, dette maa opvække samtidige og kommende Slægters Beundring — — — —« Og Generalen sluttede:

»Brave Mand! I Følge kongelig Befaling overleverer jeg Dig denne Hæders-Medaille og pryder dermed Dit Bryst. Med den er en Pension af 15 Rdl. aarlig for Din Livstid forbunden.

Jeg lykønsker Dig til dette Hæderstegn, Held Dig, brave Mand. — — — — Nyd længe Din Lykke at være hædret af Din Konge, Dine Medborgere og enhver brav Krigsmand. Mine Ønsker og min Velvilje skal stedse ledsage Dig. — — — —«.

Højtideligheden afsluttedes med: »Længe leve Kongen, længe leve Kronprinsen, længe leve de kække Mænd, som stred for Konge og Fædrelandet den 2den April«.

Under Talen traadte Ammelin altsaa frem og blev dekoreret, og Walterstorff gjorde ham »paa Stedet til Underofficer«. Ammelin fulgte derpaa med Generalen og samtlige Officerer til Guvernementshuset, hvor en Frokost var tilberedt, »ligesom jeg og ved Middagen ved Bordet nød den Fornøjelse at have den brave Mand ved Siden af mig«, rapporterer Walterstorff,

Generalen beretter, at Ammelin er 42 Aar gammel og har i de 7 Mdr., han har staaet ved de vestindiske Tropper, opført sig meget vel, han har en Beskedenhed, som næsten nærmer sig til Undseelse.

Da ingen vidste, hvorfor Walterstorff havde ladet Garnisonen forsamle under Gevær, og »da Ammelin ligesom alle de andre var uvidende om, hvad der skulde foregaa, gjorde den Slags Højtidelighed, med hvilken han modtog sin Medaille, en meget god Virkning. Negrene og de Kulørte syntes især at glæde sig over at se merbemeldte Underofficer benaadet med dette Hæderstegn, thi det er forunderligt, hvilket Indtryk den 2. April har gjort paa de Kulørte her paa Landet,



Et hidtil upaaagtet Willemoes-Minde: Papiret, der indeholdt den Medaille Willemoes fik 1804.

Man ser tydeligt den Rand. Medailen har afsat paa Papiret.

og hvilken Kærlighed og Hengivenhed de viser for det danske Flag«.

Disse Følelser for Danmark og Flaget vil enhver af os genkende, som saa ofte har haft Lejlighed til at besøge vore sorte og kulørte Landsmænd paa de tre smaa Øer, men om den farvede Befolknings venlige Indstilling i disse fjerne Krigsaar foreligger der ellers ikke mange Beretninger.

Endnu skal der af disse Minder om den danske Marines store Dag kun fortælles Peter Willemoes' Medaillehistorie, det kan gøres ganske kort, alene ved at fremlægge en Skrivelse fra Willemoes med den nødvendige Forklaring, (Admiralitetets indkomne Sager 1804, Nr. 1950).

»10de October 1804. (Ekspederet den 21. November 1804).

Underdanigst Pro Memoria.

Jeg tager mig herved underdanigst den Frihed, at anmelde det kongelige Collegium, at jeg paa sidste Togt med Orlogskibet Neptunus var saa uheldig at en Skrivepult blev bortstiaalet af mit Lukaf, hvorved jeg mistede Guld-Medaillen for den 2den April foruden endeel Penge, i Værdie 60^{rdl}; Det var mig et stort Tab, da jeg har kuns min Gage at leve af. — Dette skeedte om Morgenens imedens jeg havde Tjeneste ombord med at deele Provisioner ud til Mandskabet samt ved Skibets reengjørelse paa underste Batterie; thi da Klokken var 8^{te} og jeg var afløst, savnede jeg det. Uagtet ald muelig undersøgelse, saavel fra Skibets som fra Politimesterens Side, har man ikke engang kundet opdage det mindste Spor deraf.

Underdanigst

Peter Willemoës«.

Øverst, Paategning med Blyant: »faaer igien en Medaille«.

Den Medaille, der blev givet Willemoes som Erstatning for den bortstjaalne, var tiltænkt Maanedsløjtnant Carl Frederik Lundbye, men han døde den 2. Februar 1803 som Overstyrmand i Ostindiefareren »Skatmester Grev Schimmelmänn« paa Rejse fra Batavia til Ceylon. Hans Moder, der var i Trang, fik 78 Rdl. 12 Skill. i Stedet for Medaillen.

Medaillen var uden Øsken, men »repareredes« af Guldsmed Holm til at bæres.

Papiret, som Willemoes' Erstatningsmedaille har været opbevaret i, findes endnu i Rigsarkivet i Indlæg til Admiralitetets indkomne Sager Nr. 1525a /1802, det viser endnu tydeligt Medaillens Form og er paaskrevet: paa den ene Side: M. L.

Lundbye
er død paa en Reyse
til Batavia og Værdien
78 rd 12 sk udbetalt Moderen

og paa den anden Side:

Denne Medaille forandret
til Lieutenant Willemoes
~~som en Tyve~~ hvis Medaille
var bleven ham frastjaa

let — s. $\frac{1950}{1804}$

Kilder.

Arkivalier i Rigsarkivet, København.

Litteratur i Marinens Bibliotek, København.

Studiemateriale i Den kongelige Mønt- og Medaille-Samling, København.

Information af Hr. Museumsinspektør G. Galster, København.

Oplysninger fra Hr. Sekretær Joh. Chr. Holm, København.

3 Afslag af Hæderstegnet af 2. April 1801 fra Den kongelige Mønt, København.

Bogannmeldelse.

Haandskrevne Navigationsbøger.

Der foreligger nu et nyt Skrift - »Haandskrevne Navigationsbøger« - udgivet af *Søfartens Bibliotek*, som et Led i Bibliotekets Publikationer om søfartshistoriske Emner, og i Kommission hos Andr. Fred. Høst & Søn.

Bogen er udarbejdet af Bibliotekets Leder, Skibsfører E. Juel-Hansen, der i Fjor skrev Bogen »Skibs-Journalerne«.

Om de haandskrevne Navigationsbøger skriver Forfatteren i Forordet:

»Da *Søfartens Bibliotek* som Gave modtog en haandskreven Navigationslærebog fra 1802, laa det nær at overveje, om dette Haandskrift var et isoleret Tilfælde eller om dets Forekomst var et Led i en Kæde af Forhold, der nødvendiggjorde haandskrevet Undervisningsmateriale.

Det maa dog i Øjeblikket forekomme mærkeligt, at en saa udpræget Søfartsnation som den danske dengang skulde være saa langt tilbage paa Navigationsundervisningens Omraade, at den ikke havde trykte Lærebøger til Raadighed, men da det fremgik af Undersøgelserne, at det havde sin Betydning at klarlægge for Interesserede, at haandskrevne Navigationslærebøger var almindelig anvendte for 1—200 Aar siden, skønt der samtidig ikke manglede trykte Lærebøger af danske Forfattere, blev Resultatet af denne Efterforskning, hvad

der er fremsat i denne Pjece, der ikke prætenderer andet, end at være et Bidrag til Oplysning om den Nytte, Navigationsundervisningen havde af de haandskrevne Lærebøger, og hvad der er blevet af disse«.

Bogen indledes med et Afsnit om Navigationen og dens Oprindelse, hvorefter Forfatteren bringer en kort Oversigt over Navigationsundervisningens Forhold i det 17. og 18. Aarhundrede.

Bogen, der er paa 48 Sider, er illustreret og koster Kr. 2,75. P. I.

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-Admiralløjtnant 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 Quaae, minesprænges i Store Bælts sydlige Del under Minerydning af tysk Minefelt, 8 Mand dræbes.
18. Dec. 1556: »Grønnegaards Havn«, Flaadens Leje Syd for nuværende Knippelsbro paa Amagersiden, overdrages af Kong Christian III til København, efter at Flaaden er flyttet til »Krabbeløkken« paa det senere Bremerholm, som anlagdes omkring 1536. Før »Grønnegaards Havn« laa Flaaden fra ca. 1428 i »Rævehalegattet« bag Slotsholmen. Den kun 14 Fod dybe »Nye Slots-havn« eller »Skibshavnen« imellem Tøjhuset og Proviantgaarden paa Slotsholmen bliver først anlagt ca.

- 1604, benyttes indtil ca. 1680 og opfyldes først i 1868 (se desuden: 15. April 1858).
21. Dec. 1815: Orlogsbriggen »Bornholm«, Chef Kaptajn Schönheyder, paa Togt til Middelhavet og Vestindien 1815—17, afslutter Fred med Tripolis, hvorved bl. a. adskillige fangne Skibsbesætninger, der holdes som Slaver der, frigives.
21. Dec. 1939: Kommandørkaptajn Kjølens udsendes som den første Marineattaché ved det kgl. Gesandtskab i Berlin.
23. Dec. 1799: Fregatten »Havfruen«, Chef Kaptajn Jost van Dockum, tvinger tre engelske Fregatter »Phoenix«, »Emerald« og »Flora« til at afstaa fra Visitation af Konvoj i Nærheden af Gibraltar.
23. Dec. 1848: Marineministeriet resolverer at Soofficerer 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 Konstruktor 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 Kaptajnlojtnant van der Osten forsvinder i Orkan med hele sin Besætning udfør Korsika under Konvojtjeneste i Middelhavet.
30. Dec. 1718: Kommandør Tordenskjold udnævnes til Schoutbynacht efter at have overbragt Kong Frederik IV den første Melding om, at Kong Karl XII er skudt den 11/12 ved Belejringen af Frederikshald.
30. Dec. 1726: Planen til Bradbænken paa Nyholm approberes ved kgl. Resolution og anlægges over det senere i 1728 sænkede udrangerede Orlogsskib »Elefanten«. (Bradbænk = Køhalingsplads, af oldnordisk: Brad = bestryge med Beg.)
31. Dec. 1917: Undervandsbaads- og Flyvebaadsdelingen oprettes. Chef Kommandør Th. Topsøe-Jensen.

Erfaringer om Søkrigsspil.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Siden 1924 har jeg haft den Ære at lede langt det overvejende Antal af de strategiske Spil ved Søværnet ofte i Forbindelse med Repræsentanter fra Hæren, og i de senere Aar har jeg ogsaa ledet adskillige taktiske Spil for Flaaden og Kystdefensionen. Jeg haaber, at det derfor kan have sin Interesse, at jeg resumerer nogle af mine Erfaringer fra disse Spil.

Det første Spørgsmaal, der kan stilles, er, om disse Spil har vist sig saa lærerige og udbytterige, at det kan lønne sig at fortsætte med saadanne i Fremtiden. Dette Spørgsmaal mener jeg at kunne besvare med et ubetinget Ja.

Det har vist sig, at Spillene er et meget nyttigt Led i stabsmæssig Uddannelse som Supplement til de teoretiske Fag Strategi, Taktik, Stabslære og Marineorganisation samt Forbindelseslære. Det viste sig hurtigt, at Spillene gav Anledning til, at Udarbejdelsen af Ordre og Direktiver, Operationsplaner, Efterretningsmeddelelser og Rapporter blev bragt ind i systematisk og rigtig Form, saaledes som første Gang fastsat i Eskadreordrerne i 1924 og senere gentaget i disse. Denne Form er det af største Betydning, at ikke alene de Højstkommanderende og deres Stabe er fortrolige med og fuldt indøvet i at benytte. Systemet bør være kendt og anvendt overalt, fordi der derved opnaas den fornødne Homogenitet og Klarhed i Ordreudstedelsen.

Det er ingenlunde saa let at udforme helt rigtige Ordre og Direktiver, som mange uøvede mener, navnlig ikke naar et saadant Arbejde skal udføres under Pres af Tid og Uro. Personligt lærte jeg hurtigt at indse, at blot den rent tekniske Udformning kræver megen Rutine og Indsigt i Systemet.

Ved Planlæggelsen og Udførelsen af de strategiske Spil lærer de ledende at fordele Stabsarbejde til de dem tildelte underordnede, de lærer at træffe hurtige operative Beslutninger og at omsætte dem i Ordre, der saa skal udformes af det udsatte Stabspersonel.

Foruden at Søkrigsspillene gav Anledning til den omtalte Udformning af Ordregivning m. m., bidrog Systemet fra de strategiske Søkrigsspil ogsaa til, at der i Stabe i Land og i Eskadrer anvendtes det fra Spillene kendte Markeringssystem af Skibes Bevægelser, Stationering m. v. Jeg erindrer en Eskadrechef, som syntes, at dette System tog sig for meget ud som Ledelse fra »det grønne Bord«, men som en Dag maatte erkende Systemets Hensigtsmæssighed, da et Luftfartøj nødlandede i Kattegat, og man straks paa Kortet kunde se, hvilket Fartøj der var nærmest under Øvelsen og øjeblikkelig kunde dirigere dette til Hjælp. Nu er der vist ingen, der vil bestride dette Systems Nytte. Baade de strategiske og taktiske Spil giver Søofficererne Lejlighed til at sætte sig ind i andre Magters Flaademateriel og Basistrategi; erfaringsmæssigt har det iøvrigt ogsaa vist sig nyttigt, at de til Bunds sætter sig ind i vor egen Flaades og Kystdefensions Resourcer og Baseringsmuligheder samt saadanne Forhold som Brændselsbeholdninger, Aktionsradier, Farter o. m. a., men tillige giver særligt de strategiske Spil rig Anledning til militærgeografiske Studier og Overvejelser, de opfrisker Kendskab til Farvandsdybder, Grunde, Fyr, Afmærkning, Ankerpladser m. v.

Ikke mindst lærerige er Spillene selvfølgelig for selve Spillenes Ledelse. De Opgaver, Ledelsen stiller, skal helst have Aktualitetens og Sandsynlighedens Præg, de skal udformes med Fantasi, vække Deltagernes Interesse for deres Kald og tillige være afpasset efter Deltagernes Standpunkt. Ledelsen bør selvsagt selv nøje have overvejet Opgavernes Løsning og have dannet sig en positiv Mening herom. For at vække Tilhørernes Interesse er det ønskeligt, hvis Tiden tillader, *inden Spillet begynder*, at Ledelsen gør Rede for Spillets Hovedlinier og Opgaver. Efter Spillet bør Gennemgang af dette foregaa paa den Maade, at Ledelsen kort gennemgaa de Dispositioner, den har udstedt, og derefter lader de *udførende* fremlægge deres Overvejelser, Ordrerudstedelse og deres Del af Spillets Udførelse, først derefter bør Ledelsen fremkomme med sin Kritik. Samme Fremgangsmaade bør iøvrigt saa vidt muligt ogsaa følges ved Gennemgang efter praktiske Øvelser (Chefsmøder) ellers risikeres let, at Ledelsen fremsætter en ubeføjet Kritik. Jeg erindrer saaledes at have overværet en Kritik, hvor det blev en Chef haardt bebrejdet, at han ikke havde efterfulgt en radiotelegrafisk Ordre, som det senere viste sig slet ikke var blevet afsendt fra Kommandoskibet.

Den Form, hvorunder Ledelsen af Søkrigsspil foregaa, bør selvsagt være elskværdig, hjælpsom og forstaaende, men den bør tillige være absolut fast, Ledelsens Afgørelser bør være indisputable, dens Ordre udføres hurtigt og akkurat, Ledelsen bør med Mynighed sørge for, at Spillenes Tempo holdes, og at Udøverne faar Ro til deres Arbejde uden at blive forstyrret af Tilskuere, det er ganske ødelæggende for Udbyttet af Søkrigsspil, hvis de drukner i Palaver.

Derefter nogle Ord om forskellige Erfaringer for Spillenes Udførelse.

De strategiske Spil indledes normalt paa den Maade, at Ledelsen udarbejder et Hoveddirektiv og Særdirektiver for hver af Styrkerne. Paa Grundlag heraf udarbejder Styrkecheferne deres Operationsplaner, Direktiver og Ordre. Disse skal, 8 Dage før Spillet, indsendes til Ledelsen, for at denne kan gennemgaa dem og tilrettelægge Spillet.

Jeg har hørt den Indvending imod denne Fremgangsmaade, som iøvrigt ogsaa fremsættes imod de i Forvejen udsendte Dispositioner for Øvelser, at saadan lang Forberedelsestid ikke svarer til virkelige Forhold, hvor man oftest er nødt til at disponere paa kort Varsel.

Dertil vil jeg for det første svare, at Spillene jo ligesom praktiske Øvelser er et Uddannelsesmiddel; man maa krybe, før man kan gaa. Dernæst viser et indgaaende Studium ikke mindst af den nyere Søkrigshistorie, at der forud for selv smaa Operationer ofte foregaar et indgaaende Studium og Planlægges- og Ordreudstedelsesarbejde.

Men iøvrigt kan man meget vel ved afsluttende Spil med ældre vel informerede Søofficerer drive Spillet saaledes, at Styrkecheferne maa tilrettelægge deres Dispositioner paa kort Tid.

Det bør dog erindres, at Øvelse i Udarbejdelse af Planer, Direktiver og Ordre som nævnt netop er det vigtigste af det, der skal læres ved Søkrigsspil, og Ledelsen maa have Tid til grundigt at gennemgaa det indsendte Materiale for at kunne paavise de formelle og reelle Fejl, der er begaaet. Endelig maa Ledelsen jo ligesom Ledelsen af praktiske Øvelser paa Søen sikre sig, at Spillet kan gennemføres inden for den begrænsede Tid, og at Operationerne gaar i den

tilsigtede Retning. Jeg mindes f. Eks. en Eskadreøvelse, hvor Ledelsen havde paaregnet, at en Øvelse straks skulde paabegyndes om Dagen, men hvor Styrkechefen først mente at burde gaa i Gang 12 Timer senere for at udnytte Natten, her maatte Ledelsen selvsagt af Hensyn til Øvelsestidens Udnyttelse gribe ind; i et andet Tilfælde var der planlagt en Eskadreøvelse, som tilsigtede Indøvelse i Bevogtnings- og Neutralitetsopgaver, men Øvelsen maatte hurtigt afbrydes og gentages, da den ene Styrkechef straks efter Øvelsens Begyndelse foretog Angrebsoperationer, hvorved Landet straks inddroges i Krigen; en iøvrigt prisværdig offensiv Aand!

En af de største Vanskeligheder ved søstrategiske Spil er rent teknisk dette at koordinere Luftkrig med Søkrig. I Almindelighed foregaar Søkrigsspillene i Træk paa 2 til $\frac{1}{2}$ Time; i denne Tid har Luftfartøjer jo passeret langt, langt større Distancer end Skibe, og det er vanskeligt at give særligt Efterretningsmeddelelser fra Luften fra Ledelsen til Styrkerne i det rigtige Tempo. Ved Spillene er gennemført, at Luftoperationerne afsættes paa særlige Kort i Ledelsen og ved Styrkerne, en særlig Leder (Flyverofficer) i Ledelsen og ved Styrkerne holder Spillets Leder og Styrkecheferne underrettet om Forløbet af Luftstyrkernes Operationer. Men særlig af Spillets Leder kræves der megen Fantasi, hurtig Fatteevne og klart Overblik for at træffe de rette Afgørelser. Luftvaabnets enorme Udvikling og Betydning har saa sandelig ikke gjort disse tekniske Vanskeligheder ved de strategiske Spil mindre, men ved særlige tekniske Hjælpemidler, ved Rutine og god Organisation maa ogsaa disse Vanskeligheder kunne overvindes i Fremtiden.

Alt i alt mener jeg at kunne sige, at Værdien af de strategiske Spil, i den Form de hidtil har været

anvendt, væsentligst ligger i Planlæggelses- og Forstudiearbejderne, selv om ogsaa Spillenes Udførelse meget ofte har givet Anledning til tankevækkende og lærerige Diskussioner og Meningsudvekslinger. Det er naturligvis vigtigt, at Spillene ledes i Overensstemmelse med Søværnskommandoens Planer og Hensigter, saaledes at Søofficererne ogsaa derigennem instrueres om den øverste Ledelses Retningslinier og Overvejelser.

De taktiske Spil blev efter svensk Mønster grebet an herhjemme paa den Maade, at man anvendte smaa Skibe og Luftfartøjsmodeller udført i nøjagtigt Forhold til en kvadreret, sammensat Spilleflade, tværs over hvilken der anbragtes et Gardin, der løftedes for hvert Træk. Fra hver sin Ende af Spillebordet observerede Styrkerne ved at kigge over Spillefladen under Gardinet Modstanderens opmarcherede Flaadestyrke for saaledes at bedømme dennes Sammensætning, Formation m. m. og træffe sine taktiske Dispositioner derefter. Gardinet gik ned, Styrkecheferne foretog et nyt tidsbegrænset Træk, idet de flyttede deres Modeller til næste Position, samtidigt opgav de til Ledelsen deres Hensigter og Forholdsregler. Naar Styrkerne gled ind i Nærkamp, ophørte Spillet.

Dette »taktiske Teater« var ret vellykket til Demonstration af Eskadreformationer og Evolutioner, til Indøvelse af Artilleritaktik, til Demonstration af Torpedoangreb fra Overfladefartøjer, Taageudvikling o. a., men det var et tungt Apparat og illuderede kun middelmaadigt virkelige Observationer. Al for megen Tid gik med Udmaaling af Distancer, Drejningsdiametre, Skudafstande, Udtagning af Kurser, Pejlinger o. m. a. paa Spillefladen, og taktiske Momenter som S-Faktorenes Betydning lod sig ikke medtage. Ligeledes var del

vanskeligt at udføre Undervandsbaads- og Luftangreb i Spillet. Hertil kom, at vor Flaade jo i sørgelig Grad savnede Materiel i saadan Kvantitet og af saadan Kvalitet, at der kunde være Tale om at spille saadanne større Søtræfninger, som »Teater Spillet« bedst egnede sig til, og det var vanskeligt at medtage de Vanskeligheder, Dybdeforhold og Farvandshindringer, som vore Farvande i saa rigt Maal frembyder. Alt i alt fandt man, at denne Spillemetode ikke egnede sig videre godt til vore Forhold; men det maa indrømmes, at vi heller ikke besad den Rutine i at drive Spillet, som der kræves, for at Tempoet kan holdes.

Man prøvede derefter andre Spillemaader bl. a. den franske, som hjembragtes af Kommandørkaptajnerne Ørsted og Kjølens.

Efter forskellige Overvejelser kom man i Sølieutenant-Selskabet ind paa kombinerede strategiske og taktiske Spillemetoder, hvor man dels anvendte Søkort og dels Modeller og kvadrerede Flader. Denne Metode er senere blevet uddybet og har efter min Mening med godt Resultat været anvendt ved de seneste Spil i Sølieutenant-Selskabet. Spillene spilledes kun af Ledelsen og med een Styrke, idet Ledelsen greb ind i Spillet ved at lade fjendtlige Styrker optræde. Om disses Tilstedeværelse blev Styrken underrettet, alt efter hvad der kunde forventes at indkomme af sandsynlige Efterretningsmeddelelser eller ved Observation. Det pludselige Handlingsmoment frembragtes ved, at Ledelsen havde forudbestemt særlige Situationer, som meddeltes Styrkecheferne eller deres Underførere ved Kodetelegrammer eller Signaler, og de paagældende maatte da gøre Rede for hvilke Forholdsregler, de vilde træffe.

Der udarbejdedes Operationsplaner, Direktiver og Ordre som ved strategiske Spil, Hovedbevægelserne

udførtes paa Søkort, medens de anvendte taktiske Formationer demonstreredes paa det taktiske Bord, ligesom Signaler og Ordre for Overgang fra en Formation til en anden m. v. nøje blev gennemgaaet.

Under denne Form viste det taktiske Bord sig særdeles nyttigt. I det hele maa om dette siges, at det i Forbindelse med Modeller særdeles godt kan anvendes til Undersøgelse, Vurdering og Instruktion i taktiske Formationer, ikke alene af March- og Kampformationer, men ogsaa af specielle Sikrings-, Minestrygnings-, Mineudlægnings-, Torpedoangrebs-, U.V.B.-Deployeringsformationer, Taageudlægning m. v. Disse Borde er ogsaa særdeles nyttige til at indøve unge Officerer og Kadetter i Evolutioner efter Evolutionsbog, Eskadre- og Flotilleordre i Forbindelse med Anvendelse af Flaadens Signal- og Kodebøger.

Det er ubestrideligt, at kun Øvelser paa Søen kan skabe dygtige og erfarne Søofficerer, men det er baade Tids- og Pengebesparende at instruere Personellet, inden man foretager de praktiske Øvelser.

Mit Haab er derfor dette, at Flaaden i helt anden Grad end i de sidste Aartier fremtidig maa blive holdt ude til praktiske Øvelser, men ogsaa, at Søkrigsspil igen maa indgaa som et nødvendigt Led i vor Søofficersuddannelse.

Kompound-Dieselmotoren

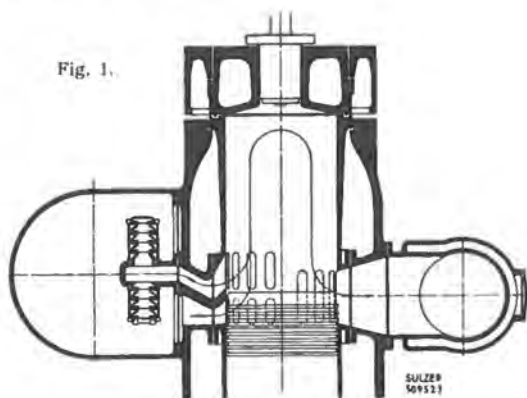
Af Civilingeniør R. Jul. Gjetting.

Den i Marts Hæftet under Artiklen om Forbrændingsturbinen omtalte Trykladning af 4-Takt Dieselmotoren skyldes som nævnt den schweiziske Ingeniør Büchi. Denne foreslog oprindeligt Bygningen af en Kompound-Maskine med en Dieselmotor som Højtryksdel og en Gasturbine som Lavtryksdel. Firmaet Gebr. Sulzer, hvor Büchi var Overingeniør, byggede omkring 1920 en Forsøgsmaskine efter dette Princip med et Forbrændingstryk i Dieselmotoren paa 100 at og et Tryk paa 6 at i Gasturbinen. Arbejdet hermed blev dog snart stillet i Bero.

Efter at Forbrændingsturbinen nu fremstilles i en praktisk brugbar Udførelse, har Sulzer atter taget Spørgsmaalet op og fremstillet flere Forsøgsmaskiner. De med disse opnaaede Resultater opmuntrer til at fortsætte ad denne Linie for at naa til en høj-økonomisk Maskine med Minimumsvægt pr. A. H. K i Forhold til andre Dieselmotorer. Da Turbinen er en let Maskine til Udnyttelse af store Rumfang ved lavt Tryk, falder det naturligt at befri Dieselmotoren for Forbrændingsprodukterne, inden de indtager et altfor stort Rumfang under Ekspansionen i Cylinderen ved at afkorte Cylinderen tilsvarende og udnytte Restenergien i en Gasturbine.

Da Dieselmotoren har en termisk Virkningsgrad

paa 35—40 %, forekommer det fristende at erstatte Forbrændingskammeret i Forbrændingsturbinen med en Dieselmotors Cylindre, i hvilke Forbrændingsprodukterne under Ekspansionen afkøles til den for Turbinens skovlene passende Temperatur, under samtidig Udretelse af nyttigt Arbejde.



Samtidig har Sulzer ved Højtrykladning af Totaktmotoren forøget dennes Middeltryk betydeligt, en sikker Vej til Reduktion af Vægt pr. AHK.

At Trykladning (Lavtrykladning) ved Hjælp af spildegasturbinedreven Blæser kun anvendes i Forbindelse med 4-Takt Motoren skyldes ikke, at 2-Takt Motoren ikke normalt tryklades; dette sker nemlig ved 2-Takt Motorer ved en af Motoren trukken Skylle- og Ladepumpe. Det skyldes imidlertid, at 2-Takt Motoren ikke som 4-Takt Motoren selv kan indsuge Luft og derfor maa have en Pumpe, der straks ved Igangsætningen leverer Motorcylindrene den til Forbrændingen nødvendige Luft. Endvidere vilde en spildegasdreven Blæser ikke kunne levere tilstrækkelig Luft ved lave Belastninger af 2-Takt Motoren.

Siden 1912 har Sulzer anvendt Lavtrykladning. Af Fig. 1 ses, at det øverste Sæt Indstrømningsporte endnu er delvis blottede, efter at Stemplet under sin Opadvandring har lukket for Udstødsportene, saa at Cylindren fyldes med Ladeluft af Ladetrykket (1,2—1,4 ata), hvilket, i Forhold til en Motor uden Tryk-

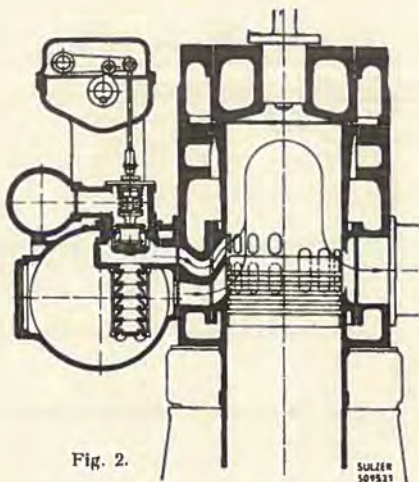


Fig. 2.

ladning, giver en Merydelse paa 10—30 %. En yderligere Forøgelse af Ladetrykket vil forøge Skyllerpumpearbejdet og dermed Brændstofforbruget pr. HKT, saa længe man ikke udnytter Udstødsenergien. Det kan jo imidlertid ved Spidsbelastnings- og Reservekraftanlæg være af Betydning i kortvarige Perioder at kunne forøge Ydelsen, selv ved et større Brændstofforbrug, og Sulzer har derfor i længere Tid bygget Motorer i en Særudførelse, som vist i Fig. 2, for Ladning med højere Tryk ved gennem en styret Ventil, efter Skyllingen at tilføre Cylindren Luft af højere Tryk.

Vil man økonomisk udnytte Højtrykladning til

Forøgelse af Middeltrykket, maa Udstødsenergien udnyttes i en anden Maskine, og hertil er Gasturbinen, som foran nævnt, særdeles velegnet. Turbinen kan enten tilkobles Motorakslen til Forøgelse af den af Motoren afgivne Energi eller drive en særskilt Maskine,

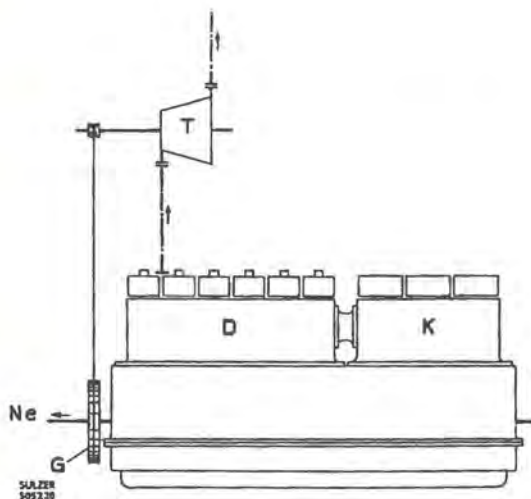


Fig. 3.

D: Totalt-Dieselmotor
T: Gasturbine

K: Trykluftkompressor
G: Udveksling

f. Eks. en elektrisk Generator. Det vil af det foran nævnte forstaas, at den højtrykladede 2-Takt Motor maa have en 2-Trins Kompressor, hvis Lavtryksdel leverer Skylleluft, og hvis Højtryksdel leverer Ladeluft, og det simpleste vilde være, at denne Kompressor blev drevet af Gasturbinen analogt med 4-Takt Motorens Ladegruppe, hvilket dog af foran nævnte Grunde ikke lader sig gøre.

Den højtrykladede Motor (Kompound-Motoren) vil derfor skematisk blive i Udførelse som vist i Fig. 3.

Gearet mellem Motor og Turbine er her skematisk vist som et Kædetræk. Hvor højt man vil gaa op med Ladetrykket afhænger af den kombinerede Virkningsgrad af Maskinens Hovedelementer Dieselmotor, Kompressor og Turbine.

Ved stigende Ladetryk stiger selvsagt Kompressorarbejdet, der ved den uladede Motor (Skyllepumpearbejdet) er ca. 6 % ved 2 ata Ladetryk ca. 25 % og ved 6 ata 100 % af Motorydelsen, hvilket betyder, at hvis man gaar højere op med Ladetrykket vil foruden hele Motorydelsen, ogsaa en Del af det af Turbinen ydede Arbejde medgaa til at drive Kompressoren. Ved 6 ata Ladetryk afgiver Dieselmotoren altsaa ikke nogen mekanisk Ydelse udadtil; men Dieselmotoren og Kompressoren i Forening optræder som en »Drivgasgenerator« for Gasturbinen; der er saaledes ikke mere nogen Grund til at sammenkoble Gasturbinen med Dieselmotoren; d. v. s. Gasturbinen bliver en selvstændig Drivmaskine, der afgiver hele Nyttearbejdet paa sin Aksel.

I Sammenligningen med et Dampkraftanlæg har Drivgasgeneratoren samme Opgave som Dampkedlen. I Sammenligning med et Skibsforbrændingsturbineanlæg med en særlig Propellerturbine har Drivgasgeneratoren samme Opgave som Forbrændingskamret og den særlige Kompressorturbine. (Beskrevet i Marts Hæftet).

Ved større Gasturbineanlæg haves flere saadanne Drivgasgeneratorer, hvorved opnaas en vis Reserve.

Da en saadan Drivgasgenerator selvsagt er relativ tung i hele sin Ophugning med Motor og Kompressor med Cylindre, Stempler, Plejlstænger, Bundramme og Krumtapaksel, den sidste eventuelt belemret med kritiske Omdrejningstal, melder sig den Tanke at anvende Principet for en Junkers Fristempel-Kompressor som Drivgasgenerator. Junkers Fristempel-Kompressor er

af Søminevæsenet anvendt f. Eks. i Torpedobaadene Najaden og Nymfen, der hver er udstyret med tre

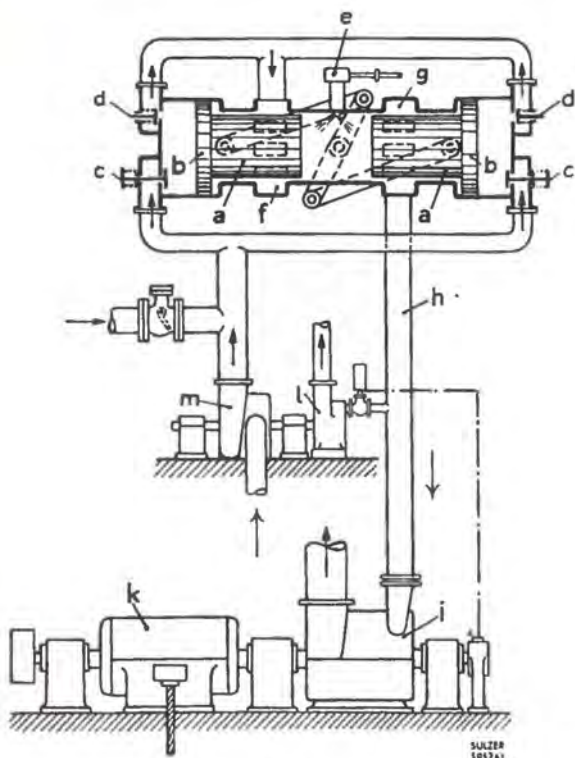


Fig. 4.

- | | | |
|-----------------------|------------------------|-------------------------|
| a : Motorstempler | b : Kompressorstempler | e : Sugeventiler |
| d : Trykventiler | e : Brændstofflyse | f : Indblæsningsslidser |
| g : Udstødsslidser | h : Drivgasledning | i : Drivgasturbine |
| k : Elektro-Generator | l : Hjælpeturbine | m : Forkompressor |

saadanne til Frembringelse af Trykluft af 250 at Tryk.

Principet for Fristempel-Kompressoren anvendt paa Drivgasgeneratoren, fremgaar af Fig. 4. a er Mo-

torstemplerne med paabyggede Kompressorstempler b, indbyrdes styret ved en Vægtstangmekanisme ved hvilken de to Stempler tvinges til en bunden indbyrdes Bevægelse mod og fra hinanden. Motorstemplerne bevæges mod hinanden ved Ekspansion af den i Kompressorcyllindrenes skadelige Rum værende komprimerede Luft og komprimerer derved den i Dieselyllindren mellem Motorstemplerne værende Luft. Det gennem Dysen e indsprøjtede Brændstof antændes af og forbrænder i den varme Trykluft, der derved driver Stemplerne fra hinanden, hvorved den gennem Kompressorventilerne c indsugede Luft komprimeres og gennem Trykventilerne d og disses Trykrør ledes til det ene Sæt Porte f for Tilførsel af Skylle- og Ladeluft, som driver Forbrændingsluften ud gennem Portene g, der lukker før Portene f, og videre gennem Røret h til Gasturbinen i, som driver Generatoren k. (Ved Skibsanlæg Skrueakslen.) l er en Hjælpe-Gasturbine, der driver en Hjælpekompressor, der forkomprimerer Luften, d. v. s. danner første Trin for Hovedkompressoren.

Ved store Ydelser behøves ikke de store Cylinderboringer som den direkte koblede Dieselmotor har med den tilsvarende høje Enhedsvægt; men man er frit stillet i Valg af Antal Gasgeneratorer og kan i Valget af disses Cylinderboring i nogen Grad fastlægge Enhedsvægten, idet denne kun paavirkes meget lidt af Gasturbinens Vægt.

Sammenlignet med Forbrændingsturbinen ser det ganske vist noget indviklet ud og er endnu paa Forsøgsstadiet.

Sammenlignet med Dieselmotoren giver Kompound-Dieselmotoren i denne Form en vidtgaaende Frihed med Hensyn til Kraftanlæggets Placering.

Sulzers trykladede 2-Takt Dieselmotorer falder i 3 Grupper:

1. Lavtrykladning: indtil 1,7 ata Ladetryk, uden Gasturbine; Trykladning med Stempelpumpe.
2. Højtrykladning: 1,5—5 ata, med Kompressor og Gasturbine tilkoblet Motoren.
3. Højtrykladning: 5—6 ata, med Drivgasgenerator og uafhængig Gasturbine, eventuelt med Forkompression af Luften.

Ved højtrykladede Motorer begynder Kompressionen senere, medens Ekspansionslinien forlades tidligere end ved den lavtrykladede Motor. Ved stigende Ladetryk skrumper Slagvolumenet ind, d. v. s. Cylinderen bliver tilsvarende kortere, medens Middel-Arbejdstemperaturen i Cylindren stiger noget.

Med den første Forsøgsmotor opnaaedes ved 2 ata Ladetryk og rent Udstød et effektivt Middeltryk paa 12 kg/cm^2 , altsaa ca. det dobbelte af den uladede Motors Middeltryk, med hvilken Belastning Motoren gik i længere Tid, hvorfor man forhøjede Ladetrykket til 3 ata og opnaaede 15 kg/cm^2 Middeltryk i længere Tid, i kortere Tid endda højere. At Middeltrykket herved kun kunde forøges med 3 kg/cm^2 , medens en Stigning i Ladetryk fra 1—2 ata gav en Middeltrykstigning paa 6 kg/cm^2 skyldes, at Varmebelastningen kun kan forøges indenfor visse Grænser, naar Driftsikkerheden ikke maa prisgives.

Det er indlysende, at en Stigning af Belastningen af denne Størrelsesorden kun lader sig gennemføre efter, at Motorens enkelte Dele er omkonstrueret til at modsvare de større Krav, der stilles til dem.

Det ovenfor sagte betyder ikke, at man ikke kan gaa højere op med Trykladningen. Ved skridtvis For-

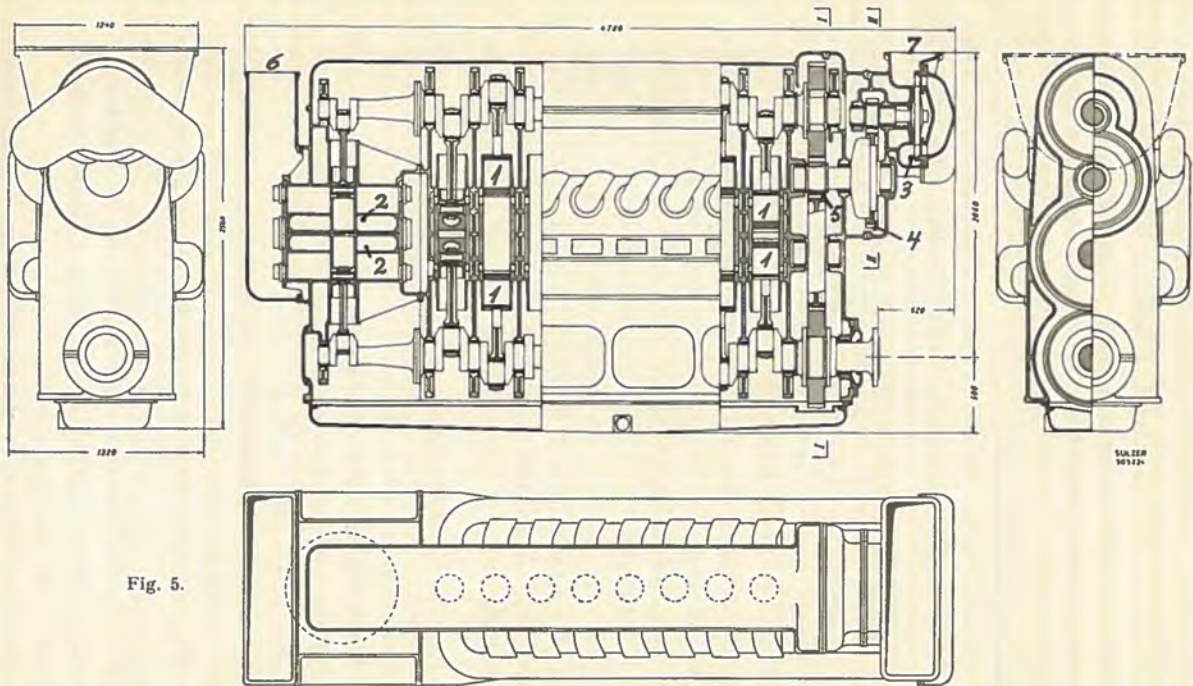


Fig. 5.

- 1: Motorstempler 2: Kompressorstempler 3: Gasturbine 4: Tandhjulsudveksling 1. 5: Tandhjulsudveksling 2.
 6: Luftindsugning 7: Udstødsror

øgelse af Kompressionsrummet opnaaedes ved et Lade-tryk paa 6 ata, et varigt, tilladeligt Middeltryk paa 18 kg/cm². Ved stadig Maaling af Temperaturen i Cylinderne kontrollerede man Varmebelastningen, og paa Grund af det relativt større Luftoverskud havde man stadig usynligt Udstød.

Medens man til denne første Forsøgsmotor ikke havde fremstillet hverken Turbine eller Kompressor (Tryklufften toges fra Værkets Tryklufftcentral) byggede man nu en komplet 4-cyl. Kompound-Dieselmotor, og for at opnaa mindst mulig Vægt byggedes den som Modstempelmotor med to Krumtapaksler, indbyrdes synkroniseret ved Tandhjul.

Gasturbinen har kun eet overhængende Løbehjul og er anbragt for Enden af Udstødssamlerøret. Turbinen er tandhjulsgearet til Motorakslen i Forholdet 1:13 og tilkoblet denne ved en elastisk Kobling. Cylinderdiameter er 190 mm, Stempelslaget 2 × 300 mm, Ladetrykket 2 ata, effektivt Middeltryk 12 kg/cm² og Ydeevnen 1370 AHK ved 750 O/M. Forbruget ved denne Belastning er kun 157 g/AHKT, hvilket giver en meget høj termisk Virkningsgrad paa $\frac{632 \cdot 100}{0,158 \cdot 10000} = 40 \%$ (632 kcal svarer til 1 HKT).

Højtrykladning er med godt Resultat prøvet paa en mindre hurtiggaaende Motor — varigt 1500 O/M — i kortere Tid 2400 O/M, hvilket svarer til en Stempel-hastighed paa 12 m/sek. Der er ligeledes fremstillet en 1-cyl. Forsøgsmotor med 420 mm Cylinderdiameter.

Fig. 5 viser Snit gennem en 8-cyl. Kompound-Dieselmotor med modgaaende Stempler, og som ved 1000 O/M, et Ladetryk paa 2,5 ata og et Middeltryk paa 13,5 kg/cm² udvikler 2750 AHK. Cylinderdiameter 180 mm, Stempelslag 2 × 225 mm.

Som det vil ses, er denne Motor af en meget sam-

mentrængt Konstruktion og tilsvarende ringe Vægt, som der dog endnu ikke er offentliggjort noget om.

Bemærkelsesværdig er det, at den i Marts og Juli Hæfterne omtalte epokegørende Udvikling ogsaa er foregaaet i et lille Land, der ligesom Danmark ikke indenfor sine Grænser rummer hverken Raastoffer eller Brændstoffer af nogen Betydning.

Har Idræt nogen sundhedsmæssig Betydning? ¹⁾

Af Overlæge Holger Rud.

Ved Idræt forstaas i det følgende den amatør­mæs­sig­e Udøvelse af Legemsøvelser i Modsætning til den erhvervsmæssige eller professionelle. Denne sidste bør derfor betegnes med et andet Navn f. Eks. Sport. I vore Dage bruges disse to Betegnelser ganske vist i Flæng, og det vil sikkert være vanskeligt — maaske umuligt — at gennemføre denne Navneadskillelse. Men et Forsøg bør gøres, thi megen Begrebsforvirring vilde spares, hvis man for Fremtiden skelnede skarpt imellem disse to Former for Legemsøvelser, da dens For­maal er principielt forskellige.

Idræt er en Fritidsbeskæftigelse, som skaffer sine Udøvere Glæde, Adspredelse og Afveksling fra et maa­ske ensformigt og stillesiddende Arbejde. Samtidig udvikler Idrætten visse Færdigheder baade legemlige og psykiske — alt under Forudsætning af, at den drives paa den rette Maade. Sporten derimod er en erhvervsmæssig Udøvelse af Legemsøvelser med det Formaal at skaffe de paagældende Midler til Livets Ophold, samtidig med, at det er en Forretning for Arrangørerne (f. Eks. professionelle Boksekampe og 6-Dages Løb). De sundhedsmæssige Virkninger af denne Form for Legemsøvelser træder i hvert Fald stærkt i Baggrunden.

¹⁾ Da Idræt i fysiologisk Henseende kan sidestilles med den mili­­tære Træning, har jeg ment, at ovenstaaende Forelæsning, der er holdt paa »Danmarks Højskole for Legemsøvelser« ogsaa vil have Interesse for Officerer.

Med Hensyn til *Idrættens hygiejniske Betydning* da er der næppe nogen Tvivl om, at Idræt er et vigtigt Led i det moderne Samfunds Sundhedspleje, saa længe Idræt dyrkes ud fra det Synspunkt at gøre dens Udøvere bedre skikkede til at varetage deres daglige Arbejde — hvad enten det drejer sig om Arbejderen ved sin Maskine, Eleven ved sin Skolepult eller Kontormanden ved sit Skrivebord. Hvis Idrætten drives saaledes, at den paagældende møder træt og uoplagt til Dagens Arbejde og forsømmer dette, har den ingen samfundshygiejnisk Betydning. Det daglige Arbejde eller Uddannelsen til dette maa være Nr. 1, Idrætten kan højst blive Nr. 2.

Forøvrigt kan det undertiden være vanskeligt at skelne imellem Arbejde og Idræt, idet ogsaa Idræt — fysiologisk set — maa betragtes som haardt Muskelarbejde. Forskellen ligger i *Formaalet*. Ridning er for Berideren et Erhverv, for Kontoristen en behagelig Fritidsbeskæftigelse. Roning er for Fiskeren et ensformigt, men nødvendigt Led i hans Erhverv, medens det for Studenten er en frisk og fornøjelig Idræt. Selv saadanne Arbejder som Havearbejde og Brændehuggeri kan karakteriseres som en Slags Idræt, naar det ikke udføres af Gartnere henholdsvis Brændehuggere, men af Mennesker, der til daglig har et indendørs Arbejde, og for hvem det er en Adspredelse i deres Fritid. Forskellen ligger altsaa ikke i det paagældende Arbejdes Art, men i dets *Formaal*.

Idræt kan derfor *defineres* som mere eller mindre strengt Muskelarbejde, der som Regel indeholder et Kampmoment, og som udøves baade for Fornøjelsens Skyld, som Fritidsbeskæftigelse og for at styrke Legemet.

I ethvert ungt Menneske er der en Trang til at bruge sine Muskler og Kræfter, navnlig hvis vedkom-

mende til daglig har et stillesiddende Arbejde. Denne Trang gør sig som bekendt gældende allerede i Barnealderen f. Eks. hos Drengene, for hvem det ofte er en næsten uovervindelig Vanskelighed at sidde stille. Dertil kommer Kampmomentet og Spændingen, der baade gælder selve Idrætsmændene og Tilskuerne ved Idrætsstævnerne. Jo mere stillesiddende og indendørs Arbejde det civiliserede Samfund fører med sig, des større Betydning og Tiltrækning vil Idrætten sandsynligvis faa som et Middel til at tilfredsstille Menneskets primitive Bevægelsestrang.

Naar man skal bedømme selve den sundhedsmæssige Side af Idrætten, da maa man gøre sig klar, hvad der menes med Udtrykket sund. Hvis man bruger Udtrykket Sundhed i snævrere Forstand, mener man hermed Forlængelse af Levetiden og større Chance for at undgaa Sygdomsangreb. Men paa dette Omraade er vor Viden højst mangelfuld. Man ved saaledes intet som helst om, hvorvidt Idrætsfolk opnaar en højere Alder end andre Mennesker; ej heller ved man, om Idræt gør sine Udøvere mere modstandsdygtige over for Sygdomsangreb, eller om en Sygdom hos en Idrætsmand forløber hurtigere og lettere end hos den, der ikke driver Idræt. At komme med spredte Erfaringer nytter ikke, kun Statistikken vil kunne bringe Svar paa dette Spørgsmaal. Saadanne statistiske Undersøgelser foreligger imidlertid ikke og vil ifølge Sagens Natur være meget vanskelige at skaffe. Thi man maatte da igennem en længere Aarrække undersøge to store Befolkningsgrupper, af hvilke den ene dyrkede Idræt, den anden ikke. Det vilde blive meget vanskeligt — for ikke at sige umuligt — at skaffe et »rent« Materiale, da de fleste Mennesker paa et eller andet Tidspunkt af deres Liv har dyrket Idræt.

Der foreligger heller ikke noget om, at Forsik-

ringsselskaber kræver en billigere Præmie af Idrætsfolk end af andre, Resultatet bliver altsaa, at vi, naar Ordet Sundhed bruges i snævrere Forstand, ikke paa nuværende Tidspunkt kan give noget videnskabeligt Bevis paa, at Idrætten som saadan har sundhedsmæssig Betydning.

Ser man derimod paa Begrebet Sundhed i videre Forstand, hvorved forstaas Legemets Arbejdsberedskab og Evne til at taale svære Anstrengelser, saa er der næppe nogen Tvivl om, at Idrætten, naar den drives paa rette Maade, kan have stor sundhedsmæssig Betydning. Det er i mange Henseender en Fordel for et Menneske at kunne beherske sin Muskulatur og det øvrige Bevægelsesapparat. En vis fysisk Styrke i Forbindelse med Udholdenhed, Behændighed og Beherskelse af Nervesystemet skaber en Sikkerhedsfølelse og en overlegen, rolig Fremtræden, som vil være til Gavn for sin Mand i alle Livets Forhold. Og disse Egenskaber vil — hvad der er det vigtigste — gøre ham bedre egnet til at varetage hans daglige Arbejde. Veltrænede Muskler vil, hvis de pludseligt bliver udsat for strengt Arbejde, være mindre udsat for at blive overanstrengte eller beskadigede end utrænede Muskler. Det samme gælder Hjertet, der i mange Henseender forholder sig som andre Muskler. En pludselig, voldsom Anstrengelse, som enhver Arbejder eller Haandværker naar som helst kan blive udsat for paa Arbejdspladsen, vil have mindre Udsigt til at beskadige Hjertet, hvis dette er kraftigt og veltrænet som Følge af forudgaaende Idrætstræning, end hvis det drejer sig om et utrænet Hjerte. Derimod ved vi intet om, hvorvidt et saadant veltrænet Hjerte er mere modstandsdygtigt imod at blive angrebet af en Hjertesygdom.

Foruden Muskulaturen og Hjertet udvikles ved Idræt ogsaa andre Organer, saa at disses Funktions-

dygtighed bliver større, saaledes Nervesystemet. Der ved bliver Idrætsmanden stærkere og kraftigere, hvilket f. Eks. kan have stor Betydning ved Indkaldelse til Militærtjeneste, der for en stor Del netop bestaar af legemlig Træning med det Formaal at gøre Soldaterne egnede til at taale strenge Strabadser. Enkelte Idrætsgrene, Boksning og Brydning, udvikler hos den paagældende saadanne Egenskaber, at han i givet Tilfælde er i Stand til at forsvare sig.

Nogle af Idrættens Virkninger er rent psykiske, men maa derfor paa ingen Maade undervurderes. At bruge sin Krop, sine Muskler og sine Lemmer fremkalder hos de fleste Mennesker en umiddelbar Glæde og Lystfølelse. Dette er sikkert af sundhedsmæssig Værdi, da Sindsstemningen har stor Betydning dels for et Menneskes hele Befindende, dels for de forskellige Organers Funktion, saa sandt som »det er Lysten, der driver Værket«. Idrætten briger endvidere Adspredelse og Afveksling. Det moderne Kulturmenneske fører ofte et stillesiddende og ensformigt Liv. Det betyder overordentlig meget f. Eks. for en Kontormand, at han efter endt Arbejde kan rekreere sig paa Idrætspladsen (engelsk: "recreation ground"). Her yder Idrætten en gavnlig Modvægt imod det rutinemæssige Arbejde, idet den bringer en behagelig Afveksling i det daglige Livs Trædemølle. Ogsaa for Arbejderen og Haandværkeren spiller dette en Rolle, idet ogsaa disse Menneskers Arbejde ofte er for ensidigt. Her har navnlig Gymnastiken sin Mission, idet dens Opgave er en alsidig Udvikling af hele Legemet.

Til de psykiske Virkninger maa ogsaa regnes denne, at Idrætten for mange Mennesker er i Stand til at udfylde deres Fritid. I de moderne Samfund er Fritidsbeskæftigelse, særlig af de unge, ofte et stort Problem. Idrætten er i Stand til at skabe et Livsindhold for

mange Mennesker. Ogsaa for den seksuelle Hygiejne har Idræt Betydning, idet Idræt er et af de bedste Midler over for Tilbøjelighed til Onani, der netop fremmes ved Lediggang.

Endelig skal nævnes, at man har tillagt Idrættens forskellige karakterdannende Egenskaber, idet der udvikles Mod, Evne til hurtigt at fatte en Beslutning og Evne til hurtigt at bedømme en Situation. Disse Forhold er ifølge Sagens Natur vanskelige at bevise — det er en Erfaring, som mange Trænere og Idrætsledere hævder at have gjort.

Gaar man nærmere ind paa Idrættens Betydning for Sundhed og Hygiejne, viser det sig, at mange af Idrættens Virkninger er indirekte, men ikke derfor mindre betydningsfulde. Da den meste Idræt foregaar udendørs, tvinger den sine Udøvere til at opholde sig i længere Tid i frisk Luft. Det behøver ikke nærmere Forklaring, hvor værdifuldt det er for Folk med indendørs Arbejde, maaske i mørke, støvfylde Lokaler, at komme ud paa Idrætspladsen og faa Lungerne fyldt med frisk Luft.

Idrættens medføre ogsaa en større Hensyntagen til den personlige Hygiejne: tilstrækkelig Søvn, Maadehold med Mad og Drikke, Renlighed og Hudpleje. Hvis en Idrætsmand møder i Omklædningslokalet med sorte Fødder, bliver han Genstand for Kammeraternes Drillerier og Spot, hvilket nok skal forhindre Gentaelse. Ved Styrtebadet efter Øvelsen, der bør afsluttes med en kold Douche, opnaar han efterhaanden at hærde sig, saa at han ikke saa let bliver smittet med Forkølelsessygdomme. Naar Solen skinner paa Huden, fremmes Dannelsen af det vigtige D-Vitamin. Den Idrætsmand, der tager sin Træning alvorligt, undgaar Alkohol og Tobak, idet han snart vil opdage, at disse Stoffer nedsætter Organismens Ydeevne.

Man har forsøgt at opstille en særlig Form for Hygiejne, »Idrætshygiejne«, men dette Begreb lader sig næppe opretholde, idet de hygiejniske Leveregler i det store og hele er de samme for Idrætsmænd som for andre Mennesker. Der er kun den Forskel, at en Ikke-Idrætsmand kan tillade sig »at fire lidt paa Principerne« — han drikker et Glas Vin ved festlige Lejligheder og ryger en Cigar, naar det passer ham o. s. v. Men for en Idrætsmand under Træning er det en absolut Nødvendighed at følge Hygiejnens Bud i al dens Strengthed, hvis han ikke vil risikere at sakke agterud over for Kammerater og Konkurrenter.

I pædagogisk og social Henseende er Idræt i Stand til at udvikle værdifulde Egenskaber som Præcision, Disciplin, Koncentrationsevne og Selvtugt. Den enkelte lærer at underordne sit eget »Jeg« til Fordel for Holdet, hvorved Kammeratskabsfølelsen udvikles. Derved kan Idrætten virke understøttende paa Skolens Arbejde og blive et værdifuldt Led i Opdragelsens Tjeneste. Men Betingelsen er, at den holdes inden for passende Grænser, saa at Idrætten aldrig bliver et Maal i sig selv, men kun et Middel.

Det er endvidere en Betingelse, at Idræt dyrkes paa den rette Maade d. v. s. at Træningen foregaar saaledes, at Anstregelserne forøges gradvis og langsomt. Ellers risikerer man, at de livsvigtige Organer, navnlig Hjertet og Nervesystemet, tager Skade. De Skader, der kan ske ved Idræt, er mere haandgribelige end de sundhedsmæssige Virkninger, de falder derfor ofte i Øjnene og udnyttes af Idrættens Modstandere. Af saadanne Skader skal kun nævnes, at haard Idræt igennem Aarene kan slide paa Bevægelsesapparatet, særlig paa Leddene, som ofte frembryder sygelige Forandringer. Nervesystemet kan blive udsat for haard Belastning, hvilket kan føre til »Overtræning«, en Tilstand der

betyder, at Nervesystemet er overanstrengt. Hvis Træningen ikke har været tilstrækkelig omhyggelig, opstaar der lettere Muskelsprængninger og Læsion af Senerne, end hvis der er gaaet en korrekt ledet Træning forud.

Med al Idræt maa følge et Velbefindende, saa at den paagældene føler sig bedre oplagt til at tage fat paa Dagens Gerning. Hvis dette ikke er Tilfældet, og Idrætsmanden møder træt og uoplagt til sit Arbejde, gør Idrætten mere Skade end Gavn. Her tænkes naturligvis ikke paa den Træthed, der normalt kommer i Tilslutning til Øvelserne. Det er et ganske naturligt Fænomen, men Trætheden skal være forbigaaende og være svundet efter 1—2 Hviledage.

Der har været rettet den Kritik imod Nutidens Idræt, at Idrætsarbejdet er koncentreret for stærkt om Konkurrencerne, og at det daglige Idrætsarbejde først og fremmest gaar ud paa at uddanne Folk, som kan sætte Rekorder. Hvis dette er Tilfældet, er Konkurrencerne ikke længere et Middel, men et Maal for Idrætsarbejdet, og saa er Idrætten inde paa et galt Spor. Med Hensyn til Konkurrencernes Virkning i sundhedsmæssig Henseende maa man være klar over, at den skarpe Træning, der er nødvendig for at komme frem i første Linie og den Anstrengelse, som selve Konkurrencen fører med sig, betyder en alvorlig Belastning af de livsvigtige Organer. Det hænder ikke sjældent, at Idrætsmænd i misforstaaet Konkurrenceiver har budt sig selv mere, end de har kunnet taale. Her har Idrættens Ledere et stort Ansvar. Heldigvis har disse i det store og hele været opmærksomme paa denne Fare og ved klog og myndig Optræden forstaaet at afbøde den Skade, som en overdreven Konkurrenceiver kan føre med sig. Under Konkurrence træning bør alle Deltagerne være under stadigt Tilsyn, og der bør indføres almindelig Lægeundersøgelse af disse, hvorved Risi-

komomentel omend ikke fjernes saa dog nedsættes betydeligt.

Men paa den anden Side maa man være klar over, at Konkurrencer ikke kan undværes i Idrætsarbejdet. De unge vil konkurrere, Kappelstriden og Kampmomentet sidder dem i Blodet, de er ivrige efter at præstere deres bedste. Det er i Virkeligheden en naturlig Ting, at de unge gerne vil udmærke sig. Desuden virker Konkurrencerne som Propaganda for Idrætten og her vises Resultaterne frem. Derved skabes der Interesse for Idrætten, og mange, som maaske før var passive Tilskuere, føres ind i Idrætsarbejdet som aktive Deltagere. Men det gælder om at holde Konkurrencerne indenfor rimelige Grænser, saa at man ikke overdriver eller overvurderer Konkurrencernes og Rekordernes Betydning.

Nekrolog

Kaptajn *Vilhelm Marius Christian Andersen Nellemose* blev født den 31. Marts 1890 som Søn af Murermester, Arkitekt Terkel Vilhelm Andersen Nellemose og Hustru Kirstine f. Nielsen.

Han blev Kadet i 1907, Sekondløjtnant 1912, Premierløjtnant 1913. Gik uden for Nummer i Søofficerskorpset i 1919 for at tage Ansættelse i en Fiskeeksportforretning. Indtraadte atter i Nummer i 1922 og blev s. A. Kaptajnløjtnant. Blev i 1923 haardt saaret ved Eksplosionen af et Taageudviklingsapparat i Krydseren Geiser. Blev Kaptajn i 1924 og s. A. Sekretair og Regnskabsfører ved Søtransportvæsenet. Blev afskediget i 1926 og tog derefter Ophold i London som Forretningsmand. Han var i 1927—30 honorær Sekretair i »Anglo Danish Society«, fra Januar 1927 Medlem af Bestyrelsen for samme og Medredaktør af »The English-Danish Journal«. Har flere Gange været Tolk i danske Søretssager ved den engelske Admiralitsret. Kom i 1933 tilbage til Danmark og blev ansat ved de internationale biologiske Havundersøgelser som Generalsekretair. Efter i nogle Aar at have interesseret sig stærkt for Behandling af Fiskeskind til Fabrikation af Sko, blev han Direktør i det nystiftede Aktieselskab Dansk Fiskelæderfabrik og i Aktieselskabet Dansk Fiskeindsamling. Under denne Verdenskrig førtes han for patriotisk Virksomhed til Tyskland, hvor han døde.

Nellemose var en fortræffelig Søofficerskammerat og ikke mindst under den svære Prøvelse efter »Geiser«-Ulykken, hvor han mistede sit ene Øje og gennemgik meget store og lidelsesfulde Operationer, viste han en Haardførhed og bevarede sit Lune og Humør paa beundringsværdig Maade. Et Træk herfra skal mindes: Da de saarede skulde transporteres fra Jernbanevogn, hvori de paa Baarer var ført fra Masned-sund til Vordingborg, udtalte han blindet og haardt saaret: »Jeg er Officer, tag først de værnepligtige«.

Alene disse Ord viser hans Mandighed og Æresfølelse som Officer. Nellemose havde visse kunstneriske Anlæg, megen Selvstændighedsfølelse og Sans for Humor, dette bragte ham til Tider som subaltern i Konflikt med seriøse militære Foresatte.

Efter sin Afsked viste han fremragende administrative Egenskaber, han udrettede et yderst paaskønnelsesværdigt Arbejde for dansk Fiskeindustri og ved de internationale Havundersøgelers Bureau. Først og sidst var Nellemose en modig og varmhjertet dansk Mand. Han var Rd. af Dbg.

Nellemose blev første Gang gift i 1915 med Inger Marie Kühl, f. 1892, Datter af Garvermester Ludvig Daniel Jacob Kühl og Hustru Caroline f. Rasmussen, Ægteskabet opløstes. I 1918 blev han gift 2. Gang med Minna Rasmussen, Datter af Proprietær Ludvig Peter Rasmussen og Hustru Poulina Rasmussen f. Giese.

Nellemose døde den 13. November 1944 i Neuen-gamme.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

Januar Maaned.

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

8. Jan. 794: Vikingetogterne paabegyndes ved Indtagelsen af Lindisfarna Kloster beliggende paa en Ø ved Northumberland i England.
11. Jan. 1709: Peter Wessel antages som Søkadet.
14. Jan. 1814: Freden i Kiel slttes 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 Sætaten og inddrages i Nyholm. Den sælges i 1866.
20. Jan. 1782: Fregatten »Bornholm«, Chef Kaptajn Mathias Bille, paa Togt til Vestindien bjærger sig som Havarist efter 4 Ugers Storm og 6 Dages Orkan i Nordatlanten ind til New Port Prat paa Irlands Nordvestkyst; 130 Mand af Besætningen gaar syge og vanvittige i Land, Chefen dør af Overanstrengelse.
28. Jan. 1631: Kong Christian IV's Rigsraad tiltræder Planen om Nyboders Bygning som fri Vaaning for Holmens faste Stok (Botzmænd).
28. Jan. 1926: Motorbaadsforeningen stiftes og underlægges senere Marinestaben, første Formand Orlogskaptajn Barfod.
29. Jan. 1750: Tegningerne til Orlogsværftet og Fæstningen ved Staværn i Norge approberes af Kong Frederik V og kaldes Frederiksværn. (Oprindelig foreslaet i 1725). Kommandørkaptajn H. R. Schumacher første Chef for Ekvipagen der.

29. Jan. 1801: Holmens Hæderstegn indstiftes ved kgl. aabent Brev paa Kong Christian VII's Fødselsdag.
30. Jan. 1739: Søartilleriet oprettes af Kong Christian VI, idet det fra 1534 for Flaaden og Hæren fælles Artilleri da adskilles. Oberstløjtnant M. Thye ansættes som første Søjtmester.

F. Kj.
