

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1945

116. AARGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDØR IPSEN (TIL AUGUST)
ORLOGSKAPTJEN SAABYE (FRA AUGUST)



KJØBENHAVN

HOVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1945



35.5
Fi 27 - 1445
55373

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE

<i>Bog anmeldelser.</i>	Png.
Briand de Crevecoeur: Olfert Fischer	1
Claesson, C. E.: Makt på havet.....	360
Hagerups Forlag: F. G. Lützens Selvbiografi (Uddrag)	158
Holm, A.: Staaltove.....	24
Kjølsen, F.: Da Danmarks Flaade blev sænket.....	359
— Optakten til den 9. April	358
Nielsen, Rosenkilde: Frivillige Lærlinge	25
<i>Fra Udlandet.</i>	
Meddelelser ved Orlogskaptajn H. Harms, Kaptajnløjtnanterne P. Zigler og H. Prause:	
Amerika, U. S. A.	399
England	396
Sverige	396
<i>Fra fremmede Mariner.</i>	
England	
»Navy and Army Stores«. Af Kommandørkaptajn E. Dahl ...	265
<i>Historie, dansk.</i>	
Danmark frit. Af Kommandør P. Ipsen	169
Den politiske Baggrund for vor Marines Historie. Af Lektor Just Rahbek	65—97—129—172
Grunden Tangen og admiralskibet Fortun(a). Af Direktør L. E. Grandjean.....	193
Vor Søkrigshistorieskrivning og en Bog om Olfert Fischer. Ved Kommandør P. Ipsen	1
Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Ved Kommandør F. Kjølsen .31—62—8 ⁵ —125—164—197—227—261—294—326—362	

	Pag.
<i>Luftvæsen — Luftfart.</i>	
Lidt om Reaktionsdrivning af Luftfartøjer. Af Kaptajnløjtnant P. Zigler	389
 <i>Marinens Bibliotek. Ved Kommandørkaptajn H. Bistrup.</i>	
Anskaffelser:	
Juni—September 1944	26
Oktober—December 1944	160
Januar—Juli 1945	231
 <i>Meteorologi.</i>	
Golfstrømmen og Vejret. Af Orlogskaptajn A. G. Topsøe-Jensen	201
 <i>Nekrologer.</i>	
Ved H. L. P.: Soløjtnant I. Poul Erik Hildahl	153
Ved H. N.: Søkadet (Soløjtnant) Gregers Jes Boy Bojesen ...	220
Ved L.-J.: Direktør Poul Martin Tegner	222
Ved P. I.: Kommandør Holger Guldbrandt Christian Amundsen	92
— Kommandør Aage Bojesen	22
— Løjtnant Niels Christian Theodor Garp	356
— Kontreadmiral Carl Hammerich	155
— Kommandørkaptajn (R). Havnedirektør Frederik Vilhelm Haae Laub	121
— Orlogskaptajn Knud Frydendahl Maegaard	395
— Kaptajn Aage Nielsen	259
— Løjtnant Overartillerimester Frederik Victor Vilhelm Nielsen	224
— Kaptajn Ole Herman Quaade	356
— Løjtnant, Oversøinimester Christian Bendix Thostrup..	123
 <i>Politik. Dansk — udenrigsk:</i>	
Den politiske Baggrund for vor Marines Historie. Af Lektor Just Rahbek	65—97—129—172
 <i>Marinepolitik. Dansk:</i>	
Atombomben og Genopbygningen af vort nationale Forsvar. Af Orlogskaptajn A. Linde	338
Atombomben og vort nationale Forsvar. Af Kommandør P. Ipsen	383
Et Standard Flaadeprogram afpasset for smaa Nationer. Ved Orlogskaptajn E. J. Saabye	235

	Pag.
Motortorpedobaade i Fremtidens danske Søværn. Af Kaptajn- løjtnant K. Bang	250
U-Baade i Fremtidens danske Søværn. Af Kaptajnløjtnant J. Petersen	348

Skibbygning.

Flydeevne. Ved Orlogskaptajn E. J. Saabye	290
Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar. Ved Orlogskap- tajn R. Steen Steensen	33—268—297

Skibsnavne.

Vore nye Skibsnavne. Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen ...	329
---	-----

Sprog, dansk Sprogbrug.

Besejling, Grønlandsfart, Skibsfart. Ved Kommandørkaptajn H. Bistrup	15—90
Begrebet besejling m. v. Af Direktør L. E. Grandjean	89
Grunden Tangen og admiralskibet Fortun(a). Af Direktør L. E. Grandjean	193

Søe-Lieutenant-Selskabel.

Tidsskrift for Søvesen. Ved Redaktorskiftet	226—233
---	---------

Verdenskrig, Den 2., 1939—45.

Baggrunden for Pearl Harbor-Katastrofen. Af Kommandør H. Augsburg	365
Sænkningen af »Bismarck«. Af Kaptajnløjtnant P. Zigler	278
Lidt mere om Sænkningen af »Bismarck«. Af Kaptajnløjtnant H. Romeling	344



INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN

	Pag.
<i>Augsburg, H.</i> , Baggrunden for Pearl Harbor-Katastrofen	365
<i>Bang, K.</i> , Motortorpedobaade i Fremtidens danske Søværn	250
<i>Bistrup, H.</i> , Besejling, Gronlandsfart, Skibsfart	15—90
— Marinens Biblioteks Anskaffelser:	
Juni—September 1944	76
Oktober—December 1944	160
Januar—Juli 1945	231
<i>Dahl, E.</i> , »Navy and Army stores«	265
<i>Grandjean, E.</i> , Begrebet besejling m. v.	89
— Grunden Tangen og admiralskibet Fortun(a)	193
<i>Harms, H.</i> , Meddelelser fra Udlandet	396
<i>Ipsen, P.</i> , Atombomben og vort nationale Forsvar	383
— Danmark frit	169
— Vor Søkrigshistorieskrivning og en Bog om Olfert Fischer	1
— Boganmeldelser:	
Briand de Crevecoeur, E. de: Olfert Fischer	1
Hagerups Forlag: F. G. Lützens Selvbiografi (Uddrag)	158
Nielsen, <i>Rosenkilde</i> , Frivillige Lærlinge	25
— Nekrologer:	
Kommandør Holger Guldbrandt Christian Amundsen	93
Kommandør Aage Bojesen	22
Løjtnant Niels Christian Theodor Garp	356
Kontreadmiral Carl Hammerich	155
Kommandørkaptajn (R), Havnedirektør Frederik Vilhelm	
Haae Laub	121
Orlogskaptajn Knud Frydendahl Maegaard	395
Kaptajn Aage Nielsen	259
Løjtnant, Overartillerimester Frederik Victor Vilhelm	
Nielsen	224
Kaptajn Ole Herman Quaade	356
Løjtnant, Oversøminemester Christian Bendix Thøstrup	123

	Pag.
<i>Kjølser, F.</i> , Vort Søværns Hæders- og Mindedage	31—62—94 124—164—197—227—261—294—327—363
<i>Legind, A.</i> , Boganmeldelse: Holm, A., Staaltove	74
— <i>Kjølser, F.</i> , Da Danmarks Flaade blev sænket	359
— — Optakten til den 9. April	358
<i>Linde, A.</i> , Atombomben og Genophygningen af vort nationale Forsvar	338
<i>Louis-Jensen, H.</i> , Nekrolog: Direktør Poul Martin Tegner . . .	222
<i>Nielsen, H.</i> , Nekrolog: Søkadet (Søløjtnant) Gregers Jes Boy Bojesen	220
<i>Petersen, J.</i> , U-Baade i Fremtidens danske Søværn	348
<i>Prause, H.</i> , Meddelelser fra Udlandet	396
— Nekrolog: Søløjtnant I, Poul Erik Hildahl	153
<i>Rahbek, J.</i> , Den politiske Baggrund for vor Marines Historie . . .	65 97—129—172
<i>Rømeling, H.</i> , Lidt mere om Sænkningen af »Bismarck«	344
<i>Saabye, E.</i> , Flydeevne	290
— Et Standard Flaadeprogram afpasset for smaa Nationer . .	235
<i>Schmidt, M.</i> , Boganmeldelse: Claesson, D. E., Makt på havet .	360
<i>Steensen, R.</i> , Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar . .	33 268—297
— Vore nye Skibsnavne	329
Søe-Lieutenant-Selskabet: Tidsskrift for Søværnet. Ved Redak- tørskiftet	226—233
<i>Topsøe-Jensen, A.</i> , Golfstrømmen og Vejret	201
<i>Zigler, P.</i> , Lidt om Reaktionsdrivning af Luftfartøjer	389
— Sænkningen af »Bismarck«	278
— Meddelelser fra Udlandet	397

Vor Søkrigshistorieskrivning
og
en Bog om Olfert Fischer.

Ved Kommandør Paul Ipsen.

Inden den af *Kontreadmiral Briand de Crèvecoeur* forfattede og paa Hirschsprungs Forlag nylig udkomne Bog om »Olfert Fischer« nærmere omtales, skal fremsættes nogle *Tanker om vor Søkrigshistorieskrivning*:

Da »Nordens Søkrigshistorie« i sin Tid blev udarbejdet af Baron Schaffalitzsky de Muckadell som Lærebog, blev et haardt følt Savn afhjulpet. Bogen opfylder sin Opgave som Lærebog, men den afhjalp ikke det længe følte Savn af et samlet historisk Værk om vor Søkrigshistorie. Et saadant Værk kan selvsagt ikke udarbejdes af en enkelt, det maa udarbejdes af en Samling af Mænd, hvor Fag-Historikere maa have en fremtrædende Plads. Det vil næppe være vanskeligt at finde et Forlag, der vil tage denne store Opgave op, ej heller vil det skorte paa Understøttelser fra Institutioner; og fra Historikeres Side vil Sagen antagelig ogsaa faa god Støtte.

Ikke alene har vort Søværn spillet en saa betydelig Rolle som Redskab for vor Udenrigspolitik, at det kan have sin store almene Interesse at faa Danmarkshistorien søstrategisk belyst, og at Samarbejdet mellem vor Udenrigspolitik og vort Søværn grundigt behandles, men vort Søværn har tillige paa mange Maader været en Foregangs-Institution i samfundsmæssig, social og

teknisk Henseende, samtidig med at vor Flaade har været Rygstødet for vor Skibsfart og for vor Kolonisering, derfor er det ogsaa af største Interesse at faa disse Sider belyst i et stort anlagt, samlet historisk Værk.

Et saadant Værk skulde selvfølgelig ikke være en propagandistisk Panegyrik over vor Flaades Virke; men en kølig, kyndig Vurdering, thi det er jo ogsaa af Fejl, at man skal lære, ej heller skal saadan Historieskrivning være præget af subjektivt Principrytteri eller være Udtryk for forud indtagne Standpunkter, som Forfatteren per fas et nefas ønsker bevist, den Slags Historieskrivning har, i alt Fald historisk set, kun ringe Værd.

Ved Hjælp til Udarbejdelsen af et saadant Værk foreligger der — foruden et rigt kun delvist benyttet Arkivmateriale — en Række Enkeltstudier over visse Personer eller Perioder. De fleste af Forfatterne hertil er Søofficerer, hvoraf mange, som sidst Admiral Briand de Crèvecoeur, har udrettet et yderst fortjenstfuldt Arbejde.

Men foruden at mange af disse Forfattere benytter samme uoriginale Kilder, overlapper de hinanden, eller Huller i vor Søkrigshistorie bliver tilbage, som ikke bliver udfyldt, og man savner den Kontinuitet og Homogenitet, som kun et samlet Værk kan give, og endelig savner Forfatterne jævnligt den indgaaende og alsidige historiske Viden, som kun historiske Fagmænd kan være i Besiddelse af. Naar disse paa deres Side har ladet meget væsentlige Dele af Søkrigshistorien ligge, saa skyldes det utvivlsomt en vis Skyhed paa deres Side for at befatte sig med Emner, som kræver faglige, maritime Forudsætninger. Derfor er et Samarbejde mellem Søofficerer og Historikere nødvendigt. Mange søkrigshistoriske Skribenter har ar-

bejdet under den Vanskelighed, at Forlagene ønsker, at de søkrigshistoriske Bøger skal være populært og underholdende affattet for at give et godt Salg, samtidigt maa Bøgerne kun have et begrænset Omfang. Alt dette gaar selvsagt, mod Forfatterens egentlige Ønske, ud over den egentlige historiske Værdi.

Hver Gang en ny søkrigshistorisk Bog kommer frem, bliver man opmærksom paa, hvilket stort uopdyrket Materiale, der stadigt forefindes, og det synes at være en Samfundspligt, at dette bearbejdes, inden det paa den ene eller anden Maade gaar til Grunde.

Meget af dette Materiale er spredt eller vanskeligt tilgængeligt. *Marinens Biblioteks Ledelse* har udført et meget paaskønnelsesværdigt Arbejde — ikke mindst i de senere Aar —, for at samle, registrere eller bearbejde meget Materiale inden for Bibliotekets Rammer, men det tiltrænges meget, at der som Appendix til *Marinestaben*, skabes en *historisk Afdeling*. En saadan Afdeling skulde ikke alene grundigt gennemgaa foreliggende Materiale og bearbejde dette, men den skulde ogsaa med Henblik paa Fremtiden skrive, om jeg saa maa sige, Dagens Historie. Man tænker ikke altid over, at hver Dag er et Led i Historien, ej heller over hvilke Vanskeligheder, det volder Eftertidens Historieskrivning, naar det forsømmes at samle og behandle Begivenheder i rette Tid. Jeg mener, at det saaledes kunde have sin store Betydning at denne Marinestabs-Afdeling udarbejdede en *samlet Aarsberetning for hele Søværnet*, der i store Træk gav et Overblik over Aarets Begivenheder med Henvisninger til Institutioners Aarsberetninger, Rapporter m. v. En saadan Aarsberetning maatte antagelig have en fortrolig Del og en alment-tilgængelig Del, men det vil jo ikke volde større Vanskelighed.

Jeg mener kort sagt, at der igennem Aarene ikke har været vist vor Søkrigshistorie-Skrivning fornøden Opmærksomhed fra Ledelsens Side, en saa vigtig Sag som vor Flaades Historie i Fortid og Fremtid bør ikke helt overlades til det private Initiativ. Dermed skal ikke være sagt, at de enkelte Personer i Søværnets Ledelse ikke har haft historisk Forstaaelse og Interesse, ej heller, at de ikke har støttet og opmuntret det private Initiativ, men de har løbet Panden mod en Mur, naar det gjaldt om at skabe den Organisation og fremskaffe de Midler, som Sagens rationelle Gennemførelse kræver.

At Hæren i saa Henseende har arbejdet under langt gunstigere Kaar, skal blot nævnes.

Kontreadmiral Briand de Crèvecœurs Bog om »Olfert Fischer« er et nyt Spadestik i vor Søkrigshistorie, som i flere Henseender bringer ikke tidligere kendte Oplysninger offentligt frem og som paa klar og overskuelig Maade samler og behandler hidtil kendt Materiale.

Selve Bogens Titel giver ikke noget egentlig Indtryk af Bogens Indhold, thi omend der selvsagt er medtaget alle de biografiske Oplysninger om Olfert Fischer og hans Slægt, som Forfatteren, sikkert kun efter et stort Efterforskningsarbejde, har kunnet fremskaffe, saa omfatter Bogen en Række søkrigshistoriske Begivenheder, som har spillet ind i Olfert Fischer's Liv; og politiske Aarsagsforhold belyses. Bogen faar derigennem en langt videre Ramme, end Titlen angiver. Ja, det maa endog siges, at egentlig »Dus« med vor store Søhelt, Olfert Fischer, bliver man ikke ved at læse Bogen, kun hans Gerninger taler. Man faar det Indtryk, at Olfert Fischer af Natur og Karakter

har været den stille, beskedne Mand, dygtig og samvittighedsfuld, modig og myndig; men ikke en af dem, der giver Anledning til Anekdoter eller hvis Vid, Taler, Optræden eller Særheder giver ham særligt Kolorit. I den Henseende er han en udpræget Kontrast til sin store Modstander, Nelson, og dette har ikke gjort Opgaven lettere for Forfatteren. Paa den anden Side har det gjort Arbejdet taknemmeligere, for det fortjenstfulde i at fremdrage Olfert Fischer fra det Mørke, han har levet i i den store Offentligheds Bevidsthed, er netop, at han var en ypperlig Repræsentant for vor Marine, en Mand, som kun ønskede at tjene den og sit Land, og som ikke kæmpede for at høste Berømmelse. Niels Juel hørte til samme Type, ogsaa, saavidt mig bekendt, Sehested og Suenson.

Om Olfert Fischers Slægt berettes, at Bedstefaderen var en hollandsk Skipper, der udvandrede og slog sig ned her i København som Købmand i Slutningen af det 17. Aarhundrede.

Forfatteren omtaler i den Anledning den Vekselvirkning, der igennem Aarhundreder havde været imellem den dansk-norske og hollandske Flaade til Gavn for os; dog dertil maa vel ogsaa siges, at det hollandske Element i vor Flaade ikke altid var til Gavn og Glæde (jvfr. Chr. Bruun: Niels Juel og Hollænderne). Denne Bedstefader havde i sit Ægteskab med en Datter af Kaptajn Bruusmann en Søn, Olfert Fischer's Fader, der endte som Viceadmiral og som blandt andet i 13 Aar var Meddirektør i »Det Kongelige Octrojerede Danske Asiatiske Compagni«, og som i en Tid var Deputeret i det kombinerede Admiralitets og Generalkommissariats Kollegium, Divisionschef, Chef for Holmen og Chef for en større Eskadre, alt i alt en frem-

staaende dygtig og vel meriteret Søofficer. Faderen havde i sit andet Ægteskab med Anna Ackermann 14 Børn, hvoraf *Johan Olfert* var den sjette i Rækken og fødtes den 4. August 1747. En yngre Broder gik som Lieutenant ned med Orlogsskibet »Indfødsretten«, da dette var paa Hjemrejse fra Tranquebar.

Johan Olfert Fischer blev opdraget under spartanske Kaar og blev kun 3 Aar gammel indskrevet som volontær Kadet, 6 Aar gammel blev han Kadet med Gage. Forfatteren gør Rede for hele Kadetuddannelsen baade i Faderens og Olfert Fischers Tid (adskilligt heraf findes omtalt i H. C. A. Lunds Bog om Søkadetkorpsets Historie). Paa det første Togt i 1758 var han om Bord i Faderens Flagskib Orlogsskibet »København«.

Kun 14¹/₂ Aar gammel bestemtes han til at forrette Løjtnantstjeneste i Flagskib. Det synes vanskeligt nu om Dage at forstaa, hvor hurtigt Ungdommen den Gang modnedes, mon det ikke ogsaa skyldtes, at man den Gang lagde mere Vægt paa en tidlig Uddannelse af Karakteren, Viljen og ogsaa Modet end nu, samtidigt med at de teoretiske Fordringer til en Officer var langt ringere.

Vort Land stod den Gang over for en truende Konflikt med den gottorpsk fødte Czar Peter den 3die, men som afværgedes ved en Paladsrevolution. I 1763 udnævntes Olfert Fischer til Secondløjtnant, sammen med Henrik Gerner. Indtil 1770 var han udkommanderet paa forskellige lærerige Togter i Eskadrer, derefter kom han i 14 Maaneder paa Togt mod Barbareskerne i Middelhavet om Bord i Admiral Kaas Flagskib »Prinds Friderich«. Forfatteren gør indgaaende Rede for hele dette ret uheldige Togts Forløb og for vort Forhold til disse nordafrikanske Søøverstater. For anden Gang blev O. F. som Trediekommanderende

med Orlogsskibet »Sejeren« sendt til Middelhavet; dette Eskadretogt forløb uden egentlige Krigshandlinger. I 1773 blev O. F. Kaptajnløjtnant og udkommanderedes som Næstkommanderende med Orlogsskibet »Sct. Croix« i en Eskadre, der udrustedes imod Sverige, og som var bestemt til at cooperere med en russisk Flaadestyrke. I 1777 kom O. F. for 3. Gang paa Togt til Middelhavet, denne Gang med et Orlogsskib, der havde den ikke videre heroiske Opgave at aflevere Presenter til Deyen af Algier for at undgaa Overlast mod vor Skibsfart. I en lang Række Aar forrettede O. F. nu Landtjeneste som Auscultant ved Konstruktionskommissionen, som Inspektionsofficer ved Dokken, Medlem af Konstruktionskommissionen og som midlertidig Ekvipagemester ved Dokken. Han fik herigennem nøje Kendskab til Flaadens Vedligeholdelse, Udrustning og til Skibbygning. I 1781 udnævntes O. F. til Kaptajn; men først i 1784 fik han sin første Chefsudkommando med Fregatten »Bornholm« som Vagtskib i Sundet. I 1785 deltog han i nogle Evolutionsøvelser for Officerer med Chalupper paa Københavns Red. »Disse Øvelser var meget velegnede til i det smaa at indøve Officererne, særlig Skibschefer og Stabspersonel i Brugen af Signalsystemet og de taktiske Regler, og at give dem Rutine heri inden Eskadreøvelserne«; de var et Resultat af det voksende Krav fra Søofficerskorpset om grundigere egentlig Militæruddannelse.

I 1788 erklærede Gustav den 3die af Sverige Rusland Krig, til trods for, at vi var Ruslands allierede, lykkedes det A. P. Bernstorff, at faa gennemført, at Danmark kun optraadte som »partie auxiliaire«, hvorved vi ikke af andre Nationer vilde blive betragtet som egentlig Krigsførende. Efter at dansk-norske Styrker var rykket ind i Sverige indtil Göteborg, blandede England og Preussen sig ind i vor Optræden og en

Vaabenstilstand blev afsluttet. En dansk Eskadre, bestaaende af 3 store Orlogsskibe og 1 Fregat, blev underlagt en russisk Viceadmirals Kommando; efter et lidet begivenhedsrigt Togt blev den russiske Flaadestyrke oplagt i København. O. F. tjenstgjorde som Flagkaptajn (Stabschef) under Eskadrechefen Kontreadmiral Krieger paa fortræffelig Maade, at dømme efter den Recommendation han fik af sin Eskadrechef. Medens vore Operationer til Lands mod Sverige som nævnt maatte standses, forsøgte vi i 1789 at udruste en større Eskadre for at støtte vor Allierede, Rusland. I denne Eskadre var O. F. Chef for Orlogsskibet »Elephanten«. Men England og Preussen nedlagde ogsaa Protest mod denne aktive maritime Støtte, og vi maatte derfor indskrænke os til at beskytte russiske Skibe paa dansk Territorium.

Det er mig bekendt, at Forfatteren har forefundet et meget interessant Arkivmateriale om disse dansk-russiske Flaadekooperationer; men en Omtale af dette Materiale maatte udelades af Bogen for at begrænse dens Omfang, det vilde være ønskeligt, om det kom frem andet Steds.

I 1790 blev O. F. Chef for Blokskibet »Grønland« ved Københavns Defension, her fik han Lejlighed til at sætte sig grundigt ind i Defensionens Forhold og Tjeneste, hvilket sikkert var til stor Gavn i hans senere Kommando som Chef for denne. Samme Aar udnævntes han til Kommandørkaptajn.

I 1794 og 1796 var O. F. Flagkaptajn (Stabschef og Chef for Flagskibet) i to Eskadrer, kombineret af dansk-norsk og svenske Flaadestyrker, der blev udrustet i Henhold til den mellem de skandinaviske Riger i 1794 indgaaede Neutralitetstraktat til fælles Beskyttelse af de respektive Landes Søhandel under Revolutionskrigene. Imellem Togterne var han Med-

lem af forskellige vigtige Kommissioner, endvidere blev han i 1795 Ekvipagemester, som han forblev til 1803, hvor han blev Divisionschef.

I 1799 udnævntes han til Chef for Orlogsskibet »Oldenburg«. Skibet var bestemt til Tranquebar for derfra at konvoyere nogle Ostindiefarere hjem; det medbragte endvidere en Soldatesque-Styrke.

Skibet naaede dog kun til Taffelbay ved Cape Town paa Sydafrikas Kyst, hvor det forliste under en orkanagtig Storm. O. F. fik her Lejlighed til at udvise fremragende Sømandsdygtighed og Mod ved, da det meste af Rigningen var gaaet, og Ankertrusserne sprængt, at sejle Skibet ind paa det bedst egnede Sted paa Kysten. Herved bjærgedes hele Skibets Besætning paa ca. 450 Mand foruden Soldatesquen og en Del af Skibets Armering og Gods kunde ilandbringes.

Enhver Sømand forstaar, hvilken alvorlig Beslutning det er og hvilken Resoluthed, der kræves for bevidst at sejle sit Skib paa Land. Beviset for at O. F. handlede Ret forelaa derved, at et stort engelsk Linieskib, »Sceptre«, og flere Koffardiskibe drev ind paa Klippekyt og mistede saa at sige deres Besætninger fuldstændigt. En kgl. Resolution godkendte ogsaa fuldt ud O. F.'s Handlemaade. Dette blev O. F.'s sidste Togt som Skibschef. I December 1800 udnævntes han til Kommandør. I Januar 1801 beordredes han til at tiltræde Defensionskommissionen for at deltage i dennes Raadslagninger.

I et særligt Kapitel opridses Hovedtrækkene i Defensionens Historie indtil Begivenhederne i 1801. Denne Historie er blandt andet lærerig derved, at den frembyder en Række af Eksempler paa Kommissionsarbejder og Betænkninger med efterfølgende kongelige

Resolutioner, som resulterede i, at der intet blev lavet. Naa, den Foreteelse er Defensionen jo ikke ene om! Men flere af disse Forsømmelser kom til at koste dyrt paa Prøvens Dag, Skærtorsdag den 2. April. Særligt føleligt viste det sig at være, at Prøvestensbatteriet, for hvilket blandt andre ogsaa O. F.'s Fader havde gjort sig til Talsmand, ikke var bleven opført, idet hele den sydlige Flanke af Defensionslinien derved blev alt for svag.

Paa en lidt umotiveret Plads i Bogen er givet en Oversigt over *Bedømmelser* (Recommendationer) af O. F., der belyser, hvorledes han i hele sin Tjenestetid har gjort god Fyldest, ikke mindst som Stabsofficer (Flagkaptajn).

Et af Bogens lødigste og interessanteste Afsnit omhandler »*Den væbnede Neutralitet*«. Som alment kendt tilsigtede denne Politik at holde de skandinaviske Lande, under en Periode i Samvirke med Rusland og andre Stater, uden for de europæiske Storkrige og den nordamerikanske Frihedskrig. Forfatteren paaviser, hvorledes de skandinaviske Lande allerede under de fransk-engelsk, hollandske Krige, der udbrød i 1689 havde afsluttet Konventioner i 1691 og 1693 om Samarbejde for at hindre Overgreb mod deres Søhandel. Endnu nærmere Flaade-Samarbejde gennemførtes under Syvaarskrigen, hvor England og Frankrig var Hovedmodstandere (Traktat af 12. Juli 1756).

Det er udelukket i denne Omtale at komme dybere ind paa hele dette Afsnits Indhold. Forfatteren har sikkert i Forvejen haft de største Vanskeligheder med at sammentrænge Stoffet. Alene om dette Kapitel kunde der skrives et søkrigshistorisk Værk af største Interesse og dog er det lykkedes Forfatteren, der til-

med har haft til Opgave at skrive for en Lægmandskreds, at give et fængslende, klart Overblik.

Danmark har alle Dage haft en saare vanskelig strategisk og kommerciel Beliggenhed, naar England og Rusland var i Konflikt, og vor Udenrigspolitik har, i langt større Grad end de fleste er bekendt med eller har stillet sig klart, maattet tage, eller i alt Fald har taget, Hensyn til et russisk udenrigspolitisk Tryk. I Overvejelserne om vor militærgeografiske Beliggenhed maa i Fremtiden i høj Grad medtages luftstrategiske Problemer, og det maa siges, at i saa Henseende er vor Beliggenhed alt andet end gunstig under en eventuel Konflikt mellem Vestmagter og Rusland; vor Udenrigspolitik kan atter blive stillet over for en yderst vanskelig Balancekunst.

Vi føres nu konsekvent hen til *Optakten til Slaget paa Rheden*. Som bekendt gav den skærpede Blokadekrig mellem England og Frankrig England Anledning til at skærpe Betingelserne for neutral Søfart, og det blev særligt Konvoybeskyttelsesspørgsmaalet, som gav Anledning til Konflikter; men først da Danmark blev tvunget ind i den store Neutralitetskoalition med Rusland-Sverige og Preussen, blev Faren for en krigerisk Konflikt med England overhængende. Terningerne blev kastet ved Afsendelsen af den engelske Flaadestyrke under Admiral Sir Hyde Parker med Admiral Nelson som Underfører. Forfatteren gør grundigt Rede for de sidste diplomatiske Forhandlinger og for de Instruktioner, der var medgivet den engelske Flaadestyrke. Lidet kendt er den Korrespondance, der førtes imellem Admiral Parker og Kommandanten paa Kronborg, Oberst Stricker, inden den engelske Flaades Passage ind i Sundet. Herefter forespørger Parker, om der vil blive skudt paa hans Flaade fra Kronborg,

naar han passerer, hvortil Stricker svarer, at dette er hans Pligt. I øvrigt foregik Passagen under Sveriges Kyst og derved i saadan Afstand fra Kronborg, at dets Skyts ikke kunde række. Paa svensk Side fandtes ingen Fortifikationer, en Foranstaltning som Danmark havde erklæret for uønskelig af Hensyn til Sundtolds-Rettighederne.

Det fremgaar særdeles klart, at hele Initiativet og Planlæggelsen af Operationerne var Nelson's. Man fristes til at spørge: »Hvad mon der egentlig var kommen ud af hele Ekspeditionen, hvis Nelson ikke havde været med? Det blev svært nok endda!«

Kapitlet »*Forberedelserne til Slaget*« indledes med Forfatterens Paavisning af, hvorledes den Balancepolitik Danmark søgte at føre, stillet over for de skærpede Krav fra Rusland og England, brød sammen; der maatte tages Parti, og ulykkeligvis holdt vi paa den gale Hest, Fastlandsmagterne. Endnu værre, vi tog ikke Konsekvenserne og udrustede og bemandede hele Flaaden. Den 14. Januar 1801 lagde den engelske Regering Embargo paa alle dansk-norske Skibe og gav Ordre til at besætte de dansk-vestindiske Øer. I stigende Tempo forberedtes nu Forsvaret af København mod Søsiden, foruden at Kronborgs Armering forstærkedes. En af de største Vanskeligheder var Mangel paa Mandskab, kun en ringe Del af det norske Mandskab, der var rekvireret, naaede frem gennem Sverige. I selve Byen organiseredes en Brand- og Sikkerhedstjeneste, der i mangt og meget minder om vor Tids civile Luftbeskyttelsestjeneste. Forfatteren omtaler den svenske Konge Gustav den 4des Ordre til Admiral Wachtmeister om at lade en svensk Flaadeafdeling afgaa til Sundet. Denne kom som bekendt ikke, saaledes at vi maatte tage Stødet alene den 2.

April. Forfatteren nævner den Krigsretssag, dette gav Anledning til i Sverige, nogen Mystik synes der dog stadigt at være om hele denne Affaire.

Klart og detailleret skildres alle de Dispositioner, der blev truffet her hjemme; først den 27. Marts, alt-saa 5 Dage før Slaget paa Reden approberedes en kgl. Resolution med de officielle Udnævnelser af Defensionschef, Eskadrechef og Skibshefer. O. F. havde dog i længere Tid varetaget Ledelsen af Forarbejderne som designeret.

Om alle de efterfølgende Begivenheder til Nelson's Afsendelse af Parlamentair henvises til Læsning af selve Bogen. Selv for de Læsere, der er kendt med P. C. Bundesen's Mindeskraft for Slaget paa Reden («T. f. Søvæsen» 1901), er det en virkelig Berigelse at læse Forfatterens livfulde og eksakte Fremstilling, intet Spørgsmaal lades ubesvaret; Fejl og Mangler paavises, Forfatteren lader Kendsgeneringerne tale, og dog føles Beskrivelsen af Slaget paa Reden som et Epos over dansk Mod og Dødsforagt i Kampen mod en genialt ledet, krigsvant og tapper Fjende.

Overmaade interessant er det at følge Tildragelserne fra Nelson besluttede sig til at sende sin Parlamentair, Kaptajn Thesiger, i Land. Denne gik om Bord i Vagtskibet paa Københavns Red, der tillige var Led i Defensionens nordlige Front. Vagtskibets Chef var som saadan direkte underlagt Admiralitetet, men som Defensionsskibs-Chef underlagt Chefen for Defensionen. Chefen, Kaptajn Thun, lod Parlamentairen gaa direkte til Kronprinsen, til hvem Nelson's Brev ogsaa var stilet. Det paapeges, hvor uheldigt den Slags dobbelte og uklare Underlægningsforhold er. Det er desværre langt fra sidste Gang, at vor øverste Ledelse har manglet Forstaaelse af hvor fatalt uklare Kommando-forhold er, særligt den Dag Ansvars Time er inde.

Senere gøres udførligt Rede for Kronprinsens de

facto Kommandostilling som Øverstbefalende og som tjenestegørende Militærgouvernør i København. Meget betydningsfuld er Oplysningen om, at Kronprinsens Beslutning antagelig har været baseret paa de Oplysninger, han havde faaet om Kampsituationen paa Søen af O. F.'s Adjutant, Løjtnant Uldall, der efter O. F.'s Ankomst til Trekrøner var blevet sendt i Land til Kronprinsen for at rekvirere 2—300 Mand til Batteriet og aflægge en foreløbig Rapport. Der gøres indgaaende Rede for Generaladjutanten Kaptajn Lindholm's Forhold, herefter synes der ikke at kunne rejses nogen Kritik mod hans Optræden.

Den svenske Flaades Udebliven, Czar Paul's Død og andre politiske Grunde synes ubetinget at tale for, det rigtige i at Forhandlinger optoges, og de Vilkaar, der opnaaedes, maa siges at være de bedst mulige i den foreliggende Situation. I Bogen gengives i sin Helhed et Brev, hvori Nelson gengiver sin lange Ene-Samtale med Kronprinsen, og saavel Forhandlingerne som selve Vaabenstilstands-Aftalen af 8. April skildres indgaaende.

Det sidste Afsnit omhandler *O. F.'s sidste Leveaar*, der selvsagt prægedes af Tabet af Flaaden og Norge og Modgangstiderne. I 1809 udnævntes O. F. til Kontre-admiral og i 1825 i en Alder af 78 Aar til Viceadmiral, stadigt tjenstgørende. I 1826 blev han Storkors af Dannebrog. Han levede et stille og tilbagetrukket Liv til sin Død, den 18. Februar 1829.

Mangt og meget af Interesse har maattet udelades i denne korte Omtale af Admiral Briand de Crèvecœurs Bog, derfor kan det ikke noksom tilraades at læse Bogen i sin Helhed.

Besejling, Grønlandsfart, Skibsfart.

Forsøg paa en sproglig Redegørelse for disse Begrebers nautiske
Anvendelse, Betydning og Forstaaelse.

Af Kommandørkaptajn H. A. Ø. Bistrup.

I et for ikke saalænge siden udkommet Skrift*) er de tre ovenfor anført Ord, saa vidt jeg kan se, anvendt som Synonymer, saaledes som det vil fremgaa af følgende Citater:

A. »Om *Besejlingen****) igennem de mange Aar, hvor dansk Kolonisation har virket, foreligger kun spredte og vanskelig tilgængelige Oplysninger. Trykt og offentliggjort Litteratur om dette findes kun sparsomt. Det var derfor en meget prisværdig Tanke, afdøde Kaptajn V. Thorsen fik, da han i sin Tjenestetid som Skibsinspektør i Grønlands Styrelse begyndte at samle paa Oplysninger om *Grønlandsfarten* i tidligere Tid. Oprindelsen hertil var, at der . . . ikke fandtes noget Afsnit om *Besejlingen* af vor store fjerne Koloni. Skibsinspektør Thorsen mente med rette, at *Skibsfarten* havde været en saa væsentlig og uundværlig Faktor . . ., at *Besejlingens* Historie ogsaa burde være taget med . . . Dette saa meget mere som Grønlands vanskelige *Besejlingsforhold* maatte antages . . .« (Pag. 5.)

B. »Endelig skal det fremhæves, at de efterfølgende Oplysninger om Grønlands *Besejling* i tidligere Tid . . .« (Pag. 7.)

C. »Det har sikkert været Kaptajn Thorsens Mening i sine Optegnelser at samle og bevare nye Oplysninger om den *egentlige Grønlandsfart*, d. v. s. den Sejlads, der paa den *Kgl. Handels* Foranstaltning er blevet udført for at skaffe Forbindelse med Kolonierne i Grønland . . . Det er ogsaa denne *Besejling*, der særlig er tænkt paa ved Tilrettelæggelsen af dette beskedne Værk, men det er en Kendsgerning, at baade

*) R. Tving: Træk af Grønlandsfartens Historie. Kbh. 1944.

**) Fremhævelser i Citaterne her.

Ekspeditionsrejser og Hvalfangst har ydet sine store Bidrag til Grønlands *Besejling* . . .« (Pag. 145.)

Samme Side, 2. Stk.:

D. »For Ekspeditioners Vedkommende, foreligger der som Regel fyldige Beskrivelser, om end selve *Besejlingen* ikke netop er det, der har faaet særlig Omtale.«

Af de ovenanførte Citater synes det at fremgaa, at de tre Ord, *Besejling*, *Grønlandsfart* og *Skibsfart* i saa godt som alle Tilfælde, i alt Fald og i særlig Grad i Citat A, er anvendt ensbetydende om det samme Begreb, men hvad der har været mig særlig paafaldende er Anvendelsen af Ordet *Besejling* i Citaterne C og D, fordi det forekommer mig, at Anvendelsen af *Besejling* i Forbindelse med og i Forhold til Ekspeditionsrejser og Ekspeditioner, der maa formodes at være det samme, synes at *modsig* hinanden.

Det er imidlertid muligt, at Forfatteren i det første Tilfælde med *Besejling* har ment *Skibsfart* eller *Sejlads* (se ogsaa Citat C: *egentlig Grønlandsfart* og Kaptajn Thorsen's Definition heraf) og i det andet Tilfælde nærmest har tænkt paa Oplysninger vedrørende *Besejlingsforhold*, *Farvandsbeskrivelser* og *Sejlanvisninger*, hvad *Besejling*, efter min Mening, ogsaa kan betyde. For denne Opfattelse vil der senere blive redegjort.

Det er imidlertid ogsaa af Interesse at pege paa, at Kaptajn Thorsen, hvis Optegnelser Skriftet er bygget over, saa godt som slet ikke anvender *Besejling* og *Grønlandsfart* (se dog Citat H og C), men skriver:

E. »Naar jeg paa Opfordring er gaaet ind paa at skrive noget om *Sejladsen* paa Grønland . . .« (Pag. 42.)

F. »Foruden, at det er lykkedes mig selv at fremskaffe en Del Materiale vedrørende *Sejladsen* paa Grønland i ældre Tid . . .« (Pag. 42.)

G. ». . . at det en Gang vil lykkes at danne en samlet Beskrivelse om *Skibsfarten* paa Grønland.« (Pag. 42.)

H. »... Handelen overtoges da af Regeringen, som i 1734 overdrog denne og *Besejlingen* til... (Pag. 43.)

Man er i de her fire Citater ikke i Tvivl om, at der menes *Skibsfarten* paa Grønland.

Af de tre Begreber, *Besejling*, *Grønlandsfart* og *Skibsfart* er uden Tvivl det førstnævnte det mest interessante, fordi det kan anvendes i flere Betydninger.

I det efterfølgende skal jeg forsøge at behandle de tre Ord, hver for sig ved at angive Ordbogens*) Forklaringer og Citater og tillade mig at kommentere disse.

Besejling.

1) til *besejle* 1): »For at lette Besejlingen i vore med saa mange Grunde opfyldte Farvande udsættes der Sømærker.« *Frem.* || Sejlads; Sejltogt. »Nogle Linieskibe og Fregatter, som havde været paa Besejling kom hjem.« *Carl Bernhardt.*

I det første Citat maa *Besejling* betyde Sejladsen i Almindelighed gennem Farvandet.

I det andet Citat betyder *Besejling* snarest, at Skibene har været paa *Togt* (Søtoget), medmindre *Carl Bernhard* har ment som forklaret under 3, hvad er muligt om ikke sandsynligt. Han kan jo ogsaa blot have ment, at Skibene har været ude at sejle (paa Sejlads) i Almindelighed uden at have tænkt paa det »langtrækkende« *Togt*, hvad *Togt* vel almindeligvis betyder.

Man kan imidlertid ikke altid erstatte *Besejling* med *Sejlads* og omvendt. For Eks. kan man i Stedet for *Bidevinds-Sejlads* ikke sige *Bidevinds-Besejling*. — Man kan til Nød spørge: »Hvorledes har Sejladsen over Atlanterhavet været?« og dermed mene, hvorledes har Vejret været, men man kan ikke her anvende *Besejling*.

*) Ordbog over det danske Sprog. — 1), 2) o. s. v. henviser til denne Ordbog.

2. til *besejle 2*): »Hamburgere, og Bremere (*har*) i forrige tide haft (*Island*) udi beseiling.« *Holberg*.

Betydningen af Citatet her maa være, at Hamburgerne og Bremerne har drevet *Skibsfart* paa Island, hvilken Betydning ogsaa maa findes i

besejle 2: »I har nu beseglet Ostindien i over 100 Aar. *Holberg* Og »da nye Steder skulde besegles og opdages.« *Ocean og Scheller*.

3. til *besejle 3*): »(*jeg skrev*) en udførlig Instruction for (fregattens) Beseiling, udnævnte en Beseilingscommission, foreskrev alle Prøver, der skulle foretages«. *H. B. Dahlerup. Scheller*. || *prøvesejlads, prøvofart*: »(*Skibet*) kom paa Beseiling, og viisde . . . gode Egenskaber.« *Mall. H. G.*

I Sejlskibstiden anvendtes *Besejling* som i Ordbogen angivet: *Prøvesejlads, Prøvofart* og ikke alene, naar det gjaldt at undersøge *eet enkelt* Skibs Sejlevne og Egenskaber under forskellige Forhold.

Det anvendtes ogsaa om Sammenligning mellem 2, maaske flere, Skibes Egenskaber, enten Skibe af forskellige Typer eller om Skibe af samme Type med f. Eks. høj eller lav Rejsning eller af forskellig Størrelse.

Besejling anvendt om *Prøvesejlads* eller *Prøvofart* maa anses for at være forældet.

Da jeg havde udarbejdet Udkastet til denne Artikel, sendte jeg den til en af vore mest sprogkyndige Autoriter, Medredaktør ved Udarbejdelsen af »Ordbog over det danske Sprog.«

Kun paa et væsentlig Punkt var vi ikke enige, som her skal forklares.

Jeg havde skrevet, at *Besejling* ogsaa kunde forstås som: »Farvandsbeskrivelse, Sejlanvisning« og henviste til Titlerne paa følgende 2 Bøger:

T. V. Garde: »Vejledning til Besejling af Kolonierne i Vestgrønland« og

C. O. E. Normann: »Oplysninger om Besejlingen af Arsukfjorden i Sydgrønland.«

Hertil bemærkede vedkommende Sprogmand: »Her foreligger efter mit Skøn kun Betydningen 2 (Sejlads); Betydningen: »Farvandsbeskrivelse, Sejlanvisning« fremkommer først, naar »Vejledning til« eller »Oplysninger om« tilføjes.«

Overfor vedkommende sproglige Autoritet føler jeg mig paa Sprogets Omraade som en Myg overfor en Elefant, men mener dog — ganske vist i stor Tvivl om, at min Opfattelse er rigtig — at turde fremsætte følgende:

Der er vel imidlertid intet i Vejen for, at Titlerne kunde havde været: »Vejledning til eller Oplysninger om *Besejlingsforholdene* ind til Kolonierne . . . og man vil faa den samme Forstaaelse af, hvad de to Bøger drejer sig om. Men *Besejlingsforhold* er efter mit Skøn det samme som *Farvandsbeskrivelse* og *Sejlanvisninger* ganske uden Hensyn til om der staar »Vejledning« eller »Oplysninger« foran.

I denne Forbindelse kan det forøvrigt ogsaa nævnes, at under forrige Verdenskrig var danske Lodser paa *Besejlings-Togt* i danske Farvande med et af Flaadens Skibe og Hensigten var at give Lodserne et særligt Kendskab til vore Farvande (Farvandskendskab) og til Besejlingen af disse (Sejlanvisning), hvilket var nødvendigt paa Grund af Krigsforholdene (spærrede Farvande, udlagte Miner o. s. v.).

Til Slut skal endnu omtales en særlig Betydning af Ordet *Besejling*.

Under Tiden udkommanderes et Orlogsskib paa *Besejling* (Besejlingstogt) af f. Eks. Grønland. Skibets Op-gave var da at vise Flaget ved de forskellige Kolonier og langs hele Landet, foretage Fiskeriinspektionstjeneste, Opmaaling o. l.

Grønlandsfart.

Ikke i Ordbogen.

Grønlandsfart maa efter mit Skøn defineres saaledes: Hele Sejladsen paa Grønland, Ekspeditioner, Hvalfangst og Kystfart, kort sagt: *Skibsfarten paa Grønland*, lige fra Landet blev opdaget og til vore Dage.

Titlen paa den Bog hvorfra Citaterne stammer: »Træk af Grønlandsfartens Historie« bekræfter efter mit Skøn fuldstændig denne Opfattelse, da den handler og taler om alt det, der er nævnt ovenfor.

Man kan saaledes ikke være enig med Kaptajn *Thorsen*, naar han i Citat C — efter Forfatterens Opgivelse — definerer den *egentlige Grønlandsfart* saaledes: »den Sejlads, der paa den Kgl. Handels Foranstaltning er blevet udført for at skaffe Forbindelse med Kolonierne i Grønland...«

Den i dette Citat nævnte Sejlads er ganske vist nok *Grønlandsfart*, men omfatter kun en Del af denne, nemlig: Den kongelige grønlandske Handels (*Grønlands Styrelses*) *regelmæssige Skibsfart* paa Grønland — men ikke anden Besejling eller Sejlads.

Skibsfart.

1) om enkelt rejse med skib; sørejse: »Det Bierg Caucasus... begynder i det Land Coldschide, som af Jasons Skibsfart og den gyldende Flusz (☉: *vlies, skind*) er bekient.« *Pflug* og:

»Noget efter gjorde de en Skibsfart sammen.« *Malling*.

Jeg skal tillade mig at bemærke, at de to Citater er af gammel Dato (fra det 18. Aarh.), og at man nu til Dags næppe vil høre nogen sige: »Vi skal sammen paa en Skibsfart til Grønland«, men »Vi skal sammen paa en Rejse til Grønland«, man vil maaske nu til Dags endda sige en »Sørejse« for at pointere, at det ikke er en »Luftrejse«.

Man vil formodentlig heller ikke tale om *Sørejsen paa Grønland*, naar man mener *Skibsfarten paa Grønland*.

Betydningen af de under 1) nævnte nævnte Citater maa siges at være *forældede*.

2) *sejlads, besejling, trafik med (handels)skibe; især om saadan trafik betragtet som næringsvej; søfart:*

»Handel og Rigdom, som Skibsfarten tilveiebragte.«
Holberg.

»saadan Skibs-Fart (*den ostindiske*).« *Slange.*

»Søvæsen og Skibsfart synes (*venderne*) at have lært af (*skandinaverne*).« *Molbeck.*

»hans (∴ *en styrmands*) Held i Skibsfart... havde ikke gjort ham dumstolt.« *Drachmann.*

»Skibsfarten paa København.« *Handels Tekn.*

De nævnte Citater dækker alle Betydningen af *Skibsfart* som under *Besejling* 2) til *besejle* 2, ogsaa i nutidig Betydning.

Hertil maa yderligere føjes:

Naar man taler om f. Eks. *Danmarks Skibsfart*, da er det endnu mere omfattende end *Skibsfart* 2). — Man mener da *alt*, hvad der vedrører *Trafik paa Søen* (Handels-, Post- og Passager-Trafik) *fra og til Danmark*, baade inden- og udenlands, men omfatter desuden ogsaa *Rederier, Personel, Skibsbesætninger o. m. a.*

Resumé.

Rent sprogligt kan efter mit Skøn Ordene *Besejling* (og *Sejlads*) og *Skibsfart* delvis erstatte hinanden.

Men medens *Skibsfart* er Udtryk for et ret begrænset Omraade nemlig: *Trafik paa Søen og alt, hvad der i Handelens Tjeneste dertil hører*, saa er *Besejling* Udtryk for samhørende, men forskellige Forhold. (*Sejlads, Prøvefart, Farvandskendskab m. m.*).

Grønlandsfart omfatter efter mit Skøn ogsaa kun et begrænset Omraade og kan ikke i Almindelighed erstattes med *Besejling* (og *Sejlads*) eller *Skibsfart*.

Nekrolog.

Kommandør **Aage Bojesen** blev født den 5. August 1871 i København som Søn af kar. Kommandør Sigurd Bojesen og Hustru Betty Margrethe f. Jensen.

Han blev Kadet i 1889, Sekondløjtnant 1893, var med Krydseren »Hejmdal« til Middelhavet 1896—97. I 1898—99 i siamesisk Orlogstjeneste, hvor han var Chef for forskellige Kanonbaade og Næstkommanderende ved Opmaalingsdepartementet. Premierløjtnant 1899, Næstkommanderende i Krydseren »Geiser« 1909, udrustet paa Artilleri og Torpedoskole, derefter paa Eskortering af Kongen til Rusland, endvidere i Eskadre, Blev s. A. Kaptajn. I 1910—11 Chef for Torpedobaadsdelingen. 1911 Chef for Torpedobaadsflotillen i Eskadre. 1913—14 med Krydseren »Valkyrien« til Middelhavet. 1914—15 Chef for 2. Torpedobaadsflotille under Sikringsstyrke. Under samme: 1915—1916 Stationschef i Lille Bælt, 1916—18 Næstkommanderende i Panserskibet »Olfert Fischer«, 1918 Stabschef i 2. Eskadre derefter s. A. Stabschef i 1. Eskadre, 1919 Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk« til Island, 1920 og 1921—22 Kommandant paa Søværnets Kaserne, 1920—21 Chef for Skonnerten »Ingolf« til Middelhavet. 1921 Kommandør. 1921 og 1922 Chef for Kongeskibet »Dannebrog«. 1923—24 Chef for Orlogsskibet »Niels Juel« til Madeira, de capverdiske Øer, Rio de Janeiro, Buenos Aires og Montevideo. 1925 Chef for »Niels Juel« i Eskadre, 1926 Jagtkaptajn hos Kongen og Chef for Kongens Adjutantstab af Søværnet, 1928 Chef for

Flaadedelingen (»Niels Juel« og Krydseren »Hejmdal«) paa Kongerejsen til Finland. Afskediget ved Aldersgrænsen i 1931.

Som fremgaar af ovenstaaende var Bojesen i udpræget Grad farende Officer, og der blev med Rette betroet ham vigtige og ansvarsfulde Opgaver paa Søen, thi han var i Besiddelse af fremragende Sømands-egenskaber, var en dristig og dygtig Manøvrist og Navigator, en Mand, der aldrig skaanede sig selv, specielt var han en af de mest evnerige og erfarne Flotille- og Torpedobaadschefer vor Flaade har haft. Bojesen var en myndig og selvbevidst Mand, som tidligt skabte Respekt om sig og gjorde sine Meninger gældende, han kunde have megen vindende Charme, men kunde ogsaa undertiden vise en uforstaaelig Strenghed og Arrogance.

Han var en meget repræsentativ Søofficer med et belevent og elegant Ydre, og han forstod med megen Værdighed og Form at repræsentere sit Land og Flaaden. Disse Egenskaber kom til fuld Udfoldelse under »Niels Juels« Togt til Sydamerika og under hans Tjeneste som Jagtkaptajn. Han var i mange Aar plaget af Gigt og en uhelbredelig Sygdom formørkede de sidste Aar af hans Liv.

Rd. af Dbg. 1911, Dbm. 1922, Kommandør af Dbg. af 2. Grad 1925, Kommandør af Dbg. af 1. Grad 1931 samme Aar udnævnt til Kammerherre.

Bojesen blev i 1898 gift i Bangkok med Ulla Cornelia Hedegaard Bock, Datter af Proprietær Harald Alfred Bock og Hustru Oline Nielsine, f. Hedegaard.

Han døde i sit Hjem efter lang Tids Hospitalsophold den 24. November 1944. Bisættelsen foregik i dybeste Stilhed.

P. I.

Bog anmeldelse.

Staaltove.

Materiale . Fremstilling . Anvendelse.

Af A. R. Holm.

Civilingeniør, Professor ved Den Polytekniske Læreanstalt.

A/S Randers Rebslaaeri har haft den gode Idé at udgive en lille Bog paa 67 Sider om Staaltove.

I Betragtning af Staaltoves udbredte Anvendelse i Skibe til saavel staaende og løbende Gods som Fortøjninger og andet vil denne velskrevne, udmærket illustrerede og let forstaaelige Bog være til god Hjælp og Vejledning for enhver Skibsfører og Styrmand, der ønsker at udnytte Skibets Hjælpemidler paa en saavel økonomisk som sikkerhedsmæssig forsvarlig Maade.

Foruden et meget instruktivt Afsnit om Staaltoves Fremstilling, herunder Staaltilvirkning og Traadtrækning samt et Afsnit om Kvaliteter, Brudstyrke, Elasticitet o. s. v. findes der udmærkede Oplysninger om Staaltoves Levetid, Spændinger i Staaltove, Dimensionering, Splidsning og forskellige Former for Tovbefæstelse.

Af særlig Interesse er Afsnittet om Ekstraspændinger i Hejsetove, Paavirkninger ved Stød og pludselig Belastning, Aarsager til Staaltoves Ødelæggelse, og Staaltoves Undersøgelse og Kassation.

Bogen er trykt paa smukt, svært og holdbart Papir og er forsynet med Sagregister.

Bogen kan saavidt vides ikke købes, men interesserede vil, i det Omfang, Oplaget tillader, kunne faa den tilstillet ved Henvendelse til A/S Randers Rebslaaeri.

L.

Frivillige Lærlinge.

Af Rosenkilde Nielsen, Hernovs Forlag.

Forfatteren er Radiotelegrafist og tidligere frivillig Lærling og debuterer med denne Bog for Drengene, som skildrer Lærlingelivet, som det formede sig i 1922 og beretter i store Træk om sidste Del af Eskadretogtet dette Aar. Bogen er en velment og tilforladelig Hyldest til Flaaden, den skæmmes noget af visse Udtryk f. Eks. af Ord som »Mariner« og »Soldat« i Stedet for »Orlogsgast«, der tales om »at binde Køjer op« i Stedet for »at surre«; det er vel ogsaa meget sagt, at Søværnets Kaserne var den danske Flaades Hjerne.

Men alt i alt er det en hyggelig Bog, særligt egnet til Julegave til Drengene, hvis Hu staar til Søofficersvejen.

P. I.

Marinens Bibliotek.

Juni — September 1944.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
88. Flaadens Virksomhed under Verdenskrigen 1914—18. Kbh. 1920. 8^o H.
89. *Bernstorff* (Graf): Deutschlands Flotte im Kampf. Eine Phantasie. Mit 4 Ill. und zahlr. Abbild. Minden i W. og Lpz. 8^o H.
- *90. *Richter, A.*: Criminal-Processen og dens Følger. Fremlagt for Fornuftens Domstol. Kbh. 1832. 8^o H.
Gave fra Værkfører H. P. Pedersen.
- *91. Diary of Capt. Mackenzie of Scatwell. Manuskript. 1790—1809. 8^o H.
Gave fra Orlogskapt. A. Schmidt.
92. *Balck, V.* og *Hansen, Victor*: Illustreret Idrætsbog. Udarb. paa Grundl. af Victor Balck's »Illustrerad idrottsbok«. Kbh. 1890 og 93. 2 Bd. 8^o H.
- *93. *Lehmann, J.*: Rudolf Diesel og Burmeister & Wain. Ill. (m. Portr.). Kbh. 1938. 4^o H.:
Rudolf Diesel. — B. & W. — Dieselmotorens Udvikling. — Maskinfabrikerne. — Støberierne. — Staalkonstruktioner. — Skibsværftet. — Burmeister & Wain 1898—1938.
- *94. Burmeister & Wain. Motorships in actual service equipped with Diesel Engines of the Burmeister & Wain type. Cph. 1938. 8^o H.
- *95. Burmeister & Wain. Gráfico. Cph. 1937. 8^o H.
- *96. *Diesel, E.*: Diesel. Mennesket. Værket. Skaberen. M. Portr. af Rudolf Diesel og Ivar Knudsen. Forord m. m. af J. Lehmann. Kbh. 1939. 8^o H.
Nr. 93—96 Gave fra A/S Burmeister & Wain.

- *97. Haand-Bog over Søe-Artilleriets Sortiment. Underskrevet: Søetatens Tøy Huus den 2^{den} January A^o 1765 af Bernhard Ulrich Grodtshilling. Manuskript. Kbh. 1765. 8^o. H.
Gave fra Kontorassistent Arve Nissen.
- *98. *Kock, J. H.*: Bidrag til Københavns Overformynderis Historie. Index. Udg. af Overformynderiet i Anl. af 75-Aarsdagen den 1. April 1944. Kbh. 1944. 4^o. H.
Gave fra Overformynderiet.
- *99. *Gross, V.*: Den gule By. Kbh. 1933. 8^o. H.
Gave fra Lt. Thostrup.
- *100. *Larsen, K. og Grandjean, L. E.*: Søkortets Stednavne. Ill. og Kort. (Foreløbigt Hæfte.) Person- og Stednavne. »Søfartens Biblioteks Skr.« Nr. 4. Kbh. 1944. 8^o. H.
Gave fra Konsul K. Lauritzen.
- *101. *Langkilde, H. E.*: Pæne Ting ombord. Eksempler paa Skibsdstyr og Brugskunst. Ill. Eksp. Nr. 301. Kbh. 1944. 8^o. H.
Gave fra H. S. Hansen's Eftf.: C. J. Didriksen.
- *102. *Thomsen, E.*: Dagbog fra Ekspeditionen til Vestgrønland 1863—64. Ill. og Kort. Manuskript. Kbh. 1868. 8^o. H.
Gave fra Frk. Ida Thomsen ved Søminemester J. Sørensen.
103. *Busch, F. O. og Rogge, B.*: Weisze Segel — weite Meere. Ill. og Kort. Segelschulschiffe der Kriegsmarine. Nach Berichten, Tagebuchblättern des Kommandanten des Segelschulschiffes »Albert Leo Schlageter«, Fregattenkapitän Bernhard Rogge. Bromberg 1943. 8^o. H.
104. *Shephard, A. Mac Cartney*: Sea Power in Ancient History. The Story of the Navies of Classic Greece and Rome. Ill. og Kort. Litt.fort. Index. With a foreword by Rear Admiral William A. Moffet, U. S. N. U. S. A. 1925. 8^o. H.
105. *Grundtvig, L. A.*: Kort Fremstilling af den danske Søret til Brug ved Forelæsninger. 2. Udg. ved Axel Møller. Sagregister. Kbh. 1922. 8^o. H.
106. Betænkning afgivet af Radiokommissionen af 1920. Kbh. 1922. 8^o. H.
107. Fregatten Jylland i Krig og Fred. Ill. (og Portr.) og Kort. Under Red. af P. A. Feldthusen og Alfr. Jeppesen. Forord af Viceadmiral A. H. Vedel. Kbh. 1944. 8^o. H.:

- Juel, Axel*: Indledningsdigt.
- Jensen, G. K.*: Den danske Flaade og Orlogsværftet ved Aar 1860. Ill. og Kort.
- Thostrup, C. Bendix*: Omkring Fregatten »Jylland«s Bygning og Stabelafløbning. Ill.
- Borrild, C.*: Lidt om Fregatten »Jylland«s Rigning. Ill.
- Barfod, H. B.*: Fregatten »Jylland«s Virksomhed under Krigen 1864. Ill. Diagr.
- Schaffalitzky de Muckadell, C.*, Baron: Viceadmiral Edouard Suenson og Orlogskaptajn Peter Christian Holm. (Portr.)
- Veteraner fra Slaget ved Helgoland beretter om deres Oplevelser om Bord paa »Jylland«: Skibsfører *Niels Andersen*, Skibsfører *Emil Gade*, Maskinmester *Julius Victor Gjetting*, Vægter og Skatteopkræver *Hans Hansen*, Aftægtsmand *Christian Jørgensen*, Smedemester *Henrik Christian Møller* og *Frits Vilhelm Reiersen*.
- Jungersen, K.*: De lange Togter. »Jylland«s Togter (1862—87). Kong Christian IX's Islandsferd 1874 om Bord paa Fregatten »Jylland«. Efter en samtidig Skildring i »Ill. Tid.«. Ill. og Portr.
- Thostrup, C. Bendix*: »Torpedoskibet« Fregatten »Jylland«.
- Saxild, J. F.*: Minder fra min Lærlinge- og Officerstid paa »Jylland«.
- Hedemann, C. v.*: Paa Togt med »Jylland« i Sommeren 1886.
- Friis, H. H.*: Paa Fregatten »Jylland«s sidste Togt Vinteren 1886—87.
- Topsoe-Jensen, A. T.*: Fra mit første Lærlingetogt med Fregatten »Jylland« Vinteren 1886—87. Ill.
- Marston, E. W.*: »Jylland« som Exerccer- og Kaserneskip. Ill.
- Holtermann, C.*: Fregatten »Jylland« i Aarene 1908—25. Ill. og Portr.
- Petersen, P.*: Komitéen til Fregatten »Jylland«s Bevarelse. Ill. og Portr.
- Sørensen, P.*: Provinskolebørnene og Fregatten »Jylland«.
- 107^a. Jubilæums Album 1842—26. Maj—1892. Mindeblade ved Deres Majestæter Kong Christian IX og Dronning Louise's Guldbryllup den 26. Maj 1892. Tekst af Dr. phil. I'. *Bergsoe*. Ill. af danske Kunstnere. Kbh. 1892. fol. H.

108. Dansk biografisk Leksikon. Grdl. af C. F. Bricka. Red. af Poul Engelstoft og S. Dahl. Kbh. 1944. 8^o. H.
Bd. XXVI: Willumsen—Østrup.
- *109. Beretning og Regnskab for Søfartsklubben. Kbh. 1. Jan.—31. Dec. 1943 ff. Ill. Kbh. 1944 ff. 8^o. H.
Gave fra Konsul K. Lauritzen.
110. *Tuxen, A. P.*: Slægten Tuxen. 1550—1800. Udg. af Tuxen-Samfundet. Kbh. 1928. 8^o. H.
111. *Atuagagdliutit . . . I*, Nr. 1—12 og II, Nr. 13—24. Nugme 1935—36. 4^o. H.
112. *Fenger, H. M.*: Erindringer fra mit Liv. Ill. og Portr. Index. 2. Opl. Kbh. 1925. 8^o. H.
113. *Rothe, C. P.*: Forsøg til navnkundige danske Mænds Livs og Levnets Beskrivelser (første Stykke) indeholdende Danmarks forrige Rigens Store Cantzler Peder Greve af Griffenfeld's, Liv og Levnet, tilligemed alt hvad sig hannem haver tildraget. Anden Gang oplagt. Første Part. Kbh. 1747. Første Opl. 2^{den} og 3^{die} Part. Kbh. 1745. 3 Dele i 1 Bd. 8^o. H.
114. *Irving, W.*: The Life and Voyages of Christopher Columbus. M. et Portr. af Columbus. Lond., Edinb. og N. York 1901. 8^o. H.
- *115. *Clan, E.*: Norden som økonomisk Enhed. Udg. af »Det skandinaviske Selskab«. Kbh. 1944. 8^o. H.
- *116. *Holl, P.*: Norges og Islands Historie. Udg. af »Det skandinaviske Selskab«. Kbh. 1944. 8^o. H.
- *117. *Heine, N. G.*: Sveriges Historie indtil 1809. Udg. af »Det skandinaviske Selskab«. Kbh. 1944. 8^o. H.
- *118. *Heine, N. G.*: Sverige og Finland efter 1809. Udg. af »Det skandinaviske Selskab«. Kbh. 1944. 8^o. H.
Nr. 115—118 er Gave fra »Det skandinaviske Selskab«.
- *119. *Lehmann, J.*: Foreningen til Søfartens Fremme. 1844. 1. August 1944. Ill. (og Portr.). Udg. af Foreningen. Kbh. 1944. 8^o. H.
Bilag: Love for Foreningen.
Formænd, Næstformænd m. v.
Bestyrelsens Medlemmer.
Københavns Navigationsskole (Diagr.)
Medlemsfortegnelse 1.7.1944.

120. *Juel-Hansen, E.*: Haandskrevne Navigationsbøger. Ill. »Søfartens Biblioteks Skr.« Nr. 4. Kbh. 1944. 8^o. H.
Gave fra Konsul K. Lauritzen.
121. *Nørlund, N. P.*: De gamle danske Længdeenheder. Ill. Pl. 1—12. Avec une resumé en française. »Geod. Inst. Skr.« 3. Rk. Bd. III. Kbh. 1944. 4^o. H.
Gave fra Professor Nørlund.
122. *Steensen, H. Steen*: Hangarskibe. Ill. og Diagr. Kbh. 1944. 8^o. H.
123. *Hägg, E.*: Örlogsliv. Minnen från ungdomsresor med svenska flottens segelfartyg och de första officersåren i Karlskrona. 1885—1896. Ill. (Malerier og Tegninger af Jacob Hägg.) Sthlm. 1943. 4^o. H.
124. Svenska Flottans Historia . . . Ill. og Kort. II. Bd. 1680—1814. Malmø 1943. 4^o. H.
NB. I. Bd. 1521—1679 er anskaffet i 1943.

H. Bistrup.

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-Admirallejtnant Danneskjold-Samsøe's Projekt til Hovedvagten paa Nyholm approberes med Philip de Lange som Bygmester.
10. og 11. Feb. 1659: Stormen paa København; Baadsmandskompagnierne under Holmens Chef Admiral Niels Juel forsvarede Peuchlers og Qvitzows Bastioner paa Østervold og Kastellet.
17. Feb. 1727: Søetatens kombinerede Ret indstiftes, ophæves 1933.
18. Feb. 1829: Viceadmiral Johan Olfert Fischer dør, Eskadrechef og Højstkommanderende i Slaget paa Rheden den 2/4 1801.
19. Feb. 1619: Admiral Gieddes Eskadre bestaaende af 2 Orlogsskibe samt 2 Skibe fra Ostindisk Kompagni kæmper ud for de Kap Verdiske Øer med 3 franske Kapere, hvoraf Kaperfregatten »Lion d'or« samt 1 armeret Jagt erobres, »Lion d'or« omdøbes til »Patientia« og indgaar i Eskadren paa dens Togt til Ostindien (se 20/11 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 Jorden rundt og konstitueres som Chef for den danske Koloni paa Nicobarøerne, hvor Dannebrog hejstes over Havnen Pulo Penang paa Øen Lille Nicobar den $15\frac{1}{2}$ 1846.
24. Feb. 1716: Kaptajn Peter Wessel adles under Navnet Tordenskjold paa Grund af hans Fortjenester til Søs.
25. Feb. 1767: General-Admiraløjtnant Danneskjold-Samsøe's Projekt til Bygning af Takkeladshusene paa Øen Frederiksholm paa Nyholm (nuværende Hovedmagasin og Takkelloft) approberes.
26. Feb. 1701: General-Admiraløjtnant U. C. Gyldenløves Indstilling om Oprettelsen af »Søe-Cadet-Compagniet« bifaldes af Kong Frederik IV. Kommandør Chr. Tomesen Sehested bliver fra $26\frac{1}{4}$ 1701 første Chef for »Kadetkompagniet« (fra 1753 »Kadetkorpset«).
28. Feb. 1648: Kong Christian IV dør paa Rosenborg Slot i København, en af de faa europæiske Konger, der personlig førte sin Flaade i Krig, kendt som Søtaktiker, Bygmester og Organisator af Orlogsflaaden, der under ham førtes frem til Landets førende nationale Værn.

F. Kj.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

Hangarskibe.

5. Aërodromskibe.

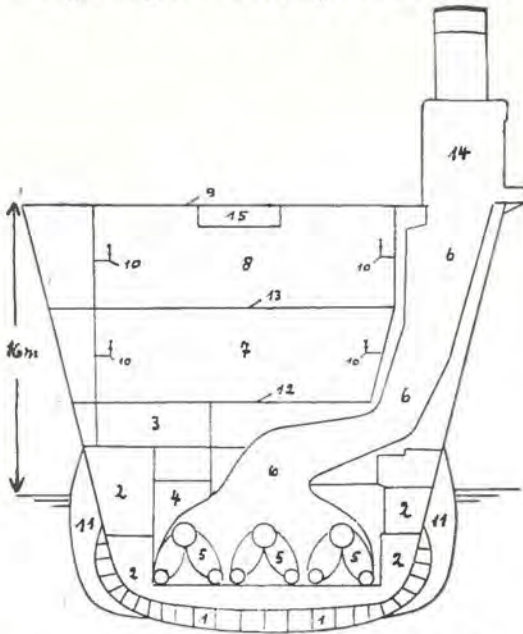
II. Det moderne Aërodromskib. (Fortsat).

E. Beskyttelse, Stabilitet og Sikkerhedstjeneste.

For de nye Aërodromskibe findes kun meget faa officielle Angivelser om Beskyttelsen. I Almindelighed kan man dog vel regne med, at der ligesom i Krydserne findes saa vel Vandliniepanser (100—150 mm) som Panserdek (50—75 mm). Vandliniepanseret dækker som Regel en Trediedel eller op til Halvdelen af Vandliniens Længde med Maximum udfør Maskineriet. I enkelte Tilfælde fortsætter Vandliniepanseret her med aftagende Tykkelse opefter i et halvhøjt Sidepanser. Til Beskyttelse mod Maskinskyts og Splintvirkning er Armeringen og Broen og eventuelt tillige



Aërodromskibene HERMES, BÉARN og SARATOGA set forind. Man bemærker Ø-Konstruktionens Placering i BÉARN som en Slags »Karnap« uden paa Skibssiden



Skematisk Tværsnit gennem et Aërodromskib af Ø-Typen med 2 Hangardæk visende Forholdet mellem Skibets Overvands og Undervandskonstruktion

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 1 = Dobbeltbund | 9 = Flyvedækket |
| 2 = Olietanke | 10 = Gallerigange |
| 3 = Last | 11 = Bulges |
| 4 = Fyrplads | 12 = underste Hangardørk |
| 5 = Vandrørskedler | 13 = øverste Hangardørk |
| 6 = Optræk | 14 = Skorsten |
| 7 = underste Hangar | 15 = Henstuvningsrum for |
| 8 = øverste Hangar | Reserveplaner (Vinger) |

Ildlederstationerne i visse Tilfælde lettere pansret. Undervandsbeskyttelsen er omtrent som i moderne Slagskibe. Med Hensyn til Vandlinie- og Sidepanser kan man anstille lignende Betragtninger som for Fladbaneskytsets Vedkommende. Saafremt en af Aërodromskibets vigtigste Regler er at unddrage sig Artilleriild, synes det vertikale Panser at være lidt af en Luxus. Af Hensyn til Luftbomber er den horizontale Beskyt-

telse derimod af vital Betydning — hvorfor der da ogsaa ligesom i Slagskibene bør findes to Panserdæk omend paa Grund af Stabiliteten af ringere Tykkelse.

At beskytte Hangaromraadet med de deri værende Luftfartøjer er — hvor ønskeligt det end vilde være — heller ikke muligt af Hensyn til Stabiliteten.

Ved at betragte det skematiske Tværsnit gennem et Aërodromskib med to Hangardæk ses Forholdet mellem Skibets Overvands- og Undervandskonstruktion. For ved Krængning at modvirke det store Moment, som — takket være den lange Arm — frembringes af Overvandskonstruktionen, er det nødvendigt at anbringe alle Vægte saa dybt nede i Skibet som muligt.

Især voldte Stabiliteten selvfølgelig Vanskeligheder, hvor et Skib, der oprindeligt var paabegyndt som Slagskib, Krydser eller Koffardiskib, senere skulde færdigbygges som Aërodromskib. For at forbedre Stabiliteten forsøgte man her i nogle Tilfælde at forøge Skibets Bredde ved at føre Bulgekonstruktionen, der ellers endte i Vandlinien, noget højere op. Alligevel havde Skibe som COURAGEOUS og GLORIOUS kun en meget ringe Stabilitet. Da COURAGEOUS den 18/9 1939 blev ramt af een — muligvis to Torpedoer fra en tysk Ubaad, krængede den straks saa stærkt over, at Fartøjerne ikke kunde sættes ud, og sank kort efter.

Medens Hangarerne nu altid ligger umiddelbart under og sammenbygget med Flyvedækket, fandtes der i en Del af de første Aërodromskibe et mere eller mindre tomt Rum mellem Flyvedækket og Hangaren — som Regel kun for- og agterude, men i enkelte Tilfælde dog ogsaa gennem det meste af Skibets Længde — jfr. LANGLEY (pag. 37) og AKAGI (pag. 37). Grunden her til var Ønsket om at faa hævet Flyvedækket saa højt til Vejrs som muligt, samtidig med at man af Hensyn til Stabiliteten var nødt til at holde den Vægt, som repræ-

senteredes af Hangaren, i et betydelig lavere Niveau. Ogsaa i en Del af de til Escort-Aërodromskibe ombyggede Koffardiskibe vil man se store aabne Rum under Flyvedækket.

Af Stabilitetshensyn synes der i den senere Tid at være en Tendens til at gaa bort fra to Hangardæk (FURIOUS m. fl. samt ARK ROYAL) og i Stedet for nøjes med et enkelt (ILLUSTRIOUS-Klassen). Ligeledes anvender man heller ikke mere de stærkt udfaldende Skibssider for derved at øge Flyvedækkets Bredde, idet Aërodromskibene nu som Regel er saa store, at Bredden i Vandlinien er tilstrækkelig som Bredde for Flyvedækket.

I Ø-Typen modvirkes det af Øen frembragte Moment om Styrbord ved at anbringe forskellige Vægte — saasom Hjælpemaskineri, Tanke og lign. — i Bagbords Side.

Adskillige nyere Aërodromskibe er ligefrem usymmetriske med Hensyn til Diametralplanet, idet Bredden af Overvandskonstruktionen om Bagbord kan være op til en Meter større end Bredden om Styrbord.

I enkelte mindre Aërodromskibe — hovedsagelig japanske — findes Sperry's Gyroskop-Stabilisator for at dæmpe Skibets Bevægelser i Sø.

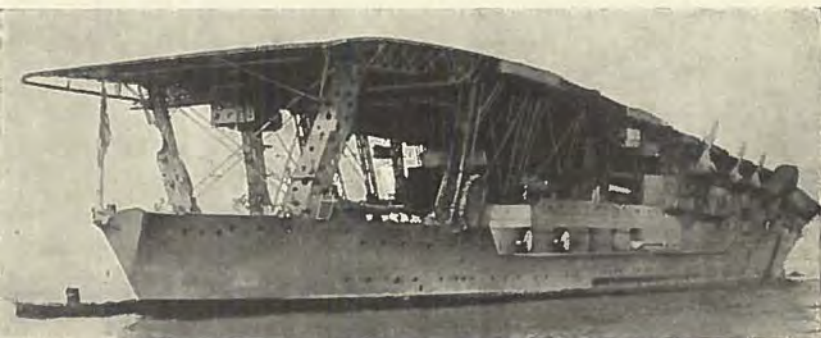
Brandfaren er et af Aërodromskibets alvorligste Problemer, hvorfor der allerede ved Konstruktionen er taget alle mulige Forholdsregler til Bekæmpelse og Begrænsning af en opstaaet Brand. Rundt omkring i Hangarerne findes forskellige Systemer af automatisk virkende Skumslukkere — ligesom der uafhængigt heraf fra Sikkerhedstjenestens Central kan foretages Skumslukning i de forskellige Dele af Skibet gennem Ledninger fra særlige Skumtanke. Endvidere kan Hangarerne ved Hjælp af »Jerntæpper« inddeles i Sektioner, hvorved en Brand kan begrænses.



Amerikansk Glatdæks-Aërodromskib LANGLEY (ombygget Kuldampfer) med to Klapskorstene om Bagbord. I 1937 fjernedes den forreste Trediedel af Flyvedækket



Japansk Aërodromskib AKAGI for Ombygning. Ved Stalkonstruktioner var Flyvedækket hævet op over Hangartaget. Foruden Flyvedækket anvendtes tillige Bakdækket — og muligvis ogsaa Mellemdækket — til Start



AKAGI set agterfra. Man bemærker de kolossale Stalkonstruktioner, der bærer Flyvedækket agter. Til højre ses de to Skorstene. Den forreste er bøjet nedefter, den agterste opefter. Endvidere »Rederne« med Luftsytset midtskibs lidt under Flyvedækket og paa Laaringen 3 Stk. 20,3 cm Kanoner opstillet i Kasematter

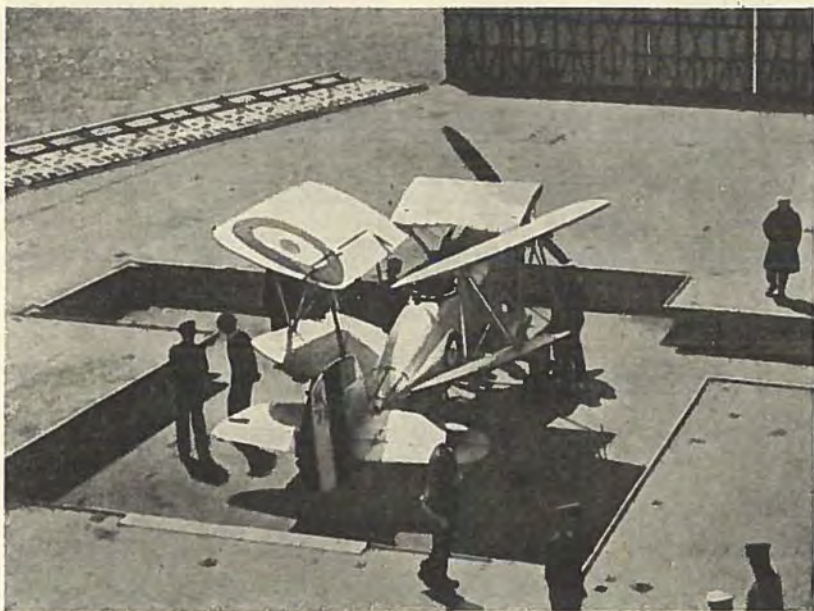
Hvert Aërodromskib ledsages som Regel af to Jagere, som følger efter, en paa hver Laaring. Det er disse Jageres Opgave at assistere ved eventuelle Nødlandinger af Luftfartøjerne for om muligt at bjerge Besætningerne og eventuelt Maskinerne. Jagerne virker saaledes som en Slags »Flugsicherungsschiffe« for Aërodromskibets Luftfartøjer.

Under Krigsforhold er et Aërodromskib som Regel desuden — ligesom andre større Enheder — sikret mod Ubaade ved et forangaaende Jagerscreen, der med sit Luftskyts tillige deltager i Afværgelsen af Luftangreb. Jagerne placeres her fortrinsvis ca. 4 Streger foran for tværs for at genere angribende Torpedoplaner mest muligt.

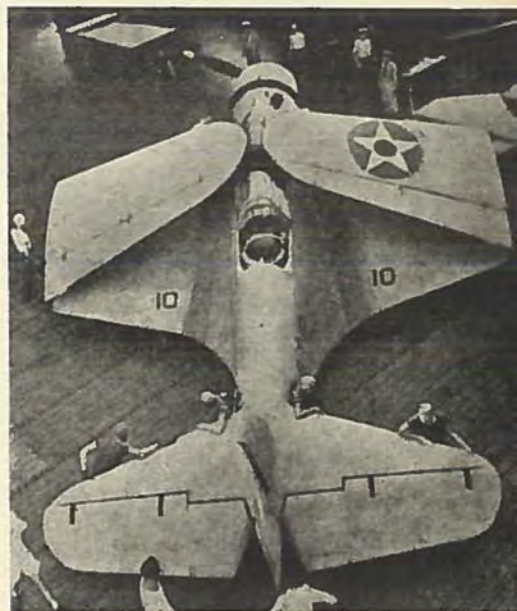
F. Flyvedæk og Hangarer.

Flyvedækket i et moderne Aërodromskib skal som allerede nævnt have en Længde af mindst 200 m — men helst vil man dog op paa 240 m. Heraf er de agterste 60 m reserveret til Landing, medens Resten er Start- og Klargøringsdæk. Paa Landingsdækket findes 4 à 8 Bremsewirer udspændt mellem smaa Opstandere som tidligere omtalt. Bremsningen sker enten ved hydrauliske Bremsere, afbremsede Tromler eller Luftbremsere. Fra Hangarerne bringes Luftfartøjerne op til Flyvedækket ved Hjælp af Elevatorer, af hvilke der findes 2 à 3.

Elevatorerne er ofte T-formede for lettere at kunne transportere Luftfartøjer, hvis Vinger ikke kan klappes sammen — Jagere og som Regel Styrthombere — idet Vingerne bringes til at korrespondere med Tværestrengen i T'et. Adskillige af disse Elevatorer har over T'et et større eller mindre Fremspring med Plads til Luftfartøjernes Propel, saaledes at Profilen i visse Tilfælde nærmere bliver et Kors end et T.



Et Luftfartøj paa Elevatoren, hvis Profil nærmere er et Kors end et T. I Baggrunden Vindskærme dels lagt ned (i Borde), dels rejst (foran for Elevatoren). Paa Luftfartøjet ses Balanceklapperne paa den yderste Del af øverste Plans Agterkant



I moderne amerikanske Aërodromskibsmaskiner klappes Vingerne sammen paa denne Maade. Paa Agterkanten den »opklappede« Del af Planerne ses Balanceklapper

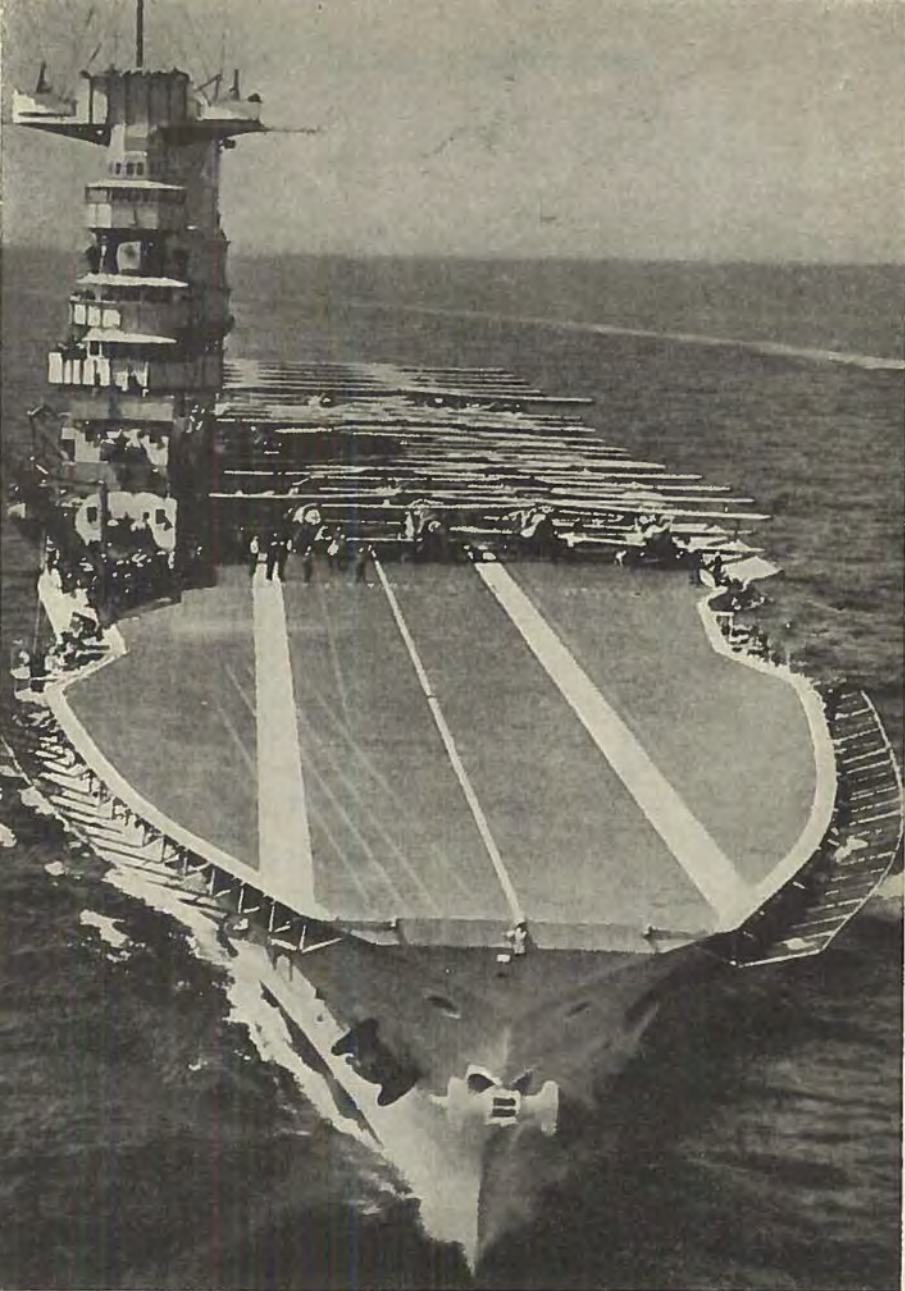
Foran for Elevatorerne — samt forude et Stykke fra Stævnen — kan rejses »Vindskærme« eller »Palisader« for at beskytte Luftfartøjerne paa Dækket mod den til Tider meget kraftige relative Vind. Ogsaa paa Siderne af Flyvedækket findes som Regel saadanne »Vindskærme«. De gaar enten i Kulissestyr og bevæges op og ned ved hydraulisk Kraft — eller de kan rejses og lægges ned, saa de i liggende Stilling flugter Flyvedækket.*)

I enkelte Aërodromskibe findes paa Skibets midterste Del i Borde et Sikkerhedsnet for at forhindre Luftfartøjerne i at gaa udenbords ved uheldige Landinger. I andre Enheder (jfr. EAGLE pag. 43 og LEXINGTON pag. 41) gaar der rundt langs Flyvedækkets Kant en »Rendesten«, der foruden til Passage for Besætningen, naar Flyvedækket benyttes, tillige skal tjene som en Slags »Sikkerhedsnet«. Som det vil fremgaa af Illustrationerne, anvendes Sikkerhedsnet ikke i de nyere Aërodromskibe.

I Stævnen udmunder et Damprør, hvorfra en »Dampfane« strømmer ud til Vejledning saa vel for Skibets nøjagtige Manøvrering op i Vinden som for Piloterne. Til Hjælp ved Bedømmelsen af »Dampfanens« Retning er Diametralplanet ofte markeret med en hvid Stribe.

Da de Motorer, som anvendes i Luftfartøjerne, kræver at blive varmede inden Starten, og denne »Varmning« paa Grund af Kuliltefaren ikke kan foregaa i Hangarerne, maa alle de Luftfartøjer, som skal anvendes i en Start, forinden anbringes paa det aabne

*) I England kaldes disse Vindskærme endnu »palisades« — et Ord der stammer fra de første Aërodromskibes Tid. Iøvrigt synes det, som om disse Palisader — der ikke er kønne, og som nærmest ligner et Stakitværk — er ved at faa en Renaissance, idet man forsøgsvis har indført dem i nogle af de nyeste amerikanske Aërodromskibe.



Amerikansk Aërodromskib LEXINGTON med startklare Luffartøjer paa Flyvedækket. Til venstre ses Øen med Hovedarmeringens to forreste Taarne, Bro, Ildlederstation m.m. Langs Kanten af Flyvedækket ses »Rendestenen«. De tynde, skraa Striber forude om Styrbord paa Flyvedækket angiver Katapulten

Flyvedæk, hvor Motorerne startes og holdes i Gang. Starten af Luftfartøjerne tager derefter mellem 15 og 30 Sekunder pr. Maskine, medens Landingen, som allerede tidligere nævnt, kræver 2 à 3 Minutter pr. Maskine.

Naar Landingen tager saa lang Tid, skyldes det til Dels de nødvendige Sikkerhedsbestemmelser. Intet Luftfartøj maa — uden i Nødstilfælde — lande, før der er givet Signal om, at Dækket er klart. Naar et Luftfartøj er landet og bremsset, skal det frigøres af Bremsewirerne og bringes af Vejen — og først, naar der er »klar Bane«, gives der Signal til det næste Luftfartøj, som selvfølgelig maa befinde sig i en passende Afstand og først nu kan begynde sin Anflyvning. Start og Landing om Natten tager naturligvis endnu længere Tid.

Uheldige og vanskelige Landingsforhold fremkommer, naar Vinden ikke falder sammen med Søen eller Dønningens Retning — og da især naar kraftig Sø eller Dønning kommer ind tværs eller agten for tværs. Under saadanne Forhold vil det ogsaa være vanskeligt at starte — ja, i visse Tilfælde endog umuligt. Hvis Vinden springer, efter at Luftfartøjerne er sendt af Sted, er man selvfølgelig paa det aabne Hav nødt til at tage Landingsforholdene, som de er, naar Luftfartøjerne vender tilbage. Men det betyder i ugunstige Tilfælde et stort Antal mere eller mindre alvorlige Havarier og ofte adskillige Totalhavarier. Saafremt en landende Maskine under saadanne Omstændigheder tager Flyvedækket agter i samme Øjeblik, som dette er i kraftig Bevægelse opad og maaske samtidig tillige krænger over, kan man risikere, at Maskinens Understel bryder sammen — eller at Maskinen slynges udenbords. Har Skibet voldsomme Bevægelser, vil det kunne tage nogen Tid at faa fjernet de kvasede Ma-



Engelsk Aërodromskib HERMES. Man bemærker Skibssidens udfaldende Form, Flyvedækkets Bøjning agter og Krænen i Agterkant af Øen. Hovedartmeringen (Fladbaneskyts) står i Skjolde i Aabninger i Skibssiden. Forude er rejst en Vindskærm for at give Læ paa Flyvedækket



Engelsk Aërodromskib EAGLE med en Tankbaad paa Siden. Rundt langs Kanten af Flyvedækket gaar en »Høndesten«

skiner, saaledes at Landingsdækket atter kan blive frit. Herved vil ved gentagne Havarier den Tid, der var beregnet til Luftfartøjernes Landing, let kunne blive overskredet — og de Luftfartøjer, der endnu befinder sig i Luften kan derfor blive nødt til, naar deres Benzin er opbrugt, at forsøge en hazarderet Nødlanding i det oprørte Hav i Nærheden af en af de ledsagende Jagerer — hvis Flyveren da ikke foretrækker at hoppe ud med Faldskærm ved en saadan Jager og lade Maskinen styrte. Under Søkrigen i Stillehavet skal et japansk Aërodromskib have mistet alle sine Maskiner, idet Vejrforholdene siden deres Start havde ændret sig, saa Landing paa Dækket var umuliggjort.

Foruden at Diametralplanet kan være markeret med en hvid Stribe, er Flyvedækket ved flere andre malede Striber inddelt i forskellige Felter og Figurer til Hjælp ved Landingen. Ofte markeres saaledes det Sted, hvor Luftfartøjerne bør »tage« Dækket agter ved Landing, med en stor Cirkel. Findes der flere Enheder af samme Klasse, har de hver deres egne Kendetegn eller Kendingsbogstaver malede paa den agterste Del af Landingsdækket til Vejledning for Piloterne. Ligesom det i sin Tid i den russisk-japanske Krig hændte, at en »forsprængt« russisk Jager en Nat ved en Fejltagelse sluttede op i Queuen paa en japansk Jagerflotille, er det under den nuværende Krig i Stillehavet sket, at en Maskine — trods disse Kendetegn — under en natlig Landing er gaaet ned paa Dækket af et fjendtligt Aërodromskib. I et andet Tilfælde søgte en hel Flotille Landing paa et fjendtligt Aërodromskib ved Guadalcanar og opdagede først Fejltagelsen, da Skibet — i Stedet for at vise Landingssignaler — aabnede Ilden.

I de nyere Aërodromskibe er ikke alene Agterkanten, men ogsaa Forkanten af Flyvedækket »af-

rundet«, idet en saadan Form formindsker Uroen i Luften over Flyvedækket. Trods Skrogets Indsnævring ved Stævnen har Flyvedækket nu saa godt som sin fulde Bredde over hele Længden.*) Ofte rager Flyvedækket som i ARK ROYAL et langt Stykke ud over Agterenden.

Adskillige Aërodromskibe er udrustede med 1 à 2 Katapulter, der er faste og som Regel anbragte i Forkant af Flyvedækket. Disse Katapulter, der ofte er meget lange, er ikke alene beregnede til at udskyde Aërodromskibets almindelige Luftfartøjer, men tillige store Flyvebaade, som atter kan indbjergeres ved Hjælp af Kraner, der desuden skal kunne tage eventuelle havarerede Maskiner om Bord. Katapulterne kan saaledes anvendes til Start af Luftfartøjerne, naar Aërodromskibet ligger til Ankers i Vindstille. Deres Hovedopgave maa dog vel siges at være en »Startreserve« i Tilfælde, hvor Flyvedækket har faaet mindre Havarier.

Det er tidligere omtalt, at man i visse Aërodromskibe sandsynligvis har forsøgt at øge Startkapaciteten ved at lade Luftfartøjerne starte ikke alene fra Flyvedækket, men ogsaa fra det lavere liggende Bakdæk. Disse Forsøg syntes dog ikke at have givet noget godt Resultat. Da Flyvedækket i enkelte moderne Aërodromskibe ikke er ført helt ud til Stævnen, er det muligt, at man her i Forkant af det lavere liggende Bakdæk har placeret en Katapult eller to — foruden Katapulterne paa Flyvedækket.

At en Formindskelse af Flyvedækkets Længde ved den videre Udvikling af Luftfartøjstyperne skulde være mulig, er ikke sandsynligt i Aërodromskibe til Flaade-

*) Sammenlign saaledes Flyvedækkets Bredde ved Stævnen i den ældre EAGLE og den moderne ARK ROYAL. For at kunne korrespondere med det brede Flyvedæk for og agter maa Skibssiderne selvfølgelig være udfaldende ude ved Stævnene.

brug. Tværtimod er der en stadig Tendens til at øge Vægten og Hastigheden af de Luftfartøjer, der baseres om Bord paa Aërodromskibene, hvilket betyder Krav om yderligere Forlængelse af Flyvedækket. Den eneste Mulighed for at undgaa en saadan Forlængelse vilde være kun at anvende Dækstart, naar Aërodromskibet løber høj Fart, og helt overgaa til Katapultstart ved lavere Hastigheder samt til Ankers.

Flyvedækkets Bredde varierer fra 32,3 m i LEXINGTON og SARATOGA*) til 19 m i RYUZYO og HOSYO, Højden over Vandet fra 18,3 m i LEXINGTON og SARATOGA til 10 m i HERMES og EAGLE. Højden over Vandet spiller en vis Rolle især ved Starter til Ankers i Vindstille eller med tungt lastede Luftfartøjer.

Bortset fra de ovenfor nævnte større Flyvebaade, der kun findes i et meget begrænset Antal i enkelte Aërodromskibe, varierer Vægten af de ombordbaserede Luftfartøjer fra 2 til 3,5 Tons. Et saadant 3,5 Tons »General purpose« Luftfartøj (Torpedoplan, Bombe eller Rekognosceringsmaskine) har med sammenklappede Vinger en Længde af ca. 12 m, en Bredde af ca. 6 m og en Højde af 4 à 4,5 m. Jagere og Styrtbombere, hvis Vægt ligger omkring 2 Tons, tager endnu mere Plads, idet de — i hvert Fald indtil 1939 — ikke havde sammenklappelige Vinger.**)

Ved Flyvedækkets Dimensioner bestemmes samtidig Udstrækningen af den eller de derunder liggende

*) Heraf fragaar dog 6 m til Øen.

***) Efter 1939 siges enkelte Styrtbombertyper at have faaet sammenklappelige eller aftagelige Vinger. Naar man tidligere regnede med, at Jagere med faste Vinger tog mere Plads op end de større 3,5 Tons »General purpose«-Typer, synes der nu at være sket en Ændring heri, idet de nye Escort-Aërodromskibe angives at have en Luftfartøjskapacitet paa enten 30 Jagere eller 15 à 20 Torpedoplaner eller Bombemaskiner. Enten drejer det sig om meget smaa Jagere muligvis med sammenklappelige Vinger — eller ogsaa har man udfundet en ny Henstuvningsmaade — i Etager med optrukket Understel e. l

Hangarer. Hen imod Stævnen indsnævres Bredden dog saa meget, at de her under Flyvedækket værende Rum ikke kan anvendes som Hangarer, hvorfor de da ogsaa udnyttes til Messer, Beboelse og lign. Agter vil Indsnævringen ofte medføre en tilsvarende Reduktion i Hangarernes langskibs Udstrækning. I Almindelighed kan man vel regne med at $\frac{3}{4}$ — i heldigste Tilfælde $\frac{4}{5}$ — af Flyvedækkets Længde kan udnyttes til Hangarer, men herfra maa saa yderligere trækkes den Plads, som optages af Elevatorerne, der hver er ca. 15 m lange. Saafremt Flyvedækket ikke naaer helt ud til Stævnene, kan man paa Fotografier og Skitser som Regel udmaale Hangarens Længde.

Med Hensyn til Bredden er det vanskeligere at faa anvendelige Tal. Her vil Optrækket til Skorstenen — i ældre Enheder i Forbindelse med de mere eller mindre udfaldende Skibssider — betyde en kendelig Reduktion af Bredden, jfr. det skematiske Tværsnit pag. 34, hvor Hangarens indvendige Bredde kun er 16 m, medens Bredden i Vandlinien er 25 og Flyvedækkets Bredde 30 m.

Det vil dog alligevel være muligt at danne sig et Skøn over de forskellige Hangarers Evne til at rumme Luftfartøjer, men dette Skøn kan selvfølgelig kun blive tilnærmelsesvis rigtigt.

I Hangarerne skal der saaledes ikke alene være Plads til Henstuvningen af Luftfartøjerne, men tillige til deres Eftersyn, Reparation og Klargøring, ligesom der maa findes forskellige Specialværksteder og Lagerum til Reservedele. Hertil kommer Bukke, Trappetiger, Ammunitionsvogne (til Bomber og Torpedoer) o. s. v. De Tal, man kommer til ved de følgende »Kapacitetsberegninger«, bør saaledes være noget større end de virkelige.

I EAGLE er Flyvedækket 203 m langt, og da der

er to Elevatorer, findes den til Hangar anvendelige Længde at være: $203 \cdot \frac{3}{4} \div 2 \cdot 15 = 122$ m. I de forreste 60 m ved Optrækket regnes med en Hangarbredde paa 16 m, hvor Maskinerne kan anbringes to og to ved Siden af hinanden med Kroppen i langskibs Retning, medens man i de agterste 60 m kan stille Maskinerne tre og tre. Ialt skulde der saaledes med de tidligere nævnte Maal for Maskiner med sammenklappede Vinger som Udgangspunkt (Længde 12, Bredde 6 m) være Plads til: $2 \cdot \frac{60}{12} + 3 \cdot \frac{60}{12} = 25$ Maskiner. Idet der som anført fragaar Plads til forskellige Formaal, passer dette Tal meget godt med den officielle Luftfartøjskapacitet, der er 21.

I GLORIOUS og COURAGEOUS strækker Hangaren sig over ca. 150 m, og med Fradrag for de to Elevatorer faaes 120 m Hangarlængde. Paa de forreste 48 m udfør Optrækket er Hangarbredden 16 m — og agten herfor godt 20 m. Ialt skulde der saaledes være Plads til: $2 \cdot \frac{48}{12} + 3 \cdot \frac{72}{12} = 26$ i hver Hangar — eller med to Hangarer ialt 52, hvilket passer med det officielle Tal 48, der i Parentes bemærket ogsaa svarer til Landingskapaciteten.

I ARK ROYAL er Skibets Længde 220 m, og der findes tre Elevatorer. Da Skibet er mindre indsnævret ved Stævnene, kan her anvendes Koefficienten $\frac{4}{5}$, hvorved der faaes en Hangarlængde paa $220 \cdot \frac{4}{5} \div 3 \cdot 15 = 131$ m eller — da Beregningen kun er tilnærmet — 132 m. Ved Optrækket, der er 24 m langt, regnes med, at Maskinerne er opstillet to og to — og foran for og agten for tre og tre, hvilket giver: $2 \cdot \frac{24}{12} + 3 \cdot \frac{108}{12} = 31$ — og med to Hangarer 62, medens det officielle Tal er 60.

I ILLUSTRIOUS-Klassen er Længden 232 m. Med tre Elevatorer giver det en Hangarlængde paa $232 \cdot \frac{4}{5} \div 3 \cdot 15 = 140$ m. Idet Optrækket her er trukket delvis uden for Skibssiden gennem en karnapliggende Ud-

bygning og Bredden er øget til over 29 m, maa det antages, at Maskinerne kan staa fire og fire foran for og agten for Optrækket — og tre og tre udfør dette, hvilket ialt giver: $3 \cdot \frac{24}{12} + 4 \cdot \frac{116}{12} = 42$. Antagelig har disse Skibe derfor en Luftfartøjskapacitet paa 40. Af og til ses angivet 70, men dette Tal kan ikke være rigtigt, saafremt der kun findes een Hangar, hvad alt synes at tale for. Noget officielt Tal er ikke offentliggjort.

Som allerede nævnt vil der altid være et vist Usikkerhedsmoment ved saadanne Beregninger, men de viser dog af hvilken Størrelsesorden Antallet af ombordbaserede Luftfartøjer vil være i de forskellige Aërodromskibstyper. Maaske vil det ved særlige Hensynsmetoder — bl. a. i mere eller mindre demonteret Tilstand eller i Etager med optrukket Understel og lign. — være muligt at øge Antallet af Reservemaskiner noget, men, som de officielle Tal viser, synes der ikke i England at være nogen Tendens hertil. Tallene holder sig her indenfor de af Landingskapaciteten betingede Grænser. Naar der derfor opgives betydelig større Tal for de amerikanske Aërodromskibe, maa disse Tal — som det senere omtales — ikke godtages uden Kritik eller nærmere Forklaring.

Det vil ogsaa ses, at der er en ret intim Forbindelse mellem et Aërodromskib og dets Luftfartøjer. Et Aërodromskib bør selvfølgelig bygges under Hensyntagen til de Luftfartøjstyper, det skal medføre, men da disse Typer som bekendt forældes hurtigere end Aërodromskibet selv, vil man ved Overgang til nye Typer med andre og som Regel større Dimensioner ofte staa overfor den Kalamitet, at Hangarpladsen ikke kan blive fuldt udnyttet.

I Aërodromskibe med 2 Hangardæk — f. Ex. ARK ROYAL — anvendes »dobbelte Elevatorer«, idet den midterste Del af den øverste Hangar anvendes som »Omladningsrum«. Naar Elevatoren i sin øverste Afdeling fører et klargjort Luftfartøj fra øverste Hangar til Flyvedækket, kan den i sin nederste Afdeling samtidig føre et andet Luftfartøj fra den underste Hangar til den øverste, hvor det bliver »omladet« og klargjort, faar paafyldt Benzin og Olie, anbragt Bomber o. s. v.

G. Luftfartøjsudrustningen.

Den indskrænkede Plads i Aërodromskibene begrænser ikke alene Antallet men ogsaa Størrelsen af de ombordbaserede Luftfartøjer. Indenfor visse Grænser er det naturligvis muligt at kombinere Størrelse og Antal paa forskellige Maader. Da det imidlertid ikke alene er den til Luftfartøjernes Henstuvning i Hangarerne nødvendige Plads, der spiller en Rolle for de større Luftfartøjers Anvendelse, men nok saa meget den nødvendige Startlængde, forstaar man, at Nutidens store flermotorede Luftfartøjer ikke kan baseres om Bord. Op til 1939 anvendte man saaledes udelukkende eenmotorede Luftfartøjer i Aërodromskibene, og — saa vidt det er kendt — har man under Krigen stadig holdt sig til disse og er ikke gaaet over til at benytte Maskiner med to eller flere Motorer.

For at kunne bruge de samme Maskiner til saa mange Formaal som muligt kom man i Aërodromskibene allerede tidligt ind paa at anvende Typer, der kunde løse flere Opgaver. Herved opstod der forskellige »All-round«-Typer (»General purpose«). Af disse kan anføres den engelske T. S. R. (Torpedo-Spotter-Reconnaissance), der var meget anvendt i 30'erne. Den havde forholdsvis stor Aktionsradius og Bæreevne,

men var ikke synderlig hurtig. Til Løsning af en særlig Opgave er en »General-purpose«-Maskine selvfølgelig aldrig saa velegnet som en Specialmaskine. Nu og da anvendes derfor ogsaa mere specialiserede Typer, men disse er dog alle saaledes konstruerede, at de i Nødsfald kan løse andre Opgaver end deres egentlige.

Saafermt Luftvaabenets Udvikling i Fremtiden gaar i Retning af stadig større og større Luftfartøjer vil denne Forøgelse sikkert ogsaa indvirke paa de ombordbaserede Luftfartøjers Størrelse og i Begyndelsen resultere i en Forøgelse af Aërodromskibenes Displacement — maaske i Forbindelse med en Reduktion af Antallet af Maskiner. Men vedbliver Luftfartøjernes Størrelse stadig at vokse, hvorved samtidig deres Aktionsradius forøges, vil man til sidst naa en praktisk Grænse, der ikke mere tillader Basing om Bord. For Jagernes Vedkommende vil Størrelsen dog næppe indenfor en overskuelig Fremtid blive en saadan, at de ikke kan starte fra eller lande paa et Flyvedæk.

Som tidligere nævnt bør man altid anvende en vis Kritik overfor de Tal, der opgives for de forskellige Aërodromskibes Luftfartøjskapacitet. For de amerikanske Aërodromskibe angives saaledes ofte det Antal, der er bevilget og anskaffet sammen med Skibet og derfor regnskabsmæssigt eller budgetmæssigt tilhører dette. Af dette Antal kan op til Halvdelen finde sig i Land som Reserve. Om Bord kan ligeledes findes et varierende Antal Reservemaskiner afhængigt af, om man henstøver dem i monteret eller demonteret Tilstand. Endvidere kan der i visse Tilfælde — udover det Antal Maskiner, der henstoves i Hangarerne — medføres et mindre Antal, som staar fastsurret paa Flyvedækket.

Da Pladsforholdene for de store Besætninger om Bord i Aërodromskibene er temmelig indskrænkede, er under Fredsforhold som Regel hele Flyverpersonellet og Luftfartøjerne i de fleste af Aarets Maaneder underbragt paa specielle Aërodromer i Land, og kun i kortere Perioder — 2 à 3 Maaneder eller eventuelt 2×2 Maaneder — naar de indledende Øvelser i Land er tilendebragt, indskibes en Del af Personellet og Maskinerne for at fuldende Uddannelsen om Bord og deltage i de forskellige Flaademanøvrer.*)

Luftfartøjskapaciteten er selvfølgelig ogsaa afhængig af Ændringer i S sammensætningen af de ombord-baserede Luftfartøjstyper. Et Aërodromskib, der f. Ex. oprindeligt havde 60 mindre Maskiner, kan saaledes senere ved Overgang til en større og mere effektiv Luftfartøjstype faa reduceret Antallet til 45 eller 50.

Medens FURIOUS kun har 33 (større) Luftfartøjer, havde de lige saa store Enheder GLORIOUS og COURAGEOUS hver 48 (almindelige).

De i Aërodromskibe anvendte Luftfartøjstyper er nu i Almindelighed:

1. »General purpose«-Luftfartøjer.
2. Jagere.

Desuden kan som allerede omtalt findes enkelte Flyvebaade eller Amfibieplaner til Rekognoscering over længere Distancer — samt tillige eventuelt nogle faa Specialluftfartøjer (til Taageudvikling, Ambulancetjeneste m. v.)

Naar Styrbombning skal udføres af Luftfartøjer baserede paa Aërodromskibe, anvendes som Regel Jagere hertil — som f. Ex. i England, hvor der i 1939

*) Besætningen i amerikansk RANGER: 1788 — heraf 672 Mand Flyverpersonel, i YORKTOWN: 2072 — deraf 856 Mand Flyverpersonel.

indførtes en særlig »Fighter-Dive-Bomber« (Blackburn »Skua«) — et lavtbærende Jagermonoplan med optrækkeligt Understel.

At de skibsbaserede Luftfartøjer ikke helt kan komme op paa Højde med de landbaserede af tilsvarende Typer skyldes forskellige Aarsager. For alle Typer gælder, at de for at kunne taale de kraftige Paavirkninger, de kan blive udsatte for under Landing paa et rullende eller duvende Dæk i haardt Vejr, maa være mere robust byggede — og derfor tungere — end tilsvarende andre Maskiner. Dernæst bør Luftfartøjer med Hjulstel, der baseres om Bord, være forsynede med Flydeanordninger i Fusilagen og Planerne — evt. Gummibaade — hvilket yderligere øger Vægten. I Luftfartøjer med sammenklappelige Vinger vil denne Konstruktion — saafremt Luftfartøjerne skal kunne taale de samme Kraftpaavirkninger som tilsvarende Luftfartøjer med faste Vinger — ligeledes betyde en ikke ringe Vægtforøgelse.

Endvidere kan man — paa Grund af Flyvedækkets begrænsede Længde — ikke anvende Maskiner med meget store Hastigheder, da Startlængden ikke strækker til til saadanne Maskiner. For Jagerne specielt gælder, at de ombordbaserede Maskiner dels maa have en mere omfattende Radioudrustning end landbaserede Jagere, dels en ca. 50 % større Brændstofbeholdning end disse. Jagere baserede paa Aërodromskibe maa derfor klassificeres som 2. Klasses i Sammenligning med de landbaserede — i manøvremæssig eller »kamp-taktisk« Henseende.

Disse Betragtninger over de skibsbaserede Luftfartøjers Underlegenhed i Forhold til de landbaserede gælder dog naturligvis kun i Nærheden af disses Baser i Land. Ude paa Oceanerne, hvor Langdistanceluftfartøjerne er belemret med store Benzinbeholdninger

vil — som det senere omtales — de skibsbaserede Luftfartøjer være overlegne.

I de amerikanske Aërodromskibe er Luftfartøjerne delt i fire Flotiller eller »Squadrons« — en Jager-, en Rekognoscerings-, en Bombe- og en Torpedoplans-flotille.

Alt efter som Forholdene kræver det, kan »General purpose«-Luftfartøjerne udrustes med Bomber, med Torpedoer eller med extra Brændstoftanke (Rekognoscering). Om nødvendigt kan Jagerne selvfølgelig ogsaa anvendes til Rekognoscering.

Saa længe Aërodromskibenes Luftfartøjer hovedsagelig blev anvendt til Rekognoscering, var det berettiget at betragte disse Skibe som en Slags Krydsere. Meget hurtigt fik imidlertid Luftfartøjernes direkte offensive Anvendelse Overtaget, og Aërodromskibet traadte dermed ind i Kampskibenes Række. Naar man betragter Luftfartøjerne som Aërodromskibets Skyts og Luftfartøjernes Bomber (og Torpedoer) som dette Skyts' Projektiler, faar man et Billede af Aërodromskibet som Kampskib. Medens de sværeste Kanoner kan række op til 40 km, skønt Kampafstandene i Praxis vel næppe vil gaa synderligt højere end 25 km, kan Aërodromskibet med sine Luftfartøjer bekæmpe en Modstander paa en Afstand, der er 20 Gange saa stor eller mere.

Endelig kan nævnes, at man ogsaa har gjort Forsøg med fjernstyrede, ubemandede Luftfartøjer baserede paa et Aërodromskib. I England blev ARGUS saaledes i 1937 omdannet til Moderskib for saadanne Luftfartøjer (»Queen Bee«), der hovedsagelig anvendtes som Maal ved Luftmaalsskydninger. Starten skete ved Hjælp af »Acceleratorer«.

H. Glatdæks- og Ø-Type.

Fordelen ved Glatdækstypen er Flyvedækkets større Bredder. I smaa Aërodromskibe, hvor Bredden i Forvejen er ringe, vil denne Fordel træde stærkest frem. Der er dog ogsaa flere Ulemper forbundet med denne Type. Det er allerede nævnt, at Røgkanalerne dels tager megen Plads indvendig i Hangarerne, dels ved deres Varme kan virke generende.*) Endvidere vil Skibets Navigering og Manøvrering være vanskeligere — i hvert Fald under Start og Landing, hvor et eventuelt »Navigationstaarn« (jfr. FURIOUS) ikke kan være oppe.

Når Glatdækstypen i sin Tid blev saa meget anvendt, var det især, fordi man var bange for, at en Ø-Konstruktion skulde foraarsage skadelige Hvirveldannelser i Luften over den agterste Del af Flyvedækket. Nogen Hvirveldannelse vil en Ø altid frembringe, men ved forskellige praktiske Forsøg — og efterhaanden tillige en Del Modelforsøg i Luftkanaler — har man udexperimenteret saadanne Profiler for Øen, at man nu i Praxis kan se bort herfra. I hvert Fald vil de Fordele, som Ø-Konstruktionen betyder, langt overveje Ulemperne ved Hvirveldannelsen.

Medens Halvdelen af samtlige Aërodromskibe i 1930 (6 af 13) var af Glatdækstypen, findes der nu kun meget faa rene Glatdæksaërodromskibe.

Det var især Japan, der gik ind for denne Type — saavel til større som til mindre Enheder. Fra det mislykkede Forsøg med en Ø i Hosyo i 1921 og til Midten af 30'erne var alle japanske Enheder af Glatdækstypen. Den eneste Glatdæksenhed, der er bygget

*) De udvendige Røgkanaler, der anvendtes i KAGA, viste sig heller ikke at være heldige og erstattedes som tidligere omtalt af en nedadvredet Skorsten, som stak ud af Skibssiden om Styrbord.

efter 1930, er saaledes den japanske RYUZYO. Foruden denne findes nu af den rene Glatdækstype kun den gamle HOSYO og det ovennævnte engelske Forsøgsskib ARGUS. Alle andre Enheder af Glatdækstypen har i Mellemliden faaet en større eller mindre Ø — jfr. FURIOUS, KAGA og AKAGI. Den amerikanske Glatdæksenhed LANGLEY fik som allerede nævnt i 1937 fjernet den forreste Trediedel af Flyvedækket og klassificeredes derefter som »Aircraft Tender« (Forsøgsskib med Katapultstart).

Det er allerede omtalt, hvorledes man i det franske Aërodromskib BÉARN har udnyttet Skibets fulde Bredde til Flyvedæk — ligesom i Glatdækstypen. Det skete ved at anbringe Øen paa en »Karnap« uden paa Skibssiden. I nogle af de nyeste engelske Aërodromskibe (ILLUSTRIOUS-Klassen) har man — omend kun til Dels — fulgt Exemplet fra BÉARN, idet Øen her er trukket halvt uden for Flyvedækket.

Alle Aërodromskibe af Ø-Typen har Øen staaende i Styrbords Side — undtagen japansk HIRYU, der har sin Ø-Konstruktion om Bagbord.

Saa godt som alle Enheder af Ø-Typen har Op-træk og Skorsten paa Øen.*) I amerikansk RANGER bortledes Røgen dog gennem Kanaler, der udmunder i 6 Klapskorstene — 3 i hver Side agterlig. I de nyere japanske Enheder med Ø-Konstruktion findes vandrette, eventuelt nedadvendende Skorstene paa samme Side som Øen.

*) Her hentydes stadig til Aërodromskibe til Flaadebrug. Enheder til Escort- og Konvojtjeneste af Ø-Typen har som senere omtalt Røgkanaler med Røgafgang agter eller midtskibs. Enkelte Escort-Aërodromskibe er af Glatdækstypen.

I. Escort-Aërodromskibe.

Som en særlig Type skal til Slut omtales Escort-Aërodromskibene, der anvendes i den engelske, amerikanske og japanske Flaade som Baser for de Luftstridskræfter, der skal beskytte Konvojerne.

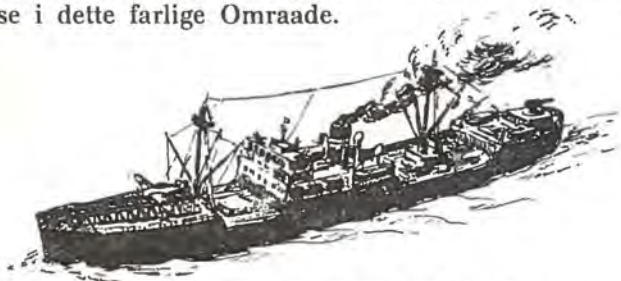
Under forrige Verdenskrig søgte man at imødegaa Ubaadenes Angreb paa Søhandelen ved at samle Skibene i Konvojer, rundt om hvilke der grupperedes forskellige Bevogtningsfartøjer — i visse Tilfælde forsynede med Lænkeballoner til Observation. Ved Hjælp af Lytteapparater pejlede Bevogtningsfartøjerne sig frem til den angribende Ubaad, og naar denne var stedfæstet — eller observeret fra Ballonerne — søgte man at ødelægge den med Dybdebomber.

Denne Konvojtaktik med Lytteapparater og Dybdebomber afværgede dengang — i yderste Øjeblik — Ubaadsfaren for Ententens Søhandel.

Med de Fremskridt, som Luftvaabenet havde gjort siden forrige Verdenskrig, var det nærliggende at tage Luftfartøjer til Hjælp ved Konvojsikringen, da den nuværende Krig brød ud. Luftstyrker baserede paa Kysterne og med særligt uddannet Personel blev da ogsaa straks sat ind til Beskyttelse af Søfarten (»Coastal Command«). De Luftfartøjer, som benyttedes til denne Tjeneste, kunde dog ikke holde nogen effektiv Patrouille længere bort fra deres Baser end 5 à 600 Sømil (ca. 1000 km). Selv da U. S. A. kom med i Krigen, betød dette, at der midt ude i Atlanterhavet fandtes et ikke ubetydeligt Omraade, hvor Konvojerne var uden Luftbeskyttelse — og i dette Omraade var det, at de tyske Ubaade især opnaaede de store Sænkingsresultater. De tyske Ubaade opererede først i mindre Grupper — 8 à 10 sammen — senere i hele Flotiller eller »Flokke« paa 25 Enheder eller flere,

medens de under forrige Verdenskrig som Regel altid optraadte enkeltvis.

For at modvirke de katastrofale Tab forsøgte de allierede derfor ogsaa at give Konvojerne Luftbeskyttelse i dette farlige Omraade.



Koffardiskib med fast Katapult paa Bakken

Den første Løsning af Problemet var temmelig improviseret — og for Flyverne nærmest selvmorderisk — idet man paa nogle af de større af Konvojernes Skibe anbragte en Katapult over Forskibet. Paa Katapulten stod en startklar »Hurricane«-Jagermaskine, som straks gik paa Vingerne, naar man havde observeret Ubaadene eller mente sig i Nærheden af dem. Naar Luftfartøjets Benzin var opbrugt — d.v.s. efter 3, højst 4 Timers Flyvning — hoppede Flyveren ud med Faldskærm i Nærheden af et af Konvojens Skibe i det Haab, at man vilde stoppe og tage ham op. Men havde Ubaadene først begyndt deres Angreb, og var »Konvojslaget« saaledes i fuld Gang paa det paagældende Tidspunkt, vilde Skibet ved at standse op og forsøge paa at bjerge Flyveren udsætte sig for en altfor stor Risiko og sandsynligvis blive et let Bytte for Ubaadene. Mangen en Flyver er paa denne Maade blevet overladt til sin ensomme Skæbne paa det øde Hav, medens han saa Konvojens Skibe haste videre og forsvinde i Skjul af Røg og kunstig Taage. Enkelte

Flyvere har vel ogsaa, naar de indsaa, at der ikke var nogensomhelst Chance for at blive taget op, sat Maskinen paa Næsen og med de sidste Benzindraaber fløjet den i Havet for at faa det hurtigt overstaaet.

At nogle faa af Konvojens Skibe saaledes fik medgivet enkelte Jagermaskiner, var dog kun en midlertidig Foranstaltning, der langtfra var tilfredsstillende dels paa Grund af det ringe Antal Luftfartøjer, Konvojen derved kom til at raade over, og dels — og vel ikke mindst — paa Grund af de dermed forbundne Tab saavel af Personel som Materiel.

Naar det af og til drejede sig om særlig vigtige Konvojer, havde man til deres Beskyttelse medgivet rigtige Aërodromskibe, men da det altid var meget vanskeligt at frigøre disse værdifulde Enheder fra deres militære Opgaver — og da de desuden var »overdimensionerede« for Konvojtjenesten — satte man efterhaanden al Kraft ind paa at skabe en Type af særlige Escort-Aërodromskibe. I Begyndelsen skete det ved Ombygning af hurtiggaaende Koffardiskibe bl a. Frugtbaade — og i visse Tilfælde tillige Krydsere. De i den seneste Tid byggede Escort-Aërodromskibe er dog som Regel Nybygninger baseret paa de indhøstede Erfaringer.

En af de første engelske Enheder, AVENGER, kunde løbe 15 Knob og medføre 15 à 20 Luftfartøjer. I U.S.A. havde man allerede inden Krigen med Japan paabegyndt Bygningen af Escort-Aërodromskibe — til Dels for engelsk Regning. En af de første amerikanske Enheder var LONG ISLAND — af hvilken Klasse der ialt er ombygget 6—7 Enheder.

De fleste Escort-Aërodromskibe er af Ø-Typen, men der findes dog ogsaa enkelte af Glatdækstypen. Øen er som Regel kun af ringe Udstrækning og uden

Skorsten, idet Røgen bortledes gennem Røgkanaler. Adskillige Enheder fremdrives ved Dieselmotorer eller diesel-elektrisk Maskineri.

Displacementet varierer formentlig fra 10 til 18.000 Tons og Farten fra 16 til 17 Knob. Skibenes Længde er ca. 150 m. I enkelte Enheder strækker Flyvedækket



Silhuett af amerikansk Escort-Aërodromskib SANGAMON (Silhuetten er tegnet efter et ikke helt skarpt Fotografi, hvor der agter findes en mindre Ophugning, som muligvis kan være en i Borde staaende Katapult)

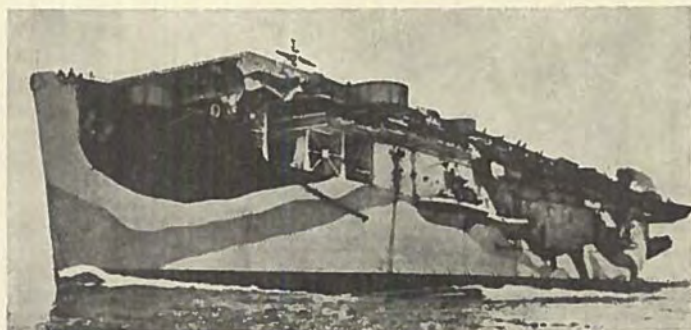
sig over hele Skibets Længde — i andre kun over $\frac{2}{5}$ — eller ca. 120 m.

Der anvendes foruden de almindelige Luftfartøjs-typer — Torpedoplaner, Bombe- og Rekognosceringsmaskiner samt Jagere, der alle er tilpassede til de særlige Forhold ved Konvojbeskyttelsen, og som ikke kræver saa lange Startbaner — tillige saakaldte »Skrue-flyvere«, der kan »staa stille« i Luften, og som benyttes til Ubaadsjagt.

I enkelte Escort-Aërodromskibe findes ogsaa en eller to Flyvebaade med stor Aktionsradius. De udskydes med Katapult og anvendes formentlig til Fjern-eclairering i Omraader, hvor de efter at have løst deres Opgave kan søge ind til den nærmeste Kystbasis.

Armeringen bestaar udelukkende af Maskinskyts — Maskingeværer og Maskinkanoner op til 40 mm.

Efter at Krigen med Japan var brudt ud, har U. S. A. faaet Brug for et meget stort Antal Aërodromskibe i Stillehavet. De 8 store, lette Krydsere af CLE-



Engelsk Escort-Aërodromskib TRACKER

VELAND-Klassen (10.000 Tons), som oprindeligt blev ombygget til Escort-Aërodromskibe, er derfor til Dels overgaaet til Brug for Flaaden.

Ogsaa i Japan er mange Koffardiskibe blevet ombygget til Escort-Aërodromskibe.

(Fortsættes).

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

Marts Maaned.

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

3. Marts 1801: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Kaptajnløjtnant Jensen, kæmper i dansk Vestindien mod de 2 engelske Kaperfregatter »Experiment« og »Arab« og fordriver begge. (Medaille slaaet. Æressabel til Chefen.)
8. Marts 1684: Resolution udstedes for Dragør-Lodserne som Landets ældste Lodseri.
9. Marts 1847: Huebaand med Skibenes Navne anskaffes for første Gang for kgl. Regning til Orlogsgasternes blanke Hatte.
14. Marts 1808: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Premierløjtnant Wulf, fordriver efter flere Timers natlig Kamp udfor Hitterø i Norge den engelske Orlogsbrig »Childers«.
14. Marts 1857: Sundtolden afskaffes. (Indført i 1429.)
16. Marts 1683: Sidste Indehaver af Rigsadmiraltitelen, Rigsadmiral Henrik Bjelke dør, Flaadechef i begge Sundkrigene.
16. Marts 1826: Kontreadmiral Poul de Løvenørn dør; Kgl. Søkortarkivs første Direktør, Grundlægger af Fyr- og Vagervæsen, Organisator af Lodsvæsenet.
17. Marts 1864: Blokadeeskadren i Østersøens østlige Del, bestående af Lineskibet »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 Kapitän 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: Skruedefregatten »Tordenskjold«, Chef Kaptajn Lund, hejser Kommando for Togt til østasiatiske Farvande, bl. a. for Transport og Udlægning af Telegrafkabel for »Det store nordiske Telegrafelskab«. (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 Gehejmerraad 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 Farvandedes Minerydning er tilendebragt efter første Verdenskrig.

F. Kj.

Den politiske Baggrund for vor Marines Historie.

Omkring den dansk-(norske) Neutralitetspolitik i Tiden mellem 1720 og 1864.

Af Lektor Just Rahbek.

Meget forskelligt fra Forholdene i Aarhundrederne forud prægedes vor Udenrigspolitik i Tiden efter Afslutningen af den store nordiske Krig og lige ned til vore Dage af Neutralitetspolitikken, at forstaa som Bestræbelsen for at undgaa Indblanding i andre Magters, især Stormagternes Konflikter. Efter 1720 var Danmark-Norge ligesom vort Naboland Sverige sunket ned i Rækken af svagere Stater. Om end Tanken om en hel eller delvis Genvinding af Provinserne hinsides Sundet endnu lejlighedsvis kan figurere i det diplomatiske Spil, er den i Virkeligheden skrinlagt. Man er i Danmark blevet Tilhænger af Ønsket om status quo i Norden. Over for de dominerende Stormagter havde Danmark-Norge ikke Magtmidler, der gjorde det muligt at øve nogen væsentlig Indflydelse paa europæiske Anliggender; det vilde kun have ringere Betydning som Allieret og ikke være i Stand til at gøre sine Interesser gældende i de store Magters Raad eller ved nogen Fredsslutning mellem dem. Under Forudsætning af, at Ligevægten fortsat prægede Magtudviklingen i vor Verdensdel, blev Danmark-Norges Politik da Neutralitetens, hvortil iøvrigt Danmarks Beliggenhed ved Passagerne mellem Nord- og Østersø naturligt henviste det. Norge laa mere afsides og var vanskeligt at erobre; derfor truedes dets Integritet mindre; men begge

Folk havde lige stor Interesse i at beskytte den neutrale Skibsfart og Handel, og ikke mindst Norges mange Søfolk muliggjorde det at holde den store Krigsflaade, der blev en væsentlig Forudsætning for Neutralitetspolitikken.

Denne Politik er, skønt især sat i System af Bernstofferne, ikke skabt af enkelte Mænd eller Retninger, men af selve Forholdene, og den er derfor blevet fulgt af alle vore Statsledere baade under Enevælden og senere under Folkestyret; der har til skiftende Tider været delte Meninger om dens Form, men ikke om Princippet. Højest forskelligt har den artet sig under skiftende Perioders Magtforhold og under de forskellige Stadier i Folkerettens Udvikling og Vilkaar; især er Skellet betydeligt mellem Tiderne før og efter 1815; men der vil dog være Grund til at betragte Neutralitetspolitikken i det 18. og 19. Aarhundrede i Sammenhæng, saa langt ned i Tiden som det historiske Kildemateriale tillader at gøre det paa nogenlunde bredt Grundlag, hvilket i Øjeblikket vil sige til omkring 1864.

At skille Neutralitetspolitikken helt ud fra Rigets øvrige Udenrigspolitik lader sig naturligvis ikke gøre; til Tider laa den vel temmelig klar af vore særlige Udenrigsproblemer, men til andre blev den uløseligt knyttet sammen dermed; altid dannede vore egne Anliggender Baggrunden; det gottorpske Spørgsmaal saaledes fra 1720 til Mageskiftet i Kiel 1773; efter Gustav III's Overtagelse af Magten i Sverige var den latente Baggrund for al vor Udenrigspolitik Frygten for, at Sverige skulde fravriste os Norge, hvilket sluttelig skete ved Freden i Kiel i 1814; i den efterfølgende Tid, da de nationale Rørelser tog Fart, var det stærkt optagende Spørgsmaal det slesvig-holstenske, der førte til de slesvigske Krige og Tabet af Landet Syd for Kongeaen ved Wienerfreden i 1864. Men disse Hovedpro-

blemer i vort Lands aktive Udenrigspolitik var væsensforskellige fra Neutralitetspolitikken, der affødtes af skiftende Konstellationer og Konflikter mellem Stormagterne. Den bestod for en stor Del i Varetagelsen af Handel og Skibsfart under Krigsforhold, et meget vigtigt Felt, men dog altid det sekundære; Hovedsagen var Sikringen af Rigets Integritet og Selvstændighed. Faserne i Neutralitetspolitikken bestemtes af den europæiske Magtudvikling. I Perioder var Forholdene saadan, at der gennem en Aarrække herskede Ro, til andre Tider, saaledes under Napoleonskrigene, afløste den ene Krise den anden, undertiden saa overraskende og lunefuldt, at en rationel Politik saa at sige var en Umulighed for de danske Statsledere. Krisen omkring det engelsk-preussiske Ultimatum til Danmark i 1788, Krigsbegivenhederne i 1801 og Katastrofen i 1807 med de paafølgende Krige til 1815 var Resultater af fejlslagen Neutralitetspolitik. Trods det omskiftende og uensartede i dette historiske Stof har det dog sin Interesse at se det i en samlet kronologisk Fremstilling, men en Fremstilling, der samtidigt gør Rede for Stormagtspolitikken vekslende Spil, hvori Danmark kun var en beskeden Brik. Alene paa Baggrund af den europæiske Magtudvikling kan den danske Neutralitetspolitik fuldt forstaas og bedømmes.

Denne Politik er ofte behandlet i Sammenhæng med vor øvrige Udenrigspolitik*), men der er aldrig

*) For det 18. Aarhundredes Vedkommende udførligt i Edvard Holm: Danmark-Norges Historie 1720—1814 (1891—1912); se andre Værker af ham i Biografisk Leksikon X, 416—22. Om Aage Friis' Værker, især om Bernstofferne, se Biog. Leks. VII, 282—87. Mærk fremdeles: Axel Linvald: Kronprins Frederik og hans Regering 1797—1807 (1923) og Erik Møllers Afhandling: England og Danmark-Norge 1807 (i Historisk Tidsskrift, 1912), C. Schaffalitzky de Muckadell: Haandbog i Nordens Søkrigshistorie (1911) og E. Briand de Crèvecoeur: Olfert Fischer (1944). Neutralitetspolitikken i første Halvdel af 19. Aarhundrede, især under Krimkrigen, behandles, dog ret kort, i Niels Neergaard:

skrevet en Monografi over Emnet. Bortset fra de dramatiske Begivenheder omkring 1801 og 1807 og til en vis Grad Handels- og Søfartspolitikken i den »florisante Tid« i sidste Halvdel af det 18. Aarhundrede maa man sige, et Neutralitetspolitikken er temmelig stedmoderligt behandlet i den historiske Litteratur. Allerede i Samtiden appellerede den oftest i mindre Grad til Folkets Interesse; Statsmændene ønskede saa lidt Publicitet som muligt om de vanskelige og ømtaalige Spørgsmaal, der ikke mindst af Hensyn til Udlandet krævede megen Diskretion. Til Tider var Udenrigsministrene vistnok endog utilbøjelige til at drøfte Neutralitetsproblemerne i Statsraadet, for ikke at tale om Rigsdagen, hvor der (i Tiden mellem 1848 og 1864) saa at sige aldrig kom nogen Debat om dette Emne. Ikke alene i Kabinetspolitikken Tid i det 18. Aarhundrede, da Folkestemningen vejede saa lidt, men ogsaa senere, i A. P. Bernstorffs Periode, da den betød mere, og i Folkestyrets Tid i det 19. Aarhundrede kom Neutralitetspolitikken kun ved enkelte Lejligheder til at gribe virkelig ind i Folkets Liv. Drev Farerne over uden ydre Følger, hørtes der kun lidt om Sagen, og Historikerne har med nogen Ret kunnet gøre gældende, at saadanne Begivenheder kun kan indtage en beskednere Plads i Skildringen af det danske Folks Udvikling og Historie. Behandlingen af Neutralitetspolitikken hører hjemme i en Særfremstilling, hvor der redegøres for de skiftende Situationer, hvad enten de forløb glat, eller Skæbnen vilde, at de skulde faa alvorlige Følger, og hvor der kan anstilles Sammenligninger, idet der er meget der gentager sig, alt bidragende til at karakte-

Under Junigrundloven I—II (1892—1916); et stort, men ufuldstændigt Aktmateriale findes i Fr. Bajer: Nordens, særlig Danmarks Neutralitet under Krimkrigen (1914). En sammenhængende Skildring af den folkeretlige Udvikling gives i Th. Boye: De væbnede Neutralitetsforbund (1912).

risere Danmark (-Norges) Stilling i Europa og til at vise Linien i den Fredspolitik, som det trods enkelte Afbrydelser lykkedes med Held at gennemføre i to Aarhundreder.

Om det trykte Stof, dansk og udenlandsk, der kan danne Grundlaget og Baggrunden for en Fremstilling*), kan siges, at det i det væsentlige repræsenterer en Forskning, der stammer fra det 19. Aarhundrede eller i hvert Fald fra Tiden før den første Verdenskrig. Allerede da forelaa der store Mængder af Arkivstof til Raadighed for Historikerne baade i danske og fremmede Arkiver, men de danske Forskere har dog i det væsentlige holdt sig til Anvendelsen af danske diplomatiske Aktstykker; udenlandske Forfattere, som lejlighedsvis er kommet ind paa Emnet, har i Regelen manglet Kendskab til dansk Arkivmateriale og har haft for ringe Interesse for danske Forhold i det hele taget til, at deres Meddelelser bliver fuldt tilidsvækkende. Man maa derfor ønske, at fremtidig Forskning vil udnytte alt til Raadighed staaende Arkivstof, baade dansk og udenlandsk, efter lignende Principper, som det er sket ved Aage Friis' Behandling af det nordslesvigske Spørgsmaal efter 1864**). Næppe noget i Hovedsagen ændret, men et fyldigere og sikrere Billede vilde derved utvivlsomt kunne gives af Neutralitetspolitikken; netop for dennes Ved-

*) Den danske Litteratur er foran omtalt. De bedste Oversigter over den europæiske mellemfolkelige Politik er: M. Immichs og A. Wahls i »Geschichte des . . . Europ. Staatensystems«, henholdsvis 1660—1789 (1905) og 1789—1815 (1912); for Tiden 1815—1871 se A. Sterns »Geschichte Europas« (1894—1924). Et Specialværk af megen Betydning er: D. Gerhard: England und der Aufstieg Russlands (1933).

***) Aage Friis: Det nordslesvigske Spørgsmaal 1864—1879. Aktstykker og Breve I—IV 1921—39, dertil I. Bind af udenlandske Aktstykker, udg. i Forb. med Povl Bagge (1939); derpaa er bygget Fremstillingen: Den danske Regering og Nordslesvigs Genforening med Danmark I. 1864—68 (1921).

kommende er det udenlandske Arkivmateriale særlig lokkende,*) da denne Politik altid i Hovedsagen udspillede i København gennem Forhandlinger mellem de fremmede Gesandter og de danske Udenrigsledere, derimod i ringere Grad mellem vore Gesandter og Regeringerne i de respektive Hovedstæder. I ældre Dage før Telegrafens Opfindelse var de fremmede Regeringer nødsaget til at overlade deres Befuldmægtigede ved de forskellige Hoffer en væsentlig Del af den politiske Ledelse, da Instruktioner og Depecher naaede saa langsomt frem, og Udenrigsministrene savnede ofte ligefrem tilstrækkeligt Kendskab til i hvert Fald mindre Lande som Danmark, saa de overhovedet ikke evnede at føre Politikken i det enkelte over for dem. Det udenlandske diplomatiske Arkivstof er derfor for Neutralitetspolitikens Vedkommende baade meget omfattende og vægtigt.

Tiden til nye vidtspændende Arkivundersøgelser er selvsagt ikke nu, og den herefter følgende Oversigt over Neutralitetspolitikken mellem 1720 og 1864 vil ikke kunne referere væsentlige nye Forskningsresultater, kun for Tiden mellem 1815 og 1864, der er saa svagt belyst i den trykte Litteratur, benyttes paa nogle Punkter utrykt Stof. Det allermeste af det her meddelte vil da i Forvejen være vel kendt. Resuméet her er blot et Forsøg paa at se den hele Udvikling i Sammenhæng og i nøje Forbindelse med den europæiske Storpolitik. Det første Afsnit behandler den væbnede Neutralitets Periode, da en betydelig Flaadestyrke underbyggede Politikken ogsaa ved Optræden uden for Søterritoriet, sluttende reelt i 1807, men uigenkaldeligt med det engelske Søherredømmes Sejr i 1815

*) Sml. Hist. Tidsskr. X, Række 1, 10, hvor jeg har meddelt Oplysninger om engelske Arkivaliers Betydning for Forskningen af dansk Neutralitetspolitik.

omtrent samtidigt med Norges Adskillelse fra Danmark. Det andet omhandler Helstatstiden til 1864, hvor Danmarks Magtstilling til Søs var langt svagere, og hvor Neutralitetspolitikken maa betegnes som ikke væbnet.

I.

Tiden mellem 1720 og 1815.

Efter den spanske Arvefølgekrig, der var endt i 1713, og den store nordiske Krig, der var sluttet i 1720 og 1721, kunde Spanien, Holland og Sverige ikke mere gøre sig gældende som Stormagter, hvorimod Østrig-Ungarn, Rusland og snart ogsaa Preussen traadte frem i deres Sted ved Siden af Frankrig og England. Samtidig med denne Vækst i Østeuropas Indflydelse kom det til en stigende Magtudfoldelse paa og hinsides de store Have. Den europæiske Politik samlede sig ikke mere om enkelte adskilte Omraader, men blev eet Hele. Foreløbig var der ude i den store Verden — og ogsaa i Nordens snævrere Omraade — skabt Ligevægt og Afspænding. Forholdene kan i den Henseende minde om 1920ernes, hvor Verdensfreden ikke truedes, og Alliancesystemerne løsnedes.

Dog ængstedes man her i Norden allerede i de nærmeste Aar efter Freden for den nye Østersømagt Rusland, hvis Pres mærkedes baade i Sverige og i Danmark-Norge, her især i Form af russisk Støtte til den gottorpske Hertug Karl Frederik, der ægtede Peter den Stores Datter. Den russiske Flaades Bevægelser krævede betydelige Søudrustninger i Danmark, der i disse Aar fandt Støtte hos Vestmagterne, som havde garanteret den danske Konge Besiddelsen af det gottorpske Slesvig. Flere Gange samvirkede danske og engelske Eskadrer i Østersøen, uden at det dog kom til Krig. En Slags Udsoning fandt Sted i 1732, be

kræftet ved et Forbund mellem Danmark og Rusland-Østrig, hvilket dog ikke bandt Danmark til egentlig Krigsdeltagelse og derfor ikke betegner noget Brud paa Neutralitetspolitikken. — England havde fra første Færd vist, at det agtede at holde den nye Sømagt, Rusland, Stangen, men interesserede sig tillige stærkt for at udvikle Handelen paa de russiske Østersøhavne,*) samtidigt med at engelske Købmænd søgte at vinde Indpas paa russisk Omraade baade ved Hvidehavet og gennem Persien. Modsætningerne mellem de to Magter var endnu svage; i den store Politik skulde de endnu i henvend et halvt Aarhundrede samvirke som en Slags Fløjmagter i samme System, det habsburgske. Begge respekterede i Virkeligheden den tilvejebragte »nordiske Ligevægt«, og Østersøen var kun sekundær politisk Skueplads for dem. Dette gjaldt ogsaa for det stærke Frankrig, der som Modvægt mod Rusland og Østrig stod som Forsvarer af Sverige, Polen og Tyrkiet, ligesom det mod Vest gjorde Front mod England i Konkurrencen om Magten paa de store Have. Preussen gjorde sig foreløbigt lidet gældende til Lands, til Søs slet ikke; dets Marine var uden Betydning.

I Begyndelsen af 1730erne voksede Spændingen mellem de traditionelle Magtgrupper paany og udløstes snart i en Storkrig.

*Danmark-Norge under den polske Tronfølgekrig
1733—1735.*

I denne Krig, der trods Navnet hovedsagelig var et Opgør mellem det habsburgske Monarki støttet af

*) I 18. Aarh. kunde Østersøhandelen maale sig med Middelhavs-handelen. Fra Østersølandene kom de for de engelske og franske Krigs-, Handels- og Fiskeriflaader saa vigtige Skibsmaterialer. Rusland selv havde ingen større Handel, derimod var de andre Østersøstaters, især Danmarks-Norges, i Vækst. Mest betød Eng-lændernes, der voksede mere og mere frem paa Bekostning af Hollændernes. Frankrig havde kun ringe Østersøhandel.

Rusland paa den ene Side og de bourbonske Stater paa den anden, og hvor England havde Sympathien hos de østlige Magter, men holdt sig tilbage fra Krigsdeltagelse, kæmpedes der især i Italien og ved Rhinen*), og Frankrig hævdede sig her, hvorimod det kun svagt støttede sin polske Tronkandidat Stanislaus Leszinsky mod Rusland.

Kun i det polske Problem berørtes danske Interesser under denne Krig nærmere. Christian VI og hans Raadgivere ønskede, at hverken fransk eller russisk Indflydelse skulde sejre der, men at Polens Selvstændighed maatte bevares. Under denne Frankrigs og Ruslands første Krig optraadte franske Orlogsskibe i Østersøen. Med noget Ubehag saa den danske Regering, at en fransk Eskadre i Maj-Juni 1734 med et mindre Troppekorps om Bord paa Vej til Danzig ankrede op paa Københavns Red. Regeringerne i Wien og St. Petersborg maatte trods Forbundet af 1732 respektere, at den danske Konge bevarede Neutraliteten og ikke lagde den franske Flaade Hindringer i Vejen**). Ekspeditionen udrettede iøvrigt intet og var i Virkeligheden Camouflage for fransk Prisgivelse af Stanislaus. Da Kardinal Fleury, Frankrigs behændige Leder i disse Aar, ikke

*) Vedr. det militærhistoriske henvises for alle Krige i Tidsrummet til Oversigterne i G. v. Alten: Handbuch für Heer und Flotte IX (1912).

***) Paa den anden Side betragtedes det ikke heller af Frankrig som Brud paa Neutraliteten, at Danmark i Henhold til Traktaten af 1732 sendte et mindre Hjelpekorps til Støtte for Østrigerne ved Rhinen. — I folkeretlig Henseende herskede der i 18. Aarhundrede ingen klar Afgrænsning af Begrebet Neutralitet. Hjælp i Form af et mindre Troppekorps og Subsidier, især i Henhold til en i Fredstid indgaaet Traktat, var forenelig med Neutraliteten, ligesaa Gennemmarch og Forfølgelse af en Fjende ind paa neutralt Territorium. Krigsførende Magts Krigsskibe, ja hele Flaader kunde uden afgrænset Tidsfrist opholde sig i neutrale Havne. Som det ofte vil fremgaa af den følgende Fremstilling, fandtes ikke almindeligt gældende folkeretlige Regler til Beskyttelse af den neutrale Skibsfart, der reguleredes gennem de forskellige Landes Traktater.

kunde bevæge Drabanterne i Øst, Sverige og Tyrkiet, til at hjælpe Polen, opgav han dettes Sag, ej heller vovede han over for det truende Storbritannien at lade større franske Flaadestyrker optræde i Østersøen*). Først mere end hundrede Aar senere, som Englands Allierede under Krimkrigen, viste en fransk Flaade sig igen deroppe. Frankrigs Indflydelse i Landene ved Østersøen var dog meget betydelig, men øvedes i Kraft af dets Magt paa det europæiske Fastland.

Over for det engelsk-russiske Venskab, der i 1734 resulterede i en Handelstraktat, som gav England en kommerciel Forrangsstilling i Rusland i lange Tider, var der i Danmark en stærk Tilbøjelighed til at søge Støtte i Frankrig for der at finde Rygstød i det gottorpske Spørgsmaal, og i Sverige. Med den sidste Magt sluttede Christian VI i Oktober 1734 et Forsvarsforbund paa 15 Aar. I Virkeligheden tilsigtede denne Traktat at styrke Neutraliteten; den var et Udslag af det lykkelige skandinaviske Sammenhold, der for første Gang i Aarhundreder var kommet til Udvikling i disse Aar, da de fredssindede Huer havde Magten i Sverige. Forbundet modtoges da ogsaa med Velvilje af Rusland og England, med hvilken sidste Magt Danmark ogsaa indgik Forbund. Derved havde Christian VI trods Tilnærmelsen til Regeringen i Versailles afgjort afværget Mistanken om, at fransk Indflydelse dominerede i København. — Vor Politik over for Sverige havde sin Rod i det Grundsyn, som prægede alt dansk Diplomati i den følgende Del af det 18. Aarhundrede og endnu senere. Danmark frygtede Sveriges Magt-udfoldelse, men i lige saa høj Grad dets Svækkelse;

*) Eskadren bestod af fem Orlogsskibe som Forspids for en større Flaade, der dog aldrig kom af Sted fra Brest. Om hele Sagen se: A. M. Wilson: *French Foreign Policy during the Administration of Cardinal Fleury 1726—43* (1936), 249 ff. og P. Vaucher: *Robert Walpole et la politique de Fleury 1731—42* (1924), 92.

Tabet af Finland til Rusland kunde give Zaren Herredømmet i Skandinavien. Derfor var og forblev dansk Udenrigspolitik Tilhænger af Fred og Ligevægt i Norden.

Afslutningen af den polske Tronfølgekrig i 1735 gav alle Stormagter Fordele, men betryggede ikke den europæiske Fred længe. Frankrig havde stærkt øget sin Magt i det vestlige Middelhav ved Oprettelsen af det bourbonske Syditalien. Med Sverige fik det i 1738 ved Hjælp af det aktivistiske Hatteparti et Forbund i Stand, og en russisk-tyrkisk Krig endte i 1739 ved Frankrigs Mægling med en ikke ringe fransk Indflydelse i Levanten. Dermed havde Kardinal Fleury paany skaffet sit Land en meget stærk Position i Europa omtrent som i Ludvig XIV's Dage, og snart sluttede dets Modstandere sig sammen imod det, denne Gang ogsaa England.

Danmark-Norge under Krigene 1739—1748).*

Opgørene mellem Østrig støttet af Rusland, England og Holland paa den ene Side og Preussen med flere tyske Stater, Frankrig og Spanien paa den anden medførte lange Kampe paa det europæiske Fastland, men endte i det hele uden Territorialforandringer med Undtagelse af, at Frederik II af Preussen fravristede Maria Theresia af Østrig Schlesien.

Som under den foregaaende Storkrig forholdt Danmark-Norge sig passiv. Det var vel endnu ved Krigens Begyndelse ved sine forskellige Forbundstraktater knyttet til det habsburgske System og maatte tro mod et

*) Krigene var flg.: Den 1. schlesiske Krig 1740—42, den østrigske Arvefølgekrig 1741—48, den svensk-russiske Krig 1741—43, den 2. schlesiske Krig 1744—45, Søkrigen mellem England og Spanien 1739—48 og mellem England og Frankrig 1744—48.

Løfte til England stille et mindre Troppekorps til Hannovers Forsvar, men denne Sag blev snart ved Kong Georg II's Neutralitetsoverenskomst med Frankrig betydningssløs. Til Krigsdeltagelse lod Christian VI og hans Udenrigsminister J. S. Schulin sig hverken af den ene eller den anden Part lokke. Vigtigt og betryggende for Danmarks Neutralitet var det, at England og Rusland — som iøvrigt var lidet aktive i Landkrigen — stadig knyttede sig nærmere sammen. I December 1742 indgik de et defensivt Forbund, der vel ikke var af fastere Karakter. England ønskede ikke at støtte Ruslands Fremtrængen mod Vest, og Rusland var ganske ligegyldig over for Englands oversøiske Politik. Dog forklares Forbundet ikke ved, som det er blevet sagt, at England havde underkøbt den lidet energiske Kejserinde Elisabeths Minister Bestushev. Begge Magter saa stadig deres Regning ved at staa i samme System. Rusland kunde af Hensyn til sin Økonomi ikke undvære England, og England behøvede Ruslands Rygdækning for Hannover og Sikkerhed for Handelen i Østersøen. Af Hensyn til Adgangen til dette Hav ønskede England fremdeles et godt Forhold til de skandinaviske Riger, især til Danmark, men et fastere Forbund med dette behøvede det ikke, naar blot Ligevægten i Norden bevaredes. Medens det mod Syd i Middelhavet fastholdt Baserne Gibraltar og Port Mahon paa Menorca for at hindre de bourbonske Magters Omklamring, søgte det aldrig at vinde Støttepunkter i og ved Østersøen; i 1742 lod det med Sindsro Forbundet med Danmark falde. Det gode Forhold til det danske Hof understregedes dog snart efter ved en dynastisk Forbindelse, idet Georg II's Datter Louise d. 11. December 1743 ægtede den danske Kronprins Frederik.

Medens det engelsk-russiske Venskab gav en betydelig Garanti for, at Danmark-Norges Neutralitet ikke

kom i Fare, ydede det som omtalt ingenlunde Sikkerhed over for Rusland i det gottorpske Spørgsmaal. For at skaffe sig et Rygstød her havde Christian VI og Schulin foretaget et meget vidtgaaende Skridt ved at søge Forbund med Fastlandets Hovedmagt, Frankrig. 15. Marts 1742 sluttedes en Forbundstraktat, der sikrede Danmark store Subsidier uden at forpligte det til Deltagelse i Frankrigs Konflikter. Det ansaas almindeligt for meget fordelagtigt for Danmark og fornyedes flere Gange, indtil det efter Frankrigs store Vaabennederlag i Syvaarskrigen tabte sin Betydning. Versaillesregeringen havde dog videre Planer i Norden end dette Forbund. I 1741 var det lykkedes Fleury at bevæge Hattepartiet i Sverige til Revanche-krig mod Rusland, sikkert med det direkte Formaal at engagere Zarmagten mod Nord, saa den hindredes i at hjælpe Østrig. Det fjernere Maal, at knytte Sverige, Preussen og selve Rusland til Frankrig for at neutralisere engelsk Indflydelse i Østersølandene, slog imidlertid ganske fejl. Svenskerne blev hurtigt slaaet, og Hæren i Finland kapitulerede i September 1742. Der var nu Udsigt til en meget betydelig Vækst i Ruslands Indflydelse i Norden, hvad man fra dansk Side gjorde alt for at modvirke. Man var endog parat til at gøre fælles Sag med Sverige i Haabet om, at den danske Kronprins Frederik blev valgt til svensk Tronfølger efter den barnløse Frederik I, og der var i Sverige en Tid en ikke ringe Stemning for den dynastiske Union mellem de nordiske Riger. Virkeliggørelsen af denne Tanke, at lade Ligevægten mellem disse afløse af en Samling til Sikring af Nordens Integritet, havde vel stødt paa svære indre Vanskeligheder, som det her ikke er Stedet at komme ind paa; men der viste sig heller ikke tilstrækkelig Basis derfor hos de fremmede Magter. Frankrig, de nordiske Landes

Støtte, vilde i Virkeligheden ikke sætte noget ind derpaa; England ønskede utvivlsomt et af Rusland uafhængigt Norden, men modarbejdede Unionen for at undgaa at faa samme Herre paa begge Sundets Bredder; ogsaa Frederik II af Preussen gik imod, og Rusland afparerede da let den hele Aktion ved at give Sverige en billig Fred i 1743 med Afstaaelse af Landet til Kymmene Elv; samtidigt maatte Sverige tage Gottorperen Adolf Frederik til Tronfølger. Det maa da siges, at Frankrig i den hele Sag havde gjort Norden liden Gavn. Skønt Rusland svækket af Paladsrevolutioner i denne Periode var lidet aktivt, havde det dog vundet en uheldssvanger Indflydelse i Sverige, og Valget af den gottorpske Hertug Karl Peter Ulrik til russisk Tronfølger i samme Aar (1743) varslede et forøget Tryk paa Skandinavien. I den følgende Tid søgte den danske Regering behændigt at lavere mellem Parterne, indgik saaledes et nyt Forbund med Rusland, tilsigtende at bevare det gode Forhold til denne Magt, men uden at opnaa Garanti for Besiddelsen af det gottorpske Slesvig.

Samtidigt med Landkrigene var der kæmpet paa Havene, af Spanien og England allerede fra 1739; Frankrig støttede fra første Færd Spanien med en Hjelpeflaade, men ventede med at angribe England til 1744, da det havde oprustet. Hermed indledtes de store Kampe om Magten til Søs og i Kolonierne, der med Afbrydelser varede til Englands endelige Sejr i 1815. Allerede i 1747 var de franske og spanske Flaader ved engelske Sejre saa svækket, at Englænderne for Resten af Krigen havde Overhaand paa Havet. For neutrale Stater som Danmark-Norge betød Søkrigen en Vækst for Skibsfart og Handel, og den ene af de krigsførende Parter, Frankrig, viste de Neutrale megen Forstaaelse. I en Handelstraktat med Danmark, der sluttede sig

til Forbundet af 1742, anerkendte det den Sætning, der allerede fandtes i Utrechterfreden mellem Frankrig og England i 1713, at »frit Skib giver fri Ladning«, og i det store og hele de Rettigheder for de Neutrale, som senere er blevet almindelig Folkeret. Jo svagere Frankrig blev til Søs, desto stærkere var det interesseret i Tilførslerne gennem de Neutrale. England derimod saa et Hovedkampmiddel i at hindre Forsyningerne til deres Fjender og holdt sig til den fra Middelalderen fra Skriftet »consolato del mare« stammende Regel, at fjendtligt Gods maatte opbringes paa neutrale Skibe. Iøvrigt var Englænderne ikke interesseret i, at de Neutrale under Krig udvidede deres Skibsfart paa Bekostning af den engelske. Heraf fulgte mange Vanskeligheder for den dansk-norske Søfart, fremkaldt af de engelske Krigsskibe og Kapere; men Søkrigen naaede dog ikke at antage saa haardhændede Former som senere.

Kampen om Magten paa Havene og i Kolonierne endte uafgjort, og Freden i 1748 blev kun en Slags Vaabenstilstand mellem England og Frankrig, hvor man i stadig højere Grad samlede Interessen om Atlanterhavspolitikken. Ved Preussens Fremvækst som Stormagt var England blevet mindre interesseret i at bekæmpe Frankrigs Stræben efter Hegemoniet paa det europæiske Fastland; det behøvede ikke mere Habsburgs Hjælp, hvorimod omvendt Frankrig — for første Gang i Aarhundreder — begyndte at nærme sig Østrig og se Hovedfjenden i Preussen. Dette er Baggrunden for den Omvæltning i de europæiske Alliancer der indledtes med den saakaldte Westminsterkonvention i Begyndelsen af 1756 mellem England og Preussen, hvorved de to Magter garanterede hinanden deres Lande. Følgen blev, at ogsaa Frankrig og Øst-

rig i Maj samme Aar indgik Forbund («Kaunitzalliancen»), hvortil Rusland, der ogsaa frygtede Preussens fortsatte Magtudvikling, sluttede sig. Hermed var den politiske Op-march til det næste store Sammenstød sluttet.

Danmark-Norge under Kolonikrigen 1755—63 og den preussiske Syvaarskrig 1756—63.

Denne Gang rykkede Krigen paa Fastlandet Danmark nærmere end i 1740erne. Preussen og England stod sammen mod Frankrig, Østrig, det tyske Rige og Rusland, hvortil fra 1757 ogsaa kom Sverige, og begge Magtgrupper bejlede til Danmarks Hjælp, hvad Frederik V og hans Raadgivere dog ikke lod sig bevæge til at imødekomme, skønt der var Fortalere for Tilslutning baade til den ene og til den anden Part, især ud fra den Tanke, at Isolation kunde blive en farlig Sag, ikke mindst af Hensyn til det endnu uløste gottorpske Spørgsmaal. *Johan Hartwig Bernstorff*, der i 1751 var fulgt efter Schulin som Udenrigsminister og hermed havde indledt den Bernstorffske Æra i dansk Historie, var som sin For-gænger Tilhænger af Neutralitetspolitikken, men udformede den mere bevidst end denne, netop under Krigen 1755—63. Hans Varetagelse deraf er blevet forbilledlig for senere Tider. Ud fra den kristne Religions Grundsætninger og Oplysningstidens humane Ideer var han Fredsven og sindet for at gøre sit yderste for at holde Krigen borte fra Folk og Land. Efter Tidens Merkantilisme interesserede han sig stærkt for Industri og Handel og saa en Hovedopgave i at beskytte Skibsfarten mod Overgreb under Krigen. For ham som for andre Ledere af dansk Udenrigspolitik var Sikringen af Rigets Integritet og Uafhængighed dog naturligvis det primære, og han agtede i Nødsfald

at sætte al Rigets Kraft ind derpaa. I Flaaden, der under Christian VI var stærkt udbygget, saa han en væsentlig Faktor, ikke mindst i Neutralitetspolitikens Tjeneste. I den Krig, der var brudt ud, ønskede han hverken Østrigs eller Preussens Overvægt i Tyskland, men Balance. Han lod Kongen nægte som Fyrste i Holsten at stille Tropper til Rigskrigen, hvad man ogsaa fandt sig i, opløste som Forholdene var i Tyskland. Til Rusland maatte Bernstorff naturnødvendig søge et godt Forhold, men baade ud fra danske politiske og kommercielle Interesser og som Hannoveraner var han samtidigt engelsk-orienteret, og et for Danmark meget ømtaaligt Problem laa i, at England og Rusland, der hver tilhørte sit System, nu var kommet i Krig med hinanden. England, hvis Udenrigspolitik lededes af Pitt den Ældre, ønskede dog fortsat et godt Forhold til den østlige Stormagt, hvis Handelsprodukter, især Skibsmaterialer, det behøvede, og det var bange for, at Rusland skulde fremkalde en fælles Aktion af Østersømagterne mod de engelske Krigsskibes og Kaperes Fremfærd mod Koffardifarten. Det bekrigede derfor ikke Rusland direkte, afbrød end ikke den diplomatiske Forbindelse med Regeringen i St. Petersborg og lod sig af Frederik II af Preussen ikke overtale til at sende nogen Flaade til Østersøen, men prisgav endog de preussiske Kyster for Fjendernes (Russernes og Svenskernes) Angreb. Pitts Bestræbelser gik ud paa at forsone Preussen og Rusland, hvilken sidste Magt han med Rette kunde antage ikke ønskede Preussens Undergang, men kun dets Svækkelse. Af Danmark ventede England, at det vilde holde sig fra at knytte nærmere Forbindelser med dets Modstandere, saa Adgangen til Østersøen ikke truedes. Selv vilde Pitt først og fremmest samle Kræfter til Kampen mod Frankrig paa Havene og i Kolonierne.

Heller ikke Frankrig, med hvilken Magt Frederik V i 1754 havde fornyet Forbundet, ønskede, at Danmark skulde forlade Neutraliteten, da den fredelige dansk-norske Skibsfart kunde betyde langt mere for Frankrig end Militærhjælp. Det opfordrede ivrigt Danmark til at slutte sig sammen med Sverige til Værn for Handel og Søfart. I denne Henseende fulgte Bernstorff dets Raad. 12. Juli 1756 indgik efter hans Forslag Danmark-Norge og Sverige et *væbnet Neutralitetsforbund**), dog ikke i den Tanke at gaa Frankrigs og dets Allieredes Ærinde, men for at styrke Nordens Uafhængighed og Fred. Bernsdorff var bange for, at Hattepartiet skulde drive Sverige ud i Krigen paa Frankrigs og Ruslands Side. Sverige havde ønsket, at Forbundet skulde gøre skarp Front mod England, men fra dansk Side bøjede man forsigtigt af; Traktaten nævnede ikke Sætningen, at frit Skib giver fri Ladning, ej heller Spørgsmaalet om Retten til Visitation. Derimod enedes man om at udruste Eskadrer, der skulde virke sammen i Nordsøen og besvare Overgreb mod Handelsskibene med Repressalier, hvilken dog ikke maatte foretages i Østersøen, der skulde være lukket Hav, og at alle Handelsskibe, ogsaa de Krigsførendes, her skulde lades i Fred. Baade i 1756 og i kortere Tid i det følgende Aar**) krydsede en fælles dansk-svensk Eskadre i Nordsøen for at hævde de Forbundnes Rettigheder; men allerede i Efteraaret 1757 gik Sverige ind i Krigen mod Preussen

*) Sm. de ældre væbnede Neutralitetsforbund mellem de to Riger af 10. Marts 1691 og 17. Marts 1693.

**) I 1757 gik den svenske Eskadre først til Østersøen for sammen med en russisk at hindre, at en engelsk Flaade løb ind i dette Hav. 11. Juni opfordrede Sverige og Rusland Danmark til at slutte sig til, men Frederik V's Regering forholdt sig afvisende, henvisende til, at Neutralitetsforbundet kun havde den engelsk-franske Søkrig for Øje. Der kom imidlertid ingen engelsk Flaade, og i September afgik den svenske Eskadre paany til Nordsøen og forenede sig med den danske.

for at tilbageerobre de i sin Tid tabte Dele af Pommern. Vel kom det ikke til Krigstilstand med England, men Sverige trak dog sine Krigsskibe hjem, hvad Danmark derefter ogsaa gjorde. Dermed var Forbundets Betydning blevet helt illusorisk, endog nærmest til Skade for Danmark; Svenskerne fulgte i Krigen i Østersøen end ikke de Grundsætninger, det havde villet hævde over for England.

I Søkrigen optraadte Franskmændene som venteligt meget forsigtigt, hvorimod Englænderne denne Gang for Alvor satte Foranstaltningerne mod den neutrale Handel i System. De søgte at udvide Begrebet Krigskontrabande til at omfatte ikke blot Skibsmaterialer, men ogsaa Næringsmidler, hvilke sidste netop var danske Udførselsartikler. Ved den saakaldte »Rule of 1756« vilde de hindre de Neutrale i at drive saadan Kyst- og Kolonifart paa Frankrig, som i Fredstid var forbudt, og over for Danmark krævedes de norske Havne lukket for franske Kapere. Selv optraadte de engelske Kapere samtidigt meget hensynsløst, opmuntret af Regeringen, der tilstod Kaptajnerne Ret til alt det fjendtlige Gods, de opbragte. Ved denne Krigsførelse lykkedes det ganske at ødelægge Handelen paa Frankrig, der laa fuldstændig under i Søkrigen. Fra dansk Side blev der af Bernstorff gaaet meget forsigtigt til Værks. Han gik ikke ind paa Kravet om de norske Havnes Lukning; paa den anden Side benyttede han for ikke at lægge sig ud med Englænderne kun lidt Konvojering, og Repræsalier blev ganske undgaaet. Ogsaa England viste over for Danmark-Norge en vis Forsigtighed. Frygten for, at Danmark skulde slutte sig til Englands Fjender havde nogen Indvirkning paa Pitts Regering; Østersøens Neutralitet overholdtes af England, og især fra 1759, da der udrustedes en betydelig dansk Flaade, kom en vis Afspænding, og den danske Jurist Martin

Hübner sendtes til London, hvor han som Raadgiver for Kaptajnerne paa de opbragte Skibe udrettede ikke lidt, og den dansk-norske Søhandel øgedes betydeligt.

Krigen til Lands syntes trods Frederik II's store Sejre, især ved Rossbach over Frankrig i 1757, at skulle ende til de Allieredes Fordel. I 1761 trængte Fjenderne ind i Preussen, og Englænderne traf efter Pitts Fald i Oktober Foranstaltninger til at skille deres Skæbne ud fra det; men da reddedes Preussen ved Gottorperen Peter III's Tronbestigelse i Rusland 5. Januar 1762. Fuld af Beundring for den store preussiske Konge besluttede han at gaa i Forbund med ham, bl. a. i den Tanke at benytte Lejligheden til et Opgør med det af ham saa forhadte Danmark. Nu traadte Faren ved den af Danmark førte Neutralitetspolitik frem. Som Krigsbegivenhederne havde udviklet sig, kan man ikke sige, at der paa noget Tidspunkt havde været alvorligere Udsigt til, at Danmark-Norge skulde blive tvunget til at tage Parti som senere under Napoleonskrigene. Faren laa i Rigets Isolation og Værgeløshed netop over for en saadan Situation som den foreliggende. Bernstorff havde energisk arbejdet for at skabe Sikkerhed. Skønt Stemningen i Folket og hos Regeringen nærmest var for England og Preussen, havde han med den gottorpske Sag for Øje i 1758 fornyet Forbundet med Frankrig, der uden at Danmark forpligtedes til Krigsdeltagelse lovede ved Freden at skaffe Frederik V en sikker Overenskomst men den gottorpske Fyrste; ogsaa Østrig bevægedes til at slutte sig til denne Garanti, og Rusland og Sverige gav samme Tilsagn i 1760 mod dansk Løfte om Flaadehjælp, hvis England trængte ind i Østersøen. Dette Løfte havde Bernstorff med Sindsro kunnet inklade sig paa ud fra Bevidstheden om, at Englænderne ikke vilde komme. Nu ved Krigens Slutning saa imidlertid

hverken Frankrig eller nogen af de andre sig i Stand til at hjælpe Danmark. England holdt sig aldeles passiv, og Preussen maatte under de givne Forhold stille sig imødekommende over for Zaren. Et Lyspunkt for Danmark var det, at Sverige nægtede at hjælpe Rusland til Søs. De følgende Begivenheder er det ikke Stedet at komme nærmere ind paa her. Danmark beredte sig til ene at optage Kampen til Lands og til Vands med den overlegne Fjende, da Mordet paa Zar Peter 8. Juni 1762 ændrede Situationen totalt. Efterfølgeren Katharina II standsede straks den hele Aktion mod Danmark for at genoprette det gode Forhold til denne Magt.

I den store Krig brød hun Forbundet med Preussen og valgte i Stedet Neutraliteten. Hermed var Vejen banet for Freden, der sluttedes i Hubertsburg 1763. Den ændrede kun lidt i Europas territoriale Forhold, men fæstnede Dualismen i Tyskland. Ikke Frankrig, men Preussen stod nu som Modvægten mod Habsburg, og Rusland var traadt frem som Europas Voldgiftsdommer. Krigen paa Havene førte ved Freden i Paris samme Aar til det franske Koloniriges næsten totale Udslettelse.

I Frankrig levede dog trods al indre Svaghed i disse sidste Aartier af l'ancien régime Revanchetanken, og Englands udenrigspolitiske Interesse var stadig koncentreret om Forholdet til denne Magt og til Spanien, der bevarede det bourbonske Forbund lige til Revolutionen. Skuffet over den ringe Støtte, der var at hente i England, nærmede Katharina II sig til Frederik d. Store, og en russisk-preussisk Alliance af 1764 indledte et Samarbejde, der med Afbrydelser skulde vare i mere end hundrede Aar. Katharinas Udenrigsminister Panin omgikkes med Planer om at udvide Forbundet til en »nordisk Alliance«, der skulde omfatte ogsaa

Sverige og Danmark-Norge, Polen og muligvis England og Holland. Som et Led i denne Plan var det, at Rusland gik ind paa en endelig Løsning af det gottorpske Spørgsmaal ved Mageskiftet i Kiel 1767 (fuldbyrdet i 1773), hvorved den danske Konges Besiddelse af hele Slesvig godkendtes, samtidig med at han blev Herre i hele Holsten (med den vigtige Kielerhavn) mod til Gottorperne at afstaa Oldenburg og Delmenhorst. Det danske Herredømme var hermed skudt frem til Elben, men samtidig gled Danmark ind i et nøje Samarbejde med Rusland, alt imens det tog Afsked med den mangeaarige Allierede, Frankrig, hvis Indflydelse i Mellemeuropa aldeles svigtede. Omkring ved den samme Tid brast ogsaa Muligheden for Samvirke med Sverige. Med Ængstelse havde man i Danmark fulgt Tendensen i Nabolandet til en Styrkelse af Kongemagten, i 1772 ved Gustaf III's Statskup genindførtes Enevælden, og man kunde nu fra den ærgerrige Konge vente enten et Angreb mod Vest i den Tanke at vinde Norge eller en Aktion mod Rusland, og denne Frygt resulterede i et dansk-russisk Forbund, indledt i 1765, fornyet i 1769 og udvidet i 1773. De to Magter skulde staa sammen mod et svensk Angreb og tillige søge den svenske Statsform ændret for at fjerne den Trusel, den betød mod de to Lande. For lange Tider blev dansk Udenrigspolitik nu meget nøje knyttet til Rusland; men dette maatte betegnes som en Nødvendighed, især for at sikre Besiddelsen af Norge; det gav tillige Danmark en stærkere Stilling over for andre Magter og gavnede det handelspolitisk. Den store Fare, der laa i Afhængigheden af Rusland, som netop nu indledte en Ekspansionspolitik mod Vest som i Peter d. Stores Dage, vilde Bernstorff modvirke, bl. a. ved en stærk Udvidelse af Flaaden, der tænktes bragt op paa 50—60 Linieskibe, en Styrke der dog

aldrig naaedes. En Faktor af Vægt var det ogsaa, at England billigede Danmark-Norges nye Orientering. Det gode Forhold mellem England og Danmark bekræftedes ved et nyt dynastisk Baand, idet den danske Konge Christian VII i 1766 ægtede den engelske Konges Søster, Caroline Mathilde.

En videre Udvikling af den »nordiske Alliance« kom det ikke til under den følgende russiske Ekspansionspolitik. Medens Gustav III fik nogle Aars Respit, rettedes Trykket mod Polen og Tyrkiet. Af Angst for, at Rusland skulde bemægtige sig hele Polen, aftvang Preussen og Østrig Katharina et Kompromis, der fik Udtryk i Polens første Deling i 1772. I Ruslands Krig med Tyrkiet 1768—74 aabnedes Bevægelsen mod Sortehavet. Frankrig var for svagt til at træde op noget af Stederne, og helt optaget af den oversøiske Politik saa ogsaa England gennem Fingre med Begivenhederne i Polen, og ej heller Russernes Fremgang i Tyrkiet rokkede dets gode Forhold til Katharina II. Endog den opsigtsvækkende Begivenhed, at en russisk Armada for første Gang i Historien omsejlede Europa og besejrede Tyrkerne i Søslaget ved Tschesme, havde Englændernes fulde Billigelse. De ydede endog Dækning mod den franske Middelhavsflaade. Englænderne saa gerne Russerne rykkede ind i Egne, hvor Frankrig hidtil havde haft kommerciel og politisk Hovedindflydelse. Da Freden i Kustshuk-Kainardji i 1774 bragte Russerne frem direkte til Sortehavet ved Dnjeprs Munding, haabede Englænderne at kunne faa Del i Handelen her, som de efter 1721 havde erobret Østersøhandelen.

Samarbejdet mellem England og Rusland, der var indledt snart efter den nordiske Krigs Slutning, varede ved helt til Slutningen af 1770erne; men da havde den store vestlige Sømagt og den uhyre østlige Landmagt

naaet en Udvikling, der ikke mere gjorde det naturligt for dem at staa som Fløjmagter i samme System. Fællesinteresserne var ved at træde tilbage for store og uforligelige Modsætninger. Disse viste sig især i den nærmere Orient, der derved snart skulde blive et Centrum i den europæiske Storpolitik, men fik Virkninger ogsaa paa den sekundære politiske Skueplads ved Østersøen, og dermed traadte ogsaa den danske Neutralitetspolitik ind i en ny Fase. Den lange Periode mellem 1720 og 1770-ernes Slutning, hvor dansk Udenrigspolitik især havde været præget af J. S. Schulins og J. H. E. Bernstorffs Ledelse*), der er blevet betegnet som virtuosmæssig dygtig, havde for Neutralitetspolitikens Vedkommende ikke frembudt saadanne Farer, som den følgende skulde gøre det. Især Ligevægten i Tyskland og Venskabet mellem England og Rusland danner Baggrunden for den lykkeligt gennemførte Neutralitetspolitik, Fredens Bevarelse og den stigende Velstand i Danmark-Norge.

*) J. S. Schulin havde været Udenrigsminister 1735—50, J. H. E. Bernstorff 1751—70. I 1773 overtog Brodersønnen A. P. Bernstorff Ledelsen.

(Fortsættes).

Begrebet besejling m. v.

Av direktør Louis E. Grandjean.

I en artikel i dette tidsskrifts januarhæfte har kommandørkaptajn Bistrup undersøgt begreberne (a) besejling (b) grønlandsfart og (c) skibsfart og nået til visse resultater, der i hvert tilfælde ikke er *juridisk* holdbare indenfor søretten. Som gammel søassuradør må jeg kanskje få lov at fremkomme med et par bemærkninger. I min lærebog, Søforsikringspraxis II udg. pag. 38/39, er dampskibs kaskopolicens særlige bestemmelser for tidsforsikringer gjort til genstand for omtale. Man vil her se, at *indenfor* de fartområder, der er avtalt mellem redere og søassuradører, er der i policens C. undtaget visse *sejladser*, mens der i slutningen omtales *besejling udenfor* de områder, hvor søfarten normalt opretholdes til enhver tid eller i sæsoner. En klausul i kaskopolicen, der udvider redernes ret til at befare havne eller farvande udenfor det obligate fartområde benævnes derfor ganske logisk en *besejlingsklausul*. Både sejladse og besejling er vel skibsfart, men kvalitativt er de forskellige, idet besejling indebærer en risikoforøgende omstændighed, besejling er sejladse udenfor det sædvanlige område med normalt betryggede forhold såsom fyr, avmærkninger, pålidelige søkort og gode havne. Den ældre alternative betydning av besejling: prøvofart indebar jo også et moment av særlig risiko. Kommandørkaptajnen har ret i, at besejling især omfatter expeditjonsrejser f. ex. til Grønland, men den normale handelfrekvens med Grønland (Grønlandsfarten som den kaldes, fordi faste

kolonier *befares*) såvel som *coffardifart* til andre fjernere og avsides liggende steder er også besejling. Besejling udtrykker altså ikke et »langtrækkende togt« alene som kommandørkaptajnen synes at formode (det kan jo også være sejlads) men en sejlads, som indebærer en særlig risiko og sådanne er ganske rigtigt oftest tillige langtrækkende.

Erkendende, at det sproglige spørgsmål næppe har større interesse for søofficererne, har jeg dog ment, at den juridiske side av sagen har saa stor økonomisk betydning, at det *ex tuto* var betimeligt at fremføre dette supplement til kommandørkaptajnens udredning.

Redaktøren af *Tidsskr. f. Søv.* har været saa venlig at sende mig ovenstaaende Indlæg til en kort Replik.

Med en Tak til Direktør *Grandjean* for hans Interesse for min Artikel, vil jeg tillade mig at fremsætte følgende:

Jeg har diskuteret Indlægget med en gammel erfarede Skibsfører, og vi er begge enige om, at Direktørens Indlæg mere er en ren *juridisk* Definition af Ordene *Besejling* og *Sejlads* end en *sproglig* Forklaring.

Rent *juridisk* og *assuranceteknisk* set har det været baade nødvendigt og praktisk at have definerede Betegnelser for, hvad der var indenfor eller udenfor visse vanskelige Besejlingsomraader, saaledes som forklaret i Direktørens Indlæg.

Forøvrigt forekommer det mig, at Direktørens interessante Indlæg kun kan betragtes som en supplerende Oplysning om de omhandlede Begreber.

Slutningen af Direktørens Indlæg, »at det sproglige Spørgsmaal næppe har større Interesse for Søofficererne«, har forbavset mig, da min Artikel saaledes som der staar i Undertitlen er et »Forsøg paa sproglig Redegørelse« — og næppe vilde været optaget i Tidsskriftet, hvis Red. havde ment, at den ikke havde Interesse for Tidsskriftets Læsere, der først og fremmest er Søofficerer.

H. Bistrup.

Nekrolog.

Kommandør Holger Guldbrandt Christian Amundsen blev født den 19. August 1859 i København som Søn af Lods, Krigsraad Carl Frederik Amundsen og Hustru Cecilie Frederikke f. Petersen.

Han blev Kadet i 1876, Sekondløjtnant 1880 og Premierløjtnant 1881. I 1884—85 var han med Skonnerten »Fylla« til Middelhavet og Konstantinopel, i 1892 var han Adjutant hos Eskadrechefen, i 1892—95 Fyrinspektør og Fører af Fyrinspektionsskibet »C. F. Grove«, i 1895 Næstkommanderende i Krydseren »Hekla« i Eskadre til Kielerkanalens Aabning, i 1896 Næstkommanderende i Korvetten »Dagmar« som Kadetskib, 1897 Fører af Skoleskibet »Georg Stage«, 1898 Næstkommanderende i Kongeskibet »Dannebrog«. Blev s. A. Kaptajn. I 1899 Chef for Torpedobaadsdivisionen i Eskadre. 1900 Fører af Skonnerten »Absalon« paa Isbrydning i danske Farvande. 1901—04 Fører af Postdampskib Korsør—Kiel. 1904 Næstkommanderende i Panserbatteriet »Skjold« i Eskadre, 1905—06 Chef for Fiskeriinspektionen uden for Skagen, 1906—07 Chef for Krydseren »Hejmdal« til Middelhavet, 1907 Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk« til Island. I 1908 Kommandør, 1909—10 Chef for Vagtskibet ved København, Kasernes skibet »Sjælland«. 1910 Chef for Panserskibet »Olfert Fischer« i Eskadre, 1910—11 Chef for Panserskibet »Herluf Trolle« under Vinterudrustning. 1911—15 Kommandant for Søværnets Kaserne. 1915—19 Ekvipagemester. Afsked 1919.

Amundsen var en udpræget robust Sømandstype med et noget brysk Væsen. Karakteristisk for ham var hans afsluttende Ord under en Debat i Søe-Lieutenant-Selskabet, hvor han blev videnskabeligt imødegaaet af et yngre Medlem: »Det er Erfaringerne, det kommer an paa min Kammerat«. Et Ord der har sin Værdi, og som vil mindes. Men nogen Fremskridtets Mand var han ikke. Han var en samvittighedsfuld og pligttopfyldende Søofficer af den gamle Skole.

Rd. af Dbg. 1901. Dbm. 1909. Kommandør af Dbg. 2. Gr. 1914.

Han var Direktør for Murerlaugets Hejseværker.

Amundsen blev i 1889 gift med Amalie Scheibel f. 1864. Datter af Rodemester Vilhelm Scheibel og Hustru Kathrine f. Zeltner.

Han døde den 6. Februar 1945 og bisattes i dybeste Stilhed den 9. Februar fra Krematoriet.

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: Sominevæsenet oprettes i Henhold til Kgl. Resolution af 11. Marts s. A. med Kaptajn Schiwe som første Chef.
2. April 1801: Defensionseskadren paa 2 Linieskibe, 7 Blokskibe, 3 Stykpramme, 3 Kavaleripramme, 1 Flaadebatteri, 1 Defensionsfregat og 1 Fregat under Kommando af Kommandør Olfert Fischer kæmper paa Københavns Rhed i over 4 Timer med engelsk Flaadestyrke paa 12 Linieskibe, 5 Fregatter, 2 Korvetter, 2 Brigger samt 15 Bombardefartøjer 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 ²⁰/₈ 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-Admiralløjtnant Niels Juel dør og bisættes i Holmens Kirke, Danmarks og Nordens største Flaadefører, Strateg og Taktiker, Organisator af vor Flaade i Krig og i Fredstid.
8. April 1810: Ordre udgives om, at Søofficerer og Søkadetter skal hilse ved at lægge Haanden paa Hatten uden at aftage denne.
9. April 1731: Særligt Kongeflag indføres i Flaaden, haves 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. Hjemkomst den 13. Juli s. A.

18. April 1864: Panserbatteriet »Rolf Krake«, Chef Orlogskaptajn Rothe, deltager fra Vemmingbund i Forsvaret af Dybbøl.
20. April 1722: Bispingsreglement gøres for første Gang tilgængelig for Besætningen, idet et saadant derefter skulde ophænges paa Stormasten i hvert Orlogsskib.
21. April 1665: Admiralitetets Kopibog paabegyndes.
23. April 1808: Ordre udstedes om, at de franske Linieskibe »Le Pultusk« og »Le Danzig« fra Kejser Napoleons Eskadre paa Schelden under Kommando af Kontre-admiral Missiessy skal bemandedes med danske Orlogsgaster, med henholdsvis Kaptajnerne Rosenvinge og Holsten som Chefer, senere fra 1. April 1809 og indtil 1813: Kommandørkaptajnerne v. Dockum og v. Berger.
24. April 1715: Flaade paa 8 Linieskibe og 3 Fregatter under Schoutbynacht Gabel slaar ved Femern Bælt (Kolberger Heide) svensk Eskadre paa 4 Linieskibe og 2 Fregatter under Schoutbynacht Wachtmeister. Fregatten »Løvendahls Galej«, Chef Kaptajn Peter Wessel, tager Schoutbynacht Wachtmeister til Fange og standser Odelæggelse af de landsatte svenske Skibe; 3 svenske Linieskibe og 2 Fregatter erobres. Gabel udnævnes til Viceadmiral. (Medaille slaaet.)
25. April 1428: Hanseaternes Flaade paa 240 Skibe og 12000 Mand under Grev Gert af Holsten aabner Angrebet paa København og slaaes tilbage under Kampene, som varer til ca. 15. Juni s. A.
25. April 1811: 3 Kanonbaade med Sekondløjtnant Klinck kæmper i Kongshavn ved Uddevalla med engelsk Orlogskutter »The Swan« og »Hero«. »The Swan« skydes i Sænk, »Hero« undslipper.
30. April 1659: Hollandsk-dansk Flaade paa 33 Skibe under Admiralerne Opdam og Henrik Bjelke kæmper ved Rødsand med svensk Flaade paa 24 Skibe under Admiral Bjelkenstjerna.
30. April 1913: Marineforeningen stiftes med Kommandør Mægaard som første Formand.

Den politiske Baggrund for vor Marines Historie.

Omkring den dansk-(norske) Neutralitetspolitik i Tiden mellem 1820 og 1864.

Af Lektor Just Rahbek.

(Fortsat)

I 1770ernes Midte var den første Fase i Katharina II's Ekspansionspolitik fuldbyrdet, og den var foregaaet uden Brud med Ruslands mægtige Venner, England og Preussen. Baggrunden derfor havde været Frankrigs Svaghed, og baade denne Magts og det britiske Riges Optagethed af den oversøiske Politik. Snart greb Udviklingen i Amerika dybt ind i den gamle Verdens mellemfolkelige Forhold med Virkninger ogsaa herhjemme.

Danmark-Norge under den nordamerikanske Frihedskrig 1775—1783.

Det væbnede Neutralitetsforbund af 1780.

Endnu under denne Krig gjorde England sig store Anstrengelser for at fastholde den halvhundredeaarige Forbindelse med Rusland. Ikke mindst efter at Frankrig i 1778 havde gjort fælles Sag med Amerikanerne, søgtes forgæves Ruslands Forbund og Troppehjælp. Men Katharina havde ringe Tillid til, at England fortsat vilde sympathisere med hendes østeuropæiske Politik, ligesom hun paa den anden Side var ganske ligegyldig over for de britiske Interesser i Amerika. Rusland var blevet for stort og stærkt til at ville nøjes med den Rolle at dække England i Europa. Derimod havde det faaet en vis Dragning mod det svækkede Frankrig, der i

Virkeligheden var parat til at likvidere sin ældgamle Støtte til Tyrkiet, nu da det i Habsburg havde en Forbundsfælle i Sydøsteuropa. I Stedet arbejdedes der for en fransk-russisk Handelstraktat til Udnyttning af Sortehavshandelen. Den franske Udenrigsminister Vergennes vilde gerne trække Rusland ind i det bourbonske System, og et Led i denne Politik var det, at han under Krigen søgte at sætte de neutrale Magter op mod England. Stærkt trængt til Søs behøvede Frankrig mere end nogensinde Ruslands og de andre Østersølandes Tilførsler, især af Skibsmaterialer og Proviant, hvad England paa alle Maader søgte at forhindre det i at faa. Selv om næsten al Skibsfart paa Rusland var i Fremmedes Hænder, led Zarrigets Økonomi indirekte ved Englændernes Krænkelser af de mindre Neutrales Handel. Alt dette dannede Baggrunden for Ruslands Optræden omkring 1780.

Inden vi gaar over til Omtale heraf, vil vi betragte Danmark-Norges Stilling til den amerikanske Krig. A. P. Bernstorff, som var Udenrigsminister siden 1773, havde lige saa lidt som Farbroderen Forkærlighed for Rusland; dog tillagde han det bestaaende Forbund med denne Magt stor Betydning som Rygdækning for Danmark-Norge over for Gustav III's aggressive Politik. Men samtidigt havde han stærke engelske Sympathier. I det amerikanske Spørgsmaal holdt han afgjort med England, og bl. a. frygtede han fra et uafhængigt Amerika Konkurrence for den danske Eksport af Landbrugsprodukter. Efter Frankrigs Indgriben i Krigen opstod hos ham alvorlig Ængstelse for det britiske Søriges Undergang. Uheldigvis gjorde England alt for at tilintetgøre de gode Følelser, der i Danmark nærredes for det. Ikke blot beslaglagde Englænderne franske Varer paa neutrale Skibe og forbød Handel paa de amerikanske Oprørskolonier, men i Modstrid

med gældende Traktat betragtedes de danske Udførselsprodukter Kød og Fisk som Kontrabande. Forholdene var omtrent som i Kolonikrigen 1755—63, men at søge Støtte i Sverige i Form af en Genoptagelse af Neutralitetsforbundet af 1756 kunde der ikke være Tale om; dertil havde man i Danmark altfor ringe Tillid til Gustav III, som var nøje knyttet til Frankrig.

Under disse Forhold var det, at Katharina II i 1778 begrundet ved den Gène, amerikanske Kapere voldte den russiske Arkangelskhandel, foreslog Danmark-Norge og Sverige fælles Foranstaltninger til Beskyttelse af Skibsfarten paa Nordsøen, et Forslag, der maatte opfattes som engelskvenligt. Sverige var interesseret i Sagen, men paavirket af Frankrig ønskede det langt mere, nemlig et fælles svensk-russisk-dansk Neutralitetsforbund, hvori ogsaa andre Neutrale skulde kunne optages. Saa vidt vilde imidlertid Katharina paa dette Tidspunkt ikke gaa, og Bernstorff ønskede slet ikke at have Sverige med, men foreslog 28. September 1778 et dansk-russisk Neutralitetsforbund, en i politisk Henseende begrænset, men i folkerellig Henseende meget vidt gaaende Sammenslutning. I Overensstemmelse med de Krav, som de Neutrale gennem mange Aar havde ønsket godkendt, og som var sat i Form af den danske Folkeretslærer Martin Hübner, skulde 1) de Neutrale kunne sejle fra Havn til Havn paa de krigsførende Magters Kyster, 2) frit Skib give fri Ladning, 3) Kontrabandebegrebet fastsættes, 4) kun den effektive Blokade anerkendes, og 5) Retssager behandles hurtigt og paa Grundlag af gældende Regler og Traktater. — Det var dog ingenlunde Bernstorffs Mening, at dette Forslag skulde fremføres i en mod England fjendtlig Form, men tjene som Forhandlingsgrundlag; England bejlede paa det Tidspunkt saa stærkt til Ruslands og

ogsaa til Danmarks Venskab, at dansk-russisk Fællesoptræden i denne Sag ikke behøvede at vække Mistillid. England skulde bevæges til Indrømmelser, men det gode Forhold fortsættes. — Der kunde imidlertid hverken opnaas Enighed om det russiske, det svenske eller det danske Forslag, og foreløbig skete der kun det, at alle tre Magter foretog ret betydelige Søudrustninger, især for at give Underhandlingerne med England større Vægt. Resultatet blev en noget forsigtigere Optræden fra denne Magt. Efter Spaniens Indtræden i Krigen i 1779 paa Frankrigs og Amerikas Side blev England yderligere bange for et nærmere Samvirke mellem Østersøstaterne, og den engelske Gesandt i København gjorde sig store Anstrengelser for at vinde den danske Regering; Bernstorff søgte under disse Forhold at knytte Traadene mellem London og St. Petersborg. Endnu var der ingen Tegn paa Brydninger mellem England og Rusland. Nogle spanske Kaperier af russiske Skibe i Begyndelsen af 1780 fremkaldte tilsyneladende megen Harmе hos den russiske Regering, og 19. Februar gav Katharina Ordre til at udruste 15 Linieskibe og 6 Fregatter, Forberedelser, hvis Braad syntes rettet mod Englands Fjender. Efter dette kom det som en Bombe, at den russiske Kejserinde paa Trods af Udenrigsministeren Panins Raad 10. Marts 1780 udstedte en Deklaration, der var meget aggressiv mod England. Den rettedes ikke blot til de Krigsførende, men sendtes samtidigt til Hofferne i København, Stockholm, Haag og Lissabon og opfordrede disse til sammen med Rusland at danne et Neutralitetsforbund, der opstillede de af Bernstorff i 1778 foreslaaede Sætninger. I folkeretlig Henseende blev denne Deklaration epokegørende, i politisk Henseende maa denne betegnes som et haardt Slag mod England, idet Sætningerne ikke, som Bernstorff havde tænkt sig

det, opstilledes som et Forhandlingsgrundlag, men som *gældende*, og Katharina tilsigtede hermed utvivlsomt ikke blot at sikre den neutrale Skibsfart, men at tvinge England til Fredsforhandlinger, under hvilke hun agtede at spille Mæglerens Rolle. Selv magtede Rusland hverken finansielt eller militært at føre Krig med England, men et stort Neutralitetsforbund af denne Art kunde ramme det i Øjeblikket saa betrængte Sørige haardt. Rusland var traadt frem som Voldgiftsmand i selve den store Strid om Magten paa Havene.*)

For Bernstorff kom det russiske Skridt højst ubejlejligt. Det tog helt Grunden bort fra de dansk-engelske Underhandlinger, og Danmark saa sig udsat for at komme ind i et Forbund, hvor ogsaa Sverige og Holland var med. Men at afvise Katharinas Forslag kunde betyde et Brud med Rusland, hvad man i København ikke turde risikere, og efter forgæves Forsøg paa at faa det modificeret i engelskvenlig Aand, saa det respekterede gældende Traktater, godkendte den danske Regering Deklarationen, og 9. Juli sluttedes en Konvention, hvori Danmark forpligtede sig til gensidig Konvojering og store Flaaderustninger. Overenskomsten skulde være permanent og de forbundne Magter arbejde for Fredens Genoprettelse og ved Fredsslutningen søge de folkeretlige Sætninger anerkendt for Fremtiden. Fem Dage i Forvejen (4. Juli) havde Bernstorff med sin Regerings Tilslutning efter Særunder-

*) Fra engelsk Side har man villet opfatte det væbnede Neutralitetsforbund af 1780 som Resultatet af en russisk Hofintrige, en Sejr for Panin over den engelskvenlige Potemkin. Denne Opfattelse præger endnu Piggotts Værk: *The Freedom of the Seas* (1920). At Katharinas Politik var stemmende med hendes egne Ideer og i længere Tid forberedt som et Led i Ruslands voksende Magtudvikling, er belyst i den anerkendte Afhandling af Carusi og Kojouharoff: »The first armed Neutrality« i »National Law Review«, Washington IX, 1 (1930), som findes i Særtryk paa det kgl. Bibliotek.

handling indgaaet en Overenskomst med England, der fastslog, at Skibsmaterialer, der især var svenske og russiske Eksportvarer, skulde betragtes som Kontrabande, medens de vigtige danske Artikler, salt Kød og Fisk, ikke skulde være det. I Rusland blev man straks meget opbragt over dette, hvorom man var holdt i Uvidenhed, men Harmen lagde sig dog; man erkendte øjensynlig Danmarks vanskelige Stilling, og det var indrepolitiske Forhold, der foraarsagede Bernstorffs Tilbagetræden som Udenrigsminister lidt senere (13. November 1780).

Kort efter at Danmark havde tiltraadt Neutralitetsforbundet, sluttede ogsaa Sverige sig til, senere fulgte Holland, Preussen, Østrig, Portugal og Neapel. Over for denne store Fællesoptræden i diplomatisk Fjendskab følte England sig meget ilde stedt. En enkelt af Forbundsmagterne, Holland, valgte man at erklære Krig og paadrog sig ikke derved alvorligere Følger, idet hverken Rusland eller de andre Forbundne i den Anledning rørte paa sig. Katharina vilde ikke ud i en Storkrig og ønskede end ingen Fællesoptræden af de Forbundnes Orlogsflaader. I de sidste Aar af Krigen krydsede vel baade russiske, svenske og danske Eskadrer paa Havene, men ikke i Fællesskab, og Rusland var imod Repressalier mod Englænderne. Disse mildnede deres Fremfærd til Søs, og som tidligere respekterede de Østersøen som lukket Hav. Skibsfarten gik da sin Gang, og Danmark-Norges Handel blomstrede som ingensinde. Men i det principielle var Englænderne ikke veget en Tomme, og i Fredstraktaterne i 1783 kom der intet til at staa om de Neutrales Rettigheder.

Selv Rusland svigtede i den følgende Tid Principperne af 1780, naar det passede i deres Interesse, men i en Række Lande vandt de efterhaanden God-

kendelse, og langt senere, ved Parisersøretsdeklarationen af 1856, fik de almindelig folkeretlig Gyldighed. I politisk Henseende havde Neutralitetsligaens Dannelse og Englands Isolation været en vigtig Faktor til Fremme af Krigens Afslutning og Amerikas Frihed. Set fra russisk Side maa Forbundet betegnes som et Udtryk for Ruslands Krav paa Selvstændighed i politisk og økonomisk Henseende. I den kommende Tid øgedes dets Interessesfællesskab med en Række europæiske Lande; først kom en Handelsoverenskomst med Danmark i 1782, og jævnsides med Udviklingen af den russiske Magt ved Sortehavet udbyggedes Handelssamkvemmet med en Række Middehavstater, først og fremmest med Frankrig i 1787 (umiddelbart før Katharinas berømte Rejse til Sydrusland, ledsaget af Potemkin), alt paa Bekostning af England, der end ikke kunde faa sin Handelsoverenskomst med Rusland fornyet. Udelukket baade fra det amerikanske og det russiske Marked var der endog Udsigt til, at det ogsaa skulde blive spærret ude fra den nærmere Orient, da Katharina snart begyndte at samle Kræfterne mod Tyrkerne. Dybe engelsk-russiske Modsætninger var under Udvikling, fremkaldt især af det orientalske Spørgsmaal, Forhold der nu som senere skulde faa Virkninger ogsaa i Norden og bringe Danmark-Norges Fred i Fare.

Under den russisk-tyrkiske Krig 1787—1792 og under den svensk-russiske Krig 1788—1790.

Den Svaghedstilstand, Frankrig i l'ancien régimes sidste Dage trods Heldet i den sidste Krig befandt sig i, og Englands Mathed efter Kampen mod Amerikanerne var Baggrunden for, at Rusland med ængstelig Støtte fra Østrig paany vovede Fremmarchen mod Sydøst. I 1784 annekterede det Krim og i 1787 begyndte Krigen mod Tyrkerne med intet mindre For-

maal end disses Fordrivelse fra Europa, en vældig Begivenhed i Samtiden, der for Efterverdenen for-dunkledes ved den franske Revolutions omtrent sam-tidige Udbrud. Som et vigtigt Led i den russiske Krigs-førelse var tænkt Østersøflaaden, der ligesom i 1770 skulde sendes rundt om Europa for i større Format at gentage Tschesmeslaget. Imidlertid kom den engel-ske Politik til at arte sig meget anderledes end sidste Gang, og den viste langt større Handlekraft, end man skulde have ventet efter det nylige Nederlag i Amerika. Paa Frankrigs gamle Plads traadte England og Preus-sen nu frem for at holde Østmagternes altfor store Aggressivitet i Skak; i Foraaret 1788 indgik de to Stor-magter sammen med Holland »Triplealliancen«. Det svage ved denne var, at Preussen havde det Særfor-maal at vinde Landudvidelser i Mellemeuropa og der-for tilstræbte at trække England dybere ind i den europæiske Fastlandspolitik, end denne Magt ønskede. England vilde kun Ligevægtens Opretholdelse og stiledede i dette Øjemed efter at udvide Alliancen til et stort defensivt Forbund, hvori det bl. a. ønskede Danmark som Deltager; men iøvrigt brødes hos de engelske Statsmænd flere Opfattelser af den østlige Politik. Der var Diplomater, som endnu troede paa, at Rusland kunde fastholdes som Englands Ven, andre, deriblandt de to meget aktive Gesandter Ewart i Berlin og Elliot i København, regnede med, at Rusland kun kunde holdes tilbage ved kraftig Indgriben fra England og Preussen i Forening. Under disse Forhold var det, at Gustav III af Sverige uden bindende Aftaler med Triplealliancen, men regnede med Rygstød fra denne, i Juli erklærede Rusland Krig. Nogle Aar i Forvejen, i 1783, havde han forgæves søgt Katharinas Hjælp til at erobre Norge, siden havde han indstillet sig paa at angribe den østlige Nabo, og nu mente han, at det rette Øje-

blik var kommet. Netop da Forspidsen af den russiske Flaade var stukket i Søen, i den Hensigt at Krigens Udfald skulde bestemmes i Ægæerhavet, var det, at Sverige kom tids nok til at hindre denne Flaadeekspedition ved det iøvrigt uafgjorte Søslag ved Hogland 17. Juli 1788. Derimod begyndte Landkrigen meget uheldigt for Sverige, ikke mindst som Følge af Anjalamytteriet i August.

Allerede inden Krigen var brudt ud, havde A. P. Bernstorff, som siden Systemskiftet i Danmark i 1784 atter var Udenrigsminister, gjort sit yderste for at forebygge denne, ikke mindst af Ængstelse for den uhyre farlige Situation, hvori Danmark-Norge kunde komme ved at skulle hjælpe Rusland i Henhold til Forbundstraktaten af 1773; denne, som Danmark var gaaet ind paa for at sikre Ligevægten i Norden, kunde nu bringe Landet ind i den europæiske Storpolitiks Stormcentrum, dersom England og Preussen greb ind. Som frygtet fordrede Rusland fuld Krigsdeltagelse af den danske Regering, der imidlertid kun ansaa sig for at være forpligtet til at optræde som »Hjælpemagt« med 12000 Mand og en Del af Flaaden. Det var Bernstorff, som i Statsraadet havde bragt dette Standpunkt til Sejr i Harmoni med den mod Sverige venlige Folkestemning, medens andre, saaledes den unge Kronprins Frederik, havde ivret for at støtte Rusland med alle til Raadighed staaende Midler. 24. September gik den Øverstkommanderende Prins Carl fra Norge ind i Bohus Len med en slet udrustet Styrke paa 10,000 Mand, og en mindre Eskadre under Admiral Krieger sendtes til Østersøen for at forene sig med Russerne. Til Lands kom det 29. September til en Kamp ved Quistrumelv med det Resultat, at en svensk Styrke paa 800 Mand omringedes, hvorefter den danske Frem-march fortsattes mod Göteborg, skønt Bernstorff fra Kø-

benhavn sendte Opfordringer til Prins Carl om at standse. Imidlertid handlede der fra engelsk og preussisk Side. 9. September havde den engelske Regerings Chef, Pitt d. Yngre, personligt instrueret Elliot om end i vage Former til at vise en truende Holdning, saafremt Danmark gik aktivt til Værks, og denne Ordre fortolkede Gesandten nu ud fra sin hele Opfattelse af Nødvendigheden af kraftig Optræden over for Rusland, som han mistænkte for at tilstræbe Herredømmet over hele Norden og over Østersøen. I Forstaaelse med den preussiske Regering rejste han da til Kong Gustavs Hovedkvarter i Karlstad, hvorfra han 30. September forgæves opfordrede Prins Carl til at standse Fremrykningen. Først da han havde rettet en ny Henvendelse, der indeholdt den Udtalelse, at Krigen mellem Danmark og England maaske allerede var begyndt, men at han, dersom der nu sluttedes Vaabenstilstand, vilde søge at hindre den engelske Flaades Tilsynekomst i Sundet og en preussisk-hannoveransk Indmarch i Holsten, gik Prins Carl 8. Oktober ind paa Vaabenhvile, indtil Ordre var indhentet fra København, og snart gled Vaabenhvilen over i Vaabenstilstand.*) Denne Afgørelse besvaredes af Rusland med fortsat Krav om fuld Krigsdeltagelse fra Danmark-Norge uden Hensyn til, hvad et engelsk-preussisk Angreb kunde betyde for dette. Kun ved at true med at opsigte Forbundet af 1773 fik den danske Regering Rusland til at nedstemme Fordringerne, og Katharina udtalte senere, at Skridt, der skadede

*) Efter Begivenhedernes hele Forløb er det insinueret, at der under Krisen herskede Uenighed mellem den forsigtige Bernstorff i København og en mere russisk indstillet, ærestørstende Militærledelse i Norge (se senest Gerhard S. 234). En saa alvorlig Beskyldning turde dog vistnok kræve Begrundelse ved en nærmere Undersøgelse. Den uhyre vanskelige Mellemsstilling mellem Stormagterne kan vel tænkes at have krævet en Fremgangsmaade fra dansk Side som den, der blev fulgt, uden at Udenrigsminister og Hærfører behøver at have været uenige.

Danmarks Sikkerhed, krævede hun ikke. 9. Juli 1789 erklærede Danmark sig neutral under den fortsatte svensk-russiske Krig.*)

I den overvundne Krise — efter Bernstorffs Udtalelse den alvorligste siden 1762 — havde Skyggesiderne ved Forbundet af 1773 vist sig. Vel var Elliot, idet han udnyttede Preussens Angrebsiver, ved sit Ultimatum til Danmark gaaet videre, end hans Regering agtede at følge ham. Pitt imødekom ikke hans Forlangende om en Flaadesendelse til danske Farvande, men gav hannoveranske Tropper Ordre til at samvirke med Preussen ved en eventuel Indmarch i Holsten. Preussen havde utvivlsomt ønsket, at Krigsbegivenhederne skulde udvikle sig, saa det som Løn kunde vinde svensk Pommern og Wismar, men England vilde kun Bevaring af »Ligevægten i Norden«, hvad der utvivlsomt foreløbig var naaet ved det Rygstød, man havde ydet Sverige. I den følgende Tid søgte den engelske Regering som før at knytte Danmark til sit System, men dette vovede ikke at skille sig fra Rusland.

Under den videre Krig mellem Rusland og dets Fjender, hvor Triplealliancen hverken hjalp Sverige finansielt eller paa anden Maade, benyttede Gustav III Lejligheden, da Rusland var stærkt besværet, til at springe fra og slutte Fred uden Territorialændringer i Werelä 14. August 1790. Skønt man skulde tro, at en aktiv Fremgang fra Triplealliancens Side mod Rusland nu vilde være vanskeligere, beredte Pitt sig ikke desto mindre i Foraaret 1791 i Forbindelse med Preussen til en Aktion i den største Stil. England var

*) England og Preussen havde end ikke villet tillade, at danske Orlogsskibe konvojerede den russiske Flaade forbi de svenske Kyster, men maatte kun beskytte den paa dansk Søterritorium. Den russiske Flaade afsejlede fra danske Farvande 26. Juni 1789. Se E. Briand de Crèvecoeur: Olfert Fischer, S. 55.

rængstet ved Ruslands Fremtrængen ved Sortehavet og frygtede dets Flaademagt mod Syd (i Asien var der endnu ikke større Modsætninger mellem de to Magter), ogsaa var England blevet interesseret i Polens Handel, og sammen med Preussen vilde det sikre sig politisk og kommerciel Indflydelse der. I Marts 1791 foreslog Pitt den preussiske Regering at tilstille Rusland et fælles Ultimatum med status quo i Sydøsteuropa som Maal. England vilde sende 40 Linieskibe til Østersøen og støtte Kong Frederik Wilhelm II i et Angreb paa Lifland, en anden engelsk Flaade skulde sendes til Sortehavet. Af Danmark krævede England, at Havnene skulde staa aabne for den engelske Flaade, hvilket den danske Regering gik ind paa. Ingen af de to Parter var paa dette Tidspunkt stærke nok til at knytte Danmark til sig, og Kronprinsens Regering havde utvivlsomt fastholdt Neutraliteten, men den store Fare drev imidlertid snart over; det viste sig, at den engelske Folkestemning endnu ikke lod sig rejse for en Krig mod Rusland, dertil var man altfor optaget af Modsætningen til Frankrig og af den oversøiske Politik. Pitt opgav da den hele Sag i April, og det planlagte Ultimatum blev erstattet med Forhandlinger, hvorved man ogsaa til en vis Grad naaede at dæmme op for Rusland, saa det ved Freden i Jassy i Begyndelsen af 1792 nøjedes med at bemægtige sig Sortehavskysten, hvor snart Odessa anlagdes.

Allerede nu var Preussen ved at tage Stilling sammen med Østrig mod det revolutionære Frankrig, som ogsaa England snart nødtes til at samle alle Kræfter imod, og medens Revolutionskrigene i Vest greb mere og mere om sig, gik Katharina videre med sine Planer ved at fremtvinge Polens fuldstændige Opløsning ved Delingerne i 1793 og 1795, uden at andre Magter var i Stand til at hindre det. For Østrig

og Preussen var det et Nederlag, skønt begge fik deres Del af de polske Lande. England maatte helt lukke Øjnene for det passerede.

Revolutions- og Napoleonstiden, der i saa mange Retninger blev nyskabende i Europa, kom ogsaa til at virke eksplosivt i den mellemfolkelige Politik; Stater omstyrtes, og Alliancer omkalfatredes, men samtidigt fortsattes dog de store Magters kommercielle og politiske Modsætninger ad de gamle Baner. Den Række Storkrige, som blev Følgen, og som varede næsten uafbrudt fra 1792 til 1815, førtes vel særligt i den første Tid under stærk Paaberaabelse af ideologiske Motiver fra begge Parters Side, men udviklede sig efterhaanden til en Kamp om Ligevægten mellem Stormagterne omtrent som tidligere i det 18. Aarhundrede. Søkrigene dannede Afslutningen paa den næsten aarhundredgamle Strid mellem England og Frankrig om Herredømmet paa Havene. Under alt dette fandt de danske Statsledere ikke Grund til at forlade den hidtidige Neutralitetspolitik, og de Problemer, de havde at tumle med, bar i Virkeligheden megen Lighed med den foregaaende Tids. De voksende Modsætninger mellem England og Rusland, der vel i Perioder traadte tilbage for den fælles Frygt for Frankrig, skulde skabe nye Faresituationer for Danmark-Norge; katastrofale blev Forholdene, da Ligevægten i Tyskland brast, og Napoleon som Herre i Nordtyskland forbandt sig med det engelskfjendtlige Rusland i Aaret 1807. Vi vil give en Oversigt over Danmark-Norges Stilling under de skiftende Krigsfaser.

Under Krigene 1792—1798.

Østrigs og Preussens Krig, der var begyndt i 1792, udvidedes ved Englands Inddragen i Februar 1793 og

Spaniens og andre mindre Magters Tilslutning, til den første Koalition mod det revolutionære Frankrig. Rusland sluttede sig formelt til de Allierede, men sendte ingen Tropper. Krigen til Lands førtes langt fra Danmarks Grænser, og trods Koalitionens Opfordringer til at støtte den fælles Sag agtede man i Danmark ingenlunde at bryde Neutraliteten. Bernstorff nærrede med Rette ringe Tillid til Koalitionens Holdbarhed; Preussens Separatfred i Basel i 1795 bragte os yderligere paa Afstand af Krigsbegivenhederne, og i en Række Aar kunde man helt undlade at holde en Bevogtningsstyrke ved den holstenske Grænse. Med Østrigs Fred i Campoformio i Oktober 1797 endte Krigen til Lands med den franske Republiks Konsolidering. Derimod fortsattes den Søkrig, der havde været ført mellem England og Frankrig siden 1793, og det var især denne, der indvirkede paa Danmark-Norges internationale Forhold.

Medens Frankrig foreløbig stillede sig imødekommende over for de Neutrale og respekterede Sætningen, at frit Skib giver fri Ladning, havde England aabnet Krigen yderst hensynsløst ud fra den Begrundelse, at det revolutionære Frankrig havde stillet sig uden for al Folkeret og ikke havde nogen anerkendt Regering; Grundsætningerne af 1780 respekterede England aldeles ikke, og selv Rusland støttede det heri ved at lade en Eskadre krydse i Østersøen helt nær til de danske Kyster for at opbringe neutrale Skibe lastet med franske Varer. De russiske Handelsinteresser var dog i Virkeligheden identiske med de Neutrales, de russiske Krigsskibe foretog slet ingen Visitationer, og man modsatte sig end ikke, at Danmark og Sverige for at værne deres fælles Interesser 27. Marts 1794 indgik et væbnet Neutralitetsforbund. Det var en Sejr for den Tendens til nordisk Samarbejde, der i

disse Aar efter Gustav III's Død paany var kommet frem, svækket dog ved gensidig Mistillid; Sverige var nemlig som tidligere franksindet, hvorimod Danmark bevarede sin russiske Orientering. Det nye Forbund vovede ikke at opstille Sætningerne af 1780, men i Lighed med Forbundet af 12. Juli 1756 henviste man til de bestaaende Traktater. Bestemmelsen, at Østersøen skulde være lukket Hav, gentoges, hvilket England vel ikke officielt anerkendte, men dog tog Hensyn til; engelske Krigsskibe og Kapere viste sig ikke i Østersøen. Fælles dansk-svenske Eskadrer, der i Aarene 1794—97 krydsede i Kattegat og Nordsøen, havde en gavnlig Virkning, de engelske Visitationer tog af, og England opgav det absolutte Forbud mod Handel paa Frankrig. Bernstorff vovede dog ikke at sætte nogen Sag paa Spidsen, udsat som Danmark var baade for engelsk og russisk Tryk; man foretog ingen Repressaliehandlinger, og trods alle Overgreb fortsattes i disse Aar den »florissante« Handels Periode.

En ny Fase i Søkrigen fulgte med Spaniens Tilslutning til Frankrig i 1796 og de engelske Krigsskibes Fordrivelse fra Middelhavet, og efter at Østrig havde trukket sig ud af Krigen. Nu førtes Kampen mellem England og Frankrig videre med den største Forbitrelse, og herunder svigtede Fransk mændene de folkeretlige Principper, de tidligere var gaaet saa stærkt ind for. Franske og spanske Kapere terroriserede Havene, og 18. Januar 1798 gik Direktorialregeringen saa vidt, at den udstedte en Lov om, at alle Skibe ladet med engelske Varer skulde konfiskeres; hermed nærmede hele den neutrale Skibsfart rundt om Vest- og Sydeuropa sig den fuldstændige Ruin. Omvendt blev England under disse Forhold interesseret i den neutrale Handel og viste stadig større Lemfældighed mod denne. Medens A. P. Bernstorff i

det hele havde undgaaet Konvojering, hvis Berettigelse England aldrig havde villet anerkende, indledtes der efter den store Statsmands Død 21. Juni 1797 en anden Politik. Hans Søn og Efterfølger Chr. Bernstorff ønskede at fortsætte i Faderens Aand, men gik alligevel trods Betænkeligheder med til en noget ændret Kurs. I Januar 1798 gik man over til Konvojsystemet i lempelig Form, idet det skulde paases, at krigsførende Magters Ejendom aldrig fandtes i de dansk-norske Konvojer. De franske Kapere vovede ikke at angribe Handelsskibe under Ledsagelse af Krigsskib, og Englænderne lod foreløbig Konvojerne i Fred uden dog at ændre deres principielle Syn paa Systemet: at de forbeholdt sig Retten til Visitation. Den danske Søfart gik da sin Gang endnu et Stykke Tid; vore Krigsskibe konvojerede i Tiden mellem April 1798 og Maj 1799 584 Skibe (danske og efter Aftale ogsaa svenske) i Middelhavet. Snart ændredes imidlertid de storpolitiske Forhold i Europa og dermed ogsaa Danmark-Norges Stilling.

*Under den 2. Koalition fra Slutningen af 1798 til
Slutningen af 1799.*

Med Napoleon Bonapartes Tog til Ægypten i 1798 og Direktoriets samtidige aggressive Fremgang i Europa (i Italien og Schweiz) indledtes en fransk Erobringspolitik, som i de følgende Aar fremkaldte store Omvæltninger. Især Frankrigs Magtudfoldelse i den nærmere Orient og Frygten for, at Polen skulde komme under fransk Indflydelse, kaldte endelig Rusland, hvor Katharina i 1796 var fulgt af Sønnen Zar Poul, frem til aktiv Deltagelse i Begivenhederne.*) Efter den fran-

*) Som foran nævnt havde Rusland allerede i 1793 under den første Koalition støttet de Allieredes Sag moralsk og holdt en Eskadre i Østersøen. Samme Aar fornyedes den engelsk-russiske Handelsoverenskomst. Siden 1795 havde russiske Skibe samvirket med engelske i Nordsøen.

ske Flaades Nederlag ved Aboukir i August 1798 var dets Modstandere med eet Slag blevet Herrer i Middelhavet, hvor engelske, russiske og tyrkiske Krigsskibe snart virkede sammen. I Slutningen af samme Aar dannedes mellem England, Østrig, Rusland, Tyrkiet, de italienske Stater og Portugal den 2. Koalition, der i første Del af 1799 gjorde store Fremskridt. Østrigske og russiske Hære naaede frem til Frankrigs Grænse, og Englænderne foretog med Held Landgang i Holland. Ogsaa Handelskrigen antog nu ændrede Former, idet ikke blot Franskændene, men ogsaa Koalitionen gik haardt frem mod Søfarten. I Marts 1799 var England begyndt at erklære større Kyststrækninger for blokeret, og baade fra England og Rusland blev de Neutrale Genstand for et voldsomt Pres, hvilket den danske Regering havde meget svært ved at modstaa. Da Rusland i Sommeren 1799 forlangte de norske Havne lukket for franske Kapere, besluttede vor Regering at lukke dem for *begge* de krigsførende Parter, en Bestemmelse, der i Virkeligheden ramte Franskændene, men alligevel var Zaren opbragt, fordi vor Erklæring ikke var rettet mod Franskændene alene, og i op-hidset Stemning opfordrede han nu Danmark-Norge til at tiltræde Koalitionen, skønt han ikke krævede nogen virksom Deltagelse. Vi skulde blot med for Princippets Skyld, hed det sig. Medens Preussen endnu opretholdt Neutraliteten, Sverige ligesaa, skønt Gustav IV i Modstrid med Landets traditionelle Politik stærkt nærmede sig Frankrigs Fjender, valgte vor Regering paa en forsigtig Maade at bøje sig for Koalitionen, hvad der med mindre Fare lod sig gøre, da det neutrale Nordtyskland laa imellem Danmark og de af Frankrig beherskede Lande. Ved en Memoire af 27. September 1799 til Zaren tiltraadte man hans Opfordring, forventende, at de Allierede garanterede Dan-

mark-Norges Lande, beskyttede Handelen og forpligtede sig til at lade en kommende Fred bringe Fordele svarende til Ofre og Tab. I Forbindelse hermed beordredes under Indtryk af Direktoriets fjendtlige Stilling til Lukningen af de norske Havne Gesandten i Paris, Dreyer, hjemkaldt 1. Oktober s. A.

Det syntes da, som om Danmark stod paa Nippet til mod sit Ønske at blive hvirvlet ind i den store Strid, da Krigslykken netop begyndte at vende sig afgørende til Frankrigs Fordel. Dets Hære sejrede over Englændere og Russere ved Bergen i Holland 19. September og over Russerne ved Zürick 25. September. Kort efter hjemkom Bonaparte fra Østen, 10. November blev han ved Statskup Diktator, og snart slog Frankrigs Politik over for de Neutrale fuldstændig om til den samme forstaaende Holdning, som det havde vist under den nordamerikanske Frihedskrig; ikke mindst Danmark gjorde Bonaparte sit yderste for at vise Hensyn i dets vanskelige Stilling. Ordren til Dreyer, som endog var blevet gentaget 1. December, var af denne dygtige Diplomat under Indtryk af det Vendepunkt i den hele europæiske Situation, der var i Gang, ikke blevet respekteret, og derved undgik man store Vanskeligheder med Frankrig, hvad der var saa meget lykkeligere, som der netop var ved at foregaa en betydelig Svingning i Zar Pouls Politik. Han var skuffet over ikke at have kunnet bevæge Preussen til at opgive Neutraliteten og følte sig ikke tilstrækkelig hjulpet af sine Allierede. Han opgav aktiv Deltagelse i Krigen og erklærede i Marts 1800 til den danske Regering, at han ikke mere ventede, at den forlod Neutraliteten. Hermed var vor Stilling helt forandret.

Da Krigen i Løbet af Foraaret 1800 atter tog Fart, var de russiske Tropper trukket tilbage, og

Østrig led nu Nederlag paa Nederlag; Slaget ved Marengo 14. Juni 1800 betød Frankrigs Herredømme i Italien, og det neutrale Spanien kom nu ogsaa under fransk Indflydelse. Det lovede i Januar 1801 at lukke Havnene for Englænderne og tvinge Portugal, Englands ældste Allierede, til det samme. 21. Marts 1801 afstodes spansk Louisiana til Frankrig. Af alt overvejende Betydning blev dog det Samvirke, som i Løbet af 1800 var indledt mellem Zar Poul og Napoleon Bonaparte, der nu ansaas for at være blevet Forfægter for det monarkiske Princip. Som Baggrund havde denne nye Tilnærmelse et fælles Had til England, fra russisk Side bundende i den Trang, der siden Katharina II's Dage havde været til at gøre sig uafhængig af britisk økonomisk og politisk Indflydelse. Brændpunktet var afgjort det østlige Middelhav og den nærmere Orient, som ved Napoleon Bonapartes Tog til Ægypten var rykket ind i Centret for den europæiske Storpolitik. Det gjaldt nu om at likvidere den engelske Magt i Middelhavet; Napoleon ønskede vistnok Tyrkiets Deling mellem Frankrig (der skulde have Ægypten), Rusland og Østrig, og med denne Sejr haabede han at skabe en snarlig, ærefuld Fred. Uden Støttepunkter i Middelhavet fattede Zar Poul den fantastiske Plan at vinde Magten i den nærmere Orient ved et Tog direkte mod Indien. De to Magthaveres Planer lod sig vistnok i Længden ikke forene; de naaede aldrig til fuld Udfoldelse, men i Løbet af Aaret 1800 knyttedes Traadene fortsat mellem Frankrig og Rusland. 4. Juni tilbød Napoleon Bonaparte Zaren Herredømmet over Øen Malta som Stormester for Johanniterordenen, et meget behændig valgt Middel til at uddybe Modsætningen mellem Russerne og Englænderne, hvilke sidste efter 5. September at have erobret Øen naturligt ikke vilde opgive denne fortrin-

lige Flaadebasis. Samtidig med at Østrig efter et sidste Nederlag overfor Franskmændene, ved Hohenlinden 3. December, blev tvunget til Fred (den sluttedes 9. Februar 1801 i Luneville og sikrede Frankrig den egentlige Magt i Italien, Schweiz og Holland), maatte hele Europa lægge Mærke til Sympathitilkendegivelserne mellem den franske og russiske Regering. Dette er Baggrunden for den Udvikling af Forholdet mellem de Neutrale, som fandt Sted i Aaret 1800, og som fik store Følger for Danmark-Norge.

Mellem England og Frankrig-Rusland 1800—1801.

Alt som England blev mere isoleret, tiltog dets Utaalsomhed over for de Neutrale til stor Skade for den dansk-norske Skibsfart. 24. December 1799 var det nær Gibraltar kommet til et Sammenstød mellem den konvojerende danske Fregat, kommanderet af Kaptajn van Dockum, og tre engelske Fregatter, hvorefter en Del af den danske Konvoj blev Visitation underkastet. Konvojeringsens gode Tid var forbi, 21. Marts 1800 udstedte England Ordre til, at alle Konvojer skulde visiteres, og i Tilfælde af Modstand skulde baade Konvojen og det ledsagende Krigsskib opbringes. Foreløbig gjorde England dog ikke Alvor af Ordren, men 25. Juli angreb engelske Krigsskibe den danske Fregat »Freja« med en Konvoj i Kanalen. Efter Ordre gjorde Kaptajn Krabbe paa »Freja« Modstand, og efter Kamp førtes baade Konvoj og Krigsskib til engelsk Havn, og en britisk Diplomat, Lord Whitworth, sendtes til København for at forhandle, samtidig med at en engelsk Eskadre (19. August) ankom til danske Farvande, og det indberettedes fra London, at Tropper samledes i Yarmouth. Fra dansk Side foretoges forskellige Rustninger, men ingen af Parterne ønskede dog Krig. Konflikten var indskrænket til de to Lande alene og drejede sig om handelsmæssige Forhold, der

som tidligere løstes ad fredelig Vej. 29. August sluttedes en Konvention, hvorved Danmark-Norge opgav Konvojeringsen, indtil Retsspørgsmaalet om Visitation efter yderligere Forhandlinger maatte blive afgjort. Saa vel »Freja« som Konvojen gaves tilbage.

Den danske Regering har formentlig regnet med, at England under Indtryk af den almindelige Udvikling i Europa ikke ved sin Holdning over for de Neutrale vilde drive Rusland over i Frankrigs Lejr, samtidig med at der ogsaa i Preussen og Sverige var voksende Uvilje mod den engelske Søkrigsførelse. Dette kan forklare, at man i København umiddelbart efter »Freja«-affæren og uanset Forhandlingerne med Whitworth opfordrede Zar Poul til at genoprette Forbundet af 1780. Herved havde den danske Regering imidlertid sat Kræfter i Bevægelse, den slet ikke magtede at beherske, saaledes som Udviklingen viste. De politiske Forhold var nu uendelig langt vanskeligere, end da A. P. Bernstorff i Tiden omkring 1780 havde vovet at tage Del i det store Spil. Rusland, der hidtil havde forholdt sig nølende overfor Danmark og saaledes havde undladt at blande sig i Whitworthforhandlingerne, tog nu Føringen ansporet af Napoleon. 28. August tilstillede Zaren Preussen, Sverige og Danmark-Norge en Opfordring til sammen med Rusland at hævde Principperne af 1780. I København saa man med Tilfredshed Rusland optræde, øjensynlig haabende, at et Neutralitetsforbund vilde kunne bevæge England til at give efter i det svævende Spørgsmaal om Visitationen. 24. Oktober foreslog den danske Regering ved en Memoire, at de fire Østersømagter skulde indlede Forhandlinger med England om de forskellige Principspørgsmaal vedrørende Skibsfarten. Det kom imidlertid til at gaa helt anderledes. Efter Maltaaffæren gav Zaren 4. November Ordre til, at alle engelske Skibe i russiske Havne skulde beslaglægges, og 9. November op-

fordrede Rusland i bydende Form Danmark til at ruste med et venteligt engelsk Angreb for Øje. Skønt saaledes Forudsætningerne, under hvilke vor Regering havde indledt Neutralitetssagen, var bristede, idet der var indtraadt aabenlyst fjendtligt Forhold mellem England og Rusland, turde man fra dansk Side ikke standse eller blot udskyde Sagen af Frygt for en Krig med den østlige Stormagt og sandsynligvis ogsaa med Sverige. Preussen, hvis Stilling til den hele Sag det havde været vanskeligt at blive klar over, syntes nu at ville slutte sig til Frankrig-Rusland. I November besatte det Cuxhaven, hvad der af England opfattedes som et Skridt stilende imod at spærre Elben for den engelske Handel. 16.-18. December undertegnede Sverige og Preussen Traktaten om Neutralitetsforbundet med Rusland, samtidig underskrev ogsaa Danmark, men først efter forgæves Forsøg paa at skabe Harmoni med bestaaende Traktater besluttede det 16. Januar 1801 at ratificere. Bestemmelserne i Konventionen var i det hele lig Sætningerne af 1780, men tilføjede udtrykkeligt, at Konvojer ikke maatte visiteres. Som tidligere vilde man have Østersøen betragtet som lukket Hav.

Naar man tager hele den internationale Situation i Betragtning, som den udviklede sig i Løbet af Aaret 1800, kunde man ikke vente, at England vilde bøje sig for et Forbund som det foreliggende. Efter for nylig at have været i Spidsen for en stor Koalition var det nu helt isoleret. Det maatte regne med, at Havnene fra Neapel til Norge vilde blive lukket for deres Handel og stod i umiddelbar Fare for en Krig baade med Frankrig, Rusland og Preussen paa et Tidspunkt, hvor der i den engelske Befolkning herskede Træthed og Utilfredshed med de slette Tider. Der var al Grund til at antage, at Danmark med sin betydelige Orlogsmagt og som den nærmeste Vogter af Adgangen til Østersøen kunde blive det første Maal for den engelske Politik,

maaske ved en fredelig Demonstration, sandsynligere ved Vaabenmagt, og snarest inden Foraarets Komme, saa længe Isen spærrede den russiske Flaade inde.

Først meget sildigt var den engelske Regering kommet under Vejr med det nye Forbunds Planlæggelse. Under Indtryk af verserende Rygter afæskede den engelske Chargé d'affaires i København Drummond den danske Udenrigsminister en Forklaring. Chr. Bernstorff pointerede i sit Svar af 31. December Forbundets fredelige Karakter, betegnede det som en Fornyelse af Konventionen af 1780, hvad Englænderne besvarede med Beslaglæggelse af danske Skibe i engelske Havne, og de dansk-vestindiske Øer beordredes besat*); ogsaa de svenske og de russiske Skibe beslaglagdes, men ikke de preussiske (for ikke at fremkalde Hannovers Besættelse). Overgangen fra Ministeriet Pitt til Addington ændrede ikke den britiske Politik.

De engelske Foranstaltninger besvaredes 29. Marts med Beslaglæggelse af de engelske Skibe i danske Havne og en dansk Besættelse af Hamburg for at lukke Elbmundingen. Lidt senere okkuperedes ogsaa Lübeck i Forbindelse med Preussen, der selv besatte Hannover, Oldenburg og Bremen. Danmark havde reageret senere end Rusland og Sverige i Haabet om ved Forsigtighed at undgaa Krig. Dog afvistes i Midten af Marts et sidste engelsk Forsøg gennem en særlig Afsending Vansittart paa ved en Særforhandling at skille Danmark ud fra dets Forbundsfæller. Samtidig var der i de første Maaneder af det nye Aar truffet omfattende Forsvarsforanstaltninger, hvorunder Regeringen fandt god Støtte i Folkestemningen. Fra den russiske Flaade kunde man, saa længe Vinterens Is indespærrede den, ikke vente nogen Hjælp, Preussen

*) Det skete i Slutningen af Marts efter Briggen »Lougen«s Kamp. I Marts overgav ogsaa de ostindiske Besiddelser sig til Englænderne.

havde ingen Flaade, og hverken til denne Magt eller til Gustav IV's Sverige havde man Grund til at nære Tillid i Almindelighed. Kong Gustav havde i December foreslaaet Zaren, at Norge knyttedes til Sverige mod Afstaaelse af svensk Pommern til en Slægtning af det russiske Kejserhus. — Dog turde man regne med, at den svenske Konge vilde være lige saa interesseret som den danske i at afværge et engelsk Angreb i den foreliggende Situation; en svensk Flaadeafdeling var under Udrustning i Karlskrona, og dansk-svenske Forhandlinger førtes om et fælles Forsvar mod den engelske Flaade. Denne var 12. Marts afsejlet fra Yarmouth kommanderet af Parker og Nelson og banede sig, 63 Skibe stærk, 30. Marts Vej ned gennem Sundet for at rette det første Angreb mod København. Den svenske Eskadre naaede ikke at komme til Stede*), og Slaget paa Reden af 2. April kæmpedes af de Danske alene mod Nelsons Flaade. Det berømte Slag skal her ikke omtales nærmere, ej heller de store Virkninger, den heltmodige Kamp har haft for det danske Folks nationale Liv, men kun Slagets umiddelbare politiske Følger**).

*) Om Problemet se fra svensk Side senest: G. Unger: Varför ingreber ej svenska flottan vid överfaldet på Köpenhamns reed 1801, i Letterstedtske Tidsskr. 1933, 434—44. — Nogle Bemærkninger i denne Artikel kunde maaske give Anledning til at drage i Tvivl, om man fra dansk Side ubetinget ønskede den svenske Assistance. Kronprins Frederik afviste et svensk Tilbud om at opkaste Batterier ved Helsingborg, og 1. April, da Parker og Nelson havde indesluttet København, indberettede Admiral Cronstedt, der som svensk Observatør opholdt sig her, at Kronprinsen paa hans Spørgsmaal om, hvad den svenske Flaade i denne Situation skulde gøre, havde svaret, at Gavn af dens Tilstedeværelse sikkert ikke vilde opveje Risikoen, det overlodes til den svenske Konges Forogtdtbeholdende at disponere over hans Flaade.

***) Om Slaget og de politiske Begivenheder omkring det, se den nyeste højt interessante Fremstilling i Briand de Crèvecoeurs Bog om Olfert Fischer (1944).

Nekrologer.

Kommandørkaptajn i Reserven, Havnedirektør, **Frederik Vilhelm Haae Laub** blev født den 24. September 1887 i København som Søn af Skibsfører Søren Johan Haae Laub og Hustru Laura født Stein.

Han blev Kadet i 1903, Sekondløjtnant med Kongens Æressabel 1907. I 1907—08 var han med Skonnerten »Ingolf« til Vestindien. Premierløjtnant 1908. I 1909—10 var han Deltager i »Alabama«-Ekspeditionen til Grønlands Østkyst sammen med Einar Mikkelsen og Iversen. I 1913—15 Skoleofficer ved Kadetskolen, 1913 og 1914 med Krydseren »Heimdal« som Kadet-skib. I 1913 tog han internationalt Flyvercertifikat som Flyvebaadsfører og blev i 1915—17 Leder af Flyvebaadsstationen. Efter den første Verdenskrig tog han Orlov i 1919 for at føre Østasiatisk Kompagni's Dampskib »Sct. Croix« i Transport med russiske Krigsfanger til Finland. S. A. blev han Direktør for Vestindisk Kompagni paa St. Thomas. Efter s. A. at være bleven Kaptajn gik han uden for Nummer og efter sin Afsked i 1923 ansattes han som Kaptajn i Reserven og blev Generalkonsul for Danmark paa Virgin Islands. I 1932 ansattes han som Havnedirektør i København. 1937 forfremmedes han til Orlogskaptajn og s. A. til Kommandørkaptajn i Reserven.

Laub havde efter sin Fader, en højt anset Skibsfører, taget fremragende Sømandsegenskaber i Arv, allerede som Kadet gjorde han sig bemærket ved sit

rolige, sikre Sømandsblik, sin praktiske Sans og sin gode Begavelse. Paa en egen stille, bramfri Maade var Laub et udpræget Mandfolk, hans Daadstrang førte ham først ud paa den Grønlandsekspedition — hvor Ekspeditionsskibet blev skruet ned af Isen under Overvintring — og senere til Flyvevæsenet, hvor han begyndte som en af de første Pionerer. I Ø. K.'s Tjeneste og som dansk Generalkonsul fik han Lejlighed til at udvikle sine administrative Evner og til at udvise en formfuld Gæstfrihed ikke mindst overfor de af hans Landsmænd, der besøgte vore tidligere Besiddelser.

Da han valgtes til Havnedirektør, var der ingen Tvivl om, at han var den velegnede, alsidigt uddannede Mand til denne Post; han udførte ogsaa et betydeligt Arbejde og vandt alles Agtelse ved sin Ret-sindighed, Ro og Fasthed. I længere Tid var hans Helbred svækket af en alvorlig Mavesygdom.

Laub vil blive oprigtigt savnet af sine Søofficerskammerater, vi højagtede ham for hans ridderlige Tankegang og Retlinethed, hans Meningers Mod og Fædrelandskærlighed. Han var ikke alene en trofast og hjælpsom Ven, men ogsaa en human, forstaaende Mand overfor sine Undergivne. Han bevarede til det sidste en varm Interesse for Søværnet.

Laub fik FM² efter sin Grønlandsfærd, han blev Ridder af Dannebrog 1927 og Dannebrogsmænd 1932.

I 1922 blev Laub gift med Gerda Hansen, Datter af Skibsreder Robert Hansen og Hustru Laura født Stein.

Han blev paa afskyelig Maade meningsløst myrdet i sit Hjem den 16. Februar 1945 og begravedes fra Mesias Kirken den 21. Februar s. A. P. J.

Løjtnant i Søofficerskorpset, Oversøminemester **Christian Bendix Thostrup** blev født den 14. April 1876 i Viborg som Søn af Rebslagermester Niels Christian Thostrup og Hustru Marie Elisabeth født Bendix.

Han blev Underofficerselev i 1890, Overmatros 1896, tog Styrmandseksamen 1899, s. A. Underbaadsmand, 1902—05 ved Flaadens Mærkevæsen, fik Styrmandspatent 1902. I 1906 Fører af Barkskibet »Magdalene« af Tønsberg. Deltog 1906—08 i Danmarks- Ekspeditionen til Grønlands N. O.-Kyst som Styrmand, Sekretær, Kartograf og efter Mylius Eriksens Død Leder af etnografiske Arbejder; optog Detailkort over Danmarks Havn. Blev Baadsmand 1909, 1910—12 Lærer ved Konstabelskolen, 1915 paa Opmaaling paa Island. 1917 Løjtnant i Søofficerskorpset, 1917—18 Inspektionsofficer ved Ekvipagen. 1918 med Panserskibet »Herluf Trolle« s. A. Fører af Minekran IV paa Minestrygning paa Herthas Flak og i Langelandsbælt. 1918 Løjtnant ved Flaaden. 1923 Oversøminemester og Havnemester ved Flaadestationen. Afsked 1932. Ansattes derefter ved Marinens Bibliotek.

Thostrup gennemgik vor daværende fortræffelige Elevskole og viste tidligt Anlæg som rask, uforfærdet Sømand med et vindende Væsen, der senere gjorde ham lige afholdt af Over- og Underordnede. Hans Fremdrift og Ærgerrighed fik ham til i ung Alder at tage Styrmandseksamen og hans Higen efter Eventyr og dristige Bedrifter fik han tilfredsstillet ved Sejlsads paa Hvalfangertogter med norske Fartøjer og som Deltager i den betydningsfulde »Danmarks Ekspedition«. Denne blev hans Livs Oplevelse og efter hans store Indsats paa denne, arbejdede han paa mange Maader for at udsprede Kendskab til grønlandske Forhold og Interesse for Grønlandssagen.

Ved sine rige Sømandserfaringer og gode Evner

til at samarbejde blev han en afholdt og apprcieret Havnemester paa Flaadestationen.

Da han efter sin Afsked blev ansat ved Marinens Bibliotek, medvirkede han ved den haardt tiltrængte og vel gennemførte Nyordning af Biblioteket, hans Virke blev præget af hans Hjælpsomhed, Ordenssans, literære Interesser og personlige Venlighed.

Thostrup var en flittig Forfatter, han skrev adskilligt om grønlandske Forhold bl. a. »Etnografic description of the Eskimo Settlements and stone remains in N. E. Greenland« (Meddelelser om Grønland XLIV Kbh. 1911) og »Den førtidige Bebyggelse af Grønlands N. O. Kyst« (Geografisk Tidsskrift XXI). I de senere Aar gav han sig meget af med historiske og biografiske Studier. Artikler herom fremkom i forskellige Blade og Tidsskrifter, ikke mindst Tidsskrift for Søvæsen skylder ham Tak for flere lødige og vel-skrevne Artikler.

Thostrup blev Ridder af Dannebrog i 1927 og Dannebrogsmænd i 1932; efter Danmarks Ekspeditionen modtog han Fortjenstmedaillen af 2. Grad med Spænde.

Han blev i 1901 gift med Hansine Rasmine Petræa f. Petersen. Efter at dette Ægteskab var opløst, blev han i 1929 gift med Constance Magdalene Beck.

Thostrup døde den 27. Februar 1945 og blev bisat den 3. Marts 1945 fra Holmens Kirke.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage samt Tidstavle. Maj Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, 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 Køning og »Den røde Løve« under Kaptajn Lindenow afsejler fra København paa Togt, hvor Grønland genfindes, og Grønlandsfarten genoptages.
4. Maj 1700: Søofficersgraderne inddeles i General-Admiral, General-Admiral-Lieutenant, Admiral, Schoutbynacht, Commandeur, Commandeur-Capitain, Capitain, Capitain-Lieutenant, Premier-Lieutenant og Under-Lieutenant.
7. Maj 1937: Efter Søværnslovens Vedtagelse udskilles Kystflaaden fra Flaadestationen; Stillingen som Stationschef for Flaadestation oprettes med Kommandørkaptajn Ipsen som første Stationschef.
8. Maj 1625: Kong Christian IV's Krigsartikler udstedes. Vort første Reglement for Flagføring og Kommandotegn fastsættes. Mandskabet inddeles i 2 Vagter og i Bakker m. m.
8. Maj 1629: Niels Juel fødes.
8. Maj 1848: Hjuldampskibet »Hekla« samt 6 Kanonbaade under Kaptajn Bille beskyder ved Fredericia tysk Feltartilleri.
9. Maj 1742: Bygmester Philip de Langes Tegninger til Arsenalbygningen paa Nyholm approberes ved kgl. Resolution. Bygningen tages i Brug 1746 som 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. Lützwow afslutter Traktat med Kejseren af Marokko og sikrer Handelskolonien Saffia.
16. Maj 1797: Middelhavseskadren bestaaende af Fregatten »Najaden« og Briggen »Sårpen« m. fl. under Kaptajn Bille kæmper udfør Tripolis mod tripolitansk Eskadre paa 6 Skibe.
21. Maj 1184: Flaade paa 100 Skibe samlet ved Masnedø under Biskop Absalon slaar i Strelasund ved Rügen den

- pommerske Flaade paa 500 Skibe under Hertug Bugislav. Af den pommerske Flaade erobres 447 Skibe og 18 sænkes, Hertug Bugislav tages til Fange og de danske Konger antager herefter Titlen »de Venders«.
22. Maj 1565: Blokadeeskadre udfør Nydyb paa 4 Skibe under Admiral Peder Hvitfeldt landsættes og brændes ved Jasmund efter Kamp med 9 svenske Skibe. Besætningerne bjærges.
23. Maj 1809: 20 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; Øen tages 1. Gang i Besiddelse af Danske i 1666; St. Jan besættes i 1716 og St. Croix købes i 1733. (se $\frac{31}{3}$ 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 Kommandoen og forladt Landet hejser Admiral-Lieutenant Niels Juel sit Flag paa Linieskibet »Christianus Quintus« som Chef for Slagflaaden paa 31 Linieskibe, 9 Fregatter samt en Del mindre Skibe, ialt 2006 Kanoner og 10614 Mand.

30. Maj 1563: Eskadre paa 9 Skibe under Admiral Jacob Brockenhuus kæmper med og fordrives af svensk Flaade paa 19 Skibe under Admiral Jacob Bagge udfor Rønne.
30. Maj 1564: Dansk-lübsk Flaade paa 29 danske og 10 lübske Skibe under Admiral Herluf Trolle slaar under Øland svensk Flaade paa 36 Skibe under Admiral Jacob Bagge; denne tages til Fange, medens Admiralskibet »Makalös« springer i Luften.
31. Maj 1626: Eskadre paa 5 Skibe fra Elben under Admiral Jørgen Ulfeld slaar i Nordsøen 12 Fribytterskibe fra Dynkerken, 2 Skibe brændes og 4 skydes i Sænk.
31. Maj 1695: Linieskibet »Lindormen« Kaptajn Just Juel afslaar i Kanalen et 5 Timers Angreb af engelske Orlogsmænd paa sin Konvoj.

F. Kj.

Den politiske Baggrund for vor Marines Historie.

*Omkring den dansk-(norske) Neutralitetspolitik
i Tiden mellem 1720 og 1864.*

Af Lektor Just Rahbek.

(Fortsat)

Det er foran omtalt, at man i danske Regeringskredse til det sidste havde haabet, at et Brud med England kunde undgaas. Da det havde vist sig umuligt, herskede der stærkt modstridende Stemninger blandt Ministrene; nogle ønskede Fred for enhver Pris, andre vilde holde ud til det yderste. Om de militære og politiske Overvejelser, der paa selve Kampdagen, efter at Nelson havde sendt en Parlamentær i Land, bevægede Kronprins Frederik, som baade var fungerende Statsoverhoved og Øverstkommanderende, til at søge Vaabenhvile, vides der praktisk talt intet. Skønt Kronprinsen var omgivet af Administrationens højeste Spidser og af talrige Adjutanter, synes der ikke i nogen hidtil kendt Kilde at være nedfældet nærmere Oplysninger om denne Sag. Der er her udvist en Diskretion, der i sig selv er et Vidnesbyrd om, hvor ømtaalige de Problemer var, man havde at gøre med. Her skal kun peges paa, at det vilde stemme med Ideen og Linien i den danske Neutralitetspolitik, baade før den Tid, der her er Tale om, og siden, ikke at lade det komme til noget afgørende og uopretteligt Brud, det være sig med England eller med Rusland; Danmark indtog i Neutralitetspolitikken en mærkelig Mellemstilling mellem disse to Magter, afhængigt som

det var af dem begge. Synsmaader af denne Art har vel været raadende, og det vil være naturligt at antage, at politiske Motiver i høj Grad laa bag, da Kronprinsen uden i Forvejen at have konfereret med Sødefensionens Chef, Olfert Fischer, søgte Forlig med England, straks da Nelson efter haard Kamp gav Anledning dertil.

Under de følgende Forhandlinger med Englænderne førte Kronprinsen, udsat for modstridende Paa-virkninger, en klar og fast Kurs. 9. April sluttedes om Bord paa det engelske Linieskib »London« en Vaabenstilstand, hvorved Danmark suspenderede Deltagelsen i Neutralitetsforbundet i 14 Uger. Verdensbegivenhederne retfærdiggjorde denne Afgørelse. 8. April var der indløbet Efterretning om, at Zar Poul var myrdet Natten til 24. Marts, og man kunde nære Haab om, at den nye russiske Regering vilde se med Besindighed paa Danmarks vanskelige Stilling. Zar Pouls Idéer havde haft et realpolitisk Grundlag, som baade før og senere fik Betydning for russisk Politik, men han var ingen Statsmand, og nogle af hans Handlinger grænsede til det sindssyge. Med Zar Alexander I kom til Magten engelskvenlige Politikere, som mente, at man var gaaet Napoleons Ærinde, og som fandt baade det økonomiske og politiske Samarbejde med England under den foreliggende Situation som en Nødvendighed. Under disse Forhold tabte Neutralitetsforbundet snart Interessen ikke blot for Rusland, men ogsaa for Preussen og Sverige. 17. Juni 1801 vedtoges en Konvention mellem Rusland og England, der fastsatte meget begrænsede Rettigheder for de Neutrale. Danmark var ved denne Lejlighed ikke blevet spurgt, men maatte over for det engelske og russiske Sammenhold uden videre undertegne denne Beslutning 23. Oktober 1801, hvorefter vore Kolonier rømmedes, og de

beslaglagte Skibe tilbagegaves. Ved Konventionen af 1801, som ikke blot godkendtes af Danmark, men ogsaa af Sverige og flere andre Lande, gik den væsentligste af de Rettigheder tabt, som de væbnede Neutralitetsforbund havde hævdet, nemlig Sætningen, at Flaget dækker Ladningen; fremdeles godkendtes Retten til Visitation, Begrebet Blokade defineredes til Gunst for den blokerende Magt, omend »Papirbloka-der« ikke var tilladelige, og i Overensstemmelse med »rule of 1756« forbødes det at drive Handel paa de krigsførende Magters Kolonier; men der var dog sikret de Neutrale ikke helt ubetydelige Begunstigelser, og det bør mærkes, at det var den første Folkeretshandling, hvorved England opgav gamle og hensynsløse Metoder under Søkrig. De Neutrales Rettigheder blev vel ikke respekteret under den senere Del af Napoleonskrigene, hvor saa at sige al Folkeret blev traadt under Fødder; men i Tiden helt op til Krimkrigens Dage var Principperne af 1801 Retsgrundlaget ikke blot for Danmarks men for flere andre neutrale Magters Søfart i Krigstid. Hovedpunkterne skal derfor her præciseres: 1) Neutrale kan frit sejle til krigsførende Magters Havne og langs deres Kyster (Kolonierne undtagne), 2) Ladningen paa disses Skibe er fri undtagen Krigskontrabande og fjendtlig Ejendom, 3) Begrebet Krigskontrabande fastsættes saaledes, at hverken Skibsmaterialer eller Fødevarer skal være Kontrabande, 4) blokeret er kun den Havn, som det er forbunden med virkelig Fare at trænge ind i som Følge af stationerede eller tilstrækkelig nær stationerede Skibe, 5) Rettergangen med Hensyn til opbragte Skibe skal være hurtig enkel og retfærdig.*)

*) Traktaten af 1801 er sammen med Konventionerne af 1780 og 1800 trykt i Th. Boyes Bog om de væbnede Neutralitetsforbund (1912).

Til den hele Udvikling i Forholdet mellem England og de Neutrale havde Napoleon maattet være passiv Tilskuer. Systemskiftet i Rusland bevirkede, at Underhandlinger om Fred, som han endnu før Zar Pouls Død havde plejet med England, nød Fremme, og allerede 1. Oktober 1801 var sluttet de Fredspræliminærer, som førte til Forstaaelsesfreden i Amiens 27. Marts 1802. Denne sikrede trods Napoleons tidligere Tilsagn ikke de Grundsætninger, de Neutrale havde kæmpet for.

Fra Genudbruddet af Krigen mellem England og Frankrig i 1803 og til Danmarks Inddragen i 1807 skiftede Alliance- og Magtforholdene i Europa hurtigt. Næppe havde vor Regering været Genstand for et Pres fra den ene eller den anden Magt, før nye Forhold indtraf, hvorunder der stilledes helt ændrede Krav til Danmark. Ofte blev Noterne forældede, inden de naaede frem til deres Bestemmelsessted. Der var dog visse gennemgaaende Træk i disse Aars Politik, som gjorde den fortsatte danske Neutralitet naturlig og gennemførlig; det Napoleonske Frankrig viste sig i en Række Aar i Søkrigen i det hele hensynsfuld over for de Neutrale, og til Lands lagde det ikke Tryk paa vor Regering af nogen Art. Fra den modsatte Lejr var Danmark udsat for skiftende Pres; men Allianceforholdet mellem England og Rusland, der begyndte at dannes allerede i Foraaret 1804, forebyggede alvorlige Konflikter om Adgangen til Østersøen. Derimod opstod der i disse Aar, i Modsætning til tidligere, alvorlige Farer ved vor Sydgrænse.

Under Krigen mellem England og Frankrig 1803—1804.

Denne formede sig især som Kaperkrig med Blokade af de franske Havne, og snart begyndte igen

Vanskelighederne for vor Skibsfart, der maatte foregaa inden for Rammerne af Traktaten af 17. Juni 1801; men begge Parter viste foreløbig Maadehold. Til Lands magtede Preussen ikke længere at hævde Nordtysklands Neutralitet i Henhold til Baselerfreden af 1795 og maatte finde sig i, at Hannover besattes af Fransk-mændene i Sommeren 1803. Denne Begivenhed var et Led i Napoleon Bonapartes Bestræbelser for i videst mulig Grad at lukke Fastlandets Havne for den engelske Handel, hvad han allerede i Aarene 1800 til 1801 havde været inde paa. Hans Opmærksomhed var dog især rettet mod Vesttyskland, Holland, den pyrenæiske Halvø og Italien og mindre mod Norden. Danmark holdt sig derfor passiv i Ly af Preussens fortsatte Neutralitet.

Under den 3. Koalition 1804—05.

Sammenslutningen mellem England, Rusland, Øst-rig og Sverige mod Frankrig og dets Vasaller var Pitts sidste store Værk. Det var Truslen fra det mægtige Frankrig, der ligesom i 1798 forenede England og Rusland. Zaren havde følt sig truet baade mod Syd af Napoleons Aktivitet i det østlige Middelhav og mod Nord ved den franske Indmarch i Hannover og lagde et stærkt Tryk paa den danske Regering. Denne var ligesom Folket frastødt af Napoleons Tyranni og havde hele Sympathien paa Koalitionens Side, men holdt sig dog under Henvisning til Preussens Passivitet tilbage. Sverige, der deltog i Krigen fra svensk Pommern, og England lagde ikke noget stærkere Tryk paa Danmark, formentlig paa Grund af dets udsatte Beliggenhed. Derfor indskrænkede man sig herhjemme til som Sikring af Sydgrænsen at opstille et Tropicorps i Holsten, over hvilket Kommandoen toges af Kronprinsen selv. Frankrig foretog sig imidlertid

stadig intet agressivt mod Nord; Krigsbegivenhederne udviklede sig langt fra vore Grænser, og efter det øst-rigsk-russiske Nederlag ved Austerlitz 2. December 1805 maatte Østrig slutte Freden i Pressburg 26. December s. A.

*Mellem England-Rusland-Sverige og Frankrig-Preussen
fra Februar til Oktober 1806.*

Disse Begivenheder trak endelig Preussen ud af dets aarelange Passivitet. Dybt ængstet ved Frankrigs Sejrgang valgte det, maaske for at faa Tid til Oprustning, Forbund med denne Magt 15. Februar 1806 og fik nu frie Hænder i Hannover, som det besatte i April. I Juni erklærede det England Krig, snart efter ogsaa Sverige, og Forholdet til Rusland blev meget spændt. Begivenhederne var nu rykket Danmark meget nær ind paa Livet, idet det med Frankrig forbundne Preussen var blevet dets Nabo mod Syd. Samtidig var Fastlandsspærringen efter Frankrigs uoprettelige Nederlag i Søslaget ved Trafalger (21. Oktober 1805) traadt frem som et Hovedkampmiddel for Napoleon. Rygtet talte om, at Frankrig og Preussen agtede at tvinge Danmark-Norge til at lukke Havne og Farvande for Koalitionen. Fra russisk og engelsk Side vistes der i denne Situation Danmark Forstaaelse, og der var ingen Tvivl om, at den danske Regering selv med Faren for en preussisk-fransk Besættelse af Halvøen og Fyen for Øje vilde have valgt Koalitionen, hvis Napoleon havde angrebet. Vi manifesterede vort Sindelag ved at lade alle Søudrustninger hvile og tillod engelske Paketbaade at anløbe sydslesvigske Havne. Den hele Situation varede dog ikke længe. Napoleons hensynsløse Skalten og Valten i Tyskland drev endelig Preussen over i den modsatte Lejr.

*Under den 4. Koalition fra Oktober 1806 til
Sommeren 1807.*

9. Oktober 1806 erklærede Preussen Frankrig Krig paa et for de Allierede højst ugunstigt Tidspunkt, da russisk Hjælp ikke foreløbig kunde paaregnes. For Danmark kom dette Brud meget overraskende. Frankrig holdt sig som tidligere ganske fra Pressioner, hvorimod Preussen støttet af Sverige og England straks appellerede til den danske Regering om at lade Hæren i Holsten rykke frem mellem Elben og Weser for at dække dets højre Flanke. I Slutningen af Oktober lod ogsaa Rusland en Note afgaa til København om Støtte til Preussen; men inden den naaede frem, var den store Afgørelse faldet ved Jena og Auerstedt 14. Oktober 1806. Snart trak Krigen øst paa, efter at næsten alle preussiske Tropper havde kapituleret, og Koalitionsmagterne havde nu Forstaaelsen af, at Danmarks Indgriben end ikke vilde være ønskelig. Ved Sydgrænsen viste de danske Myndigheder ligelig Neutralitet, og for at undgaa al Mistanke fra de Franske, som nu stod umiddelbart syd for Grænsen, trak Kronprinsen Hovedmængden af de danske Styrker op i Slesvig.

Samtidig med Frankrigs sejrrige Fremgang paa Fastlandet antog Søkrigen i Løbet af 1806 en stedse haardere Karakter. Talrige neutrale Skibe opbragtes af Krydsere og Kapere, og Englænderne begyndte (i Strid med Traktaten af 17. Juni 1801) at erklære hele Kyststrækninger for blokeret. 21. November udsendte Kejser Napoleon fra Berlin Dekretet om Fastlandsspærringen, hvorved England skulde afskæres fra alt Samkvem med Frankrig og de med det forbundne Lande. 7. Januar 1807 svarede Englænderne ved i den saakaldte »Order in Council« at forbyde al neutral

Sejlads mellem de Havne, der beherskedes af Fransk-mændene. Især de engelske Fremgangsmaader ramte haardt den danske Skibsfart, og derfor rettedes der fra dansk Side en Række Protester til Regeringen i London, hvad der af Eftertiden er betegnet som meget uforsigtigt under den spændte Situation i Europa, da det var Regeringens absolutte Hensigt fortsat at bevare Neutraliteten, en Beslutning man ikke kan for-tænke den i, saa længe Frankrig ikke stillede For-dring om, at Danmark-Norge tiltraadte Fastlands-spærringen. At man, hvis dette skete, vilde vælge at slutte sig til England-Rusland-Sverige, var ingen Tvivl underkastet. Jylland og Fyen kunde da være blevet et Bytte for Frankrig, men Resten af Riget var for-blevet intakt, og Handel og Skibsfart var ikke blevet afbrudt. Imidlertid indtraadte der en fundamental Æn-dring i Situationen til Lands.

*Mellem England-Sverige og Frankrig-Preussen-Rusland
i Sommeren 1807.*

Efter at Russerne var slaaet ved Friedland 14. Juni 1807, skete der paany et Omslag i den russiske Politik. 21. Juni sluttede Zar Alexander og Kejser Na-poleon Vaabenstilstand, og allerede 7. Juli indgik de to Fastlandsmagter, et Par Dage efter ogsaa Preussen, i Tilsit Fred. Naar Rusland brød med England, stod det i Forbindelse med de samme Idéer, som havde ligget til Grund for Zar Pouls Politik i 1800—1801, men denne Gang fremtraadte de i statsmandsmæssig Form. Nu da Napoleons Magt stod i Zenith, magtede man ikke den Opgave at bekæmpe hans Europaherre-dømme og fandt da, at Tiden var inde til i Samar-bejde med ham at forfølge nationale russiske Formaal. I 1806 var Rusland igen kommet i Krig med Tyrkiet, og skuffet over Englands ringe Støtte i denne haabede

Zar Alexander paa Napoleons Hjælp. Et fjernere Maal var Erobringen af Finland. Til Gengæld vilde man imødekomme Frankrig ved at tillade Oprettelsen af Storhertugdømmet Warschau og tiltræde Fastlands-spærringen. Fremdeles aftaltes det, at Danmark-Norge, Sverige og Portugal, saafremt England ikke inden 1. November var gaaet ind paa Fred, skulde opfordres til at lukke Havnene for denne Magt og erklære den Krig.

Den usædvanlige Hurtighed og Hemmelighedsfuldhed, hvormed den store politiske Omvæltning fandt Sted, gjorde det vanskeligt for Omverdenen at vurdere Begivenhederne. Allerede 19. Juli udsendte Napoleon fra Dresden Ordre om, at Portugal skulde bevæges til at lukke Havnene for Englænderne fra 1. September. 3. August afsendte han til den franske Gesandt i København Befaling om at meddele den danske Regering, at alt Samkvem med England i nær Fremtid maatte ophøre. Inden man i København fik dette at vide, havde Englænderne foretaget endnu skarpere Skridt.

Som Baggrund for den engelske Politik over for Danmark maa det fastholdes, at det britiske Rige efter alt at dømme stod over for en frygtelig Fare, Krig med en Magtsammenslutning, der beherskede Landmasserne mellem Atlanterhavet og Stillehavet, noget i Verdenshistorien hidtil uset. Det kan i denne Sammenhæng nævnes, at Napoleon kort i Forvejen paa Slottet Finkenstein i Østpreussen havde indgaaet en Traktat med Sendemænd fra Shaen af Persien, der skulde aabne de franske Hære Vejen til Indien. Alt dette maa tages med i Betragtning, naar man vil forstaa den ilfærdige Beslutning, som den engelske Regering efter Forslag af Udenrigsministeren Canning 18.—19. Juli traf om at rette et Angreb paa det Punkt i Europa,

hvor det hurtigt og med Fordel lod sig gennemføre, nemlig mod Danmark, for at sikre sig Adgangen til Østersøen og forebygge, at den danske Flaade kom paa franske og russiske Hænder og ogsaa for at beskytte Tilbagetrækningen af 10,000 Mand, England kort i Forvejen havde sendt til Rügen til Støtte for Sverige og Rusland. Den engelske Regering var, da den traf Beslutningen om Angrebet paa København, vidende om Vaabenstilstanden og om, at fransk-russiske Fredsforhandlinger var i Gang, men om Freden 7. Juli havde den ingen sikker Meddelelse faaet. Det er fremdeles godtgjort, at de Oplysninger, som i den nærmest foregaaende Tid var indløbet til London fra engelske Agenter i København, Kiel, Altona og Tilsit vedrørende Danmark var utilstrækkelige og delvis urigtige. Urigtige var saaledes Indberetninger om, at den danske Flaade var under Udrustning, og at et fransk Angreb paa Holsten, hvor næsten hele den danske Hær var samlet, var umiddelbart faretruende. Beklageligt er det da, at skønt ikke blot Folkestemningen i Danmark-Norge, men ogsaa Regeringen var for Neutraliteten og i Tilfælde af, at et Valg blev nødvendigt, maatte foretrække Alliancen med England, besluttede Canning enten af Mistillid til den danske Regering eller af Frygt for, at den ikke vilde kunne modstaa et fransk-russisk Tryk, at give de engelske Krav til Danmark en saadan Form, at dettes Tilslutning til Modparten blev en Nødvendighed. 7. August overbragte en særlig Afsending, Jackson, i Kiel Kronprinsen og Udenrigsministeren et Ultimatum, der gav Danmark Valget mellem Krig eller en Alliance, hvorved England lovede at forsvare Danmark, men tillige forlangte den danske Flaade udleveret som Pant. Til en udførlig Omtale af disse ofte skildrede Begivenheder er Plad-

sen ikke her. Det er bekendt, at Forhandlingerne med Jackson foregik under beklagelig Forvirring, men ifølge de Traktatudkast, han havde med, samt andre engelske Arkivalier fra denne Tid, var der ingen Udvej uden om Kravet om Flaadens Udlevering, og dette Forlangende kunde man selv bortset fra Æresspørgsmaalet af Statshensyn ikke imødekomme, da man ikke turde bygge paa, at England magtede at forsvare Danmark. Efter at Forhandlingerne var strandet, landsatte Englænderne fra den Flaade, der i de første Dage af August var kommet til Sundet, 16. August ved Vedbæk en Hærstyrke, der under Kommando af General Cathcart 2.—5. September bombarderede København. Ved Kapitulationen, der efter Kronprinsens og Regeringens Bortrejse foretoges af General Peymann 7. September, udleveredes Flaaden som engelsk Ejendom. En Ordre fra Kronprinsen om at ødelægge den naaede ikke frem, og General Peymann undlod efter Konduite at sænke Skibene, vistnok i Haabet om, at Englænderne senere vilde give dem tilbage.

Den engelske Fremfærd mod Danmark i 1807 er i England til skiftende Tider bedømt forskelligt. Man fastholder i Nutidens engelske Historieskrivning, at England kun ved den fulgte Fremgangsmaade var sikret mod den betydelige Risiko, at den danske Flaade kom i Modstandernes Hænder,*) og at Troppekorpset paa Rügen gik tabt, men samtidig er man udfra den Antagelse, at der kun forelaa Sandsynlighed for en hurtig fransk Aktion mod Danmark, tilbøjelig

*) Iflg. Oplysninger fra engelsk Side vilde Napoleons forenede Flaader støttet af den russiske udgøre en Armada, som i hvert Fald paa Papiret i Styrke kunde maale sig med den engelske, der tidligt i 1807 udgjorde 103 Linieskibe. Sml. de dermed i det hele overensstemmende Tal i »Haandbog i Nordens Søkrigshistorie«, S. 367.

til at erkende, at det engelske Angreb paa København under disse Forhold burde være undgaaet.*) Fra dansk Side er der om det engelske Angreb fældet en haard Dom. Der var i den foregaaende Tid ført en ubetinget Neutralitetspolitik. Medens man i 1800 havde været med til at provokere en Sammenslutning af Neutrale paa et Tidspunkt, hvor den kunde blive Led i en fjendtlig Front mod England, var sligt i 1807 ikke Tilfældet. Den Politik, der var fulgt helt ned til For-sommeren 1807, var, naar bortses fra den uforsigtige Form, hvorunder man havde protesteret mod engelske Overgreb, velbegrundet og endog ønskelig set fra Koalitionens Standpunkt. Det store Omslag, der indledtes ved Vaabenstilstanden mellem Rusland og Frankrig 21. Juni, kom saa hovedkulds, at en sikker Orientering derefter og inden det engelske Ultimatum ikke var mulig. Det blev en Ulykke for Danmark i 1807, at det ikke i Tide tog Parti i den Konflikt, hvor en Neutralitetspolitik ikke længere var holdbar. Paa den anden Side ved ikke at være gaaet ind paa Forhaandsaftaler af nogen Art stod Neutralitetsprincippet ubrudt, indtil Danmark mod dets Vilje blev tvunget ind i Krigen. Af den følgende korte Oversigt over Begivenhederne i Krigsaarene vil det fremgaa, at Danmark, tro imod de Grundsætninger, der traditionelt havde præget Rigets Politik, i videst mulig Grad undgik Deltagelse i de store europæiske Strids-spørgsmaal.

Under Krigene 1807—1815.

Efter Begivenhederne ved København var Zarens planlagte Mægling mellem England og Frankrig uden

*) Se The Cambridge History of British Foreign Policy I (1922), S. 362 ff.

praktisk Betydning. 8. November 1807 brød Rusland med England. Allerede 31. Oktober havde den danske Regering med tungt Sind sluttet Forbund med Frankrig, hvorved den forpligtede sig til at kæmpe mod England.

I Krigen med England 1807—14, under hvilken Englænderne tilintetgjorde den danske Handelsflaade, besatte danske oversøiske Besiddelser og Kolonier, og under hvilken der maatte regnes med Muligheden af engelsk Landgang enten paa den jyske Halvø, paa Sjælland eller i Norge, nødsagedes Danmark til at føre Kampen med al mulig Kraft. Ved Siden af at deltage i Fastlandsspærringen, der vel efterhaanden mildnedes betydeligt ved Lejdetrafik især til Norge, angreb det med de faa Krigsskibe, der var tilbage, samt med Kanonbaade engelske Handelsskibe og hele Konvojer, og skønt principiel Modstander af Kaperi benyttede man dette Kampmiddel, ligesom Modstanderen gjorde det. Derimod respekteredes af Danskerne Sætningen, at Flaget dækker Ladningen. Og i samme Aand som Danmark tidligere havde tilstræbt Ikkeindblanding i de store Magters Mellemværender, søgte den danske Regering efter Evne at undgaa en Udvidelse af Makkerskabet med Napoleon, hvis Holdning helt dikteredes af franske Interesser og bar Præget af den største Hensynsløshed over for den svage Allierede. Naar bortses fra, at Frederik VI, som under Krigen selv i høj Grad var Leder baade af den indre og ydre Politik,*) maatte gaa ind paa at stille 2000 Søfolk til Bemanning af franske Linieskibe paa Schelden i Tiden mellem 1808—13, og at en dansk Styrke paa 2000 Mand deltog i Nedkæmpelsen af det Schillske Frikorps

*) Chr. Bernstorff afløstes som Udenrigsminister i April 1810 af Niels Rosenkrantz.

i Stralsund i 1809, holdt Danmark sig passiv i Krigsbegivenhederne paa Fastlandet i alle Aarene indtil 1813; ingen dansk Soldat var med i Napoleons Tog til Rusland. Kun i Krigen mod Sverige 1808—09 havde det deltaget.

Tro mod den Politik, Danmark havde ført i det 18. Aarhundrede, at Sveriges Integritet var af afgørende Vigtighed ogsaa for Danmark-Norges, havde den danske Regering gjort, hvad den kunde, for at udvirke, at ogsaa Gustav IV sluttede sig til Fastlandsmagterne for at forebygge et russisk Angreb paa Finland. Det var paa Napoleons Tilskyndelse, at et saadant Angreb i Februar 1808 sattes ind for at svække Russernes Aktivitet i Orienten og i Middelhavet. Af Hensyn til Frankrig og Rusland blev det nødvendigt samtidigt at berede Aktioner mod Sverige baade fra Danmark og Norge, samt underholde et fransk-spansk Tropicorps, som Napoleon forlangte indsat i Norden i 1808. Ingen Landgang fandt dog Sted i Skaane. Napoleons Aktion var vistnok kun bluff, der tilsigtede at beskæftige Kejser Alexander imod Nord saa længe som muligt. Efter at Finland var erobret og afstaaet til Rusland ved Freden i Frederikshamn i September 1809, sluttede ogsaa Danmark Fred med Sverige i Jönköping i December samme Aar. Men netop nu traadte det norske Problem, Baggrunden for al dansk Udenrigspolitik siden 1770erne, ind i dets sidste Fase. Norges Tilknnytning til Sverige blev aktuel Politik, ikke blot for Svenskerne, men ogsaa for Russerne, der lettere vilde kunne sikre Besiddelsen af Finland, naar Sverige fik Erstatning i Norge. Ogsaa England kunde være interesseret i den nordiske Halvøs statslige Samhørighed for at skabe en passende Modvægt mod Rusland. En tredje Mulighed for Ordningen af det nordiske Pro-

blem opstod i Tiden omkring de svenske Tronfølgervalg i 1809 efter Gustav IV's Afsættelse og i 1810 efter Karl Augusts Død, nemlig den at sikre Nordens Selvstændighed ved Foreningen af alle tre Riger under det danske Kongehus, omtrent som det havde været fremme i 1740erne. Nu som den Gang var den internationale Forudsætning Frankrigs Hjælp, men lige saa lidt som Fleury i sin Tid havde sat noget ind paa at gennemføre denne mod russiske og engelske Interesser stridende Ordning, lige saa lidt gjorde Kejser Napoleon nu noget alvorligt for at støtte Frederik VI's Kandidatur. Dertil var han altfor interesseret i at fastholde Venskabet med Kejser Alexander. Valget faldt slutteligt paa den franske Marchal Bernadotte.

Da Grunden i Europa begyndte at vakle for Napoleon, og det store Opgør mellem Frankrig og Rusland trak op i 1811 og 1812, knyttede Bernadotte sin Skæbne sammen med Zarmagten og England, der paany blev Allierede, og opnaaede deres Garanti for Sveriges og Norges Forening. Danmark, der nu helst havde sluttet Fred med England og gerne var vendt tilbage til Neutraliteten, kunde under disse Forhold ikke opnaa dettes og Ruslands Tilsagn om Norges Bevarelse for Danmark, og Frederik VI saa sig derved nødsaget til at knytte sig helt til Napoleon. Fra August 1813 til Januar 1814 var Danmark Deltager ikke blot i Krigen mod England, men ogsaa mod Rusland, Preussen og Sverige, og et dansk Auxiliærkorps samvirkede med den franske Marchal Davouts Styrker i Nordtyskland. Efter Napoleons Nederlag ved Leipzig 16.—19. Oktober blev den danske Styrke trukket tilbage til Holsten, men fulgtes af et Allieret Korps under Bernadotte, som ved Freden i Kiel i Januar 1814 vandt Norge, medens Island, Færøerne

og Grønland blev ved Danmark. Frederik VI fik til Gengæld svensk Pommern, som han snart bortbyttede til Preussen mod Lauenburg. Med England sluttedes der samtidigt Fred, hvorved Helgoland afstodes, medens de besatte oversøiske Besiddelser og Kolonier tilbagegaves, og alle Traktater, ogsaa Konventionen af 17. Juni 1801, fornyedes. Efter Kielerfreden maatte Danmark stille et Korps mod Frankrig under Bernadottes Befaling, og i »de hundrede Dage« var Danmark tilsluttet den sidste Koalition mod Napolen, men uden at komme til at deltage i Krigsbegivenhederne. — Kielerfredens territoriale Ordning godkendtes af Wienerkongressen. Hermed var den dansk-norske Stat afløst af Helstaten.

Med Norges Adskillelse fra Danmark, der fik dybt indgribende Virkninger og Følger for de to Folk, slutter en Periode i Udenrigspolitikken. Danmark vilde ikke længere have Styrke til at hævde den Form for Neutralitetspolitik, som det havde fulgt i det 18. Aarhundrede og indtil 1807; det vilde ikke kunne holde og bemane den store Flaade, den væbnede Neutralitet havde krævet. Dog maa det erkendes, at heller ikke, hvis Norge var forblevet ved Danmark, havde en Fortsættelse af det 18. Aarhundredes kraftige væbnede Neutralitets Politik været mulig, lige saa lidt som det forenede Sverige-Norge i Forbindelse med de andre Østersømagter i den kommende Tid kunde tænke derpaa. Vel vendte Ligevægten paa Europas Fastland og Balancen mellem de tyske Magter tilbage efter Wienerkongressen, og der var derigennem skabt Basis for en fortsat dansk Neutralitetspolitik; men efter at Frankrig var nedkæmpet, var det engelske Søherredømme saa ubestridt paa alle Have og vedblev at være det i henved hundrede Aar, at det til enhver Tid

kunde gøre sin Magt gældende i vore Farvande og i Østersøen. I Virkeligheden er det mindre Tabet af Norge, end de Begivenheder, der markeres ved Trafalgar og Waterloo, der danner Slutstenen paa Danmarks væbnede Neutralitet.

II.

Tiden mellem 1815 og 1864.

Drømmen om, at Napoleons Fald og Wienerkongressens Ordning af Europa betød, at det var Slut med Krig for Aarhundreder, gik ikke i Opfyldelse; men den paa Magtbalancen baserede Fred, som Stormagterne havde skabt i 1815, varede dog længere end nogen tidligere, i henved fyrretyve Aar. »Den hellige Alliance«, eller rigtigere Stormagternes Koncert, formaede Gang paa Gang at udligne de opstaaende Modsætninger, der især fremkaldtes af ulmende nationale og liberale Rørelser, hvis Arnested var Paris. Allerede i 1820erne traadte dog dybere Brudlinier frem mellem Stormagterne, hvilke Metternich, den østrigske Stats Leder, efter hvem hele Perioden (dog kun med delvis Ref) har faaet Navn, forgæves søgte at holde sammen paa. Modsætningerne udvikledes især mellem de to store Imperier, det britiske Sørige og den stærkeste Landmagt, Rusland. England var i Tiden omkring Napoleonskrigene blevet Herre over hele Forindien, og i 1825 havde det under Cannings Ledelse sikret det latinske Amerikas Uafhængighed og dermed yderligere udvidet sine verdensomspændende Handelsinteresser, idet det overalt søgte Afsætning for sin voksende Industriproduktion. I udenrigspolitisk Henseende var det som ingensinde Tilhænger af Ligevægten i Eurapa, og især frygtede det

Ruslands dominerende Stilling. Det Modsætningsforhold, som allerede siden 1780erne periodevis var traadt frem mellem de to Magter, blev i Aartierne efter 1815 permanent. Rusland havde ene af alle Stater opretholdt sit fulde Krigsberedskab og var styrket ved de nylige Erhvervelser af Finland, Polen og Besarabien. I Asien var det i Færd med at vinde frem i Persien, Kokand, Bochara og endog i Kina og traadte saaledes paa bred Front i Modsætning til britiske kommercielle og politiske Interesser. Især det affældige tyrkiske Rige blev Kernepunktet for de to store Rigers Konflikter. Under Bourbonerne viste Frankrig Tendenser til Samarbejde med Rusland, men efter Indførelse af Julimonarkiet i 1830 gled det snart over til den engelske Side, forfægtende de konstitutionelle Idéer, medens Østrig og Preussen hældede til det reaktionære Rusland.

Da Canning under den græske Frihedskrig kom overens med Rusland og Frankrig om at sikre Grækenlands Frihed, skyldtes det næppe i første Række Interessen for det lille kristne Folkeslag, men snarere Englands Ønske om paa denne Basis at faa Tyrkiet stabiliseret paany som Bolværk mod den aggressive Zarmagt. Søsejren ved Navarino i 1827 havde imidlertid haft den særlige Virkning at give Russerne Magten paa Sortehavet, hvorefter de i April 1828 erklærede Tyrkiet Krig og beredte sig til at rette et lammende Slag mod denne Magt. Cannings svage Efterfølgere saa denne Udvikling med den største Ængstelse, men indskrænkede sig til at forhindre, at en russisk Armada, som i 1770, omsejlede Europa for at angibe Tyrkerne i Ægæerhavet. Ved Freden i Adrianopel i 1829, hvorved Grækenlands Frihed anerkendtes, skete der ogsaa det magtmæssigt langt vigtigere, at Ruslands Militærmagt førtes frem til Donau,

hvorved Sultanen næsten blev en russisk Vasal. Endnu stærkere traadte dette frem ved den Traktat, som Zaren aftvang Sultanen i Unkiar Skelessi i Juli 1833, indeholdende bl. a. den hemmelige Bestemmelse, at Bosphorus skulde være aabent for de russiske Flaader, medens Strædet ved Dardanellerne vedblivende var lukket for de engelske og franske Krigsskibe. Denne Begivenhed bragte Europas Fred i Fare, idet Louis Philippes Frankrig støttede England sammen med Spanien og Portugal (Quadrupelalliancen), medens Rusland søgte at dække sin Flanke ved nøje Tilknytning til Østrig og Preussen. Hovedmodstanderne var dog Rusland og England, hvis Rustninger og Trusler nu og senere Gang paa Gang syntes nær ved at styrte Verden ud i en Storkrig, indtil det endelig kom til et Forlig af varigere Karakter i 1841.

Ligesom de orientalske Kriser og Krige i det 18. Aarhundrede havde indvirket stærk paa Østersølandenes Forhold, maatte dette ogsaa blive Tilfældet nu. De udgjorde i det væsentlige Baggrunden for denne Periodes danske Neutralitetspolitik, der lidet kendt og upaaagtet, især fordi de forskellige Kriser blev lykkeligt overvundet, dog fortjener at blive draget frem.

Danmark under de orientalske Kriser og Krige mellem 1828 og 1841.

Efter Wienerkongressen havde Frederik VI som andre Monarker sluttet sig til den hellige Alliance, og i de følgende Aar saa han med Tilfredshed de forenede Stormagter holde Orden og Fred i Europa. Selv havde Danmark længe saa at sige ingen udenrigspolitiske Problemer, idet Norges Adskillelse (der havde skabt større Uafhængighed af Rusland) betragtedes som definitiv, og det slesvigholstenske Spørgsmaal var endnu ikke traadt frem. I denne stille Tid,

præget af Fattigdom og Arbejde for at genrejse Landet efter de svære Krigstider, var det egentlig kun det orientalske Problem, der skabte en begyndende Uro udadtil. Krigen mellem Rusland og Tyrkiet kunde i sig selv kun i saare ringe Grad berøre danske Interesser, saa meget mere som vor Storhandel siden 1807 havde været bragt til Ophør, og vi følgelig ikke længere havde større Interesser at beskytte i Middelhavet. Da Sverige-Norge sendte et Par Krigsskibe til Levanten for at beskytte Handelen under Krigen, afslog Danmark Karl Johans Opfordring til at slaa Følge, men tog med Tak imod Sveriges Tilbud om at beskytte danske Interesser. Bag det danske Afslag laa dog ikke blot vor Fattigdom og svage kommercielle Interesser, men tillige Regeringens Ængstelse for mulige krigerske Sammenstød, der kunde udlægges som Forsøg paa at genopvække den væbnede Neutralitet, hvis Tid nu var forbi. Et vigtigere Spørgsmaal var det, om Krigen udviklede sig til en engelsk-russisk Krig, og den svensk-norske Gesandt Hochschild indberetter i Slutningen af Marts 1828, altsaa umiddelbart før den russisk-tyrkiske Krigs Udbrud, at den danske Regering frygter Ankomsten af engelske Eskadrer til Sundet, og han tilføjer, at Minderne er for nye og penible til, at denne Uro ikke er legitim. Samme Gesandt skriver lidt tidligere, at Danmark kun ønsker Fred og Ro, og at selve den Omstændighed, at den svage Olding Schimmelmänn er Udenrigsminister, bekræfter dette.*) Egentlige Forhandlinger om vor Neutralitetspolitik ses imidlertid ikke at have fundet Sted ved denne Lejlighed. Rusland fulgte i Krigen med Tyrkiet over for de Neutrale Traktaten af 17. Juni

*) Ernst Schimmelmänn var født 1747 og havde været Medlem af Regeringen siden 1788. Han var Udenrigsminister ad interim 1824—31.

1801, som Danmark og Sverige i sin Tid havde tiltraadt, og det var ingen Tvivl underkastet, at denne baade af den danske og den svensk-norske Regering maatte danne Grundlaget for den Neutralitetspolitik, man vilde følge, ogsaa dersom Krigen blev udvidet.*)

Først under den akute Fare for en engelsk-russisk Krig, som opstod omkring Unkiar-Skelessitrataten omkring Aarsskiftet 1833—34, ses Neutralitets-spørgsmaalet at have ført til mere indgaaende Forhandlinger, denne Gang mellem de nordiske Regeringer indbyrdes. Trods den Bitterhed, der herskede mellem de to Hoffer fra tidligere Dage, førte fælles Interesser dem naturligt sammen paa dette Felt. Det har formentlig ikke været uden Betydning, at den danske Udenrigsminister Krabbe-Carisius**) i sin lange Gesandtjeneste i Stockholm var kommet paa en meget venskabelig Fod med den svensk-norske Udenrigsminister Wetterstedt.

Sverige-Norge var ikke blot den stærkeste af de nordiske Magter, men ogsaa ved deres Beliggenhed maatte de forenede Riger faa større Betydning under en engelsk-russisk Krig end Danmark, da de svenske Havne laa nærmere de russiske Kyster, hvor Krigen i Østersøen i Kraft af Englands maritime Overlegenhed maatte blive ført. Sverige-Norge henvistes dog ligesom Danmark naturligt til en streng Neutralitet. I politisk Henseende stod begge Magter Rusland nær, men

*) Wienerkongressen havde ikke beskæftiget sig med de Neutrales Rettigheder og Pligter. I hele Perioden fra 1815 til Krimkrigen var Grundsætningerne ubestemte og Anskuelserne delte om disse Spørgsmaal. U. S. A. gjorde sig i denne Tid især til Talsmand for Folkerettens Udvikling og sluttede en Række Traktater indeholdende Sætningen, at frit Skib giver fri Ladning. Mest almindelige var Neutralitetsprincipperne af 17. Juni 1801 (se S. 131), der ikke blot gjaldt for England og dets Kontrahenter, men ogsaa for en Del andre Lande.

**) H. Krabbe-Carisius havde været Gesandt i Stockholm 1814—31. Han var dansk Udenrigsminister 1831—42.

kommercielt og sømilitært var de ganske afhængige af England.*) Det var da meget velkomment i København, at den svensk-norske Udenrigsminister i Slutningen af 1833 indledte Drøftelser med den danske Regering om, hvorledes man bedst kunde bevare Ro og Fred, i den Formening at det var heldigst i Tide at være enige om fælles Foranstaltninger til Neutralitetens Overholdelse og forklare de interesserede Stormagter dette. Næppe var imidlertid disse Forhandlinger indledt, da de atter afbrødes ved, at Sverige under 4. Januar 1834 i Hast alene tilstillede Regeringerne i St. Petersborg og London en Neutralitetserklæring, som dog samtidigt meddeltes i København. Det var formentlig indrepolitiske Forhold og maaske ogsaa et Pres fra Zaren, som ønskede Klarhed over sin Stilling paa den nordlige Flanke, der foranledigede den ilsomme Fremsættelse af Sverige-Norges Neutralitetsprogram. Dette byggede naturligt paa Traktaten af 17. Juni 1801 og udtalte iøvrigt, at Havnene (med Undtagelse af Krigshavnene) skulde være tilgængelige for de Krigsførendes Krigsskibe. Om væbnet Neutralitet og Østersøens Lukning var der ikke Tale.

Den danske Regering samtykkede fuldt ud i den svenske Erklærings Indhold, men beklagede, at en gensidig Drøftelse ikke først som paatænkt havde fundet Sted, og den formente ogsaa, at Udstedelsen burde have ventet, til den udenrigske Situation var blevet mere klar. Og da en Afspænding i Forholdet mellem England og Rusland netop var under Udvikling, afholdt den danske Regering sig fra at tilstille

*) I Sammenligning med Tiden før 1807 var den danske Flaade beskeden. Ifg. Flaadeprogrammet af 1815 skulde den tælle 6 Linieskibe, 8 Fregatter eller Brigger og en Del Kanonfartøjer. Saa sent som i 1840 havde Flaaden knapt naaet Planens Styrke. Se K. Schaffalitzky de Muckadel: Haandbog i Nordens Søkrigshistorie (1911), 428.

de paagældende Stormagter en lignende Erklæring, men uofficielt meddelte den baade i St. Petersborg og i London, at den agtede i givet Fald at følge samme System som Nabolandet. Denne danske Holdning støttede Sverige-Norge overfor Rusland, der protesterede mod et meget væsentligt Punkt i Erklæringen, nemlig om de svenske Havnes Tilgængelighed. Der udspandt sig herom en Diskussion mellem St. Petersborg og Stockholm, som efterhaanden ebbede ud, uden at Rusland havde bøjet sig. England gav derimod Erklæringen sin fulde Tilslutning, dog først i Juli Maaned.

Neutralitetspolitikken i 1834 har sin Betydning ved at indlede det Fællesskab og fastlægge de Principper, som blev normgivende for den følgende Tids nordiske Neutralitetspolitik. Under nye Kriser i 1836 og 1838 blev disse Principper paany understreget og dannede i det væsentlige Grundlaget for Neutralitetspolitikken under Krimkrigen og ogsaa senere.

En af Aarsagerne til Ruslands store Magtudfoldelse i Orienten i 1830erne var den, at Frankrig, samtidigt med at det delte Englands Uvilje mod den russiske Aggressivitet, selv søgte at skabe sig en Interessesfære i Ægypten og Syrien i Lighed med, hvad Napoleon I i sin Tid havde villet. Den franske Politik formede sig som en Støtte til Sultanens oprørske Vasal Mehemed Ali, og i 1840 saa det en Tid ud til Brud mellem England og Frankrig foranlediget heraf; Europas øvrige Stormagter, selv Rusland, sluttede op om England af Frygt for, at de franske Hære atter som i Napoleons-tiden skulde drage gennem Europa og Søkrigen brede sig over Havene.

Under denne Krise havde det unge nationale og liberale Danmark Sympathien paa Frankrigs Side, men den nye Konge Christian VIII var som sin Forgænger

for det Metternichske System; han og hans Ministre agtede i den nuværende Situation at føre en ubetinget Neutralitetspolitik som den i de foregaaende Aar Gang paa Gang bekræftede, og denne blev nu i Efteraaret 1840 paany udtalt til de interesserede Magter og vandt der en velvillig Modtagelse. For Holstens og Lauenborgs Vedkommende vilde man i givet Fald holde sine Forpligtelser overfor det tyske Forbund. Karl XIV Johan viste derimod Tegn til at ville spille en aktiv Rolle paa de allierede Magters Side som i 1812, og et intimere Samarbejde med den svensk-norske Regering blev derfor ved denne Lejlighed undgaaet.

Ved Aarets Slutning var Krigsfaren overvundet, og i 1841 kom det til en almindelig fredelig Løsning af det orientalske Spørgsmaal mellem de stridende Parter, en fuldstændig Sejr for Havenes Behersker, England, idet det lykkedes Lord Palmerston, den liberale Regerings magtfulde Udenrigsminister, at tvinge baade Frankrig og Rusland tilbage. Frankrig maatte opgive Mehemed Alis Sag og Rusland anerkende, at ikke blot Strædet ved Dardanellerne, men ogsaa Bosphorus skulde være lukket for Krigsførende Magters Krigsskibe.

(Sluttes).

Nekrolog.

Søløjtnant I Poul Erik Hildahl blev født den 29. September 1916 i Odense som Søn af Prokurist Ludvig Hildahl og Hustru Maria født Hansen.

Han blev Kadet i 1936, Søløjtnant II i 1939 og Søløjtnant I i 1940. Efter Udnævnelsen til Søløjtnant gjorde han først Tjeneste som subaltern Officer i Torpedobaadene, i 1941—42 var han Chef for Ministrygeren »M. S. 5« og i 1943 kom han til Undervandsbaadsdivisionen, hvor han inden den 29. August 1943 naaede at gøre Tjeneste som Næstkommanderende i Undervandsbaadene »Daphne« og »Havkalen«.

Hildahl vandt ved sin retlinede Personlighed mange Venner, og han blev, uden at tilstræbe det, meget afholdt af sine jævnaldrende. Mennesker, han kom i Berøring med, kunde i første Omgang finde Hildahl lidt kølig, men de Venner, han virkelig sluttede sig til, svigtede han aldrig.

Paa Kadetskolen blev han, i Kraft af sin Energi og sin skarpe Intelligens, ganske naturligt den bedste i sin Klasse, og saavel Skoletiden som hans desværre altfor korte Tjenestetid som Officer viste ham tydeligt som han virkelig var: En god Kammerat og en dygtig Befalingsmand og Officer, der uden at benytte unødig Strenghed eller Henvisning til sin Officersrang forstod at sætte sig i Respekt og at faa sine Undergivne til at samarbejde paa bedste Maade til Tjenestens Gavn.

Han nærrede stor Interesse for sin Gerning og gik op i den med Liv og Lyst, og fremfor alt var han dansk i dette Ords allerbedste Betydning.

Det var med den største Sorg, at man i Midten af December 1944 modtog Meddelelse om, at Hildahl var afgaaet ved Døden den 4. s. M. faa Dage efter at han var anholdt af det tyske Politi.

Han blev i 1940 gift med Inga Ousdahl, Datter af Købmand Ousdahl, Haugesund.

H. L. P.

Nekrolog.

Kontreadmiral **Carl Hammerich** blev født den 25. April 1888 i Aarhus som Søn af Grosserer Louis Hammerich og Hustru Eleonora f. Lisberg.

Han blev Kadet i 1904, Sekondløjtnant med Gerners Medaille i 1908, i 1908—09 med Krydseren »Heimdal« til Middelhavet. Blev Premierløjtnant i 1909 og var i 1914—15 Adjutant hos Eskadrechefen og fra 1. Verdenskrigs Udbrud i 1914 hos Chefen for 1. Eskadre. Fra 1915—19 Chef for forskellige Undervandsbaade, i 1918—19 Formand for Søe-Lieutenant-Selskabet. Fik i 1919 Tjenestefrihed for Ansættelse i Almindelig Handelskompagni, hvor han bl. a. opholdt sig i Marseille. Blev Kaptajn s. A. Var udenfor Nummer i Søofficerskorpset 1919—1920. Chef for Undervandsbaade 1919—21 og i 1921 Chef for Torpedobaadsdivision i Eskadre og i Vintereskadre. I 1923 Næstkommanderende i Krydseren »Valkyrien« som Øvelsesskib for Kadet- og Dæksofficerselevskolen. Fra 1923—28 Næstkommanderende paa Kadetskolen. Blev Orlogskaptajn 1923. I 1924, 25, 26 og 28 Meddommer ved Kadetskibet, Krydseren »Heimdal«. I 1927 Næstkommanderende med Orlogsskibet »Niels Juel« i Eskadre, 1928—29 Chef for Inspektionsskibet »Diana« paa Fiskeriinspektion i danske Farvande. 1929 Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk« paa Fiskeriinspektion i danske Farvande, Nordsøen og ved Færøerne,

1929—32 Chef for Flaadens Mærkevæsen. Kommandørkaptajn 1932, og ansattes som Souschef i Marinestaben. I 1935 Chef for Artilleriskibet »Peder Skram«, der deltog i den Flaadestyrke, der eskorterede Kronprinsen og Kronprinsessen efter deres Bryllup i Stockholm. I 1935 deltog han i Forhandlingerne i London vedrørende Danmarks Tiltræden af Flaadekonferencen. Udnævntes til Kommandør i 1937 og ansattes som Chef for Marinestaben og Afdelingschef i Marineministeriet. Udnævntes til Kontreadmiral 1940.

Efter en alsidig og vel udført Tjeneste som farende Officer og ved forskellige Institutioner kom Admiralen først som Souschef og derefter som Chef til at bestride den ansvarsfulde Tjeneste ved Marinestaben i nogle for Søværnet trange Aar. Ved den i saa mange Henseender forfejlede og utilstrækkelige Søværnsordning af 1932 forenedes Stillingerne som Chef for Marinestaben med Embedet som Afdelingschef i Marineministeriet, hvorved et meget forskelligartet og omfattende krigsvidenskabeligt, kommandomæssigt og administrativt Arbejde lagdes paa en enkelt Mands Skuldre. Det daglige store Administrationsarbejde som Afdelingschef maatte nødvendigvis lægge meget Beslag paa Admiralens Tid, og han ledede dette med Dygtighed, Ro og Indsigt. Han ydede ligeledes sit bedste for, at Søværnsordningen af 1937 kunde blive saa effektiv som mulig, indenfor de utilfredsstillende Begrænsninger, som Lovgivningsmagten fastsatte.

Hammerich var meget vel begavet; besad et støt, roligt Væsen med velovervejede Meninger. Han havde i særlig Grad Evne til at gribe det centrale i en Sag og til at lede Forhandlinger og forlige Meninger.

I sine sidste Aar udførte Hammerich sammen med sin norskfødte Hustru et overordentlig stort og yderst anerkendelsesværdigt filantropisk Arbejde ved

i storstilet Grad at indsamle til og lede norske Børns Bispisning i Norge. Ved dette Arbejde, der udførtes i det stille, viste han sit opofrende Sindelag for det norske Broderfolk og sit Administrationstalent.

I 1926 blev han Ridder af Dannebrog, i 1935 Dannebrogsmænd og i 1940 Kommandør af 2. Grad af Dannebrog.

Hammerich blev 1921 gift i Holmens Kirke med Borghild Schmidt, Datter af Fabrikant Lauritz Peter Schmidt og Hustru Petra Marie f. Mortensen.

Hammerich, der først havde været interneret sammen med Søværnets øvrige Personel i Maanederne efter 29. August 1943, anholdtes af Tyskerne i December 1944 for patriotisk Virke. Han omkom ved Luftangrebet paa Shell Huset den 21. Marts 1945.

I Holmens Kirke afholdtes en Mindehøjtidelighed for Admiralen den 11. April 1945.

P. I.

Bog anmeldelse.

Paa Hagerups Forlag er under Titlen »*Svundne Tider IV — Friderich Christopher Lütken — Søofficers Liv paa Christian Den Sjettes Tid*« udkommen et Uddrag af Kaptajn F. G. Lütkens Selvbiografi.

F. G. Lütken blev født i 1698 i København og døde i 1784 i Helsingør som Translatør ved Øresunds Toldkammer.

Efter — 11 Aar gammel — at være bleven Kadet, var han paa en Række begivenhedsrige Togter under Den Store Nordiske Krig; han deltog bl. a. i Kampene ved Pommeren og med »Nordstiernen« i Slaget ved Rygen samt i Angrebet paa Elfsborg 2.—3. August 1719, hvor han blev haardt saaret. Desværre beretter han meget lidt om disse Aar, hvor det kunde have haft sin store Interesse at erfare hans Indtryk af Personligheder som Admiralerne Raben, Sehested, Gabel, Gyldenløve, Rosenpalm og Tordenskiold, som han alle har tjent under.

Det var egentlig først, da Tragedien i hans Liv begynder, som Medlem af Benstrup Kommissionen, at hans Skildring bliver dyberegaaende.

Det vil føre for vidt her blot i Hovedtræk at gengive den skandaløse Behandling af en af Marinens genialeste og dygtigste Skibskonstruktører, denne Sag hører til et af de mørke Kapitler i Marinens Historie, den kaster unægtelig mørke Skygger paa flere af Marinens ansete Mænd bl. a. paa den store Organisator Greve Danneskiold-Samsøe.

Da Lütken sammen med Kaptajn Lützow ikke kunde godkende den af Kommissionens øvrige Medlemmer underskrevne Betænkning vedrørende Benstrups Nybygninger, indsendte de en særlig Betænkning. I den Anledning dømtes Lütken paa et rent bureaukratisk, formelt og for Nutidsmennesker uforstaaeligt Grundlag til Afsked uden Pension med Tab af Felttegn (d. v. s. Officersportepée). Naar man læser denne Retssag, faar man ikke nogen høj Mening om Retsbegreberne under den daværende Enevældskonge. Det alment triste er jo ikke alene det, der sker, naar enkelte Personer handler amoralsk, det bedrøveligste er det Medløb, saadanne Magthavere faar af opportunistiske Øjentjenere og Nulliteter. Det er en daarlig Trøst, at det hverken er første eller sidste Gang, at en Søofficer med en redelig, behjærtet Mening er bleven Martyr i sin Kamp mod politiske Magthavere.

Men — som det heldigvis ofte gaar, saa fik baade Benstrup og Lütken, om end sent, Oprejsning, og Magthaverkomplottet ødelagde sig selv ved indbyrdes Angivelser.

Det Udbytte man iøvrigt kan faa af at læse den lille Bog er, at man lærer Datidens Tankegang og Følelsesliv hos en kultiveret dybt religiøs Søofficer at kende. Det lidt kvalme Ordgyderi og overeksponerede Følelsesliv, hørte med til Tidens Udtryksmaade og Livssyn. Men bag ved dette øjner man tydeligt den Mand, om hvem Riegel i sine historiske Samlinger skriver: »Den ædle, frimodige Lütken, der hellere vilde underkaste sig Unaade og Afsked end fornægte Sandhed og Redelighed«. Som saadanne fortjener han at mindes som et lysende Eksempel for Eftertiden.

Marinens Bibliotek.

Oktober—December 1944.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- *125. »Gosen«. Organ for Søværnets Stampersonel. Nr. 1 ff. fol. Kbh. 1944 ff. 4^o.
Gave fra Søværnets Underkvartermesterforening.
- *126. *Brandt, C. B.*: Journal holden paa Hans Majestæts Orlogs Fregat »Frcia«, armeret med 28 Stykker 18 \mathcal{Z} dige Canoner, 8 Stykker 8 \mathcal{Z} dige dito og 10 Stykker 32 \mathcal{Z} dige Canonader. Bemandet Prima Plan med 321 Mand. Commanderet af Hr. Capitain P. F. Wulf. 10. July—20. August 1824. Manuskript. 8^o. H.
- *127. *Brandt, C. B.*: Journal holden . . . Corvet »Najaden«, armeret med 20 korte 18 \mathcal{Z} dige Canoner. Bemandet . . . med 94 Mand . . . Hr. Capitain P. C. Kinch. 30.4.—24.8. 1827. III. (Lastplan). Manuskript. 8^o. H.
- *128. *Brandt, C. B.*: Journal holden . . . Corvet »Najaden« . . . Bemandet med 136 Mand . . . Hr. Capitain-Lieutenant J. C. Grove. 26.4.—25.8. 1828. Manuskript. 8^o. H.
Nr. 126, 127 og 128 er Gave fra Fabrikant Oscar Kretschmer.
- 129—134. Forskellige Læsebøger anvendt paa Søværnets Elevskole og Konstabelskole. 1876—1889. H.
Fra Marineministeriet.
135. Dansk biografisk Leksikon. Grdl. af C. F. Bricka. Red. af Poul Engelstoft og S. Dahl. Bd. XXVII. Kbh. 1944. 8^o. H. Afsluttet.
136. *Fenger, H. M.*: Morgenbønner for Dæksofficersskolen. Kbh. 1923. 8^o.
137. Haandbog for Konstabler og Underofficerselever [rett. til Konstabelelever] paa Søværnets Elevskole [rett. til Konstabelskolen]. Gennemrettet Eksemplar. Kbh. 1906. 8^o. H.

138. Betænkning, med tilhørende Bilag, for Kommissionen af 15. Februar 1913 til Udarbejdelse af Forslag til Uddannelse af Søværnets faste Underofficerer og de med disse ligestillede, samt af Menige af Søværnets faste Stamme. Kbh. 1913. 8^o. H. Nr. 136, 137 og 138 fra Marineministeriet.
139. *Robert, Ch. G. D.*: Discoveries and Explorations in the Century. Index. The Nineteenth Century Series. Edinb. 1907. 8^o. H.
140. *Barfoed, M.*: Yngste Mand mod Nord. Med »Gama«-Ekspeditionen til Østgrønland. Ill. og Portr. Forord af Ebbe Munck. Kbh. 1932. 8^o. H.
141. *Jensen, Oscar*: Internationale Sømandssange. »Chanties«. Med danske Variationer (og Melodier). 1. Opl. udarb. paa Foranledning af Det østasiatiske Komp. 3. Opl. Kbh. 1923. 4^o. H.
142. Fra Sindbillede til Dannebrog. 12 Bill. [1657—1801] og en kort Tekst. Udg. af Tøjhusmusæet ved Historisk Forlag. Kbh. u. A. 8^o. H.
143. Några ord i Öresundska Lotsfrågan. Af en svensk f. d. Diplomat. [Wdt.]. Sthlm. 1874. 8^o. H.
144. *Recke, v. d.*: Sang for Flaaden. Kbh. 1848. 8^o. H.
- *145—148. Meddelelser om Grønland. Bd. 103,6—141,2. Kbh. 1944. 4^o. H.
- 145, 103,6. *Krokström, T.*: Petrological Studies on some Basaltic Rocks from East Greenland. With an Appendix: On the field position of some basalts intermediate between the northern and southern areas in East Greenland. By *H. G. Becklund*. Ill. og Kort. Litt.fort.
- 146, 121,13. *Thorson, G.*: Marine Gastropoda Prosobranchiata. Ill. Litt.fort.
- 147, 141,1. *Holtved, E.*: Archaeological Investigations in the Thule District. I: Descriptive Part. Ill.
- 148, 141,2. *Holtved, E.*: Archaeological Investigations in the Thule District. II: Analytic Part. Litt.fort.
- 145—148 Gave fra Red. af Medd. o. Grl.
149. *Ahlmann, H. W:son* og *Malmberg, S.*: Sommar vid polhavet. Ill. og Kort. Ungdomsuppl. Sthlm. 1932. 8^o. H.
150. *Landberg, G.*: Fredsorganisation och maktpolitik. Några drag ur den politiska pacifismens äldra historia. Litt.fort. Sthlm. 1928. 8^o. H.

- *151. *Holm, A. R.*: Staaltove. Materiale. Fremstilling. Anvendelse. Ill. Sagregister. Udg. af A/S. Randers Rebslaaeri. Randers 1944. 8^o. H.
Gave fra Løjtn. Chr. B. Thostrup.
- *152. The Danish »Ingolf« Exp. Vol. III,13 og V,13. Cph. 1944. fol. H.
III,13: *Stephensen, K.*: Crustacea Malacostraca VIII (Amphiboda IV). Ill. og Kort.
V,13: *Madsen, F. Jensenius*: Octocorallia (Stolonifera, Telestacia, Xeniidea, Aleyonacea, Gorgonacea). Ill. og Kort.
- *153. *Prior, Th.* og *Prior, A.*: H. P. Prior. 1813—1875. Blade af hans Liv og Virke. Ill. og Kort. App.: *Prior, H. P.*: En kort Optegnelse af mit Livs vigtigste Begivenheder. Ill. Kbh. 1861.
Nielsen, Chr.: H. P. Prior. Et Mindeblad for Slægt og Venner. Trykt som Manuskript. Kbh. 1878. Kbh. 1944. 8^o. H.
Gave fra Bogtrykker Th. Prior.
- 154—157. Ældre Haandbøger, Instruktioner m. m.
158. *Lind, H. D.*: Underslæb paa Bremerholm under Korfits Finansstyrelse. Kbh. 1895. 8^o. Særtr. af »Hist. Tidsskr.«. 6. R. V. 8^o.
159. Almindelige Bestemmelser og Instruktioner vedrørende Orlogsværftets Politi (Politikorpsets 1. Afd.). Kbh. 1890. 8^o. H.
- 160—164. Forskellige ældre Ting.
165. *Smith, Otto*: En By i Vaaben. Kbh. 1930. 8^o. Særtr. af »Hist. Medd. o. Kbh.«. H.
166. *Hammer, F.*: Styrmandslære samlet og udarbejdet til Brug ved Søværnets Underofficersskole . . . Ill. Chapiographeret. Kbh. 1890. 8^o. H.
154—166 fra Marineministeriet.
- *167. *Guldhammer, H. A.*: Lærebog i Navigation for Kyst- og Sætteskipperne. Ill. Kbh. 1944. 8^o. Ska.
- *168. *Guldhammer, H. A.*: Opgaver i Navigation til Brug ved Undervisningen af Kyst- og Sætterskipperne. Kbh. 1944. 8^o. Ska.
- *169. *Thorkil-Jensen, N.* og *Jensen, P.*: Astronomisk Bestemmelse af Azimutet. Kbh. 1925. 8^o. Særtr. af »Den kgl. Veterinær- og Landbohøjsk. Aarskr.« 1924. Ska.
- *170. *Schmidt, A.*: De ved geodætiske Arbejder i Danmark anvendte konforme Projektioner. Manuskript. Kbh. 1944. fol. Ska.

- *171. *Nørlund, N. E.*: De gamle danske Længdeenheder. 12 Pl. og 1 Fotogravure. »Geod. Inst. Skr.« 3. Rk. Bd. III. Kbh. 1944. fol. Ska.
- *172. *Johansen, N. P.*: Udjævning af Observationsstørrelser. 3. Udg. Kbh. 1936. 4^o. Ska.
- *173. *Johansen, N. P.*: Frie Funktioner. »Geod. Inst. Skr.« 3. Rk. Bd. IV. Kbh. 1944. 4^o. Ska.
- *174. *Bache, A. O.*: Samling af danske Søfartslove. Index. Kbh. 1942. Tillæg 1944. 8^o. Ska.
- *175. *Nergaard, Aa.*: Lærebog i Søret til Brug ved Navigationsskolerne. Index. 3. Udg. Kbh. 1944. 8^o. Ska.
- *176. *Larsen, K. og Grandjean, L.*: Søkortets Stednavne. [Foreløbigt Hæfte.] Ill. og Kort. Udg. af Søfartens Bibl. Kbh. 1944. 8^o. Ska.
- *177. Vejle Amts Stednavne. Udg. af Stednavneudvalget. Kbh. 1944. 8^o. Ska.
- *178. *Lehmann, J.*: Foreningen til Søfartens Fremme. 1844—1944. Ill. Kbh. 1944. 8^o. Ska.
- *179. *Juel-Hansen, E.*: Haandskrevne Navigationsbøger. Ill. Kbh. 1944. 8^o. Ska.
- *180. *Nielsen, A. V.*: Ole Rømer. Ill. Aarhus 1944. 4^o. Ska.
- *181. *Hansen, K.*: Investigation of the Geography and Natural History of the Præstø Fjord. Ill. og Kort. »Fol. Geogr. Dan.«. Tom III, Nr. 1. Kbh. 1944. 4^o. H.
- *182. *Jensen, Aa. C.*: The Hydrography of Præstø Fjord. Kort. Diagr. »Fol. Geogr. Dan.«. Tom III, Nr. 2. Kbh. 1944. 4^o. Ska.
- *183. *Heegaard, P.*: The Bottom Fauna of Præstø Fjord. Ill. og Kort. »Fol. Geogr. Dan.«. Tom III, Nr. 3. Kbh. 1944. 4^o. Ska.
- *184. *Landerslev, L.*: Lærebog i nautisk Meteorologi. Ill. og Kort. Kbh. 1944. Ska.

H. Bistrup.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage samt Tidstavle. Juni Maaned.

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

- 1. Juni 1676:** Dansk-hollandsk Flaade paa 25 Linieskibe og 10 Fregatter m. fl. under hollandsk General-Admiral Tromp og Admiral Niels Juel slaar ved Øland Södre Udde svensk Flaade paa 27 Linieskibe og 11 Fregatter m. fl. under Admiral Lorentz Creutz. Admiral Creutz Flagskib »Kronan« kæntrer og springer i Luften med hele Besætningen. Svenskerne mister 4 Linieskibe, 2 Fregatter og ca. 4000 Mand, deriblandt 3 Admiraler. (Medaille slaet.)
- 1. Juni 1677:** Osteroeskadren paa 10 Linieskibe og 3 Fregatter under Admiral Niels Juel slaar ved Møen svensk Göteborgskadre 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, Edsaflægelsen indføres (afskaffes i 1909).
5. Juni 1587: Eskadre paa 8 Orlogsskibe under Kaptajn Duriam afsejler fra København for at forhindre andre Nationers Fiskeri og Handel paa Finmarken, Færøerne og Island (»Fiskeriinspektion«).
5. Juni 1680: Kongelig Ordre udstedes om Ertholmenes Befæstning (Christiansø ved Bornholm). (Medaille slaet). Fæstningen nedlægges i 1855, militær Besætning inddrages i 1863.
- 5., 6. og 7. Juni 1795: København brænder; Ilden opstaar i Delehaven paa Gammelholm, hvor bl. a. Admiralitetsbygningen og Generalkommissariatet brænder.
5. Juni 1849: Som Følge af Grundloven indføres Værnepligt til Flaaden, den faste Stok formindskes og afskaffes efterhaanden, Kollegialstyrelsen ophæves og Marineministeriet oprettes.
7. Juni 1559: Eskadre paa 5 Skibe under Admiral Christoffer Trondson deltager i Angrebet paa Brunsbüttel, hvorved Ditmarsken erobres.
7. Juni 1680: Admiralitetet med Rigens Admiral Henrik Bjelke og General-Admiralløjtnant Niels 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 Flintarenden, 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 Sejr erobrer Estland. Iflg. Sagnet falder Danmarks Nationsflag »Dannebrog« paa denne Dag ned fra Himmelen i Slaget ved Lyndanisse ved Reval, senere altid anvendt i Flaaden som Orlogsflag.
16. Juni 1750: Kong Frederik V anlægger som første Konge Søofficersuniformen ved Orlogsskibene »Neptunus'« og »Sjælland«s Afløbning paa Nyholm.
16. Juni 1845: Korvetten »Galathea«, Chef Kaptajn Steen Bille, hejser Kommando for Togt Jorden rundt for Fremme af Handel og videnskabelige Undersøgelser m. m. Korvetten anløber bl. a. Østasien for Aflevering af danske Besiddelser i Indien: Tranquebar og Serampore til England, medens Nicobarøernes Kolonisation understøttes, senere anløbes Sydamerika; Hjemkomst i 1847.
17. Juni 1397: Kalmarunionen stiftes, hvorved Nordens 3 Riger forenes.
17. Juni 1921: Krydseren »Valkyrien«, Chef Kommandør Cold, hejser Kongeflaget paa Kongens Togt til Færøerne og Island. Kong Christian X fortsætter som første danske Konge til Grønland med D. F. D. S.'s »Island«, eskorteret af Inspektionsskibet »Fylla«, Chef Kaptajn Dornonville de la Cour.
19. Juni 1535: Flaade paa 18 Skibe under Admiral Peder Skram slaar i Svendborgsund (Lehnskovpynten) 13 lübske Skibe, hvoraf 9 erobres.
19. Juni 1794: Eskadre paa 8 Linieskibe m. fl. under Viceadmiral Krieger forener sig med svensk Eskadre paa 8 Linieskibe under Viceadmiral Wachtmeister til Hævdelse af Neutraliteten i Farvandene som Følge af det den 27. Marts 1794 indgaaede bevæbnede Neutralitetsforbund. De forenede Eskadrer udrustes derefter nogle af de følgende Somre under skiftevis Kommando

og dette danner Optakten til det Neutralitetsforbund, der afsluttes med Slaget paa Københavns Rhed den 2. April 1801, som den svenske Flaade paa Grund af Modvind ikke naaede at deltage i.

19. Juni 1808: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Premierløjtnant Wulff, med 4 Kanonbaade under Sekondløjtnant Fønsserobrer engelsk Orlogsbrig »Seagull« udfor Flekkerø i Norge.
22. Juni 1743: Ordre udstedes om, at alle Skibschefer skal føre Orlogsvimplen, tidligere førtes denne kun af Kommandører og Kommandørkaptajner.
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: Panserskonnerten »Absalon« ankommer til København efter Bygning i England, ført af Premierløjtnant Schultz.
28. Juni 1849: Orlogsbriggen »St. Croix«, Chef Kaptajnløjtnant Holm, paa Blokade i Østersøen kæmper med preussisk Hjuldampskib »Preussischer Adler«, Chef Komodore Schröder ud for Hela i Danzigerbugten.
29. Juni 1811: 4 Kanonbaade under Premierløjtnant Wigelsen erobrer engelsk Orlogsbrig »Safeguard« udfor Randers Fjord.
30. Juni 1694: Orlogsskibet »Gyldenløve« med Konvoj, Chef Kommandørkaptajn Barfod, angribes af engelsk Eskadre i Kanalen efter at have nægtet at kipe Orlogsvimplen for Englænderne og gaar ind paa Downs Rhed.

Her kæmper Orlogsskibet senere den 11. August 1694 med 3 detacherede Linieskibe fra en engelsk Eskadre paa 20 Linieskibe, som laa paa Rheden under Viceadmiral Chovel, og tvinges til at stryge. Orlogsskibet frigives igen og afgaar fra England den 24. Februar 1695.

30. Juni 1849: Søtransportvæsenet under Kaptajn Tegner overfører General Ryes Korps fra Helgenæs samt Hærstyrker fra Als og den 4. Juli fra Fyn til Fredericia og muliggør derved det sejrige Udfald fra Fæstningen den 6. Juli 1849.

F. Kj

Danmark er frit.

Naar vore Efterkommere søger tilbage i Tidskriftets Annaler, vilde de undres, hvis de ikke i dette vort Søe-Lieutenant-Selskabs Organ fandt Udtryk for vor Lykkefølelse over, at Danmark er frit, og for at vort Søværn atter har begyndt sit Virke.

Begivenhederne, der førte til 9. April 1940, som maa føres langt tilbage for at have den rette Baggrund, og Aarene derefter vil blive et dystert Kapitel i vort Søværns Historie. Men ingen kan være mere interesseret end Værnene i, at alt dette snarest klarlægges, og at Sandheden bringes offentlig frem; inden alt bliver taaget og tilsløret.

Der foreligger et vægtigt Bevismateriale for, at det fra sagkyndig Side igennem mange Aar har været klarlagt for de ansvarlige Regeringer, i hvor høj Grad Søværnet blev forsømt, og hvorledes det forfaldt i materiel Henseende og tillige for, hvorledes Personellet trods de stedse vanskeligere Kaar, der bødes det, dog ydede sit bedste for at uddanne sig for at faa den størst mulige Effektivitet ud af de tilstaaede Midler.

Men dernæst er det ogsaa en Kendsgerning, at Søværnet — trods de udmygende Krav, hvorunder det maatte arbejde efter 9. April — trofast og loyalt — omend med stigende Harme over Udviklingen under Besættelsen — gjorde sin Pligt, til Situationen udløste sig den 29. August 1943, hvor langt Størstedelen af den danske Flaade sænkedes eller gik til Sverige for ikke at falde i Fjendehaand.

Det overvejende Ønske blandt Flaadens Personel var sikkert forinden at maatte kæmpe, men tro til det sidste imod Regeringens udtrykkelige Ordre maatte Sænkningen foregaa som passiv Modstand, undtagen i de Tilfælde, hvor der blev rettet direkte Angreb paa Skibene og Ilden herfra besvaredes. Flaadens passive Modstand blev dog den første store nationale Modstandshandling, som gav Genlyd over hele Verden og gjorde det klart, at fra nu af vilde der blive ydet Modstand mod Besættelsesmagts Voldshandlinger.

Efter denne Tid fulgte Personellets Indespærring i Krigsfangelejre og Søværnets Opløsning. Under Søværnskommandoens Ledelse gik Flertallet særligt af det yngre Befalingsmandspersonel og det faste Mandskab ind i Frihedsbevægelsens Modstandsgrupper. Det Personel, der kom til Sverige, indgik i den sømilitære Del af Brigaden, der dannedes i Sverige eller arbejdede paa anden Maade for Søværnets Genrejsning, nogle fortsatte herfra til England for at yde sin Indsats i Krigen. Saa godt som alle i Søværnet virkede hver for sig enten ude eller hjemme for Landets Frihed og for Søværnets Genrejsning. Samtidigt meldte Tusinder sig ind i Marineforeningen for fremtidigt at virke for vor Flaades og vor Koffardimarines Genopbygning.

Saaavel i Marinen som i store Lag af Befolkningen er Forsvarsviljen og forhaabentlig ogsaa Offerviljen saaledes blevet styrket efter Besættelsens tunge Aar. I mangt og meget er der derfor Grund til at haabe, at den tunge Skæbne, der overgik os, vil efterfølges af lysere Tider, og at Forholdene efter forrige Verdenskrig ikke vil gentage sig.

Der er tilmed den Forskel nu, at man ikke længere hæmmes af for længst udtjent forældet Materiel,

der er nu de bedste Muligheder for at begynde med det helt rigtige.

Dermed dog ikke sagt, at alt det Arbejde, der forestaar, vil blive let og uden Brydninger — tværtimod.

Krigen har saa at sige paa alle Omraader skabt helt nye sømilitære Problemer og radikalt ændret de strategiske Betragtninger og de taktiske, tekniske og organisatoriske Muligheder og Krav.

Ja det er endog for tidligt at danne sig nogen Mening om hvorledes den endelige Fred vil forme sig, hvilke Forpligtelser den vil indebære og af hvilken Varighed, den vil blive.

Men der er i alt Fald kun det at gøre, med Arbejdslyst og Disciplin hurtigst muligt at genopbygge Søværnet og at søge at indhente alt det, ikke mindst i Retning af praktisk Sømandsskab, der er gaaet tabt under Besættelsen. Samtidig med at de af Flaadens Traditioner, som er forenelige med Fremskridtets Krav, bør opretholdes, maa der i mangt og meget anlægges et helt nyt fordomsfrit Syn paa Søværnets Maal og Midler; nye sociale Forhold vil da ogsaa ændre mangt og meget.

Det maa erindres, at det ikke engang er nok at bygge paa denne Krigs Erfaringer, med Fremskuenhed og Fantasi maa der sigtes paa den videre Udvikling i Fremtiden.

Samtidig med at vi føler Lykken over Befrielsen, haaber vi, at Besættelsen har bevirket, at vort Folk i Fremtiden vil være sig sit nationale Ansvar bevidst og snarest genskabe et effektivt, kampberedt Søforsvar.

P. I.

Den politiske Baggrund for vor Marines Historie.

*Omkring den dansk-(norske) Neutralitetspolitik
i Tiden mellem 1720 og 1864.*

Af Lektor Just Rahbek.

(Sluttet)

1840erne prægedes af den nationale og liberale Gæring i Europa, som udløstes i Revolutionsbegivenhederne i 1848 og følgende Aar; men det hele Røre medførte ingen Forskydninger i den europæiske Ligevægt, og Forholdet mellem Stormagterne blev tilsyneladende omtrent som før. Hos os havde det store nationale Spørgsmaal fremkaldt den første slesvigske Krig; men ogsaa her faldt Forholdene foreløbig til Ro igen, og Helstaten genoprettedes ved Londontraktaten af 1852.

Skønt det slesvigholstenske Spørgsmaal i hele Perioden fra 1840erne til 1864 havde dybt indgribende Betydning for det danske Folks indre Udvikling og for dets ydre Forhold og danner Baggrunden for Neutralitetspolitikken i denne Tid, ligger Problemerne dog i saa høj Grad klar af hinanden, at det er muligt i det hele at begrænse Fremstillingen her til det foreliggende Emne, især for Krimkrigens Vedkommende.

Næppe var Revolutionsrøret i Europa bilagt, før det orientalske Spørgsmaal efter at have hvilet i en Aarrække atter begyndte at beskæftige det europæiske Diplomati. Kejser Nikolai I gav Konflikten en uventet

Rækkevidde ved at kræve Beskyttelsesretten over Sultanens 12 Millioner kristne Undersaatter, samtidig med at Rusland rustede til Lands og til Vands. I Juli 1853 besatte Russerne Donaufyrstendømmerne, og 4. Oktober modtog de Tyrkiets Krigserklæring. England og Frankrig, i hvilket sidste Land Napoleon III var blevet Kejser, sluttede sig denne Gang sammen med Sultanen og erklærede Rusland Krig 28. Marts 1854. Krimkrigen blev det største Opgør mellem europæiske Stormagter i Tiden fra Napoleonskrigene til den første Verdenskrig og opfattedes af Folkeslagene som en Kamp mellem Reaktion og Folkefrihed. I Virkeligheden formede den sig som en Krig om Ligevægten i Europa, hvorved den Indflydelse, Rusland havde øvet siden 1815 betydeligt reduceredes.

Danmark under den orientalske Krig 1853—56.

Krigsbegivenhederne paa den nordlige Skueplads, Østersøen, blev kun af sekundær Betydning, men berørte i høj Grad de nordiske Riger, ikke blot i kommerciel og sømilitær Henseende, men truede paa flere Maader med at fremkalde fundamentale Ændringer baade i Danmarks og Sverige-Norges Stilling udadtil.

I politisk Henseende var Danmarks Forhold til Rusland i Tiden omkring Krigens Begyndelse særdeles intimt, ikke mindst paa Grund af de Tjenester, Kejser Nikolaj havde ydet Frederik VII under Treaarskrigen og ved Helstatens Genoprettelse. Dog kunde Ministeriet Ørsted, hvis Udenrigsminister var C. A. Bluhme, ikke betegnes som russisksindet, men var for en ubetinget Neutralitet under et Opgør mellem den østlige Stormagt og Vestmagterne. Ogsaa disse var at betragte som Danmarks Venner, og baade militært og kommercielt var vort Land helt afhængigt af dem. Med Rusland var vor Handel ringe, og den kunde let er-

stattes paa anden Maade;*) derimod blomstrede vor Handel med England, især efter at dette Land havde ophævet Korntolden i 1846. 1850erne var herhjemme i økonomisk Henseende Gyldenaar, og det var intet Under, at Folket efter den nylige slesvigske Krig med dens finansielle Byrder ønskede Fred for at kunne samle sig om indre Opgaver. De orientalske Problemer, der var Krigens Hovedaarsag, lod Befolkningen temmelig ligegyldig; dennes Uinteressethed i de internationale Begivenheder er et Omkvad i Gesandtskabsindberetningerne fra hele Krigen. Forretningsverdenen og Middelstanden i det hele var for England, uden at dette dog var elsket; dertil var Minderne fra 1807 for levende. Overfor det Napoleonske Frankrig stillede man sig skeptisk herhjemme, tvivlende om Systemets Levedygtighed. For Rusland nærrede Overklassen i overvejende Grad Respekt. Sympathierne i Folket var saaledes delte, og kun hvis Vestmagterne optog Eiderprogrammet, kunde man regne med, at der i Danmark kunde rejses en Folkestemning for Tilslutning til dem.

I Sverige-Norge var man ligesom i Danmark for en streng Neutralitetspolitik, og da Forholdet mellem de nordiske Riger nu var langt intimere, end det havde været i 1830erne, laa det nær uden videre at genoptage det svenske Neutralitetsprojekt fra 1834; men Danmark var ved Besiddelsen af Holsten og Lauenborg knyttet til det tyske Forbund, et Afhængighedsforhold, der nu, da den nationale Enhedsbevægelse var traadt frem baade i det danske og det tyske Folk,

*) De forskellige Landes Handel i Østersøomraadet var siden 1820erne paany i stærk Stigen. Størst var Omsætningen mellem Rusland og England. Rusland leverede som i tidligere Dage Skibsmaterialer og modtog fra England især Kolonialvarer og Bomuldstøj.

var af langt alvorligere Betydning, end det havde været i tidligere Dage. Det er derfor naturligt, at de uofficielle Drøftelser, den danske Regering allerede i Foraars-halvaaret 1853 indledte med Henblik paa en kommende Krig, gjaldt ikke blot Sverige-Norge, men ogsaa de tyske Magter. Kunde den nordiske Neutralitet udvides til en centraleuropæisk, vilde den blive saa meget stærkere og Danmark undgaa at komme i den mulige Situation at skulle føre een Politik for de tyske Forbundslande og en anden for det øvrige Rige. Et Udtryk for det nære Forhold mellem de nordiske Lande i denne Tid var det, at Linieskibet »Dannebrog« sammen med flere andre danske Krigsskibe sluttede sig til den svensk-norske Eskadres Øvelses-togt i Sommermaanederne 1853.

Da Russerne i Juli rykkede ind i Donaufyrstendømmerne, og en engelsk Flaade samledes i Porthmouth med ukendt Bestemmelsessted, gik Neutralitetsdrøftelserne over til at blive officielle. Under 10. Juli rettede Danmark Henvendelser saa vel i Stockhom som i Berlin og Wien med den svenske Memoire af 1834 som Grundlag. De tyske Stormagter svarede undvigende, forbeholdende sig deres Handlefrihed; men med Stockholmerregeringen gik Forhandlingerne videre. Naar den svensk-norske Regering havde afventet det danske Initiativ, var det antagelig af Hensyn til det ømtaalige Punkt om Havnenes Tilgængelighed for de Krigsførendes Krigsskibe, imod hvilket Rusland i sin Tid havde protesteret, og som aldrig var blevet bragt til Klarhed.*) Men den danske Regerings fuldstændige Fastholden ved dette Punkt i Projektet bevirkede, at der snart var fuld reel Enighed mellem de nordiske

*) Se Side 151.

Regeringer om den hele Sag. Man vilde for ikke at vække Reminiscenser om den »væbnede Neutralitet« fra det 18. Aarhundrede ikke slutte noget Forbund, men indskrænke sig til at udstede samtidige og enslydende Erklæringer, og Formuleringen af disse overlodes til Svenskerne. Efter at Tyrkiet den 4. Oktober havde erklæret Rusland Krig, kom det svenske Udkast, og de færdige Erklæringer udgik fra Stockholm og København den 15. og 20. December 1853 og tilstilledes 23 Lande, deribland to ikke-europæiske, Amerikas Forenede Stater og Brasilien. De gik ud paa følgende:

(1) At afholde sig under den Stormagtskrig, som kunde udbryde, fra enhver Deltagelse til Fordel for den ene af de stridende Parter og til Skade for den anden.

(2) At tilstede de krigsførende Magters Krigs- og Handelsskibe Adgang til Havnene (for Danmarks Vedkommende med Undtagelse af Kristiansøes Havn, for Sverige-Norges med Undtagelse af Stockholms, Karlskronas, Christianias og tre andre Havne). De Sundheds- og Politianordninger, som kunde være nødvendige, skulde adlydes og respekteres. Det vilde ikke blive tilladt Kapere at løbe ind i nogen Havn eller paa nogen Red.

(3) At tilstaa de krigsførende Magters Skibe Ret til i Havnene at forsyne sig med alle Varer og Livsfornødenheder, som de maatte behøve, dog undtagen saadanne Artikler, som ansaas for Krigskontrabande.

(4) At lukke Havnene for enhver Prise undtagen i Nødstilfælde og forbyde Kondemnation og Salg af Priser i nogen Havn.

(5) I Handelsforholdet med de Lande, som er i Krig, at nyde enhver Sikkerhed og alle Slags Lettelser for de danske (norske og svenske) Skibe og deres Ladninger, dog altid med Forpligtelse for disse Skibe til

at rette sig efter de Regler, som er almindelig gældende og anerkendt i Tilfælde af en erklæret og effektiv Blokade.

Erklæringen sluttede med, at Kongen »smigrer sig med, at disse Grundsætninger ville blive erkendte for stemmende med Folkeretten«.*)

De ovenanførte Neutralitetsprincipper var næsten ordret lig de svenske af 1834; kun var der indføjjet Bestemmelsen om Kaperiet, imod hvilket Opinionen i Europa mere og mere havde vendt sig,**) og om hvis Afskaffelse Frankrig og England var enige. Punkt 5 om Sikringen af den neutrale Handel var i 1834 paa Englands Forespørgsel af Sverige blevet fortolket som værende i Overensstemmelse med Traktaten af 17. Juni 1801, hvad der betød, at Flaget ikke skulde dække Ladningen. Imidlertid førtes der allerede før Krigens Udbrud Forhandlinger mellem Frankrig og England om den berømte Sætning, og paa Frankrigs Ønske og ogsaa i Overensstemmelse med de Nordamerikanske Fristaters og mange andre Landes, opgav England

*) Noget senere, efter Krigens Udbrud, tilstillede man de Krigsførende i det hele enslydende Instruktioner til de danske (svenske og norske) Krigsskibes Chefer, hvori det bl. a. indskærpedes, at Opbringelser eller Visitation ikke maatte finde Sted paa Søterritoriet, der ej heller maatte blive Genstand for nogen Kamp. Ved Opbringelser uden for Søterritoriet skulde Cheferne for Krigsskibe, som maatte være i Nærheden, optræde mæglende. Kapere maatte ikke vise sig paa dette, kun i Nødtilfælde løbe ind i nogen Havn, og mod dem skulde der i fornødent Tilfælde anvendes Magt. Se nærmere Fr. Bajer: Nordens Neutralitet under Krimkrigen (1914), 234-38. — Til Efterretning for de Søførende blev der udstedt en Kundgørelse, der ligeledes i Hovedsagen var ens for alle tre Riger; den fastsatte for Danmarks Vedkommende Begrebet Kontrabande i Overensstemmelse med Konventionen af 17. Juni 1801, og i Overensstemmelse med samme Traktat, at man ikke maatte modsætte sig Visitation ved krigsførende Magters Krigsskibe.

***) Det var ikke blevet praktiseret i 1. slesvigske Krig, under hvilken Danmark ogsaa havde fulgt Sætningen, at Flaget dækker Ladningen.

sin traditionelle Modstand her, og 28. og 29. Marts 1854 udstedte de Allierede Noter om, at de under Krigen mod Rusland vilde haandhæve Reglen, at neutralt Flag skulde dække fjendtligt Gods; fremdeles skulde neutralt Gods være frit paa fjendtligt Skib; lidt senere afgav Rusland en lignende Forsikring. De neutrale Magter havde saaledes i langt højere Grad end under tidligere Krige opnaaet Ret til uhindret at fortsætte den fredelige Skibsfart.

Som man havde regnet med, indkom der efterhaanden imødekommende Svar paa de nordiske Erklæringer fra alle Sider; dog ikke fuldt ud fra Rusland. Medens det anerkendte den danske Erklæring, fornyede det sin gamle Protest mod de svenske Havnes Tilgængelighed, som fandtes at være en betydelig Fordel for Fjenderne. Danmark støttede imidlertid efter bedste Evne det svenske Standpunkt, bl. a. med det Argument, at Sverige overhovedet ikke evnede at virkeliggøre det russiske Forlangende, og paapegede det for Danmark farlige i, at Rusland optraadte forskelligt overfor det og Sverige. Endelig frafaldt Rusland da ogsaa omkring 20. Februar 1854 sin Protest, formelt først 7. Marts.

Det stod antagelig i Forbindelse med foromtalte Sag, at Vestmagterne kort efter at have udtalt sig imødekommende om den danske Neutralitetserklæring, under 7. og 9. Februar beordrede deres Gesandter i København at foreslaa den danske Regering, at den lukkede Sundet fra Helsingør til Falsterbo, subsidiært Københavns Yderred, for fremmede Krigsskibe med den Begrundelse, at dette Farvand var let tilgængeligt for de russiske Linieskibe, der kunde løbe ind her, medens de engelske stak for dybt dertil. Heroverfor gjorde Bluhme gældende, at Tanken var ganske uigen-nemførligt for Sundets Vedkommende, og at Køben-

havns Havn ifølge Politireglement var lukket for Krigsskibe inden for Trekroner; at søge de paagældende Forslag imødekommet vilde være at vende tilbage til en »væbnet Neutralitet«, hvilket den Magt, mod hvilken den følte rettet, vilde betragte som fjendtlig Handling. De Bluhmeske Modforestillinger naaede London den 25. Februar Aften, og Dagen efter frafaldt den engelske Regering sin Henstilling, Frankrig lidt senere. Den hele Sag havde næppe sin Aarsag i de omtalte sømilitære Forhold, men var snarere af politisk Oprindelse, en Ripost overfor Ruslands samtidige Henstilling til Sverige om at lukke Havnene, og det var antagelig mindre Bluhmes Modforestillinger, der medførte dens Bortfald, end den Omstændighed, at der omtrent samtidigt var indløbet Meddelelse om, at Rusland opgav sine Krav som foran omtalt. En engelsk-fransk Frygt for et russisk Flaadefremstød til Sundet, før de Allierede ved Foraarets Komme tog Østersøen i Besiddelse, maatte være utilstrækkelig begrundet, og England nærede ingen onde Hensigter over for Danmark. Baade den officielle og den private Korrespondance mellem Udenrigsministeren Lord Clarendon og Gesandten i København Buchanan samt Instruktionerne til den engelske Flaadefremstød Sir Charles Napier vidner om, at England ønskede et godt og loyalt Forhold til Danmark.

At Danmark ikke ved sin Neutralitetspolitik havde forskertset Tillidsforholdet til de Magter, der stod mod hinanden, saas klart, da baade Rusland og England bad den danske Regering varetage deres Interesser under Krigen i det andet Land, et Hverv som de danske Gesandter Oxholm i London og Plessen i St. Petersborg med megen Takt bestred under hele den kommende Krig.

Krigen var blevet erklæret af Vestmagterne den

28. Marts, men allerede i Midten af Maaneden var en engelsk Eskadre ankommet til danske Farvande. I Slutningen af Maaneden passerede den Store Bælt, gik derfra via Kiel til Køge Bugt, hvorfra den 12. April fortsatte østpaa, senere fulgt af en fransk. Øjemedet med Ekspeditionen til Østersøen var vistnok overvejende politisk, idet den skulde styrke Stemningen til Gunst for de Allierede i Sverige og hos de tyske Magter. Ud over Blokade af de russiske Havne og Erobringen af Fæstningen Bomarsund paa Aalandsøerne udrettedes imidlertid lidet.

Udsigten til Krigsbegivenheder nær vore Kyster havde hos den danske Regering fremkaldt Overvejelser om de nødvendige Rustninger til Sikring af vor Neutralitets Overholdelse.*) Eventuelle Overgreb kunde faktisk kun tænkes foretaget fra Allieret Side, og man fandt det usandsynligt, at det vilde ske, men paa den anden Side umuligt at afværge, dersom England med fuld Kraft rettede et Angreb paa dansk Omraade; Rustninger kunde kun sikre mod et »coup de main«. Herom var der fuld Enighed inden for Regeringen,**) men derimod var der en ikke ringe Meningsforskel mellem Marineminister Steen Bille og Krigsminister C. F. Hansen paa den ene Side og Udenrigsminister Bluhme paa den anden om Rustningernes

*) Naar man har betegnet Ministeriet Orstedes Planer om Neutralitetsforsvar som »væbnet Neutralitet«, er det med Urette; der var kun Tale om Foranstaltninger til Beskyttelse af Land- og Soterritoriet.

**) Krigsminister C. F. Hansen udtalte 17. November 1853 med fuld Tilslutning fra Marineminister Steen Bille, at »med Undtagelse af de 2—3 strengeste Vintermaaneder er Sjælland til enhver Tid udsat for et Angreb fra Englands Side, et Angreb der kan komme meget uventet og blive udført med al den Kraft, Englands colossale Midler tilstede. Navnlig vil en Afskæring af Sjælland fra det øvrige Monarki ved en fra Samsø til Fehmern stationeret overlegen Sømagt kunne iværksættes ganske uventet.... Det kan saaledes ikke betvivles, at Sjæl-

Omfang. Bille ønskede til Varetagelsen af Polititjenesten paa vort Søterritorium ekstraordinært udrustet 3 Fregatter, 4—5 Korvetter og Brigger, et Par Kanonbaade og 4 Dampskibe. Han mente ikke, at denne Styrke skulde anvende Tvang, heller ikke, at den vilde være i Stand til at gøre det, men at dens blotte Tilstedeværelse oftest vilde være nok til at forebygge Misbrug. Bluhme fandt imidlertid Forslaget for vidtgaaende. Danmarks Hovedformaal maatte, mente han, under Krigen være at gøre sig »saa lidet bemærket og saa lidet fremtrædende som muligt«. Desuden var, gjorde han gældende, Danmarks Magt, selvom den forenedes med Sverige-Norges, saa svag, at vi maatte resignere og give Afkald paa at hævde Stillingen saa strengt, som det i og for sig kunde være ønskeligt. Han foreslog derfor, at Søudrustningerne blev betydelig mindre; men Billes Standpunkt sejrede i det væsentlige i Statsraadet 15. Februar. Tillige forstærkedes Søbefæstningerne ved København og paa Kristiansø. Krigsministeren stillede betydelig større Krav end hans militære Kollega, navnlig om Fæstningsanlæg ved København og betydelige Troppesamlinger paa Sjælland. Bluhme derimod fandt, at alle større Rustninger vilde vække Vestmagternes Mistro og kunde muligt hidføre netop de Farer, som det var Meningen at sikre os imod. General Hansen maatte da slaa noget af paa sine Krav, saaledes paa Fæstningsanlæggene ved København, men fik Troppestyrken paa Sjælland øget betydeligt, i Løbet af Sommeren til ca. 19000 Mand,

lands Skjæbne for en meget stor Deel afhænger af Englands Loyalitet.« Iøvrigt finder han det lidet sansynligt, at England skulde rette noget Angreb, idet »under en Krig mellem England og Rusland vil Besættelsen af Sjælland ikke være af væsentlig Nytte for England, især fordi Kjøbenhavns Havn ikke er let tilgængelig østenfra derhos fjern fra den egentlige Krigsskueplads.«

hvilket var 10000 flere end den normerede Styrke. Hen paa Sommeren fremsatte han Forslag om yderligere Indkaldelser paa mindst 14000 Mand, ængstet især ved den Mulighed, at de Allierede vilde lade deres Flaader overvintre i danske Havne og derved formelig sætte sig fast paa dansk Omraade, en Eventualitet, som fra russisk Side blev gjort stærkt gældende. Bluhme hævdede imidlertid udadtil over for den russiske Regering, indadtil over for sine Ministerkolleger, at forøgede Rustninger snarere kunde fremkalde en Overvintring, og hans Anskuelse sejrede i Statsraadet, som 28. August afviste C. F. Hansens Forslag. Problemet faldt bort med de allierede Flaaders Bortrejse ved Vinterens Komme. Aaret efter blev vore Sø- og Landrustninger betydelig mindre.*)

Hovedproblemet for Danmark udadtil i Tiden efter Krigens Udbrud i 1854 til Foraaret 1855 blev de Vanskeligheder, der fulgte af Forholdet mellem de tyske Stormagter og de Krigsførende. Uden Østrigs og Preussens Hjælp var en dybere Indtrængen i Rusland ikke mulig for de Allierede, og i begge de tyske Stater brødes Stemningerne hos Folk og Regeringer for og imod de to Parter. Den stærkt opblussende Nationalliberalisme i Tyskland vilde skabe et samlet Rige paa Ruslands Ruiner, og man havde ogsaa Opmærksomheden henvendt paa det danske Monarki; paany lød der stærke Røster for »Slesvig-Holstens Befrielse«. Konservative Kræfter holdt dog igen, især i Preussen, hvor bl. a. Forbundsgesandten Bismarck energisk holdt paa Neutraliteten, seende i Venskabet med Rusland en Hovedhjørnesteen i Preussens fremtidige Udenrigspolitik. Foreløbig gik Regeringerne i

*) De fleste af Udgifterne til Rustningerne i 1854 afholdtes, uden at Ministeriet spurgte Rigsdagen, hvad der fremkaldte Rigsretstiltale mod dette i 1855.

Wien og Berlin en Mellemvej, idet de 20. April 1854 indgik et Forsvarsforbund, der i September bevægede Rusland til at rømme Donaufyrstendømmerne, hvorved Krigens Hovedanledning bortfaldt, og Vestmagternes Felttog kom nu til at gælde Krim.

Forbundet af 20. April satte den danske Regering i et stort Dilemma, da den snart fik Opfordring til at tiltræde det baade fra de tyske Magter og fra de Allierede, og man herhjemme umuligt kunne vide, hvad dette kunde føre med sig. Tiltraadte man for hele Rigets Vedkommende, skilte man sig ud fra Sverige-Norge og svækkede den allerede godkendte Neutralitet, valgte man derimod Tilslutning blot for Holstens og Lauenborgs Vedkommende, risikerede Frederik VII som foran nævnt at komme til at føre een Udenrigspolitik for disse Hertugdømmers Vedkommende og en anden for sit øvrige Rige, idet man ikke kunde regne med, at Tysklands traditionelle Passivitet i Udenrigspolitikken, i Virkeligheden Forudsætningen for, at en dansk Konge tillige kunde være tysk Fyrste, vilde vare ved. Fremdeles maatte man i Danmark ved at forlade den een Gang vedtagne Neutralitet frygte fremtidige Efterregninger fra de Stormagter, vor Holdning kom til at gaa imod. Efter megen Tøven valgte man efter Raad af vor Forbundsgesandt, v. Bülow, for Holstens og Lauenborgs Vedkommende at støtte en Forbundsbeslutning, der tiltraadte Forbundet af 20. April, i Haabet om, at denne betød fortsat Neutralitet for Tyskland. Men derpaa kunde man dog ingenlunde føle sig sikker. Saaledes erfarede det i Efteraaret 1854 i København, at Napoleon i sin urolige og lunefulde Virketrang have foreslaaet Preussen Alliance mod, at det fik frit Spillerum i Hertugdømmerne, og der skal af Frankrig ikke blot være gjort Preussen Forslag om Holsten, men, som det synes,

er ogsaa Slesvig blevet nævnt. Først omkring Februar 1855 opgav Vestmagterne at faa Preussen med i Krigen, og dermed var Vanskelighederne paa dette Hold overvundet for Danmark. — Vor Regering havde, jævnsides med at det tyske Problem havde været paa Bane, været Genstand for et stærkt Pres fra de Allierede, især fra Frankrig, i Retning af at den maatte være rede til at slutte sig til Vestmagternes Sag. I Virkeligheden ønskede man dog næppe Danmarks Krigsdeltagelse, der vilde betyde saare ringe Hjælp, samtidig med at den uvægerlig vilde genaabne den slesvig-holstenske Konflikt og dermed bringe de Allierede i Modsætning til de tyske Stormagter, som det var deres virkelige Ønske at vinde for sig. Det er for hele Stillingen saare betegnende, at skønt man fra allieret Side havde angrebet Ministeriet Ørsted for dets formentlige Russervenlighed, beklagede man, især i England, dets Tilbagetræden i December 1854, ængstede for at faa de Nationalliberale til Magten, fra hvem man frygtede Forviklinger med Tyskland. Baade fra russisk og fra engelsk Side opgav man nødig Samarbejdet med Udenrigsminister Bluhme, der ikke blot som Politiker, men ogsaa som Personlighed var lige anset ved begge Hoffer.

Det ny Ministerium Bang med Holsteneren L. N. Scheele som Udenrigsminister og drivende Kraft bestod dels af Helstatsmænd, dels af maadeholdne Nationalliberale. Det vakte ikke Tilfredshed i Rusland, og ej heller de Allierede saa med fuld Tillid paa de nye Mænd, der af den engelske Gesandt Buchanan betegnes som »Embedsmænd og Dilettanter« i Modsætning til de foregaaende, som han kalder »Statsmænd«. Imidlertid syntes det, efter at det centraleuropæiske Problem var faldet til Ro, at maatte blive lettere at varetage Neutralitetspolitikken nu end Aaret i Forvejen. Men i 1855 opstod dog nye Vanskeligheder. Rundt om

i Europa herskede den Opfattelse, at nu vilde England og Frankrig for Alvor søge at drage mindre Stater som Neapel, Spanien, Nederlandene og de nordiske Lande ind i Krigen. Allerede i Slutningen af Januar sluttede Sardinien sig til Vestmagterne, hvad der gjorde et stærkt Indtryk paa de frisindede og nationale Elementer rundt i Europa og ogsaa i Danmark. Inden for det nationalliberale Parti var der Kredse med »Fædrelandets« Redaktør Carl Ploug i Spidsen, som haabede, at Sverige-Norge snart vilde komme ind i Krigen og drage Danmark med, i Forventning om en national Løsning af vort Grænsespørgsmaal og en nøjere Sammenknytning mellem de nordiske Riger. De maadeholdne Nationalliberale, hvis Anskuelse fik Udtryk i »Dagbladet«, var dog som Regeringen for at blive ved den hidtidige Neutralitetspolitik. Hele Krigssituationens Udvikling til Gunst for de Allierede og det samtidig optrækkende Sundtoldsspørgsmaal*) bevirkede imidlertid, at man slog ind paa, hvad man vilde kalde, en »velvillig Neutralitet« overfor England og Frankrig. Man gav saaledes Hofkamarillaen omkring Frederik VII, der havde en stærk Draging mod det franske Kejsershof, friere Hænder. Men samtidig følte Regeringen med den største Ængstelse, at Sverige-Norge var i Færd med at glide over til Vestmagterne.

Allerede i Sommeren 1854 havde Kong Oskar I

*) Øresundstolden havde siden 1720 ikke spillet nogen Rolle for Udenrigspolitikken, da den for de vigtigste Staters Vedkommende var fastsat traktatmæssigt og for de øvriges sædvanemæssigt anerkendt. Først med Opsvinget i Handel og Skibsfart fra 1820erne var der begyndt Klager over den. Den danske Regering havde dog formaaet at afværge disse, indtil U. S. A. 14. April 1855 opsagde deres Traktat til Ophør i 1856. En Konference i København vedtog 14. Marts 1857 Sund- og Bæltoldens Afløsning ved en Pengeafgift. Hermed anerkendte Danmark Handelsskibenes fri Passageret gennem Sund og Bælter.

sonderet Mulighederne for en Alliance med disse, men hans Tilbud var sket under Forudsætning af i hvert Fald Østrigs Tilslutning. Nu i Foraaret 1855 genoptog han Drøftelserne, hvis Baggrund var den gamle, men formentlig overdrevne Frygt for russisk Interesse for det nordlige Norge og Sverige; der var ogsaa nogen Frygt for Gotland, og samtidig vinkede Haabet om Finlands Genvinding. Med Hoffet i Tuilerierne førtes der hemmelige Forhandlinger om en Alliance, og samtidigt med denne Tilnærmelse fremkom Lord Palmerston med en noget mindre vidtgaaende Plan, som han længe havde næret, nemlig at Vestmagterne skulde garantere de Forenede Rigers Integritet, og 21. November blev en saadan Garantitraktat sluttet i Stockholm af den franske General Canrobert mellem England, Frankrig og Sverige-Norge.*) Under de givne Forhold maatte »Novembertraktaten«, der Maaneden efter offentliggjordes, opfattes som et uvenligt Skridt mod Rusland, og den var af Kong Oskar tænkt som Overgang til Krig. Men Kejser Napoleon var efter Sebastopols Fald i September i Virkeligheden ked af Krigen og benyttede den Trusel, der laa i den svensk-norske Traktat til noget helt andet, end Kong Oskar havde ventet, nemlig til at bevæge Rusland til Fredsforhandlinger, og Sverige-Norge maatte ved Freden i Paris i 1856 nøjes med den beskedne Gevinst, at Aalandsøerne ikke paany maatte befæstes.

Som omtalt havde den danske Regering i Løbet af 1855 følt, at Sverige-Norge var ved at glide over til Vestmagterne, men havde ikke haft noget som helst Kendskab til Forhandlingerne om Alliance og om Novembertraktat. Det ses af Aktmaterialet, at Kong

*) Om Sverige-Norges Politik i Tiden omkring Novembertraktaten se min Anmeldelse i Historisk Tidsskrift 10. Række III af svensk og norsk Litteratur om Emnet.

Oskar i Sommeren 1855 over for de Allierede havde udtalt Ønsket om, at Danmark skulde indbefattes i Garantitraktaten, men at dette mødte bestemt Modstand i England og derefter ogsaa i Frankrig. Vestmagterne frygtede maaske, at Danmark skulde lægge Forhandlingerne Hindring i Vejen, men sikkert endnu mere, at en nærmere Tilknytning til Danmark kunde drage dem ind i Forviklinger med Tyskland, hvad Danmarks svage Hjælp øjensynlig ikke var værd. General Canroberts Besøg i København i November efter Undertegnelsen af Traktaten i Stockholm var kun en Gestus. Som Forholdene udviklede sig, var der da hverken i 1854 eller 1855 nogen Magt, der søgte at tvinge Danmark ud af Neutraliteten. Vestmagternes fuldstændige Herredømme paa Østersøen og Tysklands Passivitet var især Forudsætningerne for den under denne Krig heldigt gennemførte Neutralitetspolitik.

For Gennemførelsen af det Maal, de Nationale i Danmark stillede sig, Eiderstaten, og for deres fjernere Maal, et forenet Norden, havde Krigen ikke frembudt virkelige Udsigter; men Englands og Frankrigs Fremgang under Krimkrigen havde medført en Styrkelse af Eiderbevægelsen i Danmark, og ogsaa en Genopblussen af den nordiske Unionstanke. Den fornyede Skandinavisme havde nærmest sit Udspring i Sverige i Tilknytning til den aktive Politik, Kong Oskar drømte om at virkeliggøre med Frankrigs Støtte, og unionsvenlige svenske og norske Bladartikler vandt Genklang i Danmark, især i »Fædrelandet« i Forsommeren 1855. Naar denne Presseaktivitet i alle de tre Lande atter døde hen i Løbet af Sommeren samme Aar, stod det utvivlsomt i Forbindelse med Vestmagternes Utilbøjelighed til at røre ved de danske Problemer. Efter Krigen søgte Kong Oskar under den vanskelige Situation, han var kommet i over for Rusland, et Rygstød i Danmark,

og de skandinaviske Tanker, der var spiret frem under Krimkrigen, fik aabent Udtryk i Studentermødet i Upsala i 1856 og resulterede i det svenske Tilbud om et Forsvarsforbund, som afvistes af Udenrigsminister Scheele i 1857.

Ved Pariserfreden 30. Marts 1856 var Ligevægten i den nærmere Orient blevet genoprettet og Rusland tvunget tilbage fra den dominerende Stilling, det i næsten et halvt Aarhundrede havde indtaget i Europa, en Position, Zarmagten, der mere og mere led under indre Svagheder, ikke senere naaede igen.

Samtidig med Freden vedtoges den saakaldte Pariser-søretsdeklaration, der folkeretlig sikrede de Principper for den neutrale Skibsfart, de svagere Sømagter siden 18. Aarhundrede havde kæmpet for, og som om end i vage og forsigtige Former paany havde faaet Udtryk i de nordiske Neutralitetserklæringer af 1853. Naar disse Principper var blevet fulgt under Krimkrigen af de Krigsførende og nu endelig folkeretsfæstedes, skyldes det vel dels den Tradition, som ikke mindst de nordiske Magter havde bidraget til at skabe, men dog især, at Atlanterhavsmagterne England, Frankrig og Amerikas Forenede Stater nu, i Modsætning til tidligere Dage, stod forenede i Samarbejde og Venskab. Reglerne var følgende:

(1) Kaperi er og skal været afskaffet.

(2) Neutralt Flag beskytter fjendtligt Gods med Undtagelse af Krigskontrabande.

(3) Neutralt Gods under fjendtligt Flag maa, med Undtagelse af Krigskontrabande, ikke beslaglægges.

(4) For at være forbindende maa Blokader være effektive, det vil sige understøttet af en Styrke, som er tilstrækkelig til i Virkeligheden at spærre Adgangen til den fjentlige Kyst.

England anerkendte altsaa nu endelig Sætningen,

at frit Skib giver fri Ladning, og den nye, for de Neutrale mindre betydende Regel, at ufrit Skib dækker frit Gods, var kommet til. Fremdeles havde man tilføjet Sætningen, at Kaperi skulde være forbudt.

Snart efter Krimkrigens Slutning indtraadte et Vendepunkt i Europas mellemlfolkelige Forhold, da Kejser Napoleon opgav sin Støtte til den siden 1815 bestaaende Ordning i Europa for at alliere sig med de nationale Kræfter, der stærkere og stærkere brød paa. Dette fik den første store Følge i den italienske Frihedskrig i 1859, som Frankrig sammen med Sardinien 26. April aabnede mod Østrig i Norditalien. I Tyskland, især mod Syd og Vest, var der en stærk Stemning for at hjælpe Østrig, men i sin Rivalisering med denne Magt holdt Preussen sig tilbage og hindrede Forbundet i at foretage aktive Skridt. Først efter Østrigs Nederlag ved Magenta i Begyndelsen af Juni mobiliserede Preussen og foreslog Forbundsdagen at stille hele Forbundshæren i Marchberedskab. Imidlertid sluttede Krigen allerede i den følgende Maaned efter Slaget ved Solferino.

Danmark under den italienske Frihedskrig 1859.

I det danske Folk var Stemningen i høj Grad for Frankrig og Sardinien, idet man i Italiens Samling saa et Forbillede for den nationale Løsning af vort Grænseproblem og for den skandinaviske Enhed. Men den danske nationalliberale Regering fandt ikke den internationale Situationen gunstig for en Løsning af vore Problemer, og førte en meget forsigtig Politik. Ministeriets Chef og Udenrigsminister C. C. Hall blev heri bistaaet af P. Vedel, som han i 1858 havde valgt til Chef for Udenrigsministeriets politiske Departement.

ment, og som fra nu af til Aarhundredets Slutning fik en højst betydende Indflydelse paa Udenrigspolitikken.

Af de neutrale Stormagter havde Rusland nærmest Tilknytning til Frankrig, England til Østrig; men det stod aldeles hen i det uvisse, hvorledes de to Magter, af hvilke Danmarks Skæbne i saa høj Grad var afhængig, vilde forholde sig, dersom Krigen tog videre Omfang. Der var Mulighed for en fransk-russisk Alliance og paa den anden Side for en engelsk-preussisk, Eventualiteter der her hjemme helt kunde komme til at overskygge vort nationale Spørgsmaal. Ogsaa var det meget usikkert, hvorledes Forholdet mellem Frankrig og Preussen vilde forme sig. Større Tillid til Napoleon havde vor Regering ikke, end at den som i 1854 maatte nære alvorlig Ængstelse for, at Frankrig vilde sikre sig Preussens venlige Holdning under Krigen mod Kompensation i vore Hertugdømmer. Under denne meget uklare Situation henvendte Hall sig forgæves til Sverige-Norge for at opnaa fælles Optræden i Neutralitetspolitikken som i Krimkrigens Dage, men fik Afslag, under Hensyn til, at Sverige i Modsætning til Danmark ikke havde Besiddelser i Tyskland. Danmark erklærede da paa egen Haand over for de Krigsførende sin Neutralitet, idet det for Søfartens Vedkommende fulgte Søretsdeklarationen af 1856. I Overensstemmelse med Halls Grundsætning, at man skulde trække Skellet mellem de tyske Hertugdømmer og det øvrige Rige skarpt op, gik vor Regering ind for, at man fuldt ud skulde overholde Forpligtelserne over for det tyske Forbund. Herved vilde man hindre, at Preussen fik Paaskud til Aktion mod Danmark. Forbundsskontingentet skulde udelukkende bestaa af holstenske Afdelinger og Omkostninger og Udrustning alene bæres af Holsten og Lauenburg. Men disse Beslutninger var der i det danske Folk alt andet end Tilfreds-

hed med, da man maatte regne med, at disse Tropper under dansk Flag og kommanderet af danske Officerer, kunde komme til at kæmpe under preussisk Ledelse mod Frankrig. Uholdbarheden af Forbindelsen mellem Danmark og tyske Forbundslande viste sig tydeligere end nogensinde, nu da Kampen for Tysklands nationale Enhed stundede til. Ud af disse Vanskeligheder kom man imidlertid ved Krigens hurtige og uventede Afslutning, da de to Kejsere, Franz Josef og Napoleon, efter Slaget ved Solferino foretrak Fred frem for Preussens Indblanding, og 11. Juli sluttedes der Vaabenstilstand og Præliminærfred i Villafranca med Norditaliens Samling som Resultat, bekræftet ved den endelige Fred i Zürich 10. November samme Aar.*)

Et nyt Udslag af de nationale Enhedsbestræbelser blev Krigen i 1864, efter hvilken den danske Konge ved Wienerfreden mistede ikke blot de tyske Hertugdømmer, men ogsaa Slesvig. Danmark gled herefter næsten ud af den europæiske Storpolitik, hvori det nu i henvendte tyve Aar havde indtaget en saare fremtrædende Plads, fremkaldt af Konflikten med de tyske Magter. For den danske Neutralitetspolitik, der kun i mindre Grad havde været paavirket af den store nationale Strid, var det, som det vil fremgaa af det foregaaende, en Lettelse, at Holsten og Lauenburg ikke mere var

*) Under den nordamerikanske Borgerkrig 1861—65 blev Danmarks Neutralitet aktuel for vor vestindiske Besiddelse St. Thomas' Vedkommende. I Ly af de danske Neutralitetsprincipper, der lod Havnen her være aaben for de Krigsførendes Krigsskibe, skete det, at de engelske Dampere »Peterhoff« og »Dolphin« opbragtes i umiddelbar Nærhed af dansk Søterritorium af Krydsere fra Nordstaterne, der fulgte dem fra dansk Farvand. Efter Protest fra England mod denne Praksis desavouerede Nordstaternes Regering de Skibschefer, som havde foretaget saadanne Opbringelser. Tilsvarende Begivenheder ved den portugisiske Besiddelse Madeira endte paa samme Maade.

tilknyttet Monarkiet, og i en vis Forstand slutter da en Periode i den danske Neutralitetspolitik med Helstatens Ophør ved Wienerfreden. Det, der dog langt mere kom til at sætte Skel mellem Vilkaarene i den foregaaende og den efterfølgende Tidsalder, blev Preussens Sejre i 1866 og 1870—71. Med disse ophørte den Dualisme i Magtforholdene i Tyskland, som i hele Tidsrummet siden 1720 — bortset fra Napoleon I's korte Magtudfoldelse i Nordtyskland — havde været en konstant Forudsætning for vor Neutralitet. Det mægtige Tyskland havde afløst Rusland som Hovedmagten ved Østersøen.*)

*) I de foregaaende Afsnit af den her sluttede Artikel bedes følgende Rettelser foretaget: S. 71 4. Linie: »Neutralitetspolitikken« ændres til »Neutraliteten«. S. 73 1. Linie i Note 2: Ordet »heller« udgaar. S. 97 Overskriften: »1820« ændres til »1720«.

Grunden Tangen og admiralskibet Fortun(a).

Av direktør Louis E. Grandjean.

Grunden Tangens navn er kanhænde det mest forbistrede av søkortets stednavne. Kartografen Johs. Mejer kalder 1650 grunden: Fortun Gronden med Fortun Sterth (stjært), søkortdirektøren Jens Sørensen 1695: Grund Fortan, 1740 og 1745 hedder den endnu Grund Fortan, 1770: Fortang Grund, 1791: Grund for Tang, 1800: Tangen, Den Danske Lods 1843: Grunden Tangen. Fortun er vel ved en skrivefejl blevet til Fortan, dette atter til Fortang og så er omtydningen til søvegetationen forklarlig, så meget mere som der er stærk tangbevoxing på grunden og i renden, der går w. om den og som fiskerne da også kalder Skidenrenden (ifl. landstingsmand C. C. Jensens indberetning til stednavneudvalget 1926); skidt er i fiskernes sprog det samme som tang.

Den svenske *Fortunagrundet* omtaler den svenske søopmåler Gedda 1687: »Hwarpå skeppet Fortuna för några åhr sedan strandade« (se Bertil Ohlsson: Blekingkusten mellan Mörrums- och Rönnebyå. Uppsala 1938 pag. 69.) og der er næppe tvivl om, at også den danske grund Tangen er navngivet efter et fartøj, som har rørt grunden.

Et av søkortdirektøren Jens Sørensens skibe hed 1676 »Flyende Fortuna«, men navnet paa grunden er jo ældre. Den romerske gudinde Fortuna var selvklaart som knyttet til skibsfarten velegnet til opkaldelse i

skibe, så der må regnes med adskillige muligheder, mens rimeligvis bare eet fortun-skib har været i berøring med grunden. Men hvilket?

Det mest kendte danske skib av navnet må vist siges at være admiralskibet Fortun(a). Hvis man gennemgaar Kancelliets Brevbøger, får man visse oplysninger om dette skib. De vigtigste ordrer gengives her. 14. marts 1564 befaling til forskellige søofficerer om indkaldelse »da kongen vilde bruge dem på orlogsskibene iår: Herluf Trolle, admiral, Christoffer Mogensen, Peder Munck, Hans Prytz, foged og Just Mennerth på Fortuna. 22. august 1564. Til Herluf Trolle, admiral. Da Fortuna skulde give sig stærkt i storm må han sende disse to skibe hjem, hvor der strax skal blive taget fat på arbejdet med dem. 21. september 1564. Kongen vil lade skibet Fortuna udruste, da det vil være større ære for dette skib, der har tjent længe, at dø ærlig for fjenden end at blive ophugget på land. 12. juni 1565 omtales et nyt skib »Unge Fortun«. 18. juni 1567. Til Henrich Mogensen. Da der mangler båds mænd til orlogsflåden og særlig søerfarne båds mænd til admiralskibet Fortuna o. s. v. 16. februar 1568. Om anvisning av bøgetræer i kronens skove bøgetræerne skulle bruges til at »styrle« skibet Fortuna med. 11. maj 1569. Derimod så kongen gerne, om Fortuna kunde blive færdig til pinsedag og hele flåden da som avtalt komme ud. 20. april 1570. Til Peder Oxe. Han skal sørge for, at skibet Fortuna, der har stor mangel og læk, bliver repareret. 1. august 1570. Gavebrev til Lauritz, skipper på Fortuna, på en have udenfor Østerport ved Kiøpnehavn 21. juni 1573. Til Peder Oxe. Da der ikke er folk nok til at omstyrte skibet Fortuna og skibet let kan komme til skade eller blive helt ødelagt, når det ikke er velforsynet med folk bifalder kongen, at

man venter, indtil skibet St. Oluf kommer i havnen. 20. september 1573. Til Peder Oxe. Skibet Hercules skal han sørge for, at det med det første bliver sendt til Norge for der at blive gjort istand, når det er blevet istandsat skal det indtage tømmer, både master og planker, som behøves til Fortunas istandsættelse og føre det til København, så Fortuna snart kan blive istandsat. 20. maj 1574. Til Peder Oxe. Han skal strax lade tage fat på Fortuna, så det med det første kan »opløbes« til bygmesteren (i Norge). 22. Juni 1574. Til Peder Oxe. Emincke Kaas eller hvem anden, han anser for tjenlig dertil, må følge med Rauf Klethen (Raf Kletton) op til Norge med Fortuna, og han skal sørge for, at skibet med det første kommer avsted. 27. februar 1580. Til Christoffer Valckendorff. Fortunen skulde blive hjemme. Josva skal udrustes i stedet og lægges på strømmen ved Kastrup Knæ i Fortunens sted.

1564 siges det, at admiralskibet Fortuna har *tjent længe*, og det har altså også været Herluf Trolles flag-skib, i 1556 hedder det 20. august: Til Pouel Huitfeld. Da han har ladet skibet Fortunen gøre færdig på den ene side og taget fat på den anden. Man må vistnok antage, at det også i 1556 drejer sig om en kalfatring eller større reparation. I det hele synes admiralskibet at være undergaaet adskillige hovedreparationer, men om dette er en følge av batailler eller havarier vides ikke. Skipperen Lauritz får en kongelig gave. Har Fortun været på grunden Tangen ved en av disse lejligheder og har skipperen handlet efter conduite og hurtigt fået skibet flot, siden han belønnes med — en have udenfor Østerport?

Mon ikke en av marinehistorikerne indenfor sø-officerernes kreds til brug for værket *Søkortels Stednavne* kunde give nærmere oplysninger om admiral-

skibet Fortun(a) og dettes meriter, som enten kan fastslå eller forkaste sammenhængen mellem skibets og grundens oprindelige navn. Herfor vilde jeg være meget taknemmelig.

Admiralen Herluf Trolle menes opkaldt i *Trolles Grund* n. for Buk Pynt, vistnok navngivet av Zahrtmann, der dengang var søkortdirektør (1843), fordi admiralen i farvandet udenfor, 4. juni 1565, mødte den svenske admiral Klas Horn med en overlegen svensk flåde.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

Juli Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, 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 Schouthynacht Kaas bombarderer Algier.
4. Juli 1811: 27 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen angriber 4 engelske Linieskibe, 2 Fregatter og 2 Brigger med Konvoj ved Hjelm; 4 Kanonbaade mistes, 1 engelsk Fregat samt 17 Konvojskibe 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 Retrætelinier ved Trældenæs og Randsfjord.
7. Juli 1565: Flaadestyrke paa 21 danske og 17 lübske Skibe under Admiral Otto Rud slaaes mellem Rügen og Bornholm af svensk Flaade paa 46 Skibe under Admiral Klas Horn. Danskerne mister 3 Skibe og ca. 4000 Mand, deriblandt Admiral Otto Rud, som saares, Svenskerne mister 4 Skibe og ca. 2000 Mand.
8. Juli 1362: Flaaden under Hertug Kristoffer af Lolland slaaes paa Københavns Rhed af lübsk Flaade paa 28 Kogger og 24 Snekker under Grev Henrik og Borgmester Wittenberg.
8. Juli 1716: Eskadre paa 2 Fregatter, 2 Skytsskibe og 3 Galejer under Kaptajn Tordenskjold angriber i Dynekilen svensk Førselsflaade med Eskorte paa 1 Stykpram, 8 Galejer m. fl. under Schouthbynacht Strømstierna. 9 svenske Orlogsfartøjer erobres, og hele Transportflaaden til Kong Karl XII.s Belejningshær ødelægges. (Medaille slaact).
9. Juli 1569: Dansk-lübsk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Peter Munk beskyder Reval og tager 10 Skibe.
11. Juli 1581: Rigsadmiral Peder Skram dør; Flaadefører fra Grevens Fejde og Syvaarskrigen, kaldet »Danmarks Vovehals«, den første, der førte en med Kanoner som Hovedarmering udrustet Flaade, ligesom Graderne Admiral, Kaptajn og Løjtnant første Gang nævnes ombord i hans Flaade fra 1563.
12. Juli 1564: Eskadre paa 3 Skibe under Admiral Peder Hvitfeldt ødelægges ved Warnemünde det svenske Skib »Hvita Falken«, Kaptajn Björnson, der sprænger sit Skib i Luften og omkommer med hele sin Besætning.
14. Juli 1788: Eskadre paa 6 Linieskibe og 3 Fregatter under Kon-

treadmiral Krieger, der fører russisk 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, Hovedvagten, Takkeladshusene m. m.
19. Juli 1717: Kattegatseskadren paa 3 Linieskibe, 2 Skytsskibe og 9 Galejer m. fl. under Kommandør Tordenskjold angriber Strømstad Batterier.
19. Juli 1810: Eskadre paa 6 Orlogsbrigger fra Norge under Kaptajn Krieger erobrer i Skagerak engelsk Konvoj paa 47 Skibe til en Værdi af ca. 7¹/₂ Mill. Kr.
19. Juli 1864: Kanonbaadsflotillen paa Vesterhavssøerne under Kaptajnøjtnant Hammer brændes og sænkes ved Føhr af egen Besætning forinden Vesterhavssøerne som sidste danske Forsvarsomraade i Sønderjylland besættes af østrigsk-preussisk Krigsmagt. (Æressabel til H.).
20. Juli 1679: Eskadre paa 4 Linieskibe m. fl. under Viceadmiral Henrik Span fra Niels Juels Flaade angriber i Kalmarsund svensk Eskadre paa 6 Linieskibe og Fregatter; svensk Linieskib »Nyckelen« springer i Luften.
20. til 31. Juli 1715: Stralsundeskadren paa 13 Skibe og Stykpramme m. fl. samt en Transportflaade under Viceadmiral Sehested afslaar ved Nydyb, Rügen, svenske Angreb fra 5 Linieskibe 3 Fregatter og 15 Skytsskibe m. fl. under Admiral Sparre.
21. Juli 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson skyder i Neustädter Bugt slesvig-holstensk Kanonbaad »Von der Tann« i Brand, hvorefter denne springer i Luften.
23. Juli 1659: Dansk-hollandsk Eskadre bestaaende af 2 danske Fregatter »Graa Ulv« og »St. Johannes« og 3 hollandske Skibe under Kaptajn de Koningk kæmper ærefuldt i Ebeltoft Vig mod svensk Eskadre paa

- 10 Skibe under Owen Coxe. Hollandsk Fregat »Jomfruen af Enkhuisen« springer i Luften, de andre Skibe erobres.
24. Juli 1771: De gamle hollandske Titler i Søetaten afskaffes, Schouthbynacht (indført i 1656) bliver til Contre-Admiral, Second-Mester til Skibschirurg, Ober-Archelmester til Over-Kanoner, Bøsseskytte til Constabel o. s. v.
25. Juli 1427: Kalmarunionens forenede nordiske Flaader slaar Hanseaternes Flaade i Sundet udfør København. Fru 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 Vimpe vajende. (Medaille slaet og Æressabel til Chefen).
26. Juli 1566: Flaade paa 36 Skibe under Admiral Hans Lauritsen Baden kæmper ved Ølands Norra Udde med svensk Flaade paa 36 Skibe under Klas Horn.
26. Juli 1719: Flaadestyrke paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter, 5 Skytskibe og Flydebatterier samt 5 Galejer under Schouthbynacht Tordenskjold erobrer Fæstningen Karlsten, efter at Marstrand er besat den 23. Juli; af den derværende svenske Eskadre paa 7 Fregatter samt 8 Galejer under Kommandør Sjøblad erobres 2 Fregatter, 1 Galej og 1 Stykpram, Resten sænkes af Svenskerne; Tordenskjold udnævnes til Viceadmiral. (Medaille slaet).
27. Juli 1361: Kong Valdemar Atterdag erobrer Visby og Gotland, Kongen antager derefter Titlen »de Gothers«.
28. Juli 1566: Efter at Flaaden har kæmpet den 26. Juli ankres udfør Visby, her driver 12 danske og 3 lübske Skibe i Storm paa Land og slaes til Vrag, 4300 Mand drukner, deriblandt Admiralerne Hans Lauritsen Baden, Jens Trudson Ulfstand, og lübsk Admiral Thinnappel.
31. Juli 1914: Sikringsstyrken indkaldes, og Flaaden gøres krigsberedt foran første Verdenskrigs Udbrud, Viceadmiral Koføed-Hansen Chef for Flaadens Overkommando.

Golfstrømmen og Vejret.

Oversat af Orlogskaptajn A. G. Topsøe-Jensen.

Under ovennævnte Titel er den 5. Maj 1944 i det svenske Tidsskrift »Arkiv för Matematik, Astronomi och Fysik« fremkommet en Afhandling »The Gulf Stream and the weather« (affattet paa Engelsk) af Bureauchef ved det svenske meteorologiske Institut J. W. Sandström.

Da Spørgsmaalet skønnes at være af Interesse for »Tidsskrift for Søvesen«s Læsere, gengives Afhandlingen nedenfor i Oversættelse.

Golfstrømmen og Vejret

1. De to Vendepunkter.

Vejrets Omskiftelighed indenfor Jordklodens tempererede Zoner er udpræget og øjensynlig nok til at være blevet ordsprogsrædd: »Efter Regn kommer Solskin« og lignende.

Regn falder hovedsagelig fra Luftmasser, som forinden har passeret henover Havoverflade og derved er blevet mere eller mindre mættet med Fugtighed og derefter driver henover landfast Omraade. Man skulde tro, at saadanne Luftmasser vilde udfælde sin Fugtighed som en konstant og vedholdende Støvregn eller Taage i Kystegnene, medens vedvarende Solskin vilde være fremherskende i det indre af Landet. I Stedet for ser man dog, at relativt vedvarende Perioder med Solskin (tørt Vejr) næsten alle Steder veksler med relativt vedvarende Perioder med Regn.

Som vi ved, spiller Atmosfærens lodrette Bevægelser en vigtig Rolle i saa Henseende. Den relative Fugtighed i opstigende Luftmasser vil tiltage og snart naa 100 %, hvorved Skyer og Regn opstaar; omvendt vil Skyer opløses og forsvinde i synkende Luftmasser. Det er denne Kombination af Luftens Fugtighedsindhold og Luftens Bevægelser op eller ned, som fremkalder Perioder med vedvarende Regn eller Solskin.

I Perioder med Solskin indeholder Atmosfæren usynlig Vanddamp hidrørende fra Havets og Søers Overflade, og i Regnperioder udfældes Atmosfærens Vandindhold igen. Omslag i Vejret fra Regn til Solskin vil vi betegne som »Vendepunkt A« og Omslag fra Solskin til Regn som »Vendepunkt B«. En Periode, i hvilken Atmosfæren optager Fugtighed, begynder saaledes ved »A«, medens en Periode med Udskillelse af Fugtighed begynder ved »B«.

Et andet Eksempel paa et Ordsprog omhandlende Omslag i Vejret er: »Efter Storm følger Stille«. I stille Vejrperioder vil Atmosfærens Stillingsenergi tiltage i Overensstemmelse med Forholdet mellem Varme og relative Temperaturer. Spændingen i Luften vil stadig tiltage, indtil — før eller senere — denne Stillingsenergi omsættes i Bevægelsesenergi, og en Storm bryder løs. Stormen vil vedvare, indtil Stillingsenergien er opbrugt, og Vejret vil igen blive roligt. I denne Proces er der ogsaa to Vendepunkter; det første »A« betegner Begyndelsen af den rolige Periode, d. v. s. den Periode hvorunder Stillingsenergien tiltager, og det andet Vendepunkt »B« betegner Begyndelsen af en stormfuld Periode, d. v. s. en Periode hvorunder Stillingsenergi forbruges. Processen kan sammenlignes med Kælkning. Under den langsommelige Bestigning af Kælkebakken (den rolige Periode) vokser Stillingsenergien stadig. Under Rutscheturen nedad Bakken

(den stormfulde Periode) omsættes Stillingsenergien til Bevægelse. Ved Bakkens Fod er Stillingsenergien opbrugt, og Kælkens Fart ophører til Slut, — »Efter Storm følger Stille«. Manden med Kælken maa her vende om for at begynde forfra. Hans Omkringvending svarer til det første Vendepunkt »A«, hvor Opsparing af Stillingsenergi tager sin Begyndelse. Paa Bakkens Top gør han atter omkring for at rutsche ned, og hans Omkringvending her svarer til det andet Vendepunkt »B«, fra hvilket Øjeblik den opsparede Stillingsenergi forbruges igen.

Som et andet Eksempel kan nævnes et Lommeur, hvor Vendepunktet »A« er det Øjeblik, hvor man begynder at trække Uret op, og Vendepunktet »B« er det Øjeblik, hvor Optrækningen er afsluttet.

For Verdenshavens Vedkommende forefindes ogsaa Vendepunkter »A« og »B«, der markerer Begyndelsen af lignende Perioder af Opladning og Udladning, men medens Perioderne for Atmosfærens Vedkommende kun varer forholdsvis faa Dage, maa de hydrografiske Perioders Varighed regnes i Aar. For Golfstrømmens Vedkommende skifter Perioder med stor Strømhastighed (svarende til Opsparing af Varme) med Perioder med ringe Strømhastighed (svarende til Afgivelse af Varme). De to forskelligartede Perioder kan passende betegnes ved henholdsvis »A« og »B«, — »A« betegner Strømmens Acceleration og »B« dens Retardation.

En af de hidtil kendte længstvarende Perioder med Opladning er den i 1921 begyndte af Golfstrømmen fremkaldte Ophobning af varmt Vand i de arktiske Egne. Aaret 1921 kan saaledes betegnes som et Vendepunkt »A« for Golfstrømmen. Fra det Aar at regne er Havets og Luftens Temperaturer ved Spitsbergen steget jævnt paa næsten utrolig Maade. Fantastiske Beretninger foreligger om Virkningerne heraf.

Norske Fisk har vist sig i Spitsbergens Farvande, Luftens Temperatur er steget 7° over Normaltemperaturen, og Jøklerne paa Spitsbergen bortsmelter saa hurtigt, at deres fuldstændige Forsvinden kan forudses i Løbet af 25 Aar. En Turistdamper, der ønskede at vise Passagererne de arktiske Ismarker, maatte stævne Nord paa til 84° nordlig Bredde i Stedet for som normalt til 80° .

En saadan Forøgelse af Varme kan ikke fortsætte i ubegrænset Tid, der maa komme et Tilbagefald til normale Tilstande, — et Vendepunkt »B«, der betegner en begyndende Mindskning af Golfstrømmens Strømhastighed, maa indtræffe. Vi har ingen Viden om, hvorvidt dette Vendepunkt allerede er naaet, fordi Krigen har forhindret hydrografiske Observationer i de sidst forløbne Aar, men en kritisk Vurdering af de i Europa iagttagne Lufttemperaturer tyder paa, at dette Vendepunkt for Golfstrømmens Vedkommende passeredes i Aaret 1939.

Under Opladningsperioden vil en gradvis voksende »Mætningsgrad« modvirke Opladningsprocessen. Denne modvirkende Tendens tiltager, indtil sluttelig det Tidspunkt naas, da Opladningen forandres til Udladning. Ofte er der en Grænse, som Opladningen ikke overskrider. Naar man trækker et Lommeur op, vokser Modstanden med den Stillingsenergi, som Urfjederen absorberer, indtil det Stop naas, som begrænser Urfjederens Optrækning. Derpaa begynder Udladningsperioden, og Urfjederes Stillingsenergi omsættes til Bevægelsesenergi i Urværket.

Ogsaa i Naturen forekommer lignende Fænomener med Hensyn til Modvirkning og Mætningsgrad. Jo større Atmosfærens Fugtighedsgrad er, desto vanskeligere er det for den at optage mere Vanddamp, og naar Mætningsgraden naas, kan den overhovedet ikke

optage mere Vanddamp. Ligevægten i Atmosfæren vil blive genoprettet ved en regnfuld Udladningsperiode. Det Faktum, at saa enorme Varmemængder kan være tilført de arktiske Farvande af Golfstrømmen i den lange Periode fra 1921 til 1939, maa sandsynligvis tilskrives den Omstændighed, at de tropiske Farvande

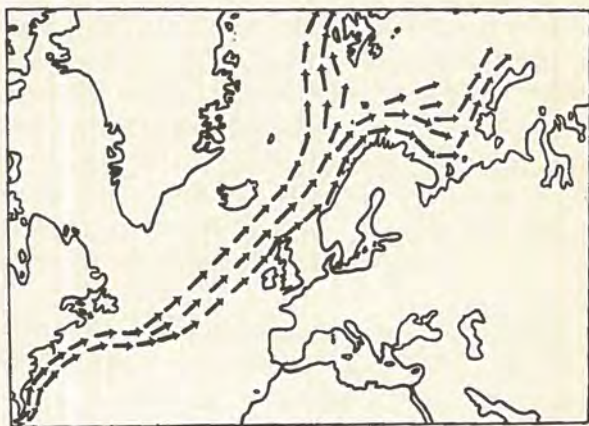


Fig. 1.
Golfstrømmen.

og de arktiske Farvande, mellem hvilke Søvandet føres af Golfstrømmen, hver for sig billedligt set udgør uhyre store »Vand-Oplagringstanke« med enormt Rumindhold. De er tilstrækkelig store til at tillade Opladnings- og Udladningsperioder af lang Varighed og stor Intensitet. Dog maa Perioden 1921—1939 formentlig betragtes som undtagelsesvis langvarig.

2. Golfstrømmen.

Golfstrømmen er en Havstrøm i Atlanterhavet, som fra de tropiske Farvande tilfører de arktiske Farvande varmt Vand (se Fig. 1).

Golfstrømmen er omtrent 10.000 km lang, ca. 500 km bred, og dens Dybde er nogle Hundrede Meter. Man regner med, at Strømmen i hvert Sekund fører 25 Millioner m^3 Vand med sig, hvilket langt overstiger den tilsvarende samlede Sum for samtlige Jordens Floder.

Golfstrømmen transporterer saaledes enorme Mængder af varmt Vand fra de varme Tropehave til vore nordlige Breddegrader. Da Vandets Varmefylde er betydelig, medfører Golfstrømmen altsaa til Fordel for os disse umaadelige Varmemængder. Uden Golfstrømmen vilde Skandinavien — ligesom Grønland — være dækket af Is og ubeboelig. Vi kan takke Golfstrømmen for vor Afgrøde og vore Skove, vor hele Plantevækst og Dyreliv, — ja, i Sandhed for hele vor Eksistens.

Golfstrømmens Varmevirkning er størst om Vinteren. Hvis den ikke eksisterede, vilde en sibirisk Kulde være fremherskende i Skandinavien, og Vintrene vilde ikke som nu være udholdelige og nærmest behagelige.

Golfstrømmens Oprindelse er blevet glimrende demonstreret ved et Forsøg udført af Dr. O. Petterson*). I et aflangt Glaskar fyldt med Søvand anbragte han et Stykke Is i den ene Ende (se Fig. 2). Karrets Indhold repræsenterer Nordatlanten og Isstykket de arktiske Ismarker. Ved at drysse Farvepulver i Vandet blev han i Stand til at iagttage Strømninger i Vandet. I den øvre Halvdel af Karret strømmede Vandet hen mod Isen, netop som Tilfældet er med den virkelige Golfstrøm i Oceanet, medens Vandet i den underste

*) O. Petterson: On the influence of ice-melting upon oceanic conditions. Svenska Hydrografisk-Biologiska Kommissionens Skrifter II. Göteborg 1905.

Del af Karret strømmede bort fra Isen, som vist ved Pilene i Fig. 2. Strømhastigheden var betydelig.

Dette Forsøg viser, hvorledes Golfstrømmen opstaar. Isen afkøler det omgivende Vand, hvorved dets Vægtfylde forøges. Det afkølede Vand synker derfor og erstattes med Vand, som fra Karrets øvre Lag strømmer hen mod Isen. I Karrets nederste Halvdel



Fig. 2.

Oto Pettersons Forsøg visende Golfstrømmens Oprindelse og Forløb.

strømmer det nedsunkne Vand bort fra Isen. Da Budvandet er koldere og derfor tungere end Overfladvandet, vil de to Vandlag være horisontalt lagdelt, hvilket forklarer den store horisontale Udstrækning af Strømningerne i Karret.

I Overensstemmelse med dette Forsøg er den fremadgående Kraft i Golfstrømmen tilsyneladende Afkølingen af Havvandet i de arktiske Farvande. Det afkølede — og derfor tungere — Havvand synker til dybere Lag i de arktiske Farvande, og da det maa erstattes i de øvre Lag, hvorfra det er nedsunket, vil en Overflacstrøm henimod det Sted, hvorfra Overfladevandet sank, opstaa. Da den horisontale Lagdeling mellem overfladevand og Dybhavsvand er af meget betydelig Udstrækning i Oceanerne, maa Erstatningsvand komme langvejs fra. I Virkeligheden maa

det komme fra saadanne Himmelstrøg, hvor den omvendte af ovenfor beskrevne fysiske Proces udfolder sig, d. v. s. fra de tropiske Farvande. Der vil Varmen forøge »Tykkelsen« af Havets Overfladelag, — i de arktiske Farvande vil Kulden formindske den, og Golfstrømmen udfylder Manglen paa »Overfladevand«

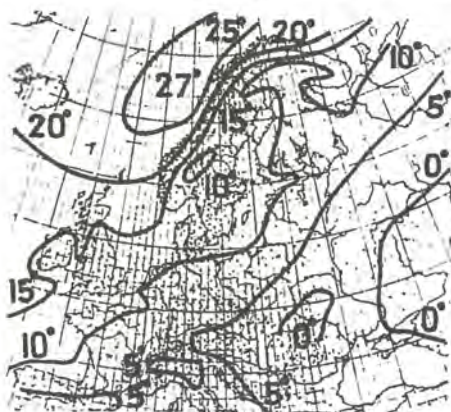


Fig. 3.

Ved Kurverne er for Europa og Nordatlanten vist de positiv Afvigelser mellem de lokale Januar-Middeltemperaturer og de tilsvarende Breddegrads Januar-Middeltemperatur takket være Golfstrømmen.

i de arktiske Farvande fra de tropiske Føvandes Overflod.

3. Vejret.

Golfstrømmens Indflydelse paa Lufttemperaturerne i Europa er blevet undersøgt af N. Ekholm*). Han har sammenlignet Januars Middeltemperaturer for hver enkelt meteorologisk Station i Europa med Januars

*) N. Ekholm: »Sveriges temperaturförhållande jämförda med det övriga Europas«. Ymer 1899, H. 3. Stockholm.

Middeltemperatur for hele den tilsvarende Breddegrad Jorden rundt. Afvigelserne var betydelige: 27° C. i Nordatlanten Vest for Norge, 20° C. til 15° C. i Norge,

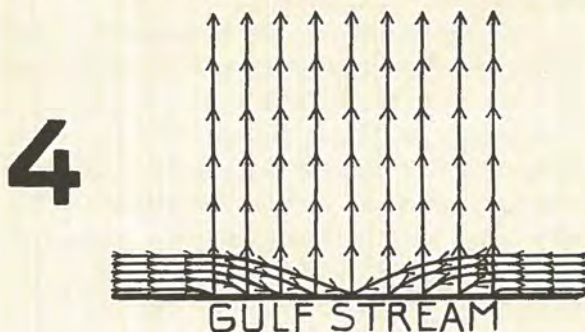


Fig. 4.

Luften over Golfstrømmen opvarmes og stiger til Vejrs. Den opstigende Luft erstattes ved horisontale Luftstrømninger i Atmosfærens nedre Lag med Retning ind mod Golfstrømmen.

5



Fig. 5.

Golfstrømmen og de mod denne fra begge Sider rettede Vinde.

10° C. i Sverige, Finland, Østersøen, Nordtyskland, Holland og Nordfrankrig, og 5° C. i Rusland, Østrig, Schweiz og Spanien (Se Fig. 3).

Norge er det Land, som nyder størst Udbytte af Golfstrømmen. Dets Bugter og Fjorde er isfrie hele

Vinteren nedenfor Nordkap, og Byer som Tromsø og Hammerfest blomstrer paa 70° nordlig Bredde langt nordligere end nogen anden By paa Jorden.

Denne umaadelige Varmevirkning synes næsten utrolig i Betragtning af, at Golfstrømmens Vand kun er nogle faa Grader varmere end de omgivende kolde Farvande. Det forekommer endnu mærkeligere, naar man betænker, at Opvarmningen af Atmosfæren over Golfstrømmens Overflade nødvendigvis maa bevirke en Formindskelse af Luftens Vægtfylde og derfor faar den til at stige til Vejrs som den varme Luft over et Baal (se Fig. 4).

Den opstigende Luft erstattes med Luft fra Atmosfærens nedre Lag, som fra begge Sider af Golfstrømmen strømmer henimod denne (se Fig. 4 og 5). Disse Luftstrømninger, som har Retning ind mod Golfstrømmen — og ikke bort fra den — kan indlysende nok ikke tilføre Varme fra Golfstrømmen til de nærliggende Fastlande.

Det faktiske Forhold er da ogsaa, at Golfstrømmen kun indirekte opvarmer Europa. Den opvarmede og saaledes lettere Luft over Golfstrømmen »tynger« i mindre Grad paa Havoverfladen end den omgivende koldere Luft, og Barometerstanden vil derfor være lavere over den varme Golfstrøm end over de omgivende koldere Farvande. Det lave Lufttryk vil fremkalde Vinde rettede ind mod Golfstrømmen fra begge Sider af denne, saaledes som vist i Fig. 4 og 5, men da disse Vinde vil faa en Retningsafvigelse paa ca. 60° til højre paa Grund af Jordens Rotation, vil Vindenes virkelige Retninger blive fra Syd til SSV over Europa og fra Nord til NNØ over Grønland (se Fig. 6).

Den Varme, som tilføres Europa om Vinteren (se Fig. 3), er saaledes ikke hidrørende fra den i selve

Golfstrømmen indeholdte Varme, men er derimod Varme tilført af Atmosfærens Strømninger fra de tropiske Egne fremkaldt ved en Kombination af Golfstrømmens Varme og Jordens Rotation. Paa denne Maade førøges Golfstrømmens Varmevirkning enormt.

Saafernt denne Forklaring er rigtig, vil den af



Fig. 6.

Luftstrømningerne ind mod Golfstrømmen fra begge Sider af denne (se Fig. 5) afbøjes ca. 60° til højre paa Grund af Jordens Rotation.

Golfstrømmen Europa tilførte Varme og den Grønland tilførte Kulde blive større, desto varmere Golfstrømmen er. Omvendt vil en Golfstrøm, der er køligere end normalt, fremkalde svagere Vinde og som Følge deraf ogsaa lavere Lufttemperaturer end normalt i Europa og højere end normalt i Grønland.

At dette virkelig er Tilfældet lader sig let bevise. Til det Formaal har jeg udsøgt alle de »varme« Januar-Maaneder i Skandinavien i den 60aarige Periode: 1871—1930. De var: 1872, 73, 74, 80, 82, 84, 87, 89, 90, 96, 98, 1904, 06, 08, 09, 11, 19, 23, 25 og 30. Middelværdien af disse 20 Januar-Temperaturer sammenlignedes derefter med Januar-Middeltemperatur i

7

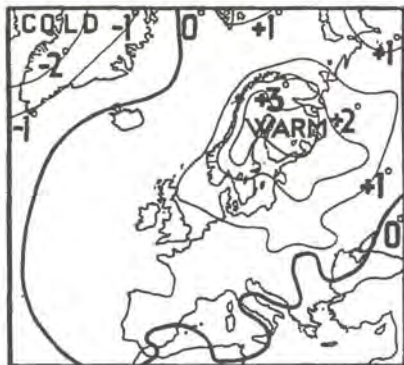


Fig. 7.

Er Golfstrømmen »varmere« end normalt, vil den fremkalde kraftigere Vinde og derfor højere Lufttemperaturer end normalt i Europa og lavere end normalt i Grønland (se ogsaa Fig. 6). Kurverne angiver Temperatur-Afvielser fra Normaltemperatur.

8

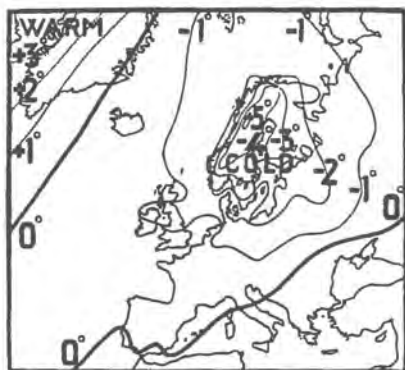


Fig. 8.

Er Golfstrømmen »koldere« end normalt, vil den fremkalde svagere Vinde og derfor lavere Temperaturer end normalt i Europa og højere end normalt i Grønland (se ogsaa Fig. 6). Kurverne angiver Temperatur-Afvielser fra Normaltemperatur.

alle 60 Aar for hver enkelt af 207 meteorologiske Stationer i Europa, i Nordatlanten og i Grønland. De fundne 207 Differencer er afsat i et Kort — Fig. 7 —, som viser en positiv Lufttemperatur-Afvigelse paa $+3^{\circ}$ C. for Skandinavien og en sammentræffende negativ Lufttemperatur-Afvigelse paa $+2^{\circ}$ C. for Vestgrønland.

De »kolde« Januar-Maaneder i Skandinavien behandles derefter paa samme Maade. De var: 1871, 75, 77, 81, 85, 92, 93, 95, 1912, 13, 15, 17, 18 og 22. Kortet — Fig. 8 — viser Resultatet: en negativ Lufttemperatur-Afvigelse paa $+5^{\circ}$ C. for Skandinavien og en tilsvarende positiv Lufttemperatur-Afvigelse paa $+3^{\circ}$ C. for Vestgrønland.

Disse to Kort — Fig. 7 og Fig. 8 — beviser, at de Konklusioner, som ligger til Grund for Diagrammet i Fig. 6, er rigtige. Et saa indlysende gensidigt Forhold mellem Lufttemperaturerne i henholdsvis Skandinavien og Vestgrønland kan næppe forklares paa nogen anden Maade, end at begge disse Temperaturer er afhængige af en Fællesfaktor, der maa være raadende i et meget vidtstrakt Omraade, — nemlig Golfstrømmen.

Golfstrømmens Retning er fra SV til NØ (se Fig. 1). Netop denne Retning er af allerstørste Vigtighed for Varmetilførslen til Europa, da den vil foraarsage Vinde fra Syd til SSV over et meget vidtstrakt Omraade af Europa (se Fig. 6). Saafremt Golfstrømmen derimod havde haft Retning fra SØ til NV, vilde Følgen heraf være blevet vestlige og østlige Vinde (drej Fig. 6 90°), og disse Vinde vilde kun have bevirket en meget ringe eller ingen Indflydelse paa Lufttemperaturerne i Europa.

Golfstrømmens SV-NØ-lige Retning er derfor den lykkeligst tænkelige for Europas Befolkning.

Den lange Række af milde Vintre 1922—39 blev brat efterfulgt af de tre meget strenge Vintre 1939—42. Disse sidste var veritable sibiriske Vintre, og Lufttemperaturerne i Skandinavien var lige saa lave som Normaltemperaturerne i andre Lande paa samme Breddegrad, — Sibirien, Alaska, Grønland.

Efter disse tre særligt kolde Vintre, blev de efterfølgende Vintre 1942—1944 igen milde.

Til Trods for vor øjeblikkelige manglende Kendskab til eventuelle hydrografiske Observationer for Aarene 1939—1944, vil jeg prøve at forklare Aarsagen til disse stærkt markerede og meget udprægede Omslag i Vejret.

Vi ved, at meget store Mængder varmt Vand er blevet tilført de arktiske Farvande i Aarene 1922—1939, hvilket har bevirket en Formindskelse af Søvandets Vægtfylde dersteds og som Følge heraf ogsaa en Formindskelse af den Hastighed, hvormed Søvandet synker. Og da den Hastighed, hvormed Vandet synker (ved Isen), i Overensstemmelse med det i Fig. 2 viste Forsøg kan betragtes som Golfstrømmens hovedsagelige fremadrivende Kraft, er Strømmens Hastighed følgelig aftaget. Vendepunktet »B«, der betegner Indledningen til en Udladningsperiode af Golfstrømmens Varme, var naaet.

De ganske usædvanligt store Mængder af varmt Vand, som i den lange Periode 1922—1939 blev opkoblet i de arktiske Farvande, kan have gjort dette Tilbagefald til normale Tilstande særligt udpræget og kan maaske endda siges at »have skudt over Maalet«, d. v. s. at Strømmen er blevet retarderet næsten til Strømstille. Jo mere en Fjeder sammenpresses, desto voldsommere bliver dens Reaktion i Udløsningsøjeblikket.

Paa sin Vej fra Troperne til de arktiske Farvande

vil Golfstrømmens Vand afgive betydelige Varmemængder til de omgivende koldere Farvande og den overliggende køligere Atmosfære. For overhovedet at bringe nogen Varme til de arktiske Farvande, maa Golfstrømmen derfor pr. Sekund medføre en vis Masse »M« af varmt Vand. Saafremt den medførte Masse er mindre end »M«, vil slet ingen Varme naa frem til de arktiske Farvande ved Hjælp af Golfstrømmen. Hvis Golfstrømmens Hastighed reduceres under denne Grænse, vil Tilførslen af Varme til de arktiske Farvande ved Golfstrømmen helt udeblive.

Efter al Sandsynlighed er Golfstrømmens Hastighed blevet reduceret paa denne Maade i 1939. Den arktiske Del af Golfstrømmen har derved hurtigt mistet sit Overskud af Varme til de omgivende kolde Farvande og til den overliggende kølige Atmosfære, og Golfstrømmens Vandtemperatur er blevet reduceret til samme Temperatur som det omgivende Oceans. Golfstrømmen havde saaledes mistet sin Magt til at fremkalde lav Barometerstand i Nordatlanten og sydlige Vinde over Europa, og Lufttemperaturen i Europa har alene været afhængig af Breddegraden. Derfor blev Vinteren 1939—40 lige saa kold i Europa som i Sibirien, Alaska og Grønland.

Men med en saadan Afkøling af det varme Vand i de arktiske Farvande vil gradvis følge en Forøgelse af dets Vægtfylde, sluttelig tilstrækkelig til at genoprette Golfstrømmens fremadrivende Kraft og saaledes atter forøge dens Hastighed. En Strømbølge af varmt Vand vil begynde fra Syden og langsomt arbejde sig mod Nord.

Da denne Strømbølge udgaar fra Troperne, vil den varme Havstrøm til at begynde med have samme Temperatur som den overliggende tropiske Atmosfære, og der vil hverken blive afgivet eller tilført Varme.

Derfor har den sydlige Del af Golfstrømmen ingen Indflydelse paa Vejret.

Golfstrømmens Indflydelse paa Vejret vil begynde, naar det varme Vand undervejs Nord paa kommer i Berøring med Luft af lavere Temperatur. Og da denne Temperaturforskel mellem Søvand og Luft vokser med Breddegraden, vil Golfstrømmens Indflydelse paa Vejret efterhaanden ogsaa vokse.

Golfstrømmens varme Vand, der for Nordgaaende forlader de tropiske Egne, vil snart komme i Berøring med Luft, der er koldere end Strømmen selv, og Golfstrømmen vil da begynde at afgive Varme til denne Luft. Et Omraade med lav Barometerstand vil opstaa over denne »opvarmende« Del af Golfstrømmen, hvorved Cycloner skabes, og disse suger Luften fra de omgivende Egne med høj Barometerstand til sig. Den Luft, som kommer fra den europæiske Side, stammer fra Sibirien og er meget kold (se Fig 9). Dette synes at have været Tilfældet under den kolde Vinter 1940—41.

Golfstrømmens Vandmasser avancerede imidlertid temmelig langsomt, og i Løbet af Vinteren 1941—42 var Strømmens »varme Front« næppe naaet længere end til SV-Kysten af Norge (se Fig. 9). Derfor blev ogsaa Vinteren 1941—42 meget kold.

Men under Vinteren 1942—43 havde Golfstrømmens »varme Front« passeret Skandinavien undervejs videre Nord paa. De fremherskende Vinde over Europa blev mere sydlige, og til Slut var Situationen som vist i Fig. 6. Vinteren 1942—43 var mild i Europa og i Overensstemmelse med Fig. 7 kold i Grønland. Lignende Forhold var raadende under Vinteren 1943—44.

Den almindelige Teori har hidtil været: »at en varm Golfstrøm altid vil foraarsage en mild Vinter«. Denne Teori er baseret paa den Antagelse, at Varme

fra Golfstrømmens Vande udbredtes til de omgivende Lande af Vinde, som havde blæst henover Golfstrømmen og var blevet opvarmet af denne. Men da de fremherskende Vinde i Virkeligheden blæser ind mod Golfstrømmens Omraade — og ikke bort fra dette —, kan Vindene ikke paa denne Maade udbrede Varme fra Golfstrømmen. En Vind, der blæser ind mod Golf-



Fig. 9.

Naar Golfstrømmens Varme er koncentreret til dens mellemste Del, vil Vinjrene i Europa blive kolde og koldere desto varmere Golfstrømmen er.

strømmen, vil ikke altid være varm, men afhængig af fra hvilke Egne den kommer enten kold eller varm. Vinde, der er opstaaet i Sibirien og blæser tværs over Skandinavien ved Vintertid, og Vinde, der er opstaaet i de arktiske Egne og blæser ned langs Vestgrønland, vil altid være kolde til Trods for den Kendsgerning, at de er fremkaldt af en varm Golfstrøm.

Golfstrømmen besidder visse Egenskaber, som burde kunne udnyttes som et anvendeligt Udgangsgrundlag for Vejrforudsigelser paa langt Sigt*). Disse Egenskaber er: dens langsomme Bevægelse (det tager Aar for en vis Vandpartikel at tilbagelægge Vejen fra Troperne til Bestemmelsesstedet i Arktik), dens umaa-

*) O. A.: hermed menes $\frac{1}{2}$ Aars eller længere Varsel.

delige Omfang, dens stor Varmeindhold og dens enorme og øjensynlige Indflydelse paa Vejret. Men saafremt vi ønsker at benytte den som Udgangsgrundlag for Vejrforudsigelser, maa vi forinden i højere Grad udforske den Maade, hvorpaa den paavirker Vejret. Den her fremførte Drøftelse bør derfor fortsættes, og de efterhaanden fremsatte Hypoteser korrigeres. Der maa herunder særlig lægges Vægt paa Atmosfærens Tryk som det Redskab, hvorved Golfstrømmens Indflydelse paa Vejret formidles.

4. Konklusion:

Afhandlingen behandler Problemet om *Vejrforudsigelser paa langt Sigt* ved Hjælp af Golfstrømmen og viser, at den hidtil godkendte Teori: »at en varm Golfstrøm altid vil foraarsage en mild Vinter« ikke holder Stik.

Følgende Theser fremsættes:

- (1) Den sydlige Del af Golfstrømmen har ingen Indflydelse paa Vejret.
- (2) Saafremt Golfstrømmens Varme er koncentreret til dens mellemste Del, bliver Vinteren kold i Europa og koldere desto varmere Golfstrømmen er (se Fig. 9).
- (3) Saafremt ogsaa den nordlige Del af Golfstrømmen er varm, bliver Vinteren mild i Europa og kold i Grønland, og denne Forskel bliver mere udpræget desto varmere Golfstrømmen er (se Fig. 6).
- (4) Golfstrømmens Retningsforløb fra SV til NØ er af fundamental Betydning for dens Indflydelse paa Europas Opvarmning (se Fig. 1 og Fig. 6).
- (5) Lufttrykket (the barometric pressure) er det Hoved-Hjælpemiddel, hvorved Havets Indflydelse paa Atmosfæren forplanter sig langt ind i de omgivende Fastlande. Alle Spørgsmaal vedrørende Luft-

trykket bør derfor studeres grundigt med særligt Henblik paa dette Forhold.*)

Oversætterens Anmærkning:

*) I et senere udkommet Nummer af »Arkiv för Matematik, Astronomi och Fysik« er af samme Forfatter fremkommet en Afhandling: »The variations of the atmospheric pressure« (35 Sider).

Af samme Forfatter er i »Svenska Turistföreningens Årsskrift, 1936« (Side 209—245) fremkommet en Artikel: »Den svenska vintern«, der varmt anbefales som et interessant Supplement til ovenstaaende Afhandling.

Nekrolog.

Søkadet **Gregers Jes Bojesen** blev født den 13. Januar 1919. Han er Søn af Kommandør i den siamesiske Marine, Direktør Magnus Bojesen og Hustru Johanne f. Michelsen.

Gregers blev Student fra Sorø Akademi's Skole i 1938 og deltog i 1939 paa Lærlingetogt til Holland og Belgien med »Ingolf« til dette blev afbrudt ved Krigens Begyndelse. Efter at have bestaaet matematisk Tillægsprøve meldte han sig 1940 som Lærling. Han blev Kadet i 1941. Efter Interneringen i 1943 tog han Skibsførerexamen fra det civile Navigationskursus og sejlede i den følgende Tid som Styrmand med forskellige af Fyrvæsenets Skibe.

Gregers var ældre end sine Samtidige paa Søofficersskolen, men hans aandelige Overlegenhed var parret med et drenget Humør, som gjorde ham til et festligt Midtpunkt blandt sine Kammerater paa Skolen, hvor han lærte os at tage Skoletidens smaa Genvordigheder med et Smil.

I Modstandsbevægelsen gjorde Gregers et meget stort Arbejde, altid paa Farten, utrættelig og ukuelig i enhver Opgave. Naar vi senere mindes denne Tid, vil vi holde fast ved Billedet af Gregers, der som ingen anden lagde Liv og Sjæl i dette farlige Arbejde for Danmark og for Marinen.

Gregers Bojesen faldt i Amaliegade, skudt gennem Hjertet, da Klokkerne havde ringet Freden ind den 5. Maj. Meningsløst synes det, at vor prægtige Kammerat skulde dø fra os, da Krigen var slut. Han bragte til vor lille Kreds Sandheden i Ordene: »De bedste maatte dø«.

H. N.

Nekrolog.

Direktør **Poul Martin Tegner** blev født den 12. Juni 1874 i Aarhus som Søn af Generaldirektør ved Statsbanerne Isaac Vilhelm Tegner og Hustru Hedvig f. Dreyer.

Han blev Kadet i 1891, Sekondløjtnant i 1895 og gjorde derefter Tjeneste i Fregatten »Fyen« paa Togt til Vestindien.

Efter i 1896 at være udtraadt af Søværnet gjorde Tegner Tjeneste som Skibsfører ved Statsbanerne, til hvis Skibsinspektør han udnævntes i 1900. I 1901 blev han karakteriseret Premierløjtnant. Ved Statsbanerne forblev han indtil 1904, hvilket Aar han ved en Nyordning indenfor Ledelsen af Søfartsafdelingen forlod Statsbanernes Tjeneste.

Indtil 1913 var Tegner derefter Direktør for Skibshypothekbanken, som arbejdede med overvejende hollandsk Kapital. Da der fra det nævnte Aar oprettedes andre lignende Institutter her i Landet, trak han sig tilbage fra Bankens Ledelse og virkede siden indenfor forskellige danske og udenlandske, især engelske, Industriforetagender.

Trods sin korte Tjenestetid bevarede Tegner Livet igennem en levende Interesse for og Kærlighed til Søværnet. Hans ranke Skikkelse saas næsten dagligt i Søofficersforeningens Lokaler, og han var altid rede til Samtale eller Diskussion med Foreningens øvrige Medlemmer, af hvad Grad eller Alder de end maatte være. Ud fra sit indholdsrige Livs Oplevelser kunde han da fremdrage Træk, som gav en yngre Tilhører et levende

Billede af den nu fjerne Tid før den første Verdenskrig.

Sin Interesse for sine yngre Kammeraters Udvikling, saavel som sin Agtelse for sin Families maritime Tradition, lagde han stærkest for Dagen, da han den 1. Januar 1929 til Minde om sin Slægtning, den i 1857 afdøde Kommandør P. W. Tegner, oprettede »Det Tegnerneske Legat« under Søe-Lieutenant-Selskabet. Legatet, hvis Formue han senere forøgede, har gennem Belønninger for Besvarelse af Prisspørgsmaal virket i høj Grad fremmende for Medlemmernes Indsats indenfor Selskabet. Dette Legat har siden indtaget en central Plads blandt Selskabets Institutioner, og Selskabets Medlemmer omfattede stedse Legatets Stifter med en Følelse af Taknemmelighed.

Tegner blev Ridder af Dannebrog i 1903.

I 1901 blev han i Frederikskirken viet til Alice Elizabeth Hansen, Datter af Landstingsmand, Grosse-rer Harald Hansen og Hustru Anna, f. de Jonquières.

Han døde den 29. Maj 1945 og begravedes paa Gentofte Kirkegaard.

L.-J.

Nekrolog.

Løjtnant, Overartillerimester **Frederik Victor Vilhelm Nielsen** blev født den 18. Februar 1870 i Odense som Søn af Sergent i 2. Dragonregiment Frederik Nielsen og Hustru Camilla Louise f. Flye.

Han blev Underofficerselev i 1884, Overkonstabel 1890, Underkanoner 1893 og var i 1889—90 og i 1892—93 med Skonnerten »St. Thomas« til Middelhavet og i 1895—96 med Fregatten »Fyen« til Vestindien. Han gennemgik Hærens Gymnastikskole og afgik som Kompagnilærer 1898. I 1899—1900 var han med Krydseren »Valkyrien« til Østasien. Gennemgik Hærens Skydeskole og afgik herfra 1903 som Skydelærer. Blev Kanoner i 1907. Havde Orlov 1913—14 for at tage Styrmandseksamen ved Københavns Navigatørscole. I 1915 blev Nielsen Løjtnant i Søofficerskorpset. 1915—18 var han med Panserskibet »Herluf Trolle« under Sikringsstyrken og i 1918 Næstkommanderende paa Lynettestationen. I 1918—19 Næstkommanderende paa Kaserneskipet »Fyen«, der var Logiskib for Krigsfanger fra Verdenskrigen. I 1918 blev han Bestyrer af Arsenalet og Marinemusæet. I 1923 Overartillerimester, indtil han 1932 afskedigedes ved Aldersgrænsen. Fra 1934 ansattes han som artillerisagkyndig Assistent ved Hærens Tøjhusmusæum.

Løjtnant Nielsen gjorde sig tidligt bemærket som en rask og dygtig Repræsentant for vor Underofficersstand. Han vandt de Undergivne ved sin Myndighed, Retfærdighedssans, ved sit gode Humør og ved den Interesse, han viste hver enkelt, og han agtedes af

sine Overordnede for Pligtopfyldenhed, Tjenesteiver og Loyalitet.

Det var derfor i høj Grad berettiget, at han avancerede til Løjtnant og senere til Overartillerimester og derved naaede Topstillingen af sin Karriere.

I mange Aar arbejdede han først paa at skabe og senere paa at vedligeholde et Marinemusæum i Arsenalbygningen, det lykkedes ham med smaa Pengemidler at samle og at indrette dette Musæum, saaledes at det indeholdt mangt og meget, særligt af Artilleriemateriel. Det blev ham en Skuffelse, at Pladsmangel og manglende Pengemidler bevirkede, at Musæet blev saa sammentrængt og hengemt, at det langt fra blev det, han havde haabet. Løjtnant Nielsen forfattede forskellige Artikler om artilleristiske Fund og var anerkendt som Specialist i Artilleriemateriellets tidligste Udvikling. Han bevarede til det sidste en varm Interesse for Søværnet og fortalte gerne om sine lyse Minder derfra.

Ridder af Dannebrog 1923, Fortjenstmedaillen af 2. Gr. 1932.

Nielsen blev i 1898 gift med Anna Hansine Dahl f. 1873 d. 1927 Datter af Skipper Hans Jensen Dahl og Hustru Constance f. Christensen.

Han døde den 18. Juni 1945 og blev bisat den 22. s. M. fra Bispebjerg Krematorium.

P. I.

Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet.

I Anledning af at Kommandør P. Ipsen fra den 1. August d. A. har ønsket at fratræde Stillingen som Redaktør af Tidsskrift for Søvæsen, og da Redaktør-Suppleanten, Orlogskaptajn P. A. Mørch, paa Grund af tjenstlig Forhindring ikke har ønsket at overtage den nævnte Stilling, har Bestyrelsen anmodet Orlogskaptajn E. J. Saabye om at ville tiltræde som Redaktør.

Orlogskaptajn Saabye har indvilliget i at varetage dette Hverv, foreløbig indtil 1. Januar 1946.

Endeligt Valg af ny Redaktør vil i Overensstemmelse med Lovenes § 27 finde Sted ved Selskabets første Møde.

Ved Kommandør Ipsens Tilbagetræden fra Stillingen som Tidsskriftets Redaktør afsluttes 22 Aars flittig Virksomhed i Søe-Lieutenant-Selskabets Tjeneste.

Kommandøren har i en Tid, som for Søværnet og dermed for Selskabet har været rig paa Omskiftelser og ikke mindst under de vanskelige Aar efter 9. April 1940, stedse formaaet at lede Tidsskriftet ad Baner, som svarede til Selskabets Formaal og bedste Traditioner.

Det maa føles naturligt, at Selskabet paa denne Plads bringer Kommandøren en Tak for den betydningsfulde Indsats gennem de mange Aar.

Formanden.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

August Maaned.

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

- 1.—4. Aug. 1719: Flaadestyrke paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter, 8 Skytsskibe og Flydebatterier samt 4 Galejer under Schouthbynacht Tordenskjold (fra $\frac{3}{8}$ Kommandørkapitajn Hoppe) angriber Fæstningen Nya Älfsborg.
2. Aug. 1808: 16 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Schönheyder erobrer ud for Agersø engelsk Orlogsbrig »Tigress«.
2. Aug. 1812: 2 armerede Skonnerter under Sekondløjtnant Bodenhoff forhindrer engelsk Fregat »Horatio«s Angreb paa Tromsø, men erobres af Fregattens Fartøjer efter store Tab paa begge Sider, bl. a. saaredes Sekondløjtnant Bodenhoff haardt.
3. Aug. 1611: Kalmar Slot overgiver sig, og Øland m. m. besættes, efter at Herredømmet over Kalmarsund er opnaaet ved at Flaaden paa 22 Skibe 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: Som Følge af den 1. Verdenskrig udlægges Mine-spærringer 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: Kommandør-

- kaptajn, Orlogskaptajn, Kaptajnløjtnant og Søløjtnant genoptages; Underofficersgraderne erstattes af Dæks-officerer og midlertidige Befalingsmænd.
8. Aug. 1715: Østersøflaaden paa 21 Linieskibe m. fl. under Admiral Raben kæmper ved Rügen og fordriver svensk Flaade paa 20 Linieskibe under Admiral Sparre; bl. a. falder dansk Admiral Just Juel og svensk Admiral Henck og Lilje.
8. Aug. 1857: Vagtstationen i Sundet ophæves efter Sundtoldens Ophør.
- 9.—10. Aug. 1062: Flaaden paa ca. 350 Skibe under Kong Svend Estridsson slaar i Laholmsbugten udfor Nisaaen norsk Flaade paa ca. 180 Skibe under Kong Harald 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 i det væsentlige 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 (Øland) mod svensk Flaade paa 28 Skibe under Kommando af Klas Horn.
13. Aug. 1815: Den glückstadtiske Søs-Ekvipage paa Elben nedlægges (oprettet i 1620 under Kong Christian IV, Vagtskibe paa Elben og Weseren siden 1623).
16. Aug. 1845: Orlogsbriggen »Ørnen«, Chef Kaptajnløjtnant Krenchel, overbringer Kongens Ratifikation af Fredstraktaten med Marokko til Tanger.
16. Aug. 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson, fra Blokadestyrken udfor Kiel, kæmper i Kielerfjord med

slesvig-holstensk Dampskib »Løve« og 4 Kanonbaade; 1 Kanonbaad skydes i Brand.

17. Aug. 1922: Undervandsbaadsdivisionen oprettes iflg. Søværnsloven af 1922, Chef Kaptajn Gad (Tidligere fra 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: Under 1. Verdenskrig hindrer 1. Eskadre under Kommandør Garde i Flinterenden ved 1. Torpedobaadsflotille, Chef Kaptajn Haack, yderligere Ødelæggelse af grundstødt engelsk U-baad »E. 13«, der blev beskudt af tyske Jagere.
23. Aug. 1807: Kanonbaadsdeling, Chef Kommandørkaptajn J. C. Krieger, angriber engelsk Batteri og Eskadre ved Svanemøllen.
24. Aug. 1526: Kong Christian II's sidste Tilhænger, Søkrigeren Søren Nordbys Eskadre paa 10 Skibe med Skipper Clement som Underfører slaes udfor Blekinge Kysten af forønet svensk-lybsk og dansk (Kong Frederik I's) Flaade.
24. Aug. 1658: Baadeangreb under Admiral Helt og Viceadmiral Peter Bredal foretages fra det belejrede København mod de i Kallebodstrand liggende svenske Skibe, 24 Fartøjer erobres.
25. Aug. 1813: 7 Kanonbaade fra Brunsbüttel og Glückstadt under Premierløjtnant Hedemann kæmper med 11 engelske Kanonbaade paa Elben.
26. Aug. 1807: Kanonbaadsdivision under Kaptajn Holsten deltager i Udfald ved Classens Have; Kanonbaaden »Stubbekøbing«, Chef Sekondløjtnant Bruun, springer i Luften.
27. Aug. 1807: Kanonbaadsdivision, Chef Premierløjtnant Wulff, angriber engelsk Batteri ved Gl. Pesthus i Kallebodstrand.
29. Aug. 1655: Instrux for Admiralitetet, der havde Sæde paa Bremerholm, at det skal varetage Landets Søforsvar, Flaadens Udrustning og Vedligeholdelse, Personellets Antagelse og Uddannelse og »have Indseende med Navigationens og Commerciens Fremme«.

29. Aug. 1943: Kl. 04⁰⁰ besættes Flaadestationen i København af tyske Tropper, efter Regeringens Ordre uden aktiv Modstand. Efter Søværnskommandoens Ordre sænkes 28 hjemmевærende Enheder af Kystflaaden under Kommando af Kommandør P. Ipsen. 3 Enheder af Flaaden udenfor København sænkes og brændes, deriblandt Artilleriskibet »Niels Juel«, Chef Kommandørkaptajn Westermann, paa Isefjorden. 4 Enheder og 9 Kuttere søger til Sverige. Resten af den delvis udrustede Flaade og Kystdefension tages af Tyskerne efter Kamp eller ved Overrumpling.
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 for at undgaa at danske Koffardskibe blev opbragt af Sultanen.

F. Kj.

Marinens Bibliotek.

J a n u a r — J u l i 1 9 4 5.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

1. *Briand de Crèvecoeur, E.*: Olfert Fischer. Københavns modige Forsvarer. Med Portr. Kbh. 1944. 8^o. H.
- *2. *Munthe-Morgenstjerne, Friede*: Bredo. En ung dansk Mariners Liv og Død. Med Portr. Kbh. 1944. 8^o. H.
3. *Nielsen, B. Rosenkilde*: Frivillige Lærlinge. Kbh. 1944. 8^o. H.
- *4. Peter Appleby og Anna Patridge. Ill. Kilder og Noter. Kbh. 1944. 8^o. Særtr. af *Holstein, H. B. Schilden* og *Fabritius, A.*: Lehnsbaron Hans Berner Schilden Holstein's Slægtbog.
Gave fra afd. Underbibliotekar, Løjtnant Chr. B. Thostrup.
- *5. *Müller, H.*: Helsingør Handelsstandsforening. 1744. 11. November. 1944. Kræmmerlauget. Træk af Erhvervslivets Historie i Helsingør. Ill. Portr. Medlemsfortegnelse pr. 11. Novbr. 1944. Index. Helsingør 1944. 4^o.
Gave fra afd. Underbibliotekar, Løjtnant Chr. B. Thostrup.
- *6. *Lehmann, J.*: Jacob Holm. En dansk Storkøbmand. Ill. Portr. Litt. fort. (Mennesket Jacob Holm, Pag. 251 ff.). Kbh. 1944.
7. *Jochimsen, Mathis*: [Skrivelse til] Deres Excellence Høi-Velbaarne Hr. Geheimeraad og Ridder Løvenørn... ¹⁾ Kort Journal-Extract over min Reise... ²⁾ Copie af Deres Excellences naadige Ordre til mig... ³⁾ En Skippers Relation... ⁴⁾ En Annotation over hvad jeg sender underdanigst til Deres Excellence herfra. Kbh. 1788. 8^o. Særtr. af »Minerva« III, Pag. 18—78. H.
- 8.-14. Instruktioner (Fyrv.). Forslag til Lov (Søv.). Bekendtgørelse (Isbrydning). 1924—32.
15. Danske Somærker. 1942. Udg. af Det kgl. Søkort Arkiv. 11. Udg. (Incl. »E. f. S.« Nr. 48 for 1942). Med Till. Nr. 1. 1944. Kbh. 1942 og 1944. 8^o. H. og S. ka.
16. *Degen, H.*: Friderick Christopher Lütken. Søofficerers Liv paa Christian den Sjettes Tid. Ill. og Portr. »Svundne Tider« IV. Kbh. 1945. 8^o. H.
17. *Strandgaard, K.*: Om Skibsfart. Nogle mellemfolkelige Træk. Kbh. 1944. 8^o. H.
- *18. »Niels Juel«s Togt til Sydamerika. 1923—24. Ill. Scrap Bog. Gave fra Forlagsboghandler H. Hagerup.

- *19. *Carstensen, W. A.*: Dagbøger og Udkast til Breve m. m. under fransk Tjeneste 1851—55 og russisk Tjeneste 1857—61. No. 1—9. *Manuskript. Maa kun udlaanes med Tilladelse af Oberst Ivan Carstensen, saa længe denne lever og derefter kun med særlig Tilladelse fra Bibliotekaren.* 8^o. H.
Gave fra Oberst Ivan Carstensen.
- *20. *Jensen, H.*: An Attempt at a Systematic Classification of some methods for the solution of Normal Equations. »Geod. Inst. Medd.« Nr. 18. Kbh. 1944. 8^o. H.
Gave fra Geod. Inst.
- *21. *Strömgren, B.*: Optical Sine-Tables. Giving Seven-Figure Values of $x - \sin x$ with Arguments x and $\sin x$. »Geod. Inst. Skr.« 3. Rk. Bd. 5. Kbh. 1945. 4^o. H.
22. *D'Hartoy, M.*: Initiation au langage des gens de mer. Suivie d'une Vocabulaire (maritime) . . . et d'une Bibliographie Chronologique de . . . titres. Ill. Préface de Mr. Charles Bally. Genève 1944. 8^o. H.
Gave fra Geod. Inst.
23. *Oldendow, K.*: Grønlands Fremtid. Foredrag i Det kgl. danske Geografiske Selsk. Den 6.-2.-1945. Kbh. 1945. 8^o. H.
24. *Nilsson, R.*: Grænsetilfælde mellem Sø- og Krigsforsikring. En Oversigt over nordiske Domstoles Afgørelser i Retssager vedrørende Skadetilfælde, hvor saavel Sø- som Krigsfare antages at have medvirket til Skadens Opstaaen. Kbh. 1945. 8^o. H.
25. *Radiquer, Chr.*: La navigation sousmarine. Ill. Diagr. Paris 1911. 8^o. H.
26. Fregatten »Jylland«. Beretning om Fregatten »Jylland«. Ill. Udarb. af Komiteen til Fregatten »Jylland«s Bevarelse. Kbh. 1937. 8^o. H.
27. Andra världskriget. Ill. og Kort. Stklm. 1942 og 43. 4 Bd. 4^o. H.
- *28. *Saxov, S. E.*: Some Gravity Measurements on the Island of Bornholm. Kort. Diagr. Litt. fort. »Geod. Inst. Medd.« Nr. 14. Kbh. 1945. 8^o. H.
Gave fra Geod. Inst.
29. The Outbreak of War. 22nd August—3rd September 1939. Nr. 1 (1939). [A Message from the King, Proclamation, Statement, Summary, Manifesto and Broadcasts.] Ministry of Information. Lond. 1939. 8^o. H.

H. Bistrup.

Ved Redaktørskiftet.

Efter 22 Aars utrættelig Virksomhed har Kommandør Ipsen nedlagt Hvervet som Redaktør af dette Tidsskrift. Det har været en Opgave, der under Besættelsen blev mere og mere vanskelig — tilsidst tilsyneladende umulig — men Kommandøren tabte aldrig Modet og førte vort gamle Selskabs Organ frelst gennem Uvejret, uden at der kom til at mangle et eneste Hæfte i de 61 Maaneder, Besættelsen har varet.

Det er ikke let at overtage en Arv som den, Kommandør Ipsen efterlader sig, og det er derfor med stor Betænkelighed, at undertegnede har givet sig i Kast med Opgaven som Redaktør af »Tidsskrift for Søvæsen«. Naar jeg alligevel — indtil videre — vover Forsøget, skyldes det dels, at jeg nødig vil afslaa en ærefuld Opfordring fra Søe-Lieutenant-Selskabet, dels at jeg nærer det Haab, at Krigens Ophør vil gøre Hvervet lettere, end det har været for min Forgænger.

Idet jeg hermed begynder min Virksomhed som Redaktør, vil jeg gerne understrege, at Opgavens heldige Løsning for en stor Del afhænger af den Interesse, hvormed Selskabets Medlemmer omfatter Tidsskriftet, og jeg drister mig til at haabe, at Befrielsen med alle dens Problemer vil være Signalet til, at de mange Søofficerer, der har været i fremmed Krigstjeneste, gennem dette Tidsskrift vil delagtiggøre ældre og yngre Kammerater i deres Erfaringer.

Med Hensyn til »Oplysninger fra fremmede Mariner«, der før Krigen var en vigtig Del af Tidsskriftets Indhold, skal bemærkes, at man hurtigst muligt vil søge

at fremskaffe Stof hertil, men Læserne maa have i Erindring, at der endnu er Krig i Verden, og Forbindelsen med Udlandet er langt fra normal, ligesom Hensynet til krigsførende Magter kræver Tilbageholdenhed overfor dette Emne.

Med disse Bemærkninger »melder jeg at have overtaget Vagten« — dog kun indtil Valg af Redaktør kan foregaa paa reglementeret Maade i Henhold til Selskabets Love.

København, den 1. August 1945.

E. J. Saabye.

Et Standard Flaadeprogram afpasset for smaa Nationer.

Af Captain Louis H. Roddis, U. S. Navy.

Ved Orlogskaptajn E. J. Saabye.

Nedenstaaende Artikel er oversat fra United States Naval Institute Proceedings, September 1944.

Da Tidsskrift for Søværnen igennem flere Aar har været afskaaret fra aktuelle Nyheder Vest fra, har jeg ment, at denne Artikel kunde have betydelig Interesse i en Situation som den, hvori vor Marine i Øjeblikket befinder sig.

Vi staar jo netop nu i Begreb med at bygge alt op fra Grunden, og med dette for Øje maa Artiklen siges at være højaktuel.

Bortset herfra er det ikke uden Betydning at iagttage, at et Organ for Verdens største Flaademagt tager de smaa Nationers Problemer op til Debat. Under Gennemgangen af de mindre Mariners Materiel udtrykker Forfatteren gentagne Gange sin Beundring for den Maade, hvorpaa Sverige ved Konstruktionen af »Gotland« har skabt en specielt for de smaa Mariner overkommelig og dog særdeles effektiv Skibstype.

Ogsaa vor Marines Forkæmpere for Motortorpedobaaden vil finde Bestyrkelse i Læsningen af denne Artikel, og selv om maaske nok den skematiske Oversigt over det nødvendige Flaademateriel er lidt for »billig«, er de almindelige Betragtninger baade underholdende og interessante.

Skønt det kan synes en temmelig søgt Tanke at anvise et Standard Flaadeprogram for Lande, der af-

viger saa meget fra hverandre med Hensyn til geografisk Beliggenhed, Folkekarakter og national Økonomi, som Tilfældet er med de forskellige smaa Nationer i Verden, er Problemet ikke saa vanskeligt, som man skulde tro.

De almindelige Krav til en Flaade afpasset efter de smaa Nationers Behov er saa ensartede, at de efter nogle Overvejelser ret let kan formuleres.

Følgende Egenskaber maa blive karakteristiske for en saadan Flaadestyrke:

- 1) Den maa forene Maksimum af Styrke med Minimum af Bekostning for ikke at overanstrengte et lille Lands økonomiske Kræfter.
- 2) Være billig i Drift, saaledes at den kan oprettholdes med et lille Budget.
- 3) Maa ikke kræve for stort Personel.
- 4) Maa være opbygget efter Landets specielle maritime Krav.
- 5) Maa kunne yde Beskyttelse for Territorialfarvandet, for Fiskeri, Handel o. s. v.
- 6) Maa kunne bidrage til Opretholdelse af Landets Prestige og kunne vise Flaget i fremmede Havne.
- 7) Maa kunne uddanne og træne Personel.
- 8) Maa have en saadan Kampkraft, at selv en stor Sømagt vil være tilfreds med at have den som allieret og nødig ser den føjet til Fjendens Styrker.

Hertil udkræves Skibstyper og Luftfartøjstyper, der kan forhindre en fjendtlig Styrke i at nærme sig det lille Lands Kyst uden Fare for alvorlige Tab, udføre Bevogtning af Kyststrækninger og indre Farvande og beskytte Handel og Kolonier.

Lad os undersøge disse Krav til smaa Mariner

lidt nærmere og anvende dem paa konkrete Tilfælde; eller med andre Ord: lad den, der studerer dette Emne, forestille sig selv som Marineminister eller Chef for Marinestaben i et af disse Lande med Ansvaret for Udarbejdelsen af et hensigtsmæssigt Flaadeprogram, idet han ikke bør glemme, at Midlerne til Søforsvaret skal fremskaffes, og at han maa retfærdiggøre Udgifterne overfor haardhodede Politikere og en nærig Finansminister.

Den første Betragtning vil være at anskaffe saa stort et Søforsvar som muligt for de tilstaaede Penge-midler. Paa en Maade gælder denne Betragtning baade for store og smaa Nationer, men for de smaa er dette afgørende nødvendigt. De har ikke Raad til at anbringe Penge i for dyre Flaadeprogrammer. Alene af den Grund maa mindre Skibe danne Grundstammen i deres Styrker. Et enkelt stort Slagskib vilde koste alt for meget. Dets Tab vilde være for stor en Katastrophe, det vilde være at sætte alt paa eet Bræt; og endelig vilde denne Skibstype ikke nær saa godt passe til Landets Krav som andre Krigsskibstyper.

De mindre Skibe, der vil yde den største Trusel mod den, der nærmer sig Kysten, er U-baade, Motor-torpedobaade, Destroyers og — ikke mindst — enhver Form for Mineudlæggere. En velsammensat, land-baseret Marine-Luftstyrke, en Flotille smaa U-Baade, et Antal hurtige Motortorpedobaade, nogle mineudlæggende Kanonbaade — dette vilde nødsage selv en betydelig Flaadestyrke fra en Stormagt til at nærme sig Kysten med den yderste Forsigtighed.

Hvis det lille Land har Kolonier eller større Fiskeri, kan nogle større, kraftige, søgaaende Skibe saasom Destroyers vise Flaget i fremmede Havne.

Et Skoleskib — som kan være et Sejlskib — og et Par Opmaalingskibe vil udgøre en tilstrækkelig

maritim Styrke for et lille Land. Specialfartøjer, saasom Flodkanonbaade og armerede Fartøjer til Brug i Indsøer kan være nødvendige i visse Tilfælde. En saadan Marine vilde have reel Værdi i diplomatisk Henseende, idet selv en Stormagt vilde ønske den som allieret og bestemt *ikke* ønske den som Deltager i fjendtlige Operationer. Man kan derfor betragte den som Model til et lille Lands Flaadestyrke, uanset dets Beliggenhed.

Den lille Nation kan drage vigtig og gunstig Lære af saavel Verdenskrigen som den nuværende Krig med Hensyn til Hovedvaabnene for de forskellige Skibstyper og den store Værdi af relativt smaa og billige Overflade- eller Undervandsbaade med hensigtsmæssig Armering.

En af de Læresætninger, der tydeligst fremstaar som Resultat af Erfaringerne i de to Verdenskrige, er, at Kanonen er Hovedvaabnet for store Overfladeskibe, og Torpedoen det naturlige Vaaben for smaa Overfladefartøjer og U-Baade.

Med andre Ord: Hvad enten der er Tale om Overflade- eller Undervandsfartøjer gælder det, at jo større Displacement jo større Vægt faar Kanonen som Hovedarmering og jo mindre Displacement jo større Vægt faar Torpedoen som Hovedvaaben.

Det kan ogsaa udtrykkes i Form af en Slags matematisk Lov: I Almindelighed er den heldige Anvendelse af Artilleri ligefrem proportional og den heldige Anvendelse af Torpedo omvendt proportional med Displacementet.

Det bør understreges, at dette ikke er nogen teoretisk Formel udledet i Studerekammeret, men tværtimod en Regel stadfæstet af den moderne Krigs haarde Virkelighed.

Betydningen for de mindre Nationer er indlysende.

Den lille U-Baad (350—500 ts), som blev saa effektivt anvendt af Tyskland i 1. Verdenskrig, og som stadig bygges 25 Aar efter, er den ideelle Type for smaa Nationer, idet den forener Maximum af Kampkraft med en lav Anskaffelsespris.

Motortorpedobaaden er ligeledes et billigt og farligt Vaaben. Disse Fartøjer har imidlertid udviklet sig til meget kraftige, søgaaende Typer langt større end den oprindelige Type, og de har klaret sig godt paa alle Have under meget haarde Vilkaar. I Virkeligheden er den udstrakte og heldige Anvendelse af Motortorpedobaaden et af de mest karakteristiske Træk i den 2. Verdenskrig. Disse Baade udførte glimrende Tjeneste paa Krigsskuepladsen i det sydvestlige Stillehav, og Englænderne berømmer den Tjeneste, der er udført af deres egne Motortorpedobaade i Kanalen og i Middelhavet. De frembyder en 3-dobbelt Trusel, idet de medfører Torpedoer mod større Skibe, Dybdebomber mod U-Baade og tilstrækkelig »dual purpose battery« til at optage Kamp med Luftfartøjer eller uddykkede U-Baade. Deres høje Fart og Manøvreedygtighed forøger deres Kampværdi. De repræsenterer for en lille Nation en høj Forsvarsværdi til en lav Pris.

Skibe paa 900—1100 ts med Torpedoer som Hovedvaaben og til Brug ved Natangreb og Dagangreb under ringe Sigbarhed, til U-Baads-Jagt, Konvojtjeneste og Mineudlægning er ogsaa Fartøjer, som en lille Marine kan have stor Nytte af. Det moderne »Destroyer escort ship« er et Eksempel paa denne Type. Den nye U. S. »Destroyer escort« er ca. 1300 ts, har et kraftigt »dual purpose battery«, Torpedoer og Dybdebomber. Den koster i Penge ca. 3.500.000 \$, men er ikke uopnaelig for den lille Marine. Den store Destroyer, eller som den kaldtes i 1. Verdenskrig »De-

stroyerleader«, er i Virkeligheden en Krydser paa 2000—2500 ts. Den repræsenterer den største Tonnage, som vil kunne præsteres af visse Lande.

De største Skibe for de smaa Nationer vil være Krydsere paa 3000—5000 ts armeret med 12—15 cm Kanoner, et kraftigt Luftsøts og enkelte Luftfartøjer. I Fredstid kan de bruges som Skoleskibe, til at vise Flaget og til Besøg i Kolonierne. I Krigstid kan de yde Beskyttelse mod Luftangreb ved Konvojtjenesten samt til Eklairering og Handelskrig. Et lille Hangarskib kunde erstatte en af disse Krydsere, eller — maaske endnu bedre — man kunde gaa ind for en Kombination af Hangarskib og Krydser, saaledes som det er sket i Sverige med »Gotland«. »Gotland« er paa 4800 ts med seks 15 cm Kanoner og medfører 7 Luftfartøjer, nogle paa Dækket og andre sammenklappet i Hangarer. Dens Fart er 28 Knob. Dens 15 cm Kanoner har en Rækning af ca. 23 km. Den har dertil et bemærkelsesværdigt kraftigt A. L.-Batteri og to Triple-Torpedorør. Den har »Flush-deck« og frembyder et fortrinligt orlogsmæssigt Udseende og har vist sig at være et udmærket Søskib, Et saadant Skib er et Kompromis med Hensyn til militære Egenskaber, men synes en god Pengeanbringelse for en lille Nation.

Et lille Hangarskib saasom et »aircraft escort vessel« er en Type, der er meget velegnet for et lille Land med ret vidtstrakte oversøiske Besiddelser. Med den store Destroyer eller lille Krydser — saasom vore egne nye Destroyers eller de lette Krydsere konstrueret af den franske og den italienske Marine, (»Avisos« og »Exploratores«) udgør de den bedst sammensatte Eskadre for et lille Land med Kolonier eller fjerne, oversøiske Handelsinteresser.

For at faa et klart Overblik over de Krav, der

teoretisk vil stilles til en lille Marine, er udarbejdet en Tabel, der viser Skibstyper med de vigtigste Data. Der er ogsaa paaført det Antal af hver Skibstype, der skønnes nødvendigt. Antallet er ment som en Rette-snor og vil variere med de enkelte Landes Krav og økonomiske Ydeevne. Tabellen maa betragtes som en almindelig Vejledning efter hvilken Byggeprogrammer kan skitseres med de Ændringer som geografiske Forhold, Kolonier, Finanser og politiske Krav medfører. Programmet for Marine-Flyvevæsenet er medtaget som en Del af Oversigten.

Et Studium af nogle af de mindre Lande og deres Mariner frembyder flere interessante Problemer. Som Eksempel kan tages et Land som Grækenland. De talrige Øer i det græske Archipelag, den indskaarne Kystlinie med mange Havne og Bugter og den relativt rolige Sø indenskærs gør Omraadet ideelt for Operationer med smaa U-Baade, Motortorpedobaade og smaa Destroyers. Med en saadan Flaadestyrke og i Forbindelse med den strategiske Position ved Dardanel-lerne og Adgangen til Suez-Kanalen vil Grækenland — sin Lidenhed til Trods — aftvinge betydende Magter Respekt. Den brudte Kystlinie og Landets hele Beliggenhed giver fortrinlige Muligheder for Placering af Motorbaads- og U-Baads-Reder.

Grækenlands Flaadestyrker bestod i 1936 i Henhold til »Jane's fighting ships« af 2 Krydsere og 10 Destroyers, 6 Torpedobaade og 6 U-Baade og 4 Destroyers og 2 U-Baade. Det er klart, at flere smaa U-Baade og Motortorpedobaade samt Rekognoscerings- og Bombeplaner vilde have givet en væsentlig Forøgelse af Kampværdien for en minimal Forøgelse af Udgiften og vilde have gjort Flaaden mere effektiv overfor de tyske og italienske Angreb, da disse indtraf. De Luftfartøjstyper,

Tabel over teoretiske Krav for smaa Landes Mariner.

Type	Antal	Tonnage	Fart	Armering
Lette Krydsere	1-4	2500-4000	30 Knob	8-12 10 eller 12 cm kom. A. T. og A. L. Kanoner enkelt el. dobbelt Taarn 4 40 mm dobbeltaffut. A. L. Kanoner og 20 mm A. L. Kanoner. 1 Torpedoapp. i Tripl. affutage.
Lille Hangarskib af Eskortetypen	1-4	4000	22 Knob	8-24 Luftfartøjer. 8 40 mm dobbeltaffut. kombineret A. T. og A. L. Skyts. 16 20 mm A. L. Kanoner
U-Baade	10-15	250-400	15 Knob	4 Torpedorør. 1 75 mm Kanon. 1 Maskinkanon A. L.
Jagere	5	600-1300	30 Knob	4 Torpedorør. 2-4 40 mm kombin. A. T. og A. L. 12 20 mm A. L. Dybdebomber.
Motortorpedobaade	30	10-15	40 Knob	2 Torpedoer, 2 lettere Kanoner. 2 12 mm Maskinkanoner Dybdebomber.
Minelæggere og Opmaalingskibe	2-4	250	15-20 Knob	1 40 mm kombin. A. T. og A. L. 3 20 mm A. L.
Kanonbaade til Kolonierne	2-4	600-900	15-20 Knob	1 75 mm eller 10 cm 6 20 mm A. L. 2 12 mm Maskinkanoner 2 8 mm Maskingeværer.
Flodkanonbaade	2-10	250	10-25 Knob	1 57 mm 4 20 mm A. L. 3 Maskingeværer
Flodmotorbaade	10-20	10-30	15 Knob	1 25 mm 1 Maskingevær A. L.
Luftfartøjer	80-500			Jagere 40 % Bombemaskiner 40 % Torpedoplaner 20 % Øvelsesmaskiner ca. 1/3 samlede Antal.

der havde været mest Brug for, var Rekognoscerings-Bombere, Torpedoplaner, nogle svære Bombere og Jagere.

Danmark er et andet af de smaa Lande, for hvilke U-Baade og smaa Motortorpedobaade vil være ideelle Vaaben. Ligesom Grækenland har en strategisk Beliggenhed ved Indgangen til Sortehavet, behersker Danmark Indgangen til Østersøen. De mange Øer med smalle Sejlløb imellem giver fremragende Muligheder for smaa Ovefladefartøjer, U-Baade og Søluftfartøjer. Danmark havde før denne Krig 2 Kystforsvarsskibe, 4 »sloops« glimrende udrustet til Kolonitjeneste og Fiskeriinspektion, 38 smaa Torpedobaade og 9 U-Baade. Tre af de sidstnævnte var 400 ts Kystbaade med fem 45 cm Torpedorør, en 75 mm Kanon og to 40 mm A.L.K. Danmark havde under Bygning en U-Baad, to Torpedobaade, 1 Mineskib, tre Minestrygere og et Opmaalingskib. Foruden til Island — som indtager en politisk uafhængig Stilling under den danske Konge, skal Danmark yde maritim Beskyttelse til Grønland og Færøerne. Opmaalingskibe og et Par kraftige Kanonbaade (!) bygget med Henblik paa arktisk Tjeneste var nødvendige og indgik i Flaadens Tal.

Norge, der i Almindelighed ikke betragtes som Kolonimagt, ejede ikke destomindre en betydelig Kolonimagt i Spitzbergen eller Svalbard, som den nu kaldes. Det ejede ogsaa den lille Ø Jan Mayen højt oppe i Nordatlanten og havde en meget stor Handelsflaade.

Norge har en lang, indskaaren Kystlinie, der strækker sig i den skandinaviske Halvøs fulde Længde, en Distance paa ca. 1200 miles, med en ydre Bræmme af Øer, Lofoten. Denne Ø-Kæde bestaar af ca. 150.000 forskellige Øer varierende i Størrelse fra Klipper med kun Plads til nogle faa Søfugle til Øer paa næ-

sten 900 square miles. En Fjortendedel af Landets Befolkning lever paa Lofoten. Skønt udsat for heftige Storme paa Vestsiden, er de Skuepladsen for et af Verdens største Fiskerier og er et storartet Operationsomraade for U-Baade og smaa Overfladefartøjer samt som Basis for Luftfartøjer. En Lektion i Værdien af smaa Mariner kan faas gennem Norges Oplevelser i den korte Konflikt, der indtraadte ved den tyske Invasion i Foraaret 1940. Norge raadede over 4 Kystforsvarsskibe fra omkring 1900. Det havde endvidere 8 Destroyers, 17 Torpedobaade, 9 U-Baade, 4 Mineskibe samt et Antal Minestrygere og Patrouillefartøjer. Foruden Kystforsvarsskibene var en Del af disse Enheder fra før Verdenskrigen. 3 Destroyers paa 550 ts var nylig blevet færdige. De havde en Fart af 30 Knob, og en Armering paa tre 10 cm Kanoner, en 40 mm A.L.K. og fire 53 cm Torpedorør og 4 Dybd bomber samt var indrettet til Mineudlægning.

Disse smaa Destroyers var glimrende udrustet efter norske Krav, idet de var Kystfartøjer med betydelig Kampkraft og normalt ikke vilde blive udsat for at fjerne sig langt fra Basis eller for at skulle holde Søen i længere Tid. Norge havde ogsaa tre 220 ts 25 Knobs Torpedobaade bygget i 1917. De er armeret med tre 75 mm Kanoner og fire 45 cm Torpedorør. Af U-Baadene var 6 bygget efter Verdenskrigen og paa 400—545 ts, med fire 45 cm Torpedoer, en 75 mm Kanon og Fart 11—15 Knob. De tre Baade fra før Verdenskrigen var 250—335 ts med tre 45 cm Torpedorør. Det var Baade af denne Størrelse og Armering som Tyskerne benyttede saa effektivt under Krigen.

Af Hensyn til Norges arktiske Kolonier Svalbard og Jan Mayen og dets udstrakte Fiskeri krævedes nogle faa sværthbyggede Kanonbaade som Stationsskibe og til Patrouillering. Disse Krav var blevet honoreret paa ud-

mærket Maade af flere Skibe, der foruden til den nævnte Tjeneste ogsaa var indrettet som Minestrygere og Mineudlæggere. Det største af disse er af stor Interesse, da det repræsenterer en højst anvendelig Type for smaa Mariner i Almindelighed. Det var Mineudlæggeren »Olaf Tryggvason«, 1600 ts og en Minekapacitet paa 60 Miner. Dens Fart var 20 Knob. »Olaf Tryggvason« deltog særdeles tappert og virkningsfuldt i Modstanden mod den tyske Angrebsstyrke under Invasionen af Norge. Blandt lignende mindre Fartøjer var en Mineudlægger paa 760 ts, 22 Knob, som foruden en kraftig Artilleriarmering medfører to 45 cm Torpedoer og 200 Miner, to Mineudlæggere paa 325 ts med to 75 mm Kanoner og 120 Miner samt 4 Minestrygere à ca. 300 ts.

Norges ordinære Forsvarsbudget var paa ca. 50 Mill. Kr. I 1939 var det blevet omtrent fordoblet, men Beløbet omfattede de samlede Udgifter til Hæren, Flaaden og Luftvaabnet. Det vigtigste Problem — set fra et maritimt Synspunkt — var Erstatningen af de forældede Enheder, saasom de gamle Kystpanserskibe, samt ældre Destroyers og U-Baade. Sandsynligvis vilde lette Krydsere eller Luftfartøjs-Krydsere af »Gotland« Typen have været den bedste Erstatning for Kystforsvarsskibe. Flere mindre U-Baade og Motortorpedobaade vilde ogsaa have gjort Norges Flaade mere frygtindgydende. Inden disse blev bygget, blev den lille Marine ved den tyske Invasion sat paa en haard Prøve og beviste sin Værdi. Ved Hjemlandets Forsvar — i enkelte Tilfælde støttet af Kystbatterier og Marine-Luftfartøjer — sænkede den følgende fjendtlige Enheder:

- 1 svær Krydser,
- 2 lette Krydsere,
- 2 Destroyers,
- 14 store Forsynings- og Transportskibe.

Denne Skade blev tilføjet Modstanderen til Trods for det Faktum, at det overraskende Angreb bevirkede, at mange norske Enheder gik tabt uden at have faaet Lejlighed til at yde nogetsomhelst Forsvar.

Studiet af den norske Marine som et Eksempel paa, hvilke Typer af Krigsfartøjer, der er bedst egnet for en lille Nation, er af særlig Interesse, fordi det her drejer sig om et lille Land med Kolonier og med en af Verdens største Fiskerflaader. Desuden gav den tyske Invasion Lejlighed til at vurdere den af Landets Flaade ydede Modstand og til, at man kunde danne sig en Mening om de forskellige Typers modstandsmæssige Værdi. Bortset fra Overraskelsen, som altid kan forventes i Krig eller som en Del af Krigens Begyndelse, er det tvivlsomt, om de gamle Kystforsvarsskibe var af nogen Værdi, og Landet vilde have været bedre tjent ved at have hurtige Motortorpedobaade, samt Bombe- og Torpedoplaner.

En anden lille Nation med mange maritime Problemer er Portugal. Med en lang og berømmelig Historie bag sig er dette Land i Besiddelse af det 3. største Kolonirige i Verden, idet det som Kolonimagt kun overgaas af Storbritannien og Frankrig. Foruden Azorerne, de Capverdiske Øer og Madeira har Portugal en Koloni paa Guldkysten, portugisisk Vest- og Østafrika, en Del af Øen Timor, den lille Koloni Goa samt Resterne af de engang saa udstrakte portugisiske Besiddelser i Indien. I Kina ejes Byen Macao. Denne og portugisisk Timor er nu besat af Japanerne.

Et maritimt Apparat, der kan opfylde Kravene til et saadant Kolonirige, er vanskeligt at opretholde for en lille Nation. Selv en større og rigere Magt vilde have svært ved at efterkomme alle Krav, og Følgen heraf vilde blive et Kompromis mellem Marinens ideelle Omfang og Landets økonomiske Resourcer.

Et saadant Kompromis kan dog meget vel tillade Oprettelsen og Vedligeholdelsen af en Flaade, der kan løse de fleste af de Opgaver, der kan blive den paa-lagt.

En Marine, der tilhører en Kolonimagt som Portugal, har tre Hovedopgaver:

- 1) Beskyttelse af Hjemlandet.
- 2) Beskyttelse af Kolonierne.
- 3) Beskyttelse af Handelen og Handelsflaaden.

Tre Skibstyper vil udkræves til Løsningen af disse Opgaver:

- a) en Styrke bestaaende af U-Baade, Motortorpedobaade og landbaserede Luftfartøjer til at sætte ind mod en fjendtlig Styrke, der opererer mod selve Portugal eller mod dets største Kolonier.
- b) en Flotille af smaa Kanonbaade til Polititjeneste i Kolonierne.
- c) en mindre Luftstyrke, normalt baseret i de hjemlige Farvande, men i Stand til at gaa til et hvilket som helst truet Punkt i Kolonierne og ligeledes i Stand til at udføre nogen Konvojtjeneste.

Antallet i Gruppe a) bør være saa stort som Landets Økonomi tillader. Gruppen skal bestaa af Jager-, Torpedo- og Bombeplaner, smaa, hurtige Motortorpedobaade og mindre U-Baade, og ingen af disse Typer er saa kostbare, at det ikke kan overkommes af det lille Land.

Kanonbaadene skulde være af 2 Typer, den ene et mindre, søgaaende Skib paa 6—900 ts, der er i Stand til at gaa til Kolonierne og armeret med et kraftigt kombineret A. L. og A. T. Skyts samt Maskinskyts,

Dybdebomber og maaske Miner. Nogle Lægtvands-Kanonbaade med en 37 mm Kanon samt Maskinskyts vil være ønskelig til Kolonitjeneste ved Patrouillering paa Floder eller Søer.

Den søgaaende Styrke, den taktiske Eskadre eller Kamp-Eskadren skal være en lille uforfærdet Deling af lette Krydsere og smaa Hangarskibe eller Skibe af den kombinerede »Gotland-Type«. Disse Fartøjer vil kunne naa til en hvilken somhelst Koloni eller andetsteds, hvor portugisiske Interesser er paa Spil, og hvor det kunde være ønskeligt at sende dem. En saadan Styrke vil ogsaa i Fredstid kunne benyttes til internationale Høflighedsbesøg f. Eks. til Datter-Landet Brazilien og til Hayne i U. S. A., hvor der findes mange Amerikanere af portugisisk Afstamning.

Blandt de mindre latinsk-amerikanske Stater er der flere med maritime Forsvarsproblemer af Interesse.

Ecuador er et Eksempel paa en lille sydamerikansk Stat med visse bestemte Krav i sømilitær Henseende. Landet er stort set trekantet. Den vigtigste By og Havn er Guayaquil, der ligger ved den største Bugt mellem Panama og Chile. Hovedstaden Quito ligger 300 miles derfra i Hjertet af Andesbjærgene i en Højde af over 3000 m.

Paa Andesbjærgenes østlige Skraaninger flyder talrige Vandløb østover som Bifloder til Amazonfloden. Disse østlige Bjærgskraaninger er dækket af tætte Skove, er tyndt befolket, og der findes en Del vilde Indianerstammer, hvorfor der kræves en militær Beskyttelse af Nybyggerne omtrent som i sin Tid i det vestlige Nordamerika. Vest for Guayaquil ligger i en Afstand af ca. 700 miles Galapagos Øerne, der ogsaa tilhører Ecuador.

Det nødvendige Søforsvar vil her bestaa af nogle armerede Motorbaade og Flodkanonbaade til Napo og

andre af de østlige Floder og smaa armerede Mineudlæggere egnede til Bevogtningstjeneste ved Kysten og ved Galapagos-Øerne. Ecuadors Flaade bestaar faktisk af en saadan Styrke. Marineluftfartøjer og smaa U-Baade vilde med Fordel kunne tilføjes.

Hver af de nævnte smaa Lande maa siges at have løst de forskelligartede maritime Opgaver heldigt, og det er interessant at se, hvor nær deres virkelige Søstridskræfter i S sammensætning er kommet til det Program, der er skitseret i denne Artikel. Ved at bygge og vedligeholde en Flaade i Overensstemmelse med denne Plan, vil ethvert lille Lands sømilitære Krav kunne tilfredsstilles. Den væsentlige Forskel ligger i Antallet af Skibe med tilhørende Personel. Denne Forskel vil for en stor Del bero paa hvert enkelt Lands Flaadebudget, Folkets Interesse for Søforsvaret og de ledende Politikeres Forudseenhed og Indsigt.

Motortorpedobaade i Fremtidens danske Søværn.

Af Kaptajnløjtnant (R) K. Bang.

Skabelsen af et Motortorpedobaadsvaaben som Led i dansk Søforsvar har ved flere Lejligheder været kraftigt diskuteret. Ved Genopbygningen af det danske Søværn kan det være af Interesse at henlede Opmærksomheden paa dette Vaaben, der uden Tvivl vil have meget store Muligheder netop i *vore* Farvande.

Dansk Marinepersonel havde under Sverigeopholdet Lejlighed til at studere dette Vaabens Behandling paa nært Hold, idet et Par Motortorpedobaadsbesætninger udtaget af »Den danske Flotille«s Personel blev sendt til Uddannelse ved »Kustflottan« i Begyndelsen af April Maaned d. A.

Uddannelsen paabegyndtes paa Skepsholmen i Stockholm, hvor »Torpedobadsdivisionen« efter Vinterens Oplægning var under Udrustning. — Det danske Personel, der under Uddannelsen bar dansk Uniform, blev af de svenske Kolleger modtaget med stor Imødekommenhed og Forstaaelse.

Personellet blev umiddelbart efter Ankomsten til Skepsholmen udstykket til Tjenestgøring i de forskellige Fartøjer under Divisionen, idet man dog lagde størst Vægt paa en Baad af den »italienske« Type, der af forskellige Aarsager paa det daværende Tidspunkt havde størst Interesse.

Personellet deltog med stor Interesse i Udrustningen og Klargøringen af Fartøjet, ligesom den dan-

ske Besætning under Tilsyn af en svensk Befalingsmand foretog Søsætningen — en Opgave der skulde udføres med meget stor Forsigtighed paa Grund af Baadens spinkle Konstruktion.

Efter 10 Dages Tjeneste paa »Skepsholmen« blev Skolen sammen med »Divisionen« forlagt til »Kustflottan«s Hovedbasis, hvor Baadene under Sommerens Øvelser skulde have Station.

Basens Indretning og Beliggenhed kan af forstaaelige Aarsager ikke omtales. Det kan dog bemærkes, at der til Basing af blot 6—8 Fartøjer kræves et meget stort Apparat som f. Eks. Oliedepot, Torpedomagasin, Reparationsværksted, Snedkerværksted, Kajanlæg, Ophalerbedding, Administrationskontorer, Befalingsmands- og Mandskabsbarakker m. m. kort sagt, et Anlæg af betydelig Størrelse. — Basens Beliggenhed i Skærgaarden havde den meget store Fordel, fremfor en tænkt dansk Basis, at den med meget stor Effektivitet kunde sløres mod Observation fra Luften, en Opgave, der her i Landet sikkert vil kunne have sine Besværligheder paa Grund af det danske Landskabs særegne Karakter. Dette Spørgsmaal maa imidlertid i danske Farvande kunne løses ved Anbringelse af Baser — eller Baserne — i Nærheden af Skovterræn — Bygning af Betonhuler, Bunkers el. lign. —

Ved Ankomsten til Stationen blev det danske Personal straks indrullet i den svenske Tjeneste, vore menige gik saaledes i Tørn med de svenske bevæbnede Poster, medens Officererne om Nætterne foretog Inspektioner for Ild og Lys og lign.

Det kneb i Begyndelsen for de danske Orlogsgaster at »falde til« i det svenske Eksercerreglement særligt med Henblik paa den specielle svenske Skik: God Morgon, Sjöfolk — God Morgon, Chefen.

Det varede dog ikke mange Dage, inden vore Or-

logsgaster optraadte efter det bedste svenske Mønster til Divisionschefens fulde Tilfredshed.

Uddannelsen ved Divisionen foregik dels ved praktiske Øvelser med Fartøjerne dels ved »Timer« i Teori under Ledelse af Divisionens Ingeniør, en meget betydelig Kapacitet indenfor den svenske Racerbaadsport.

Den svenske saakaldte »20 m Baad« er nærmest en Kombination af den britiske »18,3 m« og den italienske »17 m«. Den er et Produkt af de bedste Egenskaber hos de ovennævnte Fartøjer — dog er den svenske Type bygget af tynd Plade, medens begge »Modellerne« er tilvirket af Træ. — Spørgsmaalet om Anvendelse af Staalplade til Bygning af Fartøjsskroget har kostet Marinledningen store Spekulationer, idet man har været meget skeptisk overfor Styrken og Elasticiteten i et saadant System. Opgaven er imidlertid løst paa en ganske fortrinlig Maade, og »20 m« Baaden har hidtil opfyldt alle Krav til fuld Tilfredshed.

Da denne Motortorpedobaadstype efter al Sandsynlighed vil være bedst egnet til vore Forhold, fortjener den nærmere Omtale:

Fartøjet er bygget efter det saakaldte Trinsystem i Modsætning til den britiske »V« Form. Indtil Middelpantet er forreste Del af Skibsbunden svagt V-formet, hvilket giver elastiske Bevægelser ved Anslaget mod Havoverfladen. Agten for Middelpantet er Bunden forsynet med »Trin«, der bevirker, at der under Sejladsen opstaar mindst mulig Friktion, idet der bag Trinet dannes en »Luftpude«. Det maa herunder anføres, at Fartøjet under højere Farter løfter det meste af Forskibet ud af Vandet. — En lille Finne under Forskibets Bund tjener som Forror; Nyttens af dette mærkes især under kraftige Giringen.

Fartøjet er forsynet med 2 Stk. Hovedmotorer af

Typen »Isotta Frachini« à 1000 HK., 2 Stk. Hjælpe-motorer (Ford) à 90 HK. samt en Kompressor. Hoved-motorerne er i Stand til at give Fartøjet Farter nær 50 Knob, medens Marchfarten med Hjælpe motoren ligger paa ca. 8 Knob.

Hovedmotorerne anvendes kun i aabent Farvand, idet Minimumsfarterne for disse Motorer ligger omkring 15 Knob.

Hjælpe motorerne er lydløse, man vil med disse være i Stand til ved Nattetid eller i usiglbart Vejr at »snige« sig ind paa fjendtlige Maal uden Mulighed for Opdagelse — dette var adskillige Gange Tilfældet under Øvelser med »Kustflottan«s Enheder. Motortorpedobaaden er saaledes et OVERRASKelsesvaaben, et Vaaben, der ved velovervejede Placeringer maa have en meget stor Betydning i vore Farvande, der er saa rige paa velegnede Smuthuller. — En Basering af Motortorpedobaadsgrupper i forskellige Punkter som f. Eks. Isefjordens Munding, Nakskovfjorden, Farvandet Syd for Sjælland, Farvandet Syd for Fyn og Aarhusbugten (f. Eks. Æbeltoft Vig) vil være en ganske alvorlig Trusel for en indtrængende fjendtlig Styrke. En saadan »Fleet in being« i mindre Format vil uden Tvivl have til Følge, at større fjendtlige Enheder ikke vil forsøge at trænge ind i vore Farvande, før denne Trusel er definitivt fjernet. En indtrængende fjendtlig Afdeling vil aldrig kunne føle sig sikker, Motortorpedobaadene vil kunne være over ham paa de mindst ventede Tidspunkter. Stilleliggende Fartøjer i formodede Sejlruter, bag Øer eller Holme sekunderet af raketbestykkede Motortorpedobaade er et Vaaben, der slaar hurtigt — og det slaar haardt.

Under denne Berømmelse af Vaabnet maa man dog ikke glemme at tilsætte den traditionelle Draabe Malurt. Fartøjernes Motorer er uhyre ømfindtlige. Det er en Selvfølge, at et Maskineri med et saa stort Om-

drejningstal (1800—2000) skal behandles med yderste Varsomhed. — Efter hver 10. Times Sejlads er et Ventil eftersyn paakrævet. Før Eftersynet kan paabegyndes, er det nødvendigt, at Motorerne er kolde. En saadan Afkøling tager normalt 6 Timer — Eftersynet varer ca. 10 Timer — afhængig af Maskinisternes Kapacitet — hvilket vil sige, at man kan paaregne en »Passivitet« paa 16—17 Timer.

Efter 20 Timers Sejlads er et mere indgaaende Eftersyn paakrævet, efter 40 Timer et endnu større Eftersyn, medens Motorerne efter 100 Timers Sejlads kræver Hovedeftersyn. Man vil saaledes forstaa, at man ved Basing af 8 Baade ved en Station i Realiteten kun kan paaregne at have 4—5 Baade sejklare. Dette tør vel siges at være et af Vaabnets største Mangler; men 5 Baade paa en Station vil ogsaa være en Faktor, der maa medregnes ved en fjendtlig Beslutning om Forcing af vore Farvande.

De almindelige, mindre Eftersyn kan udføres ved egne Midler, hvorimod Hovedeftersynet kræver Værksteder i Land.

Fartøjerne er i Regelen forsynet med 4 Stk. Brændstoflanke, der hver kan rumme 1000 l. Det maa absolut anbefales at anbringe samtlige Brændolietanke i Agterskibet, dels frigør det Forskibet til Mandskabsbeboelse, og dels bortelimineres Eksplosionsfaren ved eventuel Kollision. Efter Hjemkomsten fra Sejlads bør Tankenes Spændebaand efterses og spændes, idet det gentagne Gange er Tilfældet at Tankene rystes løse, hvorved Tilgangsrørene afbrækkes. Brændstoffet, der ved en saadan Lejlighed løber ud i Fartøjsbunden forøger i høj Grad den i Forvejen ret store Brandfare.

Fartøjets »Aktionstid« med fyldte Tanke er 8 Timer ved ca. 40 Knob. I Følge de seneste Teorier i Forbindelse med praktiske Forsøg vil M.T. Baadene

være i Stand til — uden Farftab — at besejle Farvandsafsnit paa ned til 3 m's Dybde.

Høje Farter, hvorved forstaas Hastigheder paa over 50 Knob, holdes kun i faa Minutter, medens Marchhastighed 40—45 Knob kan holdes i længere Tid. — Det maa herunder pointeres, at Fartøjerne *kun* kan anvende en ganske bestemt Sort Benzin eller Benzol og en bestemt Sort Smøreolie, der *ikke* maa være af vegetabilsk Oprindelse. — Ved Paafyldning af Brændolie maa man have Opmærksomheden henledt paa, at der forefindes Mulighed for statisk Elektricitet i Fartøjsskroget, hvorved der ved Nærmelse af Brændolieslangens Munding til Paafyldningsstudsens let vil kunne opstaa Gnistdannelse og heraf paafølgende Eksplosion. »Jordforbindelse« opnaas lettest ved Paaskrning af en tynd Staalwire imellem Tanken og Slangens Studs.

Det vil heraf fremgaa, at der forefindes store Muligheder for Eksplosion, af hvilken Aarsag man er yderst varsom med alt, der kan fremme en saadan. Man maa saaledes under ingen Omstændigheder bunkre i Nærheden af kulfyrede Skibe, Generatorbiler o.s.v., idet Gnistfygning kan have de frygteligste Konsekvenser. Tobaksrygning om Bord er selvsagt strengt forbudt.

Betjeningen af Motorerne kræver meget stor Paapasselighed. Maskinisterne til Tjeneste i M. T. Baadene skal have Specialuddannelse, af hvilken Aarsag det vil være paakrævet i saa udstrakt Grad som muligt at anvende Stampersonel. Værnepligtige Maskinister vil blive hjemsendt paa et Tidspunkt, hvor man netop skulde have størst Gavn af dem. Maskinpersonellet bør saaledes være tilknyttet Vaabnet til Stadighed. Man vil derved være i Besiddelse af et rutineret Maskinistkorps med en Erfaring, der vil faa den allerstørste Betydning for at opnaa den fulde Effektivitet af dette Vaaben.

Ved Behandlingen af Fartøjsskroget bør man ligeledes vise største Omsorg. Bunden taaler ikke Stød; under Sejlads med høj Fart maa man til Stadighed have Opmærksomheden henledt paa flydende Genstande saasom Træstykker, mindre Grene o. lign. Uskyldigt udseende Træstykker slaar igennem Fartøjsbunden med største Lethed — et Faktum man maa være opmærksom paa. Til midlertidig Tætning af Lækager bør der om Bord forefindes Kiler af forskellig Størrelse ligesom der i Fartøjets Inventar bør forefindes en »Lækpude« bestaaende af Sejldug udstoppet med Blaar og Værk, der er sammenblandet med Fedt og Mønje.

Ud og ind ad Havn maa der udvises betydelig Forsigtighed ved Manøvreringen. Paa Grund af sin lette Konstruktion og lille Dybgang er Fartøjet tilbøjeligt til at drive af; korte, kraftige Manøvrer giver størst Resultat. Skibssiden taaler ingen Knubs. Som Eksempel kan anføres, at en Bolt i en Kajhammer ved en almindelig »blid« Tillægning med største Lethed gaar igennem Skibssiden. Et saadant Havari kan medføre store Besværligheder, idet samtlige Brændstoftanke maa udtages og Fartøjet gennemluftes, før en Svejsning kan finde Sted.

Fartøjet bør tages paa Land hver 5. Uge for Rengøring af Bunden. Begroning maa under ingen Omstændigheder forefindes. Den mindste Urenhed vil kunne reducere Farten med 3—4 Knob. Da Farten er M. T. Baadenes største Aktiv, er det en Selvfølge, at man maa have Opmærksomheden stærkt henledt netop paa dette Forhold. — Efter Rengøringen behandles Bunden med en speciel Vokstype (Ducovox af amerikansk Fabrikat). Herefter poleres Bunden spejlblank. Skønnes det nødvendigt, p. Gr. af Afskalninger i Bundlakken, lakeres Skibsbunden paany. — Denne Lak, der ligeledes er af speciel Tilvirkning, har en særlig

lang Tørretid. Den paasprøjtes i fire Omgange. Under Arbejdet med Afskrabning af gammel Lak bør Mandskabet være forsynet med Briller, da Lakken er tilsat et Arsenikpræparat, der kan foraarsage svære Lidelser, saafremt man faar Laksplinter i Øjnene. Under Paasprøjtning af Lakken bæres Gummihandsker.

Baaden maa *kun* tages paa Land paa en til Fartøjets Form speciel konstrueret Slæde, — der saaledes maa høre til Basishavnens Inventar. Anvendelse af en anden Slæde kan bevirke Vridninger af Skroget med deraf følgende Farttab.

Foruden Fartøjets Hovedvaaben — Torpedoerne — bør M.T. Baaden ligeledes være bestykket med en eller to Automatkanoner 20—25 mm Kaliber, ligesom Dydbomben bør indtage en vigtig Plads. Dette sidste Vaaben har under den sidste Krig vist sig at være et effektivt Middel til Bekæmpelse — ikke alene af U-Baade — men ogsaa af Overfladefartøjer. Britiske Motorkanonbaade har i Kanalen med Held anvendt Dydbomber mod tyske Overfladefartøjer.

Under en stor Øvelse mod Kystflaadens svære Enheder i Farvandet ud for Stockholms Skærgaard fik Skoledelingen Lejlighed til i første Parket at studere den taktiske Anvendelse af M.T. Baadsvaabnet:

Divisionen blev ved Morgengry alarmeret og beordret til et Punkt i Skærgaardens Udkant, hvor den i Forbindelse med en Jagerdivision skulde opsøge og angribe en »fjendtlig« Kampskibsstyrke, der var rapporteret under Indpassage.

Divisionens Fartøjer samledes i Læ af en Ø i Skærgaardens yderste Udkant, hvorfra man stod i stadig Radiokontakt med et Luftfartøj, der med korte Mellemrum rapportede den »fjendtlige« Styrkes Position og Angrebskurs. Under Ventetiden afpatuljerede egne Jagere Farvandet i Retning af Fjenden, hvis Ja-

gerdækning efterhaanden blev synlig over Kimingen. Paa et belejligt Tidspunkt gik vore Jagerstyrker i Angreb med det Formaal at aflede Opmærksomheden fra det kommende M. T. Baadsanfald. Det mest bemærkelsesværdige under denne første »Træfning« maa siges at være det, at Jagerne ikke angreb i Formation, men fra alle tænkelige Vinkler. — Medens Jagerkampen stod paa, var M. T. Baadenes Op-march tilendebragt. Forberedelsen til Angrebet blev udført af Luftfartøjet, der i nogle faa Hundrede Meters Afstand fra de »fjendtlige« svære Enheder udlagde smaa, afbrudte Taagebanker. Angrebet blev sat ind i Frontorden under Dækning af Taagebankerne, der kun i »Hullerne« gav Mulighed for Observationer. Gennembrydningen af Taagen udførtes med meget høj Fart (ca. 52 Knob eller mere). Efter Torpedoskuddene foretoges en Drejning 180° hvorefter hvert Fartøj i Zig-Zag Kurser foretog Retræten dækket af egne og Luftfartøjets Taagebanker. — Det er min bedste Overbevisning, at Aktionen under tilsvarende virkelige Forhold havde foraarsaget svære Tab for de kostbare fjendtlige Enheder — et Tab, der uden Tvivl vilde have været adskilligt mere bekosteligt end 2 eller 3 M. T. Baades Ødelæggelse.

Tilstedeværelsen af M. T. - og M. K. Baade i danske Farvande maa paa lignende Maade være en stærk Trusel for en angribende Fjende. Man vil ikke komme uden om store Omkostninger ved Opbygningen af et saadant Vaaben, Anlæggelse af Baser, Uddannelse af Personel m. v., men M. T. Baadsvaabnet har under denne Krig staaet sin Svendep prøve, saa hvorfor ikke give det Chansen i Farvande, der er saa absolut egnet for Anvendelsen af dette Vaaben, som netop de danske?

Nekrolog.

Kaptajn **Aage Nielsen** blev født den 24. Juni 1873 i Silkeborg som Søn af Direktør, Kommandør Knud Christian Julius Nielsen og Hustru Theodora f. Nielsen.

Han blev Kadet i 1890. Sekondløjtnant 1895. Gennemgik Hærens Officersskoles ældste Klasse, Artilleri-afdeling, 1899—1902. Blev Premierløjtnant 1901. Gik uden for Nummer i Søofficerskorpset i 1904 og modtog i 1906 Afsked efter Ansøgning. Ingeniør, Medindehaver af Ingeniør og Entreprenørfirmaet Christiani & Nielsen. Indkaldtes til midlertidig Tjeneste under Sikringsstyrken i August 1914. Blev Kaptajn i Flaadens Reserve 1923 og designeredes i 1924 til Søtransportvæsenets Stationsofficer i Jylland.

Nielsen bevarede hele sit Liv stor Interesse for Søværnet og deltog jævnligt i Søe-Lieutenantsselskabets Møder.

Foruden sin store Virksomhed som Direktør for Christiani & Nielsen var han Medlem af forskellige Bestyrelser saaledes af Em. Switzers Bjærgningsentreprise, A/S Titan, A/S Dansk Rør- og Sanitetsanlæg, A/S Recks Opvarmningsanlæg. Han var en passioneret Sejlsportsmand.

I 1920 blev han Ridder af Dannebrog, i 1931 Dannebrogsmænd.

Nielsen var gift første Gang i 1907 med Violet de Ward, f. 1880, d. 1920, anden Gang i 1922 med

Bodil f. Jerichau, f. 1889, d. 1939 og tredje Gang i 1940 med Elisabeth, f. Pouplier.

Kaptajn Nielsen døde den 6. Juli 1945 og bisattes den 11. Juli fra Bispebjerg Krematorium, hans Urne begravedes paa Holmens Kirkegaard.

P. I.

Rettelse:

I Tidsskriftets Juli Hæfte 1945, Pag. 220, i Nekrolog over Søkadet Gregers Jes Bojesen foretages følgende Rettelser:

1. Linie: efter »Søkadet« tilføjes i Parentes: »(Søløjtnant)« og efter »Jes« tilføjes »Boy«.
 3. Linie: efter »Bojesen og« udgaar Resten af Stykket, og der indsættes i Stedet: 1. Hustru o. s. v.
-

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

September Maaned.

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

1. Sept. 1536: Kong Christian III udsteder Flaadens første Krigsartikler.
1. Sept. 1800: Orlogsskonnerten »Den Aarvaagne«, Chef Premierløjtnant Fædder, kæmper i Vestindien med stor engelsk Kaper »Dreadnought« og jager denne paa Flugt; Premierløjtnant Fædder falder. (Medaille slaet).
1. Sept. 1810: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Kaptajnløjtnant Müller, Orlogsbriggen »Langeland«, Chef Premierløjtnant Lütken, samt 3 Kanonskonnerter under Premierløjtnant Wigelsen indkommer til Trondhjem efter heldig udført Undsætningsekspedition til Finmarken med 11 store Priser, taget i Nordhavet.
1. Sept. 1939: Sikringsstyrken formeres og Flaaden gøres krigsberedt ved 2. Verdenskrigs Udbrud.
2. Sept. 1809: Kanonbaadsdivisionen fra Fladstrand under Premierløjtnant Tuxen erobrer engelsk Orlogsbrig »The Minx«, der laa som Fyrskib paa Skagens Rev.
2. Sept. 1811: Orlogsbriggerne »Lolland«, »Samsø« og »Alsen« under Kaptajn Holm angriber udfor Mandal 2 engelske Orlogsbrigger, hvoraf Briggen »Manly« erobres.
3. Sept. 1813: 6 Kanonchalupper under Premierløjtnant Klaumann paa Vej gennem Ejderen til Forstærkning af Søekvipagen ved Glückstadt slaar sig ved Büsum igennem 13 engelske Kanonbaade og 4 armerede Chalupper. 2 britiske Kanonbaade sænkes.
4. Sept. 1807: Øen Helgoland besættes af Englænderne, og afstaaes d. $14/1$ 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 Schouthynacht Judichærs Plan. Batteriet anlægges ved Sænkning af de 3 udrangerede Orlogsskibe, nemlig: »Tre Croner«, »Printz Jørgen (Georg)« og »Charlotta Amalie«, senere i 1714 sænkes »Norske Løve«, i 1717 »Christianus Quintus«, »Mars« og Elephanten«.
7. Sept. 1807: København kapitulerer overfor engelske Styrker efter Belejring og Bombardement ($\frac{2}{9}$) 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 overste Snor danner et Øje (se 31. Okt. 1731).
9. Sept. 1000: Allieret Flaade paa 60 danske, 15 svenske og 5 norske Skibe under Kong Svend Tveskæg slaar ved Svold norsk Flaade paa 60 Skibe under Kong Olav Trygvason, som springer overbord og drukner.
10. Sept. 1563: Dansk-lübsk Flaade paa 27 danske og 7 lübske Skibe under Admiral Peder Skram kæmper med svensk Flaade paa 30 Skibe under Jacob Bagge ved Gotska Sandøen.
10. Sept. 1677: Flaade paa 14 Linieskibe og 7 Fregatter under General-Admiral Niels Juel bombarderer og indtager Vestervik By Nord for Kalmarsund med Landgangskorps under Schouthynacht Carstensen.
12. Sept. 1678: Flaaden bestaaende af 27 Skibe samt en Tropestyrke under General-Admiral Niels Juel iværksætter i Forbindelse med brandenburgske Styrker Landgang ved Wittow og Putbus, hvorved Rügen og Pommern erobres; da den svenske Hær i Henhold til Kapitulationsbetingelserne overføres fra Øen Usedom til Sverige, strander Transportflaaden i December 1678 i Sneykning paa Sose-Odde ved Bornholm, hvorved ca. 1800 Mand omkommer.
12. Sept. 1810: 6 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen erobrer udfor Læso engelsk Orlogskutter »Alban« paa 12 Kanoner.

12. og 13. Sept. 1657: Flaade paa 26 Skibe under Kommando af Rigsviceadmiral Henrik Bjelke kæmper uafgjort under Møen med svensk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Klas Bjelkenstjerna.
13. Sept. 1736: Flaadeføreren fra Store Nordiske Krig, vor første Kadetchef, Admiral Christen Thomsen Sehested, dør.
13. Sept. 1909: Vor første Ubaad »Dykkeren« ankommer til København fra Italien; Kommandohejsning den $\frac{3}{10}$ 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 Kristianopel og Karlshamn.

26. Sept. 1872: Kontreadmiral Dahlerup dør; Reorganisator af den østrigske Flaade, Viceadmiral og Højstkommanderende for denne i Kampene mod Venedig m. m.
27. Sept. 1882: Flaadens sidste større Skib med Sejlrigning: Krydserfregatten »Fyen« løber af Stabelen.
29. Sept. 1712: Flaade paa 22 Linieskibe og 6 Fregatter under Generaladmiral Gyldenløve ødelægges ved Rügen 42 Transportfartøjer og erobrer 15 Skibe af svensk Transportflaade under Eskorte af svensk Flaade paa 24 Linieskibe og 3 Fregatter under General-Admiral Wachtmeister.
29. Sept. 1727: Admiral Peter Raben dør; Flaadechef fra Store Nordiske Krig.
30. Sept. 1812: Kongens Æressabel til den Søkadet, der har bestaaet Officerseksamen bedst, indstiftes af Kong Frederik VI.
30. Sept. 1901: Kanonbaaden »Moen«, Chef Kaptajn Kjølens, springer i Luften i Sundet under første Forsøgsskydning med Brisantgranater; da Besætningen i Tide var ført fra Borde, blev ingen dræbt eller saaret.
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.

»Navy and army stores«.

Af Kommandørkaptajn Eyvind Dahl.

Selv om dette Tidsskrifts Formaal næppe *helt* kan siges at tillade Optagelsen af nedenauførte Forslag, mener jeg mig dog berettiget til at fremsætte det her for derved at bringe det frem til almindeligt Kendskab og herigennem Drøftelse blandt Søværnets Personel.

Der er næppe Tvivl om, at Rekonstruktionen af Flaade, Hær og Luftvaaben vil give uanede Muligheder for Inddragelse af store og nyttige Erfaringer fra Udlandet, ikke alene fra det rent vaabentechniske og taktiske Omraade, men ogsaa fra de organisatoriske Omraader.

Der er formentlig ej heller Tvivl om, at vore militære Styrker vil forøges i Antal.

Udenfor det rent militære Omraade findes der flere Steder i Udlandet en praktisk Organisation, som paakalder sig en vis Opmærksomhed, og som muligvis med Udbytte kunde indføres herhjemme.

Fra saavel Sverige, Tyskland som England har man Erfaring for, at militært Personel af alle Grader igennem visse Indkøbscentre kan indkøbe Munderingsgenstande samt visse materielle Goder til en Pris, der ligger betydeligt under den almindelige Detailpris.

Jeg har ikke studeret Organisationen af disse Institutioner i Detailler, men derimod enkelte Steder nydt godt af dem.

I England f. Eks. var der ved Institutioner i Land oprettet »clothing stores«, hvor enhver kunde købe, naar man havde Kuponer.

I Almindelighed lededes »clothing stores« af en Underofficer med Kvinder — WRNS — til Assistance.

I disse »stores« kunde Officerer købe Regntøj og al Undermundering, Sokker, Skjorter, Slips, Undertøj, Sko, Støvler, Tropetøj, m. m. m. til overordentlig gunstige Priser. Eksempelvis kan nævnes, at en hvid Skjorte her kostede 4—5 sh., men i Forretningerne i Piccadilly ca. 30 sh.

Herudover omfattede Beholdningerne Tobak, Chokolade, Sæbe, Barberblade m. v., som ogsaa solgtes efter et vist Rationeringssystem.

Disse »stores« modtog Forsyninger med visse Mellemrum fra en Centralorganisation.

Ved Oprettelsen af Kommandoer udenfor Moderlandet følger straks »clothing stores« med. Jeg traf det bl. a. i Belgien og Frankrig, og nu findes der et saadant i København.

Det forekommer mig betydningsfuldt, at man fra Myndighedernes Side igennem en saadan Organisation giver Værnenes Befalingsmænd og Stammandskab en Støtte i et alle Dage vanskeligt Spørgsmaal.

Der vil iøvrigt meget hurtigt opstaa et formentlig tiltrækkende Resultat, nemlig, at det føles som det billigste at være reglementeret paaklædt, hvorfor man paa en behændig Maade føres ind paa en sikkert ønskelig Ensretning af militært Personels Beklædning.

Saavidt jeg kan skønne, skulde der være gode Muligheder herhjemme for at opbygge et lignende Organ for Flaadens, Hærens, og Luftvaabenets Personel, og det er mig bekendt, at Hærens Munderingsdepot i nogen Grad har været inde paa denne Linie, idet man her har kunnet indkøbe visse Munderingsgenstande til en forstandig, om end ikke helt billig Pris.

Et Samarbejde mellem de højeste militære Sø- og

Land-Intendanturstabe vilde sikkert være i Stand til at udfinde den rette Fremgangsmaade, dog helst uden for mange og lange Kommissionsmøder. Muligvis vilde det være befordrende for Sagens Gennemførelse, at man inkluderede en civil Forretningsmand i Sagen — det gjorde jo ikke noget, om han blev Officer i Reserven. Jeg tror, de ældre Officerer af alle Kategorier i en ret lang Fremtid vil have nok at gøre med andre Opgaver.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat).

Hangarskibe.

5. Aërodromskibe. (Fortsat).

III. Oversigt over Aërodromskibe.

I det følgende skal gives en skematisk Oversigt over de forskellige Flaaders Aërodromskibe pr. 1. September 1939 med senere kendte Tilføjelser, idet alle sænkede Enheder saaledes er medtaget.

I Oversigten betyder:

- G = Glatdækstype
 - (G) = Glatdækstype med en diminutiv Ø
 - Ø = Ø-Type
 - F = Fladbaneskyts
 - Mg = Maskingeværer
 - T = Torpedoapparat
- Uofficielle Tal er sat i Parentes.

Alt Skyts, der ikke er særlig markeret som Fladbaneskyts, er Luftskyts. Da Armeringen med Maskingeværer ofte veksler, er disse kun undtagelsesvis medtaget i Oversigten.

Oversigt over Aërodromskibe*)

Navn Besat, Aarstal for Færdig- bygning som Aërodrom- skib, samt Rekonstrukt.	Displacement i Tons	Fart i Knob	Type	Antal		Armering
				Luft- fartøjer	Kata- pulter	
<i>England:</i>						
VALERIOUS [16, 17, 18, 25, 29]	22.450	31	(G)	33	—	{ 12 Stk. 11,4 cm 24 Stk. 40 mm 22 Stk. Mg
VALERUS [17, 18, 37]	14.450	20	G	(20)	1	18 Stk. Mg
VALERAGLE [18, 24]	22.600	24	Ø	21	—	{ 9 Stk. 15,2 cm F 4 Stk. 10,2 cm 8 Stk. 40 mm
VALERERMES [19, 24]	10.850	25	Ø	20	—	{ 6 Stk. 14 cm F 3 Stk. 10,2 cm
VALEROURAGEOUS [16, 28] . } VALERORIOUS [16, 30] . . . }	22.500	31	Ø	48	2	{ 16 Stk. 12 cm 24 Stk. 40 mm
VALERARK ROYAL [37, 38] ...	22.600	31	Ø	60	2	{ 16 Stk. 11,4 cm 32 Stk. 40 mm
VALERLUSTRIOUS [39, 40] .. } VALERORMIDABLE [39, 41] .. } VALERICTORIOUS [39, 41] .. } VALERDOMITABLE [39, 41] .. } VALERPLACABLE [41, 42] .. } VALERDEFATIGABLE [42, 43] }	23.000	32	Ø	(40)	2	{ 16 Stk. 11,4 cm 32 Stk. 40 mm 32 Stk. Mg
VALERescort-Aërodromskibe [39 — p. St.]	10—17.600	16,5	Ø	15 à 30	—	? Stk. Mg
<i>S. A.:</i>						
VALEREXINGTON [25, 27] .. } VALERARATOGA [25, 27] .. . }	33.000	33,2	Ø	(70— 90)	1	{ 8 Stk. 20,3 cm F 12 Stk. 12,7 cm 8 Stk. 40 mm
VALERANGER [33, 34]	14.500	29,5	Ø	(50)	—	{ 8 Stk. 12,7 cm 50 Stk. 40 mm

Det bemærkes, at Oversigten er udarbejdet Sommeren 1944.

Oversigt over Aërodromskibe

Navn [søst, Aarstal for Færdig- bygning som Aërodrom- skib, samt Rekonstrukt.]	Displacement i Tons	Fart i Knob	Type	Antal		Armering
				Luft- fartøjer	Kata- pultur	
ENTERPRISE [36, 39] .. } YORKTOWN [36, 39] .. }	19.900	34	Ø	(60)	2	{ 8 Stk. 12,7 4 Stk. 40 m 16 Stk. 28 m
WASP [39, 39]	14.700	30	Ø	(50)	2	{ 8 Stk. 12,7 16 Stk. 28 m
HORNET [40, 42]	20.000	34	Ø	(60)	(2)	{ 8 Stk. 12,7 16 Stk. 28 m
ESSEX-Klassen [42 — p. St.]	25.000	35	Ø	(60)	?	{ 16 Stk. 12,7 16 Stk. 28 m
EX-Krydsere [42—p.St.]	12.000	?	Ø	(30)	?	8 Stk. 12,7
EX-Slagskibe [p. St.] ...	45—50.000	?	Ø	?	?	?
Escort-Aërodromskibe [39 — p. St.]	10—17.500	16,5	O og G	15 à 30	?	? Stk. Mg.
<i>Japan:</i>						
HOSYO [21, 22, 24]	7.500	25	G	26	—	{ 4 Stk. 14 cm 2 Stk. 80 m
KAGA [21, 28, 35]	26.900	23	(G)	80	1	{ 10 Stk. 20,3 12 Stk. 12 cm
AKAGI [25, 27, 37]		28,5	(G)	60	—	
RYUZYU [31, 33]	7.100	25	G	24	—	12 Stk. 12,7
SORYU [35, 37]	10.050	30	Ø	40	—	12 Stk. 12,7
HIRYU [37, 38]						
(KORYU [38. ?])						
SYOKAKU [39, ?]	(20.000)	(32)	Ø	(60)	—	16 Stk. 12,7
ZUIKAKU [39, ?]						
RYUKAKU [40, ?]	(20.000)	(32)	Ø	(60)	?	16 Stk. 12,7
og 1 Enhed						
KASIWABA [40]	27.000	24	?	55	?	?
IZUMO [40]						
Escort-Aërodromsk. [?]	?	?	?	?	?	?

Oversigt over Aërodromskibe

Navn søsat, Aarstal for Færdig- bygning som Aërodrom- skib, samt Rekonstrukt.	Displacement i Tons	Fart i Knob	Type	Antal		Armering
				Luft- fartøjer	Kata- pulter	
<i>Tyskland:</i>						
GRAF ZEPPELIN [38, ?]. } 3 [39, ?]..... }	19.250	32	Ø	40	2	{ 16 Stk. 15 cm F 10 Stk. 10,5 cm 22 Stk. 37 mm
<i>Frankrig:</i>						
BÉARN [20, 28].....	22.150	21,5	Ø	40	—	{ 8 Stk. 15,5 cm F 6 Stk. 75 mm 8 Stk. 37 mm 4 Stk. T
(JOFFRE) [0]..... } (PAINLEVÉ) [0]..... }	18.000	32	?	40	?	{ 8 Stk. 13 cm 8 Stk. 37 mm
<i>Italien:</i>						
AQUILA [u. Bygn.].....	?	?	?	?	?	?
<i>Sovjet-Unionen:</i>						
1 à 2 Enheder [p. St., ?]	12.000	30	?	32	?	12 Stk. 10,2 cm

Til de i Oversigten anførte Data skal yderligere gives følgende Kommentarer og Oplysninger:

England:

Antallet af Luftfartøjer i ARGUS som almindeligt Aërodromskib var tidligere 20. Som Moderskib for fjernstyrede Luftfartøjer medføres 8 »Queen Bee« Maskiner.

ARK ROYAL er saavel i Størrelse, Fart og Ud-

seende som i Indretning med 2 Hangardæk en moderniseret Ud gave af GLORIOUS og COURAGEOUS. Flyvedækkets Udstrækning over begge Stævne og det svære Lufts kyts' Placering samt udstrakt Anvendelse af elektrisk Svejsning er de vigtigste Forbedringer.*) Under Prøvefarterne viste det sig, at Skorstensrøgen nu og da »slog ned« agten for Øen og generede Luftfartøjerne under Landingen. Skorstenen blev derfor senere forlænget med næsten 3 m.

Naar Antallet af Luftfartøjer i ILLUSTRIOUS-Klassen er reduceret til $\frac{2}{3}$ af Antallet i ARK ROYAL,**) skønt Displacementet er øget en Ubetydelighed, skyldes det, at man — saa vidt det kan skønnes — er gaaet tilbage fra 2 Hangardæk til kun eet. Dette er sket af Hensyn til Stabiliteten, idet den derved indvundne Vægt er kommet Beskyttelsesfaktoren til Gode — og da især Undervandsbeskyttelsen. Skibene i denne Klasse ligger derfor ikke saa højt paa Vandet og ser i det hele ogsaa mere harmoniske ud end ARK ROYAL.

For at skaffe bedre Plads i Hangaren og paa Flyvedækket er Ø-Konstruktionen med det indvendige Optræk og Skorstenen trukket noget ud fra Skibssiden, saa Øen til Dels hviler paa en udenbords »Karnap« ligesom i BÉARN.

Krigsbegivenhederne synes at have bevist det rigtige i Tilbagegangen til kun eet Hangardæk, idet ARK ROYAL jo som bekendt kæntrede Øst for Gibraltar efter at have faaet svære Undervandsbeskadigelser, medens det er lykkedes forskellige Enheder af ILLUSTRIOUS-Klassen til Trods for alvorlige Havarier at

*) Ved elektrisk Svejsning er i Sammenligning med et nittet Skib sparet ca. 500 Tons.

***) Der findes ingen officielle Opgivelser om Luftfartøjskapaciteten i ILLUSTRIOUS-Klassen. Nu og da ses angivet 70 — men dette Antal kan ikke passe, hvis der kun er eet Hangardæk.

klare sig i Havn. — Muligvis er flere nye Enheder af ILLUSTRIOUS-Klassen under Bygning.

Escort-Aërodromskibene (Aircraft Escort Vessels) er som Regel ombyggede Koffardiskibe — i enkelte Tilfælde nye Enheder. For nogle af dem angives Dimensionerne at være $147 \times 21 \times 8,7$ m. De fleste — om ikke alle — er ombygget eller bygget i U. S. A. Alle de ombyggede Enheder havde oprindelig andre Navne.

Der findes antagelig omkring en Snes Enheder — flere er sænket — plus et Antal under Bygning. Følgende Navne paa færdige Enheder er kendt: ARCHER, ATTACKER, BATTLER, BITER, CHASER, HUNTER, RAVAGER, SEARCHER, STALKER og TRACKER.

BITER er en ombygget Bananbaad. Af sænkede Enheder kendes Navnet paa een — AVENGER.

Af Aërodromskibe til Flaadebrug vides følgende sænket: EAGLE, HERMES, COURAGEOUS, GLORIOUS og ARK ROYAL.

U. S. A.:

RANGER repræsenterer den efter moderne Opfattelse mindste Aërodromskibstype. Officielt angives Luftfartøjsudrustningen at være 72. Efter denne Reduktion af Størrelsen i Forhold til LEXINGTON og SARATOGA skete atter en Forøgelse i ENTERPRISE og YORKTOWN. Paa Grund af meget alvorlige Vanskeligheder saavel med Kedlerne som med de gearede Turbiner har disse to Skibe allerede fra deres Start faaet et daarligt Ry paa sig i den amerikanske Marine. I begge Enheder har det været nødvendigt at indbygge en helt ny Gearkonstruktion, og adskillige Kedler har maattet udskiftes under og efter Prøvefarterne, hvilket — som det vil erindres — i sin Tid gav Anledning til en meget kraftig Kritik af amerikanske Marineforhold. Officielt angives, at 81 Luftfartøjer hører til hvert Skib.

Der findes 2 Katapulter, een paa Flyvedækket og een paa det lavere liggende Hangardæk (Bakdæk). Byggepris ca. 25 Mill. Dollars pr. Enhed.

WASP er i Størrelse af samme Type som RANGER, men adskiller sig i Udseende ved at have en Ø med Skorsten som i ENTERPRISE. Byggepris: 20 Mill. Dollars.

HORNET er en Forbedring af ENTERPRISE. Byggepris ca. 45 Mill. Dollars.



Amerikansk Aërodromskib RANGER.

Øen staar om Styrbord. 6 Klapskorstene agten for Øen — 3 i hver Side

ESSEX-Klassen bestod oprindeligt af 11 Enheder. Til Minde om Aërodromskibe, der er sænkede under den nuværende Krig, har en Del af Enhederne faaet Navn efter disse. Foruden Typeskibet er Navnene nu: BUNKER HILL, FRANKLIN, HANCOCK, HORNET (ex KEARSARGE), INTREPID, LEXINGTON (ex CABOT), RANDOLPH, TICONDEROGA, WASP (ex ORISKANY) og YORKTOWN (ex BON HOMME RICHARD). Prisen pr. Enhed skal være 60 Mill. Dollars. Udseende formentlig som ENTERPRISE.

Desuden siges nu yderligere en Snes Enheder af denne Klasse at være under Bygning. Følgende 5 Navne er kendt: BATAAN, BON HOMME RICHARD, KEARSARGE, ORISKANY og SHANGRILA.

Af 10.000 Tons Krydsere, der, medens de stod paa Stabelen, er blevet ændret til 12.000 Tons Aërodromskibe, findes 8. De har følgende Navne: BELLEAU WOOD (ex NEW HAVEN), CABOT (ex BUFFALO), COWPENS (ex HUNTINGTON), INDEPENDENCE (ex TALLAHASSEE), LANGLEY (ex NEWARK), MONTEREY (ex DAYTON), PRINCETON (ex AMSTERDAM) og SAN JACINTO (ex WILMINGTON).



Amerikansk Aërodromskib YORKTOWN



Amerikansk Escort-Aërodromskib LONG ISLAND

Af 58.000 Tons Slagskibe af LOUISIANA-Klassen, der er under Ombygning til Aërodromskibsmastodonter paa 45- til 50.000 Tons, skal findes 4 Enheder.

Af Escort-Aërodromskibene, der for de flestes Vedkommende er af samme Type som de engelske, siges 30 at være færdige eller under Bygning. Enkelte af de amerikanske Escort-Aërodromskibe — bl. a. nedenævnte LONG ISLAND — er af Glatdækstypen. Følgende Navne er kendt: ALTAMAHA, BARNES, BLOCK ISLAND, BOGUE, BRETON, CARD, CHARGER, COPAHEE, CORE, CROATAN, GLACIER, HAMLIN, LONG ISLAND, NASSAU og SANGAMOON. Luftfartøjskapacitet: 15 à 20 Bombere og Torpedoplaner eller 30 Jagere. SANGAMOON og flere af samme Klasse — Navnene er ikke kendt — er formentlig udrustet med Katapult.

Desuden har den amerikanske Flaade to Aërodromskibe til Skolebrug — SABLE og WOLVERINE. Det er ældre Koffardskibe fra henholdsvis 1923 og 1912 med mere moderat Fart — antagelig ca. 12 Knob. De er af nærlig samme Størrelse som Escort-Aërodromskibene (henholdsvis 7750 og 6380 Br. Reg. Tons — medens f. Ex. LONG ISLAND er 7825 Br. Reg. Tons).

Ligesom de engelske Enheder har de amerikanske Escort- og Skole-Aërodromskibe oprindeligt haft andre Navne. LONG ISLAND, der søsattes i 1940, hed saaledes MORMACMAIL.

Følgende Aërodromskibe til Flaadebrug vides sænkede: LEXINGTON, YORKTOWN, WASP og HORNET samt det tidligere Aërodromskib LANGLEY.

Japan:

Oplysningerne om de japanske Aërodromskibe er meget ufuldstændige og ofte modstridende. Om Enheden KORYU overhovedet eksisterer, er saaledes ikke sikkert.

KASIWARA og ISUMO er ombyggede Linere.

De japanske Aërodromskibes Navne har følgende Betydning:

HOSYO = Fugleflugt eller Fugletræk

KAGA (ombyg. Slagskib) er en Provins

AKAGI (ombyg. Slagkrydser) er et helligt Bjerg

RYUZYU = den opstigende Drage

SORYU = den blaa Drage

HIRYU = den flyvende Drage

KORYU = den straalende eller skinnende Drage

SYOKAKU = Trane

ZUIKAKU = den lykkebringende Stork

RYUKAKU ☪: »Dragefuglen«

Af Aërodromskibe til Flaadebrug er formentlig følgende sænkede: KAGA, AKAGI, HIRYU, SORYU og RYUKAKU. En Del nye Aërodromskibe er antagelig under Bygning — eventuelt allerede færdige.

Tyskland:

Enheden B siges at have faaet Navnet DEUTSCHLAND. Efter andre Oplysninger, der synes troværdigere, er den opkaldt efter Fregattenkapitän Peter Strasser, der faldt under forrige Verdenskrig som Chef for den tyske Flaades Luftskibsvaaben.

Frankrig:

De to under Bygning værende Aërodromskibe JOFFRE og PAINLEVÉ er formentlig ødelagt, medens de endnu stod paa Stabelen.

BÉARN var som bekendt en Tid »interneret« paa Martinique.

Italien:

Paa Grund af Landets geografiske Forhold har Italien tidligere ment at kunne undvære de kostbare Aërodromskibe og i Stedet for anvende landbaserede Luftfartøjer (Jagere og Bombemaskiner) i Forbindelse med de paa almindelige Krigsskibe og Luftfartøjstendere baserede Luftfartøjer ved Flaadens Operationer.

Efter den sidste Udgave af den italienske Flaadekalender skal der imidlertid nu være et Aërodromskib under Bygning i Norditalien. Udover Navnet, AQUILA, haves dog ingen Oplysninger om dette Skib.

Sovjet-Unionen:

Til Østersøflaaden siges der for Tiden at være to Hangarskibe — formentlig Aërodromskibe — under Bygning. Det ene skal have faaet Navnet KRASNOJE ZNAMJA (»den røde Fane«).

(Sluttes).

Sænkningen af »Bismarck«.

Af Kaptajnløjtnant P. Zigler

Begge Tysklands Slagskibe »Bismarck« og »Tirpitz« led samme Skæbne, idet de faldt som Offer for Luftvaabenet.

Medens »Tirpitz« blev sænket paa sin Ankerplads af Royal Air Force uden nogensinde at have været i Kamp, var »Bismarck's« Sænkning langt mere dramatisk. Følgende Artikel er uddraget og oversat fra Oplysninger fra de to Vaaben, der har Hovedandelen i Sænkningen, og uden hvilken en saadan Operation vilde have været udelukket, nemlig Kyst-Kommandoen (Coastal Command) og Flaadens Luftvaaben (Fleet Air Arm).

Den 19. Maj 1941 endte Admiral Lütjens en Tale til Besætningen i »Bismarck« med disse Ord: »Jeg udbringer Jægerens Skaal, en god Jagt og et godt Bytte«. Disse Ord blev udtalt kort efter Middag den 19. Maj 1941. Samme Aften lettede »Bismarck« og stak til Søs for Nordgaaende fra Kielerbugten. Det var Admiralens Hensigt at foretage et Raid i Atlanterhavet. Han havde gjort dette tidligere paa Aaret, idet »Gneisenau«, hvori han da førte sit Flag, og »Scharnhorst« sammen havde været ude og sænket 22 Skibe i en allieret Konvoj. Disse to Skibe laa nu i Brest og havde allerede lidt Skade fra Bombninger udført af R. A. F.

Hvis Tyskland vilde opnaa en Afgørelse i Slaget om Atlanterhavet, maatte andre Enheder sendes ud, og til dette blev »Bismarck« og »Prinz Eugen« valgt.

Hvad angaar »Bismarck«, var det dens første og sidste Togt. Foruden »Bismarck« og »Prinz Eugen« var der to Destroyere og to Mineskibe. De passerede igennem Store Bælt og naaede langs Norges Kyst til en Ankerplads i en Fjord nær ved Bergen om Morgen den 21. Maj. Der havde kun været ringe Tid til Søvn, idet Luftalarmtilstand havde holdt Besætningen paa Posterne til Kl. 0830. Der var yderligere en Luftalarm tidlig paa Eftermiddagen, der varede et Kvarter. Lidt før det blev Tusmørke, stak Styrken til Søs igen.

Den Dag havde et af Coastal Commands Luftfartøjer rekognosceret saa langt Nord paa som til Bergen og havde der i en Fjord i Nærheden set to Krigsskibe, hvoraf det ene var meget stort, til Ankers. Ved Tilbagekomsten til sin Base aflagde Flyveren Rapport til Efterretningsofficeren (Intelligence Officer), men var meget forsigtig i sine Udtalelser, men medens de sad og talte sammen, og de vaade Fotokopier blev bragt ind til Intelligence Officeren, saa denne, at det, som Flyveren havde Mistanke om, i Sandhed var rigtigt. Intelligence Officeren satte sig straks i Forbindelse med Hovedkvarteret for Coastal Command, og blev derfra beordret til at bringe disse Fotografier til Hovedkvarteret saa hurtigt som muligt. Dette voldte lidt Besvær, for det eneste Luftfartøj, der var til Disposition til en saadan Opgave, var det Luftfartøj, der lige var landet. Endvidere var det nu Aften. Ikke desto mindre startede Flyveren fra sin Base i Skotland og fløj Syd paa. I Nærheden af Nottingham løb Flyveren tør for Benzin og landede da her i Mørke. Det var Flyverens Fødeby, og det lykkedes ham da at faa vækket en af sine Kammerater, der var Indehaver af en Garage og en Bil, og sammen jog de nu gennem Mørklægning og Natten med en Gennemsnitsfart af ca. 85 km/t. I de tidlige Morgentimer blev Fotografierne leveret

paa Hovedkvarteret. Ekspertes fra Admiralitetet og de fotografiske Afdelinger bekræftede Intelligence Officerens Formodning, det var »Bismarck« og »Prinz Eugen«, der var ude. Tidligt samme Morgen blev de angrebet af 6 Whitley og 6 Hudson Luftfartøjer fra Coastal Command. Angrebet var uden Held, da Vejret var daarligt, og kun to af Luftfartøjerne lykkedes det at naa Fjorden, hvor de kastede deres Last af panserbrydende Bomber uden at kunne observere Resultatet. Hele denne Dag var Vejret forfærdeligt. Ikke desto mindre blev Rekognosceringen gennemført fra tidlig Morgen til sen Aften, idet ethvert tjenstdygtigt Luftfartøj fra Coastal Command paa Skotlands Østside og fra Yorkshire blev sendt i Luften. De fløj undertiden gennem voldsomme Storme, tæt Dis og med Skyernes Underkant helt ned til Havoverfladen. Time efter Time gennempløjede de Disen, der indhyllede Bergens Havn og de omliggende Fjorde. Forgæves. Ingen Skibe saas. En Flyver forklarede, at der ingen Skibe kunde være i Havnen, fordi han var fløjet hen over den saa lavt, og han var ikke kollideret med noget. Formodningerne om, at der ingen Skibe var, blev bekræftet Kl. 1830, da Skyerne over Bergen løftede sig for et Øjeblik — længe nok til at et landbaseret Luftfartøj fra Fleet Air Arm kunde konstatere, at der ingen Skibe var. Dette Luftfartøj, en Maryland, var bemanded med meget erfarne Officerer fra Fleet Air Arm. De udførte deres Opgave med meget stor Succes til Trods for særdeles daarligt Vejr, og de skaffede Oplysninger, der var af den allerstørste Betydning. I Løbet af denne lange Dag var »Bismarck« og »Prinz Eugen« i Virkeligheden dampet Nord paa, og de skiltes fra deres Eskorte i de smaa Timer. Den 22. Maj traf Vice-Admiral Sir John Tovey, der var Chef for Home Fleet, Dispositioner paa Grundlag af Meldingerne fra den rekognos-

cerende Maryland, for at forhindre »Bismarck« og »Prinz Eugen« i at løbe ud i Atlanterhavet. Admiralen stak til Søs med Home Fleet, førende sit Flag i H. M. S. »King Georg V«. Endvidere var med ham det nye Hangarskib »Victorious«, der kort forinden havde hejst Kommando, og som lige skulde til at sejle fra Scapa Flow til Gibraltar med en Mængde afmonterede Hurricane Luftfartøjer. De skulde da samles i Gibraltar og derfra flyves til Malta til R. A. F. Ombord var endvidere 9 Swordfish og 6 Fulmar Luftfartøjer. Der havde kun været en Uge til Øvelse med Luftfartøjsbesætningerne, som endnu ikke var øvede i at flyve som Flotille.

Kl. 0100 den 23. Maj forandrede »Bismarck« og »Prinz Eugen« Kurs for at staa gennem Danmarksstrædet mellem Island og Grønland. Paa dette Tidspunkt var de fuldt klar over, at de var observeret, men de skønnede, at Chancen for at undgaa den engelske Flaade, der forsøgte at afskære dem, var størst ved at følge denne Rute. Vejret var den 23. Maj for daarligt til at patrouillere den norske Kyst. Sunderland Flyvebaade og Hudson Luftfartøjer var i Stand til at dække Farvandet mellem Island og Færøerne og Færøerne og Shetland. Sunderland Flyvebaadene tilbagelagde mere end 3000 km pr. Start, men Vejret var imod dem. Vind, Taage, Regnbyger og lave Skyer med Chance for Isdannelse var, hvad de mødte. Endvidere holdt to Catalina Flyvebaade Farvandet omkring Island under Opsigt, indtil de maatte opgive det p. Gr. a. Regn, der nedsatte Sigbarheden til mindre end 900 m.

Om Aftenen den 23. fik Krydseren »Suffolk« Føling med de tyske Skibe, der styrede SW i Danmarksstrædet, og lidt senere startede en Sunderland og en Hudson fra Island, for at holde Føling med Fjenden i den lange Tasmørketid. Hudson'en kunde ikke finde dem, men Sunderlanden holdt gaaende.

I Mellemtiden var »Bismarck og »Prinz Eugen« ogsaa blevet set af H. M. S. »Norfolk«. Krydseren skyggede »Bismarck« igennem Natten. Næste Morgen startede en ny Hudson, og Kl. 0554 saa den »Bismarck« og »Prinz Eugen« i Kamp med »Hood« og »Prince of Wales«. Lave Skyer gjorde det umuligt at identificere de to Styrker med Sikkerhed, men det kunde ses, at et af Skibene havde faaet to Fuldræffere, der fulgtes af en Eksplosion. I Mellemtiden var Sunderlanden fra Island kommet i Nærheden af »Suffolk«, og da den saa dette Skib, observerede den godt forude paa samme Tidspunkt Kanonild. »Da vi kom nærmere«, siger Flyveren i sin Rapport, »saas to Linier, hver paa to Skibe i Kølvandsordenen paa parallelle Kurser paa en gisset Afstand af hinanden af ca. 20 km«. Der var en kraftig Skudveksling, og det forreste Skib i den bagbords Linie brændte paa to Steder, det ene Sted ved Foden af Brokonstruktionen og det andet Sted længere agterude. Tiltrods for disse store Brande syntes det, som om der blev fyret med mindst et Taarn forude og et agter.

I Begyndelsen kunde Flyveren ikke identificere det brændende Skib. Han drejede mod den styrbords Linie og saa da, at det andet af de Skibe, der dannede den, udviklede en betydelig Mængde Røg, og at Olie fra det efterlod en bred Stribe paa Havets Overflade. Han nærmede sig, og mens han gjorde det, sprængte Skibet i den bagbords Kolonne i Luften. Lidt efter kom Sunderlanden under kraftig Luftværnsild samtidig med, at »Bismarck« og »Prinz Eugen« blev genkendt. Han blev tvunget til at søge Dækning med det samme i Skyerne, og da han lidt senere havde et Kig igen i et Hul i Skyerne, blev han klar over, at det sænkede Skib var engelsk, og han saa, at det var forsvundet med Undtagelse af Stævnen, der sank umiddelbart efter. Dette hændte ca. Kl. 0715 den 24. Maj.

Admiral Tovey dampede af Sted med 27 kn for at afskære »Bismarck«, men det var af Betydning at reducere dens Fart, hvis den skulde bringes til Kamp, og i Løbet af Eftermiddagen blev »Victorious« med 4 Krydsere som Dækning detacheret fra Hovedstyrken for at bringe sine Luftfartøjer saa tæt til »Bismarck«, at de kunde angribe. Denne Styrke blev ledet af Rear-Admiral Curteis, der førte sit Flag i H. M. S. »Galatea«. Paa disse Breddegrader var Solnedgang ca. 1 Time efter Midnat, saa det var endnu lyst, da Lt-cdr. (A) Esmond R. N. Kl. 2210 startede med sine 9 Swordfish for at hævne »Hood«. Han blev fulgt af 3 Fulmar Kl. 2300 og af endnu 2 Kl. 0100. Det var Fulmarenes Opgave at holde Føling med »Bismarck«, saa et nyt Angreb kunde sættes ind ved Daggry.

Ombord i »Bismarck« var Humøret højt, og ikke uden Grund. »Hood« var sænket og »Prince of Wales« beskadiget. Den Aften blev der uddelt Ekstraforplejning, Chokolade og Cigaretter og 1. A. O. blev dekoreret af Hitler. Men »Bismarck« var ikke helt uskadt selv, for en Træffer fra »Hood« havde sat nogle Rum delvis under Vand, og endvidere gjort det umuligt at bruge Olie fra de forreste Bunkers. Det var Olie herfra, der efterlod den brede Stribe, som Sunderlanden havde set. Men »Bismarck« havde skaffet sig af med en mægtig Modstander og beskadiget en endnu kraftigere. Det var nu Tid til at trække sig tilbage til de norske Fjorde. Kommandør Lindemann, der havde Kommandoen paa »Bismarck«, var af denne Mening, men Admiralen beordrede »Prinz Eugen« til at gaa paa egen Haand, medens »Bismarck« holdt paa for at naa en fransk Havn. Vejret var byget med en frisk NW-lig Vind. Sigtheden var god undtagen i Bygerne. Paa Grund af fortræffelig Navigation fik Luftfartøjerne Øje paa »Bismarck« Kl. 2330 ca. 200 km

fra Hangarskibet. Lt-cdr. Esmond forandrede Kurs med den Hensigt at føre sit Angreb forfra. Skydækket var tiltagende, og han tabte Følingen, men efter at have fløjet rundt lidt fik han Øje paa »Norfolk«, der fortalte ham, at »Bismarck« var NW for ham. Faa Minutter senere brød han Skyer for at angribe, men fandt sig da over en af U. S. A.s Kystbaade. »Bismarck«, der nu ikke var mere end 10 km borte fik Øje paa Luftfartøjerne, da de kom ud af Skyerne og aabnede op med sit A-L Skyts. A-L Beskydningen var kraftig lige fra Begyndelsen og tog til, efterhaanden som Afstanden formindskedes, saa de mindre-kalibrede A-L Vaaben kunde deltage. Saa nøjagtig var Beskydningen, at Lt-cdr. Esmonds Swordfish blev ramt paa ca. 6 km Afstand. Ikke desto mindre ledte han sin Gruppe igennem denne Ild kort efter Midnat. Hans styrbords underste Klap blev ramt, og han gik derfor fra sin oprindelige Plan om at angribe »Bismarck« paa den styrbords Side og bestemte sig for at kaste sin Topedo, naar han var i en god Position paa den bagbords Side. Angrebsstyrken var i Stand til at gøre Fordring paa en Træffer, idet denne var blevet set af flere. Lt-cdr. Esmond telegraferede derfor til »Victorious«. »Har angrebet med Torpedoer. Kun en observeret«.

Paa denne Tid var Vejret blevet værre, og Skyerne hang lavt over Søen. Rear-Admiral Curteis var dampet vestpaa for at afkorte Hjemturen for Swordfishene. Selv med denne Hjælp syntes det et Vidunder for alle ombord i Hangarskibet, at nogen af Luftfartøjerne returnerede. Da de kom ind, brød en voldsom Regnbyge løs, der gjorde, at de ikke kunde se »Victorious« i Mørket.

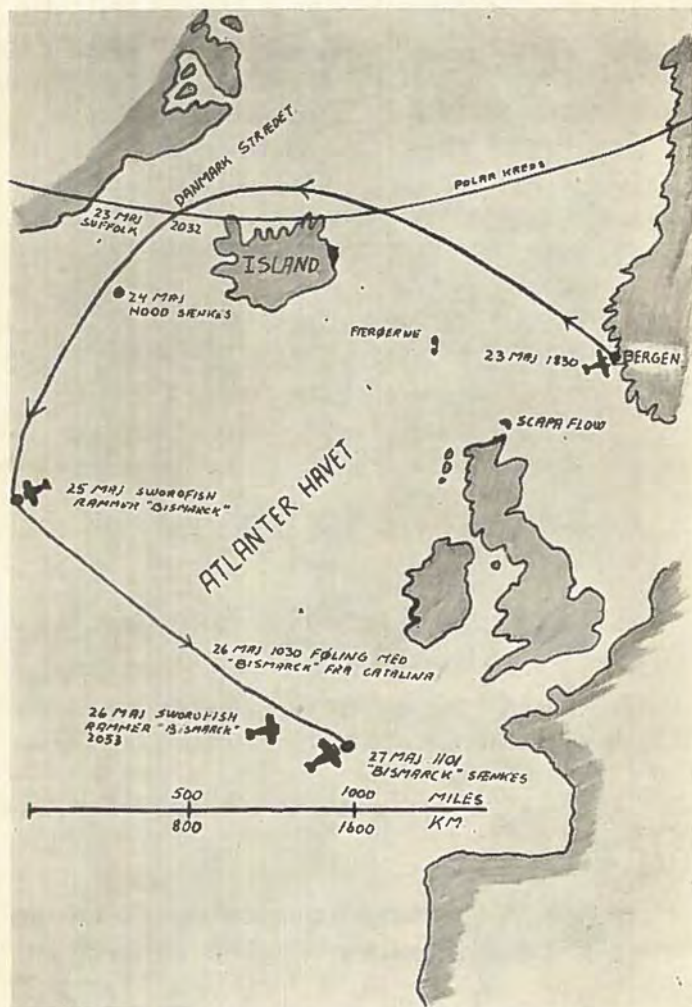
Det var med en Lettelse, at Luftstabsofficeren hørte den første klagende Anmodning fra en Swordfish om Pejlinger. De blev ledt hjem ved Hjælp af Projektørerne,

og Kl. 0230 var alle landet, nogle af dem med kun lidt Benzin tilbage, og 3 af Flyverne gennemførende deres første Dæknatlanding heldigt. Fulmarene var ikke saa heldige, men Natrekognoscering kræver ogsaa den største Erfaring af Besætningerne. De tabte Følingen og to af dem vendte ikke tilbage.

I »Bismarck« blev der fortalt, at 47 Luftfartøjer var skudt ned. Det var ikke ude med »Bismarck« endnu, og den havde Held med at undslippe sine Forfølgere Kl. 0300, idet »Norfolk« og »Suffolk« mistede Følingen med den, efter at have skygget den næsten 900 Sømil. Swordfishene kunde derfor ikke starte igen ved Daggry, men de blev sendt ud for at rekognoscere. »Bismarck«s Fart var nu reduceret til 20 Knob. Admiralitetet regnede med, at den enten vilde løbe tilbage til Norge eller gaa til en fransk Havn. Coastal Command gjorde sit bedste for at møde begge Muligheder. Hele denne Eftermiddag og den følgende Nat afsøgte tre Catalinaer det Omraade, der blev anset for det mest sandsynlige, i hvilket »Bismarck« var at finde. De holdt sig gennemsnitlig i Luften i mere end 20 Timer, men saa intet, skønt den ene af dem om Natten passerede over et Krigsskib, som det dog ikke var muligt at identificere, da Skyhøjden var for lav til at kaste et Faldskærmsblus. I Løbet af den 26. Maj patrullerede Hudson'er i Danmarksstrædet hele Dagen i meget daarligt Vejr, medens Sunderland'er dækkede Farvandet imellem Island og Færøerne. Ingen af disse Luftfartøjer saa Fjenden. Enheder af Royal Navy fik nye Ordre. Hovedparten af Home Fleet holdt paa i SW-lig Retning med høj Fart fra nordlige Omraader. En anden Styrke ført af »Renown« gik med fuld Fart i nordvestlig Retning fra Gibraltar, medens »Rodney« og »Ramillies«, der var med en Konvoj i Nordatlanten, ogsaa blev ledet mod Fjenden.

Ombord paa »Bismarck« begyndte Humøret, der havde været saa højt over Sejren over »Hood«, at give Plads for Ængstelse, der øgedes til Uro, da Admiral Lütjens kort før Middag oplyste Besætningen, at det havde vist sig umuligt at ryste Forfølgerne af sig, og endskønt egne U-baade og Luftfartøjer vilde medvirke, saasnart »Bismarck« kom indenfor deres Aktionsomraade, saa vilde en Kamp sandsynligvis ikke være til at undgaa, og det meste, man kunde haabe paa, var sikkert kun, at »Bismarck« tog saa mange engelske Skibe som muligt med sig til Havets Bund. Dog, som Dagen gik, og ingen Luftfartøjer viste sig, og ingen Skibe iagttoges, steg Humøret igen, især da man løb ind i et af U-baadsfelterne.

Dagen den 26. Maj brød frem over en svær Sø, over hvilken spredte Skyer drev af Sted. Om Morgenen var Vejret lidt diset. Kl. 1030 viste en Catalinaflyvebaad sig over »Bismarck«. Den var startet 7 Timer tidligere fra en Base i Nord Irland og var en af to udsendt for at patrouillere ca. 800 km ud i Atlanterhavet næsten stik Vest for Lands End. Der var igen Føling med »Bismarck« efter $31\frac{1}{2}$ Time. Dette var opnaaet ved glimrende Beregninger af Luft og Marinestabene, hvis »plotting« af »Bismarck«s sandsynlige Kurs var nøjagtig nok for Coastal Commands Chef til at bestemme, hvorledes Luftfartøjerne skulde rekognoscere, saaledes at de sandsynligvis vilde finde »Bismarck«. Catalinaflyvebaaden søgte at holde Føling med »Bismarck«, men tabte denne, da den maatte tage Forholdsregler overfor A-L Beskydningen. Lidt senere fandt Luftfartøjer fra »Ark Royal« den igen. Den blev saaledes skygget hele Dagen, og tre kraftige Styrker fra Royal Navy blev dirigeret mod den. Kl. 2053 blev den angrebet af 15 Swordfish med Torpedoer. Det varede en halv Time, og da det var forbi, var den truffet af



tre Torpedoer, der bl. a. havde ødelagt Styregrejet, saaledes at Roret var beknebet med en Rorvinkel paa 10—15°, der fik »Bismarck« til at dreje i Cirkler. Det var ikke muligt at udbedre Skaden, og i Løbet af Natten blev den angrebet igen, denne Gang af Destroyere, der yderligere gav den tre Torpedotræffere.

Ved Daggry den 27. Maj gjorde »Bismarck« omkring 10 Knob, men nu var den engelske Hovedstyrke naaet frem, og Kl. 0845 aabnede den Ilden. Paa mindre end en Time var »Bismarck« et flammende Vrag, men den overgav sig ikke.

Naadestødet blev givet af »Dorsetshire« med Torpedoer, hvorefter »Bismarck« sank, stadig med Flaget vajende.

En kort Beskrivelse af de i Artiklen nævnte Luftfartøjer.

Maryland. 2-motoret landbaseret Rekognoseringsluftfartøj. 3 Mands Besætning.

Sunderland. 4-motoret Flyvebaad. Rekognoscering, U-baadspatrouille o. l. 6—8 Mands Besætning.

Whitley. 2-motoret Luftfartøj. Oprindeligt bygget som Natbomber. 5 Mands Besætning. Bombelast ca. 1400 kg.

Hudson. 2-motoret Rekognoserings og Bombeluftfartøj. 4 Mands Besætning. Ca. 1000 kg. Bombelast.

Swordfish. 1 Motor. Torpedo og Rekognoseringsluftfartøj. 1 Torpedo eller tilsvarende Last af Bomber eller Dydbomber. 3 Mands Besætning. Har tjent Flaaden gennem hele Krigen og blev under sidste Del af

Krigen endog forsynet med Rakter til Brug ved dens Deltagelse i U-baadspatrouillerne. Det eneste Biplan, der har været i Brug under hele Krigen. Paa Grund af de mange Wires o. l. kaldes det populært altid for »Stringbag«.

Fulmar. 1-motoret tosædet Jager og Rekognosceringsluftfartøj. Det kan i Sagens Interesse nævnes, at det var til dette Luftfartøj, at den danske Marine i 1938 købte Licens. Typen hed dengang P4/34.

Catalina. 2-motoret Flyvebaad med meget stor Aktionsradius. Har været meget brugt til Rekognoscerings- og Konvojtjeneste. 4—5 Mands Besætning.

Flydeevne.

Ved Orlogskaptajn E. J. Saabye.

Flydeevnen kan formentlig betragtes som den vigtigste Egenskab for et hvilket som helst Skib, idet den er en nødvendig Betingelse for enhver anden Egenskab.

Moderne Skibsbygning har ydet en meget betydelig Indsats for at forøge Krigsskibenes Flydeevne, særlig gennem Konstruktion af effektiv vandtæt Inddeling og Bulges, og det synes, som om Vægten hertil for en stor Del er fremskaffet paa Bekostning af Panseret.

Nedenstaaende Eksempel fra Krigen i Stillehavet viser et af de forbløffende Resultater, der er naaet paa dette Omraade.

Den 30. November 1942 blev Krydseren »New Orleans« (10.000 ts, 9 20,3 cm i Tripletaarne, 8 12,7 cm, Fart 33 Kn.) under et Søslag ved Salomonsøerne ramt af en japansk Torpedo. Torpedoen, der traf Skibsbunden under det forreste Tripletaarn, fremkaldte en frygtelig Eksplosion i en Benzintank beliggende foran det vandtætte Skod mellem Taarn 1 og 2. Herved brækkede hele Forskibet af, og Chefen havde den sjældne og ubehagelige Oplevelse at se den forreste Fjerdedel af sit Skib komme slirende ned langs Bagbords Side, hvor det foraarsagede Havari paa den ene Skrue, hvorpaa det langsomt sank med de tre Taarnkanoner rettet lodret i Vejret.

Skibet selv — hvis man overhovedet kan kalde

det et Skib mere — sank ca. 3 m med »Forenden«, men kunde derefter holdes flydende, selv om det bæ-



Fig. 1. »New Orleans« fortojet i Tulagi.

rende Skod gav noget efter. Situationen var dog yderst kritisk, og det krævede overmenneskelige Anstrengelser at faa konstrueret en Afstivning af Skoddet samt at faa stoppet de værste Lækager.

Efter at denne Opgave var løst, skulde man i Gang med den næste unægtelig overvældende vanskelige at bringe Skibet i Havn.

Trods den ejendommelige Stævn var Skibet ingenlunde manøvreudygtigt, idet Maskinerne var intakt,



Fig. 2. »New Orleans« i Dok i Puget Sound. Det provisoriske Forskib er fjernet, og alt er klar til at modtage det nye.

saaledes at 3 af de 4 Skruer kunde betjenes. Under Led-sagelse af en Jager lykkedes det »New Orleans« at naa Tulagi paa Florida-Øen Nord for Guadalcanar.

Da man ikke her kunde udføre en større Reparation, blev der kun foretaget det nødvendige for at afstive og tætné det bærende Skod, hvorpaa Krydsren

efter 12 Dages Forløb tiltraadte den 1700 Sømil lange Rejse til Australien ledsaget af 2 Jagere.

Paa et større australsk Værft blev Skibet forsynet med et provisorisk Forskib og afgik derpaa over Stillehavet til Puget Sound i Staten Washington. Paa ægte amerikansk Vis havde man telegrafisk rekvireret et nyt Forskib med tilhørende Kanontaarn m. v., og da Krydseren efter flere Maaneders Forløb ankom til Puget Sound, kunde den umiddelbart føres i Dok, hvor det nye Forskib laa klar.

I Sammenligning med Vanskelighederne ved overhovedet at naa til dette Stadium, var »Paasætningen« af det nye Forskib kun et Spørgsmaal om nogle Ugers Arbejde, og »New Orleans« kunde atter fuldt kampdygtig, med høj Fart, tiltræde den lange Tilbagerejse til Kampomraadet.

Vort 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 Gyldenlove kæmper i Koge 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 Goteborg, trænger ind i Haven 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 Christensen, drukner, medens den øvrige Besætning reddes. Kaptajn, Baron Juel-Brockdorff udmærker sig ved Besætningens Bjærgning.
11. Okt. 1566: Admiral Otto Rud dor; Flaadefører fra Syaarskrigen.
12. Okt. 1899: Krydserkorvetten »Valkyrien«, Chef Kommandør H. K. H. Prins Valdemar, hejser Kommandoen for at afgaa paa Togt til Middelhavet og Ostasien og for at støtte Danmarks Handelsinteresser (Ostasiatisk Kompagni m.m.) i disse Farvande. Hjemkomst 21. Juli 1900.

12. Okt. 1939: Den første paa Nyholm byggede Skole for Kadetter tages i Brug, Chef Kommandør Evers, medens den siden 1869 i Nyboder benyttede Skole overgives til Finansministeriet.
13. Okt. 1644: Eskadre paa 17 Skibe under Admiral Pros Mund kæmper i Femern-Bælt og besejres af svensk-hollandsk Flaade paa 41 Skibe under Admiralerne Wrangel og Thijsen. Danske Eskadre mister 2000 Mand, deriblandt Admiral Pros Mund.
13. Okt. 1824: Kontreadmiral H. C. Sneedorff dør; Medstifter af Sø-Lieutenant-Selskabet, bekendt Kadetchef.
19. Okt. 1845: Orlogsbriggen »Ørnen«s Landgangskompagni under Secondløjtnant Hammer undsætter og befrier Fortet Prinsensten i Dansk-Guinea fra Negerstammes Angreb. (Dansk-Guinea erhverves i 1654, sælges til England i 1850).
19. Okt. 1914: Undervandsbaaden »Havmanden«, Chef Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell, beskydes udfør Nakkehoved ved en Fejltagelse med Torpedoer fra engelsk Undervandsbaad E. 11 under Verdenskrigen 1914-18.
20. Okt. 1808: 21 Kanonbaade under Kommandør Krieger kæmper i Sundets sydlige Del mod engelsk Ljnieskib »Africa«, 1 Bombarderskib og 2 Orlogsbrigger, der eskorterer Konvoj paa 137 Skibe. »Africa« undslipper, men maa kasseres.
21. Okt. 1807: 16 Linieskibe, 15 Fregatter og Korvetter, 14 mindre Fartøjer samt 92 Koffardiskibe med Materiel staar Kroneløbet ud under engelsk Flag efter Kapitulationen overfor England d. 7/9 1807.
21. Okt. 1923: Orlogsskibet »Niels Juel«, Chef Kommandør Bojesen, afgaar fra København paa Togt til Sydamerika, hvor vort Orlogsflag ikke har været vist i 80 Aar.
22. Okt. 1784: Kgl. Resolution om Oprettelsen af »Det kongelige Søekaart-Archiv« med Kaptajnløjtnant de Løvenørn som Direktør.
24. Okt. 1808: Fæstningen Christiansø under Kaptajn Kohl afslaar Angreb fra engelsk Eskadre paa 2 Linieskibe og 6 Fregatter.
27. Okt. 1871: Ordre udstedes i Marinen om Tiltaleform »De« til alle Underordnede.
28. Okt. 1690: Peter Wessel fødes i Trondhjem.
28. Okt. 1744: Batteriet »Neptunus« paa Nyholm tillægges Navnet »Christianus Sextus«.

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 Barbarestatene, (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 $\frac{28}{12}$ 1722. I Tiden fra 1816—1842 bæres sort Kokarde i Marinen, antagelig som Tegn paa Sorg over Flaadens Ran i 1807 og derpaa følgende Personelreduktion efter Kanonbaadskrigen; derefter indføres Nationalkokarden (se 8. Sept. 1871).
31. Okt. 1788: »Det Soe-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 Soe-Lieutenant-Selskabet.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Sluttet).

Hangarskibe

5. Aërodromskibe. (Fortsat).

IV. Aërodromskibets Fremtid.

Aërodromskibets Fremtid synes mere problemfyldt end de andre Skibstyper. Oprindeligt hovedsagelig udrustet med Rekognosceringsmaskiner var som tidligere nævnt dets Opgave i Begyndelsen sammenfaldende med Krydserens. Men efterhaanden som Luftjagere, Torpedoplaner og Bombemaskiner i stigende Grad er indgaaet i Luftfartøjsudrustningen, har Aërodromskibet udviklet sig mere og mere til at blive en Slags »Kampskib«. Paa Grund af sin støre Saarbarhed overfor Artilleriild og Luftbomber er Aërodromskibet dog i sin nuværende Form langt fra noget ideelt Slagskib i den Forstand, hvori vi nu omfatter Ordet »Slagskib«. Det maa dog her erindres, at Aërodromskibet med Hensyn til Saarbarhed overfor Miner og Torpedoer er ligestillet med Slagskibet. Overfor Luftfartøjer er Saarbarheden rent skibskonstruktionsmæssigt set (passivt Luftværn) større end Slagskibets — men til Gengæld kan Aërodromskibets aktive Luftværn i Form af Jagermaskiner være betydelig stærkere end Slagskibets.

Ligesom der i sin Tid, da man lagde Hovedvægten paa Luftfartøjernes Rekognoscering, fremkom adskillige Hangarkrydserprojekter, kan man ogsaa nu, hvor der jo lægges nok saa megen Vægt paa Luftfartøjernes Egenskaber som direkte Deltagere i de afgørende Kampe paa Søen, se forskellige Forsøg paa en Kombination af Slagskibet og Aërodromskibet.

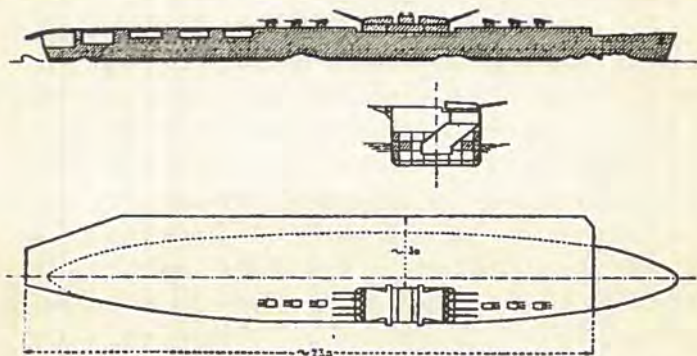


Verdens mindste Aërodromskib, den kun 7.100 Tons japanske Ryuzyo (den opstigende Drage). Glatdækstype. Man bemærker de vandrette Skorstene paa Siden af Hangaren. Under Start og Landing klappes Masterne vandret ned.



Japansk Aërodromskib Sonyu (den blaa Drage).

For nogen Tid siden saa man saaledes i et engelsk illustreret Blad en Helsidetegning af et Slagskib, hvor der til Start og Landing efter Behag kunde »anbringes« et Flyvedæk over Kanontaarnene, der stod temmelig lavt. Naar Artilleriet skulde benyttes, kunde Dækket over Kanontaarnene fjernes. Saa let var det.



Capitan de Navio Arturo Génova's Aërodrom-Slagskibsprojekt
(»Revista General de Marina« 1942)

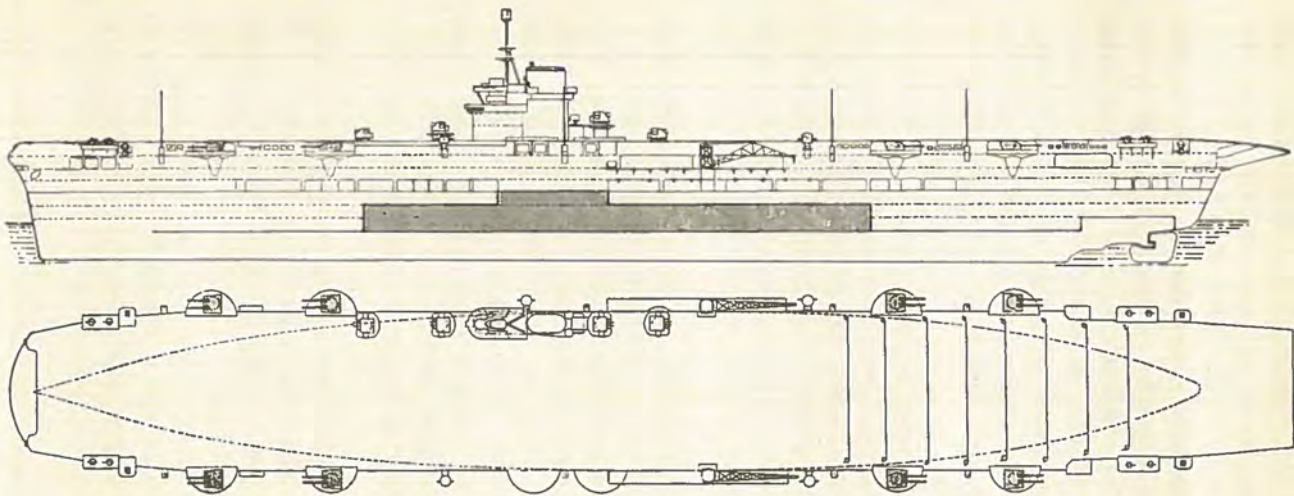
Mere alvorligt er det Projekt, som i 1942 blev fremsat i »Revista General de Marina« af Capitan de Navio Arturo Génova i den spanske Admiralstab. I en iøvrigt instruktiv Artikel om det moderne Slagskib findes til Afslutning et Projekt til et Aërodrom-Slagskib paa ca. 40.000 Tons. Da Projektet, skønt det næppe nogensinde vil blive realiseret af nogen ansvarlig Marinemyndighed, ikke er uden en vis Interesse, skal det her gøres til Genstand for en kortere Omtale. Maskineriet er diesel-elektrisk, hvorved Skorstensproblemet undgaaes. Der findes ingen Master — en mindre kan eventuelt placeres midt i den paa det store Flyvedæk i Styrbords Side anbragte Ø, der bestaar af Ildledestationer, Bro og 2 Quadrupletaarne med 40,6 cm Kanoner. Foran og agten for Øen er Luftslytset an-

bragt paa Dækket. For at modvirke det svære Moment, som om Styrbord frembringes af Øen, er Flyvedækket om Bagbord gjort betydelig bredere end om Styrbord, ligesom Hjælpemaskineriet og Dieselmotorerne fortrinsvis anbringes om Bagbord. Luftfartøjskapaciteten er ansat til 70 à 80 Maskiner. De øvrige Detailler fremgaar af Skitsen.

Da det selvfølgelig er umuligt at give Luftfartøjsinstallationen med Flyvedæk, Elevatorer og Hangarer og de deri værende Luftfartøjer blot en nogenlunde Beskyttelse, faar man som Resultat en Bastardtype, der aldrig kan give hverken et 1. Klasses Slagskib eller et 1. Klasses Aërodromskib. Hvis Skibet skal bruges fortrinsvis som Aërodromskib — og altsaa ikke udsættes for Beskydning — slæber det rundt med den betydelige Dødvægt og det store døde Rumfang, som repræsenteres af Artilleriet. Hvis det skal bruges som Artilleriskib, er det truet af den alvorlige Brandfare, som uvægerligt vil være forbundet med Luftfartøjsinstallationen. Det kan ikke noksom fremhæves, at et Artilleriskib — hvad enten det er et Slagskib eller en Krydser — foruden at kunne skyde maa være saadan konstrueret, at det ogsaa selv skal kunne taale Beskydning.

Den sundeste Løsning vil naturligvis være at lade et Slagskib og et Aërodromskib operere sammen, saadan som det allerede er gjort flere Gange under den 2. Verdenskrig. Afstanden mellem de to Enheder — og om man eventuelt bør anvende to Slagskibe og eet Aërodromskib eller to Aërodromskibe og eet Slagskib sammen — maa selvfølgelig afhænge af den eller de Opgaver, der skal løses — og det Materiel, der staar til Raadighed.

I den nutidige Kamp om Herredømmet paa Havet indgaar Luftherredømmet som en meget vigtig Faktor.



Engelsk Aërodromskib ARK ROYAL.

Man bemærker Opstillingen af det svære Luftskyts og Maskingevæerne i Enderne af Skibet og lavere end Flyvedækket. De fire Pom-poms ses foran og agten for Øen. Endvidere bemærkes Bremswirer, Kraner og Vandliniepanser, Flyvedækkets Bredde og afrundede Former for og agter samt dets udfaldende Overhang agter (sammenlign Flyvedækkets Bredde forude med EAGLE). Forude findes 2 Katapulter i Borde (deres Fremspring over Flyvedækkets Afrunding er markeret). Skorstenen blev senere forlænget ca. 3 m. Flyvedækkets Længde: 240 m;

Længde i Vandlinien: 220 m

Det vil sige, at ikke alene Skibe, men ogsaa Luftstridskræfter over Havet nu maa opfattes som »Søstridskræfter« i dette Ords videre Betydning.

Slagskibet defineres som det til Kamp — ikke alene mod andre Slagskibe — men ogsaa mod de øvrige Søstridskræfter stærkeste og mest hensigtsmæssige Krigsskib. I det Øjeblik en anden Skibstype viser sig at være det nuværende Slagskib overlegen baade i offensiv og defensiv Henseende, vil det pansrede Artilleriskib af sig selv forsvinde — og give Plads for »det nye Slagskib«.

Men hvilken anden Skibstype kan tænkes at være det nuværende Slagskib overlegen og erstatte det? Selv om det er lykkedes Jagere og Torpedobaade at sænke Slagskibe med Torpedoer, har Erfaringen dog vist, at ingen af disse lettere Skibstyper har kunnet erstatte Slagskibet og træde i Stedet for dette. Ej heller Undervandsbaaden.

Den eneste Mulighed er Aërodromskibet. Hvis man som tidligere nævnt betragter Luftfartøjerne som Aërodromskibets Kanoner og Luftbomberne som disse Kanoners Projektiler, vil man have et Billede af Aërodromskibet som Slagskib. Med sine Vaaben vil det endda være i Stand til at bekæmpe *alle* andre Søstridskræfter, ikke alene Overfladeskibe, men ogsaa Ubaade og Luftfartøjer, medens det pansrede Artilleriskib kun er hensigtsmæssigt til Bekæmpelse af Overfladeskibe.

I sin nuværende Form er Aërodromskibet et stort og særdeles saarbart Maal saa vel for Artilleriild som for Luftangreb. Man kan give disse Skibe lettere Vandliniepanser og Panserdæk og en udstrakt Undervandsbeskyttelse, men alligevel vil en enkelt eller nogle faa Træffere, hvad enten det er Projektiler eller Luftbomber, kunne rive Flyvedækket op, faa Elevatorerne til



Et Blackburn Torpedoplan starter fra Flyvedækket af Furious. I Børde Sikkerhedsnettet. Vindskærmene, der ligner Ristværker, er lagt ned



En Blackburn »Skua« (Fighter-Bomber) lander paa Flyvedækket og Folkene løber til for at frigøre Maskinen af Bremsewirene og føre den af Vejen. Paa Planernes Agterkant (tæt ved Kroppen) ses Landingsklapperne neddrejet

at klemme eller sætte Hangaren i Brand, saaledes at Aërodromskibet ikke mere kan betjene sig af sit offensive Vaaben — og samtidig sit bedste Forsvar — Luftfartøjerne. Ganske vist har Aërodromskibene vist sig at være betydelig mere sejglivede end man egentlig troede med Hensyn til Totalforlis — men til Gengæld har mindre Havarier midlertidig kunnet sætte dem ud af Spillet som »Kampskibe«. Hvis et Artilleriskib faar ødelagt en Kanon eller et Taarn, kan det skyde videre med de andre Kanoner, men hvis et Aërodromskib faar pløjet sit Flyvedæk op paa tværs — forude eller midtskibs — er Dækket »blokeret«, og Skibet kan ikke mere starte sine Luftfartøjer og maa trække sig ud af Kampen og maaske endog gaa til Reparation.

Det er her Forskellen mellem Slagskibets og Aërodromskibets Saarbarhed tydeligst viser sig. Lokale Havarier i Slagskibet kan reducere dets Kampkraft, men vil som Regel ikke forhindre det i at kæmpe videre, medens selv forholdsvis smaa lokale Havarier i Aërodromskibet kan betyde, at Skibet midlertidig maa trække sig ud af Kampen.*)

*) Ved en simpel Optælling af saa og saa mange sænkede Aërodromskibe og saa og saa mange sænkede Slagskibe vil man kun faa et forvrænget Billede af Aërodromskibets »Saarbarhed« i Forhold til Slagskibet. Aërodromskibet er i Søkrigen paa Oceanerne de fjendtlige Luftfartøjers fornemste Maal — og vil derfor være mere udsat for Angreb end Slagskibet. Først naar det er muligt at udregne, hvor mange Torpedotræffere og hvor mange Bombetræffere, der i Gennemsnit har været nødvendige for at sænke henholdsvis et Aërodromskib og et Slagskib, kan man danne sig et rigtigt Billede af de to Skibstypers Saarbarhed i Forhold til hinanden. Hvis en saadan Opgørelse engang kommer, vil det sikkert forbavse at se, hvor meget et Aërodromskib i Virkeligheden kan taale, før der indtræffer Totalforlis.

At Aërodromskibene er meget saarbare overfor Artilleri, er en Ting for sig — hvorfor Aërodromskibet altid i Tide maa vige uden om Slagskibene. At dette ikke lykkedes for GLORIOUS, da den i sin Tid blev sænket af Slagskibene SCHARNHORST og GNEISENAU, bekræfter kun dette. GLORIOUS deltog i Evakueringen af det uheldige engelske Expeditionskorps fra Norge

Men foruden Panser og vandtæt Inddeling har Aërodromskibet endnu en Slags »Beskyttelse«. Angreb af Artilleriskibe kan undgaas ved, at Skibets Rekognosceringsmaskiner i Tide lokaliserer fjendtlige Slagskibe og Krydsere, saaledes at man i god Tid kan undvige eller sende sine Torpedoplaner og Bombemaskiner til Angreb. Overfor andre Aërodromskibe — det vil sige disse Skibes Torpedoplaner og Bombemaskiner — kan man beskytte sig ved et »Luftværn« bestaaende dels af Luftskyts, dels af Jagermaskiner. Med et efter Forholdene afpasset Antal Jagermaskiner hængende oppe i Luften som en »Paraply« — og et andet Antal staaende paa Dækket klar til øjeblikkelig Start, vil et Angreb paa et Aërodromskib, der tillige er vel armeret med Luftskyts og beskyttet af Luftværnskrydsere og Jagerscreen, trods alt ikke være nogen helt let Opgave for Luftfartøjer fra et andet Aërodromskib.

Medens Aërodromskibets Bombemaskiner saaledes svarer til Slagskibets Kanoner, vil dets Jagermaskiner ved sine defensive Egenskaber paa en vis Maade kunne siges at svare til Slagskibets Panser.

Man kan derfor ikke se bort fra den Mulighed, at »Fremtidens Slagskibsflaader« vil komme til at bestaa af Aërodromskibe i Stedet for som tidligere af pansrede Artilleriskibe. Allerede nu er der indrømmet Aërodromskibet en Plads som Kampskib ved Siden af det pansrede Artilleriskib. I England satte man — efter Nybygningsprogrammerne inden 1939 — Forholdet mellem Aërodromskibe og Slagskibe omtrent som

og havde saa vidt vides Dækket fyldt med Tanks og lign. GLORIOUS blev anvendt som Transportskib og ikke som Aërodromskib. — Flyvedækket var belemret og Skibet kunde hverken anvende sine Rekognosceringsmaskiner til at undgaa eller sine Bombemaskiner og Torpedoplaner til at angribe sine Modstandere.

1:1. I Amerika var Forholdet noget lignende, men er dog siden 1939 forrykket betydeligt til Aërodromskibenes Fordel.*)

For at faa et Begreb om de to Skibstypers indbyrdes Styrkeforhold kan man som Tankeexperiment stille et enkelt Aërodromskib overfor et enkelt Slagskib i aabent Farvand ude af Sigte af hinanden. Der vil her være den største Sandsynlighed for, at Aërodromskibets Rekognosceringsmaskiner i klart Vejr vil finde Slagskibet, hvorefter dette hurtigt vil blive angrebet af Aërodromskibets Torpedoplaner og Bombe-maskiner, medens Aërodromskibet samtidig kan afpasse sin Kurs, saa det stadig holder sig paa den ønskede Sikkerhedsafstand fra Slagskibet. Slagskibets faa Søluffartøjer vil maaske have en Chance for at finde Aërodromskibet, men saafremt de søger at angribe det, vil de hurtigt blive nedkæmpede af dets overlegne Jagermaskiner. Hvis Vejrforholdene ikke tillader Aërodromskibet at benytte sit Flyvedæk, saa kun Katapultstart er mulig, vil det maaske kunne tænkes, at Slagskibet—vejledet af sine Søluffartøjer — kan være saa heldigt at komme paa Skudhold af Aërodromskibet, og i saa Fald maa man vel sige, at dettes Skæbne hurtigt vil være beseglet.

*) Det kan i denne Sammenhæng anføres, at de nyeste engelske Aërodromskibe (ILLUSTRIOUS-Klassen) alle har faaet Navne, som tidligere blev baaret af Slagskibe og Slagkrydsere. I U.S.A. opkaldes Aërodromskibene dels efter berømte Valpladser (LEXINGTON, SARATOGA, YORKTOWNS, BUNKER HILL, BATAAN o.s.v.) og dels efter Skibe, der er kendt fra den amerikanske Søkrigshistorie (ESSEX, ENTERPRISE, BON HOMME RICHARD o.s.v.) — I U.S.A. har man officielt angivet den længere Byggetid som Aarsag til, at man opgav at fuldføre de nyeste store 60.000 Tons Slagskibe og i Stedet for ved en hurtigere Rekonstruktion ændrede dem til Aërodromskibe. I en moderne Krig, hvor man af økonomiske Grunde ikke kan staa fuldt rustet ved Krigens Udbrud (medmindre man da selv har bestemt dette Tidspunkt), maa man imidlertid ogsaa regne med Byggetiden, der saaledes maa siges at være en militær Egenskab i Aërodromskibets Favor.

Derimod er Slagskibets Skæbne ved et Luftangreb et af Nutidens mest omstridte sømilitære Problemer. Nu som før Krigen staar Meningerne skarpt overfor hinanden. Slagskibets Modstandere hævder, at Slagskibet netop har udspillet sin Rolle paa Grund af dets Saarbarhed overfor Luftangreb. Fra den nuværende Krig anføres Exempler saasom PR. OF WALES og REPULSE's Undergang ved Malakka, det japanske Angreb paa den amerikanske Stillehavsflaade i Pearl Harbour, de engelske Torpedoplaners Angreb paa de italienske Slagskibe i Taranto og det tyske Luftvaabens Sænkning af det italienske Slagskib ROMA i Farvandet mellem Korsika og Sardinien (Efteraaret 1943). Slagskibenes Tilhængere kan i Modsætning hertil nævne de mange resultatløse Luftangreb paa Slagskibe — af hvilke især maa fremhæves de forgæves engelske Angreb paa de tyske Slagskibe SCHARNHORST og GNEISENAU i Brest samt disse Skibes bekendte Gennembrud gennem den engelske Kanal.

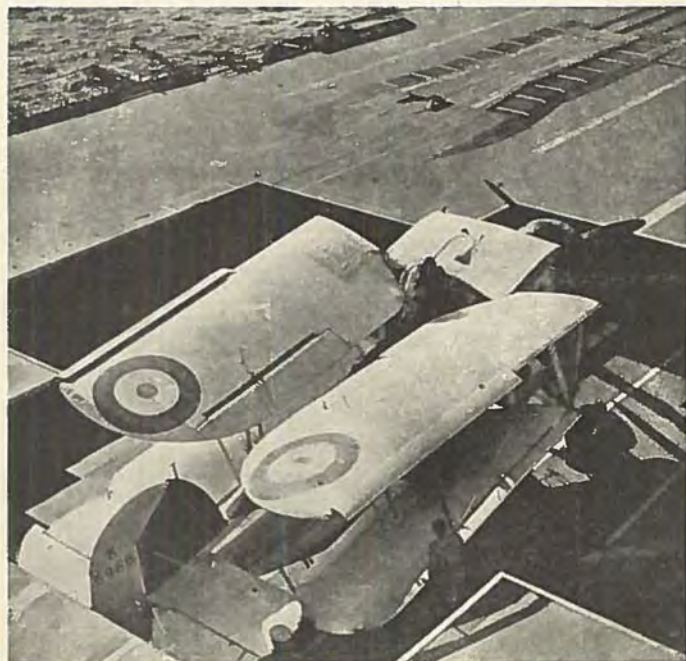
I adskillige Tilfælde er det i mere eller mindre Grad lykkedes Luftfartøjer at »lamme« et Slagskib. Her kan anføres det franske Slagskib STRASBOURG, der efter Englændernes Angreb paa Oran slap ud af Havnen, men paa Vejen til Toulon blev angrebet af engelske Torpedoplaner fra ARK ROYAL. Skønt disse Luftfartøjer mindst fik een Træffer ind, naaede STRASBOURG dog uden Vanskelighed sit Bestemmelsessted. Et andet Exempel er det tyske Slagskib BISMARCK, der i Slutningen af Maj 1941 Sydøst for Grønland blev ramt af flere Torpedoer fra engelske Torpedoplaner baserede paa VICTORIOUS og ARK ROYAL, hvorved BISMARCK's Fart blev kendelig reduceret. Disse Exempler vil selvfølgelig blive taget til Indtægt af Aërodromskibets Tilhængere, medens Slagskibets Tilhængere med Rette vil kunne hævde, at det lykkedes STRASBOURG at naa sit Maal — og at selv om BISMARCK fik sin Fart re-

duceret takket være Torpedoplanernes Træffere, saa de engelske Slagskibe kunde naa at komme til, var det dog disse, der gjorde det sidste og haardeste Arbejde for at sænke Datidens stærkeste Slagskib.

At Slagskibet konstruktionsmæssigt set trods sin Pansring — ligesom alle andre Skibstyper — er saarbart overfor Luftangreb, vil ingen kunne benægte. Selv et af de i Amerika projekterede, »ideelle« Slagskibe paa omkring 60.000 Tons vil næppe kunne staa for en Fuldtræffer af en Bombe paa 4 à 5 Tons. Men man maa her erindre, at *Slagskibet aldrig nogensinde har været usaarligt!* I Sejlskibenes Tid blev mange af de stolteste Linieskibe sænket ved Kanonild, og selv ikke de største Slagskibe kan nuomstunder vide sig sikre mod at blive ødelagt ved Artilleribeskydning (jfr. Verdens største Slagskib HOOD, der sænkedes ved nogle faa Salver fra det tyske Slagskib BISMARCK). Det er jo dog dertil Modstanderens svære Kanoner er konstrueret! I de første Aar efter Panserets Indførelse sænkedes adskillige Panserskibe ved Vædring under Nærkamp, og efter at Minen og Torpedoen var fremkommet, er mange store og kostbare Slagskibe gaaet til Bunds som Følge af disse undersøiske Vaaben. Men saa snart man havde opfundet en ny Ødelæggelsesmetode, blev der straks taget Forholdsregler for at ophæve eller mindske dens Virkning. Mine- og Torpedotruslen besvaredes med forbedret Undervandsbeskyttelse (forøget Inddeling i vandtætte Rum, Bulges, Dobbelt- eller Tredobbeltbund), saaledes at moderne Slagskibe nu i visse Tilfælde har kunnet taale mere end en halv Snes Torpedoer, før de sank. Mod Luftangreb kan anvendes Luftværn — dels passivt (Panser), dels aktivt (Luftskyts og navnlig Jagermaskiner). Undersøger man de Tilfælde, hvor Slagskibe er gaaet tabt ved Luftangreb, vil man se, at Skibene her altid kun har haft en mangelfuld eller slet ingen Jagerbe-



Luftfartøjer under Klargøring paa Flyvedækket. Opstanderne til Bremsewirene er lagt ned af Hensyn til Luftfartøjernes Rangement



Som et Insekt med sammenfoldede Vinger staar Luftfartøjet paa Elevtoren

skyttelse, medens derimod Slagskibene i de Tilfælde, hvor de har hævdet sig, har haft en effektiv Beskyttelse af Jagere.

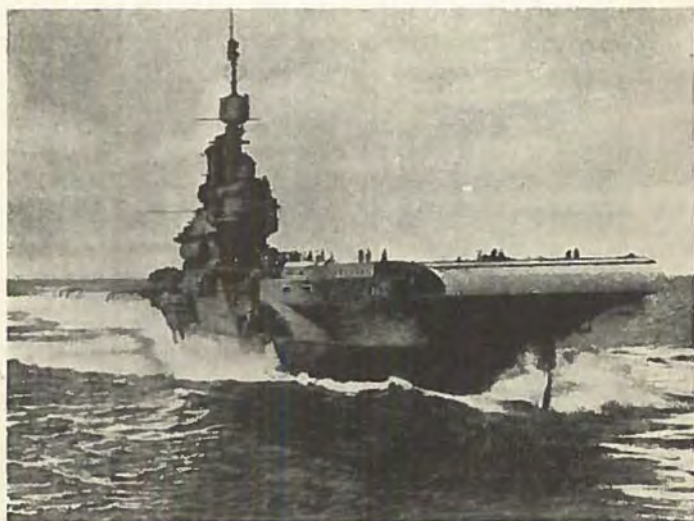
Naar man derfor tager i Betragtning, at Slagskibet aldrig nogensinde har været usaarligt — lige saa lidt som nogen anden Krigsskibstype — og naar man samtidig gør sig klart, at i Krig maa man udsætte sig for Risiko og regne med Tab — saa forstaar man ogsaa, at det ikke er Slagskibets Saarbarhed overfor Luftangreb, der er det afgørende Moment for denne Skibstypes Fremtid, men derimod om det er Aërodromskibet eller det pansrede Artilleriskib, der bedst evner at løse »Slagskibets« Opgaver, d.v.s. at tilkæmpe sig og opretholde Søherredømmet. Dette er Sagens Kerne. Saa fremt Slagskibet med sit Artilleri er i Stand til at bekæmpe de øvrige Søstridskræfter mere effektivt end Aërodromskibet med sine Luftfartøjer og disses Torpedoer og Bomber, saa vil det blive bibeholdt og udviklet videre, samtidig med at man sørger for dets Luftbeskyttelse ved Hjælp enten af landbaserede eller skibsbaserede Luftjagere.

Søherredømme betyder Herredømme over og Kontrol med Forbindelsesvejene over Havet, saaledes at man selv kan udnytte disse Trafikveje — baade forsyningsmæssigt og militært — samtidig med at man forhindrer Fjenden i at anvende dem. Ubaade kan alvorligt true Modstanderens Forbindelsesveje, men alene kan de ikke vinde Søherredømmet, idet de ikke formaar at sikre egen Skibsfart. Hertil kræves Overfladeskibe og Luftstyrker.

Ved at anvende Luftfartøjerne til Rekognoscering har man givet Overfladeskibene forøget Synsvidde. Har Rekognosceringsmaskinerne opdaget en fjendtlig Styrke, tager det dog lang Tid, inden egne Overfladestyrker kan naa frem. Selv med 30 Knob varer det omtrent ti Gange saa længe som for et Luftfartøj. I dette Tids-



Aërodromskibet **ARK ROYAL** synker Nov. 1941 efter at være blevet torpederet af en tysk Uband. Forude (til højre) ses de to faste Katapulter



Aërodromskibet **ILLUSTIOUS**. Man bemærker Flyvedækkets afrundede Form i Stævnen (til højre) og Øen, der til Dels hviler paa en »Karnap«. Antennemasterne ses drejet vandret ned

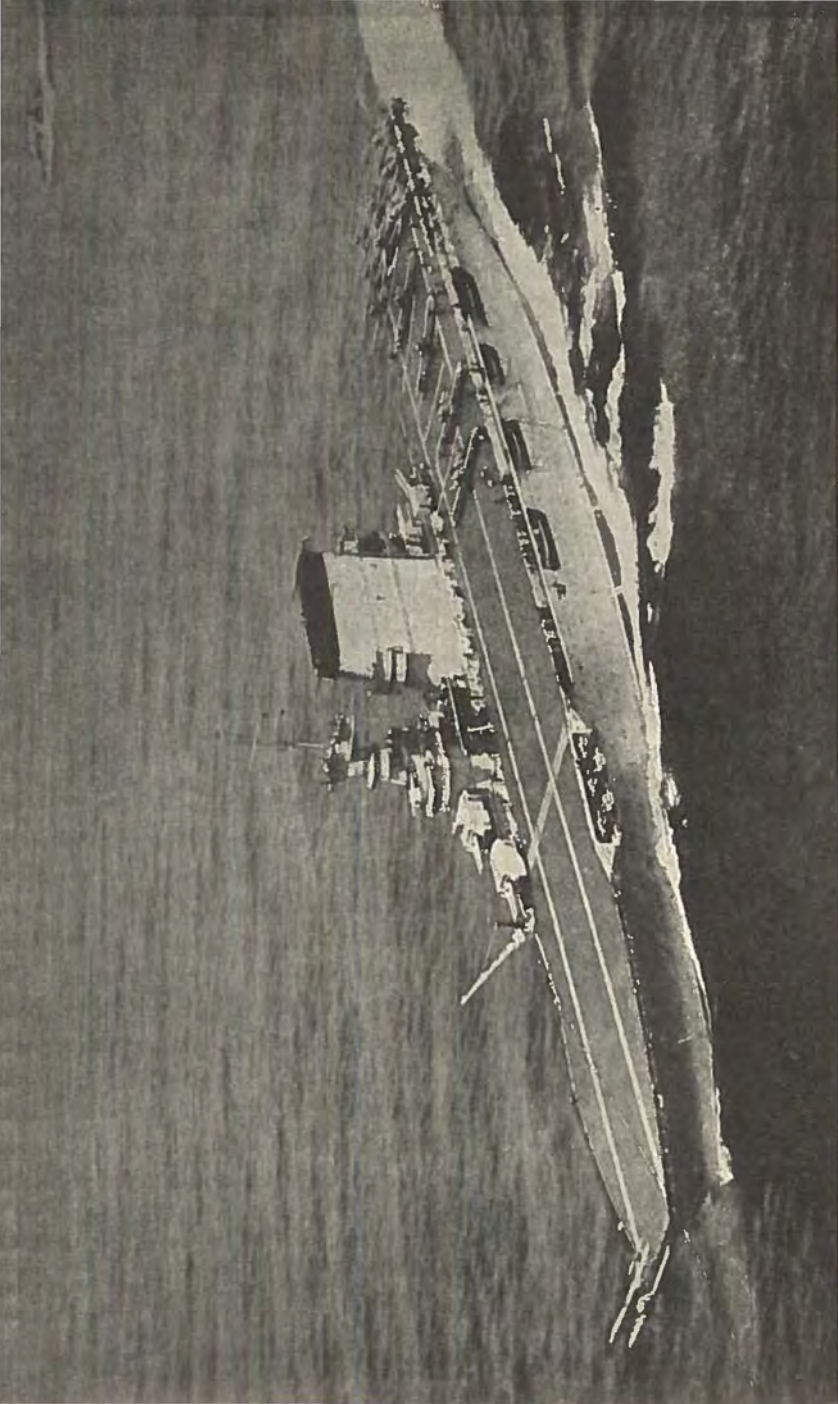
rum har Modstanderen Mulighed for at foretage forskellige Manøvrer — f. Ex. kan han vende om. Men gør man Luftfartøjerne til Angrebsvaaben — ved at benytte Bombemaskiner og Torpedoplaner — vil det være betydelig vanskeligere for Modstanderen at undvige.

For Kampen om Søherredømmet vil det Omraade, et Kampskib kan »dække« med sine Vaaben, være af væsentlig Betydning. Medens det pansrede Artilleriskib med sit Artilleri direkte behersker en Cirkel med Artilleriets Rækkevidde som Radius, behersker Aërodromskibet indirekte en Cirkel med en Radius, der er over tyve Gange saa stor. Udtrykt i Areal bliver Forholdet endnu mere grelt, idet Aërodromskibet med sine Luftfartøjer kontrollerer og behersker et Omraade, der er mere end 400 Gange saa stort som det Artilleriskibet behersker med sine Kanoner. Denne Forskel vil maaske mere end noget andet blive bestemmende for Valget af »Fremtidens Slagskib«.

Aërodromskibets Stilling i Øjeblikket kan præciseres saaledes:

Aërodromskibet har med sine Fortrin og sine Mangler tilkæmpet sig en Plads som et Kampskib i første Række ved Siden af det pansrede Artilleriskib. Om det helt vil fortrænge dette — eller om man i Fremtiden vil se sin Fordel ved et Samvirke og en Vekselvirkning mellem disse to Kampskibstyper og saaledes bevare det pansrede Artilleriskib, vil maaske ikke engang Krigserfaringerne fra den nu afsluttede Søkrig i Stillehavet kunne give Svaret paa, idet de fleste nu eksisterende Slagskibe paa Grund af forskellige Forhold (Flaadetraktaternes Restriktioner) ikke kan siges at være helt »tidssvarende«.

Man bør dog heller ikke se bort fra den Mulighed, at Luftvaabenets fremtidige Udvikling — om ikke i de første, saa i de følgende Decennier — kan blive en saadan, at det frigør sig fra Aërodromskibet og helt



Et Luftfartøj starter fra det amerikanske Aerodromskib LEXINGTON. Formet for det forreste Kanontaarn ses en Indhøjningskran

paa egen Haand evner at optræde rundt om over alle Oceaner — støttet paa nærmeste Basis i Land. Dette vil dog næppe komme til at gælde for Jagerne — i hvert Fald indenfor en overskuelig Fremtid. Medens Aërodromskibsjagerne i Nærheden af Land som allerede nævnt er de landbaserede Jagere underlegne, vil Forholdet ude paa Oceanerne være det omvendte, idet Aërodromskibsjagerne her vil være de tungere og med større Benzinbeholdning forsynede Langdistancejagere overlegne. Ude paa Oceanerne vil skibsbaserede Jagere yderligere være langt mere »økonomiske« end landbaserede, idet de kan holdes staaende i Beredskab paa Dækket og først behøver at gaa paa Vingerne, naar de skal anvendes.

Naar man vil diskutere Aërodromskibets Fremtid, maa man ogsaa have i Erindring, at Aërodromskibet kun er et »Surrogat« for Luftbaser i Land. Der har i denne Forbindelse været talt en hel Del om »Hangarskibet Malta« — ja, endog om »Hangarskibet Storbritannien«. — Da man i sin Tid i de forskellige Mariner tog Flyvemaskinen i Brug til militær Anvendelse, opstod ogsaa Tanken om at basere dette nye Vaaben om Bord paa Skibe for derved at give det et større Virkeomraade, end de landbaserede Luftfartøjer var i Besiddelse af. Men saa snart Luftfartøjernes Aktionsradius blev saa stor, at de fra en Landbasis kunde naa at operere paa en modsat liggende fjendtlig Kyst, vilde Aërodromskibe i det mellemliggende Farvand om ikke ligefrem være overflødige, saa dog stærkt true af Fjendens Luftvaaben. Aërodromskibets Værdi er saaledes afhængig af, om det anvendes paa det aabne Hav eller i mere snævert begrænsede Farvande saasom Middelhavet, Nordsøen, de baltiske Farvande o. s. v. I disse begrænsede Farvande udøves Luftherredømmet over Søen fra Baser i Land og indgaar som en meget vigtig — ja, efterhaanden maaske afgørende

Faktor i Herredømmet paa Søen. Ligesom det altid har været risikabelt for Slagskibe at give sig i Lag med stærke Befæstninger i Land, vil ogsaa Aërodromskibe være handicappede, hvis de skal lade deres Luftfartøjer operere indenfor Virkeomraadet af en fjendtlig Luftbasis i Land. Dette Handicap maa da — hvis Forholdene kræver saadanne Operationer — søges udlignet ved at anvende et større Antal Aërodromskibe.

Selv om Udviklingen fortsat peger hen mod større og større Luftfartøjer, vil de Vaaben, som de mindre Luftfartøjer allerede nu kan udrustes med (bl. a. lette Raketkanoner op til 75 mm Kaliber), dog gøre dem til meget farlige Modstandere selv for de største flyvende Fæstninger.

Disse Fremtidens Luftgiganter vil med deres meget store Aktionsradius muligvis en Dag reducere Oceanerne til »mere begrænsede« Farvande. Og som vi nu hører Udtrykket »Hangarskibet Malta«, vil man maaske engang i en kommende Krig høre Udtryk som »Hangarskibet Amerika« og »Hangarskibet Europa«.

Dette er dog Fremtidsmusik. Realiteten er, at Luftfartøjer enten baserede i Land eller paa Aërodromskibe allerede nu fuldstændig har revolutioneret Søkrigsførelsen, saadan som det fremgaar af en lang Række af den sidste Søkrigs vigtigste Hændelser. For Krigen paa det aabne Hav vil Konsekvensen heraf være et stadig forøget Krav om flere og flere Aërodromskibe, et Krav der — som det fremgaar af Oversigten over denne nye Krigsskibstype — for Tiden fuldt ud honoreres af Verdens største Sømagter.

Kanonbaade.

Paa de egentlige Krigsskibes Overdrev findes der forskellige Skibstyper, der under Eet kan samles under Benævnelsen: Kanonbaade. Her kan saaledes anføres:

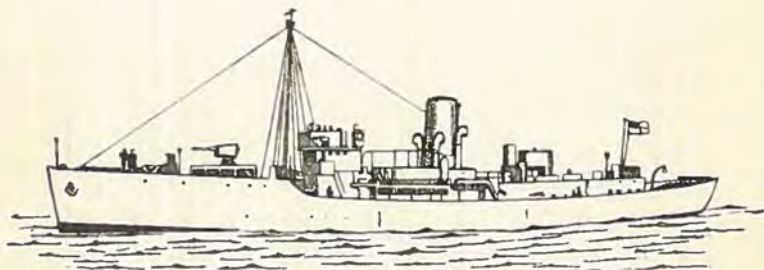
Vagtskibe, Inspektionsskibe, Kolonialkanonbaade, Avisoer, Luftværnsskibe, Konvojeringsfartøjer og Escorteskibe (Korvetter og Fregatter), Patrouillefartøjer, Motor-kanonbaade, Vedelbaade og Ubaadsjagere. Disse Skibes Opgaver, der som Regel er nærmere angivet ved den særlige Typebetegnelse, er i Hovedsagen en Allastning af de egentlige Krigsskibe, der herved kan frigøres for en anstrengende og opslidende Rutinetjeneste (Konvojer-ning, Patrouille, Bevogtning, Stationstjeneste, Fiskeri-inspektion m. v.), saaledes at de bedre kan hellige sig deres egentlige militære Hovedformaal som Krydsere, Jagere og Torpedobaade. Det skal dog bemærkes, at ældre Enheder af disse Krigsskibstyper i visse Tilfælde kan anvendes til denne Rutinetjeneste — som Regel dog med ændret eller reduceret Armering (Omarme-ring med Luftskyts, hel eller delvis Fjernelse af Torpedoarmering o. lign.). Ofte er ogsaa Farten reduceret ved Fjernelse af een eller flere Kedler (engelske »Luft-værnsjagere«, ældre tyske Jagere, hollandske Torpedo-baade m. fl.).

Grundforskellen mellem Fortidens Kanonbaade og de Skibstyper, man nu sammenfatter under Be-nævnelsen Kanonbaade, bestaar deri, at Fortidens Kanonbaade — saavel de ældre Tidens Rokanonbaade som 60'ernes, 70'ernes og 80'ernes Kanonbaade af den saakaldte »Strygejernstype«^{*)} — var armerede med et eller to Stykker svært eller mellemsvært Skyts, hvormed de under gunstige taktiske Forhold — i Vind-stille, i Skærgaarde eller grundede Farvande — og naar de optraadte flere sammen, kunde kæmpe med større Skibstyper, ja, i visse Tilfælde endog med Da-tidens sværeste Kampskibe, medens de nuværende

*) Herhjemme i sin Tid repræsenteret af DROGGEN, FALSTER, MØEN, LILLE BÆLT, STORE BÆLT og ØRESUND, saadan som disse Kanonbaade oprindeligt var armerede.

Kanonbaadstyper ikke har Vaaben, hvormed de kan indlade sig i Kamp med Nutidens Slagskibe eller Krydsere. I ældre Tider var Kanonbaadene saaledes Kampskibe — omend »en miniature« — og deres Beskyttelse laa i det ringe Maal, de frembød, medens i vore Dage Kanonbaadene nærmest maa betragtes som en Slags Hjælpekibe. Allerede for mange Aar siden har Ildledelsen og Kravene om Præcisionsskydning slaaet Kanonbaaden ud som »Kampskib«. Dels kan der ikke med kun een eller eventuelt to Kanoner præsteres nogen virkelig Ildledning, dels vil Kanonbaaden — ubeskyttet som den er — være et meget saarbart Maal — ikke mindst for Luftfartøjer udrustede med Raketkanoner.

Trods deres Saarbarhed maa de moderne Kanonbaadstypers Betydning ikke undervurderes. Ganske vist vil det aldrig være disse Skibe, man hører om, naar de store og afgørende Kampe udkæmpes paa Søen, men saafremt disse Hjælpekibe ikke forefindes i tilstrækkeligt Antal, vil Resultatet blive, at de egentlige Krigsskibe maa anvendes til den opslidende, men nødvendige Rutinetjeneste og saaledes enten ikke vil være til Stede eller »i Form«, naar de afgørende sømilitære Begivenheder indtræffer.



Engelsk Korvet.

Tabeller til Sammenligning mellem Antal Skibe og
Tonnager i 1914 og 1939.

Efter at der i den foregaaende Del af denne Afhandling er gjort Rede for de forskellige Krigsskibstyperes Udvikling, skal der til Slut gives en Oversigt over, hvorledes Tonnagen i de større Sømagter var fordelt paa de forskellige egentlige Krigsskibstyper ved Begyndelsen af de to Verdenskrige — i 1914 og i 1939. Tallene er udtaget af »Taschenbuch der Kriegs-

I. Tabel over Antal Skibe.

1914	Eng-land	Tysk-land	U.S.A.	Japan	Fran-krig
Dreadnoughter og Dreadnoughtkrydsere	42	26	14	12	12*)
Ældre Slagskibe	41	22	23	11	21
Panserkrydsere	34	9	15	13	22
Beskyttede Krydsere	98	47	17	21	12
Jagere	251	152	56	52	87
Torpedobaade	65	47	22	30	160
Ubaade	95	30	45	15	71
1939					
Nye Slagskibe (Post-Jutland)	8	7	5	4	4
Ældre Slagskibe (Præ-Jutland)	12	2	12	8	5
Aërodromskibe	12	1	6	7	1
Svære Krydsere	15	4	18	17**)	7
Lette Krydsere	62	6	19	26	13
Jagere og større Torpedobaade	199	60	251	126	84
Motortorpedobaade	33	20	—	—	12
Ubaade	68	65	106	70	85

*) 4 af disse Enheder (BÉARN-Klassen) blev ikke færdigbyggede som Slagskibe.

***) Heraf 5 ældre Panserkrydsere.

flotten« 1914 og 1939. Foruden færdige Skibe er tillige medregnet Skibe under Bygning. Det bemærkes, at Deplacementerne for 1914 er Konstruktionsdepla-

II. Tabel over samlet Tonnage for de forskellige Krigsskibstyper.

1914	Eng-land	Tysk-land	U.S.A.	Japan	Fran-krig
<i>Konstruktionsdeplacementer i 1000 Tons</i>					
Dreadnoughter og Dreadnoughtkrydsere	978	629	358	320	376*)
Ældre Slagskibe	609	267	341	155	189
Panserkrydsere	413	96	208	141	215
Beskyttede Krydsere	497	184	78	80	49
Jagere	171	87	47	22	37
Torpedobaade	14	3	4	4	16
Ubaade	c. 45	16	15	4	29
Ialt . . .	2727	1282	1051	726	911
1939					
<i>Standarddeplacementer i 1000 Tons</i>					
Nye Slagskibe (Post-Jutland)	285	152	166	145	123
Ældre Slagskibe (Præ-Jutland)	363	26	369	236	111
Aërodromskibe	252	19	135	89	22
Svære Krydsere	146	40	171	151**)	70
Lette Krydsere	449	35	160	150	93
Jagere og større Torpedobaade	273	67	324	149	122
Motortorpedobaade	1	1	—	—	0
Ubaade	73	28	108	80	84
Ialt . . .	1842	368	1433	1000	625

*) 100 000 Tons heraf (BÉARN-Klassen) blev ikke færdigbygget som Slagskibe.

***) 43 000 Tons heraf gik på ældre Panserkrydsere.

cementer og for 1939 Standarddeplacementer, men denne Forskel vil ikke spille nogen Rolle ved den procentvise Opgørelse.

Af Tabellerne fremgaar tydeligt den store Reduktion, der har fundet Sted saavel m. H. t. Antallet som til den samlede Tonnage for Slagskibene, medens derimod Ubaadene og især Jagerne er gaaet stærkt frem. I flere Tilfælde er Jagertonnagen fra en meget ringe Størrelse i 1914 vokset til over Halvdelen af den samlede Slagskibstonnage i 1939.

III. Tabel over Tonnagens procentvise Fordeling paa de forskellige Krigsskibstyper.

1914	Eng-land	Tysk-land	U.S.A.	Japan	Fran-krig
Dreadnoughter og Dreadnoughtkrydsere	0/0 35.9	0/0 49.1	0/0 34.1	0/0 44.1	0/0 41.3
Ældre Slagskibe	22.3	20.9	32.4	21.5	20.7
Panserkrydsere	15.1	7.4	19.8	19.4	23.6
Beskyttede Krydsere	18.2	14.4	7.4	11.0	5.4
Jagere	6.3	6.8	4.5	3.0	4.1
Torpedobaade	0.5	0.2	0.4	0.5	1.7
Ubaade	1.7	1.2	1.4	0.5	3.2
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1939					
Nye Slagskibe (Post-Jutland) .	15.4	41.3	11.6	14.5	19.7
Ældre Slagskibe (Præ-Jutland)	19.7	7.1	25.7	23.6	17.8
Ærøromskibe	13.7	5.1	9.5	8.9	3.5
Svære Krydsere	7.9	10.9	11.9	15.1	11.2
Lette Krydsere	24.4	9.5	11.2	15.0	14.9
Jagere og større Torpedobaade	14.8	18.2	22.6	14.9	19.5
Motortorpedobaade	0.1	0.3	—	—	0.0
Ubaade	4.0	7.6	7.5	8.0	13.4
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Hvis man betragter Aërodromskibet som en Slags Kampskib og samler Krigsskibstyperne i fire Hovedgrupper, fremkommer Tabel IV med Tonnagens procentvise Fordeling paa disse fire Hovedgrupper. Kampskibenes Reduktion er her — takket være Aërodromskibene — mindre grel, men der er dog en tydelig Fremgang for saavel Jagerne som Ubaadene, medens Krydserne har holdt sig nogenlunde konstant. Dette sidste er saa meget mere bemærkelsesværdigt, som Luftfartøjerne i stor Maalestok — for ikke at sige næsten fuldstændigt — har overtaget en af Krydsernes Hovedopgaver — nemlig Eclaireringen.

IV. Tabel over Tonnagens procentvise Fordeling paa Krigsskibenes Hovedtyper.*)

1914	Eng-land	Tysk-land	U.S.A.	Japan	Frankrig
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Kampskibe	58.2	70.0	66.5	65.6	62.0
Krydsere	33.3	21.8	27.2	30.4	29.0
Overfladetorpedofartøjer	6.8	7.0	4.9	3.5	5.8
Ubaade	1.7	1.2	1.4	0.5	3.2
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
1939					
Kampskibe (incl. Aërodromskibe)	48.8	53.5	46.8	47.0	41.0
Krydsere	32.3	20.4	23.1	30.1	26.1
Overfladetorpedofartøjer	14.9	18.5	22.6	14.9	19.5
Ubaade	4.0	7.6	7.5	8.0	13.4
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

*) De tilsvarende Procenttal for den danske Flaade var:

1914:	{	Kampskibe	62 0/0	1939:	{	Kampskibe	46.2 0/0
		Krydsere	21 0/0			Krydsere	0.0 0/0
		Torpedofartøjer	11 0/0			Torpedofartøjer	32.3 0/0
		Ubaade	6 0/0			Ubaade	21.5 0/0

Efterskrift.

Da denne Afhandling i sin Tid blev skrevet, var Tilgangen af Oplysninger om fremmede Flaader og deres Skibe kun ringe. Det var ikke fordi Landets Grænser var spærret — thi trods alt kom der dog en Del Oplysninger fra Sverige og ad anden Vej — men nok saa meget fordi de krigsførende selv naturligtvis var yderst tilbageholdende med at give noget fra sig.

At Aërodromskibet ved Søkrigen i Stillehavet har indfriet de Forhaabninger, der i sin Tid blev stillet til denne nye Skibstype, viser Søkrigsbegivenhederne til Fulde. Allerede for et Par Aar siden overgik man til at basere 2-motorede Luftfartøjer om Bord, og for under vanskelige Forhold — f. Eks. Havari af Flyvedækket — at forkorte Startlængden i Aërodromskibene anvender man nu — i Stedet for Katapulter — Rakter som Hjælp ved Starten. I det hele taget synes Raketten at skulle faa stor Betydning i Fremtidens Krigsførelse — ikke mindst om Bord i Luftfartøjer og Smaaskibe. Da Raketten ikke frembringer nogen Rekyll af Betydning, og Granaten ikke udsættes for store Paa-virkninger ved Affyringen og derfor ikke behøver saa tykke Vægge, kan man nu selv i Motorbaade og Luftfartøjer anvende Raketkanoner, hvis Granater har samme Sprængvirkning som almindelige 15 cm Brisantgranater. Navnlig for de mindre Krigsskibstypers videre Udvikling i Fremtiden synes der her at aabne sig et vidt Perspektiv.

Den moderne Teknik har i langt højere Grad end tidligere gjort det muligt at gaa til Ydergrænserne. For Krigsskibenes Vedkommende har dette betydet saavel en Forøgelse som en Formindskelse af Skibenes Størrelse. Forøgelsen repræsenteres af amerikanske Slagskibe og Aërodromskibe paa 45 000 og 50 000, ja helt op til 60 000 Tons. Formindskelsen er bedst kendt fra de japanske Dværg-Ubaade, der er blevet efterfulgt af engelske og tyske, og fra Een-Mands-Torpedoerne, af hvilke i hvert Fald den tyske Konstruktion med Rette kan karakteriseres som en Dværg-Torpedobaad.

Fire store Sømagter er blevet knust under den sidste Verdenskrig. Først og fremmest Japan og Tyskland, der næppe vil genopstaa som Sømagter indenfor en overskuelig Aarrække. Dertil kommer Italien, hvis maritime Fremtid endnu er uvis, og endelig Frankrig, der dog allerede er begyndt paa Genopbygningen af sin Flaade. U. S. A. har ubestridt indtaget Førstepladsen som Verdens stærkeste Sømagt, medens England nu beskedent maa nøjes med en pæn Andenplads. Paa Trediepladsen kommer Rusland.

Denne fuldstændige Forandring af Magtforholdene paa Havet og af hele den strategiske Situation til Søs vil — i Forbindelse med Atombomben og Luftvaabnet — utvivlsomt komme til at sætte sit Præg paa Udviklingen af Fremtidens Krigsskibstyper.

Index.

Da Afhandlingen »Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar« paa Grund af Forholdene nødvendigvis har maattet spredes over flere Aargange af Tidsskriftet, skal der her tilsidst gives en samlet Indholdsfortegnelse med Henvisning til de forskellige Aargange og Hæfter.

	Side		
Indledning	157	April	1941
De forskellige Krigsskibstyper og deres Benævnelse	160	—	—
De forskellige Krigsskibstyper 1920—40	229	Maj	—
Pansrede Artilleriskibe	229	—	—
1. Panserkanonbaade	229	—	—
2. Kystpanserskibe	233	—	—
3. Slagskibe	261	Juni	—
Krydsertyper	409	Sept.	—
1. Svære Krydsere	409	—	—
2. Lette Krydsere	425	—	—
Torpedofartøjer	101	Marts	1942
1. Torpedokrydsere	101	—	—
2. Jagere	106	—	—
3. Torpedobaade	154	April	—
4. Motortorpedobaade	161	—	—
Undervandsbaade	218	Maj	—
1. Ukrydsere	218	—	—
2. Ubaade	222	—	—
3. Dværg-Ubaade	236	—	—
Mineskibe	412	Sept.	1943
Ministrygere	439	Okt.	—
Hangarskibe	471	Nov.	—
1. Luftfartøjers Basing paa Skibsmateriel (Historisk Indledning)	471	—	—
2. Luftfartøjer som Led i de almindelige Krigsskibes Udrustning	519	Dec.	—
3. Luftfartøjstendere	74	Febr.	1944
Katapult og Landingssejl	81	—	—
Luftfartøjstendere (fortsat)	114	Marts	—
4. Hangarkrydsere	122	—	—

	Side		
5. Aërodromskibe	198	Maj	1944
I. Aërodromskibenes Udvikling indtil 1930	198	—	—
II. Det moderne Aërodromskib	397	Okt.	—
A. Artilleri mod Maal paa Søen....	397	—	—
B. Luftskyts	400	—	—
C. Farten	404	—	—
D. Deplacementet	406	—	—
E. Beskyttelse, Stabilitet og Sikker-			
hedstjeneste	33	Febr.	1945
F. Flyvedæk og Hangarer.....	38	—	—
G. Luftfartøjsudrustningen	50	—	—
H. Glatdæks- og Ø-Type.....	55	—	—
I. Escort-Aërodromskibe	57	—	—
III. Oversigt over Aërodromskibe.....	268	Sept.	—
IV. Aërodromskibets Fremtid	297	Okt.	—
Kanonbaade	315	—	—
Tabeller til Sammenligning mellem Antal Skibe og Tonnager i 1914 og 1939	318	—	—
Efterskrift.....	322	—	—



Vort Søværns Hæders- og Mindedage

samt Tidstavle.

November Maaned.

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

1. Nov. 1659: Allieret Flaade paa ca. 100 Skibe under Admiralerne Ruyter, Bjelke, Niels Juel og Helt landsætter under Artilleriild 9000 Mand Tropper under Feltmarskal Schack i Kjertemindebugt, hvilket bl. a. medfører Nyborgs Generobring fra Svenskerne den $5/_{11}$ s. A.
1. Nov. 1932: Den ifølge Søværnsloven af 1932 oprettede Kystdefension, Chef Kommandør Briand de Crèvecoeur, overtager atter Søforterne fra Hæren.
4. Nov. 1660: Admiralitets-Kollegiet nyindrettes iflg. kgl. Forordning med Rigsadmiralen som Præsident, en Lieutenant-Admiral som Rigs-Viceadmiral, medens de to følgende Admiraler skulde være første og anden Viceadmiral.
4. Nov. 1927: Værkstedsskibet »Henrik Gerner« løber af Stabelen som første Nybygning paa Dokøens Beddinger.
5. Nov. 1675: Flaadens Chef, Generaladmiral Cort Sivvertsen Adelaer, Ridder af Dannebrog, Sanct Marco og Dogeordenen, venetiansk Viceadmiral, dør i København paa Grund af Sygdom efter at have overgivet Kommandoen over Flaaden til Admiral Niels Juel og være gaaet i Land udfor Dragør den $2/_{11}$. Tillige kendt fra sin Indflydelse paa Flaadens Administration samt Skibbygning og i Udlandet for sin Krigstjeneste i Hollands og Venedigs Orlogsflaader. (Født 1622).
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 Schoutbynacht v. Stöcken overfører 7000 Mand fra Listerdyb til Hull, til Disposition for England i Krigen mod Frankrig.
10. Nov. 1691: Holmens Chef, Admiral Henrik Span's Flydedok, som den første i sin Art herhjemme, løber af Stabelen og indvies. Efter Flydedokkens Udrangering i 1713 anvender Schoutbynacht Judichær den som Fundament til Søbatteriet »Prøvestenen«.
11. Nov. 1559: Kong Frederik II udnævner Herluf Trolle til »Vor Admiral« med Opsyn med Orlogsskibene og deres Tilbehør.
12. Nov. 1709: Flaaden under Generaladmiral U. C. Gyldenløve overfører 16000 Mand Tropper i 300 Transportskibe til Raa til Feltoget 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 Festlighederne i Anledning af 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 under 2. Verdenskrig.
21. Nov. 1620: Admiral Gjedde hejser Dannebrog over Kolonien Tranquebar, og Fæstningen Dansborg anlægges (se ²⁰/₁₁ 1618).
23. Nov. 1735: Flaadens og Hærens finansielle Bestyrelse (Krigs-Cancelierne), som bestod siden 1694, adskilles, Greve Frederik Danneberg-Samsøe udnævnes til Overkrigssekretær for Søetaten.
25. Nov. 1878: Skruefregatten »Sjælland«, Chef Kommandør Kraft, ankommer til Dansk Vestindien i Anledning af Negeroprør, som bringes til Ophør.

29. Nov. 1618: Eskadre bestaaende af Orlogsskibene »Elephanten« og »David«, 2 af ostindisk Kompagnis Skibe og en Jagt under Admiral Ove Gjedde afsejler fra Sundet Syd om Afrika til Ostindien, hvorved bl. a. 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.

Vore nye Skibsnavne.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

Under 10. Oktober 1945 har Hans Majestæt Kongen resolveret som følger:

»Der gives den i Flaadens Tal indgaaede Korvet Navnet THETIS, og de to Fregatter og yderligere en Korvet, som paatænkes indkøbt, Navnene henholdsvis HOLGER DANSKE, NIELS EBBESEN og TRITON, og Navnene paa de under Bygning værende Torpedobaade NAJADEN og NYMFEN ændres til WILLEMOES og HUITFELDT«.

I det følgende skal der gives nogle Oplysninger om disse nye Skibsnavne og de Traditioner, der er knyttet til dem:

Som bekendt var Nymferne i den græske Mytologi en Slags lavere Guddomme, der optraadte i de større Guders Følge. Selv om deres Levetid var mange Gange længere end Menneskenes, havde de dog ikke evigt Liv. De tænktes værende unge skønne Kvinder, der levede i og besjælede den ensomme, frie Natur. I Havet levede saaledes Nereiderne og Okeaniderne, i Vandløb og Indsøer Najaderne, i Træerne Dryaderne o. s. v. De var venligt sindede mod Menneskene og ydede Lægedom og Trøst, men svigtede et Menneske dem, straffede de det med Døden eller ved at slaa det med Vanvid. *Thetis*, der ofte omtales i Iliaden, var en Nereide, Datter af Nereus og Doris. Ved hendes Bryllup med Peleus, Konge af Thessalien, opstod den Strid, der siden voldte den trojanske Krig. Mest kendt er *Thetis* dog som Moder til Achilleus, som hun vilde gøre

usaarlig ved at bade ham i Floden Styx. Hælen, hvori hun holdt ham, blev hans eneste saarbare Sted. Da Achilleus deltog i Krigen mod Troja, stod hun ham bi og frydede sig over hans Tapperhed, skønt hun vidste, at den tilsidst vilde føre ham i Døden.

Det første Skib i Flaaden, der bar Navnet THETIS, var en Fregat paa 40 Kanoner, som søsattes paa Nyholm $7/8$ 1790. Allerede omkring Midten af 1600-Tallet var Navne fra den classiske Mytologi meget almindelige i den engelske og den franske Flaade, og herfra fandt de efterhaanden Vej først til den svenske og senere ogsaa til den danske Flaade.

For at beskytte Handelen under de franske Revolutionskrige udrustedes Danmark i 1794 en Eskadre paa otte Linieskibe og de to Fregatter THETIS og HAVFRUEN. Eskadren, der var under Viceadmiral Kriegers Kommando, forenede sig i Juni 1794 i Sundet med en lige saa stor svensk Eskadre under Viceadmiral Wachtmeister. De to Admiraler trak Lod om hvem, der skulde føre Kommandoen i de første tre Maaneder, og Loddet faldt paa Viceadmiral Krieger. En Del af den kombinerede Eskadre — bl. a. Fregatten THETIS — sendtes paa Kryds i Nordsøen, hvor ogsaa Russerne en Tid havde en Eskadre krydsende. I Midten af Oktober opløstes den dansk-svenske Eskadre.

I 1795 udrustedes paany en kombineret dansk-svensk Eskadre med 8 Linieskibe og 3 Fregatter fra hver Flaade. Foruden THETIS og HAVFRUEN indgik tillige Fregatten TRITON paa 24 Kanoner i det danske Kontingent. De to Eskadrer forenede sig udfør København i Begyndelsen af Juni og var under skiftende svensk og dansk Kommando til Oktober. Halvdelen af den kombinerede Eskadre — bl. a. Fregatterne THETIS og TRITON — krydsede en Del af Tiden i Nordsøen samtidig med en russisk Eskadre paa 12

Linieskibe og 8 Fregatter, som — da Rusland var allieret med England — stod under engelsk Kommando og bl. a. deltog i en Blokade af den hollandske Kyst.

Ogsaa i 1796 udrustedes en lignende kombineret dansk-svensk Eskadre, hvori Fregatten THETIS atter



Den fjerde THETIS.

indgik. I August blev THETIS dog sendt til Middelhavet for at beskytte den danske Handel mod Barbaresken — og som Passager medfulgte den unge Billedhugger Bertel Thorvaldsen.

Da Thorvaldsen i 1796 havde vundet Akademiets store Guldmedaille, ansøgte han om et Rejsestipendium og Ansøgningen blev omgaaende bevilget. Statsministeren, Grev Bernstorff, hvis Buste Thorvaldsen havde modelleret, anbefalede den unge Kunstner i Admiralitetet, der gav sin Tilladelse til, at Thorvaldsen foretog Rejsen paa Fregatten THETIS, der netop skulde afgaa til Middelhavet, og Statsministeren henvendte sig personlig til Fregattens Chef, General-Adjutant Kaptajn Lorentz Fisker, som lovede at tage sig af den unge Mand. Rejsen begyndte den 30. August 1796 og Tripolis

blev naaet den 13. November. Den 2. December laa Fregatten ved Malta og her gik Thorvaldsen fra Borde og rejste videre til Neapel. Noget senere skrev Kaptajn Fisker til sin Hustru: »Thorvaldsen er nu i Rom. Gud være med ham! Han er en skikkelig Mand, men en doven Hund! Hils hans Forældre!«.

I Medio Maj 1797 blev THETIS afløst af Fregatten NAJADEN (Steen Andersen Bille), der et Par Dage efter Afløsningen — den 16. Maj — sammen med Briggen SARPEN og en lejet maltesisk Chebek havde den bekendte Affære udfor Tripolis med 6 tripolitanske Korsarer. I 1800—01 var THETIS paany i Middelhavet sammen med Linieskibet SEYEREN. THETIS udrangeredes i 1805.

En ny Fregat THETIS paa 48 Kanoner søsattes paa Nyholm ^{30/4} 1840. I 1842 var den paa Togt i Middelhavet og i 1844 indgik den i en Eskadre sammen med Fregatten GEFION (Chef og tillige Eskadrechef: Kommandørkaptajn H. G. Garde). Kronprins Frederik gik den 23. Maj om Bord i GEFION, og de to Fregatter sejlede derefter via Skotland til Færøerne, hvor Kronprinsen gik fra Borde*). Ved Afrejsen fra Thorshavn den 26. Juni aabnedes en forsegleet Ordre, hvorefter Fregatterne afgik til Middelhavet for her at udvirke, at Danmark kunde blive fritaget for den siden 1768 ydede aarlige Tribut til Marokko. Hjuldampskibet HEKLA og Briggen MERCURIUS, hvilken sidste var kommet fra Vestindien, stødte til Eskadren i Middelhavet. Hensigten med Ekspeditionen blev opnaaet, uden at det kom til Krigshandlinger. Derefter opløstes Eskadren, idet MERCURIUS returnerede til Vestindien og THETIS afgik til København, hvor den ankom medio Oktober. Medens HEKLA forblev i Middelhavet til For-

*) Kronprinsen vendte senere tilbage til København med Kadetskibet, Korvetten FLORA.

aaret 1845, afhentede GEFION i Livorno de sidste af Thorvaldsens Kunstværker og ankom til København i Slutningen af November 1844*).

THETIS (2) var fra 1848 til 1850 under Krigsudrustning. I 1848 deltog den i Blokaden af Danzig og senere Elben. I 1849 havde den Station i Nordsøen. Den 4. Juni angreb tre tyske Dampskibe, hvoriblandt den store Hjulfregat BARBAROSSA, under Admiral Brommy, Korvetten VALKYRIEN, der laa manøvreudygtig i Vindstille NE for Helgoland. De tyske Skibe holdt sig imidlertid paa saa stor Afstand, at Skydningen forblev virkningsløs. Efterhaanden friskede det op, og da VALKYRIEN kunde gøre 5—6 Knob, begyndte den at nærme sig Tyskerne, idet Hjuldampskibet GEJSER, der laa W for Øen, havde faaet Dampen op og nu kom til Undsætning. Samtidig kom Fregatterne THETIS og ROTA, der ogsaa havde ligget W for Helgoland, frem paa SE-lig Kurs for at afskære Tyskerne fra Weseren (Bremerhaven), hvorfra de var kommet. Admiral Brommy tabte nu Modet og flygtede ind mod Elben, hvor de danske Skibe maatte opgive Forfølgelsen lidt før Cuxhaven.

Efter 1850 var THETIS adskillige Gange udrustet som Eksercerskib — i 1861 under Krigsberedskab under det spændte Forhold til Tyskland. I 1864 hejste THETIS Kommando for sidste Gang og deltog i Blokaden i Østersøens vestlige Del udfor Kieler Fjord. Kort efter Krigen blev den udrangeret og ophuggedes 1871.

Den tredie THETIS var en Ubaad (T 1, senere A 4), søsat 1912 hos Whitehead i Fiume og udrangeret og solgt til Ophugning 1928.

I den ældre græske Mytologi er *Triton* eneste Søn

*) Fregatten ROTA havde som bekendt allerede i 1838 hentet Thorvaldsen og de fleste af hans Arbejder.

af Havets Gud, Poseidon, og Amphitrite. Senere tænkte man sig flere Tritoner i Poseidons Følge. I Kunsten fremstilledes Tritonerne med menneskelig Overkrop og Fiskehale — senere dog i dobbelt Fiskeskikkelse, idet hvert Ben nu løb ud i en Fiskehale. Ofte ses Tritonerne blæsende paa Horn af lange, snoede Sneglehuse.

Det første Skib, der i Flaaden bar Navnet TRITON, var en mindre Galej eller Chaloup paa 8 Kanoner (1717—30). TRITON (2) var en let Fregat paa 24 Kanoner, søsat paa Nyholm $\frac{7}{8}$ 1790 — samme Dag som den første THETIS. Disse to Skibe var — som det ogsaa fremgaar af Kanontallet — dog ikke Søsterskibe, idet THETIS var paa 658 og TRITON kun paa 456 Læster. TRITON (2) indgik i 1795 i en kombineret dansk-svensk Eskadre (se tidligere under THETIS). I 1807 blev den røvet af Englænderne. Den var dog næppe i god Stand, thi Englænderne opgav at føre den med hjem og satte den paa Grund og brændte den paa Svenskekysten.

Det tredie Skib i Flaaden, der fik Navnet TRITON, var en Ubaad, Søsterskib til THETIS. Den søsattes 1913 i Fiume og skulde have haft Betegnelsen T 2. Størstedelen af Købesummen for denne Ubaad fremskaffedes af »Danske Kvinders Forsvarsindsamling 1913«. Da man derfor gerne vilde give den et mere nationalt Navn, blev den omdøbt til 2DEN APRIL. Udrangeret 1929.

TRITON (4) var ligeledes en Ubaad. Den søsattes paa Orlogsværftet 1915 og fik Betegnelsen B 10. Udrangeret i 1943, men ligger endnu paa Holmen.

Navnene HOLGER DANSKE og NIELS EBBESEN kræver næppe nærmere Forklaring eller Motivering.

Medens vor Flaade ikke tidligere har haft noget Skib med Navnet NIELS EBBESEN, søsattes i 1849 et

Hjuldampskib, der fik Navnet HOLGER DANSKE. Det havde 2 Skorstene og var med sine ca. 1000 Tons Flaadens største — og sidste — Hjulkrigsskib, idet der her ses bort fra DANNEBROG, det første Kongeskib af dette Navn. I 1850 var HOLGER DANSKE under Krigsudrustning og havde Station i Østersøens vestlige Del udfor Kieler Fjord, hvor Skibet bl. a. den 22. Juli deltog i en mindre Træfning. I de følgende Aar var det jævnlig udrustet — i 1861 under Krigsberedskab. I 1864 var det atter under Krigsudrustning og havde en Tid igen Station i Østersøens vestlige Del. Efter Krigen anvendtes det nogle Aar som Troppetransportskib, indtil det udrangeredes i 1873 og i 1876 blev solgt til England.

Navnet WILLEMOES har været baaret af en Kanonbaad, der i 1861 blev søsat paa Orlogsværftet. 1864: under Krigsudrustning, hørte til Eskadren i Østersøens vestlige Del, hvor den især havde Station i Farvandene omkring Als. Fra 1871: udrustet omtrent hver Sommer — fra 1881 som Opmaalingskib. Hovedeftersyn og nyt Maskineri i 1890. Udrangeret 1933.

Panserskibet IVER HVITFELDT*) søsattes 1886 paa Orlogsværftet. Armering: 2 Stk. 26 cm og 4 Stk. 12 cm. Fart: 15 Knob. Var indrettet til at ombordtage og medføre de to 2den Kl. Torpedobaade Nr. 8 og Nr. 9. Disse var dog kun medgivet paa Tøgt i 1890. Sidste Tøgt 1907. Fra 1908 klassificeret som Defensionsskib. 1914—18: Reservekaserneseskib og Vagtskib ved Hønseløbet. Udrangeret 1919 og solgt til Ophugning i Holland.

Det har nu og da været udtalt, at det egentlig var unødvendigt at give de to under Bygning værende

*) HVITFELDT officielt stavet med Hv.

store Torpedobaade NAJADEN og NYMFEN nye Navne, idet man ikke syntes om at ændre et engang givet Skibsnavn. Da det ikke skal være nogen Hemmelighed, at nærværende Artikels Forfatter, siden Navnene NAJADEN og NYMFEN i sin Tid blev givet til disse to Baade, har virket for at faa disse Navne ændret, vil det maaske her være paa sin Plads at give en Motivering for dette Navneskifte. Principielt maa det selvfølgelig indrømmes, at ethvert unødvendigt Navneskifte bør undgaaes, men paa den anden Side skal det fastholdes, at et Skibsnavn er saa vigtigt og har saa stor national og traditionsmæssig Betydning, at man i Tilfælde, hvor der er valgt mindre gode og mindre velklingende Navne, ikke bør vige tilbage for den Ulempe, det er, at lade Skibene ændre Navn. Det samme gælder, hvor det vil være af praktisk Betydning at benytte et allerede anvendt Navn for at kunne give ensartede Navne til Skibe af samme Klasse. Dette sidste var bl. a. Tilfældet, da man i sin Tid havde Brug for Navnene SOLØVEN, SØRIDDEREN og HAVHESTEN. I det foreliggende Tilfælde er der endda skabt Præcedens for Navneskifte, idet de to Torpedobaade i Henhold til en ministeriel Skrivelse i Foraaret 1939 havde faaet Navnene AALBORG og AARHUS. Ganske vist blev denne Skrivelse tilbagekaldt samme Dag og først senere paa Aaret fik de to Baade i Henhold til kongelig Resolution Ubaadsnavnene NAJADEN og NYMFEN.

Det ligger i Sagens Natur, at Torpedobaade bør have Navne, der har Klang og Kraft og som helst tillige skal give Udtryk for Fart og Dristighed. Disse Krav opfylder Navnene NAJADEN og NYMFEN ikke. Det er i og for sig ikke daarlige Navne, og de har i hvert Fald for NAJADEN's Vedkommende ogsaa god Tradition i Flaaden, men de egner sig blot ikke som Navne til Torpedobaade. Det er kvindelige Navne, og

som de i sin Tid, da man sagde »hun« om et Skib, passede udmærket til Fregatter og Korvetter med bugnende Sejl, er de ogsaa anvendelige til Undervandsbaade med bløde og afrundede Former. Undervandsbaade skal optræde snart over og snart under Vandet, og deri ligner de forsaavidt Najader og Nymfer, der boltrer sig i Søen og dykker og kommer op, hvor man mindst venter det.

Naar man som vi her i den danske Flaade kun har saa forholdsvis faa egentlige Krigsskibe, maa Valget af Navne til disse faa Enheder nøje overvejes, saaledes at intet godt Navn forbigaaes og vrages til Fordel for mindre gode Navne.

Man kan selvfølgelig diskutere, hvorvidt man bør skele til Lokalpatriotismen og de Fordele, som denne maaske kan byde, ved at man anvender Bynavne, saaledes som det blev forsøgt med AALBORG og AARHUS i Analogi med de svenske »Stadsjagare«. Men Forholdene i Sverige og i Danmark er ikke de samme, og de svenske Bynavne har ogsaa — i hvert Fald i de fleste Danskes Øren — en mere festlig Klang end de danske.

Saa længe der imidlertid findes nok af ledige danske Navne med god maritim Klang, bør disse Navne selvfølgelig først og fremmest anvendes. Og hvad vilde da her være naturligere, end at vi benyttede Navnene paa de Søhelte, der gennem Tiderne har kastet Glans over Flaaden?

Det var med en lidt underlig Følelse, at man i Sommeren 1945 maatte konstatere, at der ikke fandtes eet eneste Skib i vor Flaade, der var opkaldt efter en dansk Søhelt.

Atombomben og Genopbygningen af vort nationale Forsvar.

Af Orlogskaptajn A. Linde

Uagtet det kun er sparsomme Oplysninger, der indtil nu foreligger om Atombomben og dennes Fremstilling, og Tiden derfor endnu ikke er inde til at danne sig en begrundet Mening om, hvorvidt den indenfor de nærmeste Aar vil blive et Vaaben, der staar til Raadighed ogsaa for Danmarks nationale Forsvar, saa kan man dog allerede nu om dette nye Vaaben konstatere visse Kendsgerninger, som man ikke kan undlade at tage i Betragtning ved de Overvejelser, der er forbundet med Opbygningen af vort fremtidige Forsvar.

Det fremgaar saaledes af alle hidtil offentliggjorte Oplysninger, at det nu er praktisk muligt inden for et meget begrænset Rumfang og med en tilsvarende ringe Vægt at koncentrere enorme, transportable Mængder af Energi, som kan bringes til Udfoldelse paa et af Mennesket selv fastsat Tidspunkt.

Det er et voldsomt og diskontinuert Spring i Menneskets Evne til at diponere over Naturkræfterne efter eget Ønske; det er ikke blot en Forbedring af de hidtil kendte Sprængstoffer med 50 eller 100 %, hvilket i sig selv vilde være en Sensation indenfor Sprængstofvidenskaben; nej, det er noget helt nyt, hvilket ogsaa klart fremgaar deraf, at Energiudfoldelsen er flere Millioner Gange større end for de hidtil kendte,

bedste Sprængstoffer; denne Oplysning, som er blevet offentliggjort flere Gange, harmonerer iøvrigt paa bedste Maade med de af Videnskaben allerede for mange Aar siden offentliggjorte Oplysninger om Størrelsen af Atomenergien, og det kan synes nyttigt i denne Anledning at standse op et Øjeblik og prøve at gøre sig klart, hvad det vil sige at multiplicere med 1 Million.

Omsat i et militært Eksempel kan det udtrykkes saaledes, at en Luftarmada paa Titusinder af svære Bombemaskiner nu kan erstattes af en enkelt reaktionsdrevne Jagermaskine for Opnaaelsen af samme Ødelæggelse eller Nedbrydning af fjendtlige Kræfter.

Dette er altsaa ikke Fremtidsperspektiver eller en sædvanemæssig Overdrivelse af et nyt Vaabens Muligheder; der bygges paa rent faktiske og nøgterne Kendsgerninger, man har set det i Praksis, de fotografiske Optagelser fra Hiroshima og Nagasaki er næppe bluff.

Man kan maaske nu indvende, at dette nye Vaaben ikke vil blive anvendt i fremtidige Opgør mellem Staterne; hertil maa da svares, at det dog som nævnt rent faktisk allerede er blevet anvendt, og at man alene paa Grund af Vaabenets Eksistens er tvunget til at disponere med Henblik paa, at det vil blive anvendt; Gasvaabnet blev saaledes ikke brugt i den sidste Krig, men man havde i begge de krigsførende Parters Lejre forberedt sig paa Gaskrigen og det ikke alene ved defensive Foranstaltninger.

Man kan maaske ogsaa indvende, at der — som Erfaringen som Regel hidtil har bekræftet — i Løbet af kort Tid vil blive, om der ikke allerede er, opfundet et passende Modvaaben, der neutraliserer eller maaske helt udelukker Anvendelsen af Atombomben. Hertil maa da svares, at dette vel er muligt, men saa længe, man ikke selv besidder et saadant ufejlbarligt og under alle Forhold sikkert anvendeligt Modvaaben, maa man

bygge sit Forsvar op under Hensyntagen til, at Vaabenet vil blive anvendt mod en selv.

Det synes saaledes uomgængelig nødvendigt at tage Atombomben med i sine Overvejelser, og Spørgsmaalet, der melder sig, er herefter:

Hvorved kan vi allerede nu, hvor Opbygningen af det danske Forsvar er et saa aktuelt Problem, paa rette Maade tage Hensyn til Atombombens Fremkomst?

Spørgsmaalet kan paa indeværende Tidspunkt næppe besvares fyldestgørende, og noget saadant er da ej heller tilstræbt her, idet det kun har været Tanken med denne lille Artikel at pege paa eet bestemt Forhold, som er blevet saa stærkt accentueret ved Atombombens Opdagelse, nemlig Spørgsmaalet om Forsvarskræfternes Bevægelighed og Spredning.

Uden i Almindelighed at komme ind paa Krigens elementære og grundlæggende Love er det af Hensyn til det følgende nødvendigt at erindre sig, at man af offensive Hensyn altid maa tilstræbe at have sine Kræfter koncentreret, hvad særligt gælder den i samlet Styrke svage, saa man kan skaffe sig Overlegenhed og dermed positive Resultater overfor Modstanderen paa et bestemt Sted og paa et bestemt Tidspunkt. Dette Forhold alene understreger Nødvendigheden af Bevægelighed. Praktiske Hensyn, herunder eget Omraades Udstrækning og Ønsket om at kunne imødegaa Modstanderens Angreb, hvor dette saa maatte sætte ind, altsaa defensive Hensyn, nødvendiggør imidlertid, at man straks maa give Afkald paa Koncentrationen og sprede sine Kræfter.

De defensive Hensyn kræver altsaa Spredning af Kræfterne; og med Atombombens Fremkomst, indebærende Muligheden for Tilintetgørelsen af store samlede og stationære Kræfter, er denne Læresætning blevet i den Grad aktuel, at man i langt højere Grad end hid-

til maa tilstræbe at gøre alt bevægeligt, idet stationære Forsvarskræfter kan sættet ud af Spillet ved et enkelt Overfald.

Hvis disse to, modstridende Interesser skal forenes, er der imidlertid ingen anden Udvej end at give alle Kampenhederne Maximum af Bevægelighed, (rent teoretisk opnaas Fuldkommenheden, naar Enhederne har den uendelige store Hastighed, saa man samtidig kan have den absolutte Spredning og den fuldkomne Koncentration). Man har herefter i den defensive Situation (Fred, Neutralitet, ikke-Deltagelse i Krig, Perioder mellem egne Offensivperioder o. l.), som ønsket, spredt sine Kræfter, saa Udsigten til at faa disse ødelagt ved en Modstanders Angreb med Atombomber, (det være sig ad Luft-, Guerrillakrigs- eller »5.Kolonne«-Vejen eller paa anden Maade) er den mindst mulige, og man har med den offensive Situation for Øje den praktiske og ønskede Mulighed for paa kortest mulige Tid at koncentrere sine Kræfter for Slaget mod Modstanderen.

For at opnaa den største Spredning er det dernæst nødvendigt, at det samlede Krigspotentiel (Hær, Flaade, Luftvaaben og Krigsindustri m. v.) opdeles i det størst mulige Antal Underenheder, og heraf følger igen, at disse maa være saa smaa som muligt; dette kan ogsaa udtrykkes saaledes, at det er lettere at tilintetgøre den store udelelige Kampenhed end at tilintetgøre den samme Kampkraft fordelt over et Flertal af smaa Enheder.

Hovedsynspunktet i disse Betragtninger kan nu kort sammenfattes derhen, at Atombombens Fremkomst har understreget Nødvendigheden af at styrke sin Defensiv, men naar dette foretages ved at gøre Kampenhederne stærkt bevægelige, har man ikke alene ikke svækket sin Offensivkraft, men man har tværtimod styrket den.

De anførte Betragtninger munder derfor ud i, at

- man i den Udstrækning, som praktiske Hensyn ikke direkte forhindrer det, ved Opbygningen af vort nationale Forsvar maa arbejde henimod,
- at alle Kampmidler placeres i hurtiggaaende Køretøjer, Luftfartøjer eller Skibsenheder,
 - at dermed alle stationære Anlæg sløjfes (faste Befæstningslinier, Kystbefæstningsanlæg, Forter, Søforter o. l.),
 - at alle store og udelelige Kampenheder forsvinder (Tendens: fra Panserskibe mod smaa hurtiggaaende Fartøjer o. s. v.),
 - at alle store Hær-, Flaade- og Luftbaser udgaar og opdeles i flere smaa, og
 - at Krigsindustrien og Industriforetagender i det hele spredes over det størst mulige Omraade, og at den, hvor muligt, gøres transportabel.

Hermed er altsaa ikke kategorisk udtalt, at alle Kampenheder skal være af »Atomstørrelse«, da praktiske Hensyn nødvendiggør, at man for at have Slagkraft overfor Modstanderen maa give sine Enheder en praktisk Minimumsstørrelse.

Der er her blot gjort opmærksom paa det ene Forhold, at den nye Impuls til at styrke sin Defensiv peger stærkt i den anførte Retning, imod Bevægelighed og smaa Kampenheder.

Foranstaaende Indlæg vil utvivlsomt give Stof til Samtale og Eftertanke blandt Søværnets Personel — maaske ogsaa i langt videre Kredse.

Forfatterens meget kategoriske og dristige Konklusion vil vel ogsaa kalde en og anden frem med Modargumenter, og — uden at det i og for sig har været Forfatterens Hensigt — fremkalde en Diskussion her i Tidsskriftet.

Tidsskriftets Redaktion vil hilse en saadan Diskussion med Glæde, ikke mindst hvis eventuelle Deltagere vil udtrykke sig med samme »Kraftkoncentration« som Forfatteren, idet der desvære fremdeles maa tages Hensyn til den Pladsmangel, som Tidsskriftet paa Grund af Papirrestriktionerne stadig lider under. *Red.*

Lidt mere om Sænkningen af »Bismarck«.

Af Kaptajnløjtnant H. Rømeling.

I Tilknytning til Kaptajnløjtnant P. Zigers Artikel i Tidsskrift for Søvæsen for September Maaned, kan følgende Enkeltheder fra ugentlig udgivne Admiralitetsoplysninger maaske have Interesse.

Ilden aabnedes den 24. Maj Kl. 0553 af »Hood« mod »Bismarck« paa Afstand 26.500 yards. I Henhold til overlevendes Rapport opnaaede »Hood« Træffer i 3. Salve. »Bismarck« besvarede omgaaende Ilden og havde Dækning i anden (muligvis først tredie) Salve.

»Prince of Wales« aabnede Ilden kort efter »Hood«, første Salve observeredes lang, sjette Salve gav Dækning.

Efter Sænkningen af »Hood« aabnede »Bismarck« Ilden — fra svært og mellemsvært Skyts — mod »Pr. of W.« paa Afstand 18.000 yards. I Løbet af kort Tid blev »Pr. of W.« truffet af 4 Stk. 15" og 3 Stk. 6", som bl. a. foraarsagede, at Broen blev ødelagt, det der-værende Personel sat ud af Spillet, og Agterskibet kom under Vand.

Efter ca. $\frac{1}{4}$ Times Kamp drejede »Pr. of W.« af og fortsatte Beskydningen fra agterste Taarn, men p. Gr. af en mekanisk Fejl (ved Ammunitionstilførslen) blev Taarnet sat ud af Funktion i ca. 1 Time. Sidste Skudafstand var 14.500 yards. »Pr. of W.« havde paa dette Tidspunkt affyret 18 Salver med svært Skyts og 5 med mellemsvært. Ifølge overlevendes Rapport blev »Bismarck« ramt 3 Gange.

Det bør i denne Forbindelse erindres, at »Pr. of W.« kun havde været i Søen en Uge og var forsynet med Taarne af ny og uprøvet Konstruktion.

I Løbet af Eftermiddagen stillede Admiralitetet flg. Spørgsmaal til Rear Adm. Wake-Walker (1. Cr.Sq.):

- 1) »Bismarck«s Kampduelighed i Procent.
- 2) »Bismarck«s formodede Ammunitionsforbrug.
- 3) Grunden til »Bismarck«s sidste Kursændring (den var Kl. 1320 drejet til en sydlig Kurs).

Svarene lød:

- 1) Usikker, men høj.
- 2) ca. 100 Skud.
- 3) Kendes ikke, muligvis et Forsøg paa at ryste Krydserne af.

Næste Engagement fandt Sted samme Dag Kl. 1841 og varede til Kl. 1856. Deltagerne var »Suffolk«, som afgav 9 Salver, »Norfolk« samt »Prince of Wales«, som afgav 12 Salver (2 af dens Kanoner ubrugelige paa Grund af mekanisk Fejl).

Næste — meget korte — Engagement fandt Sted efter det første Luftangreb paa »Bismarck«, nemlig den 25. Kl. 0130; Deltagere var »Norfolk« og »Pr. of W.«, og Afstanden var 20.000 yards; kun et Par Salver blev afgivet, og »Bismarck« svarede med 2 meget korte Salver. Dette Engagement omtales, fordi der her for første Gang er nævnt Brug af R. D. F. (»Radar«) under Kampen.

Ca. 1½ Time efter dette Engagement mistes Kontakten med »Bismarck«, og først den 26. Kl. 1030 observeredes den igen.

Kl. 1550 angriber 14 Swordfish det formodede Maal med 11 Torpedoer; uheldigvis var Maalet ikke

»Bismarck«, men HMS »Sheffield«, som dog ikke blev truffet. Det bør bemærkes, at Skydækket var lavt.

Trods voldsomme Luftangreb i Løbet af Aftenen var »Bismarck« stadig i Stand til at genoptage Beskydningen af nærgaaende Overfladefartøjer.

Kl. 2250 modtager »Bismarck« følgende Signal fra Hitler: »Alle vore Tanker er hos vore sejrige Kammerater«.

Kl. 2300 beskydes »Zulu« med 15", de tre første Salver gav Dækning.

Af de i Løbet af Natten foretagne Angreb skal følgende nævnes (Sigtbarhed $\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ Sømil):

Kl. 0120 afgiver »Zulu« 4 Torpedoer paa Afstand 5.000 yards, ingen Træffere.

Ca. Kl. 0130 afgiver »Maori« 2 Torpedoer paa Afstand 4.000 yards, 1 eventuelt 2 Træffere.

Faa Minutter senere afgav »Cossack« 3 Torpedoer paa Afstand 6.000 yards og opnaar i hvert Fald 1 Træffer, hvorefter »Bismarck« stopper i ca. 1 Time.

Kl. 0218 afgav »Sikh« — der ved R. D. F. havde observeret, at »Bismarck« laa stoppet — 4 Torpedoer paa Afstand 7.000 yards og opnaar 1 Træffer.

Alle Angreb blev besvaret med heftig Skydning fra »Bismarck«.

Den 27. ca. Kl. 0845 er »Rodney« og »King George V« naaet frem, og Kl. 0847 aabnedes Ilden fra »Rodney« eet Minut senere fra »King George V«.

0850 besvarede »Bismarck« Ilden og havde »Rodney« i Gaffel i 3. eller 4. Salve; »Rodney« manøvrede dog klar af »Gaffelen«.

»Bismarck«s Skydning er nøjagtig for de første 8—10 Salvers Vedkommende, men bliver derefter unøjagtig.

»Rodney« opnaar Træffere i 3. Salve. Under Kam-

pen formindskes Afstanden, og »Rodney« affyrer 6 Torpedoer, der alle er Forbiere, senere andre 6, hvoraf een er Træffer. Minimumsafstanden under Kampen var 3.000 yards.

Følgende Oplysninger kan gives vedrørende afskudt Ammunition under Kampen:

»King George V«:

339 Stk. 14", 660 Stk. 5,25".

»Rodney«: 380 Stk. 16", 716 Stk. 6", 12 Torpedoer.

»Norfolk«: 527 Stk. 8", 8 Torpedoer.

»Dorsetshire«: 244 Stk. 8", 3 Torpedoer.

Antallet af Torpedoer afgivet af andre Enheder kendes ikke, men der blev ialt affyret 71 Torpedoer, hvoraf 8 (muligvis 12) gav Træffere.

Man har maaske herefter Lov til at mene, at ikke alene Luftvaabnet men ogsaa de sejlene Enheder har en lille Andel i Sænkningen af »Bismarck«.

U-Baade i Fremtidens danske Søværn.

Af Kaptajnløjtnant J. Petersen.

Som den eneste, der i Tiden efter 29. August 1943 har haft Lejlighed til at gøre Tjeneste i et moderne U-Baadsvaaben, skal jeg tillade mig at fremsætte mine Synspunkter angaaende Spørgsmaalet om Anvendelse af U-Baade i et kommende dansk Søværn, idet jeg mener, at det nu, da Genopbygningen staar for Døren, maa være et Spørgsmaal, der har Interesse for dette Tidsskrifts Læsere.

U-Baade har, lige siden de fremkom omkring 1900, indgaaet som et Led i den danske Flaade, og det er derfor næppe nødvendigt at gaa ind paa det ønskelige i, at ogsaa vi havde denne Type Skibe til vor Raadighed; derimod er det sikkert nødvendigt at se paa Spørgsmaalet, om den Udvikling, der har fundet Sted under denne Krig, har ændret disse Forhold, og endelig at se paa Spørgsmaalet om, hvor — af Hensyn til Dybdeforhold — eventuelle U-Baade skal baseres, og hvilke Omraader, der kan siges at være egnede til U-Baadsoperationer.

Jeg vil se paa det sidste Spørgsmaal først, idet det jo afhænger heraf, om vi overhovedet kan have U-baade i et dansk Søforsvar. Det er klart, at U-Baaden for at kunne udnytte sine Egenskaber maa have saa meget Vand under Kølen, at den kan »gaa dybt«. Skal dette have nogen praktisk Betydning — udover at undgaa Kollision — med Henblik paa Undvigemansøvrer under Dybdebombangreb, maa man sikkert mindst kunne gaa til 40 m og helst mere. Dette

vil altsaa sige, at U-Baade — jeg tænker her kun paa virkelige U-Baade og ikke Miniaturebaade — kun kan forventes at operere med Held paa mindst 40 m Vand; dette, tror jeg, er et absolut Minimumskrav, man maa stille. Tager man derefter et Søkort over danske Farvande og undersøger, hvor der herefter er Operationsmuligheder for U-Baade, vil man finde, at de udelukkende forekommer i Østersøen, Skagerak og den nord-østlige Del af Kattegat, hvorimod alle andre indre Farvande ikke kan opvise den forlangte Dybde.

Gør det nu noget?

Nej, ikke dersom man tilfulde vil udnytte U-Baadens Idé og hele Væsen, idet man saa maa gaa bort fra at benytte den til direkte taktisk Samarbejde med den øvrige Flaade. U-Baaden skal være i de Farvande, hvor man ikke selv har Herredømmet paa Overfladen og i Luften, altsaa de Farvande, der ligger længst fra egne Baser, altsaa for Danmarks Vedkommende netop Østersøen og Skagerak, hvilket jo er de to Steder, hvor den kan operere af Hensyn til Dybdeforholdene. Det er efter min Mening en stor Misforstaaelse at mene, at Danmarks Forsvar til Søs skal koncentreres omkring de indre Farvande; jo før man begynder at paaføre en angribende Fjende Tab, og jo mere man kan true hans Forbindelseslinier, des bedre. Netop til dette egner U-Baaden sig og kan paa dette Omraade ikke erstattes af andre Skibstyper, idet vi maa forvente, at Fjenden herude har Herredømmet baade i Luften og paa Overfladen.

Hed Hensyn til Basingen vil det vise sig, at de to Havne, der bedst vil være egnede, er Rønne paa Bornholm og Frederikshavn, idet begge disse Havne har den Fordel, at der henholdsvis kun er 4 og 7,5 Sømil fra Havnen til, man er paa 40 m Vand; dette er af stor Betydning, idet den Tid, U-Baaden er paa

Overfladen paa Vej til eller fra sit Operationsomraade og endnu paa lægt Vand, er yderst farlig for den; men Tiden vil her begge Steder være meget lille og U-Baaden saa nær ved Land, at den uden Vanskelighed kan gives den fornødne Dækning, dersom Passagen skal ske i de lyse Timer.

Det andet Spørgsmaal var, om den Udvikling, denne Krig har medført, har gjort U-Baadene overflødige eller umulige at anvende. Dette er efter min Mening paa ingen Maade Tilfældet og skal i det følgende belyses lidt nærmere.

U-Baadens Udvikling i England og Tyskland har været meget forskellig og den tyske mest præget af Forsøg paa ved nye Idéer at skabe et uovervindeligt Vaaben, et andet af de saakaldte »hemmelige Vaaben«, medens Udviklingen i England mere er en rolig — maaske lidt for konservativ — Udvikling af allerede bestaaende Typer, men med mange gode Forbedringer og selvfølgelig med Anvendelse af Asdic og Radar.

Imidlertid har et nyt Vaaben eller en Forbedring af et gammelt, hvad enten det er inden for U-Baadsvaabnet eller inden for Anti-U-Baadsvaabnet, hver Gang frembragt et Modvaaben, saaledes at man sikkert kan sige, at U-Baaden stadig er en højst ubehagelig Fjende og en svær Torn i Øjet paa enhver Transport- eller Krigsflaade.

Tyskland var ifølge Sagens Natur den Magt, der, som den svagere Sømagt, udviklede sit U-Baadsvaabnet mest og søgte herigennem at fravriste England Søherredømmet og at afskære Forsyningerne til Moderlandet, og trods de engelske meget kraftige og meget dyre og personel- samt materielslugende Foranstaltninger var U-Baadene stadig indtil de sidste Maaneder af Krigen en meget alvorlig Trusel mod den livsvigtige Søfart.

Ligeledes har engelske U-Baade overalt i Middelhavet og udfør Norge som i det fjerne Østen været den tyske og japanske Skibsfart en yderst ubehagelig og alvorlig Modstander, og utallige er de Bedrifter, der er øvet af engelske U-Baadschefer med een enkelt U-Baad imod store og velbeskyttede Konvojer. Alt dette viser, at U-Baadene paa begge Sider trods haarde og kraftige Modforholdsregler har ydet et godt Stykke Arbejde, men — det maa indrømmes — selvfølgelig ogsaa lidt store Tab.

Det kan altsaa efter min Mening hermed fastslaaes, at U-Baade i høj Grad bør indgaa i det kommende danske Søforsvar; det næste Spørgsmaal bliver saa: Hvorledes bør den U-Baadstype, der skal anvendes, se ud?

Det vil først være naturligt at kaste et Blik paa den U-Baadstype, der var den sidste i den danske Flaade, og saa anvise de Forandringer og Forbedringer, der maa være ønskelige i Forhold til denne Type. H-Typen var paa 335 Tons, havde 3 Stævnør, 2 Agterrør, kunde medføre 3 Reservetorpedoer (alle 45 cm Torpedoer), havde oprindelig 2 40 m/m A. L. K., en Dykketid paa ca. 35 Sek. og en Dykkedybde paa 45 m.

Ser man saa paa, hvilke Krav man maa stille til en moderne U-Baad, er de i store Træk følgende:

Max. af Torpedoarmering, Max. af Styrke og hermed Dykkedybde, meget kort Dykketid, let at manøvrere neddykket, lille Drejningsdiameter og Drejetid, og saa selvfølgelig være forsynet med moderne Radar, Asdic og Angrebsinstrumenter.

Ser man saa paa, hvilke af disse Krav H-Baadene opfyldte, vil man komme til følgende Resultat:

Inden for sin Størrelse var 8 45 cm Torpedoer i og for sig ikke daarligt, men en Salve paa 3 45 cm Torpedoer, der var Maximum-Salven i H-Baaden, er

ikke tilstrækkeligt mod moderne byggede, større Skibe, og man maa derfor i en fremtidig Ubaad ønske denne Salves Størrelse forøget; dette kan formentlig kun opnaas med en større Baad. Det næste Krav om Styrkeforhold og stor Dykkedybde kan heller ikke siges at være opfyldt i H-Baadene, idet disse Baades Maximumsdybde kun var 45 m, hvilket maa formodes at bevise, at Baadene kun var tænkt anvendt i de indre Farvande. Gaar man imidlertid ind for den Tanke, som efter min Mening er den eneste rigtige, at U-Baade netop skal anvendes i de ydre Farvande (Skagerak og Østersøen), er det absolut nødvendigt, at en dansk U-Baad *mindst* kan dykke til 100 m. Det tredie var Kravet om en meget kort Dykketid; dette Krav kan heller ikke siges at være fuldt opfyldt med en Tid paa 35 sek; et moderne Luftfartøj flyver langt paa 35 sek., og det maa derfor kræves, at ogsaa denne Tid sættes væsentlig ned. Hvad det sidste Krav angaar, havde H-Baadene Manøvre-Egenskaber, som var af en saadan Art, at de maa siges at opfylde dette Krav. Med Hensyn til Radar, Asdic og moderne Angrebsinstrumenter kan disse vel nok installeres i Baade af denne Type, saa paa dette Omraade vilde de kunne gøres tidssvarende. Ser man paa Resultatet, ses det, at man maa have en Baad, der er saa stor, at den kan tage en større Torpedoarmering og kan dykke til større Dybder; i den Retning kan H-Baadene næppe ændres, idet begge Dele peger imod en større Baad. Hurtigdykketiden kunde vel nok gøres mindre ved at gøre Luftafgangene større. Manøvre-Egenskaberne er i Orden, og Radar-, Asdic og et nyt moderne Angrebsinstrument kan antagelig installeres; alt i alt maa man altsaa efter min Mening sige, at H-Baadene, dersom de for rimelige Omkostninger kan sættes i Stand, kan finde Anvendelse som Skole- og Uddannelsesbaade og

selvfølgelig ogsaa kan anvendes i en Krigssituation; men de er ikke den ideelle Type til vort Brug i de omtalte ydre Farvande.

Det vil være naturligt at komme ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt de U-Baade, der tilbydes den danske Marine fra engelsk Side, er egnede. Overalt i Aviserne har man set den Bemærkning, at de menes at være for store.

Baadene er paa ca. 550 Tons. Har en Torpedoarmering paa 4 Stævnrør, 53 cm Torpedoer og medfører 4 Reservetorpedoer, altsaa 8 53 cm Torpedoer imod H-Baadens 8 45 cm eller ca. en Fordobling af Sprængstofmængden; endvidere er deres Salve paa 4 53 cm Torpedoer en meget stor Forbedring fra vores 3 45 cm Torpedoer.

Endvidere kan Baadene dykke til 100 m.

Baadens Hurtigdykkesetid er under 20 sek., ogsaa en ganske betydelig Forskel fra vore Typers Dykkesetid.

Endelig kan det siges, at Baadene, selv om de er en Del større, kun er ca. 7-8 m længere end H-Baadene, og at deres Manøvre-Egenskaber er fuldt ud tilfredsstillende. Deres Periskopdybde er ca. 2 m større end H-Baadens, men skal de kun anvendes paa over 40 m Vand, er dette kun en Fordel.

Alt i alt synes de netop at være, hvad vi kan bruge og har meget stærkt Brug for, saa det maa meget haabes, at der vil blive Mulighed for at anskaffe nogle af disse Fartøjer; det skal dog anføres, at de paa et Punkt er ringere end H-Baadene, idet deres Fart i Overfladen kun er 11 Knob; men dette spiller paa den anden Side næppe nogen større Rolle, da man i Fremtiden altid vil være neddykket, naar det ikke er bydende nødvendigt at være oppe.

At sige, at vi har meget stærkt Brug for disse

U-baade, vil maaske synes noget overilet, og jeg skal derfor nærmere motivere det.

Vore Undervandsbaade har indtil den 9. April 1940 altid været under Kommando Aaret rundt, og vi havde paa dette Tidspunkt en meget dygtig Stab af U-Baadspersonel. Tiden fra 9. April 1940 til 29. August 1943 var for hele Flaaden vanskelig, og derfor blev ogsaa ved UB-Divisionen Togterne faa og i snævre Farvande, og Tilgangen og Uddannelsen af de unge, der skulde løse af, blev som Følge deraf ringe og deres Uddannelse ligeledes ikke i samme Grad fyldestgørende som i gamle Dage. Imidlertid er det nu saaledes, at kun ca. 3 Officerer i Dag har den fornødne Chefs-Uddannelse og samtidig endnu ikke har opnaaet den for en U-Baadschef normalt anerkendte Aldersgrænse, 35 Aar, og om to af disse gælder ydermere, at de i to Aar ikke har gjort Tjeneste i U-Baade. Tilsvarende daarlige er Forholdene for UB-Officerer, Maskinmestre, Kvartermestre o. s. v. Nu kan man selvfølgelig anføre, at dette ikke er noget specielt for U-Baadspersonellet, men gælder for alt Flaadens Personel, uanset hvad dens Speciale har været, og det er naturligvis rigtigt, men man maa ikke glemme, at intet andet Speciale i de søgaaende Skibe er saa specielt som UB-Tjeneste, og intet andet Vaaben inden for Søværnet havde sin egen Skole, samt at al anden Sejflads med Overfladeskibe hjælper til at dygtiggøre Officerer og Besætning til Krigssejflads i Overfladeskibe, medens den Værdi, en U-Baadsofficer har af Tjeneste i et Overfladeskib med Hensyn til hans Specialtjeneste som U-Baadsofficer, er meget ringe.

Dersom ikke den sidste Rest af, hvad der endnu hænger ved fra tidligere, skal gaa i Glemmebogen, er det derfor nødvendigt snarest at komme i Gang igen, og dette kan kun gøres ved hurtigt at indkøbe nogle U-Baade.

Til Slut blot dette:

Angsten for at faa for store Baade er sikkert overdrevet, idet Baadenes Chancer for at blive opdaget og ødelagt sikkert ikke saa meget staar i Forhold til deres Størrelse som til deres Lydløshed, Manøvre-Egenskaber, Armering, Styrke samt sidst, men ikke mindst, Chefens Dygtighed, og man maa ogsaa gøre sig klart, at disse U-Baade, der nu tilbydes os til Købs fra engelsk Side, stort set tilfredsstillor vore Krav, og de har med Glans bestaaet deres Prøve i en moderne Krig.

Nekrologer.

Løjtnant Niels Christian Theodor Garp blev født den 8. Oktober 1868 i København som Søn af Skibsfører Hans Peter Hansen og Hustru Ida Henriette f. Corvinus. Han fik i 1906 Navneforandring ved Øvrighedsbevis.

Garp blev Underofficerselev i 1885, Overkonstabel i 1891, Underkanoner 1894, Kanoner 1909 og Løjtnant i Søofficerskorpset 1915. Han var i 1915—18 med Panserskibet »Olfert Fischer« i Eskadre under Sikringsstyrken. I 1922 Personelinspektør ved Søartilleriet, i 1923 Overartillerimester og ansattes s. A. til Tjeneste paa Personelkontoret, senere ved Skibsinspektionens Skibsafdeling. I 1930 afskedigedes han fra Søværnet.

Garp var en meget pligtopfyldende, dygtig og loyal Befalingsmand, elskværdig og kultiveret med udpræget human Optræden overfor Underordnede, han var derfor meget respekteret og afholdt af alle i Søværnet.

Han modtog i 1895 Medaillen for Druknedes Redning og blev i 1925 Ridder af Dannebrog.

Garp blev i 1898 gift med Ebba Johanne Emilie Pedersen f. 1875 og død 1942.

Han døde den 19. Oktober 1945 og begravedes efter Bisættelsen paa Holmens Kirkegaard den 21. Oktober s. A.

P. I.

Kaptajn Ole Herman Quaade blev født den 22. Juni 1886 i København som Søn af Pakhusformand

Jens Johannes Quaade og Hustru Marie Sophie født Rasmussen.

Quaade blev Kadet i 1904, Sekondløjtnant i 1908. Han var i 1908—09 med Krydseren »Hejmdal« til Middelhavet derefter med »Krieger« paa Opmaaling. Blev Premierløjtnant i 1909. I 1918 var han Chef for Torpedobaaden »Sværdfisken« under Sikringsstyrken, Torpedobaaden minesprængtes, hvorved 8 Mand af Besætningen døde, Baaden slæbtes til København og blev repareret. I 1919 blev Quaade Regnskabsfører ved det sømilitære Kort- og Arkivselskab. I 1920—23 Fører af Inspektionsskibet »Absalon« til Assistance for Fyrvæsenet. Blev afskediget i 1923.

Blev Filialbestyrer i Forsikringsselskabet »Danske Lloyd« og i 1933 Afdelingschef i samme.

Quaade var en velbegavet Officer med udpræget teoretiske Anlæg, han var et bravt, elskværdigt Menneske.

Quaade blev i 1913 gift med Elisabeth Mejlsby f. 1890 som Datter af Gartner Niels Christian Mejlsby Sørensen (f. 1860) og Hustru Ane Kirstine Elisabeth.

Quaade døde den 20. Oktober 1945 og begravedes paa Holmens Kirkegaard den 23. Oktober s. A.

P. I.

Bogannmeldelser.

Optakten til den 9. April.

Af Kommandørkaptajn F. H. Kjølsten.

Kbh. 1945. 45 S.

Faa Danske har vel i højere Grad end vor daværende Marineattaché i Berlin kunnet følge det optrækkende Uvejr, som fik sin foreløbige Kulmination i Begivenhederne den 9. April 1940, og man forstaaer Kommandørkaptajns Ønske om at orientere det danske Folk om den Viden og de Efterretninger, der stod til Raadighed for ansvarlige danske Instanser, da der skulde træffes Beslutninger af skæbnesvanger Betydning for vort Fædrelands Fremtid.

Egentlig kunde man vel have ventet de af Kommandørkaptajnen meddelte Oplysninger fremsat i en af Regeringen udgivet Hvidbog, idet officielle tjenstlige Aktstykker som Regel kun offentliggøres af en officiel Myndighed.

Naar man har valgt — som det fremgaar af Forfatterens Bemærkninger — saavel fra den parlamentariske Kommission som fra Marineministeriet at meddele Tilladelse til Offentliggørelse af den daværende Marineattachés Oplysninger, er det formentlig ud fra Ønsket om snarest muligt at give Offentligheden Oplysninger i Hænde, Oplysninger som ellers paa et væsentlig senere Tidspunkt og formentlig i meget større Omfang kan forventes meddelt som Resultat af den parlamentariske Undersøgelseskommissions Arbejde.

Offentligheden har kun Grund til at være tilfreds med Kommandørkaptajnens Initiativ. Fremstillingen af Hændelsesforløbet set fra Legationen i Berlin er gjort saa koncist og klart og rummer en saadan dramatisk Spænding, at den ikke undgaar at efterlade et dybt Indtryk.

Man ser her en militær Efterretningstjeneste virke perfekt og i Tide tilvejebringe Oplysninger af den mest skæbnesvangre Betydning, uden at disse Oplysninger tilsyneladende bevirkede nogensomhelst Reaktion fra Statsledelsens Side — i alle Tilfælde ikke i positiv Retning.

Man skal lære saa længe man lever. Kun Fremtiden vil vise, om det danske Folk kan skabe sig en Ledelse, der kan og vil lære af Fortidens Forømmelser.

Da Danmarks Flaade blev sænket.

Af Kommandørkaptajn F. H. Kjølens.

Kbh. 1945. 71 S.

2 Gange i det mindste har Kommandørkaptajn Kjølens staaet paa særdeles interessante Poster; den ene Gang som Marineattaché i Berlin under Optakten til 9. April, den anden Gang som Stabschef ved Kystflaaden, da den danske Flaades Sænkning blev forberedt og udført.

Begge Gange har Begivenheder og Omstændigheder ætset sig fast i hans Erindring, og i begge Tilfælde har Forfatteren ønsket saa hurtigt som muligt at delagtiggøre Offentligheden i sin Viden og de lagttagelser, han har gjort.

Tjenstlige Aktstykker er i Almindelighed tør og kedsommelig Læsning, og mange vil derfor foretrække en saa velskrevet og vel illustreret Beskrivelse som

den her foreliggende, især da der endnu ikke officielt er fremkommet nogen samlet Redegørelse for samtlige Forhold i Forbindelse med 29. August 1943.

Bogens Værdi som historisk Kildeskrift kan ikke vurderes for nærværende, det skal saaledes nævnes, at det paa Pag. 30 om tyske Luftfartøjer anførte, saavidt Anmelderen er underrettet, med Hensyn til nedskudte Luftfartøjer ikke kan betragtes som fastslaaede Kendsgerninger.

Imidlertid er saavel Begivenhederne paa Holmen, hvor Forfatteren jo selv var til Stede, som Begivenhederne ude omkring i Landet beskrevet paa saa fylldig en Maade, at der tilvejebringes et meget levende Billede af Begivenhederne.

Bogen er fremragende illustreret med en Rigdom af Billeder fra Holmen efter Flaadens Sænkning.

Som Bilag medfølger en Oversigt over samtlige Skibe og Fartøjer med Oplysning om deres Skæbne, ligesom der er vedføjet et Kort visende de paa Holmen sænkede Skibe.

For Forstaaelsen af Begivenhedernes Forløb efter Tyskernes Indtrængen paa Holmen vilde det have været ønskeligt, om saavel Søv. Kaserne som Planbygning, Kongebro, Spanteloftbygning, Søofficersskole var angivet paa ovennævnte Kort paa samme Maade som Chefen for Flaadestationens Kontor.

A. Legind.

»Makt på havet«

af Carl-Erik Claesson.

Bokförlaget Natur och Kultur. Stockholm 1943.

»Makt på havet« giver et klart og levende Overblik over det sidste Par Menneskealdres Marinepolitik og Søstrategi.

Forfatteren er særdeles godt inde i det Skakspil, som er blevet spillet mellem de ledende Sømagter fra før forrige Krig, hvor Trækkene er Slagskibenes Antal, Størrelse og Bestykning, og der bliver givet et levende og interessant Billede af hver enkelt Magts specielle Situation i Historien.

Den første Verdenskrig med dens ejendommelige Tovtrækkeri mellem de Kræfter, som vilde bruge den stærke tyske Højsøflaade offensivt, og de andre, der vilde bevare den intakt til et eller andet dunkelt Formaal, bliver fremstillet paa ligefrem spændende Maade.

Om Konferencerne i Washington og i London og om de øvrige Flaadeaftaler i Mellemligstiden faar man ligeledes et klart Overblik, der — efter Anmelderens Mening — netop giver, hvad en dansk Søofficer bør vide herom.

Som Sømagtens svorne Forkæmper er Forfatteren svært paa Vagt overfor dem, der vil tildele Luftmagten den afgørende Rolle. Sømagten er sammensat af Flaademagt plus Luftmagt, og ihvorvel der intet er til Hinder for at Luftstyrker alene kan paatage sig Opgaver, der tidligere tilfaldt Flaaden, maa man stadig holde sig klart, at de strategiske Betingelser kun er blevet ændret lidt ved Luftmagtens Opstaaen, og at Luftmagten ikke har vist sig at være det Mirakelvaaben, som kunde ændre Krigens Gang i afgørende Retning. Nogle Uddrag hidsættes: »— — Medan både armén och flottan hade trängande behov av luftstridskräfter bombade britterna industrier i Tyskland. Man nådde visserligen en del resultat med denna industribekämpning men till priset av katastrofala nederlag på flera platser. En strategisk ensidighet hade alltså lett till stora motgångar. — — — — Antag att Tyskland om ett par år verkligen skulle störta ihop på grund av väl-

diga flygraider. (Skrevet i 1943). Är det enbart flygets »förtjänst»? Långt därifrån! Skulle ett sådant läge inträffa, få vi inte glömma, att Tyskland utsatts för en järnhård blockad i kanske fyra till fem år. Förra gången räckte blockaden enbart till för att bryta motståndsviljan. Nu ha bombanfallen blivit en komplettering av denna blockad. — — —«

Bogen er som sagt fuldført i 1943, og man kan maaske beklage, at den ikke naaede at faa Invasionen over Kanalen og Atombomben med — det havde været interessant at se dem beskrevet af denne skarpe Iagt-tager — men Bogen lider dog ikke herunder, da dens største Værdi ligger i det klare strategiske og historiske Overblik over Marinepolitikken, den giver Læseren. I kort og klar Form (Bogen er paa ca. 300 Sider) faar man det Kendskab hertil, som en Officer i Søværnet af »Dannelseshensyn« bør have.

Herudover er det for en Søofficer en særdeles inspirerende Bog at læse, fordi Carl-Erik Claesson med Ildhu forfægter Sømagtens dybtgaaende Betydning. Men det er Verdenshistorie, der beskrives, og man skal derfor ikke forvente at se hverken Sveriges eller Danmarks Flaade omtalt.

Mogens Schmidt.

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 deltagere i Slaget og tilintetgøres.
8. Dec. 1719: General-Admiraløjtnant Ulrich Christian Gyldenløve dør, kendt som Flaadefører fra Store Nordiske Krig samt som Præsident i Admiralitetet. Stifter af Søkadetakademiet.
10. Dec. 1692: Holmens første »Fabrikmester«, Viceekvipagemester, senere Admiral og Holmens Chef, Claus Judichær, ansættes; herefter bygges Skibene efter videnskabelige Metoder, ikke som tidligere efter praktiske Erfaringer.
12. Dec. 1691: Det i 1670 oprettede »Marinerkompagnie«, fra 1682 »Marinerregiment« eller »Soldatesquen« overgaar til Hæren. Regimentet bliver dog stadig benyttet ogsaa til Tjeneste ombord. Marinerregimentet ophæves endelig — og var da Landets sidste hvervede Regiment — efter Revolten paa Christiansø i August 1809, hvor bl. a. Kommandanten, Kaptajn Kohl, saares. Hæren afgiver dog stadig Detachment til Marinen bl. a. til Holmens Bevogtning lige op til Hærlovene i 1842.
14. Dec. 1911: Marinens Flyvevæsen oprettes med Premierløjtnant Ullidtz som Leder af vor første Marineflyveskole.
14. Dec. 1918: Torpedobaaden »Sværdfisken«, Chef Premierløjtnant Quaade, minesprænges i Store Bælts sydlige Del under Minerydning af tysk Minefelt efter Verdenskrigen 1914—18. 8 Mand dræbes.
18. Dec. 1556: »Grønnegaards Havn«, Flaadens Leje Syd for nuværende Knippelsbro paa Amagersiden, overdrages af Kong Christian III til København, efter at Flaaden er flyttet til »Krabbeløkken« paa det senere Bremerholm, som anlagdes omkring 1536. Før »Grønnegaards Havn« laa Flaaden fra ca. 1428 i »Rævehalegattet« bag Slotsholmen. Den kun 14 Fod dybe »Nye Slotshavn« eller »Skibshavnen« imellem Tøjhuset og Proviantgaarden paa Slotsholmen bliver først anlagt ca.

- 1604, benyttes indtil ca. 1680 og opfyldes først i 1868 (se desuden: 15. April 1858).
21. Dec. 1815: Orlogsbriggen »Bornholm«, Chef Kaptajn Schönheyder, paa Togt til Middelhavet og Vestindien 1815—17, afslutter Fred med Tripolis, hvorved bl. a. adskillige fangne Skibsbesætninger, der holdes som Slaver der, frigives.
21. Dec. 1939: Marineministeriet udsender for første Gang Marineattaché (Kommandørkaptajn Kjølson) ved det kgl. Gesandtskab i Berlin.
23. Dec. 1799: Fregatten »Havfruen«, Chef Kaptajn Jost van Dockum, tvinger tre engelske Fregatter »Phoenix«, »Emerald« og »Flora« til at afstaa fra Visitation af Konvoj i Nærheden af Gibraltar.
23. Dec. 1848: Marineministeriet resolverer at Søofficerer paa Frakken maa bære »Brandenbourg«s i Stedet for de med Cantiller forsynede Epauletter, samtidig bortfalder Galon'erne paa Benklæderne.
24. Dec. 1811: Linieskibene »Sct. Georg« og »Defence« fra den engelske Flaadestyrke i danske Farvande under Viceadmiral Sir James Saumarez strander udfor 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 Orn«, Interims-Chef Kaptajnløjtnant van der Osten forsvinder i Orkan med hele sin Besætning udfor Korsika under Konvojtjeneste i Middelhavet.
30. Dec. 1718: Kommandør Tordenskjold udnævnes til Schouthbynacht 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 = Køhalingssplads, af oldnordisk: Brad = bestryge med Beg.)
31. Dec. 1917: Undervandsbaads- og Flyvebaadsdelingen oprettes. Chef Kommandør Th. Topsøe-Jensen. F. Kj.

Baggrunden for Pearl Harbor-Katastrofen.

Af Kommandør Augsburg.

(Udarbejdet paa Grundlag af de officielle Kommissionsundersøgelser,
-forhør og -rapporter).

1. Pearl Harbors militær-geografiske Betydning.

Pearl Harbor ligger paa Oahu-Øen i Nærheden af Byen Honolulu, Hovedstaden for Hawaii-Territoriet, i en Afstand af 2100 Sml. fra San Francisco. Den er den eneste permanente oversøiske nordamerikanske Flaadebasis i den østlige Del af Stillehavet, og den er af stor strategisk Betydning, fordi der herfra kan foretages Søoperationer til Forsvar af Nordamerikas vestlige Stater, ligesom ogsaa offensive Operationer vestover kan startes og understøttes herfra. De forenede Stater besidder paa Vestkysten ingen Flaadebasis, som i en tilsvarende Grad er i Besiddelse af saadanne Egenskaber.

Pearl Harbor er derfor Basis for Stillehavsflaaden og var ogsaa i 1941 Hovedkvarteret for den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden ligesom ogsaa Hovedkvarteret for det 14. Marinedistrikt, som havde maritim Jurisdiktion over Hawaii-Øerne og over de forenede Staters andre Øbesiddelser i Stillehavet, heri indbefattet Midway og Wake, men ikke Philippinerne.

Oahu-Øen var desuden Garnisonssted for en af de største Troppekonzentrationer i det nationale Forsvarssystem for de forenede Stater, medens andre Dele af det nationale Forsvar er garnisoneret paa tilgrænsende Øer.

Hærafdelingernes Hovedopgave var Forsvaret af Hawaii og i Særdeleshed af Pearl Harbor og Flaaden, naar den laa i Havn, ligesom ogsaa af Flaadens Sø- og Luftbasis til enhver Tid; men derudover var det Hærafdelingens Opgave at forhindre disse Øer i at falde i Hænderne paa andre Nationer som et Springbræt til at foretage et Angreb paa de forenede Stater. Denne sidste Opgave var dog sekundær og kun nødvendig i den Udstrækning, som Opfyldelsen af Hovedopgaven gjorde det muligt for Hærafdelingen.

2. Kommandoforholdene.

Marinen.

Chef for Marinens Operationsafdeling: Admiral Stark (fra 1. August 1939).

I Følge Loven ansvarlig overfor Marineministeren for Flaadens Operationer og for Forberedelse og Tilstedeværelse af Planer for Flaadens Anvendelse i Krig.

Chef for Stillehavsflaaden: Admiral Kimmel (fra 1. Februar 1941).

Admiralen var direkte underlagt Chefen for Marinens Operationsafdeling, men var iøvrigt Øverstkommanderende for de forenede Staters Flaade.

Chef for 14. Marinedistrikt: Kontreadmiral Block (fra 1. April 1940).

Kontreadmiralen var i denne sin Egenskab direkte underlagt Chefen for Marinens Operationsafdeling; det 14. Marinedistrikt var et decentraliseret Marinedepartement for lokale Anliggender, beskæftiget med administrative Sager, Planlægninger, Bygningsforetagender, Værftsarbejder, Skibsreparationer, Dokninger og lignende, Flaadens Forsyning med Olie, Vand, Proviand etc.

Men desforuden var Kontreadmiralen direkte un-

derlagt Chefen for Stillehavsflaaden og var i denne sin Egenskab af sidstnævnte paalagt det Hverv at assistere Hæren i Beskyttelsen af Pearl Harbor, saasom Minestrygning og Patrouillering efter U-Baade, og i Særdeleshed i Forberedelsen af de hertil hørende offensive og defensive Aktioner i Tilfælde af Krig.

Endvidere udøvede han den administrative Kontrol over Kontreadmiral Bellinger, Chefen for Basens Forsvarsluftstyrke.

Endelig var han Chef for Operationsstyrke Nr. 4 og havde Kontrol med Marinens Installationer paa de omkringliggende Øer som f. Eks. Midway, Wake, Guam etc.

Som det vil fremgaa af ovenstaaende sorterede Kontreadmiralen med visse af de ham paahvilende Pligter direkte under Marineministeriet, men han var først og fremmest Chef for Forsvaret af Marinens Installationer paa Land. Han var endvidere Styrkechef under Chefen for Stillehavsflaaden, og han var den ansvarlige Chef for de paa Land baserede Flaadeluftstyrker, hvem det paalaa det Hverv at foretage Langdistancerecognosceringsflyvninger. Endvidere havde Kontreadmiralen i sin Egenskab af Basischef administrativ Myndighed over Kontreadmiral Bellinger, den maritime Luftofficer, som var ansvarlig for Samarbejdet i Luften med Hæren, men han havde ingen disciplinær Myndighed over denne Officer, som var direkte underlagt Chefen for Stillehavsflaaden.

Ovennævnte Søofficer, Kontreadmiral Bellingers Hverv var følgende:

1. Chef for Hawaii-Basens to »Patrol Wings« og Chef for 2. »Patrol Wing«. Kommandoen omfattede endvidere »Patrol squadrons« og Luftskibstendere, tilknyttet de to »Patrol Wings«.
2. Chef for Operationsstyrke Nr. 9. Denne omfattede

- de to »Patrol Wings« samt andre Enheder efter Chefen for Stillehavsflaadens nærmere Bestemmelse til Gennemførelse af Operationer i Stillehavet.
3. Chef for Flaade-Luftdepartementet Pearl Harbor. Ansvarer i Følge denne Funktion omfattede den administrative Myndighed i lokale Sager vedrørende hele Flaadens Luftstyrke, der var baseret i Land.
 4. Samarbejde med Chefen for 14. Marinedistrikt for Luftforsvarets Udvikling indenfor Distriktet, heri indbefattet Midway, Wake, Palmyra og Johnston-Øerne.
 5. Chef for Flaadebasens Forsvarsluftstyrke.

Sammenfattet i Korthed var Kontreadmiral Bel-linger saaledes Indehaver af følgende 6 Kommando-stillinger:

1. Chef for Flaadebasens »Patrol Wings«,
2. Chef for 2. »Patrol Wing«,
3. Chef for Operationsstyrke Nr. 9,
4. Chef for Flaade-Luftdepartementet Pearl Harbor,
5. Forbindelseschef med det 14. Marinedistrikt, og
6. Chef for Flaadebasens Forsvarsluftstyrke.

I disse forskellige Kommandoer var han ansvarlig overfor følgende Myndigheder:

1. Den Øverstkommanderende for Luftstyrkernes »Scouting Force« i San Diego,
2. Chefen for »Scouting Force« Nr. 1 og 2,
3. Den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden i sin Egenskab af Chef for Operationsstyrke Nr. 9,
4. Chefen for det 14. Marinedistrikt i sin Egenskab af Chef for Flaadebasens Forsvarsluftstyrke, og
5. Den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden i sin Egenskab af Chef for »Patrol Wing« Nr. 1, 2 og 3.

Som Hærens Officerer udtrykte det under Forhørene, maatte Marinens Organisation paa Hawaii-Øerne betegnes som meget indviklet.

Hæren.

Chef for Hærens Generalstab: General Marshall.

I Følge Loven ansvarlig overfor Krigsministeren for Hærens Operationer og for Forberedelse og Tilstedeværelse af Planer for Hærens Anvendelse i Krig.

Kommanderende General over Hawaii-Øerne: Generalløjtnant Short (fra 7. Februar 1941).

Generalløjtnanten var direkte underlagt Chefen for Hærens Generalstab.

Chef for Hærens Luftstyrker paa Hawaii-Øerne: General Martin.

Chef for Antiluftartilleriet og Kystartilleriet paa Hawaii-Øerne: General Burgin.

Admiral Kimmel og General Short var personlige Venner; de mødtes hyppigt, deres indbyrdes Forhold var hjerteligt, og Samarbejdet var fortræffeligt i enhver Henseende, de konfererede tit med hinanden og uden Undtagelse, naar den ene eller den anden af dem modtog Meddelelse vedrørende Udviklingen af den politiske Situation mellem de forenede Stater og Japan, ligesom de ogsaa konfererede indbyrdes vedrørende forskellige Planer for Krigsforberedelsen. De holdt hinanden nøje underrettet om enhver Forholdsregel, hver især foretog med Hensyn til Flaadebasens Forsvar.

Derimod lod General Short ingen af de fra Krigsministeriet modtagne Meddelelser om den internationale Situation gaa videre til de ham underlagte Styrkechefer af Hæren, som saaledes udelukkende var henvist til, hvad Aviserne berettede herom.

3. Den diplomatiske og militære Efterretningstjeneste.

a. Indberetninger fra Tokio til Washington.

Den 27. Januar 1941 sendte de forenede Staters Gesandt, Grew, i Tokio følgende Telegram til Washington:

»Et Medlem af Gesandtskabet er blevet meddelt af min Kollega, at han fra mange Kilder, deriblandt en japansk, har hørt, at Overraskelsesmasseangreb paa Pearl Harbor var planlagt med de japanske militære Styrker i Tilfælde af Vanskeligheder mellem Japan og de forenede Stater, og at Angrebet vilde omfatte Anvendelsen af samtlige japanske militære Hjælpemidler. Min Kollega udtalte, at han havde ilet med at lade denne Meddelelse gaa videre, fordi den var kommet til ham fra mange Kilder, selv om Planen syntes fantastisk«.

[Marineministeriet, som modtog Meddelelsen om dette Telegram, underrettede den Øverstkommanderende over Stillehavetsflaaden om dette Rygte og meddelte, at det ikke troede paa det. Det meddelte ydermere, at paa Grundlag af Kendskab til den daværende Disposition over og Fordeling af Japans sø- og landmilitære Styrker, syntes ingen Bevægelse mod Pearl Harbor umiddelbart forestaaende, ej heller at være planlagt i overskuelig Fremtid.]

Den 1. Februar indberettede Gesandten, at Udsigten for Fred aldrig havde været mørkere.

Den 25. Juli indberettede Gesandten den japanske Protest mod de forenede Staters økonomiske Tryk.

[Den 29. August stoppede de forenede Stater al Olietilførsel til Japan, dirigerede sine Tankbaade til russiske Havne og sendte en Militærkommission til Kina.]

Den 6. September indberettede Gesandten den ja-

panske Premierministers Udtalelse, at dersom de forenede Stater fortsatte med deres økonomiske Sanktioner, vilde dette forhindre ethvert Forlig i de paafølgende 6 til 12 Maaneder efter deres Ophævelse.

Den 29. September indsendte Gesandten den vigtige Meddelelse, at Japanerne kun kunde bringes til at standses ved en Magtdemonstration. Han paapegede, at ethvert Forlig kun vilde være et rent og skært Pusterum for Japan, at Krig var sandsynlig paa et hvilket som helst Tidspunkt, og saafremt Forhandlingerne ikke kunde opvise bedre Resultater, end de hidtil havde gjort, vilde Japanerne drage den Slutning, at de forenede Stater kun søgte at hale Tiden ud, og i Overensstemmelse hermed gaa til Handling.

Den 30. September protesterede Gesandten mod den hidtil af de forenede Staters Regering praktiserede Hemmeligholdelse overfor Offentligheden af Forhandlingernes Forløb med Japanerne, som var almindelig kendt i Japan.

Den 9. Oktober sendte Gesandten den betydningsfulde Meddelelse, at de forenede Staters Indefrysningspolitik var ved at drive Japan til national Bankerot, og at Landet vilde blive tvunget til at gaa til Aktion.

Den 25. Oktober indrapporterede Gesandten, at Kejseren havde kaldt det øverste Raad til sig og spurgt det, om det havde til Hensigt at føre Krig. Da dette nægtede at besvare dette Spørgsmaal, paalagde han det, at det maatte ikke komme til Krig med de forenede Stater. Dette var den sidste Anstrengelse fra konservativ japansk Side paa at undgaa Krigen. Det næste Skridt vilde sandsynligvis være selve Krigen.

Den 30. Oktober gjorde Gesandten opmærksom paa, at Situationen var svanger med den største Fare.

Den 3. November indberettede han, at Krig ikke alene var mulig, men sandsynlig, og at Japan var

ved at forberede Fjendtlighederne med faretruende og dramatisk Pludselighed.

[*Den 7. November* underrettede Udenrigsminister Hull Regeringen om, at Forholdene mellem Japan og de forenede Stater var overordentlig kritiske, og at der var overhængende Mulighed for, at Japan naarsomhelst kunde starte en ny Angrebsbevægelse med militære Styrker.]

Den 17. November telegraferede Gesandten fra Tokio, at de forenede Stater kunde vente et pludseligt japansk kombineret Angreb paa Omraader, der endnu ikke var inddraget i Krigen.

[*Den 25. November* var Udenrigsminister Hull, Krigsminister Stimpson, Marineminister Knox, Chefen for Generalstaben, Marshall, og Chefen for Flaadens Operationsafdeling Stark, til Møde i det hvide Hus, og her klarlagde Præsident Roosevelt Situationen mellem Japan og de forenede Stater. Han udtalte, at de forenede Stater sandsynligvis vilde blive angrebet, maaske allerede næste Mandag, for Japanerne var bekendt for at angribe uden forudgaaende Varsel.]

Da Krigsministeren kom tilbage til sit Kontor, forefandt han en militær Meddelelse om, at en japansk Ekspedition var startet sydover, Sønden om Formosa. Han ringede straks Udenrigsministeren op og meddelte ham Efterretningen, ligesom han sendte en Kopi af Rapporten til ham og Præsidenten.

b. Meddelelser fra Washington til Hawaii.

Den 16. Oktober 1941 modtog den kommanderende General over Hawaii, Generaløjtnant Short, følgende Meddelelse: »Efterfølgende er en Omskrivning af en Depeche fra Chefen for Flaadens Operationsafdeling, som jeg har faaet Ordre til at lade gaa videre til Dem: Citeret: Den japanske Regerings Tilbagetræden skaber

en alvorlig Situation. Dersom der dannes en ny Regering, vil denne sandsynligvis blive antiamerikansk og yderliggaaende national. Dersom Konoye-Regeringen bliver siddende, vil den handle efter en ny Fuldmagt, som ikke vil indeholde en Nærmelse tilbage til de forenede Stater. Fjendtligheder paa begge Sider mellem Japan og Rusland er meget sandsynlig. Eftersom England og de forenede Stater holdes ansvarlige af Japan for dets nuværende Stilling, er der ogsaa en Mulighed for, at Japan vil angribe disse to Magter. I Betragtning af disse Muligheder vil De tage de nødvendige Forholdsregler, heri indbefattet saadanne forberedende Skridt, som ikke vil røbe den strategiske Hensigt eller udvise en provokerende Handling mod Japan«.

Samme Dag underrettede Chefen for Marinens Operationsafdeling den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden om, at der var opstaaet en alvorlig Situation som Følge af det japanske Kabinets Tilbage-træden, at det nye Kabinet sandsynligvis vilde blive antiamerikansk, at der var Mulighed for Fjendtligheder mellem Japan og Rusland, og at Japanerne maaske ogsaa kunde angribe de forenede Stater og Storbritannien. I den samme Depeche blev Admiralen beordret til at tage Forholdsregler og at foretage saadanne Arrangementer, som ikke blottede strategiske Hensigter eller kunde udlægges som en provokerende Handling mod Japan.

Den 17. Oktober udtalte Chefen for Marinens Operationsafdeling i et personligt Brev til Admiralen: »Personligt tror jeg ikke, at Japanerne er i Færd med at angribe os, og Skrivelsen (den af 16. Oktober), jeg sendte Dem, konstaterer kun Muligheden derfor . . .«.

Den 18. Oktober blev følgende Telegram afsendt fra Krigsministeriet til General Short: »Følgende krigsministerielle Bedømmelse om den japanske Situation

sendes Dem for Information. Spændingen mellem de forenede Stater og Japan er vedblivende stor, men ingen brat Ændring i Japans Udenrigspolitik er umiddelbart forestaaende«.

Den 24. November sendte Chefen for Flaadens Operationsafdeling følgende Telegram til den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden: »Der er meget tvivlsomme Chancer for et gunstigt Resultat af Forhandlingerne med Japan. Denne Situation i Forbindelse med Nipponregeringens Udtalelser og Bevægelserne af deres sømilitære og landmilitære Styrker er efter vor Mening Tegn paa, at en overraskende aggressiv Bevægelse i enhver Retning, indbefattet Philippinerne og Guam, er en Sandsynlighed. Chefen for Flaadens Stab har set denne Depeche, er indforstaaet med den og fordrer Handling i Overensstemmelse dermed. - - - Underret Hærens ældre Officerer, at indenfor deres respektive Omraader er den yderste Hemmelighedsfuldhed nødvendig for ikke at vanskeliggøre den allerede spændte Situation eller fremskynde en japansk Aktion«.

Ca. den 25. November modtog Marinen gennem sine Efterretningskilder i det 14. Marinedistrikt i Pearl Harbor og i Washington Meddelelser, hvorefter fremgik Tilstedeværelsen af en japansk Flaade, sammensat af Hangarskibe, U-Baade og sandsynligvis andre Skibe, ved Jaluit-Øen i Marshall-Øgruppen. Underretningen om denne Flaade ophørte omkring den 1. December. Eftersom Jaluit-Øen laa 1500 Sml. nærmere Oahu end Japan, var Tilstedeværelsen af en saa stærk Styrke, i Stand til at angribe Hawaii, en meget vigtig Oplysning for Flaaden. Denne Efterretning blev afleveret til G 2 i Krigsministeriet, *men ingen Underretning om denne Trudsel mod Hawaii blev givet til den kommanderende General paa Hawaii, hverken af Krigsministeriet*

eller af Marineministeriet i Washington eller af Flaaden ved Hawaii.

[Paa Hawaii var der etableret Aflytning af mistænkte japanske og tyske Telefoner, først og fremmest det japanske Konsulat, hvis Telefonlinier blev aflyttet af Marinen med Undtagelse af en Telefonlinie til Kokkens Bopæl, som var blevet overset, men som blev aflyttet af det hemmelige Efterretningsvæsen. Aflytningen af Telefonlinierne foregik med Tilladelse fra Justitsministeriet, som imidlertid havde udstedt Forbud mod Aflytning af Kabelforbindelserne med Japan.]

Den 26. November sendtes følgende hemmelige Kabeltelegram til den kommanderende General over Hawaii:

»Følgende Instruktioner skal gives til Førerne af to B. 24-Planer, som skal udsendes i særlig fotografisk Mission. Fotografer Jaluit-Øen i Marshall-Øgruppen samtidig med, at der foretages almindelig Rekognoscering. Underretning ønskes med Hensyn til Placering og Antal af Kanoner, Luftfartøjsmateriel, Flyvepladser, Barakker, Lejre og Krigsskibe indbefattet U-Baade---. Inden Afgangen fra Honolulu forvisser De Dem om, at begge B.24-Planerne er udrustet med Ammunition til Skydevaaben«.

Den 27. November sendte Chefen for Flaadens Operationsafdeling til den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden følgende Meddelelse, som gennem Forbindelsesofficer blev meddelt videre til den kommanderende General paa Hawaii: Betragt denne Depeche som et Krigsvarsel; Forhandlingerne med Japan i Bestræbelserne for at stabilisere Forholdene i Stillehavet er endt. Japan forventes at ville foretage et aggressivt Fremstød i Løbet af de nærmeste Dage. En kombineret Ekspedition mod enten Philippinerne, Thai

eller Krahalvøen eller muligvis Borneo antydes som Følge af Antallet og Udrustningen af de japanske Tropper og Organisationen af deres maritime Operationsstyrker. De skal foretage en defensiv Udvikling af Forberedelsen til Udførelsen af de Operationer, der er planlagt i Krigsplanen, men kun i Henhold til § 46. Guam, Samoa og Distrikterne paa Fastlandet har faaet Ordre til at foretage passende Forholdsregler imod Sabotage. Et lignende Varsel vil blive sendt af Krigsministeriet. Underret Marinedistriktet og Hærens Myn-digheder. Britiske underrettes af Spenavo«.

Samme Dag sendte Chefen for Generalstaben følgende Radiotelegram til den kommanderende General over Hawaii: »Forhandlingerne med Japanerne synes at være endt med kun en meget ringe Mulighed for, at den japanske Regering vil vende tilbage og tilbyde en Fortsættelse. Japans fremtidige Optræden kan ikke forudsiges, men fjendtlig Handling mulig til ethvert Tidspunkt. Dersom Fjendtlighederne ikke kan, jeg gentager ikke kan, undgaas, ønsker de forenede Stater, at Japan foretager den første aabenlyse Handling. Denne Politik skal ikke, jeg gentager skal ikke, fortolkes som paatvingende Dem en Optræden, som kan medføre Risiko for Deres Forsvar. Forinden japansk fjendtlig Optræden tilraades De at foretage saadan Rekognoscering og andre Forholdsregler, som De anser for nødvendige, men disse Forholdsregler skal foretages saaledes, at de ikke kan, jeg gentager ikke kan, virke alarmerende paa den civile Befolkning eller røbe Formaalet. Indberet de Forholdsregler, der tages. Skulde Fjendtlighederne finde Sted, skal De iværksætte det Arbejde, der er planlagt i »Regnbue 5«, i den Udstrækning, det angaar Japan. Begræns Meddelelsen af denne strengt fortrolige Information til et Minimum af de vigtigste Officerer«.

Samme Dag, den 27. November, efter at den kommanderende General over Hawaii-Territoriet havde afsendt den beordrede Indberetning om, hvilke Forholdsregler han havde taget (Alarmberedskab Nr. 1), modtog han fra G-2 i Krigsministeriet gennem dennes G-2 i Hawaii følgende Meddelelse:

»Underret kun den kommanderende General og hans Stabschef. Det synes, som om Konferencen med Japan er endt i et tilsyneladende Dødvande. Sabotage-handlinger og Spionagehandlinger sandsynlig. Ogsaa Muligheder for at Fjendtligheder kan begynde«.

Den 28. November sendte Krigsministeriet følgende Meddelelse til den kommanderende General over Hawaii-Territoriet:

»Den kritiske Situation fordrer, at alle Forholdsregler tages øjeblikkeligt mod ødelæggende Handlinger. Det er ogsaa ønskeligt, at De ufortøvet iværksætter alle yderligere Forholdsregler, der er nødvendige for Beskyttelse af Deres Etablissementer ligesom ogsaa af Deres Personel mod ødelæggende Propaganda og endelig mod enhver Form for Spionage. Dette skal ikke opfattes, som om illegale Forholdsregler er tilladte. Beskyttende Forholdsregler skal begrænses til saadanne, der er nødvendige for Sikkerheden, og unødvendig Offentliggørelse og Alarmering skal undgaas. For at sikre en hurtig Gennemførelse af Meddelelsen er enslydende Telegrammer sendt til alle Luftstationer, men dette skal ikke betyde en Gentagelse eller paavirke Deres Ansvar med Hensyn til de eksisterende Instruktioner.«

En tilsvarende Meddelelse blev samme Dag sendt til Chefen for Hærens Luftstyrker paa Hawaii af den Øverstkommanderende for Hærens samlede Luftstridskræfter, General Arnold.

Den 3. December sendte Chefen for Flaadens Operationsafdeling følgende Kabeltelegram til den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden:

»Den 3. ds. har vi modtaget Meddelelse fra den Øverstkommanderende i asiatiske Farvande, at meget paalidelige Underretning er modtaget om, at der er udsendt Instrukser til det japanske Diplomati og de konsulære Poster i Hongkong, Singapore, Batavia, Washington og London om at ødelægge Størsteparten af deres Koder og Cifre samt at brænde fortrolige Dokumenter.«

Samme Dag meddelte det hemmelige Efterretningsvæsen paa Hawaii den derværende kommanderende General, at man havde aflyttet den japanske Koks Telefon og fundet ud af, at den japanske Konsul havde brændt sine Papirer.

Den 5. December aflyttede det hemmelige Efterretningsvæsen en Telefonering, som foretoges fra Dr. Moris Hus af en kvindelig Avisreporter, antagelig til hendes Avisredaktion i Japan. Telefonmeddelelsen var øjensynlig uden Mening og derfor i høj Grad mistænkelig. Telefonmeddelelsen blev oversat og afleveret til den kommanderende General, som imidlertid var ude af Stand til at deciffrere den.

Den 6. December bemyndigede Chefen for Flaadens Operationsafdeling telegrafisk Marinekommandoerne paa de fjærntliggende Øer i Stillehavet til under Hensyn til den spændte Situation at ødelægge fortrolige Skrivelser med det samme eller senere, naar Situationen blev yderligere kritisk, men at fortrolige Skrivelser, der var nødvendige for Operationernes Fortsættelse, skulde holdes tilbage til det sidste Øjeblik. (En Genpart af denne Ordre var to Dage før sendt til den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden til Information).

Begge Telegrammerne var af den Øverstkommanderende vist til Chefen for Flaadebasen, men efter den kommanderende Generals Udtalelse ikke til denne.

Den 7. December tidligt paa Formiddagen, Washington Tid, modtog Krigs- og Marineministeriet en Information, som syntes at angive, at et Brud i de diplomatiske Forbindelser var umiddelbart forestaaende og som Følge deraf, at et Angreb paa Hawaiiomraadet snart kunde forventes.

Denne Meddelelse blev affattet i et Telegram af Chefen for Generalstaben, som efter at have konfereret pr. Telefon med Chefen for Flaadens Operationsafdeling, lod det omsætte i Kode og sende til de kommanderende Generaler i Panama, Manilla og paa Hawaii med Ordre til, at de ansvarlige sømilitære Myndigheder skulde underrettes om dets Indhold.

Telegrammet lød som følger:

»Japanerne fremsætter i Dag Kl. 1 p. m. østlig Standardtid et Forslag, som maa betegnes som et Ultimatum. De har ogsaa Ordre til øjeblikkeligt at ødelægge deres Kodemaskine. Hvilken Betydning den fastsatte Time kan have, ved vi ikke, men vær agtpaagivende i Overensstemmelse dermed. Underret de sømilitære Myndigheder om denne Meddelelse.« Telegrammet sendtes som almindeligt offentligt Radiotelegram med R. C. A. Telegrammet afgik fra Washington Kl. 1217 Washington Tid (Kl. 0647 Honolulu Tid) og indløb i Honolulu Kl. 0733 (Honolulu Tid), 22 Minutter før Luftangrebet begyndte.

4. Forsvarsberedskabet.

Der fandtes to fælles Forsvarsoverenskomster for Hawaii-Øerne mellem de stedlige to øverste Myndigheder af Hær og Flaade.

Den først oprettede Overenskomst var kendt under Navnet: »Den fælles Kystforsvarsplan«, og den var baseret paa »Krigsplanen« og »Den fælles Optræden af Hær og Flaade« af 1935.

Den anden Overenskomst var »Den fælles Kystforsvarsplan af 28. Marts 1941«, undertegnet af General Short og Admiral Bloch, og baseret herpaa, som Appendix Nr. 7, var en operativ Plan af 31. Marts 1941, udarbejdet af General Martin og Admiral Bellinger; men hele Planen, som var indsendt til Approbation til saavel Generalstaben som til Flaadens Operationsafdeling, var aldrig blevet beordret sat i Kraft af nogen af disse Myndigheder.

I Henhold til Planen skulde fælles Luftangreb paa fjendtlige Overfladeskibe udføres under taktisk Kommando af Flaaden, idet dog Antallet af deltagende Luftfartøjer af Hærens Luftstyrker for hver enkelt Operation skulde fastsættes af den kommanderende General over Hawaii-Øerne, medens defensive Luftoperationer over og i umiddelbar Nærhed af Oahu-Øen skulde udføres under taktisk Kommando af Hæren, idet dog Chefen for det 14. Marinedistrikt skulde fastsætte Antallet af deltagende Luftfartøjer af Flaadens Luftstyrker. Men i begge Tilfælde skulde Antallet af deltagende Luftfartøjer fra henholdsvis Flaadens og Hærens Side være det størst mulige.

I Henhold til samme Plan overtog Flaadebasens Chef (Admiral Bloch) med den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden (Admiral Kimmel)s Billigelse Ansvar for, at Flaaden udførte de deri krævede Langdistancerekognosceringsflyvninger, idet det dog tilføjes, at saafremt de Flaadebasens Chef til Disposition værende Luftfartøjer af Flaadens Luftstyrker var utilstrækkelige til at udføre en Langdistancerekognosceringsflyvning, og Hæren i saa Fald stillede Luftfartøjer

til Raadighed, skulde de sidstnævnte Luftfartøjer staa under taktisk Kommando af den Søofficer, der ledede Operationen.

Denne Del af Planen led imidlertid af den meget følelige Mangel, at Flaadebasens Chef var fuldstændig uden Luftstyrker; hverken Jagerluftfartøjer eller Patrouilleluftfartøjer var permanent underlagt ham, og han var saaledes udelukkende henvist til at stole paa Muligheden af at kunne benytte Stillehavsflaadens egne Luftstyrker til fælles Optræden med Hærens Luftstyrker. Chefen for »Patrol Wing« Nr. 2, Kontreadmiral Bellinger, var af den Øverstkommanderende over Stillehavsflaaden stillet under Kommando af Flaadebasens Chef, Admiral Bloch, og var af denne sidste beordret til sammen med Chefen for Hærens Luftstyrker, General Martin, at udarbejde en Luftforsvarsplan og forberede en detailleret Deltagelse af Flaadens Luftstyrker i denne. Herved blev der givet Chefen for Stillehavsflaadens Luftstyrker en Dobbeltstilling, idet han samtidig blev Chef for Flaadebasens Forsvarsluftstyrker.

Den af de to Vaabens Luftchefer udarbejdede Plan, Appendix Nr. 7, betegnes af Undersøgelseskommissionen som god, men dens Basis var det ikke, som Følge af at Deltagelse af Flaadens Luftstyrker udelukkende hvilede paa Muligheden af at kunne disponere over Stillehavsflaadens Luftstyrker. Dette Forhold var fremtvunget af Nødvendigheden, men var fuldstændig i Modstrid med den fundamentale Fordring, at Forsvaret af en permanent Flaadebasis maa være uafhængig af Assistance fra Flaadens Side.

Effektiviteten af denne Plan hvilede fuldstændig paa Forhaandskendskabet til, at et Angreb kunde ventes indenfor et snævet begrænset Tidsrum, og Planen var udarbejdet paa dette Grundlag. Det var endvidere ikke muligt for den Øverstkommanderende over Stille-

havslaaden at gøre dennes Luftstyrker permanent anvendelige for Flaadebasens Chef, som Følge af hans egen Mangel paa Luftfartøjer, Førere og Besætninger, og som Følge af de Fordringer, der stilledes af Flaaden i Forbindelse med dennes Operationer til Søs, bl. a. til at beskytte dennes Øvelsesomraader mod Undervandsbaade.

»Den fælles Kystforsvarsplan« af 28. Marts 1941 forudsatte en Enhedskommando, men en saadan kunde kun oprettes enten af Præsidenten for de forenede Stater eller ved fælles Overenskomst mellem Krigsministeren og Marineministeren eller endelig i det Tilfælde, at de Øverstkommanderende for Hærens og Flaadens paa Stedet værende Styrker blev enige om, at den foreliggende Situation krævede Enhedskommando og i saa Fald, hvem der skulde udøve den.

(Fortsættes).

Da Orlogskaptajn R. Steen Steensen for Tiden er bortrejst, bringer Redaktionen følgende Rettelse:

I November-Hæftet 1945 Side 332 staar anført, at Fregatten THETIS udrangeredes 1805. Dette beror paa en Misforstaaelse, idet den tillige med Fregatten TRITON (se samme Artikel Side 334) opbrændtes af Englænderne den 5. November 1807 efter at være strandet ved Saltholm.

(Jvnfr. C. F. Wandel: Søkrigen i de dansk-norske Farvande 1807—14, Side 20).

Red.

Atombomben og vort nationale Forsvar.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Efter Redaktionens Henstilling skal jeg affatte dette lille Indlæg, der er foranlediget ved Orlogskaptajn Lindes Artikel, i Korthed.

Det kan fastslaas, at Virkningen af Atombomben synes at være gigantisk, og at Fremstillingen indtil videre kræver enorme Beløb og mægtige Industri anlæg. Endvidere kan man næppe gøre sig Haab om, at Atombomben skulde gaa i sig selv igen, det *kan* endog tænkes, at den engang i Fremtiden vil kunne blive et Redskab ogsaa i de mindre Staters Tjeneste, saaledes at den ogsaa kan vendes mod Stormagters Trusler og Overgreb.

Men paa det nuværende Stadium synes det berettiget at mene, at Atombomben er et saa kostbart Projekt, at den ikke vil blive anvendt efter Ordet »at skyde Graaspurve med Kanoner«, men at Atombomben kun vil blive taget i Brug til Sturvildt, saasom Ødelæggelse af Storbyer, Storindustriomraader, større Trafikcentre, Hærmasser, meget store Fæstningsanlæg, store Flaadebaser el. lign. Man bør derfor i Fremtiden søge at komme bort fra den Art Storanlæg og Massekoncentrationer, men man bør ikke, af lutter Atombombefrygt, i al Almindelighed overgaa til Principper, der vil influere skadeligt paa den Strategi og Taktik, som Krigsførelsen i øvrigt kræver.

Det dybt alvorlige Problem, som Atombomben har rejst, gælder navnlig Storbyer. Hvad skal man f. Eks. stille op over for Truslen om Atombombekastning over en By som København, der rummer en Fjerdedel af Landets Befolkning? Man skal ikke have beskæftiget sig meget med passive Luftværnsforanstaltninger og Evakueringspørgsmaal for at vide, hvilke Problemer man her kan vente at blive stillet overfor. Atombombekastning kan muligvis i Fremtiden paa regnes at foregaa med V_2 -Midler, saaledes at Atombomber ikke skal føres frem af Luftfartøjer. Men regnes der med, at Atombomber ogsaa fremtidigt vil blive kastet fra Luftfartøjer, og gaar man ud fra, at man i en overskuelig Fremtid ikke kommer uden om Befolkningskoncentration i Storbyer, saa ses det ikke rettere, end at man maa sætte alt ind paa netop at koncentrere et Luftforsvar af enhver Art om Storbyer. Allede denne Krigs Resultater, uden Atombomben, har belært om, hvad Storbyer er udsat for for dem, der er underlegne i Luften, og hvilken Lammelse i Krigsførelsen dette medfører.

Det er derfor givet, at man i Fremtiden i endnu højere Grad bør undlade at henlægge store Flaadebaser og vigtige Militærdepoter, store Hærstyrker, Militær-Industrier, Elektricitetsværker m. m. til Storbyer.

Som allerede berørt mener jeg, at der er Grund til at tro og haabe, at Atombomben ikke vil blive anvendt i normale militære Operationer, blandt andet af den Grund, at en Fjende langt fra altid er interesseret i at lægge det Land øde, som han vil besætte eller erobre, oftest er han endda interesseret i at kunne udnytte Landets Resourcer midlertidigt eller varigt. I denne Krig var det jo f. Eks. fortrinsvis Befolkningerne selv, der i første Instans ødelagde deres eget Land, for at Fjenden ikke skulde kunne udnytte det.

Atombombefrygten bør derfor ikke brede sig saaledes, at man af den Grund her i Danmark vælger Skibstyper eller undlader at have faste Kystbefæstningsanlæg paa vigtige Steder af vore Kyster, ej heller mener jeg, at man af den Grund bør gaa til en større Spredning, end Faren fra Luften allerede nu byder.

Spredning og Bevægelighed har allerede fra Luftkrigens Opkomst været Faktorer, der maatte tillægges stadig øget Betydning, hvor vidt man bør gaa i saa Henseende afhænger af andre Hensyn.

Hvor meget skal man i det Hele »sprede« for at undgaa Atombombefaren? Det er vanskeligt med den Viden, man besidder herhjemme, at skønne om, hvor stort et Areal Atombombevirkningen spreder sig over, men det drejer sig om langt, langt større Omraader, end ved tidligere Sprængmidler, skal en Spredning batte noget, saa bliver det ikke Hektometre, men Kilometre, det drejer sig om.

Orlogskaptajnen paapeger, hvorledes den, der er i Defensiven, i Forvejen nødes til at sprede, og er ogsaa inde paa det helt rigtige, at det er en af Krigskunstens største Opgaver at koncentrere i rette Tid og paa rette Sted. Kommer Koncentrationen for sent, saa bliver ens Styrker slaaet enkeltvis, efterhaanden som de naar frem, eller Fjenden sætter sig fast i det Omraade, der skulde sikres eller sikrer sig andre strategiske eller taktiske Fordele. Man bør altsaa ikke sprede mere, end at Koncentrationsmulighederne er til Stede, det er en evig gyldig strategisk Doktrin.

Men hertil kommer, at man jo ogsaa maa regne med, at den, der er i *Offensiven*, lægger Vægt paa størst mulige Bevægelighed (Fart), og at ikke mindst Luftkrigsførelsen giver store Muligheder herfor. Den, der er i Defensiven, maa altsaa i dertil svarende Grad hurtigt kunne koncentrere for at kunne imødegaa hurtigt an-

satte koncentrerede Angreb (Lynangreb). Det vil med andre Ord sige, at man nu om Dage i endnu højere Grad skal være varsom med at gaa for langt i Retning af Spredning i Defensiven.

Orlogskaptajnen har naturligvis Ret i, at det er af overmaade stor Betydning, at den, der er i Defensiven, raader over stor Bevægelighed, men der maa advares imod, at man lægger saa megen Vægt paa Fart, at det gaar ud over Kampkraften. Thi hvad nytter det, at man kommer rettidigt, naar man er for svag paa Kamppladsen. Naar man saa tilmed, af Hensyn til Atombombefaren, vil gaa ned til Minimumsenheder i Tonnage, saa bliver Kompromis'et Fart og Kampkraft dobbelt vanskeligt.

Det er jo alment kendt, at en bestemt Tonnage enten kan udnyttes bl. a. til Fart eller Kampkraft (offensiv eller defensiv), lad os ikke glemme Kampkraften.

Efter Orlogskaptajnens Argumentation synes Luftvaabenet logisk set, at blive det eneste saliggørende; thi netop dette Vaaben har de bedste Betingelser for Bevægelighed og Koncentrationsevne og bestaar af smaa Enheder. Lad os blot eksempelvis tage en Flaades og en Luftstyrkes Evne til at koncentrere enten mod Sundet eller mod Store Bælt, saa forstaar man klart Luftvaabenets Overlegenhed. Jeg er ingenlunde uenig med Orlogskaptajnen i, at bl. a. disse Egenskaber ved Luftvaabenet gør det overordentligt værdifuldt i dansk Forsvar, men det er langt fra alene disse Egenskaber, der er afgørende for det essentielle, *Sejren*. For at opnaa den Koncentration, som er en Betingelse for Sejr, behøver man langt fra altid at kunne koncentrere frem efter, den, der har mindre Bevægelighed, kan vinde Tid ved at koncentrere bag ud og dog sejre, det afgørende er, at man til syvende og sidst er stærkest paa Kamppladsen.

I øvrigt maa det vel indrømmes, at paa et givet Tidspunkt er man nødt til at befinde sig i Koncentrationstilstand, og paa dette Tidspunkt er Betingelserne for Atombombens destruktive Virkning altsaa til Stede, men Orlogskaptajnen har naturligvis Ret i, at jo kortere Tid Koncentrationstilstanden varer, jo kortere Tid er Betingelserne til Stede for Anvendelse af Atombomben.

Orlogskaptajnen advarer mod *faste Befæstningsanlæg*, det lyder saa ligetil, at det er bedre at have bevægeligt Skyts end fast, ud fra det Ræssonement, at dels kan man jo altid føre det bevægelige Skyts derhen, hvor der er Brug for det, og dels kan man jo bedre gemme det hen, medens det faste Skyts jo engang ikke kan flyttes og har den Mangel, at Fjenden ved, hvor det er.

Hele Spørgsmaalet om fast og bevægeligt Kystskyts er imidlertid langt mere kompliceret og kræver en længere Udredning, end Pladsen her tillader. Men lad mig nævne nogle faa Overvejelser. Før det første er det ikke muligt at have bevægeligt *svært* Skyts, og selv tungt, mellemsvært Skyts lader sig kun transportere med megel langsom Fart. Det drejer sig jo ikke alene om Transport af Kanoner, men ogsaa af Ammunition, Ildledelsesmidler og eventuelle Kanonbriske, og saadanne Transporter er lette Maal for Luftangreb.

Fast Skyts bør naturligvis fortrinsvis anbringes paa vigtige strategiske Steder, som man paa Forhaand kan forudse Betydningen af eller endog Nødvendigheden af forsvares, enten det nu er af sø- eller landmilitære Grunde eller af Hensyntagen til Samfundslivet. Fast Skyts har den Fordel at kunne holdes i konstant Beredskab, saaledes at det øjeblikkeligt kan træde i Funktion, dette spiller en ikke ringe Rolle, ikke mindst i

et Land, der tøver med at træffe ekstraordinære Sikkerhedsforanstaltninger i alvorlige Situationer.

Ved faste Anlæg er ikke alene Skyts, men ogsaa Ammunitionsbeholdninger, Meddelelsesmidler, Besætninger m. v. dækket, og Forsvar mod Luften, mod Rygangreb (f. Eks. Luftlandetropper) og mod Kystsiden forberedt og udbygget. Faste Anlæg vinder derved baade i offensiv og defensiv Kampkraft.

Fast og bevægeligt Kystskyts har hver sine Fordele og Mangler, derfor bør et Kystartilleri raade over begge Arter i passende Forhold, efter hver Arts Betydning.

Som allerede nævnt, saa er meget store Befæstningsanlæg muligvis værdige Maal for Atombomber, men indtil videre tror jeg, at man kan se bort fra, at mindre og spredte Kystanlæg vil blive Ofre herfor.

Mine Overvejelser har kort sagt ført til, at den store, overvældende Fare ved Atombomber er deres Anvendelse og Virkning mod Storbyer og meget store militære Anlæg og Koncentrationer, men derimod mener jeg, at man *paa det nuværende Stadium* ikke behøver at nære større Frygt for deres Anvendelse i den almindelige Krigsførelse.

Jeg er næppe saa uenig med Orlogskaptajnen i hans Betragtninger, som denne Artikel maaske tyder paa, blandt andet fordi Luftvaabenets stigende Indflydelse jo allerede har medført, at Udviklingen gaar i Retning af Bevægelighed og Spredning — uanset Atombomben —, men jeg har ment, at Orlogskaptajnens ensidige Synspunkter trænger til at uddybes og tildels imødegaas.

Lidt om Reaktionsdrivning af Luftfartøjer.

Af Kaptajnløjtnant Zigler.

I Løbet af det sidste Aar har man oftere og oftere hørt om det »reaktionsdrevne« Luftfartøj. Indtil da havde det propellerdrevne Luftfartøj eneraadigt hersket i Luften. Det, som særligt gjorde Indtryk ved Fremkomsten af den nye Type Luftfartøjer, var deres store Fart, som langt overgik de propellerdrevnes, og det er klart, især for dem, der har set denne Type Luftfartøjer i Luften, at man her staar overfor Indledningen til en ny Æra i Luften.

Det er de stigende Hastigheder af det propellerdrevne Luftfartøj, der har tvunget Konstruktorerne til at søge nye Metoder til at drive Luftfartøjerne frem paa. Newton's Lov siger, at »Aktion og Reaktion er lige store«. I det propellerdrevne Luftfartøj udfører Propellen den nødvendige Reaktion til at drive Luftfartøjet frem. Dette er udelukkende en mekanisk Proces, der indeholder visse fundamentale Begrænsninger m. H. t. den Hastighed, hvormed Luften kan paavirkes mekanisk. Disse Begrænsninger naas ved Luftfartøjshastigheder paa omkring 800 km/t. De højeste propellerdrevne Luftfartøjshastigheder ligger da ogsaa i Øjeblikket imellem 700—800 km/t. Man maa ogsaa her gøre sig klart, at Propellertippenes Hastighed ligger langt over Luftfartøjets. For at faa større Farter og gøre det muligt at flyve i større Højder har man saaledes været tvunget til at søge nye Veje for at skabe den nødvendige »Reaktion«.

Hvis man ser paa Raketten, som vi jo alle kender og har set i Funktion, har vi her en simpel Form for Reaktionsdrift. Naar en Rakets Krudtladning antændes, dannes der en Mængde Krudtgas, der ledes lige bagud samtidig med, at Raketten drives fremad. Da Krudtladningen medfører sin egen Iltbeholdning, er den uafhængig af Luftens Ilt ved Forbrændingen, men naar den er antændt, kan Forbrændingen ikke kontrolleres. Denne Form for Reaktionsfremdrivning benyttes undertiden, naar man ønsker at hjælpe et overladede Luftfartøj i Luften, eller hvis man f. Eks. ønsker at gøre Startlængden saa kort som muligt, eller, hvis man inden for en kort Tid ønsker at forøge Maksimalhastigheden. I Praksis udføres det f. Eks. paa den Maade, at man paa Siderne af Luftfartøjet har fastgjort et Par Rør med Raketsatser. Paa et givet Tidspunkt af Starten antænder Flyveren Satserne, der brænder i ca. 4 Sek., og Raketvirkningen af disse Satser hjælper saaledes Luftfartøjet i Luften.

Den principielle Forskel mellem denne Form for Reaktionsfremdrivning og den Fremdrivning, der skyldes de nye Reaktionsmotorer, ligger i, at i disse sidste bruges den atmosfæriske Luft, dels til at skaffe Ilten til Forbrændingen af Brændstoffet og dels til at danne Hovedparten af den Luftmasse, der udstødes.

Naar en Luftmasse ophedes, forøges dens Arbejdskapacitet, og naar en Luftmasse arbejder ved, at den udvider sig, mister den Varme. Naar en saadan ophedet Luftart udvider sig frit i Atmosfæren, opstaar der en Reaktionskraft foraarsaget af den udslippende Luftstraale. En reaktionsdreven Motor er et Apparat, der fremstiller en saadan Luftstraale ved at tilsætte Varme til atmosfærisk Luft paa en saa effektiv Maade som muligt og ved at lade denne Luftstraale slippe ud gennem en passende Udgangskanal. For at faa det

største Udbytte ved Varmetilsætningen maa Luftmassen være under Tryk. Hvis det særligt formede Rør som vist paa Fig. 1 drives gennem Luften med høj Fart, vil Hastighedsenergien fra den indstrømmende Luft omdannes til et forøget Tryk indeni Røret. En Indsnævring ved Udgangen af Røret har den modsatte Virkning, idet den omdanner det forøgede Tryk i Røret til forøget Hastighed. Ved at opvarme den sammenpressede Luft, naar den passerer Røret, bliver

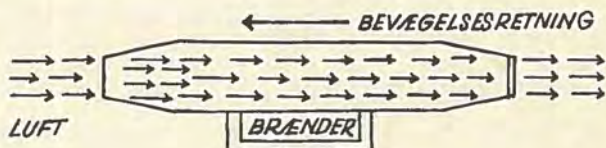


Fig. 1.

den Varme, der absorberes af Luften, omdannet til kinetisk Energi, og Luften forlader Røret med en meget større Hastighed, end med hvilken den gik ind i Røret. Jo større Tryk Luften har, jo større er den Varmemængde, der kan tilsættes til et givet Rumfang og jo større er dets Omdannelse til kinetisk Energi. Kort sagt, Tilførelsen af Varme til Luften har skabt en Luftstraale og dermed en fremadrivende Kraft. Et saa simpelt Rør som ovenfor vist er ikke en praktisk anvendelig Udformning, men med faa og ringe Forandringer antager det den rørformede Radiatorform, det har i Dag.

Kompressor.

For at den reaktionsdrevne Motor kan virke saa effektivt som muligt ved alle Farter, maa man have en eller anden Form for Kompressor. Stempelkompressorer kan ikke hamle op med det uhyre Rumfang af Luft, der bruges. Man bruger derfor roterende

Kompressorer. Der er 2 Hovedtyper, den centrifugale eller den axiale Kompressor. Den førstnævnte ligner i Formen den sædvanlige Overlader (Supercharger) til en Luftfartøjsmotor. Den axiale Kompressor ligner i Formen en Damp turbine, men Virkningen er omvent. I en reaktionsdrevne Motor skal Kompressionsforholdet være temmeligt højt. Luften, der forlader Kompresso-

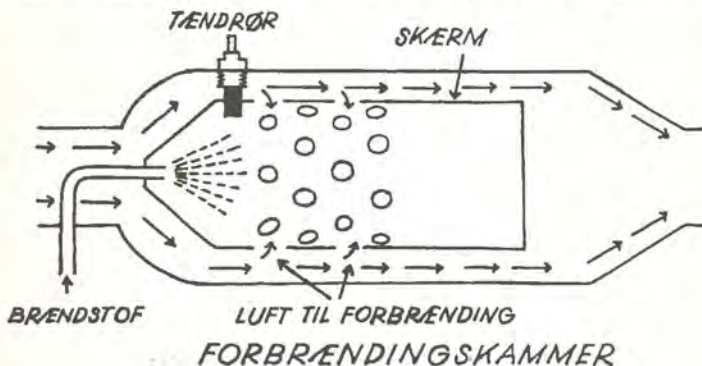


Fig. 2.

ren, skal nu paa en eller anden Maade ledes til et særligt Forbrændingskammer, hvor den opvarmes ved Forbrændingen af et Brændstof. For Tiden bruges hovedsagelig Petroleum, men eksplosive flydende Kemi-kalier har ogsaa fundet deres Anvendelse i tyske reaktionsdrevne Luftfartøjer. Tændingen skabes fra et almindeligt Tændrør, og naar Blandingen først er antændt behøves ikke mere Tænding. Forholdet mellem Luft og Brændstof i disse Motorer er ca. 5 Gange større end i en almindelig Flyvemaskinemotor. Brændstof vil normalt ikke brænde under disse Forhold, og der indlades kun tilstrækkelig Luft for Forbrændingen i det Forbrændingskammer, hvor den virkelige Forbrænding finder Sted. Den tilbageblevne Luft opledes ved Berøring med de brændbare Luftarter og Over-

fladen fra Metalskærmen i Forbrændingskamret (Fig. 2). Fra Forbrændingskamret kan den ophedede Luft ledes direkte ind i Straalerøret, der leder den videre ud i Luften. Udgangsrøret ender i en Indsnævring, der forårsager, at Hastigheden af den udstrømmende Luft yderligere forøges, før den naar ud i Atmosfæren.

Gasturbiner.

Til at drive Kompressoren kan bruges en særlig Motor. Dette var f. Eks. Tilfældet i det italienske reaktionsdrevne Luftfartøj af Caproni-Campini Typen, der var en Kendsgerning før Krigen. Nutildags gøres det paa denne Maade, at man sætter et Turbinehjul der, hvor Luften forlader Forbrændingskamret. Man forbruger saaledes noget af Energien. Da roterende Kompressorer løber med samme Fart, kan Kompressoren og Turbinehjulet monteres paa den samme Aksel. En saadan reaktionsdrevne Motor kaldes en Gasturbine. Omdrejningerne, der her tales om, ligger imellem 10—20.000 O/M.

Der er flere Fordele ved at anvende Gasturbiner i Stedet for den almindelige Motor. Støj og Vibration er reduceret, Eftersyn er forenklet, idet saadanne Ting som Magneter, Overladere og indviklede Smøresystemer ikke er nødvendige. Opstartning drejer sig hovedsagelig kun om at faa Turbinen op paa Omdrejninger ved Hjælp af en elektrisk Motor og antænde Brændstoffet ved en Gnist. Der behøves ingen Opvarmning, og det tager som Regel kun ca. 20 Sekunder for en Turbine at naa fulde Omdrejninger. Endskønt Brændstofforbruget er temmelig højt paa det nuværende Tidspunkt af Udviklingen, bliver dette dog delvis opvejet af den ringe Mængde Smøreolie, der er nødvendig, og ved den meget ringe Vægt, en Gasturbine har, sammenlignet med en almindelig Motor. Der har kun

fundet faa Forandringer Sted i selve Luftfartøjets Udseende. Haleplanet maa holdes fri af de udstrømmende varme Gasarter fra Turbinerne. Efter Sigende skal man være mere end 30 Meter bagved de udstrømmende varme Gasarter for at undgaa Forbrændinger. Understellet kan gøres lavere, da der ikke er nogen Propeller, der skal klare Jorden, og Turbinerne kan sidde tættere sammen, hvilket er en Fordel ved Motorstop paa den ene af dem.

Nekrolog.

Kaptajn **Knud Frydendahl Maegaard** blev født den 8. August 1869 i Odense som Søn af Købmand Vilhelm Rasmussen Maegaard og Hustru Johanne født Frydendahl.

Han blev Kadet 1886 og Sekondløjtnant 1890, Premierløjtnant i 1894. Han var Skoleofficer ved Underofficersskolen 1896—99 og udkommanderet 1897, 98 og 99 med Skonnerten »Ingolf«, Øvelsesskib for Underofficersskolen. I 1899—1900 var han med Krydseren »Valkyrien« paa Togt til Østasien under Prins Valdemar. Blev Kaptajn i 1906 og var i 1906—08 og 09 Næstkommanderende i Vagtskibet ved København, Kaserne-skibet »Sjælland«. I 1911 tog han sin Afsked paa Grund af Svagelighed og ansattes derefter som Assistent (fungerende Fuldmægtig) i Marineministeriet. Fra 1919—39 var han til Raadighed for Marineministeriet.

Maegaard var en meget pligtopfyldende og grundig Mand, stilfærdig og hjælpsom med meget Lune, yderst afholdt af sine Kammerater og i sin Officers-tid af sine Underordnede.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1900 og i 1920 Dannebrogsmænd.

Han var ugift.

Maegaard døde den 6. November 1945 og er begravet paa Garnisons Kirkegaard i København.

P. I.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Orlogskaptajn H. Harms, Kaptajnløjtnant P. Ziegler og
Kaptajnløjtnant H. L. Prause.

England.

Krydserne af »Tiger«-Klassen.

H. M. S. »Tiger« blev søsat den 25. Okt. 1945 ved John Brown & Co.s Værft ved Clydebank. »Tiger« hører til en ny Krydserklasse, der i Ojeblikket er under Bygning. Andre Krydsere af denne Klasse er blevet søsat, men deres Navne er endnu ikke offentliggjort.

Displacement: 8885 t, Længde: 169,3 m, Bredde: 19,5 m, Dybgaaende: 6,27 m, Fart og Maskinkraft opgives ikke.

Armeringen udgøres af 9 Stk. 15,2 cm Kanoner opstillet i tre Tripple-Taarne, 10 Stk. 10 cm Kanoner opstillet i Dobbelt-affutager og rimeligvis beregnet til Skydning mod saavel Maal paa Søen som mod Luftmaal; desuden et stort Antal lettere Luftskyts m. v. Krydsere er forsynet med to Stk. Trippleapparater til Torpedoudskydning.

(Times den 26. Okt. 1945) *H. L. P.*

Sverige.

Torpedojagere.

»By-Jagerne« er blevet moderniseret, idet Hovedartilleriet er opstillet mere fordelagtigt, og AL-Skytset forøget til 4 Stk. 40 mm og 4 Stk. 20 mm.

.....
De nye store 1800 t Jagere, planlagt og tegnet 1942—43, er nu under Bygning, »Öland« hos Kockums Mek. Verkstads AB i Malmö staar for Stabelafløbning, »Uppland«, der bygges af Örlogsvarvet i Karlskrona, er noget længere tilbage.

Standarddeplacement: 1800 t, Længde: 111 m, Bredde: 11 m. Dybgaende: 3,4 m. Hovedartilleri: 4 Stk. 12 cm Kanoner med Elevationsfrihed paa 60° i 2 pansrede Dobbelt-Taarne. AL-Skyts: 7 Stk. 40 mm Kanoner, de seks i Dobbeltaffutager, den ene i Enkeltaffutage, samt 8 Stk. 25 mm Kanoner i Enkeltaffutager. Alt AL-Skyts forsynet med Skjolde.

Jagerne faar 6 Stk. 53 cm Torpedoer og 4 Stk. Dydbombekastere foruden Dydbombbeudlægning over Hækken.

Maskinkraften opgives ikke, *Fart*: ca. 35 Knob.

Besætningen bliver ca. 200 Mand, underbragt paa forskellige Steder i Skibet efter den Retningslinie, at Mandskabet skal bo saa nær Klartskibsposterne som muligt.

(Sveriges Flotta Okt. 1945) *H. L. P.*

I Tidsskriftet »Folk och Försvar« Juni 1945 findes Referat af den svenske Betænkning vedr. Oplysninger om Forsvaret.

Generalløjtnant I. Holmquist har været Formand for Kommissionen, hvis øvrige sagkyndige Medlemmer har været Kaptajn A. Grafström, Docent Gunnar Heckscher, Major S. Lagerberg og Rektor Ragnar Lund.

Betænkningen giver Udtryk for Onskeligheden af stærkt forøget Oplysningsvirksomhed, større Smidighed og størst mulig Ytringsfrihed vedrørende Forsvaret.

Endvidere paapeges Hensigtsmæssigheden af en intensivere og mere planmæssig Virksomhed for at opnaa bedre Forstaaelse mellem Folk og Forsvar.

Omkostningerne ved de nye Forslag beløber sig til ca. 145.000 Kr.

Iøvrigt henvises til Tidsskriftet og til Betænkningen.

H. H.

Krydsere.

Data for de nye svenske lette Krydsere »Tre Kronor« og »Göta Lejon«:

Deplacement: 7400 t, Længde: 180 m.

Hovedarmering: 7 Stk. 15 cm Kanoner i Taarne, anbragt med et Triple-Taarn paa Bakken og to Dobbelt-Taarne agter, idet det forreste af disse er hævet i Forhold til det andet. Kanonerne har god Elevation, og kan derfor benyttes mod visse Luftmaal. Kanonernes Ladeordning er automatisk, og Ladetiden er ens ved Kanonen vandret og ved fuld Elevation.

AL-Skyts: 20 Stk. 40 mm Kanoner i Dobbelt-Affutager, elektrisk rettede og gyrostabiliserede, samt 10 Stk. 25 mm Kanoner i Enkelt-Affutager.

Afstandsmaalere: ialt 3 Stk. anbragt med en i Mærs for, en i Ildledercentral paa agterste Del af Overbygningen og en i det øverste Taarn paa Agterdæk.

Projektører: 1 paa Forkant af Bro, 2 paa hver Side af Skorstene (ialt 5 Stk.).

Torpedoer: 2 Tripleudskydningsapparater til 53 cm Torpedoer, anbragt eet paa hver Side agter. Affyring fra Broen.

Dybdebomber: Der findes saavel Morterer som Installation til Udkastning agter.

Minebaner: 2 faste Minebaner.

Pansring: Er ikke opgivet, men det fremholdes, at Panseret saavel i Udstrækning som med Hensyn til Modstandskraft er bedre end Pansringen i udenlandske Krydsere af lignende Størrelse.

Maskinkraft/Fart: Er ikke opgivet, men det antydes, at Farten formentlig ligger noget over 32,5 Knob.

Bemanding: 26 Officerer, 77 Underofficerer og 482 Menige.

»Tre Kronor« søsattes den 16. December 1944 ved Götaverket, hvor den nu er ved at blive monteret færdig.

»Göta Lejon«, der bygges hos Eriksberg, Göteborg, staar for Stabelafløbning (Begyndelsen af November).

De to nye svenske Krydsere blev bygget som Resultat af den i 1941 udarbejdede Plan for den svenske Flaades S sammensætning. Ifølge Planen skulde de operative Søstridskræfter bestaa af tre hurtige Operationsgrupper, en Hjælpestyrke og en U-Baadsstyrke samt iøvrigt i udstrakt Grad støttet af Luftstridskræfter.

Operationsgruppernes Hovedopgave er — især under Mørke — at forhindre Landgangsoperationer, at angribe fjendtlige Søstridskræfter og Søfart, at udlægge offensive Minespærringer samt at gennemføre fremskudte Observationer. Gruppernes S sammensætning er: 1 Krydsers, nogle Jagere samt et Antal mindre Torpedobaade.

Hjælpestyrkens Kerne dannes indtil videre af de 3 Skibe af »Sverige«-Klassen, og denne Styrkes Hovedopgave er at støtte Operationsgrupperne, om noget saadant er paakrævet.

At den svenske Flaade faar Raadighed over Krydsere betyder, at der er aabnet Mulighed for at overgaa til den bevægelige, hurtige Gruppetaktik, som hyppigt anvendtes under den nu afsluttede Verdenskrig.

(Sveriges Flotta Okt. 1945) H. L. P.

U. S. A.

Den amerikanske Flaades Tab under Krigen.

Den fuldstændige Liste over amerikanske Krigsskibe, der er mistet under Krigen, er blevet offentliggjort i Amerika i Begyndelsen af Oktober:

- 2 Slagskibe: »Arizona« og »Oklahoma« (mistet i Pearl Harbor 7. December 1941).
- 5 Hangarskibe: »Hornet«, »Lexington«, »Princeton«, »Wasp« og »Yorktown«.
- 6 Eskorte-Hangarskibe.
- 7 Svære Krydsere: »Astoria«, »Chicago«, »Houston«, »Indianapolis«, »Northampton«, »Quincy« og »Vincennes«.
- 3 Lette Krydsere: »Atlanta«, »Helena« og »Juneau«.
- 71 Torpedojagere heraf 25 paa 2100 t
 - 3 — 1850 -
 - 9 — 1700 -
 - 6 — 1630 -
 - 10 — 1500 -
 - og 18 — under 1300 t.
- 11 Eskortejagere.
- 52 Undervandsbaade.
 - 3 Minelæggere.
- 24 Minestrygere.
- 18 U-Baadsjagere.
- 12 Kanonbaade.
- 15 Kystpatruljebaade.
- 3 Tendere for Sølufftartøjer.
- 69 Motortorpedobaade.
- 144 Landgangsfartøjer (heraf 40 af LST-Typen, 9 af LSM-Typen, 67 af LCT-Typen, 22 af LCI-Typen og 6 af LCS-Typen).
- 10 Slæbebaade.
- 6 Tankskibe.
- 21 Troppetransportskibe.
- 36 Patuljefartøjer af Typen YP.
- 152 Patuljefartøjer af forskellige andre Typer.
 - 4 Forsyningskibe tilhørende Marinen.
 - 22 Forskellige andre Skibe.

Ialt 696 Skibe og Fartøjer.

(New York Times 6. Okt. 1945) H. L. P.

Sammenligner man de Opgivelser over den amerikanske Krigsmarines Tab under Krigen, der findes i den officielle Tabliste med de Opgivelser, der findes dels i Taschenbuch der Kriegsflotten og dels i Svensk Marinekalender, faas følgende Tabel :

	Amerikansk Liste pr. 1.-9.-1944	Taschenbuch Forlis pr. 1.-9.-1944	Marinekalender Forlis pr. 1.-11.-1944
Slagskibe	2	2	1
Hangarskibe	3 (pr. 1.-11. 5)	4	5
Eskorte- Hangarskibe	2 (pr. 1.-11. 3)	2	4
Svære Krydsere	6	6	6
Lette Krydsere	3	3	3
Torpedojagere	49	49	47 + nogle
Eskorte-Jagere	5	0	4
U-Baade	36	27	34
Minelæggere	0	1	0
Ministrygere	16	10	20
U-Baadsjagere	12		11
Kanonbaade	9	8	15

Det ses, at Forskellen mellem de 3 Opgivelser er betydelig mindre, end man skulde have ventet.

H. L. P.