

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

1935.

106. AARGANG.

UDGIVET AF

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDØRKAPTAJN IPSEN.



KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

H. H. THIELES BOGTRYKKERI.

1935.

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE.

<i>Artilleri.</i>	Pag.
Grundtræk af Maalbevægelsens Teori (Maal paa Søen), Af Premierløjtnant i Artilleriet O. H. Arentoft	168
<i>Bog anmeldelse.</i>	
Frandsen, Helga: Hemeralopia as an early criterion of A-Avitaminosis	244
Hase, G. von: De to hvide Nationer	531
Jacobsen, I. P.: Temperaturmaaling med elektriske Modstandstermometre	339
Jennov, J.: Østgrønlandsk Fangstkompagni • Nanok • s • Geflon • Ekspedition til Danmarkshavn og Hvalrosodden 1932	443
Johansen, J.: Danmark-Norges Deltagelse i den Store Nordiske Krig	336
Kvam, K.: Minekrig til Søs	439
Kystdefensionen • Flaadelære •	616
Langhorn-Gibson & Harper, J. E. T.: The Riddle of Jutland ..	33
• Paymaster •. Coronel and after	80
Rehder, J.: U-Bootsfallen	528
Topsøe-Jensen, T. A. & Marquard, E.: Officerer i den Dansk-Norske Søetat 1660—1814 og i Den danske Søetat 1814—1932	610
Wahlström, G.: Flottan och Panserskeppen	621
<i>Flaadetraktater.</i>	
Den tysk-engelske Flaadetraktat af 18. Juni 1935, Af Kommandørkaptajn P. Ipsen	391
<i>Fra Udlandet: Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch, fra 1. Oktober 1935 vedr. Luftvæsen tillige ved Søløjtnant H. Westenholz.</i>	
Amerika (U. S. A.)	82—628
England	33—85—205—247—539—634

<i>Fra Udlandet.</i>		Pag.
Estland		542
Finland		86
Frankrig	37—87—144	544
Holland	38—	542
Italien	37—145—	633
Japan	87—	627
Kina		86
Norge		143
Polen		86
Rusland (Sovjet)		542
Siam		635
Spanien		632
Sverige		635
Tyskland	146—542—	627
Krigsskiba-Tonnage. Sammenlignings-Oversigt	204—	545
Tidsskriftsforkortelser		206

Grønland.

En kort Oversigt over den danske Grønlandsopmaalings Historie indtil Aaret 1921, Af Kommandørkaptajn H. A. Ø. Bistrup ..	499
---	-----

Handelspolitik.

Østersøens maritime Interesser, Af Redaktør S. Dalhoff-Nielsen.	379
---	-----

Historie. Dansk.

En lille dansk Søkrig i Indien, Af Kay Larsen	71
Kampen i Køge Bugt den 4. Oktober 1710, Af Orlogskaptajn P. Holck	445
Svar til Infanterikaptajn Rockstroh, Af Kommandørkaptajn Olav Bergersen	423

Historie. Norsk.

Det norske «Sjømilitære Samfund» 100. Aar, Ved Kommandør- kaptajn Paul Ipsen	605
---	-----

Idræt.

Idræt og Karakteruddannelse, Af Orlogskaptajn Lichtenberg ...	222
---	-----

Kystforsvar.

Noget om Kystbefæstningen i Flandern, Af Søjtnant G. Lang- horn	255
--	-----

<i>Kystforsvar.</i>	Pag.
Oplysninger om det norske og svenske Kystartilleri m. m., Ved Kaptajnløjtnant A. H. Lind	579

<i>Luftvæsen.</i>	
Aandedrætsforhold under Højdeflyvning, Af Kaptajnløjtnant L. Ro- stock-Jensen	280
Forskellige Landes Lustrustninger, Af Søløjtnant H. Harms	207
Luftterritoriet, Af Orlogskaptajn cand. jur. A. Rohbeck	89

<i>Marinepolitik, dansk.</i>	
Flaaden og Tiden, Af Kaptajnløjtnant A. Legind	1
Flaadens Personel, Af Kaptajnløjtnant A. Legind	295
Motorbaade til Marinebrug, Af Kommandørkaptajn Ackermann. 12—45	
Skal vor Flaade have Artilleriskibe, Af Kontreadmiral C. Bastrup.	149

<i>Marinepolitik, svensk.</i>	
Forsvarsgrenenes Samvirke, Af Kaptajn Ragnar Smidt (oversat af Kaptajnløjtnant M. Lorck)	402
Den svenske Forsvarskommissions Betænkning, Ved Orlogs- kaptajn F. A. H. Kjelsen	547

<i>Nekrologer, ved T.-J.</i>	
fhv. Udenrigsminister, Direkteur C. M. T. Cold	29
Kammerherre, Greve C. P. O. Moltke	535
Kontreadmiral F. Thomsen	536
Kommandør J. A. Vøhtz	241

<i>Psykotekniske Prover.</i>	
Om Anvendelsen af psykotekniske Prøver, Intelligens- og Le- gemsprøver ved Udstikning og Antagelse af forskelligt Per- sonel ved Kystdefensionen, Af Kaptajnløjtnant H. Kaalund ..	519

<i>Strategi.</i>	
Nogle af Søstrategiens Grundprinciper, Af Kaptajn D. Landquist (kommenteret af Kommandørkaptajn P. Ipsen)	355
Østersøens maritime Interesser, Af Redakteur S. Dalhoff-Nielsen.	379

<i>Søe-Lieutenant-Selskabet.</i>	
Prissspørgsmaal for 1935	88

Søe-Lieutenant-Selskabet.

	Pag.
Prisspørgsmaal for 1936	639
Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1934—1935	292

Verdenskrigen.

Den tysk-tyrkiske Flaade og tyske U-Baade udenfor Gallipoli, Af Major a. D; O. Welsch	320—341
Noget om Kystbefæstningen i Flandern, Af Søløjtnant G. Lang- horn	255

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN.

	Pag.
<i>Ackermann, E.</i> , Motorbaade til Marinebrug	12, 45
<i>Arendrup, A.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Flottan och Panserskeppen, Wahlström, G.	621
<i>Arentoft, O. H.</i> , Grundtræk af Maalbevægelsens Teori (Maal paa Søen)	168
<i>Bastrup, C.</i> , Skal vor Flaade have Artilleriskibe	149
<i>Bergersen, O.</i> , Svar til Infanterikaptajn Rockstroh	423
<i>Bistrup, H. A. O.</i> , En kort Oversigt over den danske Grønlandsopmaalings Historie indtil Aaret 1921	499
— Boganmeldelse:	
Coronel and after, «Paymaster»	80
The Riddle of Jutland, Langhorn-Gibson & Harper, J. E. T.	33
<i>Dahl, E. M.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Minekrig til Sjø, Kvam, K.	439
<i>Dalhoff-Nielsen, S.</i> , Østersøens maritime Interesser	379
<i>Hansen, G.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
«Flaadelære», udarbejdet ved Kystdefensionen	616
<i>Harms, H.</i> , Forskellige Landes Luftrustninger	207
<i>Holck, P.</i> , Kampen i Køge Bugt den 4. Oktober 1710	445
— Boganmeldelse:	
Officerer i den Dansk-Norske Søetat 1660—1814 og i Den Danske Søetat 1814—1932. Topsøe-Jensen, T. & Marquard, E.	610
<i>Ipsen, P.</i> , Kommentar til «Nogle af Søstrategiens Grundprinciper» af Kaptajn D. Landquist	355
— Den tysk-engelske Flaadetraktat af 18. Juni 1935	391
— Det norske «Sjemilitære Samfund» 100. Aar	605
<i>Johannsen, E. W.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Hemeralopia as an early criterion of A-Avitaminosis, Frandsen, H.	244
<i>Kaalund, H.</i> , Om Anvendelsen af psykotekniske Prøver, Intelligens- og Legemsprøver ved Udstikning og Antagelse af forskelligt Personel ved Kystdefensionen	519

	Pag.
<i>Kjelsen, F. A. H.</i> , Den svenske Forsvarskommissions Betænkning.	547
<i>Krebs, H.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Danmark-Norges Deltagelse i den Store nordiske Krig,	
Johansen, J.	336
De to hvide Nationer, Hase, G. von	531
<i>Landquist, D.</i> , Nogle af Søstrategiens Grundprinciper. (Kom-	
menteret af Kommandørkaptajn P. Ipsen	355
<i>Langhorn, G.</i> , Noget om Kystbefæstningen i Flandern	255
<i>Larsen, Kay</i> , En lille dansk Søkrig i Indien	71
<i>Legind, A.</i> , Flaaden og Tiden	1
— Flaadens Personel	295
— Boganmeldelse:	
U-Bootsfallen, Rehder, J.	528
<i>Lichtenberg, G. von</i> , Idræt og Karakteruddannelse	222
<i>Lind, A. H.</i> , Oplysninger om det norske og svenske Kystartil-	
leri m. m.	579
<i>Lorck, M.</i> ,	
— Oversættelse:	
Forsvarsgrenenes Samvirke af Kaptajn Ragnar Smidt	402
<i>Morch, P. A.</i> , Fra Udlandet 37—82—143—204—247—539—627	
<i>Riis-Carstensen, E.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Østgrønlandske Fangstkompani »Nanok's »Geflon«-Ekspe-	
dition til Danmarkshavn og Hvalrosodden 1932, Jen-	
now, J.	443
<i>Rohbeck, A. J.</i> , Luftterritoriel	89
<i>Rostock-Jensen, L.</i> , Aandedrætsforhold under Højdeflyvning	280
<i>Smidt, R.</i> , Forsvarsgrenenes Samvirke (oversat af Kaptajnløjtnant M. Lorck)	402
<i>Speerschneider, C. I.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Temperaturmåling med elektriske Modstandstermometre,	
Jacobsen, I. P.	329
<i>Soe-Lieutenant-Selskabet</i> . Prisspørgsmaal for 1935	88
— Prisspørgsmaal for 1936	639
— Soe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1934—1935	292
<i>Topsoe-Jensen, Th.</i> ,	
— Nekrologer: Hlv. Udenrigsminister, Direktør, C. M. T. Cold ..	29
— Kammerherre, Greve C. P. O. Moltke	535
— Kontreadmiral F. Thomsen	536
— Kommandør J. A. Vøhtz	241
<i>Welsch, O.</i> , Den tysk-tyrkiske Flaade og tyske U-Baade udenfor	
Gallipoli	320—341
<i>Westenholz, H.</i> , Fra Udlandet (vedr. Luftvæsen). 539—628—633—635	

Flaaden og Tiden.

Betragtninger ved Aarsskiftet.

Af Kaptajnløjtnant A. Legind.

Vi lever i en Ufreds- og Uvejrstid. Den ganske Verden, Europa ikke mindst, er ude i haardt Vejr, og den Himmel, der ved Aarsskiftet hvælver sig over vor Verdensdel som Vidne til dens raadløse, flakkende Færd, er overtrukket, mørk og ladet med Uhygge.

Mellem jagende Skyer synes Skæbnen, der har Tag i Storpolitiken, at forme de indledende Træk til et nyt Mene Tekel; man skulde tro, at skywriting af denne Art kunde formaa Menneskenes Børn til at løfte Blikket og gøre dem modtagelige for Tidens Alvor.

Februardagene i Paris, Tysklands 30. Juni, Østrigs og Spaniens Borgerkrige samt de tragiske Begivenheder i Wien og Marseille er Stationer paa Europas via dolorosa, en Vej, hvis Fortsættelse fortaber sig i Diplomatiets og de folkelige Lidenskabers Taager. Det er Fremtiden forbeholdt at afsløre, om Europa findes for let, eller om Fredens Kræfter endnu en Stund skal formaa at holde Tingene i anstrængt Ligevægt.

For en jævn Betragtning synes den endelige Eksplosion saa temmelig givet, og man er i Virkeligheden naaet dertil, at Spørgsmaalet under Drøftelse ikke er, om den vil ske, men hvornaar den vil ske.

Profetens Hverv er vanskeligt og utaknemligt; men man behøver dog ikke okkulte Evner for at turde fastslaa, at den Mand, det Folk, den Regering, som agter at forsikre mod den foreliggende Fare, maa indstille sig paa en klækkelig Præmieforhøjelse.

Man burde egentlig vente, at Sikringsproblemet med særlig Alvor og Grundighed tages op til Undersøgelse

og Løsning i Lande, for hvilke Neutralitet og Fred betyder selve Livet; men her kolliderer man atter med et af de Paradokser, paa hvilke Tilværelsen er saa rig.

Jo mere Kredsen indsnævres af Stater, som bekender sig til Demokrati, Liberalisme samt høje menneskelige og fremskredne politiske Livsformer, jo mindre Vægt synes man at lægge paa Forberedelsen og Organiseringen af et passende materielt Forsvar for disse uvurderlige Goder.

En kendt Gymnastikpædagog hamrer hver Morgen ind i Folks Bevidsthed, at kun det ejes, som man hver Dag gør sig fortjent til — altsaa hver Dag kæmper for at eje. Ud fra en saadan Betragtning forekommer det ikke blot betænkeligt, men rent ud tragisk, at visse højt udviklede, fremskredne Lande, Lande, som i Tidens Brænding danner en Klippe, en Skanse, et Fremtidshaab for Millioner, at disse Lande tilsyneladende ser bort fra den Mulighed, som nærmer sig til at være Tidens mest haandgribelige Realitet, at man ikke blot med aandelige Vaaben, men ogsaa med Tidens Sprog i Staal og Ild maa forsvare denne Skanse. En skønne Dag er Skatten blevet os fravristet og med den Frihed, Fædreland og Hjemstavn.

Som her opridset kan det vistnok forventes, at Tidsbilledets kalejdoskopiske Synsindtryk reproduceres hos overordentlig mange Mennesker, og for en i Forsvaret interesseret Borger faldet det naturligt paa denne Baggrund at betragte Værnemagten og dens Stilling i Tidens Strøm, i nærværende Tilfælde med særligt Henblik paa Flaaden.

Nuvel, man kan indvende, at alt er sagt, og alt er skrevet, hvad siges og skrives kan om Flaaden og dens Forfatning, og at Befolkningen dog jævnlgt stilles overfor Oplysninger om Forholdene, som de er. I Betragtning af Flaadens traditionelle Tilbageholdenhed vil mange maaske oven i Købet hævde, at der allerede baade er talt og skrevet for meget.

Her skal da heller ikke trænges dybere ind i dette Kapitel; hvad der tilsigtes er kun spredte Betragtninger, Kommentarer til Tiden, saaledes som de former sig for en Officer, der søger at lære af Tidens Hændelser. Det er ej heller idag noget lønnende Arbejde at fordybe sig i det Forbigangne. Verden og Folkene ser fremad, for det meste med bange Anelser, og Fremad bør være det Motto, hvorunder Flaadens Arbejde skal gøres. Selvfølgelig maa Arv og Gæld vedgaaes efter Fortiden, der jo trods alt er det Grundlag, hvorpaa der skal bygges videre.

Som allerede bemærket har vort særlig pacificerede Folk tilsyneladende ikke ladet sig paavirke af Tidens Strid og Ufred, af dens Usikkerhed og de mange Intersekollisioner, som forlængst har skyllet Grunden bort under Nedrustningsarbejde og Afrustningsbestræbelser. Heldigvis er det dog vist ogsaa kun tilsyneladende, idet der synes at være Tegn til, at det sorgløse Folk ved Sund og Bælt er begyndt at indse, at Tiden ikke er inde til ideologiske Betragtninger, men til Erkendelse af Realiteter.

For Forsvarsmagtens Moral er Befolkningens Indstilling af allerstørste Betydning, og man maa derfor betragte det som et glædeligt Tegn, at Interessen for Forsvaret i højere Grad end det længe har været Tilfældet, synes at ligge i Luften, ganske vist uden endnu at være blevet Realitet for de mange. Saafremt Skæbnen imidlertid fortsætter sin Himmelskrift, som begyndt, bør det kunne ventes, at den faktisk tilstedeværende Interesse fra det latente Stadium træder over i et mere aktivt.

For Værnemagten gælder det under disse Forhold om at være rede til at tage Opgaverne op og gøre Dagens Gerning med en ny Følelse af ikke blot at være taalt som nødvendigt Onde, men anerkendt og værdsat som Statens Tjenere, nødvendige for Statens Bestaaen.

Kastes Blikket ud over Søgrænserne, skimtes ogsaa en voksende Forstaaelse for det uomtvistelige Interesse-

fællesskab, der findes mellem de nordiske Lande. Denne Forstaaelse skal vel endnu plejes som en overordentlig sarsl Plante, selv om den stærkt akcentueres af Forholdenes Magt og ogsaa i høj Grad omfatter Forsvarsinteresserne. Særlig glædeligt er det, at Naboskabet til Sverige og Interessen for de af dette flydende fælles Problemer giver sig Udslag, som ingeniunde bør frakendes Betydning.

Forekommer der saaledes her i Landet saavel som interskandinavisk Tegn paa en Forstaaelse, fremavlet af Tidens Tryk og haarde Kendsgerninger, og synes det som Spørgsmaalet om Danmarks Værn er paa Vej til en positiv Besvarelse, saa maa man desværre konstatere, at der endnu i dette Land er en betydelig Strækning at tilbagelægge, før Enighed er tilvejebragt om Forsvarets Maal og Omfang og som Følge heraf ogsaa om Sammensætningen og den relative Vægt af de enkelte Led.

Desværre er denne Mangel ikke begrænset til de ansvarlige Myndigheder. Saafermt den var det, vilde det være berettiget at vente en fælles Kraftanstrengelse for at tilvejebringe den størst mulige samlede Virkning. Saa-danne Bestræbelser indenfor den øverste Ledelse finder sandsynligvis Sted, og de behøver paa ingen Maade at vedkomme Offentligheden, der har et billigt Krav paa at kunne gaa ud fra, at de bevilligede Midler anvendes paa hensigtsmæssigste Maade.

Naar Krybben er tom, bides jo Hestene, og Fristelsen til i økonomisk trange Tider at indsnævre Horisonten og tabe Overblikket er i særlig Grad tilstede. Man maa derfor glæde sig over, at ledende Kredse i højere Grad end hidtil synes at have Blikket aabent for Værdien af Forstaaelse og Samarbejde mellem Forsvarets enkelte Grene, en Forstaaelse, der har Betydning ikke blot indadtil i selve Værnemagten, men ogsaa udadtil i dens Forhold til Befolkningen. Denne gode Tendens

skulde nødtigt kompromiteres af et Agitations- og Oplysningsarbejde, om hvis Loyalitet overfor andre Grene af Forsvaret, man af og til kan have sine Tvivl.

I en Tale til Offentligheden blev Flaaden fornylig i Lighed med den britiske skildret som »the silent force». Denne Karakteristik er vist ogsaa rigtig, særlig hvad angaar »silence»; med »force» er det som bekendt smaat bevendt. Det er en Kendsgerning, at Flaaden i Forholdet til Befolkningen og dennes Forstaaelse for maritime Spørgsmaal er særlig vanskelig stillet.

Flaaden ejer ikke den Mulighed, som forholdsvis betydelige Indkaldelser og spredt Garnisonering giver for at etablere Kontakt og Forstaaelse, og dens Befalingsmænd har aldrig i nogen Udstrækning formaaet, ej heller ønsket, i Skrift eller Tale at træde frem for Offentligheden.

Naturligvis maa man indrømme, at den Energi, hvormed man fra anden Side har talt Forsvarets Sag, ogsaa har ladet en enkelt Appelsin falde i vor Turban; men i det store og hele var Flaaden altid agterude i Stedet for at være med paa Holdet, naar Forsvaret var aktuelt i interesserede Kredse.

Dette Handicap bør der regnes med, da det dels er begrundet i Forholdenes Natur, dels i en vis Skyhed for offentlig Fremtræden. Delvis er Flaaden altsaa selv Skyld i Manglen paa Forstaaelse, og dette bør staa alle klart, da der her utvivlsomt foreligger en Opgave til Løsning. Det er jo Folket selv, der gennem Folkerepræsentationen og i Forhold til dets Forstaaelse og Interesse angiver, hvorledes de økonomiske Midler skal anvendes, og det er derfor for Flaaden og det samlede Forsvar paakrævet, at al nødvendig Oplysning stilles til Raadighed.

Man kan almindeligvis ikke vente, at Gennemsnitsborgeren er tilbøjelig til at filosofere over den eventuelle Sagkundskab eller Mangel paa samme hos de Mænd, der i Presse, Radio eller fra Talerstol søger at slaa en

skrøbeligt, at Størstedelen af Tiden for Hovedparten af Personellet gaar med rene Udbedrings- og Vedligeholdelsesarbejder i Stedet for med Uddannelse og Dygtiggørelse til Forsvar. Saa knebne er jo Midlerne, at Vedligeholdelseskontoen ikke strækker til, og at derfor i udrustede Skibe betydeligt mere Vedligeholdelsesarbejde, end hvad der er nødvendigt til Personellets Uddannelse, maa udføres af dette, samtidig med, at der ikke er Raad til at sende Skibene ud i Farvandene.

Af menigt Mandskab kan ikke forventes nogen større Forstaaelse af Forsvarets Maal og Betydning, saalænge Virksomheden hovedsagelig bestaar i et sløvende og ofte interesseløst Arbejdsmands- eller Haandværkerarbejde. Paa dette Felt, Mandskabsuddannelse, bør der sættes ind. En god Hjælp vilde det være, om man kunde give enhver Værnepligtig en Bog i Haanden som Hærens: »Lærebog for Hærens Værnepligtige«; i det hele taget vil det virke som et mægtigt Incitament, hvis alle Mandskaber havde en tydelig Følelse af, at de virkelig bliver uddannet til et nyttigt og nødvendigt Led i Forsvaret.

Som tidligere paapeget er det for Mandskabsuddannelsen af afgørende Betydning, af hvilken Støbning Befalingsmandspersonellet er. Under de herskende ekstraordinært vanskelige Forhold er Kravene til Befalingsmanden særlig store, og det er derfor nødvendigt, at denne stiller store Krav til sig selv. Bestandig er Sneedorffs Ord til Søkadetterne aktuelle, og det maa ogsaa være tilladt at spørge, om ikke Flaaden indenfor sit Omraade kan give Plads og Udviklingsrum for en betydelig Part af den Idealisme og Offervilje, der først og fremmest er karakteristisk for Tidens Ungdom af alle Afskygninger, og som mere og mere virker til at sætte det gustne Overlæg tilside til Fordel for friskt og handledygtigt Mod og Initiativ.

Naar først Flaaden kommer ud, hvor Bølgen er blaa og Horisonten fjern, da findes der vel intet, der kan

maale sig med det Liv og de Opgaver, de Oplevelser, den Tradition og det Kammeratskab, som bliver Flaadens Folk tildel, og som altid vil være vort bedste Eje. Splitflagets Blafren over et skummende Kølvand paa Togt for Danmark og til Fædrelandets Gavn er vel et Syn, der baade kan bringe sentimentale Strengte til at klinge og klinge længe, men som ogsaa har en ansporende Værdi i det daglige Stræb og den daglige Rutine. Dette Syn ses for Tiden sjældent, hvilket maa beklages saavel for Personellet som for hele Befolkningens Skyld. Det maa haabes, at 1935 ogsaa bliver nyt i Henseende til at bringe Flaaden i større Tal og hyppigere ud paa Havet, dér, hvor den hører hjemme.

Saafermt det lykkes at forøge Udrustningerne og derigennem opnaa den Beskæftigelse af Personellet, der bedst svarer til Formaalet, da har man samtidig det nødvendige Grundlag for en Befalingsmands- og Førertræning, uden hvilken der famles i Blinde.

Der er faa Omraader, hvor Førerkvalifikationer spiller saa afgørende en Rolle som paa det militære. Tidskriftet har tidligere elskværdigt givet Plads for forskellige Betragtninger vedrørende Søofficersgerningen, Betragtninger i hvilke Opmærksomheden henledes paa Officersuddannelsen som en af Grundpillerne for den hele Organisation. En Søofficer i ledende Stilling, den være stor eller lille, har ikke blot Ansvaret for Personnellets praktiske og teoretiske Dygtiggørelse, hvilket allerede stiller store Krav, men ogsaa for Tilvejebringelsen af den rette Aand, Soldateraanden, der paa en vis Maade er den Kraft, som skal drive hele Værket.

Dette Ansvar har Søofficeren i fuld Overensstemmelse med den fra ældgammel Tid hævdede Opfattelse af Søofficersgerningen, der kun egner sig for Mænd, som af fuldt Hjerte og ideelt attraar den som Livsopgave. Mindre end den fulde personlige Indsats kan ikke gøre det. Dette bør man holde sig for Øje i en

Tid, hvor paa den ene Side Nivellering og Tjenestemandsspsykose søger at gøre Officeren til Tjenestemand i banal Forstand, og hvor paa den anden Side Tidens Alvor og Forsvarets Tilstand kræver den højeste kvalitative Indsats.

Betragtes Uddannelsesproblemet vil man stort set kunne henføre det under følgende tre Hovedgrupper: 1. Karakterdannelse, 2. Træning i militær Disciplin og 3. Kundskabsmeddelelse.

Henset til de psykiske Krav, som nu stilles til Føreren, maa Karakterdannelsen staa i Forgrunden, og jeg er ikke utilbøjelig til at mene, at den her angivne Rækkefølge, hvor Kundskabsmeddelelsen staaar sidst, slet ikke er ilde, hvilket naturligvis paa ingen Maade er ensbetydende med, at dette Omraade paa nogen Maade bør negligeres.

I en Afhandling (Proceedings Aug. 1934) kaldet »Leadership» udtaler den amerikanske Admiral Pratt til Søofficeren:

»Cultivate a healthy mind in a healthy body. Take plenty of recreation. Be interested in some sport. Seek the company of the best men and women. Do not think it is always the bookworm who makes the leader, but at the same time, during all your work and your play, endeavor to let your mind be just one thought ahead of the immediate present. Think ahead, and if you are perplexed, find out the facts, and analyse them in your own mind.

Start the habit now, but do not let it interfere with your immediate duties. Bear in mind that you have entered a profession which requires you to place service above self during your entire career.

If you cannot see it this way you are better out of the Navy, for if you do not set this standard for yourself, and allow nothing to come between you and your ideal, inevitably you will fall into the class of those who, frequently unconsciously have accepted the naval

profession as a job, and not as a profession, to which they have dedicated their lives, and which they love."

Det er ejendommeligt at iagttage, hvorledes disse Udtalelser i moderne Klædebon er en nøjagtig Gengivelse i Aand og Indhold af Sneedorffs Betragtninger over samme Emne. Værdien af denne Mands Indsats be-
staar stadig.

Saaledes tilskynder saavel Tiden som Flaadens indre Forhold til Dygtiggørelse og Beredskab. Som det vigtigste Krav til Forsvaret og Flaaden især staar over 1935 skrevet: Vær beredt.

Som Strudsen tror at undgaa Faren ved at skjule Hovedet i en Busk, saaledes synes man idag paa mange ledende Steder at tro, at Tavshed og officiel Ikke-Viden kan afværge Følgerne af Tidens haarde Kendsgerninger: de kolossale Oprustninger, Traktaternes Forfald, Fredsgarantiernes Skibbrud og Folkeforbundets Skyggetilværelse. Denne Tavshed og disse Tegn er saa ildevarslende, at ethvert Haab maa sættes til, at den nærmeste Fremtid maa give Flaaden Mulighed for, hvis det værste skulde ske, da at være beredt.

Motorbaade til Marinebrug.

Af Kommanderkaptajn Ackermann.

Paa Basis af de Undersøgelser, som Flaadens Tilforordnede i Forsvarskommissionen af 1908 havde foretaget m. H. t. hvilke fjentlige Skibstyper, der antagelig kunde ventes Angreb af under en kommende Krig i vore Farvande, og hvad vi skulde sætte derimod, blev det som bekendt foreslaaet at supplere Farvandseskadren med 12 smaa torpedoarmede Motorbaade paa 10—25 t.

Det nævnte Forslag har givet Anledning til mange Meningsudvekslinger og Tanker for og imod, men Resultatet af de Overvejelser, der har fundet Sted, er dog stadig, at de herhjemme ikke har faaet Lov at se Dagens Lys, vel hovedsagelig, fordi Marinens Pengemidler under Fredsforhold er knap tilmaalt, men ogsaa fordi man særlig ankede og anker over, at Motorbaadene ikke er i Besiddelse af den fornødne Sedygtighed.

Men om denne Mangel nu virkelig ogsaa er saa stor, at det er retfærdigt helt at slaa Haanden af dem, er et andet Spørgsmaal, naar man tager i Betragtning, hvad Erfaringerne viser, samt naar skyldigt Hensyn tages til vore Farvandes Beskaffenhed og til den Standard, som Udlandet efterhaanden har bragt Motorbaadene op paa.

De øvrige Mangler, som før i Tiden har været nævnt — særlig med Henblik paa Aktionsradius — var jo af en saadan Art, at de nu praktisk talt er afhjulpet, og det kan maaske derfor være paa sin Plads paa det nuværende Tidspunkt at undersøge, hvilke Erfaringer man ogsaa efter Verdenskrigen har indhøstet m. H. t. deres Anvendelighed, Typer m. m.

De særlig iøjnefaldende Fortrin Motorbaadene har under Krigsførelse er følgende:

- 1) Overraskelsesmomentet. Gennemførelse af Torpedoangreb om Dagen og om Natten under gunstige Forhold.
- 2) Ringe Indsats af Personel og Materiel.
- 3) Ringe Maalfade for fjendtligt Artilleri, hvorved det er let at undslippe.
- 4) Anvendelse til Mineudlægning, Dydbombekastning mod U-Baade, samt Udlægning af Taageskjul, og endelig
- 5) Prisbillighed.

Ser man nærmere paa den historiske Udvikling og de Resultater, som disse Smaafartøjer har at opvise under Verdenskrigen og den Udvikling, de har undergaaet siden, ligger det nær at bygge paa Erfaringerne fra de Lande, som særlig havde Opmærksomheden henvendt paa deres Anvendelighed, særlig Italien i Adriaterhavet, hvor dette Snigvaaben praktisk talt blev bestemmende for den lille Krigs Krigsførelse og England, som ligeledes med gode Resultater anvendte dem i Kanalen samt i 1919 mod Kronstadt.

De første Afsnit — Historisk Udvikling og Hovedkrigsforetagender — er til dels Uddrag af følgende Værker:

I »The Italian Navy in the World War 1915—1918«. Office of the Chief of Staf of the Royal Italian Navy (Historical Section).

II »Le Gesta dei M. A. S. durante la guerra« (a cura dell'ufficio Storico della Marina).

III »Le andaciimorese dei M. A. S.«—Ettore Bra-vetta, Ammiraglio di Divisione R. M.

1. Historisk Udvikling.

(Italien).

Betegnelsen M. A. S. fremkommer ved Sammensætningen af Begyndelsesbogstaverne i de tre Ord: Motes-

cafi Anti-Sommergibili, og tjener til at betegne en ganske speciel og ny Type af smaa hurtige Krigsfartøjer.

Definitionen er dog ikke fuldkommen, fordi den kun angiver eet af disses mange krigeriske Formaal eller Hverv; Benævnelsen af Typen er afledet af dens oprindelige og første Formaal som Anti-Ubaadsvaaben.

I Slutningen af 1914 etableredes der paa Marinestabens Foranledning en Samarbejden af alle Kræfter, der var nyttige for at bestemme en Motorfartøjstype armeret med Torpedoer; og i Januar 1915 kom et Udkast, fremsat af S. V. A. N. (Societa Veneziana Automobili Navali), i Betragtning til Konstruktion af Motorfartøjer med høj Fart, ringe Dybtgaaende, en Aktionsradius af ca. 200 Sml., og som kunde bære 2 Torpedoer.

Der blev bestilt 2 af disse Fartøjer i første Omgang, men de svarede ikke til Forventningerne, hverken med Hensyn til Fart eller Indretning; de blev derfor forandrede til Mineudlæggere.

Paa Grundlag af de indhøstede Erfaringer frafaldtes Tanken om Anbringelse af et fast Udskydningsrør i Skrogel, hvilket gjorde Systemet altfor tungt, og man anbragte i Stedet for Torpedoerne i en særlig Ramme paa Dækket.

Efter Bestillingerne af de 2 første Baade antog Udkastene til Konstruktionerne en dobbelt Retning med det Princip for Øje at faa Baade, der samtidig kunde tilfredsstille den offensive Anvendelse af Torpedoer og den defensive Anvendelse som Anti-Ubaadsvaaben. Som Anti-Ubaadsvaaben havde Motorbaaden allerede været anvendt i Krigens Begyndelse, idet man havde dannet en frivillig Motorbaadsorganisation og rekvireret de forhaandenværende private Motorbaade, der havde den snævre Bevogtning af Havnene og Polititjenesten paa Ankerpladserne som Hverv. Men da Undervandskrigen særlig mod Handelsskibsfarten paa det aabne Hav efterhaanden havde

antaget større og større Omfang og udviklet sig ud over al Forventning, var de smaa lette Fartøjer, der var stillet til Disposition, ikke mere tilstrækkelige til dens Bekæmpelse, hvorfor Konstruktionen af M. A. S., som kunde beskytte Skibenes Ruter ogsaa i betydelig Afstand fra Kysterne, blev sat i Værk i stadig voksende Antal.

Nødvendigheden af den offensive Anvendelse i Almindelighed forenede sig saaledes med Kravet om Beskyttelse af Trafikken, og for denne var Antallet af Enheder til Erstatning for Manglen af Eskortefartøjer i Særdeleshed af Betydning. Derfor blev alle Serierne af M. A. S. paa 12 og 19 Tons af Typen S. V. A. N. og »Orlando» fremstillet ogsaa paa andre Værfter, ikke at tale om den amerikanske Type »Elco» paa 40 Tons, der var et stort Motorfartøj, væsentlig konstrueret til Anti-Ubaadstjeneste.

Den Hovedegenskab, som man søgte at opnaa ved de M. A. S., der udelukkende skulde anvendes som Torpedofartøjer, var den høje Fart, om muligt over 30 Knob. Det naaedes imidlertid først paa Tidspunktet for Vaabenstilstandens Indtræden; men til Trods for at det forhaandenværende Materiel saaledes under selve Krigen frembød visse Mangler i saa Henseende, blev der dog opnaaet overordentlig gode Resultater dermed.

De 2 første M. A. S., som var blevet konstrueret i Venezia af S. V. A. N., blev i Juli 1915 fulgt af en første Bestilling til Værfterne »S. V. A. N.» og »Orlando» paa 50 Motorbaade. Disse første 52 M. A. S. havde en Længde af 16 m, et Displacement paa ca. 12 Tons og naaede under Prøverne en Maximumshastighed af 25 Knob. Men der var Brug for et offensivt Motorfartøj med en Fart, der var væsentlig større end 25 Knob. Paa Grundlag heraf fremsattes i Løbet af 1916 en Bestilling af den anden Serie paa 50 Motorbaade, der fordeltes mellem »S. V. A. N.» og »Orlando» Værftet samt »Elco» i Bayonne i Amerikas Forenede Stater.

Uden at komme op paa den tilsigtede Fart naaede Baadene af »Orlando«-Typen dog 28 Knob og blev bestemt til de offensive Angreb i Adriaterhavet, idet man udstyrede dem med alle de Midler, der var nødvendige for dette Formaal.

Da de italienske Værfter imidlertid var ude af Stand til at efterkomme den nævnte Bestilling, maatte man falde tilbage paa den amerikanske Industri, som havde fremstillet en større Motorbaad, der allerede var blevet prøvet og anerkendt som god i den engelske Marine.

Den alvorligste Vanskelighed ved Leveringen af disse Fartøjer bestod i deres Transport til Italien, der var vanskeliggjort paa Grund af den ringe disponible Tonnage og den lange Transportvej.

Leveringen af de 102 M. A. S. af »Elco«-Typen, der var bestilt i Aaret 1916, var derfor blevet saa forsinket, at næppe 50 af dem var til Tjeneste, da Admiral Revel igen blev Chef for Marinestaben i Februar 1917, medens de øvrige først vilde blive færdige ved Slutningen af Aaret.

Da Ubaadskrigen havde antaget stadig mere allarmende Proportioner, medens den egentlige Søkrig hovedsagelig var forblevet en Positionskrig, var det blevet nødvendigt for at bryde Ligevægten at udfolde en intensiv Aktivitet med overraskende Angreb og voldsomme Aktioner mod de fjendtlige Baser, foretaget af Torpedobaade, Ubaade, Flyvemaskiner og M. A. S.

Medens man derfor paa den ene Side foretog nye Bestillinger af denne lille Fartøjstype, søgte man paa den anden Side at udfinde de bedste Midler til at anvende dem i de offensive Foretagender.

I Marts 1917 blev der bestilt endnu 100 Motorfartøjer, for Størstedelen paa de italienske Værfter. Typerne »Elco« og »S. V. A. N.«, der var rene Anti-Ubaadsfartøjer, var armeret med 76 mm Kanoner. Den anden Type paa 12 Tons tilpasset til Forsvar af Trafikken og til Over-

raskelsesforetagender havde 57 mm Kanoner og 2 Torpedoer installeret i særlige Rammer.

I Slutningen af April 1917 var der 70 M. A. S. af de første 100 til Tjeneste, de øvrige 32 var næsten færdige eller klar til at blive sendt fra Amerika. Det andet Hundrede vilde kunne tiltræde Tjeneste i Løbet af Aaret, og der var allerede truffet Dispositioner for Enhedernes Fordeling.

Men der var Brug for mange flere, og i Maj 1917 blev det tredje Hundrede bestilt, af hvilke 70 Anti-Ubaadsfartøjer (50 af Typen »Elco» og 20 paa 19 Tons) samt 30 paa 12 Tons. Konstruktionen af Baadene af dette tredje Hundrede, med Undtagelse af »Elco»-Baadene, var under Bygningen blevet underkastet betydelige Forsinkelser, tildels foraarsaget ved Vanskeligheden ved at skaffe Materiale, samt paa Grund af de militær-maritime Begivenheder i Slutningen af Aaret, som lagde væsentlig Beslag paa Flaadens Virksomhed for en betydelig Tidsperiode.

I Begyndelsen af 1918 var Udsigterne med Hensyn til Beskyttelsen af den maritime Trafik ikke opmuntrende, og Kravet om at forøge Midlerne til dens Beskyttelse mod Ubaade følte stadig mere tvingende.

Af de tre Hundrede Motorfartøjer, der indtil dette Tidspunkt var bestilt, var kun 100 traadt i Tjeneste; og medens man mest muligt fremskyndede Færdiggørelsen af de øvrige, gjordes Bestilling af det fjerde Hundrede, af hvilke 80 Anti-Ubaadsfartøjer. Disse sidste Bestillinger skulde udføres dels af »Elco» og dels af den italienske Marines Værfter (men af den amerikanske Type). Leveringen skulde have fundet Sted i Løbet af Aaret, men forskellige Forsinkelser foraarsagede, at en Del af Fartøjerne i November endnu ikke var paabegyndte, og Konstruktionen af dem blev annulleret som Følge af Vaabentilstandens Indtrædelse.

Foruden de nævnte Motorfartøjer, konstrueredes spe-

cielle Fartøjer (Sø-Tanks) af hvilke »Grillo«-Typen, »Cavallette«, »Pulce« og »Locusta« var konstrueret til at passere over Polas Spærringer, samt et særligt Projekt, opfundet af Major i Marineingeniørkorpset Rossetti, der kan defineres som det simpleste Udtryk for den offensive M. A. S.

De førstnævnte, der konstrueredes paa Arsenalet i Venezia, var 16 m lange, havde et Displacement paa 8 Tons, et Dybgaaende paa 40 cm og 2 Torpedoer.

Efterfølgende Oversigt viser Fordelingen af de forskellige Kategorier og Typer af M. A. S.:

<i>Oversigt.</i>	Antal
M. A. S. armeret med Kanoner	162
— armeret med 2 Udskydningsapparater.	42
— indrettet til Mineudlægning	2
— med elektriske Hjælpemotorer	38
Ialt effektivt anv. med krigerisk Formaal.	244
heraf mistet under Krigen	12
Anm. Næsten alle havde Radiostation, Hydrofor-Apparater og Apparater til Kastning af Dydbomber (mod Ubaade).	

Meningen med deres Anvendelse tog efterhaanden fast Form; deres Opgaver var mangfoldige og vekslede stadig. Foruden i Strejftogene til de fjendtlige Kyster, som krævede Foretagender i større Stil, og om hvilke der skal fortælles i det følgende, blev de anvendt til Opsøgelse af og Angreb paa Ubaade, til Eskorte af Konvoyer, til Mineudlægning, til Bevogtning af Kysterne og Havnene og til at ligge paa Lur mod den fjendtlige Trafik.

Fordelingen af Baadene varierede stadig i Løbet af Krigen, afhængig af saavel det stadig voksende Antal Enheder, som af de øjeblikkelige Krav paa de forskellige Krigsskuepladser.

De mindste og hurtigste Motorfartøjer, der særlig var egnede til offensive Foretagender, anvendtes i Adriaterhavet, medens de større hovedsagelig anvendtes til Forsvar af Trafiken og Ubaadsjagt i det Tyrrenske og det Joniske Hav.

Baadene var grupperede i Sektioner, Sqadriller og Flotiller; og da der i Marts 1918 allerede var et betydeligt Antal Enheder til Tjeneste, oprettedes et M. A. S.-Inspektorat, der havde Sæde i Venezia ved Flotillen i Adriaterhavet, og som blev ledet af Kommandør Castanzo Ciano.

2. Hovedkrigsforetagender.

(Italien—Østrig).

Anvendelsen af de hurtiggaaende Motorbaade i Adriaterhavet fra de Allieredes Side havde som nævnt en følelig Indflydelse paa Krigsførelsen, da Østrig-Ungarn netop manglede disponible hurtige Fartøjer til Kystbevogtning og hovedsagelig maatte anvende de forældede Jagere og Torpedobaade til Ledsageltjeneste for Transportdampere o. m. a.

De faa store Jagere og nye Torpedobaade derimod blev forbeholdt offensive Opgaver, og deres ringe Antal strakte kun til til at opretholde en stadig og udstrakt Forposttjeneste. Derfor maatte man nøjes med at spærre Havnene og stillede Flyvere i udstrakt Grad til Disposition for Kystbevogtningen.

Flyvemaskiner til Bombekastning anvendtes saavel af Italienerne som af Østrigerne til Angreb paa Havne og mod de forskellige Kystfrontafsnit; men det var hovedsagelig de maaneklare Nætter, som egnede sig for saadanne Operationer. Naar i Nymaaneprioderne og i diset Vejr Flyvning om Natten ikke var mulig eller forbundet med stor Risiko, saa opholdt de hurtiggaaende Motorbaade sig hyppigt paa Vagt foran de østrigske Havne, hvor de uforstyrret laa stoppet og kunde lure.

Mangel paa Materiel til Bygning af velegnede Motor-

baade bevirkede, at man i Østrig først blev færdig med Bygning af ganske enkelte Motorbaade inden Krigens Ophør, hvoraf den første Forsøgsmotorbaad var et Fartøj paa ca. 7¹/₂ Tons forsynet med 4 Flyvemotorer og 4 Skruer (ca. 32 Knob). Den blev stillet til Disposition for en østrig-ungarnsk U-Baads-Jagerflotille i Krigens sidste Maaned, og den var forsynet med Dydbomber.

Tilsvarende Fartøjer med en 35 cm Torpedo samt A. L. Skyts og Maskingeværer var det Tanken at medgive mindre østrig-ungarnske Krydsere, men de blev ikke sejlklar inden Krigens Ophør, og 20 tyske hurtiggaaende Motorbaade fra Flanderens Kyst lykkedes det ligeledes ikke at faa rettidig frem til Tjenesfe i Adriaterhavet.

De forskellige Hovedkrigsforetagender, som der foreligger Beretning om var følgende:

Natten mellem 1. og 2. November 1916 lykkedes det Løjtnant Coiran, støttet af Torpedobaaden »9 P. N.» og Jageren »Zeffiro», med M. A. S. 20 at trænge ind i Fasanakanalen over Spærringerne med det Formaal at forsøge at torpedere de fjendtlige Krigsskibe, der eventuelt maatte ligge til Ankers der.

I Bunden af Farvandet laa det østrigske Krigsskib »Mars», mod hvilket der blev udskudt 2 Torpedoer, som imidlertid ikke kunne naa Skibet paa Grund af dettes Torpedonet. Motortorpedobaaden returnerede til Basis uden at være opdaget.

Torpedobaaden havde assisteret M. A. S. 20 ved at forsyne Bomspærringen med svære Vægte, hvorved Spærringen sænkedes saa meget, at Motorbaaden kunde løbe over den, og forsynede Passagen med en Lanterne til Orientering. Dette modige Fremstød i Nærheden af de stærke Forter ved Briani-Minore og Barbariga beviste, at det ikke var nok med bestemte Mellemrum at lyse med Projektørerne samt Lejlighedsvis at udsende et Patrouillefartøj, og man saa sig nødsaget til yderligere at forstærke Havnespærringerne.

Den 16. November 1917, da de østrigske Skibe »Budapest« og »Wien« havde begyndt et Bombardementsangreb mod de italienske Batterier i Cortellazzo, gik de tre M. A. S. 13, 15 og 9 under Kommando af Kapitajn Ciano i fuldt Dagslys i et Nærangreb mod de to Krigsskibe, til Trods for at disse var beskyttede af 11 Torpedobaade. De afskød fire Torpedoer, hvorved det lykkedes dem at faa Fjenden til at ophøre med Bombardementsangrebet. M. A. S. 15 ført af Løjtnant Berardinelli blev ramt to Gange af Projektiler af mindre Kaliber, men sammen med de andre kunde den aller naa Basis livligt beskudt af fjendtlige Torpedobaade, som paa en lang Strækning forfulgte Motorbaadene under deres Retraite.

Den 8. December 1917 havde man ved en Luftrekonoscering opdaget, at de 2 forannævnte Skibe »Budapest« og »Wien« befandt sig i Bunden af Triest Havn ved Servilla. Der blev truffet Bestemmelse om et Angreb paa dem for at forsøge en Torpedering, og Natten mellem den 9. og 10. s. M. trængte de to M. A. S. 9 og 13 under Kommando af Løjtnant Rizzo ind i nævnte Havn, idet det lykkedes dem efter et langvarigt og farligt Arbejde at aabne sig en Gennemgang mellem Spærringer, som gjorde Havnen næsten utilgængelig.

Der blev afskudt 4 Torpedoer, hvoraf 2 ramte og sænkede »Wien« (47 Døde og 17 Saaredes). Efter Angrebet vendte de 2 Motorfartøjer frelst tilbage til Basis (Venedig).

Ogsaa i det Nedre Adriaterhav var der i Aarene 1916—1917 udvist megen Aktivitet af M. A. S. Under Kommando af Løjtnanterne Berardinelli og Pagano di Melito udfolde de 2 M. A. S. 5 og 7 en stadig og virksomhedsfuld Aktivitet i Løbet af Juli 1916. Natten mellem den 6. og 7. trængte de saaledes ind paa Durazzo Red og torpederede den østrigske Damper »Lokrum«; nogle Dage efter, Natten mellem den 15. og 16., ud-

førte de et Angreb ind i det inderste af Havnen San Giovanni de Medua; og endelig sænkede de endnu engang i Durazzo en anden Dampers »Serajevo«, Natten mellem den 25. og 26.

Endvidere udførtes forskellige andre Foretagender mod Durazzo i August og November 1916 og i August 1917.

Som Modtræk mod de talrige italienske Foretagender skal her nævnes den østrigske Marineledelses Forsøg paa at bemægtige sig de i Ancona stationerede M. A. S. Men Forsøget var saa harsarderet, at det mislykkedes, og det er uforstaaeligt, at man havde Tro paa at kunne opnaa et heldigt Resultat paa den planlagte Maade.

Natten mellem den 4. og 5. April slæbte den østrigske Torpedobaad Nr. 96 en Motorbarkasse indtil ca. 15 Sml. af Ancona. I Barkassen befandt sig en Afdeling Frivillige under Kommando af Løjtnant R. Weith, 5 Søkadetter og 55 Menige. Herfra fortsatte den ved egen Hjælp mod Ancona men blev paa Grund af Taage og Strømsætning slaaet ud af Kurs. Afdelingen landede uden at være observeret ca. 20 km fra Ancona nord for Falconera og paa Vejen mod Ancona, passerede de uantastet en Afdeling italienske Alpejægere, som antog Østrigerne for Englændere.

Efter ved Daggy fra et Højdedrag at have skaffet sig Overblik over Anconas Havn og Motorbaadenes Beliggenhed, lykkedes det Kl. 11 Afdelingen at komme ubemærkede ind paa Værftet efter at have overrumplet Skildvagen. De italienske Motorbaade havde imidlertid noget forinden forladt Havnen, undtagen 1 der var til Eftersyn. Det dumdristige Forsøg mislykkedes, og alle blev taget til Fange.

Det Foretagende, hvori Gabrielle d'Annunzio deltog og som han har beskrevet under Titlen »Buccari Pudset« (La beffa di Buccari), var planlagt til Udførelse i den maanelese Periode i Januar 1918; men da Vejrfor-

holdene dengang ikke tillod Udførelsen heraf, blev det opsat til den følgende maaneløse Periode i Februar.

Angreb fra Søen mod Buccaribugten frembød den alvorlige Vanskelighed, at man skulde gennemløbe en Distance af 150 Sml. frem og tilbage og forcere de snævre Kanaler mellem de fjendtlige Øer, forbi den eventuelle fjendtlige Kystbevogtning. En saadan Sejlads var ikke mulig med Anvendelse af de lydløse elektriske Motorer alene paa Grund af disses begrænsede Virkningsradius; heller ikke vilde det være tilraadeligt at bugserer Motorbaadene i denne Zone, da de lette Fartøjer, der skulde udføre en saadan Bugsering, nemt vilde kunne opdages og angribes af Bevogtningsstyrkerne i Land.

Der maatte gaaes frem den længst mulige Strækning med Eksplosionsmotorerne, og de elektriske Motorer anvendes indenfor deres Virkningsradius.

Foretagendet fandt Sted Natten mellem den 10. og 11. Februar 1918; Major d'Annunzio deltog frivillig deri. M. A. S. 96, 95 og 94 blev anvendt, kommanderede henholdsvis af Korvetkaptajn Luigi Rizzo, Løjtnant Profeta De Santis og Underløjtnant, Styrmand Andrea Ferrarini. Angrebet blev ledet af Kaptajn Costanzo Ciano, der sammen med d'Annunzio indskibede sig paa Rizzo's M. A. S. Fra hans Rapport om Foretagendet skal følgende Uddrag anføres:

»Den 10. Februar 1918 Kl. 11 Afgang fra Venezia med M. A. S. 96, 95 og 94, henholdsvis bugseret af Jagerne »Animose«, »Abba« og »Audace«, idet Kursen salttes Syd om Tønden ved »Ponta Maestro«. Gaaende frem paa forud bestemte Kurser naaedes Kl. 13¹⁰ den Plads, hvor Jagerne skulde give Slæberne til Torpedobaadene: »18 O. S.«, »12 D. N.« og »13 O. S.«; det taagede Vejr fra Afrejsen fra Venezia holdt sig stadig indtil paa Højden af Prestenizzi (Farasina), Søen: ubetydelig Bevægelse«

»Da man fik Øen Unie i Sigte Kl. 19⁴², nærmede

man sig for at passere mellem den og Galiola, og tværs af »Punta Sottile» (paa Unie) sættes Kursen mod La Farasinø, idet Farten forøgedes»

»Lod Slæberne gaa og stod fulgt af de andre M. A. S. i Trekantformation for Eksplosionsmotorerne (Undervands-Udstød) ind i Farasina.

Der navigeredes med en Fart af 11 Knob, der forøgedes til 13, idet man skønnede at være noget tilbage; man passerede gennem Kanalen, og tværs af Capo Jablanaz (Cherso) overgik man til Kurs 85°, for at anduve ca. 1 Sml. Vest for Buccaribugten. Paa denne Kurs forøgedes Farten efterhaanden til 17 Knob. Medens Kysten af Cherso og Istrien er fuldkommen mørk, er Fiumebugten mellem »Volosca» og »Zurkovo» meget oplyst. Anduvning af Buccarikysten foregik normalt, Højderne paa Veglia, som man fik i Sigte om Styrbord, bekræftede, at vor Position var nøjagtig. I en Afstand af ca. 1 Sml. fra Kysten mindskedes, og 300 m fra Kysten stoppedes Eksplosionsmotorerne, og de elektriske Motorer sættes til»

»Sejlads langs med Kysten indtil Indløbet af Buccaribugten, hvortil der naaedes Kl. 0⁵⁰; i Snævringen mindskedes uden at møde Forhindringer; for at undgaa at blive opdaget fra Batterierne paa »Porte Re» og af det stærke Lys i Midten af Bugten navigeredes i faa Meters Afstand fra Vestkysten, idet man uopdagede naaede den yderste Nordside af Bugten.

Opdagelsen af Maalene frembød ikke ringe Vanskeligheder, idet de opslugtes af den bagved værende høje Kyst; man skimtede 3 Handelsdampere og 1 Passagerdamper, der blev genkendt som et af det ungarsk-kroatiske Selskabs Skibe, der tidligere havde gaaet paa Ruten Fiume-Venezia. I Henhold til forud given Ordre afskød Motorbaaden Kl. 1²⁰ med et vist Tidsmellemrum Torpedoerne» . . .

Disse standsedes af Nethindringer, og kun een af dem eksploderede.

»Paa Grund af den almindelige Allarm, der opstod ved Eksplosionen, besluttede man sig til ikke at opholde sig længere paa Reden, Retraiten blev derfor begyndt. Kl. 1³⁵ var man udenfor Bugten og afgik med 22 Knobs Fart mod Farasina«.

Natten mellem den 13. og 14. Maj 1918 forsøgte Kaptajn Mario Pellegrini med »Grillo« at forcere Polas Havn. I Ekspeditionen, der var ledet af Kommandør Ciano, deltog ogsaa Torpedobaadene 9 og 10 P. N. samt M. A. S. 95 og 96, der ledsagede det lille Fartøj næsten ind til Indløbet af den fjendtlige Basis, hvorefter de forblev krydsende paa Bevogtning udenfor.

Da »Grillo« ca. Kl. 2²⁰ fik fri Manøvre midt imellem Punto Peneda og Capo Compare, d. v. s. i Nærheden af de første Spærringer af Polas Havn, havde den allerede gjort Torpedoerne klar til Udskydning og fortsatte med Maximumsfart for at paabegynde Forceringen.

Kl. 3²⁵ havde »Grillo«s Kædetænder Greb i den første Forhindring, men kort Tid efter belyste en Projektør fra det Havnebevogtningsfartøj, der var opankret i Nærheden, det lille Fartøj, og andre Projektører blev efterhaanden tændt i det Indre af Havnen. Den var allerede opdaget. Ikke desto mindre fortsatte den Passagen over Spærringerne og naaede indtil den fjerde, da den, fulgt af Lyskeglerne og under livlig Ild fra Forsvarsposterne, saa sig ude af Stand til at fortsætte. Kaptajn Pellegrini bestemte sig da til at sænke Fartøjet, for at det ikke skulde falde i Hænderne paa Fjenden; imidlertid blev det samtidig ramt af en Fuldtræffer, der fremskyndede Tilintetgørelse. De 4 Mand, hvoraf Besætningen bestod, blev kastet i Vandet og blev senere taget til Fange og ført til »Veribus Unitis«. Kl. var da 4³⁰.

Henimod Midten af 1918 efter at Kommandør von Horthy var blevet udnævnt til Admiral og ansat som Chef

for den østrig-ungarnske Flaade, traf Østrigerne Forberedelser til en Offensiv i stor Stil i det Nedre Adriaterhav.

Om Eftermiddagen den 9. Juni forlod de 2 M. A. S. 15 og 21 under Kommando af Kaptajn Rizzo, Ancona, bugserede af Torpedobaadene 18 og 15 O. S.; de havde den Opgave at begive sig til Farvandet mellem »Gruiza» og »Banco di Selve» og at forblive paa Forpost der indtil Dag gry og om muligt tillige iværksætte en Minestrygning for at overbevise sig om Tilstedeværelsen af Minespæringer. Kl. 21³⁰ lod Torpedobaadene Slæberne gaa og forblev krydsende udenfor paa Bevogtning, medens M. A. S.-Gruppen fortsatte for at udføre sit Hverv. Søen var rolig og Vejret mørkt.

Efter udført Hverv var Kaptajn Rizzo paa Tilbagevejen for at møde Torpedobaadene og sammen med dem returnere til Ancona, da han ca. 6,5 Sml. fra Lutostrak-Klippen nær ved Øen Premuda, agten for tværs om Styrbord fik en stor Røgsky i Sigte; han var af den Anskuelse, at der maatte dreje sig om fjendtlige Styrker uden nærmere at kunne bestemme deres Identitet. Han besluttede straks at drage Fordel af den første Morgen-dæmrings dunkle Belysning til at kaste sig i Angreb.

Idet han nærmede sig den fjendtlige Styrke, saa han at det drejede sig om 2 store Skibe af Typen »Veribus Unitis», eskorteret af 8 eller 10 Jagere. Det var »Szent Istvan» og »Tegethoff». Idet de 2 Motorbaade passerede mellem 2 Jagere, der dannede Sidedækning, gik de imod Skibene og afskød deres Torpedoer i ca. 300 m's Afstand, M. A. S. 15 (Rizzo) mod Førerskibet og 21 (Aonzo) mod det efterfølgende. Det første Skib, som var »Szent Istvan», blev ramt og sank efter 2 Timers Forløb. Efter fuldført Angreb tiltraadte de 2 M. A. S. for fuld Fart Retraitten, fulgt paa en lang Strækning af Ilden fra de fjendtlige Torpedofartøjer. Frelste kunde de forene sig med de 2

Torpedobaade 18 og 51 O. S. sammen med hvilke de vendte tilbage til Acona's Havn den 10. Kl. 7.

Affæren ved Premuda havde ikke alene Tilintetgørelsen af en stor fjendtlig Kamp-Enhed til Resultat, men omstyrtede tillige den østrigske Flaades Operationsplaner, og lammede dens Virksomhed under Resten af Krigen.

Den sidste store Krigsbegivenhed, hvori M. A. S. tog Del, var ved Forceringen af Pola, udført af den af Marineingeniør Major Rossetti opfundne Søtank: »Mignetta». Foretagendet blev udført Natten mellem den 31. Oktober og 1. November 1918 under Ledelse af Kommandør Ciano.

Kl. 14 den 31. Oktober afgik Torpedobaadene 65 og 66 P. N. med M. A. S. 94 og 95 paa Slæb fra »Pagoda di Lido» (Venezia). Om Bord paa 65 med Ciano var de 2 Officerer, der skulde trænge ind i Pola, nemlig Major af Marineingeniørerne Raffaele Rossetti og Marinelægen Raffaele Paolucci.

Om Bord paa den samme Torpedobaad var »Mignetta» anbragt. Kl. 20¹⁵ blev den sat i Vandet og betroet M. A. S. 95 som efter at have taget Officererne og Kommandør Ciano om Bord gik an med de elektriske Motorer og styrede mod den fjendtlige befæstede Plads. Den anden Torpedobaad og M. A. S. 96 var paa Grund af et ubetydeligt Havari vendt tilbage til Punta Maestro. Det blæste en stiv Kuling af Syd-Ost, Vejret var overtrukket. Kl. 22 ca. 400 m fra Dæmningen ved Pola lod M. A. S. 95 Slæberen gaa, hvorefter Rossetti og Paolucci fortsatte med deres Fartøj M. A. S. 95 ankrede og ventede i Nærheden af »Capo Compare».

Det lykkedes de 2 Mand efter langvarige Anstregelser, idet de næsten var fuldstændig neddykkede under Vandet, med »Mignetta» at forcere de talrige Havnespærringer, og at bringe sig paa Siden af »Veribus Unitis» henimod Kl. 5. I 6 Timer havde de kæmpet for Opnaaelsen af deres Formaal.

Efter at de havde anbragt en særlig Mine, hvormed de var forsynet, paa Slagskibets Skibsside, blev de, medens de var i Færd med at fjerne sig mod Kysten, opdaget af en Projektør fra Skibet og taget til Fange; de røbede det Hele for den fjendtlige Chef, og formanede ham til at frelse Besætningen, idet de bebudede, at Skibet kort Tid efter vilde springe i Luften. Kl. 6³⁰, efter en døv Eksplosion, begyndte »Veribus Unitis« at synke. Størstedelen af Mandskabet var allerede gaaet fra Borde. De 2 Helte frelste sig ved at springe i Vandet i sidste Øjeblik og blev af et østrigsk Fartøj, som tog dem op, ført til Hospitalsskibet »Habsburg«.

Efter 5 Dages Forløb blev Rosetti og Paolucci løsladte. Krigen var endt, Østrig overvundet og »Saint Bon« med Admiral Cagni gik ind i Pola Havn for at tage den i Besiddelse i Italiens Navn.

(Fortsættes).

Nekrolog.

Fhv. Udenrigsminister, Direktør, Kaptajn Christian Magdalus Thestrup Cold er født 10. Juni 1863 i København, Søn af Forretningsfører ved Kunstflidslotteriet Christian Magdalus Cold (1820—1900) og Hustru Vilhelmine Margrethe f. Foss (1828—1903).

Cold blev Kadet 1879, afgik fra Søofficersskolen som Sekondløjtnant 30. August 1883 og forfremmedes til Premierløjtnant 23. Marts 1885. Af hans forskellige Udkommandoer som ung Løjtnant skal kun nævnes, at han 1886 var med Skonnerten *«Fylla»* til Grønland. Fra 1887 til 91 var Cold i russisk Tjeneste, hovedsagelig i Østasiatiske Farvande, en stor og interessant Oplevelse for en intelligent ung Mand. Han sejlede hjem fra Wladiwostok med Korvetten *«Kreiser»*, hvis Chef var den senere bekendte Admiral Roshestwensky, der i den russisk-japanske Krig førte den russiske Flaade fra Østersøen til dens Undergang i Thushima Strædet. Efter sin Hjemkomst blev Cold 1891—94 Skoleofficer ved Underofficersskolen og var de tilsvarende Somre med Skolens Øvelsesskib, Briggen *Ørnen*, 1895 Adjudant i Øvelseseskadren og 1896 Næstkommanderende i Kongeskibet *«Dannebrog»*. 1895—97 var han Formand i Søe-Lieutenant-Selskabet, af hvilket han som ung var et meget interesseret Medlem. I 1898 fik han Orlov i 3 Aar for at føre det første af Østasiatisk Kompagnis store Skibe *«Siam»* paa Østasien. Naar Valget til denne betroede Stilling faldt paa ham, skyldtes det dels den store Anseelse, han allerede paa det Tidspunkt nød, baade i og udenfor Sæetaten, dels hans Kendskab til østasiatiske Forhold og Farvande, og han løste Opgaven til Kompagniets fulde Tilfredshed. Kort før sin Hjemkomst fra denne Fart var han 25. Ja-

nuar 1901 forfremmet til Kaptajn og ansattes, da han atter var tiltraadt Tjeneste i Marinen, ved Marineministerens Stab, hvor han gjorde et fortrinligt Arbejde, dels ved Forberedelsen af de ny Forsvarslove, dels ved at give Stødet til Indførelsen af en mere rationel Uddannelse af Personellet ved mere systematiske Øvelser, særlig i de aarlige Eskadrer, hvor han som Stabschef 1902 og 03 bragte nyt Liv i Øvelserne, som fik et mere krigsmæssigt Præg. Hans Arbejde her var grundlæggende for den følgende Tid lige til Verdenskrigens Udbrud og paaskønnedes allerede efter hans første Stabschefstur ved, at han 30. Oktober 1902 fik Ridderkorset.

Kaptajn Cold blev imidlertid brat afbrudt i denne Virksomhed, idet han i Foraaret 1905 blev kaldet til at overtage Stillingen som Guvernør for de dansk-vestindiske Øer. Efter at Salget af Øerne var blevet forkastet med en enkelt Stemmes Majoritet, skulde alt sættes ind paa en Ophjælpning af Virksomhederne paa disse. Der var nu Brug for en ung, energisk og repræsentativ Mand til at lede, og Valget faldt da ganske naturligt paa Kaptajn Cold. Han mødte med gode Forudsætninger og medbragte ogsaa forskellige gode Gaver til Øerne, idet det nydannede Vestindiske Kompagni paabegyndte store Havnearbejder, Elektricitetsværk m. m. og Plantageselskabet fik ny Kapital og kom i fuld Virksomhed. Cold gjorde et godt Arbejde som Guvernør, det lykkedes ham at faa indført forskellige gode Reforme, saaledes at en — desværre kortvarig — Opgangstid for Øerne begyndte. Han har dog vist selv indset, at Stillingen i Længden var uholdbar, siden han efter tre Aars Tjeneste forlod Vestindien, hvor han var almindelig agtet og afholdt af Beboerne og paaskønnet af Regeringen, der tildelte ham Sølvkorset 21. April 1906 og Kommandørkorset af 2. Grad 19. Marts 1908, for at overtage Stillingen som administrerende Direktør i Det Forenede Dampskibsselskab. Det var paa et for Selskabet vanskeligt Tidspunkt han be-

gyndte paa denne ny Virksomhed, hvortil han ikke var uddannet, men Konjunkturerne kom ham til Hjælp, idet Modstanden mod Selskabet, der skyldtes Direktør Brandt, forsvandt, og dette gled ind i nogle rolige og gode Aar. Saa kom Verdenskrigen, der stillede de største Fordringer til Selskabet, til dets farende Personel og til dets ledende Direktør. Farten skulde opretholdes for Landets Skyld, og den blev det trods Tab af Skibe og Menneskeliv. Disse Aar sled haardt paa Direktør Cold, der ved Siden af sin Virksomhed i Selskabet tillige 1910—21 var Formand i dansk Rederiforening og 1916—21 Formand i det under Krigen oprettede Fragtnævn. Han blev 8. December 1916 hædret med Kommandørkors af 1. Grad og 8. Juni 1922 med Fortjenstmedaillen i Guld som Anerkendelse for sin Virksomhed under Krigen. Paa Grund af Uoverensstemmelse mellem ham og Formanden for Selskabets Bestyrelse, Etatsraad E. Glückstadt forlod han sin Stilling i Begyndelsen af April 1921 og udnævntes samtidig til Æresmedlem af Rederiforeningen. Samme Aar udnævntes han til Formand for Røde Kors Danske Afdeling, en Stilling som han varetog til 1932. 9. Oktober 1922 indtraadte han som Udenrigsminister i Ministeriet Neergaard. I hans Ministertid gennemførtes Loven om det udenrigske Nævn, der afsluttedes Handelstraktater med flere af de nyoprettede Stater og sluttedes en Handelsaftale med Sovjet Rusland. Han afgik fra Ministerstillingen 24. April 1924. Han fortsatte med sin Virksomhed i Røde Kors og blev i denne Egenskab 27. April 1926 dekoreret med Dannebrogordenens Storkors.

Fhv. Minister Cold levede nu stille og tilbagetrukket i sit smukke Hjem i Ryvangen. Han havde rimeligvis paa Grund af forceret Arbejde i Krigsaarene paadraget sig en Hjærtelidelse, der 7. December 1934 forårsagede hans pludselige Død i Hjemmet. Han begravedes paa Gentofte Kirkegaard.

Cold blev gift 1. Oktober 1895 i Marmorkirken i

København med Karen Marie Hedegaard Bock, f. 22. Marts 1873, Datter af Proprietær Harald Alfred Bock (1838—84) og Hustru Oline Nielsine f. Hedegaard (1837—1920).

Chr. Cold var velbegavet, smuk og repræsentativ, et af den Slags Mennesker, der er skabt til at indtage ledende Stillinger. Han holdt sig ret uforandret hele Livet igennem, som Kadet, Officer, Guvernør, Direktør og Minister, altid i Besiddelse af den samme fornemme og kølige Ro. Men bag dette lidt utilnærmelige Væsen fandt man, naar man lærte ham at kende, ind til et varmt og trofast Hjerte.

Han gjorde god Fyldest i alle de forskellige Stillinger, han kom til at indtage, men her i dette Tidsskrift er det naturligt, at vi særlig mindes ham som Søoffice-ren, og det er vistnok ogsaa fra denne Stilling, han bevarede de smukkeste Erindringer, og hvor han oplevede de færreste Skuffelser. Han staar for dem, der har tjent sammen med ham, og som har trængt igennem den ydre Skal, som Typen paa en Søofficer, rank og frejdig, fuld af Initiativ og Virkelyst og i Besiddelse af sin Kultur. Det var med Beklagelse, at hans Venner i Marinen saa ham gaa over i civil Virksomhed.

Han gjorde den Stand, hvorfra han var udgaaet Ære, og alle, der har kendt ham og forstaaet ham, vil mindes ham med Taknemmelighed.

Th. Topsøe-Jensen.

Bog anmeldelse.

The Riddle of Jutland.

An Authentic History, by *Langhorne-Gibson & Vice-Admiral J.E.T. Harper.*

With an Introduction by Sir *Archibald Hurd.*

14 Diagrams (2 Oversigtskort & 12 Slagskizzer), Index.

Litteraturfortegnelse. Lond. 1934. 416 S. 8°.

(Anskaffet til Marinens Bibliotek.)

Mange Læsere af *Tidsskr. f. Søv.* vil maaske finde, at nu, saa mange Aar efter Kampen i Nordsøen d. 31. Maj 1916, kan der ikke være meget nyt at bringe frem for Offentligheden, naar man tager i Betragtning den overvældende Litteratur, der er udgivet om denne Begivenhed.

Imidlertid, ikke alene angiver den ovennævnte Bogs Titel, at der, siden hin skæbnesvangre, for den tyske Flaade skæbnesvangre, Dag, har været en Gaade at løse, men det er en Kendsgerning, at der i al den lange Tid har været en Mangfoldighed af Spørgsmaal at besvare, en dyb Uro og Mistillid at stilne og et helt Folk, den engelske Nation, at tilbagegive dens sikre Tiltro til en Strategi, der personificeredes af den Mand, der, i alt Fald under en Del af Verdenskrigen, bar det tunge Ansvar at staa i Spidsen for det engelske Riges vigtigste Værn, *The Grand Fleet.*

Bogen er inddelt i tre Dele: 1. War, 2. Battle, 3. After Jutland.

Den indledes med en Fremstilling, parallel med *Georg von Hase's* i hans berømte Bog »Die zwei weisse Völker«, der fører fra Kieler-Ugen 1914 frem til selve Kampene d. 31/5 1916. — Paa Vejen tages de to engelske Hovedgrundsfignurer, Admiralerne *Jellicoe's* og *Beatty's* Egenskaber op til Belysning — det falder ikke ud til Fordeel for den sidstnævnte.

Afsnittet om selve Kampen, der naturligvis er det centrale i Bogen, indledes med Kapitlet: *Scheer*, der ligesom hans »Beatty«, *Hipper* (i et tidligere Kapitel) gøres til Genstand for en meget nøje og meget retfærdig Bedømmelse, saa vidt man da kan dømme af hele den troværdige Form, hvori der skrives og de mange Kilder, der har været øst af.

Dette Tidsskrifts Læsere har sikkert paa egen Haand studeret denne Kamp saa ofte og belyst fra forskellige Sider, at de formodentlig har dannet sig et korrekt Billede af Kampens forskellige Faser. Alligevel vil Beskrivelsen her sikkert give Oplysninger og Detaljer af Interesse for den sagkyndige, uddragne som de er af et Væld af Kilder, der har staaet til Forfatterernes Raadighed og hvoraf en Del ikke har været tilgængelige i Almindelighed.

Bogens sidste Del handler om Kampens Efterslet og er maaske, naar alt kommer til alt, den mest interessante Del af Bogen, fordi den giver en Forstaaelse af, hvad det var, der gjorde Jyllandsslaget til den store Gaade igennem de mange Aar.

Det kan ikke nægtes, at det var den »Frimodighed«, hvormed det tyske Propagandavæsen straks slog Kampen op til en tysk Sejr, der blev Grundlaget for den Uro, som det lykkedes at frembringe i den engelske Nation.

Samtidig med, at Tyskerne var heldige nok til at kunne give en saa godt som nøjagtig Liste over de engelske Tab, medens de dækkede over deres egne, omgav det engelske Admiralitet sig med en stivnakket Hemmelighedsfuldhed, der bragte den engelske Nation til Fortvivelse, fordi det var — og igennem en Aarrække blev — en Umulighed for den at faa Klaring paa, hvad der egentlig var foregaaet.

Og denne Uvished, der gennem en lang Række Aar foraarsagede Tvivl paa mange Omraader, tildels

takket være den engelske Presses Optræden, kan først siges at være bragt til Tavshed nu.

Langhorne Gibson og Vice-Admiral *J. E. T. Harper* besvarer i deres Bog en hel Række Spørgsmaal, der hidtil har været en Gaade, og disse Spørgsmaal er i Hovedtrækkene følgende:

The Grand Fleet contra *Die Hochsee-Flotte*.

Den engelske, af *Jellicoe* gennemførte, Strategi contra den tyske, af *Scheer* haandhævede.

Jellicoe's Indsats i Kampen contra *Beatty's*.

Det engelske Folks Bedømmelse af hele *Jellicoe's* Indsats, først som Fører af *The Grand Fleet*, senere som *First Sea Lord*, og hans, stilfærdigt men effektivt, førte Kamp mod den tyske Undervandsbaadskampagne, der direkte var et Resultat af den strategiske Sejr, som *Jellicoe* utvivlsomt vandt ved Kampen d. 31. Maj 1916.

Selv om Beskrivelsen af selve Kampen, som alt nævnt, er det centrale i Bogen, saa er uden Tvivl een af dens Hovedopgaver den, at give Admiral *Jellicoe* fuld Oprejsning i enhver Retning, selv om det bliver paa Bekostning af Admiral *Beatty*.

Bogen er et Indlæg fra engelsk-allieret Side og naturligvis derfor ogsaa anti-tysk præget, men det skal retfærdigvis siges, at Forfatterne ikke har undladt at yde Modstandernes Førere og Skibsbesætninger al den Beundring, som deres Dygtighed som Teknikere, Artillerister og Sømænd kan gøre Krav paa, ligesom det Mod og den Uforfærdethed, den intensive Iver efter at gaa-paa, der i lige høj Grad var personificeret i Admiral *Scheer* og Admiral *Hipper*, finder fuld Anerkendelse, i Samklang som det er med det engelske Vovemod, der for sit Vedkommende personificeredes i Admiral *Beatty*, hvis hensynsløse, til Tider uovervejede, Dumdri-

stighed gjorde ham til det engelske Folks Nationalhelt fremfor nogen anden.

Paa den anden Side viger Forfatterne ikke tilbage for at paapege, hvad der var forkert og svagt paa egen Side, hvad enten det gælder Admiralitetet eller andre.

Af psykologisk Interesse er det værd at lægge Mærke til, hvad Forfatterne imod Slutningen gør opmærksom paa, hvorledes Admiral *Beatty*, den dristige og hensynsløse Chef for Slagkrydserne, da han efter Admiral *Jellicoe* overtager Føringen af *The Grand Fleet* med det store Ansvar og den nye Udsigt og Indsigt, som han her har fra Toppen, selv lidt efter lidt adopterer sin Forgængers strategiske Standpunkt og ender med selv at gennemføre den *Fleet-in-being* Strategi for *The Grand Fleet*, der var Admiral *Jellicoe's* Alfa og Omega.

Om de to Forfattere skal der blot tilslut anføres følgende af *Sir Archibald Hurd's* Indledning: »Its authorship is beyond reproach. One of the authors is an American by birth and training who has been accustomed to marshal evidence for the vast public which exists on both sides of the Atlantic, while the other, a naval officer of the highest attainments, directed the staff which was selected by the Admiralty to sift fact from fiction for the official record which would have cleared away all the mists which shrouded for so long the events of May 31 — Juni 1 — if its work had not been stultified.»

»The Riddle of Jutland has been solved in these enlightening and enheartening pages. It is no longer a riddle . . .»

H. Bistrup.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet pr. 1. Januar 1935).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

Italien.

Slagskibe.

Den ²⁸/₁₀ 34 lagdes i Triest og Genua Kolen til 2 nye Slagskibe(-krydsere): *«Littoria»* og *«Vittoria Veneto»*. Hermed udnytter Italien den Ret, der ved Washington-Traktaten hjemledes Landet til i 1927 og -29 at bygge ialt 70 000 ts. Slagskibstonnage (jfr. italienske Synspunkter herom T. f. S. 1934 S. 361). Bemærkelsesværdig er Tonnagen (35 000 ts) og Hovedkaliberet (40 cm) sammenlignet med fransk *«Dunkerque»* (26 500 ts, 33 cm) og engelsk *«Hood»*, *«Renown»*, *«Repulse»* (46 000—37 000 ts, 38 cm).

Organisation.

Ved Lov af ⁶/₁₁ 34 er indført meget skærpede Censurbestemmelser for indenrigs Offentliggørelse af militære Oplysninger.

Saaledes er enhver Offentliggørelse, der ikke fremkommer paa Grundlag af officiel Meddelelse, forbudt vedrørende bl. a. nedenævnte sømilitære Forhold:

Navnelister og Personelfordeling; Uddannelsesformer; Antal, S sammensætning, Fordeling og Bevægelser af Sø- og Luftstyrker; Øvelser og Manøvrer; Samvirke mellem Land- og Søstyrker og mellem Luft- og Søstyrker; Flaadebaser og disses Forsvar; Nybygningsprogrammer; Detailler vedr. Bygning, Armering og Udrustning af Sø- og Luftmateriel; Prøver og Forsøg; Ulykkestilfælde — særlig ved Forsøg med nyt Materiel; Ydedygtighed, Modstandskraft og Anvendelse af alle Forsvarsmidler paa, over og under Vandet; Værfts- Værkstedes- og Materielforhold m. v.

Frankrig.

Motortorpedobaade.

Om M. T. Baaden *«V. T. B. 10»* (jfr. T. f. S. 1933 S. 373 og 1934 S. 203) oplyses lig Præstation:

I September tilbagelagdes Strækningen St. Nazaire—Brest (ca. 140 Sml.), der kun i ringe Grad er beskyttet, paa ca. 3½ Time,

hvilket svarer til en beholden Fart paa 40 Knob. Søens Tilstand karakteriseres som *choppy*, om Vindretning oplyses intet.

(U. S. N. J. P. XII. 34).

Holland.

Nybygning.

Krydseren *«Celebes»* (af *«Sumatra»*-Klassen), der paabegyndtes 1933, er søsat Nov. 1934 og samtidig omdøbt til *«De Huyter»* (Jageren af dette Navn er omdøbt til *«Van Gendt»*). Krydseren forventes klar til Tjeneste i ostindiske Farvande Sommer 1936.

De nybyggede U-Baade *«K XVII»* og *«K XVIII»*, der ligeledes skal stationeres i ostindiske Farvande, har i Nov. 1934 paabegyndt Rejsen til Østen via Kapstaden, sydamerikanske Havne og Stillehavet. Hoveddata: $\frac{770}{1030}$ ts, $74 \times 6,2 \times 3,8$ m, $\frac{3200}{1000}$ HK., $\frac{17,5}{9,0}$ Knob, 3 500 Sml. ved 11 Knob, 6 Stk. ↓ og 2 Stk. ↑ 53 cm T-rør, 1—8,8 cm K, 2—4 cm A. L. K.

U-Baads Styrken i de hollandske Kolonier vil derefter være 17 Stk. U-Baade.

England.

Nybygning.

Krydserne *«Minotaur»* og *«Polyphemus»* af den nye 9 000 ts Type (1933-Programmet) er omdøbt til henhv. *«Newcastle»* og *«Southampton»*, ligesom Krydseren *«Phaeton»* (1932-Programmet), der i Sept. 1934 søsattes til den australske Flaade som Erstatning for *«Brisbane»*, er omdøbt til *«Sydney»*.

1934-Programmet omfatter ialt 30 Enheder, hvoraf 25 skal bygges paa private Værfter. Man regner i England som i U. S. A. med, at ca. 85 % af Byggeomkostningerne gaar til Arbejdsløn. De nævnte 30 Enheder omfatter bl. a. flg.:

3 Krydsere: *«Glasgow»*, *«Sheffield»* og *«Birmingham»* af den nye *«Southampton»*-Klasse,

1 Krydser: *«Aurora»* af *«Arethusa»*-Klassen,

1 Hangarskib: *«Ark Royal»*,

8 Jagerer og 1 Flotillefører af H-Klassen: *«Hardy»*, *«Ilero»*, *«Hereward»*, *«Hasty»*, *«Havock»*, *«Hostile»*, *«Hotspur»*, *«Hunter»*, *«Hyperian»*,

1 Mine-U-Baad af *«Porpoise»*-Klassen: *«Borqual»*,

2 U-Baade af *«Swordfish»*-Klassen: *«Spearfish»* og *«Sunfish»*,

Samt 6 Sloops, 1 Nettleger, 2 Spærreskibe m. fl.

Om Jagernybygningerne bemærkes specielt:

Jagerne af E-Klassen (1931-Programmet) indgaar efter Prøve-ture Eft. 1934 i Home Fleet Jan. 1935, Jagerne af F-Klassen (1932-Programmet), der alle sesattes Eft. 1934, forventes tjenesteklar til Home Fleet Foraar 1935, Jageren af G-Klassen (1933-Programmet) er nu alle stabelsatte, Jagerne af det nu vedtagne 1934-Program (H-Klassen) køllægges i Løbet af 1935.

Flaade- og Luftmanøvrer.

I Fortsættelse af den i Septbr. 34 afholdte kombinerede Manøvre, hvori deltog Hær-, Luft- og Flaadestyrker (jfr. T. f. S. 1934 S. 556), afholdtes ³¹/₁₀—¹/₁₁ 1934 i Nordsøen en større Øvelse, hvis Formaal bl. a. var Udnyttelse af Materiel fra Fleet-air-arm til Re-kognoscering i større Stil.

Situation (jfr. Skitse 1, T. f. S. 1934 S. 557). Britannia (rød-England, Skotland, N. f. Humber) er i Krigstilstand med Nordania (blaa — SØ. f. England). Nordania har efter en vel gennemført Landsætningsexp. etableret Basis i Britannia N. f. Hull, dets Flaade udfor Britannias Østkyst sikrer Forbindelseslinjerne mellem Exp-styrke og Moderland.

Jutlandia (grøn — neutral Stat Ø. f. Britannia) staar umiddelbart foran Krigstilstand med Nordania.

Britannias Flaade søger efter Afgang fra Clyde Forening i Nordsøen med Jutlandias Flaade. Nordania betragter enhver Bevægelse Vest over af Jutlandias Flaade som unneutral Handling.

Styrkefordeling. Rød Styrke (K.-Adm. Horton): 3 Slagskibe (*Barham* m. fl.), 3 Krydsere (*Leander* m. fl.), 1 Flotillefører m. 4 Jagere, 6 U-B. (*L*-Klasse). Ingen Luftfartøjer.

Grøn Styrke (Commodore Arbuthnot): 2 Slagskibe (*Nelson*), 1 Krydser, 4 Jagere.

Blaa Styrke (K.-Adm. Baily): 4 Slagkrydsere (*Hood*, *Renown*), 1 Hangarskib m. ca. 50 Luftfartøjer, 2 Krydsere (*Achilles*) og et Antal Jagere.

Karakteristik m. v. af Styrkerne: Forenet rød-grøn Flaade blaa Flaade overlegen i Slagkraft og lettere Re-kognosceringsstyrker; blaa Styrke eneraadende i Luften. Økonomisk Fart var i Almindelighed paabudt, men max. Fart tilladt under Føling mellem rød-grønne og blaa Enheder.

Øvelsens Forløb. Vejret synes at have været meget uroligt med en Del Sø og ringe Sigtbarhed. Ved Øvelsens Begyndelse (³¹/₁₀ M. D.) befandt rød Overfladestyrke sig Ø. f. det nordlige Bri-

tannia, medens røde U-Baade var fordelt med 8 Sml.'s Afstand paa en Linje østefter fra Britannia's Østkyst (N. f. Humber).

Lettere røde Styrker havde i Almindelighed Ordre til i Nattens Løb at angribe blaa Styrker, selv under Risiko for at tabe evt. opnaaet Føling med blaa Hovedstyrke eller for at blive nedkæmpet.

Røde U-Baade skulde — under Hensyn til den alm. Ordre «first to attack, then to report» — søge sydefter neddykket i Dagens Løb, ved Møde med blaa Hovedstyrke søge Angrebschance og derefter følge blaa Enheder nordefter med Hangarskib som primært Maal; saafremt Føling ikke opnaaedes, skulde Baadene fortsætte sydefter, uddykket i Nattens Løb og neddykket fra Daggrø. Røde U-Baade synes saaledes at have været meget fritstillet i Forholdet til røde Overfladestyrker.

Grøn Styrke befandt sig M. D. $^{21/10}$ udfor Basis V. f. Jutlandia.

Blaa Styrke var fordelt paa Forbindelseslinjen mellem Humber og Nordania. Blaa Styrkechef havde naturligt baseret sin Rekognoscering paa Anvendelse af Luftstyrker, men Vejrforholdene var d. $^{21/10}$ af en saadan Karakter, at det — i hvert Tilfælde under Fredsforhold — ikke fandtes forsvarligt at etablere Luftrekognoscering, hvorfor Styrkechefen var henvist til udelukkende at udnytte sin ringe søbundne Rekognosceringsstyrke.

Bl. a. som Følge heraf opnaaedes ikke Føling med rød og grøn Styrke, der uhindret ved Daggrø $^{1/11}$ forenedes paa aftalt Mødested (N. f. Dogger Bank). Blaa Styrke trak i Nattens Løb nordefter og befandt sig ved Daggrø langt N. f. rød-grøn Styrke, der i Dagens Løb med 17 Knob passerede V. om Dogger Bank til blaa Forbindelseslinje udfor Humber. Ved Daggrø $^{1/11}$ vendte blaa Styrke og stod sydover — som det synes efter Indgriben af Kampdommeren (supp. Radloepjeling af rød-grøn Styrke?). Vejrforholdene tillod herunder Udsendelse af blaa Luftstyrke fra Hangarskib; formentlig som Følge af fejlagtig Luftmelding vendte blaa Styrke imidlertid i Dagens Løb og stod atter nordpaa. Sent paa Eftermiddagen stod rød-grøn Styrke nordover med 25 Knob for at søge Kamp med blaa Styrke.

Ved Mørkets Frembrud $^{1/11}$ afbrødes Øvelsen, uden at de to Styrker synes at have været i direkte Kontakt.

I umiddelbar Fortsættelse af den refererede Øvelse afholdtes derefter $^{1/11}$ — $^{2/11}$ en kombineret Øvelse i sydlige Del af Nordaen og Kanalområdet, hvis Formaal var fortsat Undersøgelse af Problemet Flaadestyrke ctr. Luftstyrke med Deltagelse paa den ene Side af Flaadestyrker med skibabaseret Luftmateriel,

paa den anden Side udelukkende af landbaserede Luftstyrker, og hvorunder der var tildelt sidstnævnte en langt mere omfattende, vanskelig og krigsmæssig Opgave end under den i Eft. 1933 udfor Firth of Forth afholdte Øvelse af lignende Karakter (jfr. T. f. S. 1933 S. 528).

Det er saaledes bemærkelsesværdigt, hvor rationelt og realitetssøgende saavel den engelske Flaadeledelse som Royal Air Force gaar til Værks ved Afholdelse af Fællesøvelser, dels til Studium af Udviklingens Problemer, dels til Fremme af det Samarbejde mellem Værnene, der ikke lader sig afvise.

Øvelsens Forudsætninger.

En rød Flaadestyrke, der vides at befinde sig i Nordsoen, forventes passerende gennem Kanalområdet til Angreb mod Portland, til hvis Forsvar der udelukkende haves blaa Luftstyrker, baseret paa Sydenglands Lufthavne.

Styrkefordeling.

Rød Styrke (C.-in-C. Home Fleet, Admiral Lord Cork): Skibsmateriel: 2 Slagskibe (•Nelson•, •Barham•), 1 Slagkrydser (•Hood•), 5 Krydsere (4 •Leander•, •Cairo•), 16 Jagere, 6 U-Baade, 1 Hangarskib (•Courageous•); Luftmateriel: 53 Luftf. i Hangarskibet (2 Esk. Jagere, 2 Esk. Rekognosc., 1 Esk. Torpedo-Bombeluftf.) samt 7 Luftf. i andre Enheder — ialt 60 Luftf.

Blaa Styrke (A. O. C. Coastal Area, Air Vice-Marshal Longmore): ialt 52 Luftfartøjer fra R. A. F. og Fleet-Air-Arm. [10 Jagere, 10 Torpedoluftf. (Landluftfartøjer) og 18 Rekognoscerings (Bombe)-luftf. (hvoraf 9 Landluftfartøjer), samt 14 Flyvebaade].

Kampregler, Baser.

Rød Luftstyrke maatte kun anvendes til Angreb paa blaa Baser og til umiddelbart Forsvar af rød Flaade.

Blaa Luftstyrke var baseret paa Calshot, Gosport, Manston og Felixstowe, men maatte lovrigt anvende Havne og Flyvepladser Ø. f. Calshot (se Skitsen)¹).

Øvelsens Forløb, Vejrforhold.

Øvelsen forløb i 3 Afsnit:

a) $\frac{1}{11}$ 0⁰⁰— $\frac{2}{11}$ 17³⁰, i hvilket Tidsrum rød Styrke dels deltog i Afholdelsen af den førnævnte Øvelse, dels samlet befandt sig p. V. fra sydl. Del af Nordsoen til Dover Strædet; Vejrforholdene var i dette første Afsnit: $\frac{1}{11}$ ringe Vindstyrke, god Sigbarhed,

¹) Gengivet efter »Times«.

$\frac{2}{11}$ stiv vestlig Kuling, overtrukket, Skyhøjde ca. 600 m, ringe Sigtbarhed med Sne- og Regnbyger.

b) $\frac{2}{11}$ 17⁰⁰— $\frac{3}{11}$ 6⁰⁰, i hvilket Tidsrum rød Styrke i Mørke passerede Dover Snævringen og videre gennem Kanalen til S. f. Wight; Vejrforholdene var i dette Tidsrum: afsløjende, opkla-



rende med god lodret og vandret Sigtbarhed; meget mørkt (ingen Maane).

c) $\frac{3}{11}$ 6⁰⁰—10⁰⁰, i hvilket Tidsrum rød Styrke stod nordvest paa mod Portland; Vejrforholdene var i dette Tidsrum: ringe Vindstyrke, god Sigtbarhed, Skyhøjde ca. 2000 m.

Udførelse.

1. Afsnit (a). Blau Styrke havde ingen Efterretninger om rød Styrke, udover at den befandt sig i Nordsøen (for rød Styrke var beordret Radiotavshed fra $\frac{1}{11}$ 0⁰⁰). Den $\frac{1}{11}$ Kl. 5¹⁵ paabegyndtes fra Calshot med 6 Flyvebaade en Rekognoscering indtil Linien Dover-Calais, hvor Patrouille holdtes Dagen Igennem. Rekognosceringen fortsattes d. $\frac{2}{11}$ fra Daggy. Den $\frac{1}{11}$ Eftm. foretoges fra Felixstowe med 5 Flyvebaade en Rekognoscering over sydl. Del af Nordsøen; Rekognoscerings-Styrken befandt sig ved Mørkets Frembrud paa en Linje ca. 100 Sml. N. f. Themsmundingen. Rekognosceringen fortsattes d. $\frac{2}{11}$ fra Daggy. Føling med rød Styrke opnaaedes d. $\frac{2}{11}$, idet en af Felixstowe-Flyvebaadene Kl. 11⁴⁵ obs. 2 røde U-Baade ca. 30 Sml. NØ f. Felixstowe og Kl. 14³⁰—15 obs. yderligere 4 spredte U-Baade.

Rød Hovedstyrke befandt sig d. $\frac{2}{11}$ Kl. 8 ca. 15 Sml. W. f. Terschelling Fyrskib for sydgaaende med 14 Knob i følgende

Dag-Formation: Slagskibe paa Kølvaandslinje, Hangarskib agtenfor Linjen med Luftstyrken klar til Start, Krydsere og Jagere som *•screen•* foranfor Hovedstyrken (paa Signalaafstande — det erindres, at Sigbarhedsforholdene den nævnte Dag var meget varierende).

Blaa Styrke opnaaede Føling med rød Hovedstyrke Kl. 14⁵⁰, idet Felixstowe-Styrken obs. røde Krydsere ca. 40 Sml. WSW. f. Maas Fyrskib, Kl. 15 røde Slagskibe og kort efter Hangarskibet W. f. Fyrskibet. Ved rød Styrkes Observation af blaa Flyvebaade (150 m Højde, Afstand 1000 m) startede Hangarskibets Luftstyrke til Angreb paa disse, der formentlig derefter maatte anses for nedkæmpede, idet dog deres Radio-Tilkaldelse af andre blaa Luftfartøjer (Manston-Styrken) maatte anses for gennemført. Manston-Styrken (Bombe-Landluftfartøjer) var ved Tilkaldelsen i Luften p. V. til Rekognoscering, men Luftledelsen tilbagekaldte imidlertid Styrken a. H. til Risiko (fredsmæssig) ved Natflyvning. Hangarskibets Luftstyrke landede Kl. 16 (Solnedgang).

Felixstowe-Styrken opretholdt imidlertid Føling med rød Hovedstyrke indtil Kl. 17⁰⁰, hvorefter den tilbagekaldtes.

Rød Hovedstyrke var paa dette Tidspunkt overgaaet til flg. Natformation, der saaledes blev det Grundlag, paa hvilket blaa Styrkechef lagde sin Plan for Natten med Henblik paa fornyet Rekognoscering og Angreb paa Hovedmaal (Slagskibe, Hangarskib) i Kanal-Snævringen:

Forrest 2 Krydsere (*•Leander•*, *•Orion•*), derefter *•Cairo•* med 6. Jagerflotille, dernæst Slagskibe og Hangarskib paa Kølvaandslinje, 2. Jagerflotille og agterst 2 Krydsere (*•Neptune•*, *•Achilles•*).

2. Afsnit (b). For at unddrage sig blaa Styrkes Virkning Natten ²/₁₁—³/₁₁ indskærpede rød Styrkechef Radiotavshed og delte ca. Kl. 20³⁰ sin Styrke: Krydsere og 2. Jagerflotille beordredes W. om Varne- og Colbart Shoal og videre i Kanalens vestlige og nordlige Del langs den engelske Kyst med høj Fart (20 Knob), medens de store Skibe med 6. Jagerflotille beordredes Ø. om Grundene og videre i Kanalens østlige og sydlige Del langs den franske Kyst med lav Fart (10 Knob, for at undgaa Kølvaandsrøbing). Ved denne Taktik lykkedes det ogsaa rød Styrkechef ganske at unddrage sin Hovedstyrke fra blaa Styrkes Observation.

Derimod lykkedes det blaa Styrkechef at genoptage Føling med Krydserstyrken, idet Felixstowe-Flyvebaade Kl. 21²⁶ obs. denne W. f. Varne Shoal paa Kurs 240. Følingen opretholdtes (Faldskærmslys anvendtes) indtil ca. Kl. 23. Indenfor dette Tidsrum lykkedes det at sætte et Angreb ind paa Enheder agten for den førende Krydser *•Leander•* med 7 Torpedo-Bombeluftfartøjer fra

Manston. Kort efter dette Angreb synes Følingen atter mistet, og alle Luftfartøjer tilbagekaldt til vestlige Baser.

Røde Styrker fortsatte i Nattens Løb vestefter og samledes paa aftalt Mødested ca. 25 Sml. NØ f. Barfleur d. 9/11 ca. Kl. 6⁰⁰.

3. Afsnit (c). Blaa Styrke genoptog med Flyvebaade fra Calshot Rekognosceringen noget før Daggrø og obs. dels stationære U-Baade S. f. Isle of Wight, dels Kl. 5⁰⁰ Krydserne og Kl. 6⁴⁰ Slagskibene med Hangarskibet 6 Sml. agtenfor sidstnævnte. Hangarskibets Luftstyrke angreb Flyvebaadene, der formentlig maatte be-
tragtes som nedkæmpede.

Rød Styrke fortsatte med 17 Knob paa WNWlig Kurs op mod Portland, der — forsvaret bl. a. af U-Baade — supponeredes bombarderet. Mellem 7⁰⁰—8⁰⁰ blev Hangarskibet kontinuerlig angrebet af Bombeluftfartøjer fra Gosport, og mellem 8⁰⁰—10⁰⁰ blev Slagskibene kontinuerlig angrebet af Torpedoluftfartøjer.

Krydserstyrkens Luftfartøjer udsendtes Kl. 7⁰⁰ og udførte Kl. 8⁴⁵ et overraskende Bombeangreb mod Calshot (Dykning fra Skydække i ca. 2500 m Højde), forsvaret af blaa Luftjagere, der imidlertid ikke fik rettidig Føling med den angribende røde Luftstyrke. Under Angrebet udførtes vellykket Radioforstyrrelse af rød Flaade. Øvelsen afsluttedes Kl. 10⁰⁰.

Afsluttende Bemærkninger: Medens Øvelsens 1. og 2. Afsnit, under hvilke Forsvarsstyrken opnaaede rettidig og opretholdt god Føling med Angrebsstyrken, i Hovedsagen maa karakteriseres som krigsmæssige, maa det 3. Afsnit, under hvilket Maalet for Forsvarsstyrken var en stedfæstet Flaade, der om Dagen med stor Sigtharhed skulde løse en bunden Opgave, betegnes som en ren Skoleøvelse (det bemærkes, at rød Flaade med 17 Knobs beholden Fart kunde have passeret Strækningen Dover—Portland i Mørke).

Øvelsen maa som Helhed tages som Udtryk for det engelske Luftvaabens høje Uddannelses-Standard og har utvivlsomt — som Led i en Forsøgsrække, der stiller R. A. F. og Fleet-Air-Arm overfor Opgaver af stigende Vanskelighed — haft stor Betydning, dels for Uddannelse af Personellet til Løsning af luft-maritime Opgaver, dels for Sammenspillet mellem Skibe og Luftfartøjer.

(Bl. a. M. W. 13/12. 34, Aë. 7/11. 34, N. M. R. 9/11. 34).

Motorbaade til Marinebrug.

Af Kommanderkaptajn Ackermann.

(Fortsat).

England.

I England var Udviklingen følgende:

I 1915 henvendte det engelske Admiralitet sig til »Thornycroft» for at anmode dette Værft om at fremkomme med Forslag til Konstruktionen af det mindst mulige Motorfartøj, som med høj Fart kunde føre 1 Torpedo.

Dette Fartøjs Vægt maatte ikke være større end de 30 Fods Motorfartøjer, som var bygget til Brug i de engelske Krydsere, men Farten maatte ikke være under 30 Knob, og Aktionsradius skulde være den størst mulige.

Efter at forskellige Typer var gennemprøvet, besluttede Admiralitetet sig i Januar 1916 til at bestille 12 Motortorpedobaade, og de blev bygget i største Hemmelighed paa en Ø i Themsen af særlig betroede Fagfolk.

De første 3 Fartøjer var klar i April 1916 og blev straks taget i Brug med Basis ved South-Eastern Railway Compani's Molen i Queenborough, hvorfra talrige Forsøg lededes, og selv ved Sheerness var man ikke klar over, hvad Hensigten var med disse mange natlige Sejladser.

Besætningen bestod kun af to Officerer, som havde fulgt Baaden under hele Bygningen for at gøre sig fortrolig med Motorerne, og det varede ikke længe, før de havde erhvervet sig den fornødne Øvelse i at manøvrere disse hurtiggaaende Baade.

Den første Beretning, man kender om C. M. B.s, (Coast Motor Boats) Operationer, hidrører fra et Flyvebombardement paa Ostende, idet 4 Baade var blevet sendt

over til Dunkirk i Slutningen af 1916 for at være ved Haanden, naar en gunstig Lejlighed tilbød sig.

En stor Staalpram blev her meget primitivt indrettet som Stationsskib for Motorbaadene og deres Besætning, som overvintrede her, og da Vinteren var meget haard, havde Besætningerne ikke saa lidt Besvær i den Anledning med Materiellet.

Efterhaanden havde man i Hjemlandet konstrueret Baade, som var dobbelt saa store som de første paa 55 Fod, og man bestemte sig for enten at armere dem med 2 Torpedoer eller med 1 Torpedo og 4 Dydbomber, idet det med denne sidste Type hovedsagelig var Hensigten at jage tyske U-Baade.

Da Admiralitetet bestemte sig for at anskaffe et meget stort Antal Motorbaade, blev der truffet Aftale med flere forskellige Værfter og Firmaer om at assistere »Thornycroft» med Bygningen nemlig:

Messrs. The Hampton Launch Works, Ltd.

— Salter Bros.

— Taylor & Bates, Ltd.

— Tom Bunn & Co., Ltd.

— Frank Maynard.

— J. W. Brooke & Co., Ltd.

The Rowhedge Iron Works.

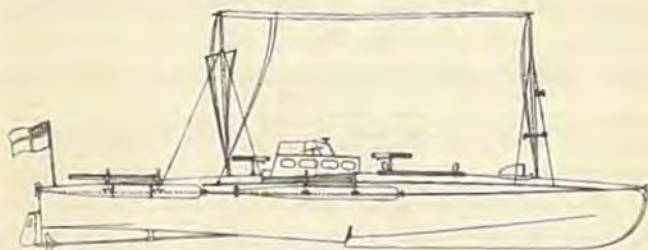
Messrs. Wills & Packham.

— Camper & Nicholsons, Ltd.

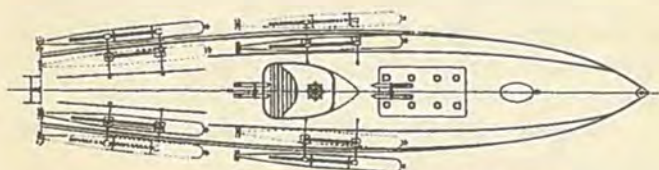
og flere andre, og man saa sig i Begyndelsen nødsaget til at forsyne flere af Motorbaadene med lette Flyvemotorer baade af Typerne Green, Fiat og Sunbeam, skønt Flyvemotorer ikke kunde have lang Levelid paa Søen og hurtigt maatte blive udslidt.

Foruden 2 Officerer var disse større og nye Baade bemannet med 2 Maskinister og 1 Radiotelegraflst. Og de Baade, som skulde forrette Anti-U-Baadstjeneste, blev stationeret i Portland og Portsmouth samt i Dover, hvis fremskudte Basis i Dunkirk blev udvidet og moderniseret.

Dunkirkbaadene skulde særlig have deres Opmærksomhed henvendt paa de tyske Patrouilliebaade og Jagere og angribe disse, naar Lejlighed tilbød sig, og det er en Kendsgerning, at de havde stor moralsk Betydning, da de tyske Marineautoriteter i Belgien aldrig følte sig sikker for dem.



•Thornycroft•



Engelsk Motortorpedobaad (55') med 4 Torpedoer.

Til Basis for Nordsøoperationerne udpegedes et Sted i Nærheden af Harwich. For ikke at udsætte sig for ødelæggende Flyverangreb i klart Vejr maatte Motorbaadene saa vidt muligt søge at naa deres Basis inden Daggry, da der forelaa mange Erfaringer for, at de ellers kunde blive nedkæmpet af Flyvere, naar disse fik en heldig Chance.

I Blokadeangrebet paa Zeebrügge og Ostende deltog et stort Antal C. M. B.s. Ved Zeebrügge baade udlagde de Taageskjul samt benyttedes som Mærkefartøjer for de angribende Skibe, og desuden foretog de Angreb paa Havnemolen og paa Flyvebaadsstationen samme Sted.

Ogsaa England anvendte C. M. B.s til Mineudlæg-

ning, og med deres ringe Dybgaaende kunde de hurtigt og uventet ved mange Lejligheder udlægge Miner paa Steder, hvor de større Mineskibe ikke kunde optræde.

Den 7. Marts 1917 sendtes 4 engelske C. M. B.s i Angreb, Vejret opgives ikke at have været helt godt. De ankom Kl. 23 til den tyske L. Td., der markerede Minefeltet N. for Zeebrügge og stod derfra mod Wielingen-Kanalen. Her laa 4 tyske Jagere til Ankers. Motorbaadene afskød deres Torpedoer paa 500 à 600 Meters Afstand uden at være observerede. 1 Jager blev ramt og sank straks, og Motorbaadene trak sig tilbage ind over Minefeltet. En af dem fik Maskinskade og laa stoppet i 5 Minutter i Projektorlys under stærk Beskydning uden at blive truffet. Alle 4 Baade naaede med 20 Knobs Fart uskadt tilbage til Dunkirk mellem Kl. 4 og 5.

I April 1917 foretoges et Angreb paa den Maade, at Zeebrügge-Molen bekastedes med Flyver-Bomber. De tyske Jagere stod da ud, C. M. B.s angreb dem, og ved denne Lejlighed sank 1 Jager og 1 beskadigedes.

Den 30. April 1917 udførtes et Angreb efter samme Princip, hvorved 1 Jager sank.

Den 2. Maj 1917 forefaldt en for 4 C. M. B.s uheldig Kamp med 4 tyske Jagere. Da C. M. B.s løb med høj Fart, blev deres Kølvand set, inden de saa Jagerne, der forfulgte dem. Med deres 33 Knob havde de ikke Fartoverskud nok til at manøvrere sig i Skudposition, og under Beskydningen blev alle 4 C. M. B.s efterhaanden beskadiget af Sprængstykker, men naar de derefter stoppede, saa at Kølvet forsvandt, tabte Tyskerne dem af Syne.

Den 22. August 1917 sendtes C. M. B.s inden for Zeebrügge-Molen for at skyde Torpedoer mod Jagerne ved denne. Jagerne kunde imidlertid ikke ses mod den mørke Mole som Baggrund, og Torpedoerne traf derfor ikke, og C. M. B.s led ret store Tab ved Artilleriild.

Det er vanskeligt at komme nærmere ind paa alle

Motorbaadenes Torpedo-Angreb, men det skal blot nævnes, at efter uofficielle Kilder var det ikke alene om Natten, men ogsaa ved højlys Dag, at en Motorbaad kunde løbe inden for Zeebrügge-Molen, affyre en Torpedo mod en ved Kajen liggende tysk Torpedobaad og komme uskadt ud igen.

Korvetkapt. Schulze, der var 1. Admiralstabs-officer ved det tyske Marinekorps i Flanderen, skriver: »Som særligt ubehageligt viste de smaa engelske Motorbaade sig, hvis Antal fra Foraaret 1917 stadig øgedes. Deres høje Fart og ringe Synlighed gjorde dem farlige saavel for U-Baadene, der maatte gaa uddykkede i de flade Kystfarvande,



Motorbaad i Kamp med Flyver.

som for alle større Overfladefartøjer. Vore Torpedobaades stadige Patrouilleren foran Havnene blev paa Grund af denne Trusel betænkelig og maatte opgives.»

Den engelske Marineforfatter H. W. Wilson skriver herom: »Den Ødelæggelsesevne, som saa ubetydelige Fartøjer som Kystmotorbaadene viste sig at have, var en af Krigens Overraskelser, men de er Fartøjer, som kun kan operere i godt Vejr, da deres ringe Deplacement og svage Bygning forhindrer dem i at færdes i høj Sø.

Ikke desmindre er de blevet et meget betydeligt Vaaben i snævrere Farvande, og de kan bygges og udrustes hurtigt af ethvert Land, der har stor Motorindustri.»

Den 11. August 1918 foretog Adm. Tyrwhitt et »Raid« med C. M. B. mod tyske Minestrygere i S. W. lige Del af Helgolandsbugten. Det foretoges med 4 lette Krydsere;

13 Jagere og 6 C. M. B.s samt nogle Flyvemaskiner. Disse sidste skulde have ekclaireret for og beskyttet C. M. B.s men kom ikke til det.

Styrken gik frem til c. 25 Sml. NW for Vlieland, hvor den ankom Kl. 6, og de 6 C. M. B.s gik straks frem imod Ems's Munding med ca. 30 Knobs Fart. Da de



* Motorbaade i Kamp med Flyver.

var vel passeret Terschelling, blev de angrebet af 8 tyske Flyvemaskiner og C. M. B.s sluttede sig nu sammen for at koncentrere Ilden fra deres Geværer, Flyvemaskinerne løb med 60—80 Knobs Fart op agter fra, idet de skød med deres M. G. Naar de naaede C. M. B.s steg de brat og fløj tilbage agten for Flotillen o. s. v. De forsøgte at kaste Bomber, der dog ikke ramte, og C. M. B.s led ikke nævneværdig Skade, men en af Flyvemaskinerne saas at maatte lande brat.

Efter ca. 1 Times Forløb kom yderligere 4 tyske Flyvemaskiner til, og C. M. B.s vendte da og stod W. paa. Solen, der hidtil havde generet Tyskerne, fik de nu i Ryggen. Et Kvarter efter havde Englænderne næsten opbrugt deres Ammunition. Flyvemaskinerne fløj nu tæt

over Baadene. Med et af de sidste Skud blev en Flyver skudt ned, men Resultatet var nu givet. Baadene var snart helt gennembullede, og deres Maskiner stoppede. De var 3—4 Sml. af den hollandske Kyst. Een af dem naaede ind til denne, og hollandske Torpedobaade slæbte 2 andre derind. Resten blev sænket paa dybt Vand.



Motorbaad udlægger Taageskjul.

Dette Exempel saa vel som lignende Exempler fra Kanalen synes at vise, at smaa Torpedobaade om Dagen ikke bør operere langt fra Artilleri-Dækning.

Efter at Englænderne havde konstrueret en tilfredsstillende Minetype, gik man i 1917 i Gang med at fabrikere Miner i stor Stil. I Slutningen af Aaret begyndtes Udlægningen, der efter Planen omfattede 10 Rækker paa ialt 4000 Miner. Det var en Etagespærring med Miner indstillet til ca. $2\frac{1}{2}$, 6, 12, 18, 24, 30, 36 Meters Dybde. For at tvinge de tyske U-Baade til at passere Spærringen neddykkede etableredes flere Patrouille-Linier foran og over den, og Monitorer opankredes om Natten ved den og lagde Lyskegler hen over den, tværs over Kanalen.

Men foruden de faste Patrouillelinier ansaa Eng-

lænderne det for nødvendigt at holde saa stor en Del af Overfladen foran disse som muligt under Observation helt hen mod Tyskernes Basishavne paa Flanderens Kyst, og da denne efterhaanden var blevet udbygget til en fuldstændig Fæstningslinie, som med svært Artilleri kunde beskyde Farvandet 20 à 30 Sml. til Søs, kunde ingen af de almindelige Krigsskibstyper færdes der til Stadighed, og de her udlagte Miner kunde derfor stryges af Tyskerne.

Dette Forhold blev helt ændret, da Englænderne havde udviklet en Taagetaktik og da de havde indført Motorbaade i stort Antal blandt Doverpatrouilliens Materiel, fordi de var saa smaa og manøvreedygtige, at det tyske Artilleri ikke kunde indskyde sig paa dem, og da de var saa lidet synlige, at Minestrygere, Jagere og U-Baade ofte ikke kunde gardere sig imod dem.

Angrebet paa Kronstadt

samt andre Operationer i de russiske Farvande.

Efter Vaabenstilstanden gik man ud fra, at nu kunde man indstille C. M. B.s, Virksomhed. Den fremskudte Basis ved Dunkirk blev nedlagt, og Fartøjerne blev trukket tilbage til Dover. De fleste af Officererne blev udkommanderet med store Skibe, og Reservepersonellet hjemsendtes.

Forinden Vaabenstilstanden blev Krydseren »Diamond«, som var udrustet som Moderskib for 6—40 Fods C. M. B.s sendt til det østlige Middelhav, hvor der dog ikke blev Brug for dem.

Det besluttedes derimod at sende dem til Batum og derfra med Jernbane til det Caspiske Hav for at forøge Flotillen der, som var igang med at indrette nogle Koffardiskibe til Kanonbaade. Foruden de 6 første Baade, som var stationeret i Middelhavet, blev 6 andre under Commander Robinsons Kommando sendt paa den 600 miles lange Jernbanerejse fra Batum i Sortehavet til Baku,

skønt det paa daværende Tidspunkt ikke var saa let at vide, hvem af Russerne der var Ven, og hvem der var Fjende. 2 Handelsskibe blev indrettet til Moderskib for de C. M. B.s, der skulde benyttes i Kampen mod den bolschevistiske Flaade, og de erobrede efterhaanden en Del af disse fjendtlige Skibe; Resten blev efterhaanden tvunget op paa Volga.

Da det Caspiske Hav var rensat for fjendtlige Skibe efter den afsluttende Kamp ved Alexandrovsk, blev de engelske Officerer sendt hjem, og Fartøjerne overleveret til venligsindede Russere.

Imidlertid blev Opmærksomheden henvendt paa Archangelsk-Fronten, og det besluttedes at sende en Flotille 55 Fods C. M. B.s dertil.

Da man gik ud fra, at Motorbaadene her ikke vilde faa Brug for Torpedoer men derimod for Maskinskyts, indrettedes de derfor med 6 Maskingeværer til Operationer paa Dvina.

I Slutningen af Maj ankom den første Baad til Archangelsk og gik op ad Floden med H. M. S. »Hyderbad« som Moderskib, der var særlig velegnet til Operationer paa denne Flod. Som bekendt var det oprindeligt Hensigten at forcere Dvina for derefter at møde Admiral Kolchaks Styrker ved Kotlas, hvorfra Angrebet skulde ledes mod Petrograd.

Uheldigvis lykkedes det ikke Admiral Kolchak og Englænderne at forene sig med de venligsindede Russere ved Kotlas. Mangel paa Transportmateriel, Flodens læge Vand og de mange Miner, Bolschevikerne havde udlagt, var hovedsagelig Aarsag hertil.

Da Expeditionen derfor trak sik tilbage havde C. M. B.s ikke store Chancer.

Ialt mistedes under denne Expedition kun 1 C. M. B. i det meget grundede Farvand til Trods for at Motorbaadene hyppigt maatte gøre den 500 Sml. lange Rejse til Archangelsk og tilbage igen.

Blokaden i Østersøen opretholdtes stadig for at forhindre den bolschevistiske Flaade i at løbe ud fra Petrograd. De engelske lette Krydsere og Jagere havde Station i Bjórkó Sund, og herfra var det, at en af de 40 Fods C. M. B. ved Daggrý paa klops Hold ved Torpedoskud den 16/6-1919 sænkede Krydseren »Oleg», da den laa paa Patrouille udfor Kronstadt, til Trods for, at denne Krydser laa beskyttet af 4 Jagere. Motorbaaden slap uskadt tilbage.

Denne Bedrift medførte, at man besluttede sig til at supplere den engelske Eskadre med 8—55 Fods Motorbaade under Kommando af Commdr Dobson ved Bjórkó Sund under Rear-Admiral Sir Walter Cowan's Overkommando, der efter ovennævnte Angreb i Juni havde tvunget Bolschevikerne tilbage ved Bombardement fra Kaporia Bugten og nu benyttede Seskar Øen som fremskudt Basis for sine Operationer.

Navigationen i det snævre minefyldte Farvand var meget vanskelig for de engelske Skibe, og efterhaanden mistede Englænderne 1 Jager, 1 Krydser og 4 andre Skibe bl. a. som Følge af fjendtlige U-Baadsangreb i den finske Bugt. Da det viste sig at være umuligt at forcere Kronstadt med større Skibe, bestemte man sig for at lade C. M. B.s forsøge Angreb paa Kronstadt efter forinden at være orienteret gennem Flyverne om Skibenes nøjagtige Position i Havnen.

Efter at »Oleg» var sænket, vilde Bolschevikerne ikke mere risikere at have andre Skibe uden for Havnen undtagen en enkelt Jager, der afpatrouillierede Farvandet udenfor Havnemundingen.

Den 17. August blev der givet 8 C. M. B.s Ordre til at gøre Forsøget. Kl. 21³⁰ startede de med 18 Knobs Fart fra »Vindictive». Vejrforholdene var ideelle, mørk Nat, ingen Sø, og Motorbaadene mødtes paa det aftalte Samlingssted ved Inonemi Pynten.

Paa Vejen dertil skiltes Baadene fra hinanden og

passerede to Kystbatterier netop som et planlagt Luftangreb var paabegyndt for at aflede Opmærksomheden fra C. M. B.s.

C. M. B. 86-Sub-Lieut. Howard holdt sig p. G. af et mindre Havari udenfor Batterierne under Luftangrebet; C. M. B. 72 A-Sub-Lieut Bodley fik sit Torpedoafræk beskadiget og ankom til Kronstadt noget efter de første tre Baade nemlig:

- | | | |
|----|---------------|----------------|
| 1) | C. M. B. 79 A | Lieut Bremner |
| 2) | — 31 B.D. | — Mc. Bean |
| 3) | — 88 B.D. | — Dayrell-Reed |

Efter Aftale løb C. M. B. 79 A først ind i Havnen og torpederede Undervandsbaads-Depotskibet »Pamiat Azov» som sank, men selv blev den kort efter gjort ukampdygtig. Derefter fulgte paa kløds Hold C. M. B. 31 B.D. med Commander Dobson ombord og C. M. B. 88 B.D.

C. M. B. 31 B.D. skulde beskyde »Andrei Pervozvanni» og derefter foretage Retraiten tæt under den sydlige Havnepynt, hvilket lykkedes.

C. M. B. 88 B.D. skulde angribe »Petropavlovsk», og da denne Baad passerede Havneindløbet, blev Chefen Lieut. Dayrell-Reed skudt, og hans Næstkommanderende Lieut. Steele tog Kommandoen og var saa heldig at ramme baade »Andrei Perzovanni» og »Petropavlovsk». Samtidig gik Lieut. Agar C. M. B. 4 med de 3 andre C. M. B.s i Angreb, og det lykkedes en af dem C. M. B. 24 A-Lieut. Napier at torpedere Flotillelederen, der laa til Ankers udenfor Havnen, men Motorbaaden selv blev lidt efter nedkæmpet og sænket; C. M. B. 62 Lieut. Brade kom i Angreb efter at C. M. B. 88 og 31 havde forladt Havnen.

C. M. B. 62 kom ind i Havnen med meget høj Fart, men blev gjort ukampdygtige øjeblikkelig efter, dog lykkedes det baade denne Baad og Lieut. Bremner i C. M. B. 79 A i havareret Tilstand at manøvrerer deres Baade ud

af Havnen, hvor Lieut. Bremner sprængte sit Fartøj i i Luften, og Lieut. Brade i C. M. B. 62 var saa heldig at skyde en Jager ned, inden han selv blev sænket af Artilleriild.

De eneste overlevende fra disse to Baade Nr. 79 A og 62 var Lieut. Bremner, der var saaret 11 Steder, og



Kronstadt Havn.

to Maskinister. C. M. B. 72 A-Sub-Lieut. Bodley, som var sejlet agterud paa Grund af Motorskade (Beskydning), havde til Opgave at beskyde Dokporten. Da han nærmede sig Havnen, opdagede han en Jager, som han beskød, men da hans Torpedoafræk var i Uorden, gik Torpedoen ikke i Gang.

C. M. B. 86 B. D.-Sub-Lieut. Howard skulde være løbet ind i Havnen samtidig med de andre, og det var hans Opgave at beskyde Krydseren »Rurik«, men paa Grund af Havari naaede han ikke rettidigt frem. Og det lykkedes C. M. B. 72 efter Kampen at tage C. M. B. 86 B. D. paa Slæb hjem til Björkö.

C. M. B. 31 B. D. og C. M. B. 88 B. D. lykkedes det ligeledes at komme hjem, skønt de blev kraftig beskudt af Kystbatterierne for hjemgaaende.

C. M. B. 4 Lieut. Agar, der laa udenfor Havnen klar

til at beskyde, hvad der maatte falde for, og for at være klar til øjeblikkelig Assistance, som maatte tilbyde sig, beskød, inden han forlod sin Post, en militær Transport i Øst-Havnen og kom derefter inden Dag gry velbeholdent til Teriokki.

Alle de Baade, der overlevede Angrebet, havde mange »narrow escapes« under Retraitten, da de passerede Forterne, som ventede dem, og selv mente de ikke at have store Chancer for at komme tilbage, men en Flyver, som afledte Forternes Opmærksomhed fra Baadene, gjorde Underværker, og de slap uset igennem.

Angrebet var saaledes ført igennem med Tabet af 4 Officerer og 3 Menige som alle blev dræbt; 3 Officerer og 6 Menige blev saaret og taget til Fange, og 3 Motorbaade mistedes i Kampen, nemlig C. M. B. 72 A.-24 A. og 62 B.D.

Motorbaads-Data.

(Italien).

Af nyere Typer Motortorpedobaade, som er fremstillet i Italien 1928—29 skal her nævnes følgende:

Konstruktionsdata.

Displacement uden Armering og Besætning.	12 t
— fuldt udrustet	13,795 t
Længde	16 m
Bredde	3,26 m
Dybtgaaende	0,96 m
— ved Maximumsfart	1,90 m
Fribord (Skibssiden)	0,85 m
Dækkets største Højde over Vandet	1,50 m

Baadens Form (set fra oven og agter ind) er nærmest som en firkantet Kasse, set fra Siden, som den øverste Halvdel af et Æg. I Bunden er de flade, enkelt Trin, og Dækket er stærkt hvælvet.

findes Installation til en Hydrofon samt en lille Radiosender og -modtager med ca. 10 Sml. Rækkevidde; den benyttes kun mellem M. A. S. indbyrdes og mellem dem og Støttefartøjerne.

Torpedorammerne.

Torpedorammerne er som en Sadel anbragt over Baadens afrundede Dæk midtskibs foran Kommandorummet. Torpedoerne ligger i Rammerne paa hver sin Side af Diametralplanet og i hver sin Halvbøjle paa en lille Slæde eller Vogn; de kan manøvreres hver for sig og skydes ud ad to Skinner (med Forlængelser), der viser ud over Skibssiden. En Sikkerhedspind holder Vognene paa Plads indtil Brugen; og under Sejlads, særlig i Sø, forsynes Torpedoerne med en Wiresurring med Hage, der aftages noget forinden Brugen.

Vognen skubbes ud af Skinnerne ved Hjælp af komprimeret Luft, efter at Sikkerhedspinden er udtaget og Forlængelsesskinnerne slaaet ud; idet Vognen naar sin Yderstilling og tager paa en Afsats paa Forlængelsesskinnen, vipper Halvbøjlen ned, og Torpedoen kastes i Vandet ved Siden af Baaden; Torpedoen's Gangsætningsventil aabnes ved en særlig Mekanisme, idet Vognen kører ud.

Dybdebomberne.

Dybdebomberne kan indstilles til at virke i forskellig Dybde, 10, 20, 30 . . . indtil 90 m. De ligger i en skraatstillet Slidske agter og manøvreres ved Hjælp af et Haandtag.

Hydrofonen.

Hydrofonens Rækkevidde (overfor Ubaade) er ca. 5 Sml.; men Baaden maa ligge stille, naar der lyttes (Skruerne stoppede, men Motoren kan godt være i Gang).

Paa den flade Agterstævn over Vandlinien findes 2 store Udstødsaabninger, Roret sidder ikke i Diametral-

planet af Hensyn til den midterste Skrue. Rundt hele Baaden findes en Wire med Kovy i Stævnen til Brug under Bugsering.

Besætningen.

Besætningens Størrelse er normalt 8 Mand: 1 Chef, 1 Maskinunderofficer, 2 Maskinister og 4 Dæksfolk, hvoraf 1 Artillerist og 1 Torpedo-(Radio-)specialist.

Chefen er som Regel en yngre Søofficerer eller Kadet; tidligere anvendtes ogsaa Underofficerer; men det er man til dels gaaet bort fra i de nye, meget hurtiggaaende Baade, af Hensyn til den vanskeligere Navigation. I Alle Tilfælde er Squadrille- og Gruppecheferne Søofficerer.

Cheferne er nu som Regel kun knyttet ca. 1 Aar til den omhandlede Tjeneste af Hensyn til deres øvrige Udkommandoer. Den øvrige Besætning, særlig Maskinbesætningen og Artilleri- og Torpedospecialisten, er fast knyttet til Vaabnet i en længere Aarrække. Maskinpersonellet er Maskinister med 2 Aars Uddannelse paa Maskinskole i Venezia og et Aars Uddannelse paa Motorspecialistskolen i Pola (bruges i Ubaade, og M. A. S.; er særlig udsøgte Folk).

De nyeste M. A. S.

De nyeste Baade af denne Type, er i Hovedtrækkene af samme Størrelse og Konstruktion som de foran beskrevne med følgende Afvigelser;

Kommandorummet er anbragt forligere i Baaden, saaledes at Oversigten for Føreren og Rorgængerer bliver bedre, ligesom Rummet er bedre beskyttet mod Vind og Sø.

Installationen af Torpedoerne er anderledes end i de førstnævnte Baade, idet Torpedoerne er anbragt i hver sin Ramme og paa hver sin Platform eller Hylde, i den agterste Del af Baaden. Paa denne Maade er de bedre forstøttet i Sø, kan i højere Grad manipuleres uaf-

hængigt af hinanden, ligesom den agterligere Installation giver større Sikkerhed, da man lettere kan manøvrere klar af Torpedoerne efter Udskuddet.

Selve Torpedoerne er af samme Størrelse som de andre Baades, men af en nyere Type (længere). Nedgangslugerne er mindre og kan lukkes vandtæt.

Baaden er inddelt i 6 vandtætte Rum:

Kollisionsrum for og agter, Mandskabsrum, Navigationsrum og Agtertrum (Kahyt).

Motorerne er af samme Type, men kan alle bakke.

M. A. S. mindre Type.

Denne Type, afviger i nogen Grad fra de foranævnte Typer.

Displacementet er omtrent det samme: ca. 13 Tons fuldt udrustet, men Formen af Baaden er anderledes, Dækket er fladt i Modsætning til tidligere nævnte Baade, hvor det er hvælvet. Paa den nyeste Type er Kommandorummet anbragt meget forligt i Baaden af Hensyn til Oversigten, der er særdeles god. Baaden er helt af Træ, ogsaa Spanterne.

Torpedoerne er ligesom i den nyeste Baad anbragt i hver sin Ramme paa en Platform (Hylde) i Borde, men Installationen er noget forligere. Der findes kun to Motorer (samme Type) paa tilsammen 1000 H.K., der skal kunne give Baaden en Fart af 42 Knob.

Roret kan derfor anbringes i Diametralplanet, hvilket giver Baaden en større Manøvreevne.

M. A. S. større Type.

Displacement 16 Tons, 2 Motorer paa tilsammen 1500 H.K. der kan give Baaden en Fart af 44 Knob.

Værftet har leveret 6—8 Baade til den franske Marine, der selv havde leveret Motorer og Armering, Frankrig har købt Tegningerne med Ret til selv at bygge disse Baade for Fremtiden. En Baad af samme Type er

bygget til den italienske Marine, ligesom Værftet tidligere har leveret Baade til denne.

Organisation.

De italienske Motortorpedobaade danner et fast Led af den italienske Flaade, hvori de i Fredstid indgaar som et selvstændigt Vaaben med deres egen Organisation. Alle Spørgsmaal vedrørende dette Vaaben sorterer under en særlig Sektion i det italienske Marineministerium i Rom.

Baadene er organiseret i en Division (M. A. S.-Division). Den Admiral, der er Inspektør for Torpedovaabnet, har tillige Tilsyn med M. A. S. Divisionen, men denne er ikke underlagt hans Kommando.

M. A. S. Divisionen er inddelt i Flotiller (Flottiglie) Delinger (Sqadriglie) og Grupper (Sezioni). Hver Gruppe bestaar nu af 2 Baade, hver Deling af 2 Grupper (4 Baade) og hver Flotille af 2 eller flere Delinger.

Flotillerne er fordelt til de forskellige Farvandsafsnit, som hele den italienske Kyst er inddelt i, med Basis i de større Flaadecentrer.

I Fredstid er der normalt udrustet 5 à 6 Delinger (Sqadriller) à 4 Baade, fordelt til de ovennævnte Flaadebaser.

Desuden haves hvert Sted Baade i Reserve (Antallet varierer, indtil 3 Sqadriller ved de større Stationer). Disse Baade staar paa Land i særlige Magasiner. For Tiden findes endnu en Del ældre Baade fra Krigens Tid, men de bliver nu alle efterhaanden afløst af nye.

Sqadrillerne har deres egen Basis (Station), som vor Ubaadsdivision, de er direkte underlagte den kommanderende Admiral for det paagældende militær-maritime Kommandodistrikt; men afgives under større Øvelser og Manøvre til Eskadren efter særlig Rekvisition fra dennes Chef. I Krigstid er de underlagt Flaadechefen.

Motorbaads-Data.

(England).

I England har bl. a. Firmaet Thornycroft specialiseret sig paa Bygningen af C. M. B.s; der skal her anføres nogle Data vedrørende dette Firma's 55 f. C. M. B.

Konstruktionsdata.

Længde	55' 0"
Bredde	11' 0"
Dybttgaaende	3' 3"
Brændstofbeholdning	250 gallons
Smøreoliebeholdning	15 -
Virkningsradius	300 Sm.
Max. Fart, lovet	38 Knob
— opnaaet ved Prøve	43,6 Knob
Virkningsradius for Hovedmotor	300 Sm.
— - Hjælpemotor	900 -

Baadens Form.

Middelspantet er ægformet, hvorved man har opnaaet stor Styrke og Sedygtighed, samtidig med at man har bibeholdt Fartegenskaberne. Skroget er forsynet med 1 Trin udfor Spantet.

Skroget.

Der lægges megen Vægt paa, at Udførelsen bliver i nøje Overensstemmelse med de foreliggende Tegninger, saamt at Klædningens Færdigbehandling med Lak o. s. v. er omhyggelig, saaledes at man derigennem opnaar saa gode Fartegenskaber som mulig. Skroget er kravel-bygget med Klædning af dobbelt Lag udvalgt Mahogni-Krydsfinér og Spanter af amerikansk Elm-Tømmer; de langskibs Stringere er af Oregon-Pine og er overalt fastgjort med Kobber-Nagler.

Ved Bygningen af Skroget har man draget Omsorg for, at Baaden omtrent momentant kan gaa fra fuld Kraft

ned paa langsomt eller fuld Stop. Opskuddet er her ca. 1 à 2 Baadlængder. Dette er opnaaet ved at der fra Trinnet og forefter er lagt et tredje Lag Mahogni-Krydsfinér med Mellemrum mellem dette og Klædningen; endvidere er Trinnet forsynet med Huller, saaledes at Baaden ved



Thornycroft C. M. B. (55 Fod).

Fartforandring meget hurtigt kommer ned paa normal Vandlinje.

Agter findes 2 »Through»-Slidsker forfærdiget af Mahogni til Anbringelse af 2 Stk. 18" Torpedoer. Disse er af Hensyn til Kastningen af Torpedoerne forlænget ud over Agterenden ved Staalplader forsynet med Letningshuller.

Forude i Motorrummet findes to sammenklappelige Køjer, derudover forefindes ingen Apterling for Besætningen.

Baaden er ikke inddelt i vandtætte Rum.

Maskineriet.

Maskineriet bestaar af 2 Stk. 375 BHK V-formede Y/12 »Thornycroft» Marine Motorer, samt 2 Stk. Hjælpe-

motorer, nemlig 1 Stk. 4-cyl. 55 HK Thornycroft RA/4 Star til Fremdrivning af Baaden ved lave Farter samt Havnemanøvrer og 1 Stk. 1-cyl. »Stuart» Motor, hvortil er koblet 1 Stk. Dynamo, 12 Volt, 12 Amp., samt 1 Stk. Luftpump.

Hovedmotorerne er specielt byggede til Marine Brug, idet der er lagt stor Vægt paa Driftssikkerhed og Modstandsevne overfor Rystelser, samt Tæring hidrørende fra Søvand o. l.

Brændstofforbruget garanteres ikke at overstige 0,7 pints pr. BHK/T.

Den agterste Del af Skrueakslen, Stempelstængerne og Krumtapakslene er forfærdiget af Chrom-Nikkel-Staal.

Elektrisk Installation.

Der forefindes to 12-Volts 12-Amp. Dynamoer, heraf drives den ene ved Træk fra K. T. Akslen, den anden ved »Stuart» Hjælpmotoren. Endvidere forefindes 2 Stk. 12 V. Batterier. Lysinstallationen bestaar af:

4 Lamper i Motorrummet,
2 Løbelamper,
For- og Agterlanterne,
Kortbordsbelysning,
Navigationsbelysning og
Positionslanterner.

Baaden er forsynet med R. T. Station.

Armering.

2 Stk. 18" Torpedoer.
1 - Lewis Maskingevær.
4 - Dybdediver
og Taagebøjer.

Motorbaads-Data.

(Frankrig).

Af nyere franske Motortorpedobaade skal her anføres nogle Data for »Vedette Rapide Porte Torpilles» Type »Lorraine» bygget af Firmaet LORRAINE Argenteuil-Paris, i Slutningen af 1933.

Konstruktionsdata.

Deplacement fuldt udrustet	22 t
Længde	19,20 m
Bredde	4,2 -
Dybgaaende	1,2 -
Dækkets største Højde over Vandlinie..	1,4 -

Baadens Form (set fra oven og agter ind) er nærmest strømlinieformet, med den brede Ende forefter. Set fra Siden minder Skroget om en Ponton til et Luftfartøj. Dækket er stærkt hvælvet og Bunden er flad, forsynet med eet Trin anbragt agten for.

Skroget, der er bygget af let men stærkt Special-Træ, er ved 4 vandtætte Skodder inddelt i 5 vandtætte Rum. Heraf er det forreste Kollisionsrum.

Styrehuset er anbragt lige agten for, og der er lagt Vægt paa, at Føreren kan have god Udsigt til alle Sider. I Førerhuset findes alle Betjeningsorganerne for Motorerne (Karburatortræk-Træk til Benzinhaner-Trykmaalere-Thermometre-Kompas o. s. v.) saaledes at Føreren kan foretage alt vedrørende Baadens og Motorernes Manøvrering.

Der er lagt stor Vægt paa en kontinuerlig og kraftig Tilførsel af frisk Luft til Motorrummet. Endvidere er der draget Omsorg for at Fortøjning og Tillægning med Baaden kan finde Sted uden Fare for Havarier paa Skroget selv med den stærkt reducerede Besætning.

Baaden er ikke forsynet med Apterling for Beboelse.

United States Naval Institute Proceedings anfører i December 1934, at een af disse franske Motortorpedo-baade, V. T. B. 10, har gennemløbet Strækningen fra St. Nazaire til Brest (c: 140 Sml.) paa ca. $3\frac{1}{2}$ Time (choppy sea) med en beholden Fart paa 40 Knob, hvilket maa siges at være en smuk Præstation paa saa aaben en Kyststrækning.

Maskineriet.

Maskineriet bestaar af 2 Stk. Hovedmotorer, Type: 1,000 HK »Marin Lorraine» 24 Cyl. anbragt i W Form, samt 2 Stk. Hjælpemotorer: 40 HK Lorraine Motor. Disse bruges til Startning af Hovedmotorerne, samt til Fremdrivning ved Farter under 7 Kn. Herigennem opnaas en ret stor Benzinbesparelse. Endvidere kan Hjælpemotorerne benyttes under Havnemanøvre eller ved Havari paa Hovedmotorerne.

Direkte koblet til Hjælpemotorerne findes: Lastpumpe-Dynamo samt en Kompressor til Oppumpning af Luftflaskerne til Startning af Hovedmotorerne.

Hjælpemotorerne startes ved Hjælp af et Akkumulatorbatteri, der tillige levere Strøm til Projektor-Indenbords Belysning-Lanterner m. m.

Hovedmotorerne kan ved 1600 O/M give Baaden en Fart af 48 Kn.

Ved hele Motorinstallationen er lagt Vægt paa:

- 1) Let Betjening og Manøvrering. Selv under meget daarlige Forhold.
- 2) Let Adgang til Inspektion og Vedligeholdelse af de forskellige Installationer.
- 3) Fortsat Funktionering af Maskineriet selv i Tilfælde af Havari, samt Adgang til hurtig Udskiftning af havarerede Dele.
- 4) Beskyttelse af Installationen med tilhørende Instrumenter mod Havarier hidrørende fra Tæring eller Rystelser under Baadens Drift.

Slutningsbemærkninger.

Da det i denne Forbindelse har Interesse at se, hvad Sagkundskaben i vore Nabolande Sverige og Norge mener om Motorbaadenes Anvendelse under Krigsforhold, skal til Slut nævnes følgende:

Om Motortorpedobaade skrev den norske Admiralstab til den norske Forsvarskommission i 1929: »Om Typen i det hele taget bør indgaa i en eventuel Flaadeplan, kan først afgøres, efter at man har foretaget indgaaende Prøver for at faa Klarhed over dens Værdi i taktisk og strategisk Henseende og over Omkostningerne ved saadanne Baades Drift og Vedligeholdelse. For at komme paa det rene hermed, og fordi det nok kan tænkes, at den Slags Baade, naar de er meget hurtiggaaende og lette at manøvrere, kan have nogen Værdi i det lokale Kystforsvar, kan Admiralstaben anbefale, at der ved Indkøb fra Udlandet anskaffes et Par Prøvebaade af den Slags».

De sagkyndige til den svenske Forsvarskommission skrev i deres Betænkning af 1925: »Torpedobaaden har allerede længe været ved at uddø, og den Genopliven af den, som Motortorpedobaadens Anvendelse under Verdenskrigen indeholdt, vil antagelig, paa Grund af disse smaa Fartøjers Ømtaalelighed og ringe Sedygtighed, kun kunne faa ganske begrænset Anvendelse. Vi mener ganske vist, at Motortorpedobaade under gunstige Omstændigheder kan være af Værdi for vort Søforsvar, men Typens Egenskaber anses ikke for at gøre dem egnede til at indgaa i vor Kystflaade. Ligesom foreslaaet i Udtalelse af 1925 mener man dog at nogle faa saadanne Baade bør indgaa i Lokalstyrkerne som Mønsterbaade og for at gøre det muligt, at i ethvert Fald noget Personel bliver fortrolig med dette Materiels Behandling».

Det ser derfor ud, som om Flaadens tilforordnede til Forsvarskommissionen saa rigtigt, da de i Beretnin-

gen af 1908 foreslog at anskaffe nogle Motortorpedobaade, idet de danske Farvande frembyder mere Læ end de Farvande, hvor de under Verdenskrigen viste sig at være anvendelige, og fordi den lille Type i saadanne Farvande er bedst egnet til Torpedo-Angreb. Erfaringerne fra Verdenskrigen synes lillige at vise, at skal man bygge andre Fartøjer specielt til Anvendelse af Bivaabenet, Torpedoen, end Ubaaden, saa maa det være den billigst mulige Type, og det er i alle Tilfælde en Kendsgerning, at store Torpedobaade efter Verdenskrigen ikke er bygget noget Sted i Udlandet, medens Motortorpedobaaden er anskaffet til Forsøg i praktisk talt alle andre Mariner end den danske.

En lille dansk Søkrig i Indien.

Af Kay Larsen.

Admiral Ove Geddes Togt til Ostindien vakte overordentlig Opsigt i sin Tid. Det førte til Landvinding for Christian IV, det var, Sejladsbegivenhed, som vidnede om danske Skibes og dansk Sømandskabs høje Standard, — og det var Indledning til en ny Handelsæra. Togtet er ofte beskrevet, derimod er en noget senere Færd, en krigerisk Optræden af dansk Sømagt i de indiske Farvande, næsten ikke kendt, skønt den baade i sig selv er interessant og havde en vis Betydning: Danskerne standsede Stormogulens Søfart Syd om Indien, fra Bengalen til hans Omraader ved den persiske Havbugt, voldte den store Potentat en hel Del Skade og skaffede Flaget Anseelse viden om.

Det forholdt sig saaledes, at Danskerne efter at have indrettet sig i Trankebar paa Koromandelkysten og opført Fæstningen Dansborg (som endnu eksisterer), udstrakte deres Virkefelt. Der blev indrettet Faktori i Masulipatnam, fire Steder paa Sundæerne og et i Bengalen. Hverken Hollænderne eller Englænderne var dengang særlig dominerende i de Egne.

Det danske Faktori i Bengalen laa i Byen Piplej ved Floden af samme Navn. Allerede omkring 1640 spillede det en betydelig Rolle for den dansk-indiske Handel. Bygningerne og Vareforraadene ansloges til flere Tønder Gulds Værdi. Faktoret, oftest kaldet Logen, lededes af en dansk »Overkøbsmand«, og under ham stod en »Købsmand«, nogle Assistenten og en hel Del »gemene« danske og indiske Handelsbejente og Arbejdere. Stedet beskyttedes af en lille Trop trankebarske Soldater, der til Stadighed maatte være paa Post mod Tyve og

Stimænd. Indenfor Omraadet gjaldt dansk Jurisdiktion, saa det var i Virkeligheden en Koloni.

Paa den Tid herskede Stormogulen, Srahdir Khan, men denne »Kejser« havde Danskerne kun meget lidt at gøre med, derimod meget med hans Guvernør i Bengalen, Mirza Mumin, der regerede som en Vicekonge. Saasnart den danske Loge var blomstret op, krævede han nye Afgifter. De indfødte Storhandelsmænd, som Danskerne var henvist til at købe af og sælge til, var ofte upaalidelige, og naar de kom i Gæld til Danskerne, kunde de altid gøre Regning paa Mirza Mumins Beskyttelse. Da den danske Vagt i Aaret 1641 anholdt en indfødt Bedrager, skred Guvernøren ind med væbnet Magt. En »mohrsk« Styrke paa 300 Mand angreb Logen og tog den ved Overrumpling. Vareforraadene plyndredes, de Danske førtes op i Landet som Fanger, og Bygningerne jævnedes med Jorden. Kun Købmanden, Povl Nielsen, og nogle faa andre slap afsted i et Fartøj; de naaede Trankebar i Sommeren 1642.

Netop paa samme Tid blev det danske Skib »St. Jacob«, der var paa Rejse fra Sundaøerne til Masulipatnam, af Storm og Strøm drevet op i den bengalske Havbugt, hvor det strandede. Skibet blev Vrag, men Størstedelen af Besætningen reddede sig i Land. Den stedlige Øverste, Hadi Gayas, lod alt Gods fra Vraget bortføre. Den udmattede Skibsbesætning blev beværtet rigeligt med Mad og Drikke, men iblandet med Gift, og 16 Mand døde inden 3 Dages Forløb. Skipperen, Niels Samson, og et Par Matroser undslap i en aaben Baad og kom til Trankebar efter mange Genvordigheder.

Tabene var svære at bære for Trankebar, den danske Hovedkoloni i Indien, og til Gengæld for »udöffuit wold och Tyrannia« udstedte Guvernøren, Bernt Pessart, et Krigsmanifest, som ad Omveje blev tilstillet Srahdir Khan og Mirza Mumin. Det var ikke nogen tom Trusel, for Stormogulens Langfarere i disse Egne var ganske vist

armerede med Kanoner, men deres Modstandsevne overfor de sværtbyggede, stærkt armerede danske Skibe var ikke synderlig stor. Til Søs havde Stormogulen hidtil ikke haft andre Fjender end Piraterne.

Et Par af de bedste danske Skibe blev sendt op i den bengalske Havbugt for at gaa til Værks mod Stormogulens Langfarere. Desværre ved man næsten intet om Togterne paa den Tid, for der blev i den uvederheftige og fortrukne Guvernørs Tid hverken ført ordentlige Regnskaber eller hjemsendt Rapporter. Der er sikkert gjort gode Erobringer, men Byttet er rimeligvis blevet delt efter en Grundsætning som: Vi alene tager, vi alene vide. Kun et er sikkert, at det store værdifulde Skib, som fik Navnet »Den bengalske Prise«, der senere flere Aar var i dansk Fart, maa være erobret i Slutningen af 1642 eller i Begyndelsen af 1643.

Hjemmefra blev Kommandør Willum Leyel udsendt med Fregatten »Christianshavn« for at rydde op i den megen Slendrian i Kolonien, og han optog kort efter Ankomsten til Trankebar Kampen mod Stormogulen for at tage Bod efter Bane. Leyel var en punktlig Mand, og fra hans Tid foreligger aldeles nøje Rapporter.

Ogsaa han sendte to Jagter paa Kryds i den bengalske Havbugt. Det maa her indskydes, at en »Jagt« dengang var anderledes end en Jagt nu. Ordet betød nærmest, hvad vi nu forstaar ved en Jager, et hurtigt-sejlende mindre Skib. En Jagt kunde baade være to- og tremastet, og Besætningen talte gerne 40 Skibsfolk (Baadsmænd) og 15—20 Soldater (Bøsseskytter, Musketterer).

Udfor Narsapurs Red overhalede en af Jagterne d. 14. December 1643 en stor bengalsk Skude, som førte 8 »Stenstöcker« og 1 Jernbasse, altsaa 9 Kanoner. Den var $1\frac{1}{2}$ Aar gammel og maalte 250 Læster (c. 550 Tons). D. 21. Januar 1644, paa Hjemvejen til Trankebar, toges et lille, men velladet Skib. Det var kun paa 40 Læster,

men Ladningen bestod af fint bengalsk Lærred og kinesisk Silke samt 19 Slaver. Besætningen førtes til Dansborg som Fanger, Slaverne blev døbt — og solgt.

Endnu i Begyndelsen af 1644 erobredes en bengalsk Tremaster. Ombord var bl. a. 4 prægtige Elefanter, som Rajahen af Golkonda havde bestilt paa Sumatra og fragtet til Kysten med det bengalske Skib. Prisen blev ført til Masulipatnam, hvor Elefanterne udlossedes. De blev ført op i Landet som Gave til Golkondas Hersker, med hvem de Danske gerne vilde staa paa en god Fod. Derfra sendtes Prisefregatten under »Skipper« Hans Knudsen til Coringa, hvor der var noget i Retning af et Skibsbyggeri. Der blev Prisen repareret og »europæiseret« i Sommerens Løb. Den fik Navnet »Den lille Elefant«, og Skibet naaede om Efteraaret velbeholdent Trankebar, hvor det blev en god Forøgelse af den lille danske Flaade, der nu bestod af 3 Tremastere og 2 Tomastere, alle vel forsynede med Skyts fra Dansborgs gode Beholdninger.

Man maa beundre de danske Befalingsmænd, der viste en Foretagsomhed og Dygtighed, som burde forskaffe dem et smukt Estermæle. Med smaa Hjælpemidler, saa langt borte fra Hjemlandet og under saa fremmede og vanskelige Forhold, udrettede de forbavsende meget. Pengemidler maatte de selv skaffe sig, og om Sommeren sendtes Skibene paa Handelstogter viden om, særlig til Sundaerne, og der især til Makassar og Atschin. Rundt om hvervedes der Folk, Hvide og Mestitser, og der blev købt Vaaben og Krudt. Jernkugler var dyre og erstattedes ofte med Stenkugler.

Stormogulens Skibe var, som nævnt, armerede, men ikke godt nok til at hamle op med europæisk Skyts, heller ikke hvad Betjeningen angik. De store Skibe havde gerne et Hundrede Mands Besætning. For de danske Skibe gjaldt det, for at undgaa Tab ved »Naandgemæng«, at sejle godt og at bruge Kanonerne fyndigt paa ikke for nært Hold, — og saa paa nærmere Hold at overdænge

Modstanderen med »Skraa« for at decimere Besætningen og kujonere den til Overgivelse. Naar et bengalsk Skib havde strøget, vilde Danskerne nødigt trækkes med de mange Fanger. Slaverne blev sorteret fra — det var jo en Handelsvare, som efter Tidens Skik og Brug kunde og burde sælges — og Skibsfolk og Passagerer blev sat i Land paa nærmeste Kyst med lidt Proviant.

Ud paa Eftersommeren forestod Leyel selv Udrustningen af de to bedste Skibe til Bengalenstogt. D. 22. August (1644) fik Kaptajn Jørgen Hansen Riber Instruks som Øverstbefalende paa Fregatten »Christianshavn« (28 Kanoner) med »Købmanden«, Povl Nielsen, som Næstkommanderende. Det andet Skib var »Jagten Waldbye« (»Valby«, som vistnok førte 16 Kanoner). Samme Dag stod Skibene Nord paa. Oppe i den bengalske Bugt lod Jørgen Hansen »Waldbye« gaa langs Kysten, medens »Christianshavn« fulgte den for smaa Sejl længere til Søs. Udfor Zinzely jagede »Waldbye« to store bengalske Skibe og kanonerede voldsomt efter dem.

Straks stod »Christianshavn« efter Lyden af Drønene. »Waldbye« kunde ikke opsejle Bengalerne, men da disse saa den danske Fregat nærme sig for fulde Sejl, tabte Nakoda'erne (de mohrske Skibsførere) al Besindelse og løb Skibene paa Land. I Brændingen kændrede de og blev Vrag. Skibene havde »Olyfanter« ombord; nogle af dem druknede. Det var en Ynk at se de mange Menneskers og de vældige Dyrs Kamp for Livet i Brændingen, — men Krig er Krig. De danske Skibe styrede videre Nord paa.

Ryglet om de Danskes Komme ilede nu forud for dem, og der blev ikke gjort Bytte foreløbig. De bengalske Skibe blev advarede og vovede sig ikke ud.

D. 16. September sejlede Kommandør Leyel selv paa Kryds med »Jagten Fortuna«, inspicerede »Den lille Elefant« i Coringa og fortsatte mod Nord. Et bengalsk Skib blev jaget et Par Dage, og Mikkelsdag, d. 29.,

naaede Fregatten det paa Skudhold. Da Vinden netop sløjede af, undslap Nakodaen og Størstedelen af Mandskabet i Baade, og man fik senere at vide, at de havde medbragt en Del »Ambra och anden Kostelighed«. Skibet overgav sig efter nogen Skydning og viste sig at føre en god Ladning af Kaurier (Snogepander) fra Malediverne, og det var rede Penge paa Kysten! Kaurierne indbragte senere 3500 Daler. Skuden, der var paa 180 Læster (c. 380 Tons), viste sig at være i god og brugbar Stand. Den blev, da den var taget Mikkelsdag, døbt »St. Mikael«. Prisen bemandedes med Folk fra Fregatten og førtes med.

Det gjaldt om at skade Stormogulen og hans Under-saatter i saa udstrakt en Grad, at den fjendtlige Potentat maatte ønske Fred med de Danske, som havde Krav paa Erstatning for Logen i Pibley og »St. Jacob's Gods. Derfor beslaglagde Leyel i Bimelapatnam en Mængde Varer, som tilhørte en af Stormogulens Storkøbmand, indladede dem i Skibene og sejlede »hjem« til Trankebar, dog først efter at have døjet en Orkan, som nær havde gjort det af med »St. Mikael«.

»Christianshavn« og »Waldbye« krydsede hele Efter-aaret i de bengalske Farvande, men opnaaede kun lidt. Der var skikket Bud viden omkring om de Danskes Togter, og de bengalske Skibe blev liggende i Havnene. Saaledes blev den fjendtlige Magts Skibsfart saa godt som standset i disse Egne. Der blev kun erobret et lille Fartøj (ladet med Tobak), og det blev kort efter sønderslaaet paa Kysten i en Storm. Prisemandskabet, 6 danske Matroser, havde en besynderlig Skæbne, som vi maa berette om, da det gav Anledning til stort Røre.

De 6 Gaster slap gennem Brændingen op paa Land og skjulte sig i en Skov. De vidste, at »Christianshavn« og »Waldbye« styrede op mod Ganges Delta, rimeligvis mod Mundingen af Floden Pibley, og hver af de følgende Nætter marscherede de i den Retning; mange,

mange Mil blev det i det ukendte Land, og de levede af Markens og Skovens Frugter. Efter en æventyrlig Vandring naaede de Ganges Munding og fandt Tilflugt paa et hollandsk Skib, »Lis«.

Guvernøren i Pibley havde faaet Efterretning om Nattevandrerne, opsporede dem og krævede de 6 Mænd udleveret. Hollænderne rivaliserede med Danskerne og søgte at indsmigre sig hos Guvernøren i Pibley, og Kaptejnen afleverede de 6 Danskere, der blev ført op i Landet, belagt med Lænker, og skænket til Prinsen af Bengalen, Stormogulens Søn.

Ganske kort efter kom »Christianshavn« til Ankerpladsen, hvor »Lis« laa, og Leyel fik at vide om de 6 Mænds Skæbne. Det var nær kommet til væbnet Opførelse, men Danskerne nøjedes med at give Hollænderne et glat Lag af Haan.

Ombord i »Christianshavn« fik Besætningen en ubetvingelig Lyst til at befri Fangerne. Næstkommanderende, Poul Nielsen, som var stedkendt, og Overstyrmanden, Carsten Ludvigsen, stemmede i med. Kommandør Leyel var af samme virksomme, dristige Type: Han gav Tilladelsen. En Overrumpling skulde forsøges i selve Staden Pibley! Chaluppen blev besat med de to nævnte Skibsofficerer, 8 af de bedste danske Matroser og 7 Trankebarsoldater, alle bevæbnede med Huggert og Pistoler, Soldaterne med Musketter. Kun et mindre Fartøj kunde tænkes at slippe ubemærket op ad Floden. Med omviklede Aarer roede Folkene afsted kort efter Solnedgang og naaede Pibley før Midnat, men ventede i en buskdækket Krik til der blev helt stille i Byen. Til Beskyttelse for Prinsen havde Guvernøren lagt en Garnison paa flere Hundrede Soldater i og omkring Residensen.

Den lille tordenskjoldske Arme roede nærmere, efterlod Chaluppen paa et godt dækket Sted og listede sig mellem Fiskerhytterne ved Bredden op til Paladset. Paa et aftalt Signal skød Soldaterne Vagtposterne ned, og

under Hyl, Raab og Skyden løb den lille danske Skare frem, medens mohrske Soldater styrtede ud fra Vagthuset, ind i Forgaarden og skreg: »De Danske, de Danske!» Vore Folk brølede, hujede og skød, idet de forfulgte Mohrerne ind i Paladset. I Forvirringen tænktes der ikke paa Forsvar, og Danskerne gjorde lyst blandt de flyglende Officerer og Holfolk. Bengalerne mente, at hele den danske Magt var faldet over dem. Prinsen og Guvernøren slap ud af en Bagport, fik fat i et Par Heste og sprængte afsted.

Paladset blev af søgt i Hast, men Kammeraterne var der ikke. Stadig hujende og skraalende løb de danske Gaster til Byens »Raadhus«. Porten blev sprængt og Fængslet blev stormet. Der sad de 6 Danske i Jærnlænker, omgivet af en stærk Vagt »med blotte Degener«. Her blev Kamp, men Danskerne havde faaet Berserker-gang, og de fleste af Mohrerne blev dræbte, Resten splittet. Seks af de stærkeste Danske tog de 6 befriede Matroser med samt deres Lænker paa Nakken, og saa gik det i Løb til Stranden. Byen genlød af Skrig og Raab, Alarmsignaler og klaprende Hovslag. Heldigvis søgte de mohrske Soldater, som efterhaanden kom til Besindelse, op mod Paladset, men en Del mødte vore Folk, og Pile og Geværkugler begyndte at suse om Ørerne paa dem. Beskyttet af Mørket — og af Bengalernes Skræk for Danskerne — naaede Troppen Chaluppen og satte fra Land.

Fjenden, som var i den Tro, at Floden vrimlede af Danskere, vovede ikke at forfølge, og det tapre Forsøg, den kække Daad, kronedes med Held. Den paa Morgenstunden naaede Chaluppen ud til Fregatten »Christianshavn«. Under stor Lystighed langedes de generobrede Fanger ombord, og Skibssmeden fik travlt med at befri dem fra Lænkerne. Saa godt som alle de 16 Befriere havde Skrammer og Rifter i Overflod. En havde faaet en Pil gennem Haanden. Adskillige Hugsaar og

Stiksaar maatte plastres af Mesteren (Barberen, Skibslægen), men ingen havde Livssaar. Hollænderne fik mangen Gang den Historie at høre.

Skibene kom godt til Trankebar, hvor de gjordes klar til at foretage nogle Handelstogter; der maatte skaffes Varer til »Fædrelandsskibets« Ladning, og Prise-godset skulde sælges paa de mest hensigtsmæssige Steder. »Den lille Elefant« gik i November tabt under en Orkan, men iøvrigt gennemførtes Planerne.

Stormogulen sendte Fredsforhandlere gennem sin Guvernør i Balasore, Merse Melikebek, der igen anmodede Fyrsten af Ceylon, Rahja Singa, om at være Mellemmand, men Kommandør Leyel stillede saa store Forlangender, at der ikke kom noget Forlig i Stand.

»Krigen« fortsattes endnu nogle Aar, og Danskerne tog adskillige Priser, saaledes 1647 et af Stormogulens egne Skibe og et af Merse Melikebeks. Et af Prinsens og et af Naboben af Bengalens blev »affbrendt«. Blandt Erobringerne var en stor Købmandsskude med en Ladning Ris og 300,000 Pileskafter!

Saa æventyrligt gik det til for de Danske i Indien! Freden blev sluttet i Balasore i Januar 1648. Der skulde siden hen være evig Fred mellem de Danske og Stormogulen, men det varede mange Aar inden det blev Slut med »Bengalernes Swiig och swegne Forplictelser«. Der blev nogen Tid efter oprettet en dansk Loge i Bengalen: »Dannemarksnagore«, som ogsaa gik tabt ved bengalske Overgreb. Efter nogle Decenniers Forløb fik Danmark Serampur-Området, »Frederiksnagore«, som vi beholdt indtil Midten af det 19de Aarhundrede, da Danmark solgte sine ostindiske Besiddelser til England.

Kolonierne har i sin Tid spillet en stor Rolle for Danmark, og de Mænd, som virkede derude, djærvt og nyttigt, fortjener en Minderune — og ikke mindst Kommandør W. Leyel og hans samtidige.

Boganmeldelse.

Coronel and after by Lloyd Hirst, Paymaster R. N.
(Retired). With a preface by Admiral Sir Herbert
W. Richmond. 278 S. Lond. 1934.

(Anskaffet til Marinens Bibliotek).

Forfatteren til ovennævnte Beretning om Begivenhederne i Sydamerika ved Verdenskrigens Begyndelse, med Kampene ved Coronel og Falklandsøerne, gjorde Tjeneste som Intendant om Bord i »Glasgow«, der deltog i begge Kampene.

Forfatteren var tillige Efterretningsofficer (Intelligent Officer) for den sydamerikanske Station og havde saaledes bl. a. den Opgave at chiffere og dechiffere alle udgaaende og indgaaende Kodeliteletter.

Dette i Forbindelse med en, ogsaa af tjenstlige Grunde ført, Dagbog, danner Grundlaget for en meget interesant Beretning om Forholdene ved Krigens Udbrud i det sydlige Atlanterhav, det sydlige Pacifichav og i de sydamerikanske Farvande. Beretningen afsluttes med Tilintetgørelsen af den sidste af Admiral v. Spee's Eskadre, Krydseren »Dresden«, der i Cumberlandbugten paa Juan Fernandezøerne blev nedskudt af de to engelske Krydsere »Glasgow« og »Kent«, forøvrigt paa neutralt Territorium.

For dette Tidsskrifts Læsere vil Beskrivelsen af Kampene ved Coronel og Falkland næppe bringe noget Nyt; derimod vil antagelig Oplysningerne om Efterretningsvæsenet og dets mere eller mindre Effektivitet paa begge Sider af de kæmpende Partier give interessante Detailler, meddelt som det er af een, hvis daglige Opgave det var at afgive og modtage Meldinger og Ordre ved dets Hjælp.

Forfatteren har været heldig nok til gennem fundne tyske Dagbøger at kunne give Beskrivelse ogsaa af Modstanderens Bevægelser, saaledes at man bliver fuldt orienteret med den Legen Hund efter Hare, der paa begge Sider blev Opgaven for dette Afsnit af Søkrigen i disse Farvande.

Det er til stor Støtte for Forstaaelsen, at der bag i Bogen er anbragt Kort med saa godt som alle de Navne, der er anvendt i Beretningen.

H. Bistrup.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afskuttet 1. Februar 1935).

Ved Kaptajnlejtant P. A. Mørch.

U. S. A.

Flyvevæsen.

«Baker-Board» — et krigsministerielt Udvalg til Undersøgelse af Luftforsvarsforhold — afgav Efteraar 1934 sin Betænkning. Om Luftvaabnet som saadant udtales bl. a.: «Luftvaabnet har forbedret Angrebets Muligheder, i Tilfelde hvor krigsførende Lande enten grænser op til hinanden eller dog ligger ret tæt. Vaabnet har imidlertid sine Begrænsninger og Svagheder. Det kan ikke erobre eller besætte¹⁾, thi Sø- og Landbaser er ubetinget nødvendige for dets Operationer, og Baserne maa derhos være beskyttet mod Angreb fra Land, Sø og Luft.»

Udvalget har paa Grundlag af Erfaringer siden 1918 beskæftiget sig bl. a. med flg. Muligheder for Forandringer i den nuværende Organisation som Helhed:

1. Oprettelse af et fælles Luftministerium for al Luftfart,
2. Oprettelse af et fælles Forsvarsministerium for Flaade, Hær og Luftvaaben,
3. Sammenlægning af al Civil- og Militærluftfart, dog med Bibeholdelse af en vis Selvstændighed for Flaadens Flyvevæsen,
4. Oprettelse af et staaende Udvalg til Behandling af Landets samlede Luftfart.

Udvalget afviser imidlertid radikale Ændringer (1—2) og Kompromis-Udveje (3—4) og konkluderer i, at man — i det mindste i det næste 10-Aar — formentlig bør afvise egentlige Ændringer i den nuværende Organisation (Status).

I Tilslutning hertil vil det være af Interesse at meddele Udtalelser Sept. 1931 af Admiral Standley, Chief of Naval Operations, overfor «Howell Aviation Commission» — et Udvalg til Undersøgelse af Civil- og Militærluftfart.

Admiralen betonedte, at de Fordringer, der i teknisk Henseende stilledes til Flaadens Luftmateriel, var væsentlig anderledes

¹⁾ Jfr. flg. klassiske Bemærkning af engelsk Commander Blacker: «The Navy will be a transport service, the Army a holding service and the Air-Force a striking service»

end de, der stilledes til Luftmateriel til Anvendelse over Land, og udtalte: »Flaadens Luftfartøjer flyves i Dag af Søofficerer, der erholder den samme sømandsmæssige Uddannelse og gør Tjeneste paa de samme Skibe som de øvrige Søofficerer derved er den for et frugtbart Samarbejde mellem Flaaden og Flyvevæsenet nødvendige Forbindelse og den gensidige Forstaaelse mellem de to Vnaben sikret Flaaden og dens Flyvevæsen er Dele af en og samme Organisation. Flaaden har ved aarelangt Arbejde — til dels ved Til sidesættelse af andre Hensyn — opbygget sig et Flyvevæsen og vil ikke nu lade sig dette fravriste.»

Baser, Flaadefordeling.

Adm. Reeves har i Efteraaret 1934 afløst Adm. Sellers som Flaadechef.

Den amerikanske Flaades Hovedstyrke forlagdes i Slutningen af Okt. 1934 paany fra Atlanterhavet til Stillehavet.

Ved Forlægningen søgtes aller forceret, samlet Passage af Panamakanalen, hvorunder den alm. Trafik var indstillet.

Tid for Passage af 88 Enheder var ialt 39 Timer (sml. T. f. S. 1934 S. 455: 113 Enheder i 47 Timer).

Hurtigste Passagetid var 7 Timer 10 Min.

Tid for Passage af Hangarskibe (bl. a. »Saratoga») var 12 Timer.

I 1934/35 paaregnes flg. Skibe at være under Kommando: 14 Slagskibe, 15 sv. og lette Krydsere, 72 Jagere, 54 U-B., 4 Hangarskibe m. fl. — ialt 306 Enheder.

Aarets Flaademanøvre paaregnes afholdt i Rummet Alaska—Puget Sound—Hawaii med Deltagelse af ca. 180 Enheder og 500 Luftfartøjer.

Nye Støttepunkter synes at være under Forberedelse, nemlig Dutch Harbour paa Aleuterne (Afst. Dutch Harbour—Japan = ca. 3000 Sml., Afst. Dutch Harbour—S. Fransisco = ca. 2000 Sml.) og paa Wake Island (midvejs mellem Hawai og Guam). Paa de nævnte Pladser er bl. a. udført en Række Opmaalings- og Orienteringsarbejder. 6 Flaade-U-B. foretog en Besejlingstur S. Diego—Alaska—Aleuterne—Hawai—S. Diego (ialt 8200 Sml.), og en Luftflotille fra S. Diego undersøgte Landingsforhold m. v. paa Aleuterne og i Alaska.

Nybygning, Materiel.

For at illustrere Byggeintensiteten efter »Vinson Bill» m. v. meddeles flg. Oplysninger:

I efterfølgende Skema er vist Nybygnings-Status pr. Decem-

Manøvrer.

I Tilslutning til det i Januar-Hefteet givne Referat af den kombinerede Øvelse i Kanalområdet Nov. 1934 meddeles her nogle af de taktiske Erfaringer, der af M. R. Jan. 1935 udledes af Øvelsen:

1. Anvendelse af Luftfartøjer til Rekognoscering efter Vifteprincippet anbefales.

2. Opretholdelse af konstant Føling med Luftfartøjer overfor Skibe var vanskelig om Natten, førte til blind Alarmering, men gennemførtes dog sluttelig med godt Resultat.

3. Luftfartøjerne kom under Angreb paa alt for klos Hold af Skibene (s: uden Hensyn til A. L.-Artilleriets Virkningsmuligheder; navnlig Flyvehaande er gode Maal).

4. Torpedoluftfartøjer bør indsættes ogsaa til Natan-greb (Dæmrings- og Skumringsforhold udnyttes).

5. Hangarskibet blev primært Maal (Typen er i sig selv et anseligt Maal og er dernæst Bærer af Flaadens Luftsikring — en Flaade uden Hangarskib er ikke fuldstændig kampklar).

6. Hovedstyrken opløstes¹⁾ under det første større Luftangreb (hver Enhed tog Vare paa sig selv — dette Forhold kritiseredes stærkt).

Finland.*Organisation.*

Den engelske sømilitære Raadgiver, der paabegyndte sin Virksomhed April 1929, har afsluttet sit Arbejde Okt. 1934.

(R. U. S. I. Nov. 1934).

Kina.*Organisation.*

I H. t. kinesisk-engelsk Overenskomst (Nanking 1929) har der siden 1930 været en engelsk sømilitær Kommission i Kina for at assistere med Reorganisationen af Kinas Flaade. Som ny Chef for Kom. er udnævnt Capt. Morse.

(N. T. f. S. XII. 1934).

Polen.*Nybygning.*

Et kombineret Mineskib-Skoleskib er paabegyndt hos Normand, Le Havre. Data: 2500 ts, 20 Knob, Diesel-Maskineri,

¹⁾ Jfr. iøvrigt fig. Udtalelse af Castex om Luftvaabnet i Almindelighed: „... Luftvaabnet betyder den sluttede Formations og Koncentrationens Ophør. Afgørende for Krigen er Vaabnet ikke.“

6 Stk. 12 cm K., 300 Miner. (Jfr. norsk *«Olav Trygvason»*: ca. 1800 ts, 21 Knob, 4 Stk. 12 cm K., 250 Miner, der holdes konstant udrustet som Mine- og Skoleskib). Paa polske Værfter (Gdynia og Modlin (ved Warszawa)) er 4 Stk. 300 ts Minestrygere p t. under Bygning. Heraf søsattes Minestrygeren *«Jaskolka»* Sept. 1934 i Gdynia. Bygningen af 3 U-B. og 2 Jagere er planlagt.

Frankrig.

U-Baade.

Af Kystundervandsbaads-Typen (Hoveddata: $\frac{680}{800}$ ts, $\frac{14}{9}$ Knob, 1 Stk. 10 cm K., 8 Stk. 55 cm T-rør) er 4 Stk. under Bygning: *«Iris»* og *«Minerve»* søsattes Okt 1934, *«Junon»* og *«Venus»* er paa Stabel.

Af Flaadeundervandsbaads-Typen (Hoveddata: $\frac{1580}{1970}$ ts, $\frac{18-21}{10}$ Knob, 1 Stk. 10 cm K., 11 Stk. 55 cm T-rør) er 6 Stk. under Bygning. 2 af de nyere Baade af denne Type *«Le Glorieux»* og *«Poncelet»* foretog med U-Baads-Krydseren *«Surcouf»* et 3 Maaneders Udholdenhedstogt Eft. 1934. Togtet gennemførtes programmæssigt af de 2 Flaadeundervandsbaade, men *«Surcouf»* maatte utidigt returnere til fransk Havn med alvorlige Havarier paa Hjælpemaskineriet. Der synes saaledes fremdeles at være Vanskeligheder med denne store U-Baad, der søsattes 1929, men først afleveredes i 1934 (Data: $\frac{2880}{3400}$ ts, $\frac{18}{10}$ Knob, 2 Stk. 20,3 cm K., 6 Stk. ↓ 8 Stk. ↑ 55 cm T-rør — smt engelsk X. I., der nylig kasseredes — se S. 85).

Japan.

Krydsere.

Nov. 1934 søsattes Krydseren *«Suzuja»* af den bemærkelsesværdige *«Mogami»*-Type, hvis Data (8500 ts, 33 Knob, 15 Stk. 15,5 cm K., 8 Stk. 12,7 cm A. L. K., 12 Stk. 53,3 cm T-rør) bør ses i Sammenligning med den engelske, ændrede *«Minotaur»* (*«Southampton»*)-Type (9000 ts, 32,5 Knob, 12 Stk. 15 cm K., 8 Stk. 53 cm T-rør) og den amerikanske, ændrede *«Philadelphia»*-Type (10 000 ts, 33 Knob, 15 Stk. 15 cm K., ingen Torpedoarmering, jfr. S. 84). Alle de 3 nævnte Skibe repræsenterer den lette (15 cm) Krydsers seneste Udformning, men den japanske Krydser indtager med sin overordentlig kraftige Artilleri- og Torpedoarmering — der formentlig kun er opnaaelig paa Bekostning af Beskyttelse og Skrogstyrke — en Særstilling, der maa vække Opmærksomhed.

Prisspørgsmaal for 1935.

- 1) Hvorledes bør et dansk Artilleriskib armeres? (Gentaget fra 1934).
- 2) I hvilken Udstrækning bør Motortorpedobaade og Motorbaade indgaa i dansk Søforsvar?
- 3) Hvilken Betydning har Kystdefensionen for det samlede Forsvar?
- 4) Synspunkter vedrørende Uddannelsen af Søværnets værnepligtige Personel.
- 5) Efter hvilken Plan bør Underbefalingsmænd tilvejebringes og uddannes i Søværnet?
- 6) Hvad kan der gøres for at forbedre Forholdene for Mandskabet udenfor Arbejds- og Øvelsestid? (Spørgsmaalet kan besvares under eet eller for enkelte Tjenestesteder for sig).
- 7) En Studie efter frit Valg over et Emne, der kan have Betydning eller Interesse for Søværnet.

Ans. Besvarelsen af de første 6 Spørgsmaal maa ikke være længere end en almindelig Tidsskriftsartikel. Maksimum 40 Sider.

November 1934.

J. H. MAEGAARD.

H. MADSEN.

BRIAND DE CRÉVECOEUR.

Luftterritoriet.

Af Orlogskaptajn, cand. jur. Rohbeck.

For ret at forstaa Luftterritoriets Problemer, er det nødvendigt at kaste et kort Blik paa Søterritoriets Stilling, til hvilken nævnte Problemer, ikke mindst i Praxis, er nøje knyttet.

Søterritoriets to største Problemer er dets juridiske Status og dets Udstrækning, hvortil specielt kommer Strædeproblemet.

1. Søterritoriets juridiske Status.

De utallige Anskuelser angaaende, hvorledes man bedst og rigtigst skal motivere Statens Ret til et Søterritorium, kan i store Træk omfattes i 2 Hovedgrupper.

1. Den ene (Suverænitetssynspunktet) hævder, at Staten i Kraft af sin Suverænitet har Herskermagt over et tilstødende Vandareal — som Regel med en mere eller mindre kraftigt pointeret (tilstaaet) Ret for fremmede Skibe til Passage inoffensiv. Søterritoriets Stilling er saaledes principielt lige med Landterritoriets.

Denne Suverænitetsdoktrin i en eller anden Form har Aarhundreders Hævd og begrundes snart med Beherskelsesmuligheder, snart med erhvervsmæssige Interesser

Artiklen er skrevet paa Opfordring af Redaktionen. Artiklen bygger i væsentlig Grad paa en Afhandling til Sølieutenantselskabet 1929—30, hvis Synspunkter og Anskuelser hidtil har beholdt deres Gyldighed, ja snarest er blevet bekræftet. Da en Del af Afhandlingens Stof er fortroligt, ligesom en Del er af mere videnskabelig Art, henvises de Søofficerer, der ønsker at gøre sig bekendt med disse fortrolige Emner eller at gøre nøjere Studier, til selve Afhl. og den der anførte Litteratur. Her citeret »Afhl.«

eller Beskyttelse af Landet. De fleste Staters officielle Standpunkter slutter sig til denne Doktrin.

2. I Modsætning hertil staar den nyere Lære, som tiltrædes af et stort Antal Folkeretsforfattere, og som vinder mere og mere Terræn og vel nok er i nøjere Kontakt med Realiteten end den fra nedarvede Forestillinger stammende Suverænitetsdoktrin. Denne nyere Opfattelse betragter det frie Hav som gaaende helt ind til Kysten, men der er af Folkeretssamfundet i alles saavel som i den enkelte Stats Interesse tilstaaet Kyststaten visse særlige Rettigheder paa et Stykke af Havet nærmest Kysten.

I Praksis fører de to Principper vel til nærlig samme Resultat, Forskelligheden viser sig navnlig m. H. t. Fastsættelsen af Søterritoriets Udstrækning. Her har Suverænitetstilhængerne haft svært ved at forklare, hvorledes det stadige Tilbagetog fra de voldsomme Krav paa store Søterritorier (jvfr. Danmarks paa Halvdelen af Nordsøen og det meste af Nordhavet til Nordkap) til det nu meget beskedne Søterritorium paa nogle faa Sømil har kunnet finde Sted¹⁾. Denne Reminiscens fra Absolutismens Tid har ogsaa medført en krampagtig Fastholden ved den fra Bynkershoeks Værk *«De dominio maris»* (fejlagtigt) adopterede Kanonskudsvidde, der bygger paa en Beherskelsesmulighed og Ønskelighed, der ikke længere kan opretholdes.

For den nyere Opfattelses Tilhængere frembyder Udstrækningen intet særligt Problem, og denne Doktrin har den Fordel, at den jævner Vejen for en alm. Forstaaelse mellem Staterne og en Kodifikation af Søterri-

¹⁾ Ligeledes er det svært at forklare, hvorfor fremmede Skibe skulde have en egentlig Passageret — en Ret, der bliver af særlig Betydning ved Stræder, og her bestrides Passagefriheden som en egentlig Ret i Reglen ikke.

toriets Regler til Opnaaelse af Ensartethed i Stedet for det nu herskende Kaos.

Naar store Sømagter som England, U. S. A., Tyskland, Japan m. fl. erklærer, at de ikke vil anerkende et Søterritorium ud over 3 Sømil (medmindre særlige Traktataftaler er truffet), bliver Kravet om Suverænitet og dermed følgende Ret til at udstrække Søterritoriet ud over denne Grænse af kun teoretisk Værdi.

Som Exempler kan nævnes Danmark, der principielt fastholder Retten til at fastsætte Udstrækninger inden for Kanonskudsvidden, subsidiært 4 Sømil baseret paa Hævd og kgl. Forordning af 1812, medens Danmark i de fleste Henseender (Fiskeri, Jurisdiktion, Neutralitet m. fl.) kun haandhæver 3 Sømil (for Told 4 Sømil); eller Norge, hvor man ogsaa principielt fastholder Kanonskudsvidden, subsidiært 4 Sømil, men i Maj 1918 meddelte England, at man indsaa Vanskeligheden ved at hævde 4 Sømil, og at der var givet de maritime Autoriteter Ordre til at anvende 3 Sømil som Neutralitetsgrænse.

Paa en international Konference i Haag 1930, opnaaedes trods lang Tids Forberedelse, og skønt man havde udeladt Sprængstof som Neutralitets- og Fiskerigrænsen (Problemet om Søterritoriets Udstrækning synes mig ved denne Udelukkelse egentlig at have mistet enhver Tilknytning til Virkeligheden og dermed enhver større Interesse), ikke Enighed om noget som helst, altsaa heller ikke om Søterritoriets Udstrækning — et sørgeligt Resultat, der vist kan henføres til den ulyksalige officielle Vedhængning ved Suverænitetstanken.¹⁾

¹⁾ Konferencens Arbejde slutter med en Resolution indeholdende følgende: «the discussions have revealed, in respect of certain fundamental points, a divergence of views which for the present renders the conclusion of a convention on the territorial sea impossible... og det endda uden at Neutralitets- og Fiskeriterritoriet var inddraget i Discussionen.

Luftens juridiske Status.

Problemet om Luftens Stilling fik først egentlig Aktualitet, da Bismarck i Krigen 1870—71 vilde lade de franske Personer, der forlod det belejrede Paris i Balloner, skyde som Spioner¹⁾.

Spørgsmaalet om Luftens Stilling er derfor ogsaa ret sent sat under Debat, og det er forstaaeligt, om man i Begyndelsen foretog nogle ganske uholdbare og upraktiske Deduktioner fra Søterritoriets Stilling. Saaledes foresloges i 1901—02 en Grænse opefter (i Lighed med Søterritoriets Grænse udefter). Man tænkte sig et Plan c. 1500 m (dengang over almindelig Fotografiastand) lagt c. 300 m fra Jordoverfladen (de 300 m stammer fra Eiffeltaarnet, der var det højeste menneskelige Bygningsværk), altsaa ialt c. 1800 m. Dette logisk og praktisk uanvendelige Kriterium behøver ikke nærmere Omtale og blev da senere forladt endog af sine Ophavsmænd. Iøvrigt pressede Problemet jo ikke stærkt paa p. Gr. a. Flyveteknikkens ringe Udvikling.

De forskellige Folkeretsforfatteres Anskuelser med Hensyn til Luftens juridiske Status kan i det Store og Hele nogenlunde grupperes efter de Paagældendes Synspunkter m. H. t. Søterritoriet, og de samme Argumenter kommer ogsaa her til Anvendelse.

1. Suverænitetsprincippet.

- a. Staten har fuld (complète et exclusive) Suverænitæt over sit Luftterritorium.
- b. Staten har Suverænitætsretten med Forbehold af en fri Pasageret for andre Staters Luftfartøjer, enten som en Staten paahvilende Servitut eller en tilstaaet Koncession.

¹⁾ Reaktionen herimod findes i Haagerkonv. 1907 Nr. IV Art. 29, der udtrykkeligt udelukker saadanne Personer fra Behandling som Spioner.

Det vil sige: Luftterritoriet er en integrerende Del af Statsterritoriet.

2. Anti-Suverænitetetsprincippet (har Luftens Frihed som Motto).

a. »Sui-generis«-Doktrin, der vil give Luftterritoriet en særlig Stilling motiveret ud fra Forholdets Natur.

b. Konversations-Doktrinen, der vil tilstaa Staten en vis Kontrol a. H. t. Beskyttelsen.

Det vil sige: Luftterritoriet er ikke nogen integrerende Del af Statens Territorium, men er et kort Udtryk for visse Beføjelser.

Under Konferencer og Forhandlinger 1900—1912 fremførte Suverænitetstilhængerne til Forsvar og som Opfordring for Antagelsen af deres Princip, at man ikke kunde frygte, at Staterne vilde handle mere vilkaarligt mod Flyvefartøjer end mod Skibe, der passerer over Søterritoriet¹⁾, en Optimisme, som Begivenhederne snart skulde gøre til Skamme.

Der var i disse Aar en afgjort Stemning for Princippet om Luftens Frihed i mere eller mindre moderne Form; Emnet var jo saa nyt, at nationale Særinteresser og pedantisk Stædighed (som f. Ex. ved Søterritoriet og Kanonskudsvidden) endnu ikke havde faaet Tid til at spille ind. I 1906 kunde der paa et internationalt Møde

¹⁾ I Betragtning af den gennem Aarhundreder førte Kamp for at skaffe Skibe en Retsstilling over for Staternes Vilkaarligheder, en Kamp, der endnu næppe helt har naaet de eftertragtede Maal, turde en Henvisning hertil kun være til liden Trøst. Saa sent som 1864 truede England endog med at forbyde (hindre) Tegetthoff's Escadre Passage gennem Kanalen ved Dover-Calais, og først efter at der var afgivet visse Garantier (f. Ex. mod at tage Priser m. m.), lod England sig stille tilfreds. I 1914—18 forbød Holland al Passage af fremmede Krigsskibe over Hjemlandets Søterritorium — om Forholdene i Danmark, se Afhl.

kun erhverves 3 — tre — Stemmer til Fordel for Suverænitetstanken (endda denne var begrænset af Ret til fri Passage inoffensiv), og flere Forfattere skriver saa sent som 1911, at Luftens Frihed maa anses for gældende Folkeret. Alle Udkast til Traktater begyndte som Regel med: *La circulation aérienne est libre, sauf . . .* — altsaa principielt Frihed, dog et Tilbagetog fra 1906: *«L'air est libre . . .»*

Men det psykologisk heldige Tidspunkt var forpasset. Og den Stat, der ødelagde en folkeretlig Enighed, var — som saa ofte før — England.

Den mislykkede internationale Kongres i Paris 1910 (18 Diplomater, Danmark var repræsenteret) skyldtes ene Englands Vægning ved at antage Frihedsprincippet.

Nu skulde den Loyalitet, man tiltroede Staterne derved, at de — naar deres Suverænitet over Luften accepteredes — viste Forstaaelse og largeness over for Luftpassage, staa sin Prøve. En midlertidig Overenskomst blev, efter Lunéville- og Arracourt-Affæren 1913 (hvor tyske militære Luftskibe med militær Besætning nødlandede paa fransk Grund) sluttet mellem Frankrig og Tyskland. Militære Luftskibe eller Luftskibe med militær Besætning maatte kun efter Indbydelse overskride Grænsen, ellers var Civilflyvning (med Pas) tilladt — dog kun uden for forbudte Zoner. Resultatet blev, at begge Lande udvidede de forbudte Zoner i en saadan Grad, at al Flyvning over Grænsen faktisk blev umuliggjort. Ganske vist blev disse Forholdsregler fordømt fra alle Sider, men blev opretholdt og delvis efterlignet af England samme Aar.

Samtidig steg Antallet af Suverænitetstilhængere, og Udkastene til Kodification skifter Ordlyd, saaledes at ofte præciseres Statens suveræne Ret med det mere spagfærdige Anhang, at *«la liberté de passage devrait être accordée librement aux aéronefs de toutes nations»*. Ligeledes antog et stort Antal Stater i Praxis (deres

nationale Lovgivning) Suverænitetetsprincippet — endog uden Passageret¹⁾.

Disse nationale Forskrifter fik p. Gr. a. Krigen 1914 ikke fuld Betydning, men Krigen bevirkede, at Princippet om Luftens Frihed blev (foreløbigt) tilintetgjort. Under Krigen gjorde national-egoistiske eller opportunistiske Hensyn sig stærkt gældende, og Versaillestraktatens bombastiske Vendinger og ufordragelige Psyke gav kun ringe Haab, saa meget mindre som Versaillestraktaten fik stor Indflydelse paa Pariserluftfartraktaten 1919, der kom til at faa generel Betydning og at tjene til Mønster.

Livets Realiteter har dog bevirket en mærkbar Reaktion overfor de voldsomme nationale Restiktioner i det sidste 10-Aar.

Verdenskrigens Praxis.

Af neutrale Stater frembyder p. Gr. a. Forholdene kun Svejts, Holland og Danmark større Interesse, og et kort Résumé over disse Staters Erfaringer som Neutrale skal derfor gives nedenfor.

Svejts.

4. Aug. 1914 erklærede Regeringen, at Neutraliteten og Territoriets Ukrænkelighed vilde blive forsvaret med alle til Raadighed staaende Midler, ligesom der i Tilknytning hertil d. 4. og 8. Aug. blev udstedt Instruktioner indeholdende Bestemmelser om, at Beskydning (efter Officersordre) skulde finde Sted, naar krigsførende Magters Flyvere forsøgte at trænge ind i Luftomraadet. I Sept. 1914 overfløj en fransk-engelsk Eskadrille Luftterritoriet, hvorefter Svejts nedlægger Protest over for de respektive Regeringer. Disse udtrykker deres Beklagelse

¹⁾ England 1911 og 1913, Frankrig 1914, Østrig-Ungarn, Holland, Svejts, Rusland 1911—13. En tysk Rigslov blev fremsat 1914, men naaede ikke at blive vedtaget inden Krigen.

samt erklærer, at der var givet Flyverne Instruktioner om ikke at overflyve Svejts, men samtidig erklærer England: »such expression of regret for the non-observance of instructions are not to be interpreted as recognition by the British government of the existence of a sovereignty of the air» og henviser til, at det i 1910 ikke var lykkedes at komme til nogen Enighed¹⁾.

Svejts svarede, at naar Folkeretten ikke satte Grænser, var Afgørelsen overladt til vedkommende Stats frie Skøn²⁾, og at man i Kraft af dette gjorde Krav paa uindskrænket Suverænitetsret.

Ogsaa tyske Flyvere overfløj Svejts' Territorium, og ved enkelte Lejligheder blev der endog ved en Fejltagelse nedkastet Bomber, der forvoldte saavel personel som materiel Skade³⁾. De første Protester blev ganske ignorerede, ved senere Lejligheder henviser Tyskland til Desorientering, men lover dog tillige at udstede Forbud samt in concreto Afstraffelse.

Der blev nu (^{22/4} 1916) givet ogsaa Underofficerskommandoer Ordre til straks at aabne Ilden, naar Fejltagelse m. H. t. Identificering var umulig. Senere indtræffer stadig spredte Tilfælde; enkelte Gange endnu nedkastes Bomber paa svejtsisk Territorium; Protesterne (nu mere skarpe) fortsættes; Undskyldning gives (undertiden inden Protesten er naaet frem); desuden fremsættes Tilbud om Skadeserstatning.

¹⁾ I Betragtning af, at det netop var Englands Krav om Suverænitæt (Sovereignty), der alene fik Konferencen til at sirrende, synes denne Erklæring temmelig mærkelig og decideret kynisk.

²⁾ Et saadant almindeligt og vidtrækkende Postulat kan naturligvis ikke anerkendes — i hvert Fald kun med megen Modification — og bliver det heller ikke.

³⁾ Der blev ikke foretaget Beskydning af disse Luftfartøjer, senere ved Sagens Undersøgelse motiveret med, at man ikke havde Patroner! Fra militærfjendtlig Side hævdedes, at Undladelsen skyldtes Militærets tyskevnlige Orientering.

Ud fra disse Krigserfaringer er det paafaldende, at Svejts ikke med mere Iver og større Tydelighed har fastslaaet det i Pariserluftfartstraktaten 1919 Art. 1 saa stærkt fremhævede Suverænitetssprincip, men i en senere Forordning (Ikrafttræden $\frac{1}{4}$ -20) benytter følgende principielt vagere Vendinger: at den uskadelige Lufttrafik over Svejts' Territorium er fri i Fredstid, forsaavidt den ikke er indskrænket ved Landets Lovgivning el. Traktater.

Holland.

Al fremmed Flyvning over Land- og Søterritoriet¹⁾ blev forbudt ved Krigens Udbrud (4. Aug. 1914). I et Tilfælde, hvor et tysk Hydroplan var nød-»landet» paa Søterritoriet, blev Besætningen interneret, og tysk Krav om, at Luftfartøjer skulde behandles som Krigsskibe, afvist under Henvisning til deres egenartede Natur, der gjorde dem til noget særligt for sig (res sui generis)²⁾.

1915 erklæredes over for Tyskland, at Beskydning straks vilde finde Sted i Tilfælde af, at Territoriet blev overfløjet af fremmede. Denne Trusel blev (i Modsætning til Svejts' Praksis) gennemført med haard Haand; saaledes blev bl. a. L. 19 beskudt uden Varsel. Luftskibet stod derefter til Søs, men maatte paa Grund af Beskadigelserne ved Beskydningen gaa ned — hele Besætningen druknede³⁾.

Denne Begivenhed vakte en Storm af Harme i Tysk-

¹⁾ Det erindres, at Holland ogsaa forbød al Passage over Hjemlandets Søterritorium for Krigsførendes Krigsskibe.

²⁾ Saaledes ogsaa andre. Paa Kongressen 1910 hævdede derimod Danmark en for Luftfartøjer med Krigsskibe analog Behandling. Problemet spalttes dog yderligere, eftersom man vil anvende Analogien saavel paa Land- som Vandmaskiner, eller kun paa disse sidste, og om Analogien kun gælder paa Vandarealer eller tillige paa Landterritoriet med respektive Luftsøjler, se nærmere Pag. 120 ff.

³⁾ »L. 19« kom fra Luftraid paa London, og de tilstedeværende engelske Skibe forholdt sig af denne Grund passive.

land, hvorfra man gjorde gældende, at selvom Flyvning over Territoriet var forbudt, hvilket ogsaa var indskærpet i de tyske Instrukser, maatte man paa Forhaand gaa ud fra, at en Overtrædelse af dette indskærpede Forbud kun skete i Nødsituation (Desorientering, Havari o. l.), og at Beskydning derfor var ganske utilladelig. Holland hævdede sin Ret til Beskydning som det eneste effektive Middel mod Krænkelser af Luftterritoriet, men gik dog af humane Grunde (uden at fravige sit principielle Standpunkt) ind paa at give Varsel forud for en Beskydning.

Trods de rigoristiske hollandske Modforholdsregler skete dog hyppige Overtrædelser¹⁾.

Danmark²⁾.

Af Sikringsstyrkens Generalrapport samt »Beretning afgiven af Kommissionen til Undersøgelse og Overvejelse af Hærens og Flaadens fremtidige Ordning» (her forkortet til henholdsvis G. R. og Beretn. 1922) samt Afhl., til hvilke der i det Hele kan henvises, fremgaar, at man fra tysk Side ikke var tilbøjelig til som Princip at anerkende Forbud mod Flyvning over Landterritorium, og at man skønt indvilligende i at undlade saadan Flyvning, saavel som Flyvning over spærret Farvand, dog ikke vilde give Afkald paa Flyvning over Søforbindelser (Stræder), i hvert Fald naar Stræderne ikke var spærret. Iøvrigt anførtes de samme Argumenter som over for Holland og Svejts, og Tyskland modsatte sig Danmarks Ret til Beskydning ligegyldigt under hvilke

¹⁾ Mere effektivt syntes den Trusel at have virket, at Holland vilde opgive sin hidtidige Praksis: at tilbageholde Telegrammer ang. Luftfartøjer i 6 Timer (vistnok for ikke derved at give England den Fordel at blive underrettet om eventuelle »raids» paa London m. m.), hvis ikke de tyske Flyvninger over Territoriet ophørte.

²⁾ Side 124 ff. behandles danske Forhold mere specialiseret — her er kun angivet Hovedlinien.

Forhold. De danske Modargumenter synes at være hentet fra de hollandske og svejtsiske Noter — i hvert Fald er de meget analoge, se Pag. 126. Tyskland henviste bl. a. til Englands Protest over for Svejts m. H. t. Suveræniteten, se Pag. 96.

Efterkrigstiden.

Den uanet voldsomme Udvikling, som Flyvevæsnet undergik i Verdenskrigen, sprængte fuldstændigt de nationale Lovgivningers Rammer og gjorde Revision nødvendig¹⁾.

1. Af «det øverste Raad» paa Fredskonferencen blev der udpeget en Kommission paa 17 Medlemmer til at studere Luftspørgsmaalene og til at udforme en Konvention desangaaende. Resultatet af Kommissionens Virksomhed blev Pariserluftfartstraktaten af 13. Okt. 1919²⁾. Danmark tiltraadte 1927.

¹⁾ Allerede under Krigen i 1918 var en Flyverkonference paa Forandledning af det svenske aeronautiske Selskab traadt sammen i Stockholm. Tidspunktet var naturligvis uheldigt valgt.

²⁾ P. L. T. — P. L. A. (-abkommen) o. l. med Tillægsprotokoller 1920, 1922 og 1923; revideret 1929. «Det øverste Raad» sanktionerede ikke udtrykkeligt denne Konvention, men den er underskrevet af alle de «Allerede og Associerede Hovedmagter», ialt 21.

Traktaten var oprindelig udfærdiget kun med Signatarmagterne for Øje, men i Art. 41 blev der givet de Neutrale Adgang til at tiltræde — dog blev det betydet disse, at Ændringsforslag ikke var velsete, og at der i hvert Fald ikke vilde blive taget Hensyn til saadanne.

Ifølge Art. 42 kunde Tyskland og dets Allierede kun tiltræde enten som Medlem af Folkeforbundet, eller inden $\frac{1}{1-23}$ med Samtykke af Ententestaterne, eller efter denne Dato med $\frac{3}{4}$ Majoritet af de stemmeberettigede efter Art. 34 i P. L. T.

Forskellige Rettigheder, der var tillagt Ententestaterne og Stormagterne, og forskellige Restriktioner paalagt Tyskland, bl. a. Versailles Traktatens Afsnit XI, medførte ringe Tilslutning m. H. t. Ratifikation (i 1923 kun 9 af Signatarmagterne og 1 Neutral), men efter at disse Anstødsstene er fjærnet, har de fleste Stater tiltraadt, saaledes Danmark ^{14/10-27}.

Den reviderede Traktat findes i Lovsamling, Bek. (140) $\frac{3}{6}$ -29.

Konventionen staar skarpt paa Suverænitetetsprincipet: Art. 1.

«Chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire — —» (i Artiklens 2. Stk. anføres, at der ved en Stats Territorium i nærværende Konvention forstaaes saavel Moderlandets som Koloniernes Territorier med tilhørende Søterritorium).

Traktaten angaar kun Fredsforhold, Art. 38, og gælder kun mellem Traktatmagterne.

Der oprettes en permanent Kommission under Folkeforbundet: «Commission internationale de navigation aérienne», kaldet «Cina».

2. I Kraft af en Beslutning paa Washington-Konferencen 1922 traadte en juridisk Kommission sammen i Haag 1922—23 til Udarbejdelse af Forslag til Krigs- og Neutralitetsrettens Anvendelse paa Luften og Luftfartøjer. Kommissionen overførte næsten slavisk de fra Haagerkonv. 1907 kendte Regler uden Antydning af Folkeforbundets Eksistens — man turde vel dengang have forventet et Forsøg paa en Kombination af den for Land- og Søterritoriet gældende Folkeret paa den ene Side og Folkeforbundets Regler (og Aand) paa den anden (anderledes nu).

Udkastet opstiller Præsumption for, at Luftfartøjer og deres Mandskab stilles under de for Landtropper gældende Krigs- og Neutralitetsbestemmelser (Art. 52).

Art. 39 fastslaar de Neutrale Pligt til med alle til Raadighed staaende Midler at modsætte sig Krænkelser af «Jurisdiktionsomraadet» (et noget vagt Begreb), samt kræver Internering uden Hensyn til Havsød o. l.¹⁾. Da

¹⁾ Forslaget, der tillige omfatter Forslag til Regler om Kontrol med Radiovæsen i Krigstid, er aftrykt i «Revue générale de droit internat.» 1923, Documents Pag. 1. Her — som ogsaa overvejende Praksis under Verdenskrigen — stilles Luftfartøjer under de samme Bestemmelser, som gælder m. H. t. Landkrigen, mens P. L. T.

Forslaget er det eneste i sin Art, kan det forventes, at der i Mangel af bedre i en Krigssituation vil blive tillagt Forslaget en Del Betydning.

Diskussion.

Som tidligere omtalt staar Kampen i Hovedlinierne mellem Suverænitetstilhængerne og Frihedsforkæmperne¹).

De første fremførte (som nævnt Pag. 93), at man ikke kunde frygte, at Staterne vilde handle mere vilkaarligt mod Flyvefartøjer end mod Skibe, der passerer Søterritoriet. Overfor dette Postulat staar, at Skibe ofte behandles særdeles vilkaarligt, den fransk-tyske Praksis 1913, Luftfartskonventionen 1919, de nationale Lovgivninger under og efter Krigen, saaledes bemærkelsesværdigt engelsk Lov af 23. Dec. 1920: «An act to give effect to the international convention of Oct. 13. 1919 and to make further provisions for the control and regulation of aviation» — det tyder ikke paa nogen særlig Tilbøjelighed til loyal Forstaaelse af Betydningen af at løse Lufttrafikens snærende Baand. (Se saaledes Persien m. m. Pag. 130).

Endvidere har disse Tilhængere bebrejdet det frie Lufthavs Forkæmpere²), at de tillagde simple Ord og 1919 i Art. 32 ud fra et ganske ejendommeligt Kriterium snart tillægger militære Luftfartøjer Privilegier som Krigsskibe, snart berøver dem disse uden at angive, hvorledes deres Stilling da er (thi at de ikke bliver stillet som civile Luftfartøjer, er vel givet), idet et Flyvefartøj, der har en særlig Tilladelse til at flyve over og lande paa Territoriet behandles som Krigsskib; hvis Fartøjet derimod uden en saadan Tilladelse er nødsaget, beordret eller opfordret til at lande, bortfalder Privilegierne.

¹) Endnu saa sene Kongresser som Congrès international de législation aérienne i Monaco, Prag og Rom 1921 og 1922, 1924 m. fl. nægtede at approbere Suverænitetsprincippet og antog i Forslag til international Luftlov følgende Tekst: La circulation aérienne est libre, sauf — — —.

²) Det maa anbefales at anvende Forsigtighed ved Studium af de forskellige Værker, idet der ved «Luftens Frihed» ofte menes

Fraser alt for stor Vægt, og at de snarere provokerede en Modsætning mellem Teorierne end mellem Realiteterne, samt at den Kontrol, som de ud fra Sikringssynspunktet dog var villige til at tilstaa Staterne, i Virkeligheden var intet mindre end Suverænitetsretten, saaledes at Virkningerne i Praksis bliver de samme. Disse Bebrejdelser kan ikke tiltrædes. Knæsætningen af Suverænitetsprincippet (endog begrænset af Passageretten) fører til ganske andre Lovkonsekvenser og Deduktioner end det frie Lufthavs Princip (begrænset af en Kontrol med snævert afgrænsede Formaal). I det sidste Tilfælde er Friheden Hovedregel, Retten til Restriktioner Undertagelsen, for hvilken særlig Hjemmel maa kræves — modsat i første Tilfælde.

Frihedsprincippet falder i god Traad med Frihed for Hav, Handel og Samkvem. I denne Tid¹⁾, hvor den moderne Teknik har muliggjort at benytte Luften som Middelet til internationalt Samkvem, nu hvor Menneskers Snille har overvundet Naturens Modstand og fravristet den Indrømmelser, nu opstiller Menneskene selv Hindringer, hvorved Frugten af Arbejde, Tab af Menneskeliv og andre Ofre tilintetgøres, og enhver Stat bliver (ifølge P. L. T. 1919) højtideligt erklæret for Indehaver af Suverænitetsrettigheder, absolutte og udelukkende (alle andre), uden Grænse opad, med alle legale Konsekvenser og Muligheder, som følger deraf. Man synes intet at have lært af Søterritoriets Historie, hvor Tilbagetog paa Tilbagetog i kaotisk Forvirring fandt Sted; tværtimod søger man en Tilbagevendende til rent middelalderlige Tilstande, hvor Staterne hævdede eller tiltog sig Rettigheder langt ud

Frihed til at færdes i Luften endog over Landterritoriet, medens samme Udtryk undertiden benyttes i snævrere Betydning. Iøvrigt synes mange af de paagældende Forfattere ikke selv at være klar over Problemernes Stilling og Rækkevidde.

¹⁾ Der ses bort fra Øjeblikkets abnorme internationale Restriktioner, som vel ingen ønsker opretholdt i en fjærnere Fremtid.

over Rimelighedens Grænser, hindrede Handel og Samkvem og rejste andre kinesiske Mure.

Naar man endvidere til Støtte for Suverænitetsprincippet har anført, at kun en saa stærk Ret som den territoriale Suverænitet skulde kunne være betryggende og retmæssig Hjemmel for Flyverforbud over visse Dele af Territoriet, kan dette ikke indrømmes. Enhver Ret paa Statens Side til at forbyde Passage vil — hvadenten Hjemmel søges i territorial Suverænitet eller andet Princip, naar blot Retten eksisterer — være lige stærk (eller svag) over for fremmede Staters modstaaende Krav eller krænkende Handlinger. At Anerkendelsen af Retten til Forbud mod Passage i Praksis ikke er langt fra Anerkendelse af Suverænitetsprincippet, skal villigt tilstaaes, men Faren for utilstedelige Deduktioner er — hvis sidstnævnte Princip antages — stor, hvor stor ses til Overmaal klart af Spaight's Udtalelse (*Aircraft in peace* Pag. 10): »But such an absolute, unconditioned prohibition of passage as the war witnessed can be based only in the sovereignty, and if a state can close its air frontiers in war, what legal or logical ground is there for denying its right to do so in peace?« En saadan Argumentation taler for sig selv; man behøver blot at overveje et Par af de Konsekvenser, som en tilsvarende Deduktion fra Krigens Regler til Fredsforhold vilde medføre: f. Eks. at Krigsførendes Ret til Visitation skulde overføres paa Fredsforhold, eller at den de Krigsførende tilstaaede Ret til visse Handlinger paa det frie Hav — hvorved dette altsaa i Krigstid ikke er helt »frit« — blev overført til Fredsforhold og saaledes skulde tjene som Argument for, at Havet heller ikke i Fredstid var frit!

I det Hele taget er Suverænitetsbegrebet paa disse Omraader en styg Skifting, som hurtigst muligt burde ombringes. Selve Ordet er efterhaanden en Anomali uden

Tilknytning til Realiteterne¹⁾ (man tænke paa det bratte Fald fra Suverænen Louis XIV: l'état, c'est moi — og Suverænen Wilhelm II: Statens øverste Tjener). Ordet staar i grel og uværdig Modsætning til Suverænitetens forpjuksede Tilbagetog m. H. t. Søterritoriet, hvor Kampen over for Realiteterne nu er endt i en stagneret, sammenbidt Stillingskrig, som ingen Stat officielt tør forlade for ikke at miste Værdigheden. Man fastholder principielt 4 Sømil som Neutralitetsgrænse under Verdenskrigen, men da det i Praksis er umuligt at opretholde den, hvisker man Søofficererne i Øret, at man kun vil effectuere 3-Sømilsgrensen, men det maa endelig ikke siges til nogen: for ikke at præjudicere Statens Stilling til Søterritoriets fremtidige Udstrækning. Da Forordningen 1812 ved et for en Suverænitetstilhænger beskæmmende Tilbagetog endeligt begrænsede Søterritoriet fra 4 geografiske Mil (c. 16 Sømil) eller mere til 1 geografisk Mil, skete dette med den betegnende Passus: dog at intet herom ved Trykken bekendtgøres. Garner nærer ingen Illusioner og giver klart Udtryk for Suverænitetetskravets rette Natur²⁾.

¹⁾ Er alledt af *suprema potestas*, øverste Magt. I Romertiden er Begrebet ukendt, Imperialismen dominerer, og faar først sin egentlige Betydning, da Juristerne i Lombardiet (Bologna) forsøger at støtte Kongemagten mod Feudalismen c. 1300, et Begreb, der naturligvis ikke kan opfattes som en »Naturrettighed« (konstant, uforanderligt), men et Begreb afhængigt af Udviklingen: »cette conception de la souveraineté était un produit historique, qui devait disparaître avec les circonstances qui lui ont donné naissance.«

²⁾ Aftl. Pag. 27 og 205: Ce que l'on a appelé les »prérogatives« de la souveraineté n'a été que trop souvent invoqué pour justifier la conduite d'un État en violation des droits d'autres États et des intérêts communs de la société internationale. Ces prérogatives ont servi de base à la prétention des États de fermer la navigation des fleuves aux populations habitant les pays d'amont, d'interdire la transmission de radio télégrammes dans l'espace atmosphérique au-dessous de leur territoire, d'exclure les avions

Nu er det selvfølgelig ikke hermed Meningen at afskaffe Begrebet Suverænitet, men det bør knyttes til Realiteterne og berøves den oppustede og fiktive Betydning, man endnu som en Arv fra Fortidens Forestillinger tillægger det uden for dets berettigede Omraade, paa samme Maade som man nu forkaster det oppustede og misforstaaede Æresbegreb (hos Personer og Nationer), der i ældre Tid maatte se Blod og førte til Duel eller Krig, uden at man dog derfor har udslettet Begrebet Ære — det har blot faaet anvist en til Realiteterne mere svarende Plads.

Det fremførte vil maaske blive betragtet som nogle teoretisk-filosofiske Betragtninger, men en saadan Forandring i Staternes Mentalitet maa til, hvis der skal opnaaes Aftaler af praktisk Betydning for Søterritoriet, som — det kommer man vist ikke uden om — paa en eller anden Maade maa danne Basis for Luftterritoriet.

I 1930 mødte Staternes Repræsentanter i Haag efter lang Tids Forberedelse gennem Kommissioner, Underkommissioner, Udkast tilstillet Regeringerne, Ændringsforslag m. m. Man blev ikke enige om en eneste Paragraf.

Da efter Planen Neutralitets- ja endog Fiskeriterritoriet var unddraget Diskussionen og derfor ikke kunde blive incorporeret i det endelige Forslag, synes dette Resultat pauvert og mærkeligt (det kan naturligvis skyldes, at Interessen var lig Nul, naar disse to Emner var udelukket). Den egentlige Grund var vel imidlertid nok den, at Staternes Repræsentanter, lammet af Skræk for at give Afkald paa Suveræniteten, klamrede sig til dette Begreb (og den nuværende af hver Stat i Kraft af dette krævede Udstrækning for Søterritoriet). Hvis man ikke havde fastholdt dette fortvivlede Begreb og vaaget over

étrangers du droit de survoler ce même territoire, de confisquer la propriété des étrangers, de répudier les dettes publiques dues à des porteurs étrangers.*

dets Urørlighed som en skinsyg Ægteemand over sin Kones mest naturlige og uskyldige Bevægelser, vilde man formentlig lettere have faaet Øje paa Realiteterne og derved naaet til et Resultat, eller dog være kommet et saadant nærmere — nu naaede man kun at konstatere og uddybe en Uenighed, som man havde haabet var mindre, endskønt Problemerne (naar de to Sprængstosproblemer var udelukket) ikke synes at burde afstedkomme større Divergenser.

Før imidlertid Søterritoriets Problemer er løst paa tilfredsstillende eller brugelig Maade, før bliver det næppe heller muligt — bl. a. af Grunde som vil fremgaa af det Pag. 117 ff. anførte — at faa en rationel Løsning for Luftterritoriet. .

Da den største Divergens m. H. t. Søterritoriets Problemer er dets Udstrækning (p. Gr. af det stædigt og misforstaaet af Staterne fastholdte Suverænitetsprincip med principielle Krav om Kanonskudsvidde o. l. Fiktioner), vilde meget være naaet, hvis man kunde faa Staterne til officielt at erkende, at dette Princip faktisk har spillet Fallit, og Ønskeligheden af Erstatning med et Princip, der har mere Tilknytning til Realiteterne. Og hvilke er i Grunden disse?

a. Et af de væsentligste Spørgsmaal er: Neutralitetsterritoriet. I Virkeligheden tror ingen paa at kunne opretholde Fiktionen om Kanonskudsvidde som Kriterium for Territoriets Udstrækning. Faktisk har næsten alle Stater maattet bøje sig for Englands, U. S. A.s, Tysklands m. fl. Paastand og Praksis m. H. t. 3-Sømilsgrænsen paa dette Omraade (selv en saa voldsom yderliggaaende, vel nok den mest yderliggaaende, Suverænitet — ja mere end det — Tilhænger som Nordmanden Prof. Dr. jur. fhv. Udenrigsminister Ræstad). I Praksis har denne Grænse (under Verdenskrigen) staaet sin Prøve. Det skal indrømmes, at den ikke altid vil kunne yde absolut eller tilstrækkelig Beskyttelse, men det vil over-

hovedet ingen antagelig Grænse gøre — de Grænsekrav, der ligger over 3 Sømil, yder heller ikke denne Sikkerhed. Og hvad er der realiter opnaaet ved en paa fri Suverænitæt baseret Fiktion om Frihed til at vælge en større Grænse, naar man hverken kan, tør eller vil hævde den. Maaske kan man vedtage en nærmere bestemt Udvildelse ved Krigshavne.

b. Statens andre Funktioner og Rettigheder paa Søterritoriet — med Undtagelse af Fiskeri.

Disse er nærmest af retshaandhævende Art¹⁾ mod Smuglere, egentlige Forbrydelser, Ret til Karantæneopsyn, Bjærgning m. m.

Der synes ikke at være nogen Grund til, at Staterne skulde støtte Smuglere og Forbrydere, saaledes at en Stats Omsorg for sine Statsborgere, naar de smugler eller begaar Forbrydelser i Nærheden af en anden Stats Kyster, skulde give sig Udtryk i en Modstand mod et forholdsmæssigt (tilstrækkeligt stort) Jurisdiktionssøterritorium. At saadanne Aftaler ikke synes at volde større Vanskeligheder, herom vidner de talrige Smugleritraktater (Helsingforstraktaten m. fl.) og den Tilslutning, de har faaet²⁾. De øvrige Funktioner er af en saadan Art, at de enten ikke er knyttet til Søterritoriet som saadant eller ogsaa vil være tilstrækkeligt sikrede ved den alm. 3-Sømilsgrense — om fornødent en alm. vedtaget Jurisdiktionsgrænse.

c. Fiskerigrænsen.

Fastsættelsen af denne vil sikkert være det, der vol-

¹⁾ Her ses bort fra blot-flaskale Hensyn, der nok fra gamle Dage, hvor Kongen konfiskerede Skibene i sine Farvande, naar de ikke havde løst Licens, til den mere formildede Form af Sundtold, spillede en Rolle, der nu er ringe, og som derfor ikke bør taales som Argument i disse Spørgsmaal om fri Sejlads.

²⁾ Mulig Frygt for, at en enkelt Stats Love og Rettergang skal være af en saadan fra Folkeretssamfundets almindelige Opfattelse afvigende, at man frygter for Konsekvenserne ved at tilstaa den mere end et højst nødtørftigt Søterritorium, bør ikke være afgørende.

der de største Vanskeligheder. Thi medens Interesserne under Gruppe a og b for alle Stater er nogenlunde ens og Forholdene ligeledes, gælder dette saa langt fra m. H. t. Fiskeri, hvor dels Interesserne erhvervsmæssigt er vidt forskellige, ligesom Forholdene (Fiskepladser, Ynglesteder, Dybdeforhold, Fauna o. l.) er højst varierende.

Men man kommer vist ikke uden om at tage Tyren ved Hornene — man slipper jo heller ikke for Vanskeligheden m. H. t. Fiskeriterritoriets forskellige Værdi for de forskellige Lande, fordi Problemet indgaar som en Funktion i en alm. Grænsefastlæggelse, tværtimod — snarere vil der være Mulighed for at tage Hensyn til de enkelte Landes specielle Fiskeri-Interesser og nødvendige Hensyn til Befolkningen, naar dette prekære Problem er udskilt til selvstændig Behandling. For ikke at skræmme Stater med afgørende Interesse i Fisketerritoriets Størrelse, vil der jo ikke være noget forgjort i, at deres Sanktion af a og b ikke kom til at præjudicere deres Stilling til Fisketerritoriets Udstrækning, hvor Staten skulde have Adgang til at forfægte sine hidtil udøvede Rettigheder eller Krav (forsaavidt det er den muligt) — herved bliver den jo ikke ringere stillet end nu.

Man vilde herved opnaa, at Søterritoriets Grænser blev generelt bestemt for alle Stater for alle Forhold med Undtagelse af Fiskerigrænserne, hvor der maatte tages individuelle Hensyn — hvilket ikke bør skræmme, da i Virkeligheden de fleste Stater praktiserer 3-Sømilgrænsen ogsaa som Fiskerigrænse, og de øvrige Stater netop forfægter individuelle Hensyn paa Fiskeriets Omraade.

Som det er nu, har en Mængde Stater varierende Grænser for ofte ganske ligegyldige Funktioner (undertiden med en Grænse paa Papiret, en anden i Praxis), kun opretholdt ud fra Suverænitetsidéen og den dertil knyttede »Værdighed«.

Det vil sikkert ogsaa vise sig, at de mange andre Spørgsmaal vedrørende Søterritoriet lettere lader sig løse i Enstemmighed, naar Territoriet er fikseret; man kan ikke fortænke Staterne i Uvilje mod at vedtage Regler, der skal gælde paa et ganske ubestemt og ubestemmeligt Omraade, hvor ovenikøbet enkelte Stater principielt fastholder deres Ret til »suverænt« at fastslaa deres Grænse inden for et saa umuligt Kriterium som Kanon-skudsvidden — Konsekvenserne er jo ganske uoverskuelige.

Med Antagelsen af det ene eller det andet af de to Principper (Suverænitet, Ikke-Suverænitet) er Vanskelighederne desværre ikke forbi.

Tilbage staar: dels Spørgsmaalet — ikke om Luftterritoriets Grænse opad, thi det maa foreløbig anses for afgjort derhen, at der ingen Grænse findes — men om Luftterritoriets Grænse udad : Grundfladen for Luftsøjlerne, dels hvilket Indhold man vil give Statens Beføjelser paa det saaledes paa en eller anden Maade bestemte Luftterritorium; idet dog bemærkes, at her en strengt adskilt Behandling ikke — ligesaa lidt som ang. Søterritoriet — er mulig, da de til dels er Sider af samme Forhold.

Og her ses det mærkelige Forhold, at medens det dog kan være forstaaeligt, at Luftsøjlen over Landterritoriet stilles ligesom dette (: at Staten her har samme Beføjelser som paa selve Jorden), er den almindelige Opfattelse, at Luftsøjlen over Søterritoriet ikke er stillet som Søterritoriet, men at Staten her har samme Beføjelser som m. H. t. Luften over Landterritoriet — ja, nogle gaar endog saa vidt, at de kræver disse landterritorielle Beføjelser over en Luftsøjle, der ligger uden for Søterritoriets Grænse, altsaa med en Grundflade større end det samlede Land- og Søterritorium. Hermed er man naaet til fuldstændigt kaotiske Tilstande.

Det kunde være galt nok, at Staten (i Kraft af Suverænitetetsprincippet) kan udstede Forbud mod Passage over Landterritoriet og i Analogi hermed dettes Luftsøjle, slemt nok, hvis Staten kunde gøre det samme ogsaa i Luften over det saa højest varierende Søterritorium, hvor dog selv Suverænitetetsprincippet giver Skibe ofte en egentlig Passageret, men uden sund Fornuft bliver det, naar Staten skulde kunne udøve et saadant Forbud i Luftsøjlen over det frie Hav¹⁾.

Som man ser, er der rigeligt Stof til Konflikt, afvigende Meninger, Protest og Modstand.

Den tilsyneladende eneste Udvej er saavel for Søterritoriet som for Luftterritoriet at faa forkastet det af Staterne saa haardnakket fastholdte Suverænitetetsprincip, der kun ses at være en uovervindelig Hindring for en rimelig Ordning. Tillige ses, at Bebrejdelserne mod Frihedstilhængerne for Kværuleteri, Provokation m. m. (se ovenfor Pag. 102) er uberettigede — den sproglige (eller juridiske) Forskel, de kæmper for, og som karakteriseres med disse mindre smigrende Betegnelser, er intet mindre end en Realitet af fundamental Betydning.

Man synes ogsaa ved Problemernes Løsning i for høj Grad at have holdt sig til Reflektioner, at have deduceret ud fra disse engang adopterede Doktriner: Suverænitet, Ikke-Suverænitet, Doktriner, der hverken er, hvad de udgiver sig for, eller er Begreber, med hvilke det praktiske Liv kan operere. I alt for ringe Grad — hvad maaske kun var at vente — er de reale Forholds Mangfoldighed taget i Betragtning, ligesom de, naar de endelig er bragt frem, er opstillet som Axiomer, Slagord²⁾, der blot behøver at fremsføres for at tilintetgøre ethvert Forslag, med hvilket de synes i Modstrid.

¹⁾ Nogle af Konsekvenserne ved ikke at stille Luftsøjlen paa samme Maade som det underliggende Areal, er anført Pag. 117 ff.

²⁾ F. Eks. Spionage, o. l.

Hvor urimeligt disse paa Suverænitetssidéen (P. L. T. 1919) hvilende Statskrav og Statsforbud har virket paa Luftfarten, ses bedst af, at Regeringerne i et stort Antal Stater hvorimellem bl. a. nogle af »Ophavsmændene« til P. L. T. 1919's rigoristiske Affattelse i Efteraaret 1929 har krævet afholdt en Konference til Kodifikation af nye Regler for Lufttrafikken, da nævnte Konvention lagde Trafikken utaalelige Hindringer i Vejen (se ogsaa Pag. 130 Noten).

Identitetsprincippet.

I Afhl. er Forfatteren gaaet ind for det i denne benævnte »Identitetsprincip«, hvorved slet og ret forstaaes: at Luftsøjlen bør have samme retlige Stilling som det underliggende Areal, altsaa stilles henholdsvis som Land- el. Søterritorium el. det frie Hav¹⁾.

Princippet Gennemførelse ligger (i Modsætning til Gennemførelse af fuld Frihed overalt i Luften) inden for Mulighedens Grænser, men maa ogsaa anses for Maksimum af det for Tiden i Praxis (i Tilfælde af Konflikt) gennemførlige.

Skønt de danske Love om Luftfart ikke direkte udtaler sig om Luftterritoriets Udstrækning og Statens dertil svarende Beføjelser (man benytter det forsigtige Udtryk »inden for dansk Omraade«), er det danske Standpunkt efter alle Solemærker at dømme, ligesom ogsaa de fleste andre Staters officielle: Suverænitetssprincip med Luftsøjlen over Søterritoriet stillet som Landterritoriets.

¹⁾ Princippet er saaledes ikke et ved Siden af eller imellem Suverænitet, Ikke-Suverænitet staaende Princip, men kun Udtryk for den ganske simple Opfattelse, at det af de to Principper, der med flere eller færre Konsekvenser nu engang anvendes paa Territoriet, i samme Omfang maa finde Anvendelse paa den herover hvilende Luftsøjle.

Det maa formodes, at Danmark har følt sig til en vis Grad bundet til at antage dette Princip. Følgende Momenter kan formodes at have udøvet Paavirkning, naar et Valg mellem det ene eller det andet Princip skulde træffes:

- I. Folkeretsforfatternes Meninger.
- II. Deduktioner fra Søterritoriet.
- III. Luftfartstraktater.
- IV. Forholdets Natur.

Det er i Afhl. søgt godtgjort¹⁾,

- at intet af de tre første Momenter tvinger til Antagelsen af Suverænitetetsprincippet overhovedet,
- at der er Valgfrihed mellem dette og andre Principper, samt
- at Forholdets Natur og Danmarks Stilling tilraader Antagelsen af Identitet som Maksimum for Krav paa Statens Rettigheder i Luften over de folkeretligt forskellige Arealer.

I. Folkeretsforfatternes Meninger.

De Lærde er saa uenige, at der intet klart Valg kan træffes paa Grundlag af en alm. videnskabelig Opinion.

Den voldsomme Gestus, der har faaet Udtryk i P. L. T. 1919 Art. 1 og 2, synes mærkværdigvis at have lammeth adskillige Forfattere, saaledes at en nærmere Udredning af Luftens juridiske Stilling hurtigt opgives med en sørgmodig Henviisning til, at denne Traktat nu har afskaaret enhver Diskussion²⁾.

Naar enkelte Forfattere paastaar, at hvis der ikke findes bindende Regler for Luftterritoriet, kan Staten

¹⁾ I Afhl. gøres nøjere Rede for disse Forhold — her vil der kun blive givet kortere Bemærkninger.

²⁾ Om det uberettigede i denne »Selvopgivelse«, se Pag. 115 ff.

autonomt træffe Bestemmelsen, maa dette forstaaes med stort Forbehold, nemlig kun inden for Rimelighedens og Folkerettens Grænser og under Hensyn til andre Staters berettigede Interesser; det er alm. anerkendt i Folkeretten¹⁾).

II. Deduktioner fra Søterritoriets juridiske Status.

Her skal som Konklusion kun anføres,

at hvis man afleder Søterritoriets juridiske Status fra det aabne Hav (se Pag. 89), er der intet til Hinder for, at Identiteten tilvejebringes, omend dette Frihedsprincips Sejr sikkert vilde medføre en Frihed ogsaa i Luften, som blev større end paa Søen, saaledes at Identiteten derved blev brudt — men paa en større Frihed i Luften ofrer jeg gerne »Identitetsprincippet«, der som kun værende Udtryk for de givne Virkninger er ganske uden selvstændig Betydning — Haabet er dog ringe;

at Søterritoriets Stilling som en integrerende Del af Statsomraadet (Suverænitetsprincippet) kan føre ud over Identitet — thi fordi Staten i sin Tid har fundet sig i en Reduktion af Søterritoriets Udstrækning og ladet sig paatvinge eller er gaaet med til en mere eller mindre anerkendt Passageret over Søterritoriet, er der jo ingen retlig Grund til, at Staten paa dette nye Omraade skulde lade sig paatvinge noget tilsvarende, dette er ogsaa Staternes officielle Argument — men behøver ikke at være uforeneligt med dette (da Staten jo kan stille sig paa samme Maade m. H. t. Udstrækning og Passage i Luften som m. H. t. Søterritoriet).

¹⁾ Udenrigsminister i U. S. A. til spansk Gesandt 1862: »l'étendue des eaux territoriales d'un État ne doit pas découler de ses propres décisions législatives, mais du droit international«.

III. Luftfartstraktater.

Der er siden Verdenskrigen afsluttet en Del Traktater om Luftfart — dels den mere universelle Pariserluftfartstraktat 1919, dels partikulære Traktater — paa hvis Indhold man har støttet Kravet om samme Stilling for Luften over Søterritoriet som over Landterritoriet.

P. L. T. 1919 Art. 1: «Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire. Au sens de la présente Convention¹⁾, le territoire d'un État sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire».

Art. 38: «En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des États contractantes, soit comme belligérants, soit comme neutres».

Danmarks Traktater med Sverige og Norge²⁾ er paa dette Punkt enslydende: «De kontraherende Stater anerkender gensidigt hinandens Højhedsret over Lufterummet over deres Land- og Søterritorium».

Danmarks Traktater med Tyskland, Belgien, Polen, England: «... tilstaar i Fredstid ... fri Adgang til uskadelig Luftfart over deres Land- og Søomraade...».

Som det ses af disse Traktater, er de danske holdt i mere beskedne Vendinger end P. L. T. 1919, der intet lader tilbage at ønske i Kraft. Denne fulde og udelukkende (over for andre Stater) Suverænitet skulde da indicere eller bevise, at Luften over Søterritoriet har samme Stilling som Landterritoriet — medens de danske

¹⁾ Heri ligger dog allerede en Begrænsning — en Tvivl.

²⁾ Henholdevis af 1922 og 1921 — tillige er der sluttet Traktater med Østrig og Aftaler med U. S. A.

Traktater nærmest synes at tilstræbe en Identitet m. H. t. Passage over Søterritoriet og gennem en tilsvarende Luftsøje.

Der er dog vist ingen Grund til at tillægge P. L. T.'s bombastiske Udtryk alt for megen blivende folkeretlig Værdi (navnlig i Krigstid).

1. Det er ikke urimeligt at anse de voldsomme Udtryk for et Udslag af den diktatoriske Tendens, de kategoriske Beslutninger, der paa den Tid var herskende — Sejrspsykosen¹⁾. Centralmagterne var jo helt udelukkede fra at tiltræde; de Neutrale blev ikke taget paa Raad og fik kun Adgang til at tiltræde uden Fremsættelse af Ændringsforslag.
2. En Traktat skaber i sig selv ikke almindelig Folkeret. Den kan være Udtryk for en saadan, og kan paa den anden Side ogsaa, naar den er meget universel, efterhaanden opfattes som Udtryk for alm. gældende Folkeret. Almindelig Folkeret er vel kort sagt: det, der antages for bindende uden Traktat, eller selvom en Traktat faldt bort.
3. Alle Traktaterne har denne Klausul: gælder kun i Fredstid. Det er en — efter historisk Erfaring — utilgivelig Naivitet at tro, at denne Klausul aabner Sandsynligheden for Udvidelse ogsaa til Krigstid. Tværtimod, man bør hellere gøre sig

¹⁾ Til Sammenligning tjener, at Præsident Wilson, der dog ikke kan beskyldes for at være særlig sejrserberuset, maatte gaa med sit 3. Forslag til en Folkeforbundspagt — selv efter dettes Fremsættelse — til et Sagførerfirma, hvor det blev revideret paa væsentlige Punkter.

Hertil kommer yderligere, at Krigstidens voldsomme Overgreb og Gæner naturligt maatte medføre, at Konventionen mentalt blev en Reaktio mod disse, for at hindre Gentagelse. En fredelig Udvikling havde sikkert ikke ført til slige Resultater.

- klart, at Klausulens Læsemaade vil blive: gælder ikke i Krigstid¹).
4. Traktater kan bortfalde (Opsigelse, under Krig, Misligholdelse o. s. v.).
 5. Traktater er strengt bundet til Signatormagternes Kreds.
 6. P. L. T. 1919 er ikke udarbejdet af Jurister, hvilket yderligere er en Formodning mod en alt for bogstavelig Ordfortolkning²).

IV. Argumentation ud fra Forholdets Natur.

a. Luften over Land.

Det behøver ingen nærmere Paavisning, at det for Tiden er umuligt at faa Staterne til at give Afskald paa at bestemme ang. Flyvning over Landterritoriet — praktiske og visse rimelige Hensyn gaar foreløbig ogsaa i samme Retning.

Det kan derfor fastslaaes som den alm. teoretiske og praktiserede Opfattelse: Luften over Landterritoriet har samme rettlige Stilling som Landet. d. v. s. Identitet.

¹) Det vil da ogsaa ses, at et stigende Antal Lærde, Praktikere og Statsmænd aabenlyst erklærer: at Staten i Krigstid ikke er bundet af P. L. T. 1919.

Paa en Kongres 1921 foresloges, at P. L. T. skulde udvides til ogsaa at gælde i Krigstid — alle øvrige Delegerede modsatte sig en saadan Tilføjelse som »inutile» og foreslog helt at udelade Art. 38 for saaledes i Tavshed at forbigaa Spørgsmaalet om Luftfart i Krigstid.

²) At heller ikke teoretiske Juristers Terminologi altid er uangribelig, ses bl. a. klart af Forhandlingerne 1930 om Kodifikation af Regler for Søterritoriet, hvor man havde anvendt Udtryk som Statens »unlimited right of dominion». Herimod blev indvendt, at »unlimited right» aldeles ikke svarede til Kendsgerningerne, og at denne Ret var langt fra at være ubegrænset, eftersom der jo netop umiddelbart efter tilføjedes, at den var underkastet Restriktioner; Ordlyden blev rettet i Overensstemmelse hermed. Men naar selv Jurist-Experten gør sig skyldige i saadanne Forhold, hvor meget saa ikke mere »Læggfolk».

b. Luften over Søterritoriet.

Man synes at have glemt Grundlaget for Statens Krav paa et Søterritorium, nemlig Statens berettigede Krav paa et saadant af Beskyttelses-, Sikkerheds- og økonomiske Grunde, og det endda kun indenfor meget snævre Rammer, der ofte langt fra tilsvarende Statens Formaal og Interesser, endsige Ønsker.

Men disse Interesser m. m. kræver aldeles ikke, at Staten altid faar et tilsvarende Søluftterritorium.

Nogle af de Hensyn, der oftest paaberaabes, skal anføres:

1. Sikkerhedshensyn ses ikke i Princippet at kræve mere yderliggaaende Forholdsregler end dem, der gælder for Passagen over Søterritoriet. A. H. t. de med lange Mellemrum paa Søterritoriet spredte Genstande synes et almindeligt Passageforbud i Luften ikke vel motiveret — ofte er der slet ingen Genstande.

Fuld Sikkerhed mod, at Luftfartøjer ikke afstedkommer Ulykker, kan ikke faaes, ej heller kræves — en saadan Fordring stilles jo heller ikke til den alm. Skibsfart.

2. Spionagehensyn.

- a. Frygten for Spioneri fra Luften — der rider mangen Stats- og Militærautoritet som en Mare — er sikkert ofte kun slet og ret Indbildning; thi de Oplysninger af Betydning, der søges, vil ofte bedre og nøjagtigere (eller alene) faaes ad ordinær Spionagevej (Bestikkelse, Kvinder o. l.). Dertil kommer, at Genstanden for Spioneri hyppigt ifølge sin Natur vil unddrage sig tilfredsstillende Observation fra Luften¹⁾. De faste Befæstningsanlægs ydre Karakter vil alligevel næppe forblive ukendte,

¹⁾ Det nye store franske Grænsebefæstningskompleks siges endog ikke at kunne observeres, selv naar man opholder sig i Terrænet.

selvom Spioneri fra Luften virkelig kunde forhindres¹⁾).

- β. I Krigstider vil de Neutrales Stilling ikke være væsentlig anderledes; selv angaaende midlertidige Anlæg som Feltbefæstningsanlæg og Miner vil der være let Adgang til at skaffe sig Underretning — de sidstes omtrentlige Plads skal jo endog forud bekendtgøres. Skulde det under truende Forhold (en optrækkende Konflikt) anses for hensigtsmæssigt at forbyde Sejlads f. Ex. i Smaalandsfarvandet, vilde Identitet netop føre til det praktiske Resultat, at Flyvning over samme Farvand var forbudt. Omvendt ses der ikke i samme Tilfælde at være nogen fornuftig Mening i at forbyde Luftfart over Smaalandsfarvandet, men tillade fri Sejlads for alle Slags Søfartøjer.

- γ. Hvad angaar Luften over de Krigsførendes Søterritorium, er denne jo saavel som Luften over Landterritoriet Krigsskueplads, hvor Fjenden — hvis han da evner det — frit kan boltre sig.

Over for Neutrales Samkvem i Forhold til en af de Krigsførende ses ikke, at de samme Forbud mod Sejlads, Ophold m. m., der altid anerkendes som en Krigsførendes Ret paa dens eget Søterritorium, skulde være utilstrækkelige i Forhold til Luften derover.

3. Økonomiske og fiskale Interesser. Rent bortset fra, at visse søterritoriale Interesser ikke kommer frem her (f. Ex. Fiskeri, Jagt m. m.), kan der ikke indrømmes økonomiske og fiskale Hensyn en saa stor Vægt, at de alene eller væsentligt skulde

¹⁾ Der fotograferes nu fuldt ud tilfredsstillende til Formålet i praktisk opnåelig Flyvehøjde 5—7000 m. Under Hensyn hertil og de anførte Betragtninger er det tidligere Forbud mod Medtagelse af Fotografiapparater uden Licens i Luftfartøjer, Lov 1/8-23 § 28, jvfr. Bek. 17/7-29 ophævet. 20/11-29, bl. a. vistnok med Krigsministeriets Sanktion.

kunne danne Grundlag for et Luftpassageforbud. Hertil kommer Umuligheden eller Vanskeligheden af effektiv Kontrol selv i Luften over Landterritoriet end mere da ude over Søterritoriet eller endnu længere borte, over det frie Hav. Statens Interesse i at sikre Befolkningen den indenrigske Trafik i Lighed med Kystfarten er tilstrækkelig beskyttet ved Nødvendigheden af Forbindelsen med Landterritoriet, hvor Statens Autonomi jo fuldt ud kan gøres gældende. Smugleriuvæsenet vil ligesaa lidt (eller endnu mindre) kunde imødegaaes inden for Søterritoriet som Grundflade som nu paa selve dette, hvad enten man giver Luftsøjlen over Søterritoriet samme Stilling som dette eller som Landterritoriet, men maa reguleres paa samme Maade som ellers ved kollektive Aftaler.

4. Spørgsmaalet om Statens Magtmidler og Beføjelser. Hvorledes vil man observere, konstatere, kontrollere og endelig effektuere?

Sidst, men ikke mindst, opdukker Spørgsmaalet, naar Staten er neutral.

Det er jo en kendt Sag, at den neutrale Stat har Pligt til med Magt at modsætte sig forskellige af de Krigsførendes Handlinger, paa Landjorden i højere Grad og mere absolut end paa Søterritoriet. Det bør derfor tages med i Overvejelserne, om man ikke ved at hævde samme Slags Suverænitet fra Luften over Søterritoriet (og endda længere ud end dette) skaber sig selv en Stilling, der eventuelt kan faa farlige Konsekvenser.

Under 1. Behandlingen i Folketinget af Forsvarsforslaget 1927 fremhævede P. Munch uimodsagt, at det vilde være en overordentlig stor Fare for Landets Suverænitet, om vi vilde paatage os den Opgave: eventuelt at søge Gennemfart hindret. Endnu mere

maa det overstige vore Kræfter, om vi fik Pligt til at hindre en Luftpassage (saavel over Stræder som yderligere over Søterritoriet, eller derudover). Men en saadan Pligt synes netop at være knyttet til Suveræniteten, medens Retten til at forbyde Passage, motiveret ud fra Statens Ret til nødvendige Selvopholdelsesforanstaltninger, snarere kunde tænkes at aabne en Udvej til at slippe for Pligten¹). I flere officielle udenrigsministerielle Akter paabe- raabes netop baade Retten og Pligten til at forhindre Luftfartøjers Passage²).

5. Reale praktiske Vanskeligheder. Gaaende ud fra Flertallets Anskuelse og Staternes officielle Standpunkt: at Stillingen er forskellig for Søterri-

¹) Hvis der gives Luften over Søterritoriet samme Stilling som Luften over Landterritoriet, er al Passage af Krigsførende forbudt, jvnfr. Haagerkonv. 1907 Nr. 5 Art. 2. Men dette Forbud skal hævdes, ikke saa meget i den Neutrale Interesse som i den anden Krigsførendes; og manglende Vilje eller Evne til at hævde Forbudet vil kunne medføre de alvorligste Kousekvenser. Englændernes Angreb paa «Dresden» 1915 paa det neutrale Chile's Søterritorium blev motiveret og forsvaret med de Bemærkninger, at Chile ikke selv var i Stand til at effektuere Desarmering af Krydseren. Fra Folkerettens Overdrev kan nævnes Englands berømteste Folkerets- expert Oppenheim, der hævder, at hvis en Krigsførendes Tropper marcherer gennem neutralt Landterritorium, og den Neutrale ikke afvæbner eller ikke er i Stand til at afvæbne disse, har Mod-standeren Ret til at angribe Tropperne og levere Slag paa det neutrale Landterritorium — endnu videre gaar O., naar han for- svarer Englands Angreb over for den neutrale Skibsfart med følgende: «but neutrals could not complain, because they (o: de Neutrale!!) did not prevent germany from carrying out her nefarious submarine practice, which attempted to cut off entirely all communication with Great Britain».

²) F. Ex. Memorandum (se Pag. 126) ang. Ret til Beskydning af Luftfartøjer, der kommer ind i den neutrale Stats Luftterritorium: «L'Etat neutre ne peut se tenir qu'au seul fait que l'aéronef se trouve au-dessus de son territoire, où il lui est défendu de navi- guer et où l'Etat neutre a le droit et le devoir de l'empêcher d'entrer».

ovenover, maa der nødvendigvis finde en Afgrænsning Sted.

Vil Grænsen da blive mellem Luft og Vand? Er en Flyvemaskine i 10 m Højde over Vandoverfladen underkastet en anden Myndighed end Krigsskibets Mærs 50 m over? Hvorledes er et bugseret Luftfartøj stillet — det bugseres maaske af et Krigsskib — eller en fra et Krigsskib opsendt og slæbt Observationsballon? Er et Flyvefartøj installeret paa et Krigsskib, som passerer neutralt Søterritorium, underkastet Luftens Jurisdiktion eller Søterritoriets?

En Flaade, hvis Passage over Søterritoriet er tilladt eller er en Ret, vilde ikke kunde lade sig eskortere af Flyvemaskiner, medmindre disse holder sig uden for Søterritoriets Grænse — og hvilken Grænse? — maaske endda længere ude. Ej heller giver en Sondring mellem Land- og Vandflyvemaskiner noget brugbart Kriterium, thi rent bortset fra, at Amfibieflyvemaskiner er vel tænkelige, opstaar Problemer som f. Ex. en havareret Landflyvemaskine paa Søterritoriet (skulde den ikke kunde bjærges af egen Nations Krigsskib?), og ofte vil netop de smaa paa Krigsskibe anbragte Luftfartøjer være af »Landtype«.

Der kan naturligvis opstilles flere Problemer (saaledes det mere end indviklede Interneringsproblem, hvis Løsning er forskellig for Land- og Søterritoriet — jvnfr. Krigens talrige og pinlige Tilfælde), men lad det anførte være nok til at vise, at Komplikationerne, naar Luften over Søterritoriet — ja endog udover dette — stilles som Landterritorium, vil blive af en saadan praktisk talt uløselig Art, at man vil foretrække at bruge »Nelson's Kikkert« i Stedet for at anvende Reglerne. Men at arbejde for at gennemføre Regler, som man antagelig ikke vil (el. vil kunne) anvende, kan dog næppe anses for god Politik.

Der synes da heller ikke at være nogen umiddelbart paatrængende Nødvendighed for at stille Luften over Søterritoriet anderledes end selve dette.

Hvad Spionage- og Sikkerhedshensyn angaar, synes disse i Fredstid (som ovenfor anført) ikke at kræve en anden Stilling for denne Luftsøjle. Naar Staten fik Adgang til at forbyde al Flyvning inden for visse Omraader — og disse vil antageligt blive netop dem, der ligger over spærret Farvand, f. Ex. ved Minespærringer, el. indre Farvande (Havne m. m.), der i Forvejen enten folkeretligt almindeligt anerkendes ligestillet med Landterritoriet, el. for hvilke Staten mere el. mindre bestridt kræver en saadan Stilling — synes dermed ethvert berettiget Krav at være opfyldt, selv under Neutralitetssituation. Skulde endelig Spionagehensynet være alt fremherskende, vil dette ikke være tilfredsstillet ved en Grænse udefter som Søterritoriets, og den Konflikt, der da vilde opstaa mellem Luftterritoriet over det frie Hav stillet ikke engang som Søterritorium, men som Landterritorium, vil lade de ovennævnte praktiske Afgrænsningsvanskeligheder fremtræde i endnu grellere (og uløselig) Form.

Resultatet af disse Overvejelser synes herefter at blive, at Forholdets Natur i intet Tilfælde¹⁾ frembyder vægtige Indsigelser imod Identitetsprincippet, men paa de fleste Omraader tilraader dettes Anvendelse (jvnfr. ogsaa senere under Stræder).

¹⁾ Man har til Fordel for at jævnstille Søterritoriets Luftsøjle med Landterritoriet fremført, at Luftfartøjet havde Vanskelighed ved at bestemme sin Plads — denne Vanskelighed ses ikke at blive mindre derved, at Luftsøjlen faar nævnte Stilling, en Grænse udad skal jo træffes, og bliver denne over det frie Hav, vil Vanskelighederne ved Pladsbestemmelse kun blive yderligt forøgede.

Ligeledes er anført, at det var upraktikabelt at sondre mellem Land og Sø, fordi det i begge Tilfælde drejer sig om de samme Apparater (Luftfartøjer), men et lignende Forhold (nemlig alm. Skibe) har ikke forhindret en Sondring mellem nationalt Farvand, Søterritorium, Stræder og frit Hav.

Luftstræder.

Den Afgørelse, der fældes m. H. t. Luftens juridiske (folkeretlige) Stilling over Søterritoriet, faar eminent Betydning ved Spørgsmaalet: »Luftstræder» — det er nemlig indlysende, at hvis Princippet om Behandling af Luftsøjlen over Søterritoriet som Landterritorium knæses, da opdukker Konflikten angaaende Stræder (c: internationale Trafikruter, highways of international traffic, indispensable au traffic international, se Afhl.) i en yderlig skærpet Form.

Man ser undertiden hævdet, at der ikke fandtes »Luftstræder«, navnlig har man henvist til det manglende fysiske (geografiske) Begreb. Dette er forkert. »Luftstræder» er simpelt hen Luften over Stræder, og Afgrænsninger frembyder ikke principielt større Besvær end for selve disses eller for Søterritoriets Vedkommende — og i Praxis trænger Luftstrædeproblemerne alt for stærkt paa, til at man kan benægte Luftstræders Eksistens og Realitet.

Ved at antage Identitetsprincippet falder Spørgsmaalet om Luftstræders juridiske Status bort som selvstændigt Spørgsmaal, og Tvivlen knytter sig da kun (!) til Søstræders desværre ikke meget klare Stilling.

Luftstrædespørgsmaalet har ikke været Genstand for saa stor Opmærksomhed, som man skulde vente, da Striden hidtil har staaet om andre grundlæggende luftterritorielle Spørgsmaal, som først burde bringes paa det rene, saaledes at det er forstaaeligt, om man har kviet sig ved at styrte ud i endnu vanskeligere Problemer.

Dertil kommer, at Luftstrædeproblemet under Krigen spillede en meget beskeden Rolle, undtagen for Danmarks Vedkommende, hvor Rollen var mere end stor nok.

Hvilken Interesse har vi da i, om det ene eller andet Princip gennemføres?

Medens en faktisk Lukning af Østersøen søværls

ikke let kan tænkes iværksat, dels p. Gr. af Strædepasageretten i Almindelighed og efter nogles Mening Sundtraktaten 1857, dels fordi Flinterenden som Grænsefarvand mellem flere Stater efter alm. Opinion (saaledes da ogsaa Sveriges officielle Standpunkt 1914—18) ikke kan spærres, saa vilde en Udvidelse af Landterritoriets Status til ogsaa at omfatte Luften over Søterritoriet betyde disse Farvandes totale Lukning, og det ikke alene en fakultativ Lukningsbeføjelse at udøve eller ikke efter Behag, men efter Omstændighederne en egentlig Lukningspligt.

Forbud mod Krigsførendes Passage over Landterritoriet maatte da nødvendigvis være direkte anvendelig paa Luften ogsaa over Stræderne.

Konsekvensen vilde blive en faktisk Udelukkelse af en Del Østersøstater fra ad Luftvejen at komme i Forbindelse med Omverden. Med andre Ord: vi vilde da gøre Østersøen til et mare clausum, men denne Gang i Luften; — man skulde tro, at Sporene skræmmede ogsaa her.

Randstaterne vilde overhovedet ikke og Tyskland kun Vesten om Jylland kunne recognoscere i Kattegat. Randstaterne vilde — med mindre det kunde ske over en allieret Stat — være helt afskaaret fra Omverden.

Hvorledes udformede denne Situation sig under Verdenskrigen 1914—18?

De fortrolige Oplysninger og Korrespondancer fra Sikringsstyrkens Tid skal udelades¹⁾, blot skal anføres nogle Oplysninger, der støtter sig til mere offentligt tilgængelig Kilder.

a. Forsvarsministerens Skrivelse ⁴/₅-16:

«Bestemmelser vedrørende Forhold angaaende fremmede Luftfartøjer, der passerer over dansk Land- og Søterritorium».

¹⁾ Findes tildels i Sikringsstyrkens Generalf rapport og i Gen-
drivelsen af Udvalgsbetænkningen vedlagt Afhl.

Det er ikke tilladt krigsførende Magters Luftfartøjer (Luftskibe og Aeroplaner) at flyve over dansk Landterritorium eller over de Dele af dansk Søterritorium, som det er forment fremmede Magters Krigsfartøjer at besejle (indre danske Farvande: lukkede Farvande samt spærrede Farvande). — — — Kommer et saadant Luftfartøj, om hvilket det ved foretagen Pladsbestemmelse konstateres, at det befinder sig over det ovenfor omtalte Land- eller Søterritorium i saadan Nærhed af faste Værker, udførte Armeringsarbejder eller udlagte Spærringer, at en Rekognoscering af disse skønnes mulig, søges Luftfartøjet afvist ved Beskydning, medmindre det er i aabenbart havareret Tilstand; Beskydning maa dog først finde Sted efter Afgivelse af Varselsskud — — —.

I samtlige Tilfælde af Overtrædelse af denne Bestemmelse — ja endog før dens Udstedelse, saa langt tilbage som 1 Aar før — gav Tyskland Undskyldning, undertiden paa eget Initiativ, i al Fald efter det danske Marine- og Udenrigsministeriums Protest.

Saadan Undskyldning — med Løfte om at straffe de paagældende eller med Meddelelse om, at Sagen var paataalt — blev givet endog efter den tyske Admiralstabs Skrivelse 1916 (Admiral Holtzendorf): »Admiralstaben staar paa det Standpunkt, at Eklæringsflyvninger over almindelige Søforbindelser er tilladelige, og at der ikke kan gives Afkald derpaa. Da det er en Kendsgerning, at det er lykkedes fjendtlige U-baade at trænge ind i Østersøen, kan den videstgaaende Lufteklærering ikke undværes.»

Saaledes udtalte den tyske Regering, i Anl. af at to tyske Maskiner ¹³/5-17 havde overfløjet spærret Farvand i Store Bælt, i den tyske Marines Navn over for den danske Regering sin Beklagelse o. s. v.

Uddrag af tysk Udenrigsm. Svarskrivelse af 8/2-17
over for dansk Protestskrivelse af 24/11-16:

„Das Auswärtige Amt möchte zunächst bemerken, dass, wie der Kgl. Dän. Reg. bereits aus früheren Erklärungen der Kais. Deut. Reg. bekannt ist, an die deutschen Luftstreitkräfte das strenge Verbot des Ueberfliegens dänischen Landgebiets und dänischen gesperrten (altsaa ikke principielt Søterritoriet) Seegebiets ergangen ist; dieses Verbot ist auch heute noch uneingeschränkt in Geltung. — — — (Derefter nævnes nogle Tilfælde). — — Die Deut. Reg. bedauert lebhaft diese Vorkommnisse. Gegen die beteiligten Flugzeugführer ist das Erforderliche veranlasst worden. Ausserdem sind zur Verhütung ähnlicher Vorfälle weitgehende Vorkehrungen getroffen worden.“ Skrivelsen imødegaar derefter Retten til Beskydning og bestrider, at det nævnte strenge Forbud mod Overflyvning af neutralt Territorium skulde indeholde en Aerkendelse af, at saadan Flyvning efter Folkeretten skulde være forbudt og en Krænkelse af Neutraliteten, og der henvises bl. a. til Engls Svar til Svejts, se her Pag. 96. „Die Frage, ob in den Ueberfliegen neutralen Gebiets durch Kriegsführende eine Verletzung der Neutralität liegt, ist also eine offene, und die Deut. Reg. glaubt sich ihre entgeltliche Stellung in dieser Hinsicht für spätere Zeiten vorbehalten zu sollen.“ Tyskland fastholder, at naar Overflyvning trods det strenge Forbud alligevel skulde komme til at finde Sted, skyldes det særlige tvingende Omstændigheder eller Fejltagelser, og udtaler: „Es sollte auch nie ausser Acht gelassen werden, dass ein Luftfahrzeug, das infolge von Havarei m. m., in Not ist und auf Rücksichtnahme Anspruch hat, wie ein Schiff in Seenot (man skød jo heller ikke uden videre paa et Søfartøj, der overskred Grænserne for spærret Farvand). Die Deut. Reg. muss hier nach dagegen Einspruch erheben, dass deutsche, über dänisches Gebiet geratene Luftfahrzeuge dänischer seits beschossen werden.“

I et Memorandum hævder den danske Reg. heroverfor, at naar Spørgsmaalet er aabent, kan Staten autonomt træffe Bestemmelser. Man vil heller ikke anerkende, at Flyvning over Territoriet altid kun skyldes Nødsituationer, og at Beskydning derfor er utilladelig, men henviser til Svejts og Holland (Memorandum'et kommer ikke direkte ind paa Søeller Strædeterritoriet, men er rettet mod Tysklands Angreb paa Luftsojlen over Landterritoriet). Man frafalder dog lige-

som Holland den øjeblikkelige og ubetingede Beskydning og foreslaar et Arrangement med Signaler fra Luftfartøjer i Nød, naar det ønsker at lande (i Lighed med Overenskomst mellem Tyskland og Holland), Noteudveksling ^{29/9} og ^{3/10-17}. (Se Beretning 1922, Bilag XXXV d og e).

Det vil sikkert være klart og indlysende for enhver, hvorledes »Identitetstanken» er opstaaet hos Forfatteren, og at den ikke er det rene Hjærnespind. Det er ligeledes klart, at Identitetsprincippet ikke heller er tænkt som en ny Opfindelse, som de vises Sten eller »Mit-System«, der skulde publiceres som noget revolutionerende — det er kun de givne og tænkte Virkninger, set og samlet under en særlig Synsvinkel og en særlig Betegnelse. »Princippet» kan maaske være vejledende og i visse Situationer en Overvejelse værd¹⁾.

Man ser undertiden den Paastand fremsat: Luftfartøjer maa have Passageret (ogsaa over Landterritoriet), da en Krigsførende uden Søgrænser, der var adskilt fra sin Modstander ved et mellemliggende neutralt Land, i modsat Fald vilde være ude af Stand til at naa sin Modstander. Denne Betragtning er naturligvis fejlagtig — et tilsvarende Forhold fremtræder jo ogsaa m. H. t. Landstridskræfter tilhørende et paa samme Maade beliggende Land.

Derimod gælder andre Forhold m. H. t. Luftstræder. Forbudet mod Troppepassage gælder kun for Landterri-

¹⁾ Der er fra en enkelt Side (samme) fremført de to Postulater: »at under Verdenskrigen passede Identitetsprincippet netop ikke» og »at de praktiske Resultater paa de fleste Omraader er de samme» (hvad enten Suverænitetets- eller Identitetsprincippet antages) begge Postulater kan ikke samtidigt være rigtige — de er iøvrigt begge forkerte. De fremsatte Postulater viser, at man ikke har forstaaet et Ord af det hele, saaledes opføres Suverænitetets- og Identitetsprincippet som Modsætninger, hvilket de jo aldeles ikke er; tværtimod medfører Identiteten, at hvis der paa Land- eller Søterritoriet hævdes Suverænitet, skal Luftsøjlerne herover ogsaa være underkastet samme Suverænitet!

toriet, og netop den Omstændighed, at Troppetransporter og Sejlads med Krigsskibe kan finde Sted over Sø- og Strædeterritoriet, viser til fulde dels, at Forholdets Natur har affødt denne Modifikation i et almindeligt Troppepassageforbud, dels at en identisk Behandling af Land- og Søterritoriet med Hensyn til Passage ikke er nogen Nødvendighed¹⁾.

Ganske anderledes end ved Land uden Kyst stiller Sagen sig, hvor det drejer sig om Lande med Kyststrækninger, som f. Eks. Tyskland 1914—18.

Da en fjendtlig Flaade har Ret til Passage (saaledes aabent tilstaaet gennem Flinterenden, med bestridt Ret forbudt gennem Store Bælt), maa man nødvendigvis indrømme Tysklands Ret til ved Fjærneklærering m. m. at sikre sig mod Overraskelser. Og heri findes netop Hjemlen til Passageret i »Luftstræder».

Denne Ret maa nemlig ses som et naturligt og nødvendigt Korrelat til krigsskibes Passageret over Stræde-(Sø-)territoriet²⁾.

I samme Omfang, som Passagen over Strædeterritoriet indskrænkes (respektive udvides), i samme Omfang indskrænkes (udvides) Passageretten i Luftstræder. Skulde det — som f. Eks. under Krigen 1914—18 — i et eller

¹⁾ Et Eksempel vil sikkert tydeligt belyse Forholdets forskellige Sider:

Hvis man tænker sig Svejts som Krigsførende, er det umiddelbart indlysende, at Svejts ikke kan angribes, saalænge alle dets Naboer er neutrale; der opstaar derfor heller ingen militær Nødvendighed for en svejtsisk Luftrecognoscering uden for Landets Territorium til Observation og eventuel Imødegaaelse af Angreb. Kun ved at marchere gennem enten neutralt eller allieret Land kan Fjenden naa Svejts, og i begge disse sidste Tilfælde vil Svejts være berettiget til at handle i Luften (saavel som paa Landterritoriet).

²⁾ Passageretten gennem Stræder er nemlig, (hvor ubestemt iøvrigt det udtrykkes), af alle anerkendt som videregaaende end Passageret over Søterritoriet ud fra den praktiske Nødvendighed: der er ingen anden Vej, se herom Afhft. under Strædeproblemet.

andet Farvand lykkes at gennemføre totalt Forbud mod Krigsskibes Sejlads, vil Nødvendigheden (og sikkert ogsaa Ønsket herom, hvad naturligvis retligt set er uden Betydning) af Passage i Luften over samme Territorium bortfalde — Resultat: Identitet¹⁾.

Det kan derfor fastholdes:

1. At Identitetsprincippet netop passede under Verdenskrigen, og at det er hævdet af alle danske Autoriteter (Marine-, Krigs- og Udenrigsministeriet)²⁾ og accepteret af den tyske Regering, ja endog af den tyske Marine³⁾.
2. At de forekommende Uoverensstemmelser i Praxis ytrede sig som Protest mod Princippet Haandhævelse ved Beskydning. Men dette: at protestere mod Formen for Afvisning, er ikke det samme som at benægte Afvisningens Retmæssighed.

Af hele Udviklingen om Luftterritoriets Stilling (herunder »Luftstræder«) turde da fremgaa:

Identitet

der under iøvrigt nogenlunde tilsvarende Forhold som 1914—18 maa anses for

¹⁾ Ogsaa Lausannetraktatens Bestemmelser om Stræderne ved Dardanellerne og Bosporus — der i deres Helhed ikke kan anbefales overført paa danske Forhold — bestemmer udtrykkeligt Identitet.

²⁾ Naar det her udtales, at de forskellige Autoriteter »staar paa Identitetsprincippet«, er dette kun at anse som en kort Betegnelse for, at disse Autoriteter (under Krigen) regnede med, krævede respekteret og accepterede de Virkninger, der fremkommer, hvis man udleder Virkningerne af Identitetsprincippet.

³⁾ Jvnfr. Udskyldningen i den tyske Marines Navn Pag. 125 samt det tyske Marinestabsværk: Der Krieg zur See, Ostsee, Bd. II Pag. 310 ang. Flyvefartøjers og Luftskibes Benyttelse til Eklærering over for engelske U-baades Indtrængen i Østersøen: »... ihre Hilfe war jedoch nur eine bedingte, da sie neutrale Hohelsgewässer, geschweige neutrales Gebiet, nicht überfliegen durften«

utvivlsomt det højest opnaaelige
 efter min Mening det tilstrækkelige
 og en Udvidelse herudover lidet ønskelig (eventuelt farlig).

Kun hvor en Lettelse til Fordel for det internationale Samkvem, til Nedbrydelse af kunstige og urimelige Skranker¹⁾ kunde opnaaes, tør en Afvigelse (med de der med følgende Konsekvenser) fra dette »Identitetsprincip« tages under Overvejelse — og vel at mærke Overvejelse ud fra Realitetsbetragtninger, ikke ud fra mere eller mindre taagede Doktriner og spidsfindige Fortolkninger; her bør man holde sig Krigens Erfaringer og Krigstilstandens haarde Nødvendighed for Øje og mindes Pilet's Ord (i Forbindelse med Haagerkonventionerne 1907's Sammenbrud):

«Quelques mois de guerre ont relégué des doctrines au rang des pures chimères . . . elles sont tombées d'un seul coup parce qu'elles ne correspondaient à rien de réel.»

Det turde ogsaa være af vejledende Betydning, naar flere Forfattere i de sidste Par Aar er overgaaet netop til de her anførte Betragtninger og kræver »Identitet« af praktiske Grunde, og ikke mindst naar en »teoretisk Praktiker« som Dr. jur. Vanselow, forhenv. Kommandør, i sit Værk 1931, der er Grundlag for Undervisning i den tyske Marine, Pag. 415 ff. anfører: »Bindendes Kriegsrecht liegt aber noch nicht vor. Nur der erste Artikel des P. L. T. 1919, das in Art. 38 im übrigen ausdrücklich aussprach, dass es kein Kriegsrecht geben wolle, ist für die Kriegsführung von grosser Bedeutung. Art. 1 setzt nämlich den Luftraum über

¹⁾ Jvnfr. at Persien i 1929 som en Uventlighed mod England forbød engelske Indiensflyvere at flyve over Persien, medens hollandske Flyvere fik saadan Tilladelse — eller jvnfr. tysk Afslag paa Forespørgsel fra dansk Side om at passere tysk Territorium paa Vej til forskellige udenlandske Stævner, hvilket har medført, at man ikke mere spørger, men foretrækker at flyve uden om Tyskland.

Territorialgewässer dem Luftraum über Staatslandgebiet gleich; das heisst, dass neutrale Territorialgewässer im Kriege ohne Verletzung der Neutralität nicht überflogen werden dürfen. Diese Regelung, die ohne Berücksichtigung von Kriegsnotwendigkeiten erfolgt ist, liess ausser Acht, dass im Seekriege das Ueberfliegen von neutralen Meerengen (Stræder) die auch von Kriegsschiffen passiert werden müssen, notwendig werden kann. Hier ist eine Lücke im Recht, die zu Differenzen mit Neutralen führen wird. Eine Sonderregel, die inzwischen für die Dardanellen (hvor der er fuld Identitet) getroffen ist, stellt die Ueberfliegung der Enge der Durchfahrt seitens eines Kriegsschiffes gleich; damit ist der einfachste (simpleste) Weg für die Regelung dieser Frage für andere Engen gewiesen“ — disse Bemærkninger af en tysk højstaaende Søofficer turde nok mane til Eftertanke.

Andre Luftspørgsmaal.

I. Radio.

Selv under Fredsforhold er der i Øjeblikket »Kamp i Æteren«. Adskillige Forfattere fastslaar Statens Ret til — efter Evne — at hindre Radiobølger i at gaa gennem dens Luftterritorium (det vilde ikke være rart for mange Lyttre paa udenlandske Stationer, hvis et saadant Forbud kunde og blev effektueret). I Øjeblikket er Forbudet vistnok teknisk uigennemførligt. Til Gengæld hersker der stor Uenighed om Bølgelængdernes Placering, og adskillige Overgreb har fundet Sted, hvor en stor Stats kraftige Sender ødelægger Lytterforholdene for andre Stater, som staar hjælpeløse. Situationen er naturligvis mest pinlig for Suverænitetsstilhængerne, som ser Suverænitets Afmagt. Internationale Overenskomster med gensidig Resignation og Forstaaelse er her paakrævet nødvendige (sidst i Luzern 1933).

II. Neutralitet.

A. Internering.

Skal nødlandede (eller fra Søen inddrevne) Maskiner og deres Besætninger behandles efter Landkrigsreglerne

(3: ubetinget Internering) eller efter Søkrigsreglerne, hvilket lader Muligheden nabn for Frigivelse ifølge »den Renaultske Undtagelsesregel«, naar Besætningen kommer til det neutrale Land med et Handelskib som Mellemled. Dansk Praksis 1914—18 i Begyndelsen vaklende, med Tendens til Analogi fra Søkrigen, senere med fast Praksis med Analogi fra Landkrigen. I visse Tilfælde krævede man, at det mellemkommende Handelsskib skulde være neutralt (anderledes i nogle Tilfælde f. Eks. Holland). Nogle Stater gav kun Besætningen fri, naar den var bjærget paa det aabne Hav, men ikke hvis Bjærgningen fandt Sted paa Søterritoriet (modsat Norge L 20, 6/5-16).

Nogle Stater lod i saadanne Tilfælde Mandskabet frit, men tilbageholdt Maskinerne. (Holland tilbageholdt Maskinerne i alle Tilfælde under Henviisning til H.K. 1907 XIII § 6, trods Engl.'s Protest) — andre Stater modsat¹⁾.

B. Radiotelegrafering.

- a. Ifølge H. K. 1907, V og XIII er det forbudt Krigsførende at oprette Radiostationer eller anbringe saadanne Apparater paa neutralt Territorium. Men hvorledes med et strandet Skib, der telegraferer efter Hjælp? Danmark har haft adskillige af saadanne Situationer.
- c. Hvorledes maa Radiotelegrafering fra Skib forhindres (hvor Forbud foreligger)?

Man har benyttet den Fremgangsmaade at forlange vigtige Dele af Apparatet udleveret, indtil Skibets Afgang fra Territoriet. Denne Fremgangsmaade blev senere ændret til, at kun Luftnettet maatte beordres nedtaget. Men der kan telegraferes

¹⁾ Det er klart, at hvis nødstedt Besætning tages ombord i et neutralt Orlogsfartøj, skal den interneres (da Orlogsfartøjet i denne Henseende betragtes som selve Landterritoriet). Men hvis de Skibbrudne af et Handelsskib sættes ombord i Orlogsfartøj paa Søterritoriet? Eller det aabne Hav?

over andet end en Luftantenne, f. Eks. over en U-baads Afviserwire eller andre Midler. Kan man benytte den Udvej: at ødelægge Skibets Udsendelse ved selv at »knalde i« med høj Energi (og er dette Middel mere teknisk set tilstrækkeligt)? Eller maa man vende tilbage til første Prakís og forlange Udlivering af nødvendige Dele?

C. Forsyninger.

Kan et Flyvefartøj forsyne sig med Proviant og Brændstof i neutral Havn, saaledes som Krigsskibe (enten fylde Brændselsrum op, bunkers-Systemet, eller tage tilstrækkeligt til nærmeste egen Havn)?

D. Samkvem.

Medens det ikke medfører folkeretlige Konsekvenser, at Gæstfrihed udvises fra et neutralt Krigsskibs Side mod en Krigsførendes Fartøjer — selvom dette bør undgaaes uden for egentlige Ophold i Havn — vilde det medføre Internering, om et nødstedt Luftfartøjs Besætning efterkom Invitation ombord i neutralt Orlogsfartøj.

E. Assistance af forskellig Art.

At et neutralt Orlogsfartøj ikke maa yde Assistance under nogen Form (uden at den medfører Fartøjets og Besætningens Internering) er givet, men hvorledes med Assistance fra Handelsskib paa Søterritoriet eller uden for dette? Maa Fiskere assistere med at slæbe en strandet Flyver ud paa dybere Vand? o. s. v. o s. v.

III. Har krigsførende Luftfartøj samme Beføjelser som Land- eller Søstridskræfter?

- a. Ved Konv. 1899 blev det forbudt at udkaste Sprængstoffer og Projektiler fra Luftfartøjer eller ved andre analoge nye Maader. Forbudet skulde gælde til Udløbet af næste Fredskonference. Der var paa 1907-Konferencen ikke fuld Enighed om at forny For-

budet, men derimod om at paalægge Krigsførelsen visse Restriktioner. Forbudet blev kun underskrevet af Halvdelen af Deltagerne, men Restriktionen blev anbragt i H. K. IV Art. 25 »Det er forbudt at angribe eller ved nogetsomhelst Middel at bombardere . . . » (uforsvarede Steder); med de fremhævede Ord tænkte særligt paa Bombardement fra Luften.

Man tvistes den Dag i Dag om den lovlige Berettigelse af de Bombardementer, der fandt Sted under Verdenskrigen. Diskussionen har kun teoretisk Interesse — enhver regner med fremtidige Luftbombardementer. Og en som i Haagerkonv. forskrevet Forhaandsmeddelelse om Bombardement tør vist ikke forventes eller kræves.

Medens der nævnes Eksempler paa, at tyske Maskiner udhældte Staalpikke over de franske Løbegrave (en saadan lille Staalpik med styrende Vinger som en Pil kunde gennembore en Staalhjelms og gaa gennem Mandens Krop og ud ved Fod eller Knæ og var derfor ualmindeligt frygtet), haves der vist ikke Eksempler paa Udlægning af Giftgas o. l. fra Luftfartøjer, men kan vel forventes i Fremtidens Krige.

- b. Kan Luftfartøjer ifølge Folkeretten gyldigt opbringe eller sænke Handelsskibe (eller Handelsluftfartøjer)? Det er gjort 1914—18.

Under Hensyn til, at Handelskrig er forbudt U-baade, fordi de ikke kan opfylde Kravene om at bringe Besætning og Skibspapirerne i Sikkerhed, skulde et Forbud være paa sin Plads over for Luftfartøjer, men kan det opretholdes?

- c. Besætningen har muligvis efter Haagerkonv. ikke samme gunstige Stilling som alm. Krigsfanger, idet H. K. 1907, IV § 29 om Spioners Stilling, netop undtager Personer, »der udsendes i Ballon for at overbringe Depecher og i det hele for at vedligeholde Forbindelsen mellem de forskellige Dele af en Hær

eller et Territorium¹, fra at blive behandlet som Spioner, men heraf kan der maaske modsætningsvis udledes en Begrænsning nemlig: kun de særligt nævnte Personer har denne Ligestilling med alm. Soldater — iøvrigt ikke. Under Verdenskrigen har der været en Tendens til at behandle Besætninger paa Luftfartøjer, som bombarderede ubeskyttede Byer eller nedkastede Propagandaskrifter, ringere end alm. Soldater.

- d. Konvention om Krigsfangers Behandling (tiltraadt af Danm.) ²⁷/7-29 Art. 1 anfører, at Konventionens Bestemmelser kommer til Anvendelse paa de Kombattanter, der tages til Fange til Lands, til Vands eller i Luften.

En anden Konvention af samme Dato om Syge og Saarede i Landkrig foreskriver i Art. 18 Bestemmelser om Luftfartøjer og deres Besætning, naar de anvendes som sanitære Transportmidler.

IV. Har militære Luftfartøjer samme Beføjelser i Fredstid som Krigsskibe?

- a. P. L. T. 1919 stiller dem ringere end Krigsskibe, saaledes nyder de kun i visse Tilfælde (nemlig naar de har faaet Passagetilladelse) Eksterritorialitetsret som disse.
- b. En egentlig Passageret over Sø- eller Strædeterritoriet er ikke anerkendt.
- c. Der rejses ofte det Spørgsmaal, om Luftfartøjer kan udøve Retshaandhævelse paa Søterritoriet.

Dette maa principielt besvares bekræftende. Ved hvilke Midler, Staten udøver sin Jurisdiktion, maa blive Statens Sag, bortset fra Traktater¹) og natur-

¹) Jvnfr. Fiskerilnspektion i Nordsøen, der skal udøves af Orlogsfartøjer (bortset fra Belgiens Lempelse) og dansk-engelsk Traktat om Fiskeri ved Island, hvor Inspektionen kan udføres af danske Skibe, hvis Kaptajn har en særlig Udnævnelse.

ligvis inden for rimelige Rammer. Spørgsmaalets Kerne er derfor dette praktiske: Kan Luftfartøjet foretage det som alm. anerkendt fornødne (nøjagtig Pladsbestemmelse o. l.) — besvares dette bekræftende, skulde der principielt ikke være nogen Hindring for at benytte Luftfartøjer til Fiskeriinspektion eller til Toldopsyn, det er jo ogsaa gjort i Praksis (Fiskeriinspektion ved Anholt og Læsø, Smuglerjagt i Sundet).

Positive danske Bestemmelser.

I. (99) ¹⁹/₄-07 om traadløse Telegrafer. Statens Monopol paa Land- og Søterritoriet fastslaaes. Benyttelse i danske Skibe kræver Tilladelse fra Min. f. offentl. Arbejder; Bestemmelsen gælder ikke Statens egne Skibe. Benyttelse i fremmede Skibe kan paa Søterritoriet forbydes og Foranstaltninger¹⁾ hertil træffes²⁾.

An. (490) ¹¹/₂-20 om Luftfart³⁾.

Gælder kun for danske og fremmede private Luftfartøjer. § 48 lader de respektive Ministerier meddele Fritagelse for Lovens Bestemmelser m. H. t. Forsvarsvæsnets og Statens civile Fartøjer⁴⁾.

Reglement A (revideret ⁹/₅-33): Mærkning og Registrering.

— B (— ²¹/₁₁-30): Godkendelse af Flyvemaskiner.

— C (— ²³/₄-29): Bogføring.

¹⁾ Saadanne Foranstaltninger blev ved Skrivelser fra Min. f. off. Arb. truffet under Verdenskrigen.

²⁾ Hertil knytter sig en Række Bestemmelser om Oprettelse og Drift af Radiotelegrafstationer, Radio-Modtagerstationer, private Radio-Sendere m. m. (se Lovleksikon).

³⁾ I Henh. t. L. ⁴/₁₀-19 om Benyttelse af Luftfartøjer. Denne Lov er ophævet og erstattet af Loven 1923, men An. gælder endnu.

⁴⁾ § 11 Flyvning over Bygninger skal foregaa i mindst 200 m Højde, og Kunstflyvning over Byer er forbudt, § 12 se senere.

Reglement D (revideret ¹⁸/5-32): Luftvejsregler.

— E (— ²²/8-34): Minimumsbetingelser for
Førere og Navigatorer.

L (175) ¹/5-23 om Luftfart (afløser Lov 1919) § 14 bestemmer, at Min. f. off. Arb. giver Tilladelse til Luftfart inden for dansk »Omraade« med Fartøjer af fremmed Nationalitet. Saadan Tilladelse for fremmede militære Luftfartøjer gives af de respektive Ministerier.

Det har været under Overvejelse at foranledige udfærdiget en Kgl. An. om Adgangsbestemmelser i Lighed med (og i Tilknytning til) Kgl. An. om Krigsskibes Adgang til danske Farvande under Fredsforhold. Men dels har man ikke fundet det heldigt at sammenkæde de to Adgangsbestemmelser, dels er det ikke fundet opportun at træffe nærmere Regler p. Gr. af de mange vanskelige Spørgsmaal og Luftrettens ikke helt afklarede Stilling. Stillingen er i Øjeblikket den, at der kræves Tilladelse ad diplomatisk Vej¹).

An. 1920 § 12 bestemmer, at Min. f. off. Arb. bekendtgør, over hvilke Land- og Søterritorier privat Flyvning er forbudt, og paa hvilke Arealer Landing er forbudt.

L. 1923 § 30: Ved kgl. An. kan det bestemmes, at Luftfart over visse Omraader enten skal være helt forbudt eller kun skal være tilladt paa nærmere Betingelser²).

Saadanne Forbud findes ikke.

§ 31 giver Adgang til m. H. t. Flyvning til og fra Udlandet at foreskrive visse Ruter.

Bek. (140) ⁸/6-29 om Danmarks Tiltrædelse af

¹) P. L. T. 1919 § 32: De kontraherende Magters militære Luftfartøjer skal for at overflyve eller lande paa fremmed Stats Territorium have særlig Tilladelse. — I Lighed hermed ogsaa de fleste specielle Luftfartstraktater mellem Danmark og andre Lande.

²) Disse Forbud skal gennemføres ens saavel over for egne som fremmede private Luftfartøjer (P. L. T. § 3); tilsvarende Klausul findes i de af Danmark med fremmede Lande sluttede Luftfartstraktater.

P. L. T. 1919 med Ændringer af 1929. Rettet, se Bek. (331) ^{10/11-33}¹⁾.

Bek. ^{10/3-30}, med Tillæg Bek. (307) ^{26/11-31} om bevægelige Radiotelegraf- og -telefonstationer ombord i Skibe og Luftfartøjer.

Bek. (10) ^{10/1-34} om Ratifikation af Madridkonventionen ^{3/12-32}²⁾ om Telekommunikationer, der sammen sluttede de tidligere Særkonventioner om Telegrafi, Telefoni og Radiotelegrafi. Konventionen indeholder forskellige Reglementer og bl. a. en protocole additionnel, der giver Adgang til Afslutning af særlige europæiske Aftaler. I Kraft heraf vedtoges en Konvention om Radiospredning i Luzern ^{12/6-33}, se Bek. (11) ^{18/1-34} om Danmarks Ratifikation.

Bek. (184—186) ^{20/6-34} om Noter mellem Udenrigsministerierne i Danmark og U. S. A. ang. foreløbig Aftale m. H. t. Luftfart. (En Noteudveksling findes mellem Østrig og Danmark om de respektive diplomatiske Repræsentanternes Kompetence til i Hastværksager at give det andet Lands civile Flyvere Tilladelse til at overflyve og lande paa det repræsenterede Lands Territorium, 1932).

¹⁾ Særligt mærkes § 1 om Luftterritoriet. Endvidere den principielle Ligestilling mellem fremmede og egne civile Luftfartøjer, dog med Forbehold af Ret til egne Fartøjers Besørgelse af Indenrigsfart i Erhvervsøjemed (§ 16). Paabud om Lufruter og Landingspladser (§ 15). Undtagelsesvis bedre Stilling for egne Fartøjer (§ 3). Den faste internationale Kommissions Organisation og Kompetence (§ 34 ff.). Bjærgning af Luftfartøjer i Søen ligestilles med Bjærgning af Skib. Definition af Statsluftfartøjer (militære og civile) og private (§§ 30, 31). Militære Luftfartøjers Retstilling (§ 32), andre Statsskibes Retstilling (§ 33). Reglementerne A-E svarer nærlig til de i An. 1920 anførte; hertil kom Reglement «F» internationale Kort m. m., Reglement «G» Samling af meteorologiske Meddelelser og Reglement «H» om Toldbestemmelser.

²⁾ Madridkonventionen er foreløbig Slutstenen og Afslutning for en Række Konferencer og Konventioner, saaledes Berlin 1906, London 1912 og Washington 1927, og nu Madrid 1932.

Ang. fremmede Landes Bestemmelser for Luftfartøjers Adgang kan henvises til Marineministeriets Kundgørelser. Her skal kun specielt nævnes, at England saavel for Luftfartøjer ombord i Krigsskibe som ledsagende disse kun kræver den samme Anmeldelse som for Krigsskibet. Af svenske Bestemmelser kan anføres, at der kræves Tilladelse ad diplomatisk Vej, medmindre det militære Luftfartøj befordrer eller eskorterer fremmed Statsoverhoved eller officielle Repræsentant (dog ikke over 2 Fartøjer), medføres ombord i Krigsskib, eller er i Nød. Fastmonterede Skydevaaben (uden Ammunition) og Fotografiapparater (uden Plader og Films) kan medføres. De svenske Bestemmelser er iøvrigt indføjet i Kgl. Kundg. om Orlogsfartøjers Adgang.

Da der er en stigende Tendens til efter engelsk Mønster at anvende »autoriserede« Forkortelser i vidt Omfang ogsaa til officielt Brug, skal anføres:

Kortfattet Oversigt over de vigtigste Institutioner paa Luftrettens Omfang.

A. Inddeling efter politiske Linier.

I. »CINA«: Commission int. de navigation aérienne, er oprettet i Henh. til Pariser-Luftfartskonventionen 13. Okt. 1919. »CINA« er dels Betegnelse for Systemet, dels Kommissionens Navn, saaledes at naar en Stat siges at høre til »CINA«, forstaaes derved, baade at Staten har antaget Konventionen, og at den er repræsenteret i Kommissionen. Denne er et egentlig lovgivende Organ, stillet under F. F.'s Ledelse. Resultaterne af dets Virksomhed offentliggøres i periodiske Bulletiner og gaar ud paa at skabe international offentlig Luftret.

a. Der opstilles visse almindelige Grundsætninger, der kun er bindende for det enkelte Medlem,

naar de er tiltraadt af samtlige Medlemsstater (f. Eks. Princippet om Suveræniteten i Lustrummet over Statsterritoriet), det samme gælder Ændringer i selve Konventionens Tekst og Anneks H.

b. Der udarbejdes Reglementer og Bestemmelser (af mindre principiel Natur), som kan vedtages med $\frac{3}{4}$ Majoritet og da bliver bindende for alle Medlemmerne uden Ratification (f. Eks. Annekserne A-G til Konventionen).

c. En vis dømmende, raadgivende, kontrollerende og responderende Virksomhed.

Medlemmerne er pligtige at bringe modstaaende national Lovgivning i Overensstemmelse med de vedtagne Regler.

II. »CIANA»: Convenio Ibero-Americana de navegación aérea, oprettet i Madrid 1926, da Spanien meldte sig ud af F. F., men er nærmest en ordret Oversættelse af »CINA«s Regler.

Medlemmer: Spanien, Portugal, de fleste mellem- og sydamerikanske Stater (dog har hidtil (1928) kun faa ratificeret Konventionen).

III. Panamerikansk Sammenslutning, baseret paa Udkast til en Konvention udarbejdet 1927-28 paa Konferencer i Washington og Havanna. Udkastet optager vel noget af »CINA«s Grundlag, men er iøvrigt meget afvigende og søger egne Veje.

Medlemmer: U. S. A. samt det overvejende Antal af mellem- og sydamerikanske Stater (men ingen har endnu (1928) ratificeret).

Flere Stater er Medlem af to eller tre af disse Grupper, hvilket navnlig m. H. t. Kombinationen med Gruppe III let vil føre til Statutkollisioner og vist næppe er gennemførligt i Praksis. Mange ser i denne Deling i Grupper en alvorlig Fare for Tilvejebringelse af en Verdensorganisation paa den offentlige Luftrets Omraade.

B. Saglig Inddeling.

I. Comité juridique int. de l'aviation, stiftet 1909, er en privat Forening af Jurister og Folkeretslærde fra alle Lande, hvis Formaal er: Fremstilling af de af Lufttrafikken fremkaldte retlige Problemer, deres Indlemmelse i Retsordnen og sluttelig deres Sammensfattelse i en særlig Luftfartslovbog (code de l'air), f. Eks. Luftfartens Forhold til den private Ejendomsret over Jorden (Grundstykket), Skadeserstatning, Pant, Forsikring m. m.

Da Medlemmerne ikke er officielle Repræsentanter for Staterne, er Organisationen mest af teoretisk — men dog ved grundige, teoretiske og akademiske Drøftelser af Problemerne ret stor — Betydning. Forhandlingerne publiceres i »Revue juridique int. de la locomotion aérienne.»

II. »CITEJA»: Comité int. technique d'Experts juridiques aériens, stiftet paa Pariser-Privatluftfartskonferencen Okt. 1925 (50 Stater deriblandt Tyskland og Rusland), er et Udvalg af Sagkyndige, der beskæftiger sig med Udarbejdelse af int. privatretlige Regler. Organisationens Virksomhed er udelukkende forslagstillende, og den enkelte Stat bestemmer selv, under Hensyntagen til sin nationale Lovgivning, om den vil adoptere Reglerne eller ej. Saaledes Regler om Luftskipperens Befalingsret, Erstatningsansvar og Kompetence til at forpligte Rederiet ved Indkøb, Reparation, Laan, Forhyring.

III. »JATA»: International air traffic association, en Forening af næsten samtlige europæiske Luftfartsforetagender, som søger at tilvejebringe ensartede Regler for Luftfarten som Erhverv (Luftlinier). Endvidere bør i denne Sammenhæng nævnes:

Det internationale Handelskammer (Forhold vedrørende Lufttrafikens kommercielle og industrielle Problemer, f. Eks. Fragtsatser o. l.).

Luftpostforeningen (noget i Lighed med Verdenspostforeningen).

• FAI •: Fédération aéronautique int. (navnlig Luftsport, Rekorder og disses Sammenligninger og Rektifikationer).

Endelig kan anføres; Kommissionen i Haag 1922—23, se S. 100, og F. F.'s permanente raadgivende Kommission (Afrustningsspørgsmaalet)s luftmilitære Sektion, m. fl. a.

For at forebygge enhver Misforstaaelse m. H. t. min Opfattelse af Luftterritoriets Stilling i Øjeblikket skal kort præciseres:

1. Den almindelige Statsopfattelse er, at Staten har Suverænitet m. H. t. Luften over Land- og Søterritoriet, og at denne Suverænitet principielt er ens over begge Omraader, nemlig som paa selve Landterritoriet.
2. Danmark kan naturligvis ikke her indtage noget Særstandpunkt, men maa nødvendigvis slutte sig til den alm. Statspraksis.
3. Denne Statspraksis synes imidlertid at vakle lidt og at tendere hen imod at stille Luften over Søterritoriet paa samme Maade som dette, hvilket ikke betyder, at Staten opgiver sin Suverænitet i Luften over Søterritoriet, men kun at Staten i denne Luftsøjle acquiescerer ved samme Indhold af Suveræniteten som paa selve Søterritoriet.
4. Efter min Mening vil det i Krigstider næppe være gørligt — maaske heller ikke ønskeligt — at opretholde de vidtgaaende Suverænitetsskrav som anført under Pkt. 1, men den Tendens, der er nævnt under Pkt. 3, vil i Krigstid sandsynligvis, baseret paa Verdenskrigens Erfaringer og paa praktiske Overvejelser, bliver den praktiske Realitet, som ved Reflektioner over Fremtiden ikke bør tabes af Syne.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio Februar 1935).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

Norge.

Budget.

Af Budgetforslag 1935—36 meddeles flg.:

A. Marinens Budget er ialt paa 11,53 Mill. Kr. med flg. Hovedposter:

1) Lønninger, Skoler, værnepligtige 3,49 Mill. Kr. Paa Søkrigsskolen foreslaas optaget 12 Kadetter af Dækslinjen og 5 Kadetter af Maskinlinjen. Det bemærkes, at Maskinlinjen, der var paatænkt paabegyndt for første Gang sidste Aar, ikke paabegyndtes p. Gr. af manglende kvalificeret Tilgang.

2) Udrustninger 0,97 Mill. Kr. fordelt med 0,42 til alm. Skibsevelser, 0,28 til Undervandsbaade og 0,23 til Luftfartøjer.

Udrustningsplanen omfatter bl. a.:

$\frac{1}{7}$ -35— $\frac{30}{6}$ -36: Mine- og Skoleskibet *Olav Tryggvason* (Halvdelen af Aaret til søgaaende Øvelser, Resten af Aaret til Rekrut- og Stambesætningsøvelser. Bekostningen af Skibet under Udrustning paa Togt angives til 22 000 Kr. pr. Maaned);

$\frac{1}{7}$ -35— $\frac{30}{6}$ -35: Mineskibet *Frøya* og 3 store Torpedobaade;

$\frac{1}{4}$ -36— $\frac{15}{6}$ -36: Skibe til Rekrutøvelser;

$\frac{15}{6}$ -36— $\frac{30}{6}$ -36: 4 Minelæggere og 2 Patrouillebaade (Mineskole);

desuden fordelt paa hele Aaret Øvelser med U-Baade og Luftfartøjer, samt Specialøvelser for Kadetter m. v.

Det bemærkes, at den kom. Admiral i sit Forslag til Udrustninger har anbefalet bl. a. et Panserskibstogt, idet det anføres, at Skibene af Eldsvolds-Typen (og Jagere) ikke har været udrustet siden 1923.

3) Nybygning m. v. 2,64 Mill. Kr. (udelukkende til Skibsmateriel).

4) Anskaffelser 1,04 Mill. Kr., fordelt med 0,31 til Torpedoer, 0,45 til Nybygning af Luftmateriel, 0,13 til Ammunition, 0,15 til Miner.

5) Vedligeholdelse m. v. 2,43 Mill. Kr., fordelt med 1,86 til Skibsmateriellet og 0,58 til Stationer.

B. Kystartilleriets Budget er ialt paa 1,50 Mill. Kr.

Det samlede Søforsvars Budget er saaledes:

	1934—35	1935—36
Marinen.....	10,75 Mill. Kr.	11,53 Mill. Kr.
Kystartilleriet...	1,45 - -	1,50 - -
ialt...	12,20 Mill. Kr.	13,03 Mill. Kr.

Frankrig.

Budget.

1935 Budgettet er paa 2905 Mill. Fr. til Flandern (heraf ca. 43 % til Personeludgifter) og 2025 Mill. Fr. til Kystforsvaret, Flaadens Luftstyrker og bl. a. til Udførelse af særlige Foranstaltninger vedr. Brændstødepoter og -forraad (jfr. T. f. S. 1934 S. 562).

(Le Y. 8. XII, 1934).

Nybygning, Prover.

1935-Nybygningsprogrammet omfatter kun 3 Sloops, idet igangværende Nybygning oplager Størstedelen af Nybygningskontoen.

Slagskibet *Strasbourg* stablesattes Nov. 1934 i St. Nazaire, Skibet forventes klar til Prøveture allerede i Løbet af 1936.

Med Flotilleførereren *Le Terrible* (2600 ts, 5 Stk. 13,8 cm K., 4 Stk. 37 mm A. L. K., 3 × 3 Stk. 55 cm T-rør), der p. t. er under Modtagelsesprøver, er opnået en Max.-Fart paa 44,95 Knob, hvilket er ny Hastighedsrekord for Krigsskibe (excl. Motor torpedo-baade) — jfr. tidl. Oplysninger om franske Fartresultater (T. f. S. 1932 S. 576 og 1934 S. 314).

Personel.

Antagelsestallet for Søkadetter er for Aaret fastsat til 50 (i 1928 — 110, 1932 — 84, 1934 — 50); Antallet af Ingeniørkadetter er 15. Ved et særligt Dekret er samtidig visse fyalske Antagelsesbetingelser nyindført el. skærpet. Saaledes er som ny Betingelse 1,60 m fastsat som Minimumshøjde, og med Begrun-

delse i de forøgede Krav, som Tidens hurtige Materiel m. H. t. Manøvrer o. l. stiller til Officerer, er Synsstyrkekravene forhøjet fra $\frac{6}{10}$ og $\frac{4}{10}$ til $\frac{7}{10}$ og $\frac{6}{10}$.

(R. M. I. 1985).

Flyvevæsen.

I Aaret 1934 fuldførtes den Nyorganisation af de franske Luftstridskræfter, der blev en Følge af den grundlæggende Lov af $\frac{28}{6}$ -34.

Under Luftministeriet henhører det egentlige Luftvaaben, hvis Chef er Luftministeren, der som raadgivende Organ i Spørgsmaal vedr. Organisation, Taktik, Krigsforberedelse m. v. har *«Le Conseil Supérieur de l'Air»* til sin Assistance.

Landet er delt i 5 Luftregioner (Metz, Paris, Tours, Lyon, Nordafrika-Marokko).

Som selvstændige Luftstyrker er herudover organiseret henhv. Hærens og Flaadens Flyvevæsen. Om den særlige Organisation af Flaadens Flyvevæsen oplyses: Ved Dekret af $\frac{20}{10}$ -34 oprettedes *«Le Service de l'Aéronautique Maritime»* (Spørgsmaal vedr. Administration, Materiel og Personel), underlagt Marinestaben som en selvstændig Afdeling med Sektioner.

Materiellet omfatter:

a) *«Aviation Embarquée»* = 6 Esk. à 10 Luftf. (Jagere, Torpedo-Bombe- og Rekognosc. Luftf.) paa Béarn og Commandant Teste, samt Katapultmateriel (Rekognosc. Luftf. Type Gourdou Leseurre 81/2) i Skibe 3: ialt 100 Luftf.

b) *«Aviation de Coopération»* (til Kystforsvar) = 14 (15) Esk. (Jagere, Torpedo-Bombe-Recognosc.- og Observationsluftf.), heraf 11 Esk. ved Middelhavet 3: ialt 160 Luftf.

c) *«Aviation Autonome»* = 3 (5) Jager-Esk. og 3 (4) Bombe-Esk. 3: ialt 100 Luftf.

Den samlede Styrke omfatter saaledes ialt 360 Luftf., om hvilke det bemærkes, at Materiel tilhørende Gruppe c under visse Forhold efter Regeringsbeslutning skal være til Disposition for Luftministeren (jfr. iøvrigt T. f. S. 1933 S. 185 om Organisation pr. 1932 af *«L'organisation des Forces Aériennes de Mer»*).

(Bl. a. Lw. I. 1935).

Italien.

Motorortopedobaade.

Foruden de i T. f. S. Februar-Hæfte i Artiklen *«Motorbaade til Marinebrug»* nævnte Italienske Typer (1928/29 — 12 ts, M. A. S. 13 og 16 ts), der alle er forsynede med Benzin-Motorer, meddeles Data fra en Forsøgsbaad, der Eft. 1934 prøvedes i Venedig: 19 ts, L =

17,5 m, B. = 3,6 m, 2 Stk. 4 Takts 16 (12½) Cyl. Dieselmotorer, 750 H. K. ved 1800 O/M., Fart 43 Kn., Aktionsradius 260 Sml., Armering: 2 Stk. 45 cm Torp., 2 Mg., 4 Dybd bomber.

(Le Y. 1. XII. 54).

Flyvevæsen.

Forsøgsflyvning med en engelsk Autogyro blev i Jan. udført fra Krydseren *Fiume*. Paa Krydserens Agterdæk var indrettet en interimistisk Platform (max. Dim. 10 m), fra hvilken Autogyroen udførte vellykket Start og Landing, medens Krydseren var under Gang (24 Knob).

(Le Y. B. II. 35).

Tyskland.

Materiel.

Vedrørende Nybygningsvirksomhed i 1934 meddeles ng. (Jfr. Taschenbuch der Kriegsmotten 1935 — Status pr. ^{31/12} 34):

Panserskibe. 4. og 5. Skib af *Deutschland*-Klassen, Panserskibene E (Ersatz *Hannover*) og D (Ersatz *Elsass*) stabelsattes i Aarets Løb, henhv. paa Deutsche Werke, Kiel og Marinewerft, Wilhelms-hafen. *Admiral Graf Spee* søsattes Juni 1934.

I engelsk Fag-Presse Nov.—Dec. 1934 omtales *Deutschland*-Klassens Egenskaber m. H. t. Maskinankøget saaledes:

1. Beregnet Fart (officiel Fart 26 Knob) er overskredet betydeligt.

2. Skibene udsættes ved høje Farter for overordentlige Rystelser.

3. Dieselmotormaskineriet forventes i 4. og 5. Skib af Klassen (evt. allerede i *Admiral Graf Spee*) erstattet med Turbinemaskineri.

4. Det forventes, at 4. og 5. Skib som Følge af dette Forhold bliver af en anden Type end de 2 (3) Forgængere — evt. i Strid med Versaillestraktatens Klausuler af en større Tonnage.

Krydsere. I Dec. 1934 søsattes en ny Krydser Ersatz *Amazon*, der fik Navnet *Nürnberg*, efter ca. 1 Aars Beddingsarbejde. Krydseren, der er af *Leipzig*-Typen, var ikke anført i sidste Udg. af T. d. Kriegsmotten — »Times» omtalte dens Stabelafføb saaledes: «... came as somewhat of a surprise to naval circles in this country, as the building of this ship had not been mentioned in the official Return of Fleets, nor in the any of the unofficial textbooks. . . .»

Jagere. Bygningen af 4 Jagere til Erstatning for forældet Tonnage er under Forberedelse.

R-Baade (Sperrübungsfahrzeuge). I 1934 er bygget 8 Stk. af disse Baade, medens 4 Stk. er under Bygning. Hoveddata: 45 ts, 2 Stk. Diesel-Motorer, 18 Knob ved 600 H. K., 15 Mands Besætning.

S-Baade (Bewachungsfahrzeuge). I 1934 er bygget (under Bygning) 8 Stk. af disse Baade, der klassificeres som UZ-Baade. Hoveddata: ca. 20 ts, ? Knob, 2—50 cm ↑ T-rør, 1 Stk. A. L. K., 12—17 Mands Besætning.

Hjælpeskibe. Tenderne *Saar* og *Tsingtau* blev tjenesteklar i Efteråret 1934 henhv. 6 og 3 Maaneder efter Stabelafløb.

Data for *Saar*: 3000 ts, 15 Knob, 3 Stk. 10,5 cm. K.

Data for *Tsingtau* (Moderskib for S-Baade): 2300 ts, 17,5 Knob, 2 Stk. 8,8 cm A. L. K.

For iøvrigt at give et Overblik over den tyske Flaades Rekonstruktion efter Verdenskrigen meddeles flg. med Henvisning til hosstaaende Skema, der bl. a. illustrerer Forhold vedr. Byggetider og Udviklingen fra Dampmaskineri til Dieselmotordrift. Opbygningen er i store Træk foregaaet i flg. Templ:

1. 1919 paabegyndtes Modernisering af de 6 Linieskibe af *Schleswig-Holstein*-Klassen; første Skib *Hannover* moderniseredes 2. Gang 1929.

2. 1920 paabegyndtes Modernisering af Torpedobaade af G og T-Klassen; Baade af G-Klassen moderniseredes 2. Gang 1929.

3. 1920 paabegyndtes Modernisering af Krydsere af *Amazon*-Klassen.

4. 1921 paabegyndtes Bygning af ny Krydser-Type med *Emden* (5400 ts, 29 Knob, 8—15 cm K.), der moderniseredes 1934.

5. 1925 paabegyndtes Bygning af den senere Udformning af Krydser-Typen med *Königsberg*. (6000 ts, 32 Knob, 9—15 cm K.). Opbygningen afsluttedes foreløbig 1931 med *Leipzig*, genoptoges 1934 med *Nürnberg* (der repræsenterer Nr. 6 af det efter Versailles-Traktaten tilladte Antal).

6. 1925—28 tilvejebragtes 12 Jagere af *Seeadler-Wolf*-Klassen.

7. 1928 paabegyndtes Nybygning af 6 Panserskibe med *Deutschland* (10 000 ts, 26 Knob (?), 6—28 cm og 8—15 cm. K.).

8. 1934 forberedtes Bygning af *Jagere* til Erstatning for ældre T-Baade.

Type Navn	Paabe- gyndt Aar	Stabel- afløb Aar	Tjeneste- klar Aar	Byggetid i Aar		Maskiner
				Ialt	Fra Sta- belaføb	
Panserskibe						
<i>Deutschland</i>	Sept. 1928	Maj 1931	April 1933	4 $\frac{1}{2}$	2	Diesel: 8 M. A. N. dobbeltvirkende 9 Cy 2-Takt.
<i>Adm. Scheer</i>	Juni 1932	April 1933	Nov. 1934	2 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{2}$	
<i>Adm. Graf Spee</i>	Okt. 1932	Juni 1934	?	Tid til Sta- belaføb. 1 $\frac{3}{4}$		
<i>D</i> (Ersatz Elsass)	1934					— (?)
<i>E</i> (— Hannov.)	1934					?
Krydserc						
<i>Emden</i>	Dec. 1921	Jan. 1925	Nov. 1926	5	1 $\frac{3}{4}$	Turbiner, 1934 Oliefr
<i>Königsberg</i>	April 1925	Marts 1927	Dec. 1929	4 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{3}{4}$	Turbiner, Oliefy. Til Marchfart Dies 2 × 1000 H. K. M. A. N. 40 Cyl. 4-Takt.
<i>Karlsruhe</i>	Juli 1926	Aug. 1927	Marts 1930	3 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{3}{4}$	
<i>Köln</i>	Aug. 1926	Maj 1928	Juli 1930	4	2 $\frac{1}{4}$	
<i>Leipzig</i>	April 1928	Okt. 1929	Efteraar 1931	3 $\frac{1}{2}$	2	Diesel-Turbine Aggregat. Turbin til 2 Sidekruer. Dies 4 × 3100 H. K. M. A. dobbeltv. 7 Cyl. 2-Ta til Midterskrue.
<i>Nürnberg</i>	Efteraar 1933	Dec. 1934	?	Tid til Sta- belaføb. ca. 1		
Jagere						
<i>Seeadler-Klasse</i>		1926				Turbiner, Oliefr
<i>Wolf-Klasse</i>		1927—28				
Specialskibe						
(<i>Nixe</i>)		1914				Diesel: 4 Cyl. 4-Ta
(<i>Zieten</i>)		1919, 23				Diesel: 6 Cyl. 4-Ta
(<i>Meteor</i>)		1915, 24				Diesel: 8 Cyl. 4-Ta
<i>Elbe, Weser</i>		1931				Diesel: 6 Cyl. 4-Ta
<i>Bremse</i>		1931				Diesel: 8 M. A. N. do belyvirk. 2-Takt.
<i>Gorch Fock</i>		1933				Sejlskib, Hjulpemask Diesel.
<i>Saar</i>		April 1934	Okt. 1934		1 $\frac{1}{2}$	Diesel.
<i>Tsingtau</i>		Juni 1934	Sept. 1934		1 $\frac{1}{4}$	Diesel.
<i>Grille</i>		1934				?
<i>R-Baade</i>		1930—34				Diesel (?).
<i>S-Baade</i>		1931—36				Motor.

Skal vor Flaade have Artilleriskibe?¹⁾

Af Kontreadmiral Bastrup.

Det, jeg skal have den Ære at tale om i Aften, er Spørgsmaalet:

Skal den danske Flaade have Artilleriskibe?

og ved Artilleriskibe forstaar jeg Skibe, hvis Hovedopgave er Artillerikamp, og hvis Hovedvaaben derfor er Artilleri, altsaa i Modsætning til Torpedofartøjer og Minefartøjer, hvis Hovedvaaben er Torpedoer og Miner, men som har Artilleri som Bivaaben, og som kan være enten Overfladefartøjer, store og smaa Torpedobaade og Mineskibe, eller Undervandsbaade.

Men inden jeg begynder paa at omtale mit egentlige Spørgsmaal, er der et Par andre, som jeg vil berøre først uden dog at gaa i Enkeltheder, Spørgsmaal, hvis Besvarelse først maa være i Orden, nemlig:

Skal Danmark have et Forsvar?

og i bekræftende Fald:

Skal Danmark have en Flaade?

Det synes maaske ejendommeligt at spørge »Om Danmark skal have et Forsvar» i denne Forsamling, hvor alle paa Forhaand maa antages at være enige om Svaret. Naar jeg alligevel gør det, er det alene, fordi Besvarelsen danner Grundlaget for Besvarelsen af de paafølgende Spørgsmaal.

Om et Land behøver et Forsvar maa vel afhænge af, om der er andre Stater, der kan tænkes at have Lyst til eller Brug for Landets Territorium eller anden Ejendom.

¹⁾ »Foredrag holdt i det Krigsvidenskabelige Selskab, optaget med Foredragsholderens og Selskabets Tilladelse i Tidsskriftet efter Anmodning fra dets Redaktion».

Selv om Danmark endnu kan regnes for et ganske velstaaende Land, er vore naturlige Rigdomskilder antagelig ikke af den Art, at en fremmed Stat under almindelige Forhold vilde tænke paa at angribe os for at komme i Besiddelse af dem, da den derved næppe kunde undgaa at krænke andre fremmede Staters virkelige eller indbildte Interesser. Men vort Territorium ligger jo desto værre saaledes, at det under en Krig mellem en større Stat ved Østersøen og en større Stat udenfor Østersøen er af meget stor Interesse for de krigsførende.

Den ene af Parterne, antagelig Østersømagten, vil være interesseret i, at Adgangene til Østersøen lukkes, den anden Part i, at Adgangene holdes aabne.

Den Part, hvis Ønsker i den Retning vi deler, vil være os venlig sindet, den anden vil være os fjendtlig sindet.

Den Part, der er os venlig sindet, vil antagelig lade os i Fred, hvis den anser os for stærk nok til at hævde vor Vilje og altsaa ogsaa dens Vilje.

Den anden Part vil sikkert kun lade os i Fred, dersom den mener, at det, det koster at tvinge os til at forandre Vilje, eller det, det koster den at besætte de nødvendige Dele af vort Territorium for selv at gennemføre sin Vilje, er mere end det, den opnaar derved.

Har vi intet Forsvar, vil begge Parter være interesserede i at besætte saa meget af vort Territorium, som de skønner nødvendigt for at sikre Aabningen eller Lukningen, og vi har ingen som helst Udsigt til at undgaa at blive draget ind i Krigen eller i alle Tilfælde til at undgaa, at vort Land bliver Krigsskueplads.

Hvis vi har et Forsvar, vil det i det enkelte Tilfælde afhænge af Forholdet mellem Forsvarets Styrke og Størrelsen af den paagældende fremmede Stats Interesser i Lukning eller Aabning, om vi kan forblive neutrale.

I Almindelighed kan det siges, at jo stærkere vort Forsvar er, desto større er Udsigten til at forblive neutral.

Et vigtigt Moment vil det være, om vort Forsvar er af en saadan Art, at vi kan have Værdi som enten Ven eller Fjende; det vil gøre, at de interesserede Parter vil betænke sig paa at tvinge os over paa Modpartens Parti. Et kraftigt Forsvar kan sætte os i Stand til selv at vælge, til hvilken Side vi vil gaa, og gøre os til en værdifuld Forbundsfælle eller en ubehagelig Fjende.

Intet Forsvar vil sikkert betyde, at vi inddrages i Krigen, eller i alle Tilfælde at vort Territorium bliver besat; og naar Krigen er forbi, er der ikke meget Haab om, at vi faar vort Territorium og vor Selvstændighed tilbage, da Sejrherren næppe vil give Afkald paa den Fordel at kunne forberede og befæste vort Territorium, saa han kan sikre sig at faa sin Vilje angaaende Aabning eller Lukning af Adgangen til Østersøen før den næste Krig.

Der kan da, saa vidt jeg kan se, ikke være Tvivl om, at saa længe der er Mulighed for Krig mellem en af de store Stater ved Østersøen og en stor Stat udenfor Østersøen, maa vi have et virkeligt Forsvar, dersom vi ønsker at blive holdt uden for Krigen og bevare vor Selvstændighed.

Det næste Spørgsmaal bliver da:

Skal Danmark have en Flaade?

Det synes maaske ejendommeligt at spørge, om Danmark skal have en Flaade, da Landet bestaar af en Mængde Dele, der er indbyrdes adskilt af sejlbare Farvande. Naar jeg alligevel gør det, er det ikke alene, fordi Besvarelsen af det danner Grundlaget for Besvarelsen af det næste Spørgsmaal; men ogsaa, fordi jeg ikke føler mig sikker paa, at alle er enige om Svaret.

Jeg spørger ikke »Skal Danmark have en Hær«. For jeg gaar ud fra, at det er selvindlysende, at dersom Danmark overhovedet skal have et Forsvar, er den første Betingelse, at der kan ydes effektiv Modstand mod

en Fjendes Besættelse af den eller de Dele af vort Territorium, som en Angriber kan tænkes at ville sikre sig, og Modstanden kan kun blive effektiv, naar vi har en kampkraftig Hær paa det paagældende Sted.

Sjælland er sikkert den mest ønskværdige Del af vort Territorium for den, der kan tænkes at ønske at lukke Adgangene til Østersøen eller at holde dem aabne, fordi Sjælland ligger baade ved Sundet og Store Bælt, og den, der har Sjælland, kan forholdsvis let beherske disse Gennemgange. Og for os selv er Sjælland den Del af Landet, hvormed et Forsvar staar og falder.

Men det skal dog straks bemærkes, at Adgangen til Østersøen kan lukkes af en Stat ogsaa uden Besiddelsen af Sjælland, nemlig ved at have Herredømmet i Kattegat, og for at hævde det, vil Besættelse af andre Dele af vort Territorium end Sjælland faa Betydning, særlig Jylland.

Det er derfor indlysende, at det er nødvendigt for os at have en kampkraftig Hær, først og fremmest paa Sjælland og dernæst til Forsvar af Jylland.

Men er det ogsaa nødvendigt at have en Flaade?

Svaret maa afhænge af, om der er Opgaver, som skal løses, og som enten kun kan løses af en Flaade, eller som bedst kan løses af en Flaade. Og det er der, og jeg skal omtale de vigtigste, og først dem, der kan komme til at foreligge, hvis Landet angribes, altsaa naar Krigstilstand foreligger eller forestaar.

1. Der er Imødegaaelser af Landgangsforetagender, enten det nu drejer sig om en Besættelse af Sjælland eller en Omgaaelse ad Søvejen af Grænsforsvaret i Jylland.

En Troppetransport over Søen er en forholdsvis simpel Ting, naar der ikke kan ventes Angreb undervejs; Transportskibene skal kun ledsages af de Artilleri-

skibe, der anses for nødvendige til at dække Landgangen, og af Landsætningmateriel. Hvis der derimod kan ventes Angreb undervejs af en kampkraftig Flaade — herunder ukendte Minespærringer — maa Transportflaaden sikres af en betydelig Flaadestyrke; jeg skal saaledes nævne, at da Tyskerne i 1917 gjorde Landgang paa Øsel med ca. 25,000 Mand, benyttedes der 21 Transportskibe, med en Eskorte paa ca. 300 Krigsskibe og Krigsfartøjer af forskellig Slags, deriblandt 11 af de nyeste Kampskibe, foruden ca. 100 Flyvemaskiner.

Det er da indlysende, at et Landgangsforetagende alene af denne Grund langt lettere lader sig forberede og gennemføre overraskende, naar vi ikke har en kampkraftig Flaade, end naar vi har en saadan.

Det er af største Betydning, at Landgangsekspeditionen bliver observeret i Tide og angrebet undervejs, hvor den er mest saarbar. Men det er ogsaa af største Betydning, at Forsvarshæren kan møde i rette Tid paa Landgangstedet, fordi Ekspeditionen er næstmest saarbar under Udslibningen, og for at det skal kunne ske, maa Landgangsekspeditionen observeres, længe før den naar Landgangsstedet.

Observation og Angreb kan, naar det er lyst og sigtbart, udføres baade af Flyvere og af Skibe, bedst af Flyvere; naar det er mørkt, kun af Skibe.

De Afstande, en Transportflaade skal gennemløbe fra Udlandet og til et eventuelt Landgangssted, kan være saa korte, at hele Overfarten det meste af Aaret kan foregaa om Natten. I alle Tilfælde er Danmarks geografiske Forhold saadanne, at en Transportflaade ikke behøver at røbe sit Bestemmelsessted, før Mørket falder paa, hvis Landsætningen skal begynde ved Daggry. Rekognoscering og Angreb kan da kun foretages af Flaaden. Under Angreb hører f. Eks. ogsaa Udlægning af Minespærringer paa Ekspeditionens Vej. En saadan kan kun foretages af Flaaden.

En kampkraftig Flaade vil saaledes kunne understøtte Hærens Forsvar mod Landgangsforetagender baade paa Sjælland og i Jylland. Og den vil yderligere kunne yde, i alt Fald nogen selvstændig Modstand mod saadanne Foretagender i de Dele af Landet, hvor der ikke findes nogen Hær. At Flyverne kan yde værdifuld Hjælp ved disse Opgavers Løsning, er givet; men de kan ikke løse dem alene.

2. Saa er der Forbindelsen mellem Landsdelene.

Selv om vi har en kampkraftig Flaade, kan vi ikke hævde Herredømmet i alle vore Farvande til Stadighed. Men da en fremmed Stat, der er i Krig med en anden fremmed Stat, heller ikke til Stadighed kan have større Søstyrker liggende overalt, vil der, hvis vi har en kampkraftig Flaade, være Mulighed for, at vi paa et begrænset Omraade i en begrænset Tid kan opnaa en saadan Overlegenhed, at Troppeoverførsler kan gennemføres. At blot Muligheden for saadanne Overførsler er af stor Betydning, kan næppe bestrides, naar henses til, at Hæren er delt mellem Jylland og Sjælland, og Resten af Landet er blottet for Landforsvar.

En kampkraftig Flaade vil saaledes kunne skabe, i alt Fald nogen, Mulighed for, at Hæren kan optræde i de Dele af Landet, hvor den ikke er paa Forhaand.

3. Saa er der Udlægning af Minespærringer eller Undervandsbaadsefter, enten det er under Løsningen af de lige nævnte Opgaver eller af andre Grunde, f. Eks. for at vanskeliggøre et Bombardement af København fra Søiden, eller for at vanskeliggøre en Fjendes Sejllads i vore Farvande, eller for at spærre et indre Farvand.

4. Endvidere er der Opklaringstjenesten paa Søen: Om Dagen, i sigtbart Vejr, kan denne Tjeneste

kun udføres tilfredsstillende af Flyvere. Men om Natten og i usigtbart Vejr er Flyverne til ringe Nytte, og det er da Flaaden, der maa besørge Opklaringen.

5. Angreb paa fjentlige Krigsskibe. — Der som Sjællands Forsvar er tilstrækkelig stærkt til at afholde en Stat fra at forsøge at besætte Øen, men den alligevel ønsker at beherske Adgangen til Østersøen, maa den have Herredømmet i Kattegat og, hvis den ønsker Adgangen lukket, besætte Dele af vort Landterritorium, eventuelt Jylland, Fyen, Laaland, Langeland og mindre Øer i Kattegat.

Men Herredømmet i Kattegat kan kun erhverves og opretholdes af den ene Part ved Kamp med den anden. Og under saadanne Kampe vil Danmarks Værdi som Ven eller Fjende afhænge af Flaadens Kampkraft. Og denne Værdi kan være afgørende for, om en anden Stat ved at angribe os vil tvinge os til at blive Fjende.

6. Endelig er der Neutralitetsbevogtning. — Neutralitetskrænkelser, der ikke imødegaas, kan give Anledning til Vanskeligheder, der atter kan udvikle sig saadan, at det giver Stødet til, at Landet inddrages i den Krig, som det helst vil undgaa. Naar alvorlige Neutralitetskrænkelser ikke imødegaas, er det jo et Tegn paa Svagbed, der vil opfordre de krigsførende til selv at tage Styret paa vort Territorium. Neutralitetsbevogtning paa Søterritoriet kan naturligvis kun udføres af Skibe. — Flyvere egner sig ikke dertil. — De enkelte Bevogtningsfartøjer behøver ikke at være kampkraftige; men som Baggrund maa de have en kraftig Søstyrke, der kan komme til Stede hvor som helst og naar som helst i Farvandene. En Bevogtning er jo ikke noget værd, naar der ikke staar Magt bagved.

Det vil da antagelig være indlysende, at Spørgsmaalet »Bør Danmark have en Flaade« maa besvares

ikke alene med et absolut JA, der maa yderlige tilføjes »en kampkraftig Flaade«.

En Flaade, der ikke er kampkraftig, er kun af ringe Værdi for Forsvaret.

Men hvad er da en kampkraftig Flaade?

Det er en Flaade, der under Kamp kan opnaa Virkning af væsentlig Betydning overfor de Modstandere, den kan vente at møde.

De Skibe, vor Flaade kan vente at møde som Modstandere, er Kampskibe, Krydsere, Torpedobaade og andre mindre, hurtige og let manøvrerende Fartøjer, maaske ogsaa Undervandsbaade. De Vaaben, hvormed vore Skibe kan bekæmpe disse Skibe, er Artilleri, Torpedoer og Miner og for vore Flyveres Vedkommende Torpedoer, Bomber og Maskinskyts.

Vore Skibe kan, som jeg før sagde, benævnes: Artilleriskibe, Torpedofartøjer eller Minefartøjer efter deres Hovedvaaben, men de fleste Skibe fører foruden deres Hovedvaaben ogsaa et eller flere af de andre Vaaben som Bivaaben, saaledes fører de alle Artilleri.

Men i de af vore Skibe, hvor Artilleriet er Bivaaben, maa det nødvendigvis være svagt, fordi vore Skibe er smaa og maa være det, til Dels af Hensyn til vore Farvandsforhold, men især af Hensyn til vor Pengepung.

Mod de store Mariners største Artilleriskibe, Kampskibene, vil det Artilleri, vor Flaade kan føre, naturligvis være af ringe Virkning; skal Flaaden bekæmpe saadanne Skibe, maa det være med Torpedoer og Miner. Men disse Vaaben har ogsaa gode Chancer overfor saadanne Skibe, der paa Grund af deres Dybgaaende har ringe Bevægelsesfrihed i vore snævre og grundede Farvande.

Mod de store Mariners Krydsere vil vor Flaade kunne stille særdeles virkningsfuldt Artilleri, dersom vi har Artilleriskibe af lignende Størrelse som hidtil, men ikke dersom vore Artilleriskibe bliver væsentlig mindre.

Torpedoer og Miner kan man nære Haab om at faa bragt i Anvendelse mod Krydsere, men Sandsynligheden for Træfning er mindre end overfor Kampskibe paa Grund af Krydsernes større Fart og mindre Dybgaaende, særlig fordi det mindre Dybgaaende giver større Bevægelsesfrihed i vore Farvande.

Torpedojagere, Torpedobaade og lignende mindre, hurtige og let manøvrerende Fartøjer med ringe Dybgaaende er det særdeles vanskeligt at opnaa Træfning imod med Torpedoer og Miner. De maa bekæmpes med Artilleri.

En kampkraftig Flaade for vore Forhold maa altsaa af Hensyn til de fremmede Magters store Artilleriskibe raade over Torpedoer og Miner og over Fartøjer, der kan bringe dem hen paa de Steder, hvor der er Brug derfor, altsaa Torpedofartøjer og Minefartøjer, og endelig over Midler, der kan beskytte disse Fartøjer, først under deres March til og derefter under deres Ophold paa Arbejdsstedet, imod deres særlige Fjender, nemlig mindre Artilleriskibe, Torpedobaade m. m., det vil altsaa sige, vi maa raade over Artilleri, der er kraftigt nok til at bekæmpe og nedkæmpe disse.

Baade engelske og tyske Torpedojagere og Torpedobaade er med Hensyn til saavel Fart som Artilleri vore Torpedobaade, Undervandsbaade og Minefartøjer langt overlegne. Og deraf følger, at al March for disse vore Skibes Vedkommende er umulig, saa længe det er lyst, i Farvande, der er besat af fjendtlige Torpedobaade, med mindre vore Skibe bringes frem ved Hjælp af Artilleri, der er de fjendtlige Torpedobaade overlegent.

At dette gælder Overfladeskibene, d. v. s. vore Torpedobaade og Minefartøjer, er indlysende; men det gælder ogsaa Undervandsbaadene, fordi deres Elektricitetsbeholdning er saa lille, at de kun kan bevæge sig en temmelig lille Strækning under Vandet, tilmed med meget

ringe Fart. Og naar Elektriciteten er brugt op, maa Undervandsbaaden tilbringe adskillige Timer i Overfladen med Opladning af Akkumulatorer, før den atter kan optræde under Vandet.

Overfor fjendtlige Torpedobaade er Torpedoer kun til ringe Nytte. Torpedobaade har kun et ringe Dybgaaende, og derfor maa Torpedoer, der skal kunde ramme dem, indstilles til at gaa tæt under Vandfladen; derved bliver Torpedobanen meget synlig, og Maalet vil have let ved at undvige Torpedoen paa Grund af sin store Evne til hurtigt at forandre Kurs og Fart.

Miner, der skal have Sandsynlighed for Træfning mod Torpedobaade, maa ligge forholdsvis tæt sammen, fordi Torpedobaadenes Bredde er lille, og de maa ligge i ringe Dybde under Vandfladen, fordi Torpedobaade har ringe Dybgaaende. Begge Dele er uheldigt; naar Minerne ligger tæt, vil det vanskeliggøre Udlægningen af et nogenlunde stort Felt, og Sprængning af en Mine kan beskadige Nabominer, og naar Minerne ligger højt, vil de forholdsvis let kunne opdages af Flyvere, saaledes at Torpedobaadene kan advares.

Men det er ikke alene under March til Arbejdsstedet om Dagen, at vore Torpedobaade, Undervandsbaade og Mineskibe maa beskyttes af Artilleri. Hvis de i nogen Tid, blot flere Dage skal være i Nærheden af et bestemt Arbejdsfelt — eller Farvand — maa de i Pavserne kunne opholde sig paa et Sted, der er beskyttet af Artilleri, og hvor de kan hvile ud og supplere deres Beholdninger, særlig af Brændsel og Vand. Et Farvand, hvori Undervandsbaade er posteret neddykkede, maa ogsaa beskyttes af Artilleri; dersom en Fjende frit kan gennemsøge det med sine Smaafartøjer, forsynede med Hydrofoner og Dydbomber, med Flyvere og eventuelt Trawlere, vil det kun være et Tidsspørgsmaal, naar Undervandsbaadene er fundet og ødelagt. At Mineskibe maa beskyttes under Udlægning af Miner, og at de udlagte Minespærringer

maa beskyttes mod Minestrygning, behøver næppe at nævnes.

Det vil nu antagelig være klart, at baade Torpedofartøjer og Minefartøjer for at kunne udnyttes maa have Artilleribeskyttelse. Og det Artilleri, der skal yde Beskyttelsen, maa i ethvert Tilfælde være fjendtlige Torpedojagere overlegent, selv om disse optræder i Flertal. Torpedojagere har stor Fart, og derfor vil en Fjende let kunne koncentrere et Antal af dem der, hvor der er Brug for dem. Men for at faa den fulde Gavn af Torpedo- og Minefartøjer, maa Artilleribeskyttelsen ogsaa være fjendtlige Krydsere overlegen, fordi en Magt, der vil bekæmpe os og ved, at han ikke kan gøre det med Smaafartøjer alene, ikke vil betænke sig paa at bringe sine Krydsere i Anvendelse, hvis det Artilleri, vi raader over, er ufarligt for dem. Krydseren er, som tidligere nævnt, et forholdsvis vanskeligt Maal for Torpedoer og Miner, og Tabet af en Krydser vil desuden ikke betyde nogen større Svækkelse af hans Flaades Værdi overfor hans egentlige Modstandere.

Dersom vort Beskyttelsesartilleri er stærkt nok til at betyde en alvorlig Fare for fjendtlige Krydsere, vil en Angriber være nødt til at sætte Kampskibe ind imod os, men for disse er Torpedoer og Miner en meget alvorlig Fare, og da Tabet af blot et enkelt Kampskib paa Grund af disses Faatallighed vil være meget føleligt for enhver Marine, bliver Risikoen stor, og det bliver en betænkelig Sag.

Antallet af Kampskibe er lille i alle Mariner, de er overordentlige kostbare, og de kan ikke bygges paa mindre end flere Aar.

Den Beskyttelse, der saaledes er uomgængelig nødvendig for vore Torpedo- og Minefartøjer, kan tænkes ydet enten af Artilleri i Land eller af Flyvere, der kan være bevæbnet med Torpedoer, Bomber og Maskinskyts, eller af Artilleriskibe.

Jeg skal først omtale Artilleri i Land.

Saa længe Fartøjerne er under March fra et Sted til et andet, er Beskyttelse ved Artilleri i Land selvfølgelig umulig. En beskyttet Basis for Fartøjer, der skal have Forsyninger af en eller anden Art eller Hvile, kan derimod aller bedst beskyttes ved Artilleri i Land. Men Artilleriet maa naturligvis være fast knyttet til denne Basis, saa længe den skal opretholdes.

Et Farvand, der er besat med neddykkede Undervandsbaade, kan i Almindelighed ikke beskyttes ved Artilleri i Land, fordi Afstanden fra Baadenes Poster til Land vil være for stor, i alt Fald for stor til at man kan regne med tilstrækkelig Sigtbarhed eller med Træfning mod saa smaa og let bevægelige Maal som fjendtlige Torpedobaade eller lignende, der opererer mod Undervandsbaadene.

Det samme gælder Beskyttelse af Mineskibe under Mineudlægning, naar denne da ikke finder Sted meget tæt ved Land, da de kan beskydes af fjendtlige Skibe, der ligger meget længere fra Land end de selv. Og det gælder til dels ogsaa Beskyttelse af udlagte Minespæringer; ganske vist er Minestrygningsfartøjer under deres Arbejde meget bundne i deres Bevægelser og derfor forholdsvis lette at beskyde med Virkning, hvis man kan se dem, men Minespæringer vil i mange Tilfælde være anbragt langt fra Steder paa Land, hvor Artilleri til Stadighed kan være opstillet, og Minestrygerne vil under mange Forhold kunne dækkes mod Beskydning fra Land ved kunstig Taage.

Til Orientering ved Bedømmelsen af, i hvor stor Udstrækning Artilleri, opstillet i Land, kan benyttes ud over Søen, kan jeg oplyse, at i Vinterhalvaaret er Sigtbarheden i vore Farvande under 3 Sml. mindst 7 af de lyse Timer i gennemsnitlig 40 % af Halvaarets Dage.

Jeg skal med det samme nævne, at hvad kunstig Taage angaar, saa er Nytten af den temmelig afhængig

af Vind og Vejr. Det kan være vanskeligt for en Søstyrke at dække sig effektivt overfor en anden Søstyrke, der ofte vil være i Stand til at manøvrere sig klar af Taagen, navnlig hvis den er overlegen i Fart. Lettere stiller det sig, naar den, man skal dække sig for, er ubevægelig, saaledes som Tilfældet er med Artilleri i Land; i denne Forbindelse da praktisk talt ubevægelig.

Naar Taage eller Røgskjul skal dannes af Skibe, og Vinden ikke er gunstig derfor, vil disse ofte selv være en Del udsat for Beskydning under Udlægningen. Men denne Ulempe kan undgaas, naar den, der vil dækkes, raader over Flyvemaskiner med Taageudviklingsapparater. En Flyver kan paa et Øjeblik lægge et Taageslør netop, hvor der er Brug derfor, og praktisk talt uden Risiko, med mindre der er fjendtlige Jagermaskiner i Nærheden, og i Ly af dette Slør kan saa Skibene udlægge deres Taage.

Der lægges meget stor Vægt paa Indøvelsen og Brugen af Røg- og Taageskjul i alle Mariner.

Man er da sikkert berettiget til at sige: Mindre Skibe under March om Dagen maa have Artilleribeskyttelse, men kan ikke dækkes af Artilleri i Land.

Med udlagte Undervandsbaade og Mineskibe under Mineudlægning gaar det paa samme Maade. Udlagte Minespærringer kan i nogle Tilfælde, men langt fra altid, og kun i særlig gunstige Tilfælde med blot nogenlunde Sikkerhed, dækkes af Artilleri i Land.

Følgelig egner Artilleri i Land sig absolut ikke til at yde let Flaademateriel den artilleristiske Støtte, der er absolut nødvendig for, at det kan virke efter sin Bestemmelse.

Og dette gælder, ligegyldig hvorledes dette Artilleris Kaliber, Rækning, Bevægelighed eller øvrige Egenskaber er. Noget andet er, at disse Egenskaber selvfølgelig har stor Betydning for den Hjælp, Artilleriet paa Land kan yde Skibe paa Søen, hvor Hjælp overhovedet er mulig,

det vil sige hvor Sigtharhed, Afstand og Farvandsforhold tillader effektiv Beskydning af Skibe fra Land.

Jeg vil dernæst omtale Flyvevaabnets Mulighed for at yde det lette Flaademateriel den nødvendige artilleristiske Støtte.

De fjendtlige Skibe, Flyverne maa kunne bekæmpe for at yde den nødvendige Beskyttelse, er, som det vil fremgaa af det foregaaende, Torpedobaade og Krydsere. Overfor Kampskibe er Flyvernes Værdi vistnok ringe paa Grund af Kampskibenes kraftige A. L.-Skyts og gode Beskyttelse mod Bomber.

Kampskibe vil iøvrigt næppe blive sat ind mod vort lette Flaademateriel, hvis det kun er beskyttet af Flyvere.

Til Bekæmpelse af Krydsere og Torpedobaade har Flyverne følgende Vaaben: Torpedoer, Bomber og Maskingeværer. Jeg skal omtale hver Skibstype for sig.

Krydsere har foruden deres Hovedarmering, der vel i Almindelighed vil være en Del 15 cm K., et Batteri A. L.-Skyts af 8,8 à 10,5 cm Kaliber foruden et større Antal Maskinkanoner og Maskingeværer.

Mod Krydserne er Flyvernes Maskingevær til ringe Nytte. For at bruge det maa Flyveren ind paa ret kort Afstand; han kan da, hvis han er heldig, opnaa at skyde et Par Mand af Krydserens Besætning, mange vil jo ikke være udækkede. Men han risikerer meget let selv at blive skudt ned, saaledes at den mulige Gevinst er for lille i Forhold til Risikoen.

Hvor stor Værdi, man kan tillægge Torpedoer, kastet fra Flyvere, i vore Farvande, er ikke godt at sige. Torpedoer, der kastes fra Flyvere, er tilbøjelige til at begynde deres Bane med en kraftig Dybdesvingning, det vil sige, at de, hvor Vanddybden ikke er stor, er tilbøjelige til at gaa i Bund. For at kaste Torpedoen skal Flyveren tæt ned til Vandet. Kastehøjden er højst 20 m, hvor han altsaa kan beskydes ikke alene med A. L.-Skyts,

men ogsaa med almindelige Kanoner, og hvor de Vandsøjler, der fremkommer ved Granatnedslag, kan naa ham, og, hvis de naar ham, faa ham til at kæntre. Desuden maa han ind paa temmelig kort Hold for at gøre sig Haab om at træffe, naar han ikke kender Maalets Fart nøje.

Jeg kan nævne, at et Fejlskøn paa blot 4 Knob, og mindre Fejl kan man næppe regne med overfor Skibe med en Maksimumsfart paa over 30 Knob, vil bevirke en Fejltræfning paa ca. 90 m, dersom Skudafstanden er 2000 m, d. v. s. en Fejl paa over Halvdelen af de fleste Krydseres Længde. Udsigten til Træfning med en enkelt Torpedo er saaledes ikke stor i Forhold til Risikoen for Flyveren. Rimelig Virkning med Torpedoer kan næppe paaregnes, med mindre et større Antal Torpedoplaner kan angribe paa een Gang.

Og det bliver vel ikke let at komme i samlet Angreb med et større Antal Flyvemaskiner, dersom Modstanderen er eskorteret af Jagermaskiner, hvad Krydsere vel som Regel vil være i vore Farvande.

Tilbage er Bomben. Om Træffesandsynligheden for Bomber, kastede fra Flyvere mod Maal med stor Fart og god Manøvreevne, foreligger der kun faa Erfaringer, der er offentlig tilgængelige.

Om Vanskeligheden ved at opnaa Træfning kan man dog gøre sig et vist Begreb. Tænker man sig Bomben kastet fra en Højde af 2000 m, og meget nærmere kan vel en Flyver ikke vente at komme uskadt under vandret Flyvning, er Faldetiden et Par og Tyve Sekunder, og dersom Krydseren, i det Øjeblik den ser Bomben kastet, giver fuldt Ror til en af Siderne, vil den, før Bomben naar ned, kunne være over 100 m ud til Siden for det Sted, som Flyveren har regnet med, og Krydserens Bredde er kun ca. 16 m. Tænker man sig Bomben kastet fra en Højde paa 1000 m, bliver Faldetiden kun 16—17 Sekunder, men selv i den Tid vil Krydseren ved Afdrej let kunne komme saa langt bort

fra det Sted, hvor Bomben vil falde, dersom den er affyret med rigtigt Sigte, at der ingen Skade vil ske.

En enkelt Flyver vil saaledes ikke have store Chancer for at opnaa andet Resultat end at blive skudt ned. Skal der være Udsigt til et Resultat, maa flere Flyvere optræde samlet, og saa er der den samme Vanskelighed med Jagermaskiner som før nævnt.

Og de Bomber, der skal bruges, maa være temmelig store, for at en Træffer skal betyde en større Formindskelse af Krydserens Kampkraft, end sige dens Ødelæggelse, idet Krydserens indre Dele er beskyttede ved Panserdæk, og Kanonerne med lukkede Skjolde.

Overfor Torpedobaade spiller de samme Forhold ind, om end paa en lidt anden Maade.

Torpedobaaden er ikke pansret, saaledes at baade Baaden selv og dens Besætning er mere saarbar, og til Beskydning af Flyvere vil den rimeligvis kun have nogle faa Stykker Maskinskyts.

Men til Gengæld er Torpedobaaden et langt mindre Maal, baade i Længden og Bredden ca. Halvdelen af en Krydser, og den drejer langt hurtigere; dens Drejningsdiameter er ca. Halvdelen af Krydserens. Den vil altsaa være langt vanskeligere at træffe med Bomber end en Krydser.

Af Forsøgsresultater kender jeg kun, hvad der er offentliggjort om nogle engelske Forsøg mod et udrangeret Kampskib »Agamemnon» i 1923—24. Skibet var indrettet til automatisk Fyring og traadløs Styling, saaledes at det uden Besætning kunde sejle med en Fart af 10—12 Knob og styres fra et Skib, der gik i en passende Afstand. I 1923 blev der udført 223 Bombeangreb mod Skibet med 10 Træffere, men uden synderlig Virkning. Man ansaa Resultatet for utilfredsstillende og gjorde Forsøget om i 1924. Der udførtes 114 Bombeangreb, men opnaaedes ingen Træffere.

I Erkendelse af, hvor vanskeligt det er at træffe et Skib, der bevæger sig, med Bomber fra vandret flyvende Flyvemaskiner, er man i nogle Lande kommet ind paa Bombekastning under Dykning — Styrteflugt. Flyveren kommer flyvende i stor Højde, og fra et passende Sted flyver han saa for fuldt Drøn saa lodret som muligt ned mod Skibet til en saa lille Højde, som han tør. Saa slipper han Bomben, retter Maskinen op og forsvinder. Hvorledes denne Fremgangsmaade virker, foreligger der mig bekendt ikke noget om; men det erkendes fra alle Sider, at den stiller meget store Krav baade til Flyvemaskinens Styrke og til Flyverens Nerver. Foreløbig er der, saa vidt jeg ved, ikke offentliggjort Forsøgsresultater, og om Kravene kan opfyldes paa tilfredsstillende Maade af Flyvere i Almindelighed, ved jeg ikke.

Naar man taler om vore Flyveres Muligheder i det hele taget, maa man ikke glemme, at Fjenden, naar han mener at maatte vente Angreb af saadanne, selv vil sørge for at raade over Flyvere, der er egnet til Formaalet, Jagermaskiner, der vil gøre det vanskeligt eller maaske umuligt for vore Flyvere at naa et Resultat. Det kan saaledes vel med Sikkerhed ventes at være Tilfældet, naar en Landgangsstyrke skal sættes i Land.

Min Anskuelse er da den, at Flyvevaabnet paa sit nuværende Standpunkt ikke kan yde let Flaademateriel den nødvendige Beskyttelse; hvad Flyvevaabnet kan komme til i Fremtiden, ved ingen.

Og jeg kan da ikke se rettere, end at det eneste Middel, hvormed vore Torpedobaade, Undervandsbaade og Minefartøjer kan beskyttes, er Artilleriskibe, der er Fjendens Krydsere og Torpedobaade artilleristisk overlegne.

Man kan nu spørge, hvad skal vore Artilleriskibe stille op, dersom de møder fjendtlige Kampskibe, der jo er overlegne baade i Fart og Artilleri og hurtigt vil kunne indhente og nedkæmpe vore Artilleriskibe. Der-

til er der ifølge almindelig anerkendte Principper følgende Svar: Vore Artilleriskibe maa i Krigstid optræde sammen med Undervandsbaade og Torpedobaade. Mod fjendtlige Krydsere og Torpedobaade skal vore Artilleriskibe beskytte vore Undervands- og Torpedobaade. Men mod fjendtlige Kampskibe er det omvendt. Ved Møde med saadanne vil vore Artilleriskibe søge at manøvrere paa en saadan Maade, at der kommer et Undervandsbaadsfelt mellem dem og de fjendtlige Kampskibe og saaledes give Undervandsbaadene gode Angrebsmuligheder. Saadanne Manøvrer begunstiges af vore Farvandes Beskaffenhed. Men for at kunne lykkes, kræver de grundig Øvelse i Fredstid for at opnaa det rette Samarbejde mellem de paagældende Skibstyper.

Kan vi da, med begrænsede Midler, og begrænsede vil de Midler altid være, som vi, selv i bedste Tilfælde, kan komme til at raade over, bygge Artilleriskibe, der er fjendtlige Krydsere overlegne?

Dertil er Svaret ubetinget Ja.

Et Skib paa Størrelse med »Peder Skram«, bygget efter moderne Principper, kan faa en Hovedarmering, der i Forbindelse med den Panserbeskyttelse, det kan faa, vil gøre det Krydsere artilleristisk overlegent. Det kan faa et let Skyts, der i Forbindelse med Hovedarmeringen vil gøre det muligt for det at tage det op med adskillige Torpedobaade paa een Gang. Det kan faa Maskinskyts i stort Antal, der i Forbindelse med det lette Skyts og et stærkt Dækspanser vil være et effektivt Værn mod Flyverangreb, og det kan faa en vandtæt Inddeling, der sikrer, at en enkelt Torpedo — eller Minetræffer ikke kan gøre det ukampdygtigt.

Prisen for et saadant Skib vil være ca. 14 Millioner Kr., men det kan leve adskillige Aar, antagelig 24, saaledes at den aarlige Anskaffelsespris pr. Skib kun vil blive lidt over $\frac{1}{2}$ Million. Mange Skibe af den Slags kan vi ikke vente at faa. Men har vi blot et beskedent

Antal af dem i Forbindelse med et passende Antal Torpedobaade, Undervandsbaade og Minefartøjer, vil vi have en kampdygtig Flaade, som enhver Modstander maa regne med, hvis han tænker paa at angribe Landet.

Har vi derimod ingen Artilleriskibe, har Flaaden kun ringe Værdi for Forsvaret; en fremmed Stat kan sætte den ud af Spillet uden at sætte sit virkelig værdifulde Materiel, Kampskibene, ind og derfor uden synderlig Risiko.

Men, som jeg tidligere har fremhævet, kun i Forbindelse med en kampkraftig Hær kan et Forsvar af Landet tænkes.

Et kraftigt Flyvevæsen er selvfølgelig ogsaa nødvendigt, baade for Hær og Flaade og for Forsvaret i det hele taget. Naar jeg ikke nævner det som et selvstændigt Led i Forsvaret, er det, fordi det for Tiden er indordnet under Hæren og Flaaden. Om det er rigtigt, eller om det ikke er rigtigt, at det er et selvstændigt Led, skal jeg ikke komme ind paa.

Skal Hæren og Flaaden i Fællesskab kunne yde det bedst mulige Forsvar for Landet, saa er det nødvendigt, at de lærer hinandens Virkemaade og Virkemidler at kende paa de Omraader, hvor de kan komme til at virke sammen. Det synes mig indlysende, at dette er lige saa nødvendigt, som at de forskellige Vaaben indenfor Hæren for sig eller indenfor Flaaden for sig lærer Samarbejdets Kunst.

Maatte de Penge, Hæren og Flaaden faar at raade over, blive tilstrækkelige til, at der bliver nok baade til Anskaffelse af brugelige Vaaben, til Indøvelse af Brugen af de enkelte Vaaben, til Samarbejde mellem Vaabnene indenfor hvert Værn og til Samarbejde mellem Værnene til Gavn for Forsvaret.

Grundtræk af Maalbevægelsens Teori.

(Maal paa Søen).

Af Premierløjtnant af Artilleriet O. H. Arentoft.

Indledning.

Ved enhver Skydning mod bevægeligt Maal er Projektilbanen udenfor vor Kontrol i samme Nu som vi fyrer Kanonen af. Paa Grund af *Flyvetiden*, der ved langtrækkende Skyts kommer op paa relativt store Dimensioner — et Minut og mere — spiller denne Kendsgerning en afgørende Rolle, naar den ses i Sammenhæng med moderne Skibsmaals Bevægelighed, og det er af vital Betydning for Skydningens Forløb, at Ildlederen til Bunds er inde i de Problemer, som rejser sig paa Basis af Kombinationen af Flyvetid og Maalbevægelse.

I det følgende skal jeg forsøge en Diskussion af de nævnte Problemer. Det er værd at bemærke, at de gennem flere Aar har været diskuteret i Udlandet, og at man dér baade ved Kystforsvaret og ved Skibenes Ildledelsessystemer har taget Diskussionens skydetekniske og konstruktive Konsekvenser. Med »Niels Juel«s nye Anlæg vil Problemerne blive aktuelle her hjemme — ogsaa derfor maa dette Anlæg hilses med Glæde — og jeg haaber, at nærværende Artikel maa give Stødet til en indgaaende Diskussion af Maalbevægelsens Karakteristika. En endelig Udformning af en Teori paa dette Omraade — som jo kan konkludere i reglementariske Bestemmelser — maa ifølge Sagens hele Natur udføres af en Søofficer; men de *skydetekniske* principielle Retningslinier i denne Teori er rent artilleristiske og kan derfor formentlig udstikkes af en Ikke-søkyndig.

For Fuldstændigheds Skyld vil jeg begynde med at fremsætte de generelle matematiske Principper for Skydningen.

Den moderne Skydeteori arbejder i det polære Koordinatsystem; Batteriet befinder sig i Systemets Nulpunkt, og Maalets Plads angives i Forhold til Batteriet ved en *Afstand* og en *Azimut*.

Maalets Bevægelse karakteriseres da ved en Variation af Azimut og Afstand, og for at klarlægge Maalbevægelsens skydetekniske Indflydelse maa man selvfølgelig bestemme Relationen mellem Maalets givne Bevægelse gennem Koordinatsystemet og den deraf følgende Variation af de polære Koordinater. For at finde denne Relation maa vi altsaa opstille Lovene for et Skibsmaals Bevægelsesfrihed — d. v. s. at vi for forskellige Skibstyper maa opstille Mindste-Drejningsradier, Accelerations- og Retardationshastigheder o. s. v. og betragte disse Faktors relative Indflydelse paa de polære Koordinater.

Men i Praksis kan vi ikke *med Sikkerhed* forudsige Maalets Bevægelse i *Flyvetiden*, og til denne maa vi — alt efter vort tekniske Apparatus Grad af Fuldkommenhed — føje en større eller mindre *Arbejdstid* til Kommando-overføring etc. Vi er derfor henvist til at forud at danne os et Skøn over Maalbevægelsen i Arbejdstid + Flyvetid, og hvis dette Skøn skal foretages kontinuerligt, frembyder det i sig selv visse Problemer. Vil man basere det paa en matematisk exakt Fortsættelse af den Maalbevægelse, som fandt Sted umiddelbart før Affyringsøjeblikket, maa man raade over kostbare og komplicerede Regnemaskiner¹⁾; vil man derimod anvende en enkel og billig teknisk Fremgangsmaade, maa man ogsaa nøjes med at faa en tilnærmet Bestemmelse.

Det er hele denne Række af Problemer, som jeg vil forsøge at udrede, belyse og vurdere, idet jeg prøver paa at opstille Grundelementerne for et praktisk Skøn

¹⁾ Her er forudsat, at Hensynet til Skudhastighed og Mekanisering er sat i første Række. Slaar man af paa dette Krav, kan man løse Problemet »exakt« ved at anvende det subjektive Skøn (A. 1 — Side 170—171).

over de Afvigelser, som man paa Grund af Maalets to-dimensionale Bevægelighed kan vente at faa under sin Skydning, og jeg har endvidere opstillet Teorien for denne Bevægeligheds sandsynlige Begrænsninger. Det maa dog understreges, at jeg ikke betragter de angivne Værdier m. v. som exakte, men at Opbygningen af Teori og Tabeller kun tilsigter at give et Begreb om Dimensionerne.

Følgende Herrer har elskværdigt ydet mig sagkyndig Oplysning og anden Støtte ved Udarbejdelsen:

Orlogskaptajn C. Westermann, M. F.

Kaptajnløjtnant A. Arendrup.

A. Skønnet.

Ethvert Sæt Skuddata for en Kanon, der skal beskyde et bevægeligt Maal, maa nødvendigvis basere sig paa et *Skøn* over Maalets Bevægelse i en given Tid, som *mindst* maa være lig Flyvetiden. Dette Skøn kan ifølge sin Natur og paa Grund af Maalets frie Bevægelighed i Planets to Dimensioner *ikke være exakt*, og da Maalbevægelsens Indflydelse paa Sidestillingen og Højdestillingen normalt er langt større end de andre Faktorer (Vind, Afdrift, Luftlæthed etc.), som influerer paa Side- og Højderetningen, er Skønnet en vigtig Funktion i Ildledelsen, navnlig ved *Skydning med indirekte Sigte*, hvor *Tiden for Skønnet* baade i Side og i Længde bliver Flyvetiden + en Arbejdstid, hvori Data fra Pejlstationer skal bearbejdes og omsættes til Skuddata.

Til Grund for Indførelsen af Skønnet i Systemet kan man lægge følgende 3 Principper:

- 1°. Maalets Kurs indtegnes paa Pejlbordet. Maalets Hastighed fremgaar af Kurskurven, da dennes enkelte Positionspunkter har lige store Tidsintervaller. Paa Grundlag af følgende:

- a. Maalkursen og Maalhastigheden,
- b. Farvandsforhold (Sejlrender, Grunde etc.),
- c. Evt. kendte Minefelter,
- d. Subjektivt Skøn over Maalets sandsynlige Dispositioner,
fastlægger Pejlofficeren (Lederen af Pejlbordstjenesten) en Fortsættelse af Kurskurven og bestemmer et Punkt, hvori det er sandsynligt, at Maalet ud fra de givne Forudsætninger vil befinde sig paa et givet Tidspunkt (Kl. H).

De til dette »skønnede Nedslagspunkt« svarende Skuddata bestemmes, Skytset indstilles, og der gives Skudordre paa Klokkeslettet ($H \div T$), hvor T er Flyvetiden, saaledes at Nedslaget og Maalet skulde mødes i det »skønnede Nedslagspunkt«.

Denne Fremgangsmaade, som vi vil kalde »*det subjektive Skøn*«, blev anvendt paa Verdenskrigens Kystbefæstningsanlæg (Helgoland, Ostende). Metoden arbejder paa Basis af de *Kurser* og *Distancer*, som Maalet tilbage-lægger, og Oplysningerne om Maalhastigheden tjener til at bestemme disse Distancer.

2°. Man bestemmer Maalets relative Bevægelse i Side og Længde i hvert Interval (betegnet henholdsvis som *Sideudvandring* og *Længdeudvandring*). Herved er Side- og Længdeudvandringen i henholdsvis T s. pr. Sekund og Meter pr. Sekund bestemt, og for en given Arbejdstid + Flyvetid er saaledes bestemt *Azimut* og *Afstand* til en sandsynlig Maalposition, d. v. s. »Skønnet« er foretaget.

Denne Fremgangsmaade, som vi vil betegne ved »*den objektive Prædiktion*«, er ret simpel, idet de nævnte Omsætninger kan udføres mekanisk (jfr. Kystdefensionens Ildledelsesapparater). Metoden anvendes ved adskillige moderne Ildledelsesanlæg.

Princippet slutter sig nært til det almindelige Princip for Skydning mod bevægeligt Maal i Planet:

Data udtrykkes i *polære Koordinater* (Azimut og Afstand), og Maalbevægelsen udtrykkes i disse Koordinaters Differenser. Idet Differenserne anvendes, gaar Maalhastigheden naturligt ind i Systemet og er bestemt fuldstændigt efter Forløbet af 1 Interval (ved Kystdefensionen 15 Sekunder).

- 3°. Dette Princip skal kun nævnes for Fuldstændigheds Skyld. Det kan betegnes som den *tachometriske Prædiktation*, idet det arbejder med *Hastigheder* og *Accelerationer*. Paa Pejlbordet bevæger Pejlmarmene sig synkront med Pejlkikkerternes Bevægelse, og Pejlmarmenes Skæring angiver da Maalets øjeblikkelige Position. Herved er Maalets Udvandringshastighed og -acceleration i Længde og Side bestemt, og ud fra disse og Flyvetiden kan man kontinuerligt bestemme det *»skønnede Nedslagspunkt»*, der saaledes vandrer i en jævn Bevægelse foran Maalpunktet. Principielt er Fremgangsmaaden den samme som ved det *»objektive Skøn»*. Den anvendes i flere moderne Ildledelsesanlæg (Zeiss, Schneider)¹⁾.

Jeg skal nu forsøge en sammenlignende Vurdering af de tre Principper.

ad. 1° — Fordele.

a. En med Besejlingsforholdene kyndig Pejlofficer kan drage Fordel af Skønnets Subjektivitet. Dersom Maalet ligger i et Drej, vil han — under Forudsætning af, at han bedømmer Drejet rigtigt — kunne vedblive at holde *»Bid»* i Maalet.

¹⁾ Det skal her bemærkes, at Kystdefensionens Ildledelsessystem til svært Skyts er baseret paa en Mellemtung mellem det objektive og det tachometriske *»Skøn»*. Indtillingerne er helt mekaniserede og udelukker enhver Subjektivitet, og det tidligere anvendte Ord *»Skøn»*, der saaledes er misvisende, er derfor erstattet af den mere korrekte Betegnelse *Prædiktation*.

ad. 1° — Mangler.

a. Der kræves en kvalificeret Mand (Artilleriofficer) som Leder af Pejltjenesten.

b. Skønnets Subjektivitet rummer i sig selv Chance for Fejl.

c. *Systemet er langsomt*, da hvert Skøn kræver speciel Overvejelse for at have Værdi. For hver Gang et Sæt Skuddata ikke indstilles rettidigt paa Kanonerne, maa det hele gøres om forfra (Skønnetider paa Helgoland og ved det gamle Kystartilleri 90 à 120 Sekunder inkl. Flyvetiden). Pejlofficeren kan ikke naa at skønne efter hvert Interval.

d. I Systemets Langsomhed (lang Skønnetid) ligger betydelige Fejlmuligheder. (Kursændring, Skønnefejl).

ad. 2° — Fordele.

a. Systemet lader sig let mekanisere. Herved elimineres subjektive Fejl, og Betjeningen kan udføres af menige.

b. Systemet er hurtigt. Den mekaniserede Prædiktion kan foretages for hvert Interval.

c. Systemet er smidigt. Det registrerer, at Kursændringer har fundet Sted, efter Forløbet af 1 Interval, og det samarbejder friktionsfrit med moderne «følgende Ildledning» (ækvivalent Salvetakt, kontinuerlige Korrektioner).

ad. 2°. — Mangler.

a. Den mekaniske Prædiktion bevæger sig altid paa en ret Linie. Dersom Maalet gaar paa en Kurve, arbejder Skønnet tilnærmelsesvis paa denne Kurves Tangenter. Størrelsen af den herved indløbende Fejl skal vises senere (i Afsnit B).

b. Prædiktionen er kun exakt, naar Maalet bevæger sig paa en Cirkelbue med Batteriet som Centrum (og for Længdeudvandrings Vedkommende specielt paa en

logaritmisk Spiral). Dersom Maalet nærmer sig eller fjerner sig paa anden Maade end i den nævnte Spiral, indløber der Fejl i Bestemmelsen af Længde og Side, og Størrelsen af disse Fejl skal vises senere (i Afsnit C).

ad. 3° — Fordele.

a. Systemet eliminerer Arbejdstiden og arbejder kun med Flyvetiden.

b. Kursændringer og Hastighedsændringer registreres øjeblikkeligt.

ad. 3° — Mangler.

a. *Systemet er kostbart* paa Grund af de elektriske Synkroniseringsanordninger med tilhørende lange flerkorede Kabler.

b. Systemet er ømfindtligt og vanskeligt at reparere i en Krigssituation.

c. og d. . . . som »ad. 2° — Mangler, a. og b.»

B. Maalbevægelsens Karakteristik.

I det følgende skal jeg vise, hvorledes Maalbevægelsen igennem Prædiktionen (Fremadskønnet) influerer paa Ildledelsens Nøjagtighed.

Under en Krigssituation vil et Maal bevæge sig ind mod et Fort paa en af følgende Maader:

- a) paa en retliniet Kurs i længere Tid.
- b) paa en retliniet Kurs i et bestemt, kortere Tidsrum (f. Eks. 3—10 Minutter), derefter ændres Kursen (med indtil 40°), og der fortsættes igen paa en ret Linie o. s. v. Denne Bevægelsesmaade betegnes som »Zigzagkurs» og tjener til at vanskeliggøre fjendtlig Virksomhed af Undervandsbaade og Artilleriild.

Vi gør Zigzagkursen til Genstand for en rent teoretisk Betragtning og forudsætter foreløbig, at *Hastig-*

heden paa den retlinede Kurs er konstant. Naar Roret lægges til den ene eller anden Side, vil

- 1) Rorets Flade øve en vis Modstand mod Maalets Fremadbevægelse.
- 2) Vandtrykket mod den ene Side af Skibet bliver større end mod den anden, mod Drejningskurvens Centrum vendende Side;
- 3) der dannes Hvirvler under Skibets Bund, hvorved Friktionen forøges.

Herved vil Maalbevægelsen faa en successiv Hastighedsformindskelse (Retardation), og dette vil bevirke, at Kurven for Maalbevægelsen til at begynde med bliver en *logaritmisk Spiral*. Dersom Maalet fortsætter med Drejningen, vil Hastighedsformindskelsen blive mindre, hvorfor Kurven mere og mere tenderer mod Cirkelformen og efter Forløbet af en vis Tid ender med at blive en Cirkel.

I ethvert Punkt har Spiralen en Krumningsradius, som stadig aftager og tenderer mod den nævnte Cirkels Radius. Størrelsen af »mindste Krumningsradius» kan for større Skibe med grov Tilnærmelse angives som proportional med Længden af Skibet, skønt naturligvis adskillige væsentlige Faktorer spiller med ind. Omstaaende Skema Side 177 angiver mindste Krumningsradius for forskellige Skibslængder.

Hermed har vi et Grundlag, hvorpaa vi kan bedømme den Grad af Tilnærmelse, hvormed et moderne Ildledelsessystem — specielt Kystdefensionens Ildledelsessystem — virker, naar Maalet drejer af.

Fig. 2 viser i Maalestoksforhold 1 : 8300 — Pejlbordets er 1 : 20 000 — Billedet af en Maalkurs i et Drej. Der er valgt en Middel-Krumningsradius $R_k = 700$ m. Den Cirkelperiferi, som svarer til $R_k = 700$ m, har da en Længde af ca. 4500 m.

Forudsætter vi, at Spiralen i Praksis kan regnes

Tabel I.

Skibstype:	Længde m	Krumnings- radius m	Eksempler
Torpedobaade }	50	250	
	75	275	
Ældre Artilleriskibe, }	100	325	•Erebus• (engl.)
Monitører, Washing- }	125	450	•Schlesien• (ty.)
tonkrydsere }	150	600	•Emden• (ty.)
	175	700	•Deutschland• (ty.)
Slagskibe, Slagkryd- }	200	800	•Marat• (russ.)
sere, Moderskibe f. Fl. }	225	875	•Furious• (engl.)
	250	1100	•Hood• (engl.)

Bemærkninger. Tabellen er opstillet for maximal Hastighed (uanset Eksemplerne). Tabellen giver naturligvis kun en meget omtrentlig Oplysning vedrørende Krumningsradius' Størrelse, men det maa samtidig understreges, at Tallene gælder Radius til den endelige Drejningscirkel, og at Værdierne derfor er noget mindre end de i Virkeligheden forekommende. Eksemplerne refererer kun til Længden af Skroget (jfr. Prof. Hangaards Betragtninger i *Institution of Naval Architects*.)

Tilnærmelsesvis kan Sammenhængen mellem Maallængde og Krumningsradius til den endelige Drejningscirkel bestemmes ved Hjælp af følgende Regler:¹⁾

for mindre Skibe: $R = 2 \text{ à } 3 \cdot L$

- middelstore Skibe og for de fleste Krigsskibe: $R = 3 \text{ à } 4 \cdot L$

som en Cirkel, og sætter vi Maalhastigheden til 20 Knob = 10 m/sek., vil Maalet være mere end 25 Sekunder (p. Gr. af Hastighedstabel) om at beskrive 20° af Cirkelbuen. Antages Hastighedstabet at være 10%, vil vi kunne sætte den Tid, som medgaar til 20°s Bevægelse i Drejet til 27,5 Sekunder, hvilket giver 1,33 Sek. pr. Grads Bevægelse i Buen eller 0,75 grad/sek.

¹⁾ Efter •Lærebog i Skibsbygning og Skibskonstruktion• af C. Hansen, Professor ved Polyteknisk Lærestalt (Side 370).

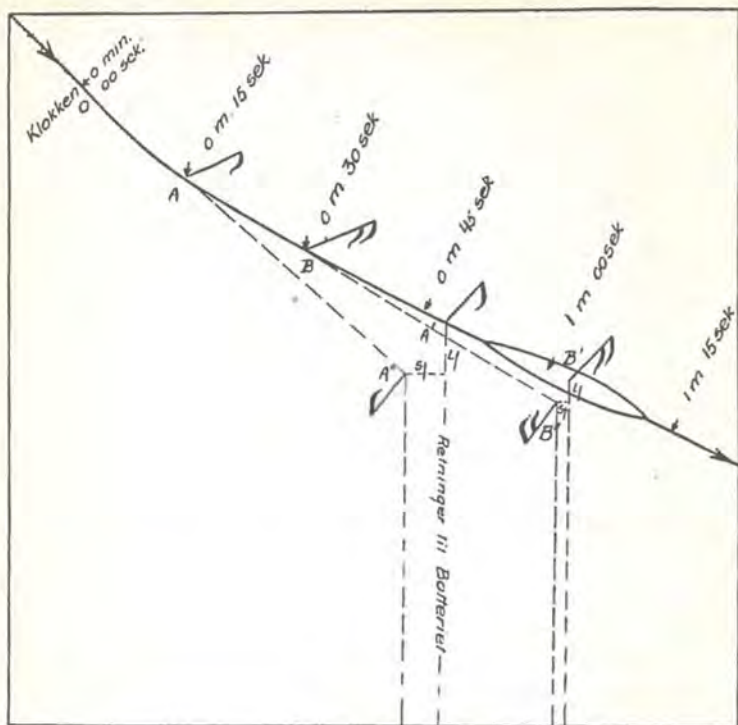


Fig. 2.

Fig. viser et Maal, som nærmer sig under en Inklinationsvinkel paa 45° , og som derpaa drejer 20° udefter. Da Maalet passerer Punkt A, bestemmes Skuddata, og efter Forløbet af Dødtiden affyres Batteriet en Salve mod A" paa Basis af Maalets Bevægelse fra Kl. 0—00 sek. til Kl. 0—15 sek. Nedslaget finder Sted i A"; i Nedslagsøjeblikket er Maalet paa Grund af Drejet i A'. Drejet har forårsaget Sideafvigelsen Sf og Længdeafvigelsen Lf. Paa Grundlag af Bevægelsen A-B affyres en Salve Dødtiden efter, at Maalet har passeret B. Nedslaget falder i B", og i Nedslagsøjeblikket er Maalet i B'. Den Salve, der affyres paa Grundlag af Bevægelsen fra Kl. 0—30 sek. til Kl. 0—45 sek., falder igen i Kurslinien. Afstandene A—B, B—A og A—B er hver især 150 m.

Dersom et Maal gaar paa Zigzagkurs med w^0 s Afvigelse fra Zigzag til Zigzag, vil Maalet ifl. Sætningerne

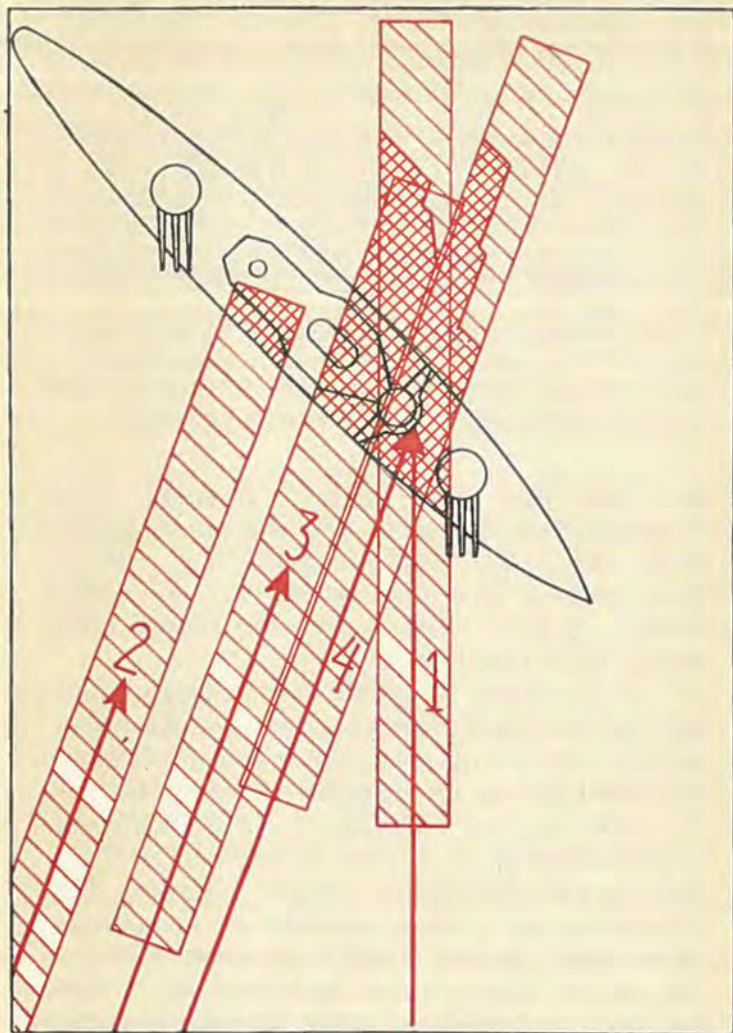


Fig. 3.

(Maalestoksforhold 1:1700 — 1 mm = 1,7 m)

Fig. viser den samme Situation som Fig. 2. Et moderne 10 000 t. Artilleriskib nærmer sig et 21 cm Kystbatteri under en Inklinationsvinkel paa 45° ; Skibets Hastighed er 20 Knob, og Skudaf-

Tabel II.

Skyts	Skudafst. m	$2 r_s$ Ts.	$2 r_1$ m	Middel- Sidefejl Ts.	Middel- Længdefejl m
30 $\frac{1}{2}$ cm K.	16 500	1	130	2 $\frac{1}{2}$	50
29 cm H.	9 000	5	60	7 $\frac{1}{2}$	70
21 cm K.	16 500	1	190	2 $\frac{1}{2}$	40
17 cm K.	14 000	1	50	3 $\frac{1}{2}$	50
12 cm P. K.	9 000	1	35	3 $\frac{1}{2}$	30
12 cm H.	7 500	2	30	5	40

for den sandsynlige Skudspredning $2 \cdot r_1$ og $2 \cdot r_s$ for en Række af Kystdefensionens Skytstyper paa Middelskudafstande. Tabellens Værdier for »Middel Sidefejl (Længdefejl)« er valgt lig $\frac{1}{2} \cdot$ »Maximal Side-(Længde-)fejl«; Vinklen $w = 20^\circ$ (Kursændringen).

Tabellen giver et Indtryk af Størrelsen af de reelle Fejl, som under Maalets Drej indføres i Systemet og viser, at Fejlene i det store og hele følger Værdierne af $2 r_1$ og $2 r_s$.

Det maa tilføjes, at Drejets Varighed i Intervaller (à 15 Sekunder) i det anvendte Eksempel er $2\frac{1}{2}$ Interval; dersom man ikke ønsker de angivne Fejl indført, kan man standse Skydningen i dette Tidsrum.

For en mindre Værdi af Krumningsradius vil den relative Værdi af Fejlene stige, men samtidig vil Drejets Varighed naturligvis aftage. Tabel III viser Sammenhængen mellem Krumningsradius og Varigheden af Drejet i Intervaller (15 sek.) for Kursændringerne 10° , 20° og 30° og for Maalhastigheden 20 Knob (10 m/sek.).

Værdierne i Tabel III viser, at man for helt at undgaa de skydetekniske Virkninger af et Drej højst — for

Tabel III.

Varigheden af Drej i Intervaller.
(Minimumstid).

Krumningsradius m	Kursændring		
	10°	20°	30°
100	0,2	0,3	0,5
200	0,3	0,5	0,8
300	0,5	0,8	1,2
400	0,5	1,0	1,5
500	0,5	1,2	1,7
600	0,7	1,5	2,0
700	0,8	1,7	2,5
800	0,9	1,9	2,9
900	1,1	2,2	3,3
1000	1,2	2,4	3,6

Skibe af Nelson-Klassen og med 30°s Kursændring — behøver at standse Skydningen i 4 Intervaller. Forudsætningen er stadig, at Roret lægges haardt over, og der er set bort fra »Arbejdstiden» ved Kursændringen (Omlægning af Roret, Skibets Latenstid o. s. v.)

Variation af Maalhastighed.

Den skydetekniske Indflydelse, som en Variation af Maalets Hastighed vil frembringe, er i første Række afhængig af Maalets Accelerationsevne (Retardationsevne). Accelerationshastigheden eller Retardationshastigheden er bl. a. proportional med Forholdet mellem Skibets Størrelse (Displacement) og den effektive Skrueflade; Torpedobaade, drevet af Stempelmaskiner, reagerer saaledes praktisk talt momentant overfor Hastighedsændringer, medens større Skibe, navnlig Turbine- eller Motorskibe, der anvender relativt smaa Skruer med store Omløbstal, kan være adskillige Minutter om at gaa f. Eks. fra fuld Kraft til halv Kraft.

For at danne os et Skøn over Hastighedsforandringerens skydetekniske Indflydelse vil vi tænke os det specielle Tilfælde, at et Maal søger at genere fjendtlige Undervandsbaades og Artilleris Virksomhed ved at gaa fra Hastighed 20 Knob til Hastighed 10 Knob eller omvendt. Vi kan da for forskellige Accelerations- og Retardationshastigheder opstille Afvigelsens Værdier for Tidsrummet Arbejdstid + Flyvetid. Disse Værdier angiver *Maximum af Længdefvigelse*, hvis Maalet har Kurs lige ind mod eller lige ud fra Batteriet, og *Maximum af Sideafvigelse*, hvis Maalet bevæger sig paa en Cirkelbue med Batteriet som Centrum. I Tabellerne IV og V har jeg valgt *Middelværdier* = 0,7 Maximumsværdi (svarende til en Inklinationsvinkel paa 45° , der ved Betragtning af et stort Antal Kurskurver nødvendigvis maa vise sig at være den »gennemsnitlige» Inklinationsvinkel).

Tænker vi os, at Skibet retarderer fra 20 Knob = 10 m/sek til 10 Knob = 5 m/sek, og opstiller vi følgende Retardationstider:

250 sek — 200 sek — 150 sek — 100 sek — 50 sek,

faar vi følgende tilsvarende Værdier for Retardationerne:

0,02 m/sek² — 0,025 m/sek² — 0,033 m/sek² —
0,05 m/sek² — 0,10 m/sek²,

alt under Forudsætning af, at Retardationen er konstant — hvad den imidlertid ikke er. Retardationen foregaar nemlig ikke efter en ret Linie, men efter en svagt krummet Kurve, afhængig af Skrogets Form, Skruens Form, Hastighed o. s. v. En nærmere Undersøgelse af den begaaede Tilnærmelse er selvfølgelig speciel for hvert Maal eller hver Maaltype og hører ikke hjemme her, men en direkte Betragtning af Tabellernes Værdier viser ogsaa, at en Tilnærmelse selv paa en Snes Procent ikke betyder noget væsentligt.

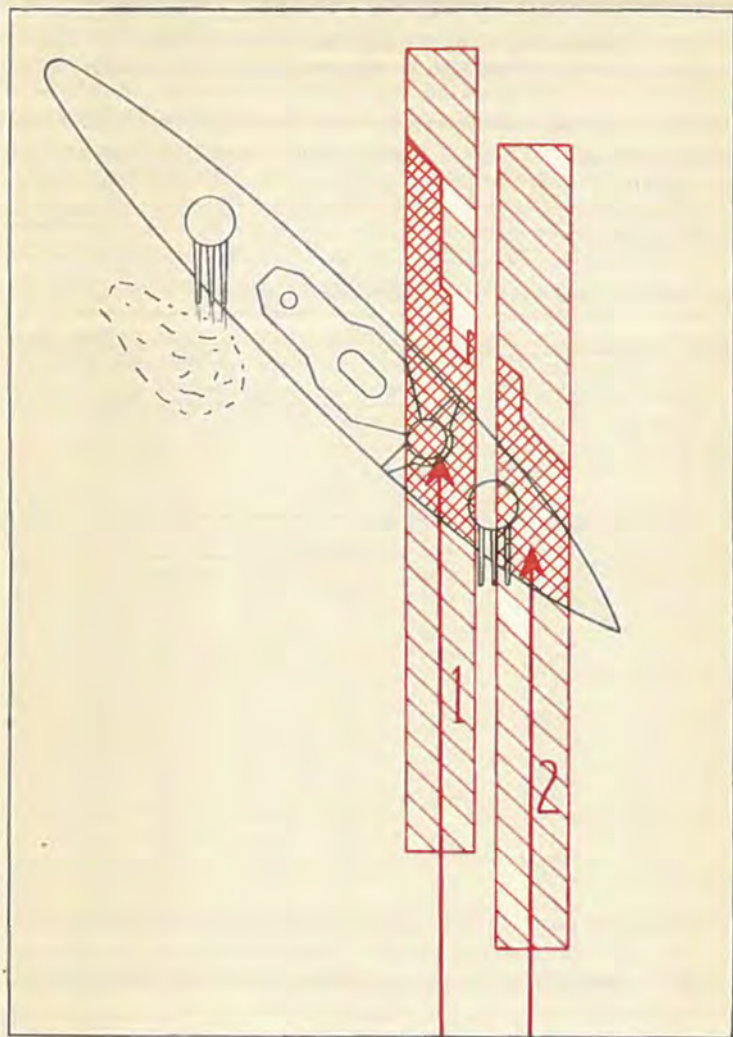


Fig. 5.

(Maalestoksforhold 1:1700 — 1 mm = 1,7 m)

Fig. viser samme Skib som før, der under Inklinationsvinkel 45° nærmer sig det 21 cm. Kystbatteri. Maalhastighed 20 Knob, Skudafstand 18 000 m. Idet 1. Salve slaar ned, ændrer Skibet Hastig-

heden til 10 Knob. I Overensstemmelse med den udviklede Teori falder 2. Salve længere forude paa Skibet. Salven er affyret 15 Sek. efter 1. Salve, og dens Data er saaledes bestemt i det Øjeblik, da 1. Salve slaar ned; Hastighedsændringen kan endnu ikke være registreret i Systemet. Det bemærkes, at Afvigelser som Følge af Hastighedsændring *altid* ligger i Skibets Diametralplan, naar Kursen er retliniet; dette bevirker, at Hastighedsændring paa retliniet Kurs er formaalsløs for større Skibe, naar det drejer sig om at slippe ud af fjendtlig Artillerifild.

De dobbelt-skraverede Arealer i 50%-Spredningsarealerne angiver som ved Fig. 3 raserende Banelængder.

Tabel IV og V viser de Værdier for *Middelafrigelsen* i henholdsvis Side (Ts.) og Længde (m.), som ved de angivne Retardationer svarer til 17 cm. O. A.s Flyvetider.

Tabel IV.

Skud-afstand hm	15 sek. + T sek.	Retardationstid i Sekunder				
		250	200	150	100	50
100	48,1	1	2	2	4	8
90	43,1	1	2	2	3	7
80	38,9	1	2	2	3	7
70	34,9	1	1	2	3	6
60	31,1	1	1	2	3	6
50	27,7	1	1	2	3	5
40	24,6	1	1	2	3	5
30	21,7	1	1	2	3	5
20	19,2	1	1	2	3	5

Tabellen giver *Middelværdierne* af de *Sideafvigelser*, som svarer til Retardationen 10 Knob og til de angivne Retardationstider. De angivne Værdier er i Ts ($6300 \text{ Ts} = 360^\circ$).

Tabellerne viser, at Hastighedsforandringer kun har væsentlig skydeteknisk Værdi for Maal med en Retardationstid for Retardationen 10 Knob paa mindre end et Minut (Torpedobaade etc.). Overfor Beskydning med Flad-

Tabel V.

Skud- afstand hm	15 sek. + T sek.	Retardationstid i Sekunder				
		250	200	150	100	50
100	48,1	14	19	25	40	80
90	43,1	12	15	21	32	64
80	38,9	10	13	17	26	53
70	34,9	8	10	14	21	42
60	31,1	7	8	11	17	33
50	27,7	6	7	8	14	26
40	24,6	4	5	7	11	21
30	21,7	3	4	6	8	17
20	19,2	2	3	4	7	11

Tabellen giver *Middelbærdierne* i Meter af de *Længdeafvigelser*, som svarer til Retardationen 10 Knob og til de angivne Retardationstider. Det maa bemærkes, at Retardationstiderne i Praksis er meget forskellige for Retardation f. Eks. fra 20 til 10 Knob og for 25 til 15 Knob. Endnu større Forskel viser sig ved Accelerationen.

baneskyts vil Hastighedsforandringen paa Grund af Spredningsbilledets langstrakte Form have størst Betydning, naar Maalets Kurs er parallelgaaende — hvad der iøvrigt ogsaa gælder Kursændring — og der er heri aabnet et vist Perspektiv for Fartøjer med Accelerations- og Retardationshastighed omkring 10 Knob pr. Minut. Den hertil svarende Sideafvigelse bliver da med Tabellens Ammunition og øvrige Forudsætninger fra 12—8 Ts., og dersom Maalet f. Eks. er 75 m langt, vil det have Sandsynlighed for at undgaa Træfning ved Hastighedsforandring paa Skudafstande større end 7000—8000 m.

C. Undersøgelse af „den objektive Prædiktions“ Tilnærmelse.

Fig. 1 viser en Maalkurs P_0PP_1 og et Batteri B. Maalets Hastighed er v m/sek., og t_0 er det Interval,

hvorpaa Systemets Skøn baserer sig; t_1 er Dødtid + Flyvetid. Batteriet skyder mod Maalposition P_1 med Skud-data *Afstand* $A + \lambda$ og *Azimut* $\alpha_1 + u_1$ ($\alpha_1 = \alpha + u_0$). Skuddet affyres paa det Tidspunkt, da Maalet passerer Position P .

Vi vil nu bestemme Størrelsen af den Tilnærmelse, som følger af, at Batteriet bruger det objektive Skøn's Værdier

$$\text{Afstand } \left(\frac{t_1}{t_0} \cdot l \right) \quad \text{og}$$

$$\text{Azimut } \left(\frac{t_1}{t_0} \cdot u_0 \right)$$

i Stedet for de »sande» Værdier $(A + \lambda)$ og $(\alpha + u_1)$.

Vi søger først Værdien af l og u_0 . Ved Anvendelse af Sinusrelationerne paa $\triangle BP_0P$ faar vi:

$$\frac{vt_0}{\sin u_0} = \frac{A + l}{\sin i} \quad (1)$$

$$\frac{vt_0}{\sin u_0} = \frac{A}{\sin (i + u_0)} \quad (2)$$

Af (2) bestemmes u_0 :

$$A \sin u_0 = vt_0 \sin (i + u_0)$$

$$\frac{A}{vt_0} \sin u_0 = \sin i \cos u_0 + \cos i \sin u_0$$

$$\frac{A}{vt_0} = \sin i \cot u_0 + \cos i$$

$$\cot u_0 = \frac{A - vt_0 \cos i}{vt_0 \sin i} \quad (3)$$

Af (1) faas derpaa:

$$(A - l) \sin u_0 = vt_0 \sin i$$

$$A - l = \frac{vt_0 \sin i}{\sin u_0} \quad (4)$$

Ligningerne (3) og (4) er Udtryk for henholdsvis Side- og Længdeudvandringen i det Tidsinterval t_0 , hvori

de Maalinger foretages, som Systemet baserer sig paa. Det »objektive Skøn«s Afstand og Azimut til det »skønnede Nedslagspunkt« bliver da:

$$\begin{aligned}\text{Afstand } A_1 &= A + \frac{t_1}{t_0} \cdot l \\ &= A + \frac{t_1}{t_0} \left(A \div \frac{vt_0 \sin i}{\sin u_0} \right)\end{aligned}\quad (5)$$

$$\text{Azimut } \alpha_1 = \alpha + \frac{t_1}{t_0} \text{arc cot } \frac{A \div vt_0 \cos i}{vt_0 \sin i} \quad (6)$$

»Sand« Afstand og Azimut ($A + \lambda$) og ($\alpha + u_1$) bestemmes af Sinusrelationerne, anvendt paa $\triangle BP_1P$:

$$\frac{vt_1}{\sin u_1} = \frac{A}{\sin (i \div u_1)} \quad (7)$$

$$\frac{vt_1}{\sin u_1} = \frac{A + \lambda}{\sin i} \quad (8)$$

Af (7) bestemmes u_1 :

$$A \sin u_1 = vt_1 \sin (i \div u_1);$$

heraf faas:

$$\frac{A}{vt_1} \sin u_1 = \sin i \cos u_1 \div \cos i \sin u_1$$

og ved Division med $\sin u_1$ og Omordning:

$$\cot u_1 = \frac{A + vt_1 \cos i}{vt_1 \sin i} \quad (9)$$

Man vil bemærke den selvfølgelige Analogi mellem (9) og (3). Af (8) og (9) faar man analogt med (4):

$$A + \lambda = \frac{vt_1 \sin i}{\sin u_1}.$$

»Sand« Azimut til det »skønnede« Nedslagspunkt bliver da:

$$\alpha_s = \alpha + \text{arc cot } \frac{A + vt_1 \cos i}{vt_1 \sin i}; \quad (10)$$

og »sand« Afstand bliver:

$$A + \lambda = \frac{vt_1 \sin i}{\sin u_1}. \quad (11)$$

Tilnærmelsens Værdi ved Anvendelse af den »objektive Prædiktion« bliver saaledes:

i Længden

$$\Delta \lambda = \lambda \div \frac{t_1}{t_0} \cdot l \quad (12)$$

og i Siden

$$\Delta u = \text{arc cot} \frac{A + vt_1 \cos i}{vt_1 \sin i} \div \frac{t_1}{t_0} \text{arc cot} \frac{A + vt_0 \cos i}{vt_0 \sin i} \quad (13)$$

idet Subtraktionen er udført i Rækkefølgen »Sand Værdi — tilnærmet Værdi«.

Værdiernes Fortegn:

Δu er negativ $\left(\frac{t_1}{t_0} u_0 > u_1 \right)$, naar Maalet fjerner sig.

Δu er positiv $\left(\frac{t_1}{t_0} u_0 < u_1 \right)$, naar Maalet nærmer sig.

$\Delta \lambda$ er negativ $\left(\frac{t_1}{t_0} \cdot l > \lambda \right)$, naar Maalet nærmer sig.

$\Delta \lambda$ er positiv $\left(\frac{t_1}{t_0} \cdot l < \lambda \right)$, naar Maalet fjerner sig.

Det skal lige nævnes, at Δu og $\Delta \lambda$ kan — uden at der stilles saa store Krav til Beregningernes Nøjagtighed — bestemmes ved følgende Tilnærmelser, idet det drejer sig om meget smaa Vinkler:

$$u_1 \cong \text{tg } u_1 = \frac{vt_1 \sin i}{A + vt_1 \cos i}$$

$$\frac{t_1}{t_0} u_0 \cong \frac{t_1}{t_0} \text{tg } u_0 = \frac{vt_1 \sin i}{A \div vt_0 \cos i};$$

$$\Delta u = \frac{t_1}{t_0} u_0 \div u_1 \cong vt_1 \sin i \cdot \frac{A + vt_1 \cos i \div A + vt_0 \cos i}{(A + vt_1 \sin i) (A \div vt_0 \sin i)}$$

$$\cong \frac{\frac{1}{2} v^2 t_1 (t_1 + t_0) \sin 2i}{A (A + v (t_1 \div t_0) \sin i)}$$

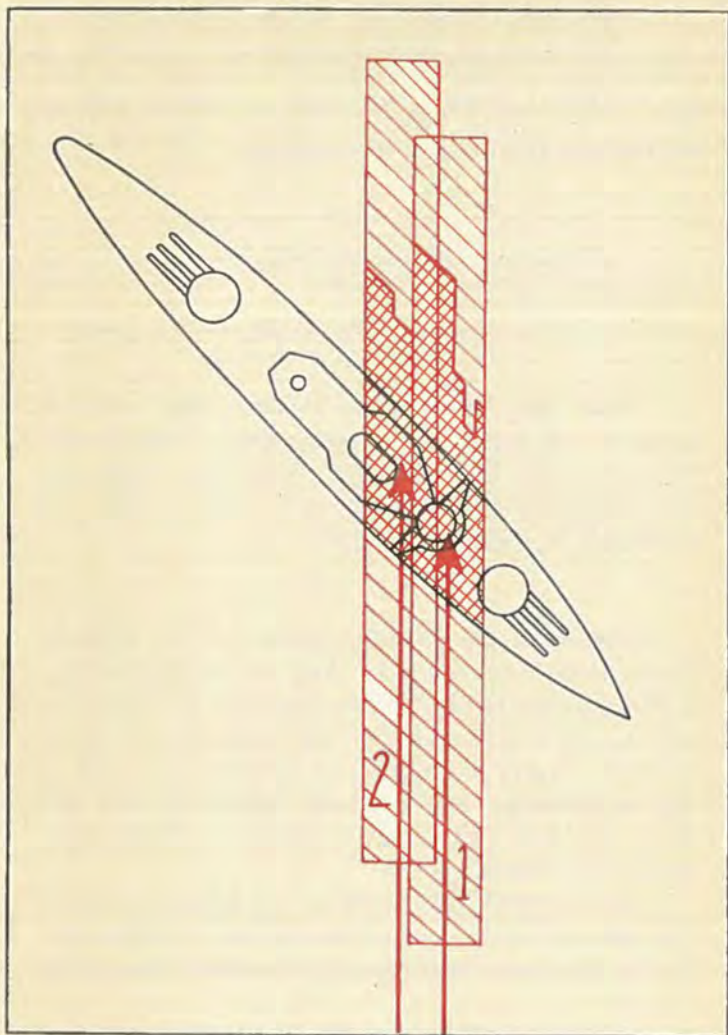


Fig. 6.

(Maalestoksforhold 1:1700)

Fig. 6 viser igen det 10 000 t. Artilleriskib, som under Inklinationsvinkel $= 45^\circ$ nærmer sig det 21 cm. Kystbatteri. Maalhastighed 20 Knob, Skudafstand 18 000 m.

Nedslagsareal 1's Træffepunkt falder sammen med Sigtepunktet, og Nedslagsareal 2's Træffepunkt falder længere til venstre og længere ude, alt i Overensstemmelse med Teorien om den objektive Prædiktions Princip. Forskydningen 1—2 angiver altsaa den Fejl, som den objektive Prædiktions medfører. Man bemærker, at Forskydningen sker omtrent i Diametralplanet.

Paa tilsvarende Maade kan man udtrykke $\Delta\lambda$, idet man sætter

$$\frac{1}{\sin} \cong \cot (1 + \frac{1}{2} tg^2).$$

Disse Tilnærmelser letter Beregningerne, men forudsætter, at Vinklerne er meget smaa. Beregnings-eksemplet Side 203 anvender derfor den i det foregaaende anvendte Fremgangsmaade, der er exakt og uafhængig af Vinkelstørrelserne.

Betragtningerne ovenfor gælder enhver Skydning, baade direkte og indirekte. Ved direkte Skydning angiver Retningen Kanon-Maal kontinuerligt Systemets Nulretning, og Prædiktionstiden («Skønnetiden») t_1 er for Sideindstillingens Vedkommende lig Flyvetiden. Ved indirekte Skydning er Systemets Nulretning fast (som Regel sand Nord), og Prædiktionstiden t_1 omfatter Flyvetiden + en Dødtid.

Ved Skydning med Kystskyts er Afstandsindstillingen *altid indirekte*, og i Prædiktionstiden t_1 indgaar derfor for Længdens Vedkommende en større eller mindre Dødtid.

Ved Hjælp af Formlerne (3), (9) og (13) har jeg opstillet *Tabel VII*, der viser Δu -Værdiernes Variation, naar Inklinationsvinkel og Skudafstand (d. v. s. Flyvetid) varierer. Ved Formlerne (4), (11) og (12) er *Tabel X* kon-

strueret, hvoraf den tilsvarende Sammenhæng mellem $\Delta\lambda$, i og A (T) fremgaar.

Endelig viser *Tabellerne VI* og *IX* de »sande« Værdier af henholdsvis Sideudvandringen u_1 og Længdeudvandringen λ , og *Tabellerne VIII* og *XI* angiver Δu 's Størrelse i % af u_1 og $\Delta\lambda$'s Størrelse i % af λ .

De foregaaende Udregninger har givet os en temæssig Understregning af det kendte Fænomen, at Maalets Passage gennem det polære Koordinatsystem normalt forårsager en Acceleration baade for Vinkelbevægelsens og for Afstandsbevægelsens Vedkommende.

Vinkelaccelerationen er Nul, naar Maalet bevæger sig paa en Cirkelbue med Batteriet som Centrum, og naar Maalet bevæger sig lige ind mod (lige ud fra) Batteriet.

Afstandsaccelerationen er Nul under de samme Omstændigheder samt naar Maalet bevæger sig paa en logaritmisk Spiral med Batteriet som Centrum.

Tabel VI.

Tabellen giver »sand« u_1 i Ts — 17 cm. Ø. A.

Skud- afstand A (hm)	15 sek. + Flyvetid (sek.)	Inklinationsvinkel $\cdot i \cdot$						
		0°	15°	30°	45°	60°	75°	90°
100	48,1	0	11,9	23,2	32,3	40,8	46,0	48,1
90	43,1	—	12,0	23,3	32,8	41,0	46,2	48,5
80	38,9	—	12,1	23,5	33,4	41,2	46,5	49,0
70	34,9	—	12,4	24,1	34,7	42,4	48,0	50,3
60	31,1	—	12,8	24,9	35,2	43,9	49,5	51,6
50	27,7	—	13,7	26,9	38,1	47,1	53,5	55,8
40	24,6	—	16,1	29,2	41,7	51,8	58,7	61,2

Det er værd at bemærke, at u_1 er nærlig konstant for samme Inklinationsvinkel gennem Afstanden 100—50 hm.

Tabel XI.

Tabellen giver $\Delta \lambda$ i % af λ — 17 cm G. A.

Skud- afstand A (hm)	15 sek. + Flyvetid sek.	Inklinationsvinkel $\cdot i \cdot$						
		0°	15°	30°	45°	60°	75°	90°
100	48,1	0	1	1	2	4	10	—
90	43,1	—	1	1	2	4	10	—
80	38,9	—	1	1	2	4	10	—
70	34,9	—	0	1	2	5	10	—
60	31,1	—	0	1	2	5	9	—
50	27,7	—	0	1	2	5	6	—
40	24,6	—	0	1	2	5	4	—

hvor $A \sin i$ er Normalen fra Batteriet vinkelret paa Kurslinien, og hvor τ er den Tid, der er hengaaet siden Maalet passerede Normalens Fodpunkt. Da $A \sin i$ er konstant for samme Kurslinie, sætter vi:

$$A \sin i = C.$$

Ved Differentiation med Hensyn til τ af Ligning (14) faar vi et Udtryk for *Vinkelhastigheden* u' i Punktet P:

$$u' = \frac{1}{1 + \frac{v^2 \tau^2}{C^2}} \cdot \frac{v}{C} = \frac{C \cdot v}{C^2 + v^2 \tau^2} \quad (15)$$

Og ved Differentiation med Hensyn til τ af Ligning (15) faar vi endelig *Vinkelaccelerationen* u'' i Punktet P:

$$u'' = \div \frac{2C \cdot v^3 \tau}{(C^2 + v^2 \tau^2)^2} \quad (16)$$

Paa tilsvarende Maade kan Afstandsaccelerationen i et givet Punkt af Kursen bestemmes.

Som før nævnt er Accelerationernes Indflydelse naturligvis ikke begrænset til den indirekte Skydning.

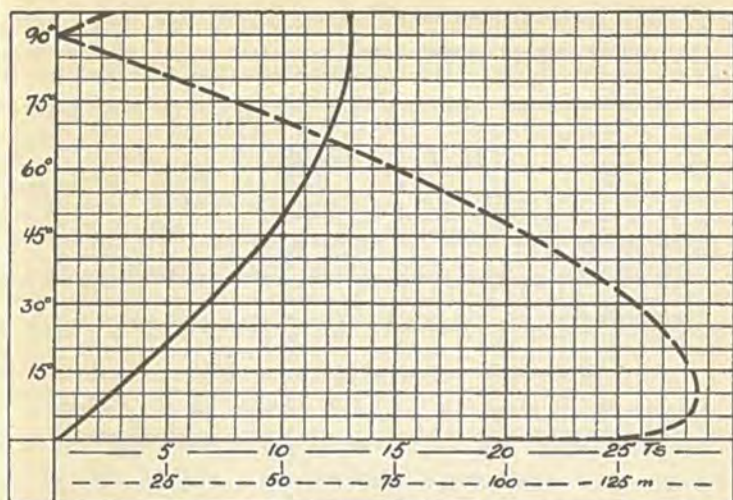


Fig. 7.

Fig. viser Kurverne for u_0 og l_0 for Skudafstand 10 000 m. Maaleintervallet $t_0 = 15$ Sek. Den helt optrukne Kurve er u_0 -Kurven; den stiplede er l_0 -Kurven. Det bemærkes, at Værdierne u_0 og l_0 er uafhængige af Flyvetiden og dermed af Skyts og Ammunition.

Ved den direkte Skydning bestemmes *sandsynlig Længdeudvandring* i Arbejdstid + Flyvetid ved Hjælp af Salvetaktstok, Ildlederur etc. paa Grundlag af forudgaaende Maalinger; Princippet er »den objektive Prædiktions». *Sandsynlig Sideudvandring* i Flyvetid bestemmes ved Fartkorrektor etc. paa Grundlag af Maalets hidtidige Bevægelse — ogsaa efter den »objektive Prædiktions» Princip.

Tabellerne VI og IX viser, at Udvandringsværdierne ikke ændrer sig væsentligt inden for samme Inklinationsvinkel, og dette forklarer den Kendsgerning, at man har faaet udmærket Træfning uden at tage Hensyn til Accelerationerne. Men Teorien forklarer ogsaa, at man — navnlig paa kortere Afstande — ofte har faaet Sideaf-

vigelser, naar Maalet har ændret Kurs, d. v. s. naar Inklinationsvinklen ændres brat.

D. Konklusioner.

Hovedlinierne i den foregaaende Udvikling taler et tydeligt Sprog og lader sig næppe diskutere, selv om der uden Tvivl er mange af Detaillerne, som under andre og kyndigere Hænder kan fuldkommengøres og maaske vises i en anden Belysning.

Jeg skal derfor i Hovedsagen overlade til hver enkelt Læser at drage sine egne Slutninger af det foreliggende Materiale, og jeg indskrænker mig her til at paa-pege nogle interessante Forhold, der knytter sig til *Prædiktionen* og *Nedslagsrettelserne*.

1. Prædiktionen («Skønnet»).

Tabeller og Figurer viser, at Fejlen ved den «objektive Prædiktion» er uden praktisk Betydning paa Skudafstande omkring og over 10 000 m. I Betragtning af den objektive Prædiktions Enkelthed er det derfor et Spørgsmaal, om det tachometriske Princip kan siges at være sin Pris værd ved Skydning med Kystskyts. Overfor *Luftmaal*, hvor Afstandene er relativt korte og Vinkelhastigheden uhyre stor, er det tachometriske Princip en absolut Nødvendighed, selv om en Flyvemaskines Bevægelse naturligvis er underkastet lignende Love som et Skibs Bevægelse. Men *Artilleriskibe*, der i moderne Søkrig kæmper paa store Afstande, vil sikkert ogsaa uden at sætte noget til af deres Effektivitet kunne nøjes med «den objektive Prædiktion».

2. Nedslagsrettelserne.

Teorien for Maalbevægelsen under Drej og for Variation af Maalhastigheden viser, at det kan være overor-

dentligt farligt at foretage Nedslagsrettelser under Skydningen, i hvert Fald hvis man kun baserer sig paa 1—2 Salver.

Idealet vilde være, at man skyder sig ind paa Forhaand mod et fast Punkt og derefter, naar Maalet kan rækkes, lægger Ilden over det som Virkningsskydning i voldsomme Ildbyger.

Dette Princip er ikke gennemprøvet paa Søen, og det er derfor ikke bevist, at det er praktisk anvendeligt. Som allerede nævnt foraarsager Maalbevægelsen meget væsentlige Afvigelser sammenlignet med de balistiske Afvigelser (som Følge af Vind, Afdrift etc.), men foruden dette har Maalbevægelsen indenfor de Grænser, der er trukket op i den foregaaende Udvikling, et frit Spillerum, som gør dens Virkninger uberegnelige inden for visse Omraader.

Derfor maa det være hensigtsmæssigt at skille Udvandringsvariationerne helt fra Nedslagsrettelserne.

Men lader dette sig ikke gennemføre i Praksis, og skal man iøvrigt anvende Nedslagsrettelser under Beskydning af det bevægelige Maal, maa man kun rette for et større Antal Salver, f. Eks. 4, saaledes at Virkningen af et Drej eller en Hastighedsændring kan naa at fortage sig eller i det mindste jævnes noget ud.

Man bør maaske gaa et Skridt videre og sige, at der kun maa rettes for en Række Salver — 4 eller flere — hvis Middelnedslagspunktet falder samme Sted eller fjerner sig mere og mere fra Maalet, men ikke for en Salverække, hvis Middelnedslag nærmer sig Maalet.

De sidste tyve Aars tekniske Udvikling har skabt nye Vaaben og nye taktiske Metoder i et saa stort Omfang, at Overblikket over deres individuelle og relative Betydning i Kampen nødvendigvis maa udviskes. Man er tilbøjelig til at overvurdere det nye — og at ignorere

det taktiske Grundprincip, som vi stadig lever paa, som er ældgammelt paa Søen, og som for Landkrigens Vedkommende fødtes af »l'ancien régime's» Officerer under Smerten af Nederlagene i Kampen mod Frederik den Store, baaret af Napoleon og modnet under Verdenskrigen: at det er *Artilleriet*, der er Slagets Rygrad.

Baade til Lands og til Søs, paa Forter og paa Skibe, er det Artilleriet, der taler de afgørende Ord — og Teorien har givet os et Billede af, hvor uhyre vanskeligt det er for et større Skib at vride sig ud af Kanonernes Kæber, naar de »har Bid».

O. H. Arentoft.

Beregningstekniske Eksempler.

Tabel II.

I Teksten Side 176 fn. er for den valgte Krumningsradius = 700 m udregnet et Udtryk for Gennemsnits-Vinkelhastigheden i Drejet, nemlig 0,75 Grader/Sekund.

Vælger vi 21 cm Kystkanon og Skudafstand 16 500 m, svarer hertil $t_1 = 33$ sek. Fig. 8 viser, af Afvigelsen F efter et w° —s Drej tilnærmelsesvis kan udtrykkes saaledes:

$$F = \left(vt_1 - v \cdot \frac{td}{2} \right) \sin w^\circ;$$

hvor td er Drejningstiden. Det fremgaar af Figuren, at Tilnærmelsen bliver desto finere, jo mindre w er. I Tabel II, hvor

$w = 20^\circ$ og Drejningsradius = 700 m, faar vi $td = \frac{20}{0,75} = 26$ sek.;

$\frac{td}{2} = 13$ sek.; $t_1 - \frac{td}{2} = 20$ sek. Da $v = 10$ m/sek, faar vi

$$F = 200 \cdot \sin w = 200 \cdot 0,3420 = 68 \text{ m.}$$

Hertil svarer *Middelfejl i Længde og i Side* henholdsvis 40 m og $2\frac{1}{2}$ Ts.

Tabel III.

Fig. 8 viser, at den Vinkel, som »Drejningsradien» drejer sig, er lig selve Kursændringsvinklen (jfn. Sætningerne om Tangentvinkler).

Dersom Maalet retarderer, vil Hastigheden altsaa i Flyvetid + Arbejdstid falde fra 10 m/sek. til 9,027 m/sek. Da Accelerationen er forudsat jævn, vil Middelhastigheden i samme Tidsinterval være 9,514 m/sek. Den tilbagelagte Vejlængde bliver da:

$$a = 8,514 \text{ m/sek.} \cdot 38,9 \text{ sek.} = 370 \text{ m.}$$

Uden Hastighedsændring vilde Maalet have tilbagelagt:

$$a_1 = 10 \text{ m/sek.} \cdot 38,9 \text{ sek.} = 389 \text{ m.}$$

Forskellen (Maximalafvigelsen) er saaledes 19 m.

$$\text{Middelfejl i Længde} = 19 \cdot 0,7 = 13 \text{ m.}$$

$$\text{Middelfejl i Side} = \frac{13}{8} = 1,6 \text{ Ts.} \sim 2 \text{ Ts.}$$

Tabel VI—VII—IX—X.

Tabel VI og VII er opstillet ved Hjælp af Ligningerne (9) og (3) i Afsnit C:

$$\cot u_i = \frac{\Lambda + vt_i \cos i}{vt_i \sin i} \quad (9)$$

$$\cot u_o = \frac{\Lambda + vt_o \cos i}{vt_o \sin i} \quad (3)$$

Vi vælger som Eksempel $i = 30^\circ$; $\Lambda = 8000 \text{ m}$; $t_i = 38,9 \text{ sek.}$;

$$t_o = 15 \text{ sek.}; v = 20 \text{ Knob} = 10 \text{ m/sek.}$$

$$vt_i = 389 \text{ m.}$$

$$vt_o = 150 \text{ m.}$$

$$\log \cos i = 9,937531 \quad \log vt_i = 9,937531$$

$$\log vt_o = 2,176091 \quad \log vt_i = 2,589950$$

$$\log (vt_o \cos i) = 2,113622 \quad \log (vt_i \cos i) = 2,527481$$

$$vt_o \cos i = 129,904 \quad vt_i \cos i = 336,89$$

$$\log \sin i = 9,698970 \quad \log vt_i = 9,698970$$

$$\log vt_o = 2,176091 \quad \log vt_i = 2,589950$$

$$\log (vt_o \sin i) = 1,875061 \quad \log (vt_i \sin i) = 2,288920$$

$$[vt_o \sin i = 75,000] \quad [vt_i \sin i = 194,50]$$

$$\Lambda + vt_i \cos i = 8336,86; \log (\Lambda + vt_i \cos i) = 3,921004$$

$$\log (vt_i \sin i) = 2,288920$$

$$\log \cot u_i = 1,632084$$

$$u_i = 1^\circ 20' 11'' = 23,5 \text{ Ts.}$$

$$\begin{aligned}
 A \div vt_0 \cos i &= 7870,10; \log (A \div vt_0 \cos i) = 3,895980 \\
 \log (vt_0 \sin i) &= 1,875061 \\
 \log \cot u_0 &= 2,020919 \\
 u_0 &= 0^\circ 32' 46'' = 9,55 \text{ Ts.}
 \end{aligned}$$

$$\frac{t_1}{t_0} \cdot u_0 = 2,59 \cdot 9,55 = 24,8 \text{ Ts.}; \triangle u = 24,8 \div 23,5 = 1,3 \text{ Ts.}$$

Tabel IX og X er opstillet ved Hjælp af Ligningerne (4) og (10):

$$A \div l = \frac{vt_0 \sin i}{\sin u_0} \quad (4)$$

$$A + \lambda = \frac{vt_1 \sin i}{\sin u_1} \quad (10)$$

$$\log vt_0 \sin i = 1,875061$$

$$\log \sin u_0 = 7,979071$$

$$\log (A \div l) = 3,895991$$

$$A \div l = 7870,3; l = 129,7; \frac{t_1}{t_0} = 336,3.$$

$$\log vt_1 \sin i = 2,288920$$

$$\log \sin u_1 = 8,367798$$

$$\log (A + \lambda) = 3,921122$$

$$A + \lambda = 8339,2; \lambda = 339,2; \triangle \lambda = 339,2 \div 336,9 = 2,9 \text{ m.}$$

Tabel X giver 4 m; dette Tal fremkommer paa Grund af en grafisk Udjævning af Tabelværdien i de lodrette Søjler.

Det er karakteristisk for disse Beregninger, at de meget smaa Vinkler u_1 og u_0 skal beregnes i Sekunder, d. v. s. med 5- eller 6-cifrede Logaritmer, dersom Resultatet skal fremkomme med nogen Nøjagtighed. Usikkerheden i Beregningen af l og λ skyldes (1), at denne Bestemmelse af Vinklerne i Sekunder ikke er nøjagtig nok; (2) at Flyvetiden kun er bestemt med 1 Decimal. Disse Forhold nødvendiggør den nævnte Udjævning.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afslutet medio Marts 1935).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

Det engelske Admiralitet har udsendt den aarlige Oversigt over visse Landes Flaadestyrker pr. $\frac{1}{2}$ 1935, af hvilken de 2 Hovedske-maer anføres.

I. Færdigbygget Materiel.

Skibstype	England m. fl. Dom.	U. S. A.	Japan	Frankrig	Italien	Sovjet- Rusland	Tyskland
Slagskibe.....	12	15	9	9	4	4	6
Slagkrydsere.....	3	—	—	—	—	—	—
Krydsere.....	50	26	31	17	24	5	7
Minekrydsere.....	1	—	5	3	—	2	—
Mineskibe.....	4	—	—	—	—	—	—
Monitorer m. v.	4	1	—	—	—	—	—
Hangarskibe.....	8	4	6	2	1	—	—
Jagere og Flotilleførere....	161	227	101	70	94	19	16
Torpedobaade.....	—	—	4	3	1	—	11
U-baade.....	51	84	57	96	59	23	—
Sloops.....	34	—	—	11	26	4	—
Motorbaade.....	—	—	—	9	42	—	—
Kanonbaade.....	—	10	4	41	6	2	5
Flod-Kanonbaade.....	18	8	10	11	2	—	—
Minestrygere.....	24	43	14	25	48	6	29

II. Materiel under Bygning.

Skibstype	England ¹⁾ m. fl. Dom.	U. S. A.	Japan ²⁾	Frankrig	Italien	Sovjet- Rusland	Tyskland
Slagskibe	—	—	—	2	2	Ingen officielle Oplysninger	3
Slagkrydsere	—	—	—	—	—		—
Krydsere	13	10	4	6	6		1
Minekrydsere	—	—	1	—	—		—
Monitorer m. v.	1	—	—	1	—		—
Hangarskibe	1	2	1	—	—		—
Jagere og Flotilieferere....	26	44	6	21	8		4
Torpedobaade	—	—	—	—	—		—
U-baade	9	10	12	15	8		—
Sloops	13	—	—	1	1		—
Motorbaade	—	—	—	—	1		—
Kanonbaade	—	2	—	—	4		2
Flod-Kanonbaade	—	—	—	1	—		—
Ministrygere	—	—	—	—	—		6

¹⁾ 13 af de anførte Enheder er endnu ikke pr. $\frac{1}{2}$ givet i Ordre.

²⁾ Udover det anførte Antal Enheder er endvidere ialt 22 projekteret 1936/37.

England.

Motorbaade.

En Scott-Paine Power-Boat er under Aflevering til den engelske Regering. Med Baaden, der er en 45' Baad med 3×100 H. K. Motorer, foretoges d. $20\frac{1}{2}$ d. A. en Sedygtighedsprøve, der betegnes som usædvanlig vellykket.

Vejrforholdene angaves den paaagældende Dag saaledes: Vindstyrke ca. 30 m/sek. (?), svær Strøm-Sø p. Gr. af kraftigt Tidevande.

Baaden sejledes paa Sirækningen Southampton—Portsmouth Retur med Farter 17—25—33 Knob og angaves under alle Forhold m. H. t. Sø og Vind at klare sig tilfredsstillende: uden større Kraftpaavirkninger, med rolige Bevægelser og med smaa Rorvinkler under Manøvrer.

Besætningen var paa Hjemturen Portsmouth—Southampton 8 Mand, heraf Chief-of-Staff, Portsmouth.

(Times $22\frac{1}{2}$ 35).

Tidsskrift-Forkortelser.

- Ae.** = The Aeroplane. — **A. Hydr.** = Annales Hydrographiques. — **A. E.** = Aircraft Engineering.
A. N. A. G. = Army, Navy and Air Force Gazette.
C. Art. J. = Coast Artillery Journal. — **Ch. W.** = Chemical Warfare.
Ch. Z. = Chemiker Zeitung. — **Da. A. T.** = Dansk Artilleri Tidsskrift.
Da. F. = Dansk Fiskeritidende. — **Da. P.** = Dansk Patenttidende.
Dr. H. = Draeger-Hefte. — **D. W.** = Deutsche Wehr.
Eg. = Engineering. — **E. Z.** = Elektrotechnische Zeitschrift. **F.** = Flyv.
Fl. = Flight. — **F. R.** = Fortnightly Review. — **F. T.** = Fysisk Tidsskrift.
G. = Die Gasmaske. — **G. T.** = Geografisk Tidsskrift.
H. = Hansa, deutsche Schifffahrtszeitschrift.
J. A. I. N. = Journal of the American Institute of Navy.
J. R. Art. = Journal of the Royal Artillery.
J. R. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
J. T. T. = Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie.
K. A. H. T. = Kungl. Krigsvetenskaps-Akademiens Handlingar och Tidsskrift.
L' Aë. = L'Aéronautique. — **Le Y.** = Le Yacht. — **Lw.** = Die Luftwacht.
Ma. B. = Marineblad. — **Ma. Eg.** = Marine Engineer.
Mot. = The Motorship. — **M. L.** = Militærløgen.
M. R. = Marine Rundschau. — **M. T.** = Militært Tidsskrift.
M. W. = Militär-Wochenblatt. — **N.** = The Navy.
Nach. L. = Nachrichten der Luftfahrer.
N. A. T. = Norsk Artilleri Tidsskrift.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **N. S.** = Norsk Skibbygning.
N. M. T. = Ny Militær Tidsskrift.
N. T. f. S. = Norsk Tidsskrift for Sjøvesen.
N. T. I. R. = Nordisk Tidsskrift for International Ret.
P. J. = Preussische Jahrbücher. — **Q. F.** = Q. S. T. Française.
R. Ae. = Rivista Aeronautica. — **R. Art.** = Revue d'Artillerie. — **R. A. F. Q.** = Royal Air Force Quarterly.
R. F. A. = Revue des forces aériennes. — **Ri. Ma.** = Rivista Marittima.
R. M. = Revue Maritime.
Schb. = Schiffbau. — **S. E.** = Stahl und Eisen.
Sh. R. = Shipbuilding and Shipping Record. — **S. T.** = Søfartstidende.
Sv. A. = Svensk Artilleritidsskrift. — **Sv. K.** = Svensk Kustartilleritidsskrift. — **T. f. S.** = Tidsskrift for Søvesen.
T. i. Sj. = Tidsskrift i Sjöväsendet. — **T. T.** = Teknisk Tidsskrift.
U. S. N. I. P. = United States Naval Institute Proceedings.
V. F. = Vår Flotta. — **W. R. H.** = Werft, Reederei und Hafen.
W. W. = Wehr und Waffen.
Z. S. S. = Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwesen.
Z. V. = Zeitschrift für Völkerrecht.
Z. V. I. = Zeitschrift der Verein d. Ing.

P. A. M.

Forskellige Landes Lufttrustninger.

Af Søjtnant H. Harms.

Den Kaprustning, der er en Følge af fejlslagne Fredskonferencer og Forsøg paa Overenskomster mellem Landene om Rustningsbegrænsning, har ogsaa givet sig Udslag i Landenes Lufttrustninger; det karakteristiske for Luftvaabnets Vedkommende er den Vægt, der er lagt paa at forøge Bombeluftvaabnet kvantitativt og kvalitativt; jeg skal i denne Artikel i store Træk søge at belyse Grundene hertil samt give en Oversigt over de forskellige Landes Lufttrustninger.

Under Verdenskrigen 1914—18 fik Luftvaabnet sin Ilddaab og gennemgik i denne Periode en vældig Udvikling paa Grund af Luftfartøjernes store Anvendelsesmuligheder i Forbindelse med Hær og Flaade. Det er dog først efter Krigen, at man paa Grund af den tekniske og taktiske Udvikling af Vaabnet rigtig har faaet Øjet op for den Kampkraft og de strategiske og taktiske Fordele et Luftvaaben byder paa.

Ligesom man ikke kan skabe en Flaade — personelt og materielt — paa faa Aar, lige saa lidt kan man skabe et Luftvaaben paa kort Tid. De tekniske Forsøg maa have deres Tid — Opbygning af Taktiken og Opøvelse af Personel skal have sin Tid. I Løbet af de 15 Aar efter Verdenskrigen har intensive Forsøg og Øvelser, med Erfaringer herfra som Grundlag, givet Luftvaabnet en Forøgelse i Kampværdi, som langt overstiger Udviklingen under Krigen.

Den store tekniske Udvikling har i lige høj Grad været inspireret af Civil- og Militærluftfarten, og har givet sig Udslag i henholdsvis store Trafikluftfartøjer og

store Bombeluftfartøjer med de 2 fælles Egenskaber: Stor Bæreevne og stor Fart.

Disse Egenskaber giver i Trafikluftfarten stor betalende Last og Hurtighed i Post- og Passagerbefordringen; for Luftvaabnet (Bombefartøjerne) betyder det stor taktisk Fordel, idet der er større Mulighed for overraskende Angreb dels paa Grund af den store Fart, dels paa Grund af forbedrede Blindflyvningsinstrumenter, hvorved Luftfartøjerne under Opmarch og Retræte om nødvendigt kan dække sig i eventuelle Skylag. Automatisk Styring ved Hjælp af Gyroinstrumenter har desuden givet Mulighed for større Nøjagtighed i Navigationen under disse Forhold. Den store Bæreevne giver stor Aktionsradius samtidig med stor Bombelast.

Sammenfattet giver det for Bombeluftfartøjer følgende strategiske og taktiske Egenskaber:

- 1) Stort Virkeomraade.
- 2) Hurtigtvirkende.
- 3) Overraskende.
- 4) Stor Slagkraft.

Som Flaaderne gennem Tiderne har virket paa Krigsførelsen ved Blokade og ved Herredømmet paa Havene for derved at forhindre Tilførslen af Krigsmateriel og Raastoffer samt Levnedsmidler, ser man nu Luftvaabnet (Bombefartøjer) være i Stand til at optage en lignende Mission paa Land ved at søge at hindre Tilførsel af Forsyninger til Hæren, ved Bombeangreb paa Mobiliseringscentre, Depoter, Fabriker, Jernbaner, Veje, Flyvepladser, Byer o. l.

De senere Aars Luftangrebsovelser i de store Lande har vist, at Bombeluftfartøjer rigtigt sat ind er vanskelige at forsvare sig imod, d. v. s. Luftangrebet er taktisk set bedre stillet end Luftforsvaret. Med Hensyn til Angreb og Forsvar adskiller Luftvaabnet sig væsentligt fra de to andre Vaaben Hær og Flaade. For Hærstyrker er det

lettere at forsvare end at angribe paa Grund af de hurtig-skydende Vaabens Effektivitet.

Under Verdenskrigen saa man det paa de relativt ringe Forskydninger i Frontlinierne, da man først havde forskanset sig i Skyttegrave; man saa at Tyskland til Slut holdt Stand mod en i Antal vældig Overmagt.

Ved Landgangsforetagender gør det samme Forhold sig normalt gældende — Forsvareren er bedre stillet end Angriberen. For Flaadestyrker gælder det ligeledes, naar Forsvareren kan dække sig bag Minespærringer, Undervandsbaade og andre Torpedofartøjer. Dette viste sig under Verdenskrigen blandt andet ved Helgoland, idet det uden Tvivl vilde have kostet den engelske Flaade alt for store Tab at forcere Bugten, for at ødelægge de tyske Flaadestyrker.

Denne væsentlige Forskel i Angrebs- og Forsvarsmuligheder for Overfladestyrker og Luftstyrker ligger i Luftfartøjernes store Hastighed og deres Mulighed for at unddrage sig Observation ved at gaa højt eller i eventuelle Skyer. De har Mulighed for i højere Grad end andre Vaaben i Taktiken at udnytte de meteorologiske Forhold, men er ogsaa under nogle Forhold begrænset heraf.

Resultatet af Luftangrebsøvelserne har været, at de fleste Lande har forøget deres Bombeluftvaaben samt Forsvaret herimod nemlig:

- 1) Jagerluftfartøjer,
- 2) Antiluftmaalsskyts med Lytteapparater, Korrektører og Projektører, samt
- 3) Passivt Luftværn.

Man hører, at forskellige Lande bygger underjordiske, bombesikre Rum til Beskyttelse for Befolkningen, til Fabriker, Hangarer for Luftstyrkerne, Brændsels- og Ammunitionsdepoter o. l., eller Fabrikerne lægges om muligt saa langt ind i Landet, at Bombeluftfartøjerne

ikke med den forhaandenværende Aktionsradius kan naa dem. F. Eks. lægger Rusland mange nye Luftfartøjsfabriker i Nærheden af Uralbjergene. Man ser f. Eks. Frankrig og Tyskland vise meget stor Interesse for Automobilindustrien, hvilket uden Tvivl for en stor Del er en Følge af Jernbanenettets store Saarbarhed overfor Bombeangreb, saaledes at Hæren i høj Grad maa basere sin Forsyningstjeneste paa Automobiltransport. Automobilfabriker vil desuden relativt hurtigt kunne sættes i Stand til at fabrikere Luftfartøjsdele.

Automobiler er desuden lettere at skjule i Skove og Bygninger for Bombeluftfartøjer end Jernbanevogne, der altid befinder sig paa Banelegemet.

Ser man paa Luftvaabnets Anvendelsesmuligheder paa Søen er disse følgende:

Rekognoscering, Angreb under Kampen mellem Flaadestyrkerne (Torpedoer, Bomber, Assistance med Taagelægning). Selvstændige Angreb. Angreb paa: Baser, Flaadestyrker i Havn, Blokade- og Patrouillestyrker, Mine-rydningsfartøjer, U-Baade i Overfladen, sjentlige Handelskibe, Blokadebrydere samt Landgangsforetagender og Forsyninger hertil.

Skal Luftvaabnet sættes ind under en Kamp til Søs, maa Flaadeflotten have Luftfartøjerne i Nærheden, og man ser derfor de store Lande bygge Aerodromskibe, der kan følge med Flaaderne, saaledes at Luftstyrkerne er ført frem og kan sættes ind paa meget kort Varsel. De to nye amerikanske Aerodromskibe, der er under Bygning, vil blive forsynet med følgende Luftfartøjer:

18 Bombeluftfartøjer til Styrtdykningskast med 1 å 2 store Bomber (Bombelast ca. 500 kg), 18 Torpedoluftfartøjer, 18 Rekognosceringsluftfartøjer og 18 Jagerluftfartøjer samt 36 Luftfartøjer i Reserve.

De 18 Jagerluftfartøjer vil formentlig blive anvendt til at skabe Luftherredømme over egen Flaade, til Eskortering af egne angribende Luftstyrker, samt sidst men

ikke mindst til Beskyttelse af eget Aerodromskib mod angribende Luftstyrker.

Ser man paa den engelske og den amerikanske Flaades Luftfartøjsstyrker baseret paa Skibe tager det sig saaledes ud:

England.

	Katapulter	Luftfartøjer
15 Slagskibe.....	5	6
5 Aerodromskibe	0	138
1 Seaplane Carrier		5
19 Krydsere (svære)	13	14
31 Krydsere (lette).....	5	6
	23	169

Amerika.

	Katapulter	Luftfartøjer
15 Slagskibe.....	25	45
4 Aerodromskibe	2	234
14 Krydsere (svære)	28	56
10 Krydsere (lette).....	20	20
	75	355

De amerikanske Aerodromskibe har de fleste Luftfartøjer paa Dækket, medens de engelske har Plads til alle Luftfartøjer under Dækket.

Ser man paa Bombeangrebet, er der to Former,

1) Kast under vandret Flyvning.

2) Kast under Styrtdykning.

Begge Angrebsformer ved Angreb paa Søstridskræfter har sine Fordele og Mangler.

ad 1) Der kan flyves i ret stor Højde, hvis Skyhøjden tillader det, saaledes at Træffesandsynligheden for A. L. Skytset er ringe, selvom Bombeluftfartøjerne i nogen Tid maa gaa paa støt Kurs og med konstant Fart. Træffesandsynligheden ved Bombeangrebet bliver

dene er i Øjeblikket, og letpansrede og upansrede Styrker maa da være Hovedmaal for Bombeluftfartøjer. Skibe i Forsvar mod Bombeangreb har i Forhold til mange saarbare Objekter paa Land den Fordel, at A. L. Skytset er paa det Sted, der skal forsvares; Skibe er vanskelige og ofte umulige for Luftfartøjer at finde om Natten.

Overfor Skibe med svære Panserdæk vil Torpedoluftfartøjer have gode Muligheder, især naar de sættes ind flere ad Gangen og i Forbindelse med kunstig Taage. Minebomber vil ogsaa have Virkning, naar de sprænges i Vandet tæt ved Skibet.

Paa Baggrund af de i det foregaaende skitserede Anvendelsesmuligheder maa Lufttrustningerne ses. For at sammenligne Kampkraften af de forskellige Landes Luftvaaben paa nuværende Tidspunkt er i nedenstaaende Skema givet en Oversigt over Luftfartøjernes Antal og Art, Personel, Budget o. l.

Man regner normalt med 50⁰/₀ Luftfartøjer til øjeblikkelig Erstatning til Flotillerne, samt ca. 25⁰/₀ i Arbejde paa Fabriker. Dette gælder dog antagelig slet ikke i Øjeblikket.

Frankrig maa regnes at have over 100⁰/₀ i Reserve, hvoraf dog en Del er forældet Materiel.

Denne Oversigt giver Lufttrustningerne for de forskellige Lande ved Begyndelsen af 1935; en Del af Oplysningerne er ikke helt paalidelige. Dette gælder navnlig Rusland, Tyrkiet, Japan og Kina.

Antal af større Trafikluftfartøjer er givet for Aaret 1933, da nyere Oplysninger ikke har kunnet fremskaffes; det er siden da foretaget en Del. Tallene i Parentes ved Budgetterne er Særbevilling for 1934—35, hovedsagelig til nyt Materiel; Omregning til danske Kroner er gjort paa Basis af Kurser i Januar 1935.

Luftrustninger ved Begyndelsen af 1935.

	Krigsluftfartøjer. Heraf				I Reserve	Budget i Mill. Kr.	Officerer Mandskab.	Aerodromskibe () u. B.	Større Trafikluft- fartøjer
	Ialt	Tor- pedo- og Bom- beluftf.	Ja- gere	I Ko- loni- er					
England	1090	576	228	285	760	(90) 443	5500 42300	6	80
Frankrig	2060	405	600	106	2270	(350) 590	2300 40000	1	160
Italien	1220	350	430	72	880	(360) 210	2600 25000	—	78
Rusland	3000	380	620	650	1100	647	40000	—	400
Polen	660	75	220	—	560	75	980 17800	—	30
Czekoslova- kiet	530	90	216	—	300	45	600 6500	—	20
Jugoslavien ..	590	180	120	—	350	26,5	1000 12000	—	7
Belgien	380	45	195	—	250	24	400 4000	—	45
Spanien	280	?	75	48	200	?	500 4000	—	10
Portugal	31	4	12	—	14	(3) 1,2	100 1000	—	—
Schweitz	150	—	42	—	100	15	200 2600	—	17
Holland	350	50	42	120	50	26	200 3000	—	39
Grækenland .	120	24	24	—	100	7,3	2400	—	4
Tyrkiet	460	20	60	—	?	14	8400	—	—
Rumænien ..	790	90	360	—	100	40	23000	—	8
Sverige	170	36	24	—	30	(4) 8,8	1000	—	14
Danmark	90	—	—	—	30	3,5	500	—	4
Norge	120	6	24	—	?	4,5	80 500	—	—
Finland	120	12	24	—	?	?	130 1000	—	5
Estland	40	—	12	—	?	?	470	—	—
Letland	50	—	12	—	10	—	—	—	—
Litauen	90	10	24	—	20	2,4	—	—	—
U. S. A.	2200	900	750	360	1000	(170) 550	3600 28400	(2) 4	600
Japan	2000	540	650	?	?	365	4000 18000	(2) 4	—
Kina	500	?	?	—	?	55	3200	—	—
Tyskland	—	—	—	—	—	350	—	—	200

England.

Baade Militær- og Civilluftfarten er under Air Ministry. Royal Air Force er et selvstændigt Vaaben ligesom Hær og Flaade. Den militære Chef er Chief of the Air Staff.

Luftstyrkerne er fordelt dels til Air Defence of Great Britain, idet Landet er delt i Zoner, dels til Kolonier, dels til »Fleet Air Arm«, der i Hovedsagen omfatter Luftfartøjer paa Skibe, og dels til »Army Cooperation« til Samarbejde med Hæren.

Luftstyrkerne er fast organiseret i Grupper, Flotiller og større Enheder, og Personellet er til Tjeneste i længere Tid i samme Flotille, saaledes at Personellet indenfor hver Flotille er vel samarbejdet, kender og forstaar hinanden og er fuldt fortrolig med den paagældende Gruppes Materiel og System ved Løsning af taktiske Opgaver, der bliver stillet den; dette i Forbindelse med systematisk Uddannelse og Træning samt selvstændige Øvelser og Fællesøvelser med Hær og Flaade gør, at det engelske Luftvaabens Standard er meget høj.

Materiellet er godt og under Fornyelse med fuldt moderne Materiel, Rammerne udvides især ved Opstilling af nye Bombeenheder med store hurtigtgaaende Luftfartøjer. Der findes mange Luftfartøjsfabriker, idet England har store Leveringer baade til den vældige Civilluftfart i Hjemlandet samt af Militær- og Civilluftfartøjer til Dominions og en Mængde andre Lande p. Gr. a. Luftfartøjernes gode Kvalitet. Grundet herpaa kan England om nødvendigt fabrikere et vældigt Luftfartøjsmateriel paa relativ kort Tid.

Til Civilluftfarten anvendes ca. 14 Mill. Kr. af Budgettet.

Frankrig

har gennem nogle Aar været mindre heldigt stillet p. Gr. a. stadig Ændring i Organisationen af Luftvaabnet som Følge af de skiftende Regeringer og Ministre for

Luftfartsministeriet, hvorunder al Luftfart henhører. Efter den sidste Ændring blev General Denain Luftfartsminister; han betingede sig mindst 3 Aar til Reorganisation af Luftvaabnet. En u hensigtsmæssig stærk Konkurrence mellem Luftfartøjsfabrikerne er stoppet, og disse er for en stor Del indgaaet i Samarbejde. Moderne Luftfartøjs-typer er konstruerede og bliver nu bygget i Serie til Erstatning for forældet Materiel, der er en væsentlig Del af den store Reserve som Skemaet viser; der sættes i særlig Grad ind paa at forøge Hastigheden for alle Typer.

Luftstyrkerne er fordelt til 4 Luftforsvarsregioner i Frankrig, 1 Region i Nordafrika, samt til Flaaden; disse sidste er underlagt Marineministeren, men kan dog efter Beslutning af Regeringen indgaa i Luftarméen.

Samtidig med Nyorganisationen og det nye Byggeprogram blev der ogsaa sat ind paa at gøre Uddannelse og Øvelse bedre og mere systematisk; dette i Forbindelse med Anskaffelse af nyt Materiel vil uden Tvivl gøre, at Vaabnets Ydeevne vil blive væsentligt forøget. Fabriernes Ydeevne er stor.

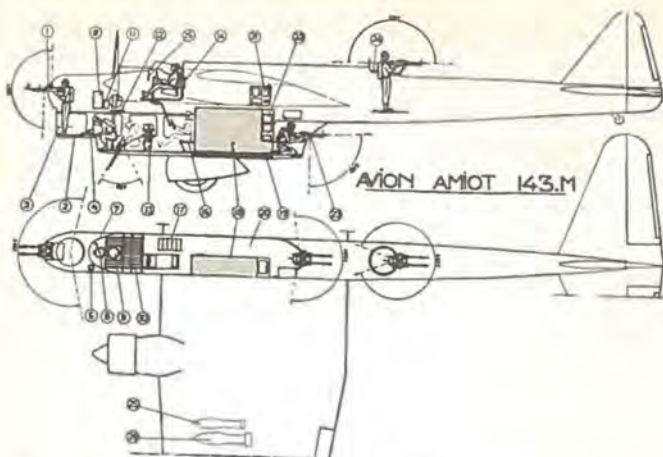
Af 1010 Luftfartøjer, der er sat i Seriefabrikation, er 320 store Bombeluftfartøjer med 300—350 Km/T Maximumsfart, 336 Jagere med ca. 400 Km/T og 354 Rekognoscerings- og mindre Bombeluftfartøjer med ca. 300 Km/T Maximumsfart.

Data for et moderne fransk Bombeluftfartøj (Amiot 143) er:

Tomvægt.....	5000 kg.
Besætning, Benzin, Bevæbning ...	1185 —
Bombelast.....	943 —
Fuldvægt.....	7128 —

Luftfartøjet kan overlastes til 8400 kg.

Maximumsfart i 4000 m 315 Km/T. Stigning til 4000 m paa 13 Min. Maximums Stigehøjde 9500 m. Aktionsradius/1600 Km.



- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Drejeligt Geværtårn. | 15. Instrumentskod. |
| 2. Vindue for Bombeskytte. | 16. Underste Flyver. |
| 4. Bombesigte | 17. Stige. |
| 5. Kompas. | 18. Bombekammer. |
| 6. Afdriftmaaler. | 19. Bombeleml. |
| 8. Elektrisk Bombeudløsningscentral. | 20. Løbegang. |
| 9. Forreste Gevær i Bunden. | 22. Radio. |
| 11. Bombeaftræk. | 23. Geværstandplads. |
| 13. Fotografiapparat. | 24. Geværstandplads. |
| 14. Øverste Flyver. | 25 og 26. 100 à 200 kg Bombe. |

Som Tegningen viser er den velbevæbnet med Maskingeværer i Dobbeltaffutager, og det er paa Baggrund af saadanne Typer, at Spørgsmaalet om Jagerluftfartøjer med Maskinkanoner (20 mm) maa ses, idet man herved har Mulighed for at nedskyde et saadant Bombeluftfartøj udenfor effektiv Skudafstand af Rekylgevæerne, hvilket er af Betydning, medmindre Jagerangrebet er fuldstændig overraskende. Alle større Lande eksperimenterer med ca. 20 mm Kanoner i Jagerluftfartøjer.

Italien.

Luftvaabnet er et særskilt Vaaben under Luftministeriet. Mussolini er selv Minister for Luftfart. Luft-

vaabnet omfatter alle militære Luftstridskræfter i Italien og dets Kolonier. Italien er delt i 4 Zoner, og desforuden findes der særlige Kommandoer paa Sicilien og Sardinien. Hver Zone har sit Centrum, der skal sørge for Træning, Rekruttering og Mobilisering. I hver Zone findes et vist Antal krigsmæssigt udrustede Flyvepladser, hvorfra der er Opsyn med alle ubemandede Flyvepladser indenfor Zonen. Zonerne er igen delt i mindre Omraader.

Civilflyvningen er organiseret af Staten og faar store Tilskud. Luftstyrkerne i Kolonierne er underlagt Koloniministeren; taktisk er Luftstyrkerne underlagt Chefen for Generalstaben for Luftstyrker, der har Ansvar for al indledende Uddannelse og for Administrationen. Han har desuden Ansvar for Anvendelsen af det selvstændige Luftvaaben, medens Anvendelsen af Hær- og Flaadeluftstyrker bestemmes direkte af Cheferne for disse Vaaben. Luftvaabnets Standard er høj; de udmærkede Luftfartøjsfabriker leverer dog i det væsentlige kun Luftfartøjer til Hjemlandet. Luftvaabnet staar foran en anelig Udvildelse.

Rusland.

Om »den røde Luftflaade» findes meget faa paalidelige Oplysninger. Rusland har i Løbet af de sidste 10 Aar anlagt en Mængde Fabriker, der har en vældig Ydeevne; der bygges hovedsagelig store Bombeluftfartøjer med 2 eller 4 Motorer.

Flyveskoler og Fabriker lægges saa langt fra Grænserne, at de er udenfor fremmede Bombeluftfartøjers effektive Virkeomraade. Der er fornylig oprettet 60 nye Flyveskoler rundt om i Landet for Uddannelse af Flyvere til Luftflaaden — muligvis den største i Verden.

Polen, Czekoslovakiet, Jugoslavien, Belgien og Rumænien har ligeledes anelige Luftflaader og Fabriker i

Hjemlandet; Luftflaadeøvelser afholdes, thi ligesaa vigtigt som godt Materiel er det at have et veluddannet og veltrænet Personel. Det er paa Baggrund af de sidste Aars systematiske Øvelser, at man maa se de Luftfartøjstyper, der nu kommer frem, idet der ved disse i høj Grad er taget Hensyn til den anvendte Taktik.

Til Luftvaabnet i Polen hører baade Hær- og Flaadestyrker, idet disse sidste dog taktisk set er direkte underlagt Marineledelsen.

I Jugoslavien, Holland og Norge har Hæren og Flaaden ligesom i Danmark hver sit Flyvevæsen.

Sverige

staar antagelig foran en stor Udvidelse af sit Luftvaaben; forskellige Bombeluftfartøjstyper er til Prøve (engelske Dag- og Natbombeluftfartøjer). For nylig er offentliggjort Forslag om at forhøje Luftvaabnets Budget til 28 Mill. Kr.

Tyskland har nu officielt kundgjort, at det har militære Luftstyrker. I engelske Bøger om Tysklands Oprustning opgives det Antal Luftfartøjer, der kan anvendes militært til over 1000, og der angives store Tal for Fabrikernes Ydeevne.

Daglig beflyver en Stab af dygtige Trafikflyvere en Mængde Ruter indenfor og udover Tysklands Grænser; med den tyske Nations berømte store Grundighed skabes et Luftvaaben, der personelt og materielt ikke staar tilbage for andre Landes.

Paa begge Sider af Stillehavet rustes der, for at blive den førende paa Luftvaabnets Omraade. U. S. A.'s Flaade, der selvstændigt har opbygget sit Luftvaaben, er nu i Færd med at forøge Antallet af Luftfartøjer, fra ca. 1000 til 1900; 2 nye Aerodromskibe er under Bygning.

Japan følger med saa godt det kan; til Kystforsvar

har Japan en Luftstyrke paa ca. 500 Fartøjer bestaaende af Jagere, Bombe- Torpedo- og Rekognosceringsluftfartøjer. Begge de to Landes Luftvaaben har materielt og personelt en høj Standard.

Luftvaabnets store Fordel er, at det kan sættes ind paa kort Varsel i et stort Omraade; det er i Fart de andre Vaaben langt overlegne og ikke hindret af Land eller Vand; dets Styrke er Offensiven, og det har som farligste Modstandere (under Opmarch og Retræte) andre Luftfartøjer.

Det kan ikke erobre eller forhindre Erobring af Landterritorier eller skaffe sig varigt Herredømme paa Søen under mange Forhold (om Natten og under daarlige Vejrforhold), derfor kan Luftvaabnet ikke erstatte Hær eller Flaade, men et Bombe-Torpedoluftvaaben er en kraftig Støtte for Hær og Flaade baade ved selvstændige Operationer og i Samarbejde med disse Vaaben.

Kilder: Luftwehr. All the worlds Aircraft. Flygning. International Air Guide. L'Aéronautique. The armaments Yearbook. m. fl.

Idræt og Karakteruddannelse.

Af Orlogskaptajn Lichtenberg.

Sidste Efteraar er der paa C. A. Reitzels Forlag udkommet en Bog om »Idræt og Karakteruddannelse» af Kaptajnløjtnant i Hæren Otto Olsen.

Bogen, der kun er paa 54 Sider, giver i en kort og klar Form en Oversigt over de Goder, som Idrætten rent sjæleligt byder paa — eller kan byde paa — hvis man da selv vil gøre sit til at forstaa det og arbejde for det.

Bogen er som saadan nærmest en Appel til den aktive Idrætsmand om, hvad man bør søge i Idrætten ud over den rent legemlige Træning og om, hvad den saa til Gengæld kan give ham. Men den har ogsaa Bud til den ikke aktive Deltager, som maaske mange Gange staar noget uforstaaende og tvivlende overfor Sporten og dens ofte noget mærkelige Afskygninger.

Den ikke aktive Deltager bør være med i det Arbejde, der gøres for at skabe en sund og kraftig Ungdom, og det vil være af overordentlig stor Betydning, at ogsaa han forstaar, hvad der kan gøres for at skabe en sund Sjæl i et sundt Legeme.

De forskellige Idrætter er ikke alle lige skønne, og hvor mange mon det ikke er gaaet paa den Maade, at de er studset ved Synet af Idrætsfolk, der udmattede og snavsede vender tilbage efter en haard Dyst. Mange har maaske sagt til sig selv: »Skal dette være højnende og udviklende, endsige betegnes som Bedrift, der klassificerer Landets Helte!»

Ja, det skal indrømmes, at der maaske skal en hel Del Overbærenhed og god Villie til at forstaa, at der alligevel bag Billedet af disse tilsyneladende overan-

strengte Sportsfolk ligger noget, som baade kan være udviklende og karakterdannende.

Men jeg skal ikke paa indeværende Tidspunkt gaa i Rette med Tvivleren. Læs selv Bogen, og De vil finde mangt og meget, som De maaske ikke har skænket nogen Tanke før, og som maaske vil lære Dem, at selv Sport, som De synes uskøn, ogsaa kan have sin Berettigelse.

Indholdsfortegnelsen alene taler sit korte og fyndige Sprog herom:

Indledning (Hjemmets og Skolens Paavirkning.)

Karakterens Betydning for Idrætsmanden.

Karakteregenskaber, der har Betydning for Samfundets Styrke.

Disciplin.

Selvdisciplin.

Konkurrenceidræt.

Konkurrencens Betydning for Forening.

Konkurrenceidrætsmandens Pligter overfor Forbund og Nation.

Nationalfølelse og Idræt.

I korte Træk ser man, hvorledes Udøveren præges, naar han vel at mærke selv vil gøre sit til at forstaa, hvad Betydning Idrætten har. Derefter hvorledes han ved sit gode Eksempel præger sine Kammerater og sin Forening, og derved gør sit til at skabe det bedste i den nationale Karakter, der kan blive Samfundets Styrke.

Her har Forfatteren med stor Dygtighed forstaaet den danske Psyke og Tankegang, og han har, uden at forplumre sig i Eksempler eller Træk fra Udlandet, forstaaet at tale til de danske, nationale Karaktertræk, og netop forstaaet at ridse op det, som passer for os og vor sunde Sans.

Her vil Tvivleren maaske igen ryste paa Hovedet, og benægte en saa vidtrækkende Betydning af de Værdier,

der kan ligge i Idrætten, og Vedkommende vil maaske — og med Rette — kunne henvise til megen overdreven Sport og Konkurrenceidræt, som sikkert hverken er højnende eller særlig karakterdannende.

Ja, hertil maa man sige: »Ingen Roser uden Torne«. Men noget godt har man vel ment at kunne skabe, naar alle store Samfundsreformatorer i deres Skrifter og Taler om »Staten« bygger Samfundet op gennem forskellige Stadier, og forlanger, at Ungdommen skal uddannes i Legemsøvelser og Idræt.

Disse Reformatorer har ikke tænkt sig, at Ungdommen skulde have Legemstræning alene af Hensyn til Landets Kampkraft, men ogsaa for at gøre dem bedre egnet til at tage Kampen op for Tilværelsen.

Man behøver ikke at være Reformator for at forstaa Nyttens af, at Ungdommen driver Idræt, og Historien viser da ogsaa de kæmpemæssige Anstrengelser, der har været gjort i alle Lande for at fremme dette Ungdomsarbejde.

Men samtidig vil Historien ogsaa kunne fortælle om, hvorledes Idrætten har været paa Afveje, fordi man ikke i Tide passede paa at lede den i rigtig Retning, eller fordi man overdrev Udøvelsen heraf.

Ofte har Idrætsfolkene — Konkurrenceudøverne — været omtalt som daarlige Soldater, fordi de gennem eensidig Træning, og ved særlig Inddeling af Dagen i Hvile og Arbejde — maaske med Diætmad — har gjort sig ganske uskikkede til det mere all-round og kraftigere Krigerliv.

I andre Tilfælde har Idrætten udartet og paa anden Maade forfejlet sit Maal. Saaledes blev det i 1822 i Tyskland forbudt at drive Gymnastik og Idræt, fordi Idrætsfolkene i deres Overmod haanede andre fredelige Borgere. Deres politiske Indflydelse, og særlig dette at Mordet paa en Politiker (Kotzebue) blev tillagt et Medlem (Sand) af »Deutsche Turnverein«, medførte »die Turnspærre« fra 1822 til 1842.

Disse og mange andre Eksempler paa, hvor Idrætten har været paa Afveje, har selvsagt manet til Agtpaagivenhed, for at Idrætten ikke skulde udarte eller degenerere, og derfor har Statsstyrelsen i de forskellige Lande gennem hele Idrættens Ledelse søgt at skabe en Kontrol for dens Udøvelse, ligesom der ved det personlige Initiativ gøres et meget betydeligt Arbejde for at bevare Idrætten inden for de Rammer, hvor den virkelig skaber det gode og udviklende, som tilsigtes, og dette sidste oplyser Forfatteren om i sin Bog.

Men lad os engang se paa de enkelte Kapitler:

Kapitel I. Karakterens Betydning for Idrætsmanden.

For at naa ud over Middelmaadighedernes Standpunkt er det nødvendigt — foruden den rent fysiske Kraft — at besidde Karakteregenskaber som:

- | | |
|------------------|---|
| 1) Viljestyrke | } Disse tre Egenskaber
giver Handlekraft. |
| 2) Selvtillid | |
| 3) Beslutsomhed | |
| 4) Dømmekraft | } Der ogsaa er stærkt i Slægt
med Beslutsomhed og heri-
gennem med Handlekraft. |
| 5) Snarraadighed | |
| 6) Mod | } Som i mange Tilfælde
forøger Handlekraft. |
| 7) Dristighed | |

Det er ganske naturligt, at disse Karakteregenskaber maa være til Stede for at give et godt Resultat.

Modsat kan man sige, at Idrætten, naar den drives med Iver og Fornuft, er et Middel til at oplære og træne disse Karakteregenskaber.

Intet Land har vel som England forstaaet — eller i alt Fald forsøgt — at rendyrke disse Karakteregenskaber gennem Sporten, og mangt et Føreremne har faaet udviklet og trænet sine Føreregenskaber allerede paa Skolens Sportspladser.

Den kendte Sætning »at Slaget ved Walerloo paa Forhaand var vundet paa Eltons Sportspladser« er en naturlig Følge heraf.

Kapitel II. Karakteregenskaber, der har Betydning for Samfundets Styrke.

I dette Kapitel søger Forfatteren at underbygge første Kapitel, idet han siger, at de stærke Karakteregenskaber alene ikke er tilstrækkelige, hvis ikke Moralen staar paa Højde hermed.

Hvad nytter det f. Eks. at en Mand uddannes til at være handlekraftig, hvis han bruger sin Handlekraft til at bedrage Samfundet for Millioner.

Forfatteren opstiller følgende Karakteregenskaber som et af Idrættens Maal:

- 1) Ridderlighed
- 2) Kammeratskabsfølelse
- 3) Korpsaand og Samfundsfølelse
- 4) Disciplin (derunder Selvdisciplin)

og udvikler nærmere, hvorledes disse Egenskaber nødvendigvis maa være til Stede for at kunne dyrke Sporten som en virkelig Sportsmand.

Kapitel III. Disciplin,

er et udmærket à propos til Dagbladenes Enquête i Efteraaret om Disciplinen i Skolerne.

Kapitel IV. Selvdisciplin,

er et fornøjeligt Kapitel om daarlige Vaner.

Kapitel V.

I dette Kapitel om Konkurrenceidræt er Forfatteren ikke bange for at indrømme, at Medaljen ogsaa har en Bagside, og at Bagsiden af Idrætten ikke er den heldigste.

Men det er jo ogsaa netop dette, man vil til Livs.

De sidste tre Kapitler:

Konkurrencens Betydning for Forening,
Konkurrenceidrætsmandens Pligter overfor
Forbund og Nation og
Nationalfølelse og Idræt

samlar de enkelte Karakteregenskaber til et samlet Hele i et fælles Maal for Nationens Sag og lader Historien vise, hvorledes Idrætten altid har maatte træde hjælpende til, naar en Nation har været i Forfald.

Det maa forekomme, at Forfatteren i sin korte og nærmest skematiske Form har givet en særdeles god Rettesnor for dette overordentlig vigtige Spørgsmaal og selv om man savner en nærmere Forklaring om, hvorledes man som Lærer bør gribe hele Sagen an, vil Bogen alligevel være nyttig for mange og maaske i særlig Grad for dem, hvis Arbejde i Hovedsagen omfatter Ungdommens Uddannelse.

I Tilknytning til Omtalen af denne Bog skal jeg fremføre nogle Smaatræk fra Udlandet, der viser, hvorledes man der tager paa disse Spørgsmaal.

Ret naturligt tilsigtes der alle Steder at skabe en sund og stærk Ungdom for, som der siges, at gøre Ungdommen bedre rustet til at optage Kampen for Livet. Men gaar man Forholdene nærmere efter, vil man hurtigt se, at Træningen til at blive gode Soldater beller ikke bliver glemt, og jeg skal forsøge paa at vise, hvorledes man ved hele Tilrettelæggelsen, Træningen og Aanden i Arbejdet kan præge de unge i forskellig Retning, selv om de Sports- og Idrætsgrene, der dyrkes, i det store og hele tilsyneladende forekommer ganske ens.

Til Grund for Forskellighederne i Opfattelsen ligger selvsagt Folkekarakteren, som uvilkaarligt paavirker og angiver de Retningslinier, man følger. I visse Lande

Dette sidste er i Særdeleshed af Vigtighed for Skolens Ledelse til at bedømme Kadetternes Kvalifikationer som Befalingsmænd, og naar Kadetterne af ældste Klasse udtages til Cadetcaptain (Leder af de yngre Klasser), er deres Bedømmelser fra Sportspladsen i Almindelighed afgørende for dette Valg. Chief-Cadetcaptain, der uddatil og indatil er Skolens officielt ældste Kadet, udtages paa samme Maade efter et Skøn af hans personlige Karakteregenskaber og ikke efter Bedømmelse af hans teoretiske Kundskaber.

Denne Maade at forme og træne Karakteren er iøvrigt almindelig anvendt paa alle engelske Skoler, og benyttes i langt videre Udstrækning, end det almindeligvis finder Sted i andre Lande.

For at sikre sig, at Idrætten kan benyttes paa denne Maade, er det netop overordentlig nødvendigt, at den holdes fri for at udarte og bringes i Miskredit ved unfair Opførsel fra Udøvernes Side. Her træder den nationale Folkekarakter hjælpende til, idet den gennem Aarhundreders Træning er vænnet til at bedømme Sporten ud fra et ideelt Standpunkt ved altid at vise fair Optræden og ved at tage Afstand fra en hvilken som helst, endog særlig god, Sportspræstation, der er vundet paa en mindre tiltalende Maade.

Man ser derfor ogsaa, at engelske Hold saa godt som altid har Publikums Sympati, selv om de ikke er Vindere. Det skal langt fra være sagt, at de ikke derfor gør deres bedste for at blive Vindere. Med ukuelig Iver og urokkelig Koldblodighed vil de gaa paa med fuld Kraft til sidste Minut. Aldrig giver de op eller taber Modet og gaar over til uovervejede Spil, fordi Lykken er dem imod. Der kan højst være tale om, at de sætter ind med forøget Kraft, og skulde de alligevel tabe til Slut, ja, saa er der jo ikke noget mærkeligt ved, at »the best team will be the winner«.

Et Eksempel af stor Betydning for den engelske

Sportsaand var det, der skete under den engelsk-italienske Landskamp i Fodbold i Efteraaret, i Wimbledon ved London.

Kampen var meget haard og udarlede Gang paa Gang til ureglementeret eller endog brutalt Spil. Italienerne var ophidsede over, at der maatte skubbes og i Særdeleshed over, at Skubning til Maalmanden var tilladt. Naar hertil kommer, at Englænderne i Løbet af et Kvarter fik 3 Maal, forstaar man, at Stemningen har været paa Kogepunktet.

Under en Takling blev Englands Anfører og venstre Bak, Hapgood, med et velrettet Albuestød slaaet i Jorden med brækket Næseben. Denne Episode kunde, naar man ret betænker den ophidsede Stemning, der herskede, meget nemt have givet Signalet til vild Opløsning og Skandale, hvis ikke Hapgood havde reddet Situationen ved blot at rejse sig op og smilende vinke sine Kammerater frem til at spille videre. Ved sin Selvbeherskelse havde han ikke alene reddet Æren for sig selv og sit Hold, men han havde skabt et lysende Eksempel paa god Sportsaand. Han havde gjort sig værdig til alles Agtelse, og i sine Landsmænds Øjne vil han staa i den ærefulde Række af »Glorious players«.

Dette var i Korthed om de individuelle Karakteregenskaber, men vil man vide, hvorledes det gaar med Træningen af Krigeraanden, saa se blot paa hvad der er den engelske Nations mest dyrkede Sport: nemlig Boksning og Rugby-Football.

Boksning kender jo formentlig alle og forstaar, at den i særlig Grad udvikler sjælelige Egenskaber som Mod, Selvtillid, hurtig Opfattelse, Udholdenhed, Haardførhed, samt Angrebs- og Forsvarsvillie, men øver saadan set kun den enkelte Mand i Modsætning til Rugby-Football, der er et kollektivt Spil (15 Spillere paa hver Side), og hvor Medspillernes Sammenspil er det

absolut afgørende. Selv en dygtig Spillers eminente Ydelse er for intet at regne mod Medspillernes Sammenhold og Koncentrationsevne.

Dette Spil, der er et flere Hundrede Aar gammelt engelsk eller skotsk Spil, er et udpræget kraftigt Mand-folkespil. Spillet er en passende Blanding af Fodbold, Haandbold og tagen Livstag og bestod oprindeligt i at drive Bolden gennem Modstanderens Maal uden Hensyn til, paa hvilken Maade dette skete. Til Gengæld kunde man standse sin Modstander, som man vilde.

Dette udartede selvfølgelig til uhorste Raaheder, som senere Tider har begrænset ved visse Bestemmelser om, hvad der er tilladt. Det er saaledes nu kun tilladt at standse sin Modstander ved at gribe ham, fastholde ham eller kaste ham paa Jorden, og derefter rive Bolden fra ham, og naar dette nu foregaar i et hidsigt Tempo, kan man forstaa, at der forlanges en god Del Hurtighed, Kraft og Udholdenhed for at kunne klare sig, men samtidig stiller Spillet store Fordringer til Koldblodighed og Selvbeherskelse, for at det ikke skal udarte til vildt Slagsmaal.

Man kunde maaske synes det mere hensigtsmæssigt at afskaffe en Sport, der kan give Lejlighed til saa meget raat Spil. Rugby-Football har i Virkeligheden ogsaa gennem Tiderne været forbudt Gang paa Gang, fordi Spillefs Voldsomhed foraarsagede mange Ulykker, men stadig er det taget op igen, fordi den store Hob af Ungdommen kunde deltage i Spillet, og herigennem fik en god og kraftig Legemstræning. At man har regnet det for en god Træning for Krigeren, kan man se deraf, at Irland i 1527 har udstedt en Lov, der til Fordel for Bueskydning forbyder al anden Idræt, undtagen »den med den store Bold«.

Spillet giver en uhørt Træning i Mod, Vilje, seig Udholdenhed, Koldblodighed og Selvbeherskelse, men er ikke netop dette værdifulde Krigsegenskaber?

Englænderne har Gang paa Gang vist disse Egen-skaber under Kamp og vist, at Modgang i Spillet Begyndelse ikke er ensbetydende med Nederlag, og at man ikke behøver at opgive Evret, fordi man ikke lige straks har Lykken med sig. De har forstaaet at overføre denne Opfattelse til Soldaten, og det har ofte vist sig under Krigsførelse, at dette, om man marcherede fremad eller tilbage, ikke var det afgørende for Soldaten. For ham var det blot den rigtige Vej mod Maalet.

Englænderen føler, at netop hans Indsats er af Betydning for det gode Resultat. Han forstaar, at Efterladenhed hos ham kan være afgørende for andre, og derfor vil han holde ud — *play for your side and not for yourself* —, og naar Resultatet engang gøres op, *«well — the best team will be the winner»*.

Saaledes arbejder Englænderen paa Sportspladsen, hvor han søger at hærde og modne sine Karakteregenskaber, der skal gøre ham skikket til at tage sin Livskamp op, og saadan arbejder han senere. Netop paa Sportspladsen træner han sig, og arbejder derfor med den største Iver og Lyst, hvilket har skabt det gamle Mundheld om Englænderen: Naar han leger, arbejder han, og naar han arbejder, leger han.

Denne særlige Interesse for Sporten og dens Udøvelse har imidlertid medført, at man i England har forsøgt at stille en Skala op for Værdien af visse Sportsgrene, og nedenstaaende Skema er et Resultat af mange saavel praktiske som videnskabelige Undersøgelser.

Man kan sige, hvad man vil om Englænderne i Retning af overdreven Sportsiver eller lignende, men England er dog det Land, hvor der lægges en saa udpræget Vægt paa Sportens rette Udøvelse, at man kan se og forstaa, at Sport og Idræt, foruden at skulde være legemstrænende og til Glæde for Udøveren, ogsaa er karakterdannende.

Idrættens Værdi i Points
Fysisk — Aandeligt — Sjæleligt
efter engelske Undersøgelser.

	Styrke	Behændighed	Udholdenhed	Aarvaagenhed	Koncentration	Hurtig Opfattelse	Selvopoffrelse	Selvbeherskelse	Førefegenskaber	
Max.	10	10	10	10	10	12	12	12	15	Points- 101
Boksning ...	9	10	10	10	10	12	7	12	8	88
Rugby	8	9	9	9	9	10	10	10	13	87
Brydning ...	9	8	10	8	10	10	7	12	8	82
Fodbold.....	6	9	7	9	9	10	10	8	10	78
Hockey	8	9	7	9	9	10	10	6	10	78
Baseball	8	8	7	9	10	12	7	6	6	73
Haandbold ..	8	10	5	10	10	12	6	6	6	73
Cricket	7	9	7	8	8	9	8	6	7	69
Vandpolo ...	8	6	8	8	8	9	5	7	6	65
Roning	10	6	10	8	10	5	5	5	5	64
Tennis.....	8	9	9	9	8	10	0	0	2	55
Terrainløb ..	6	6	10	4	8	5	6	0	5	50
Badminton ..	5	7	6	7	6	8	0	0	1	40
Golf.....	3	2	3	4	8	0	0	0	0	20
Bowling.....	2	0	1	0	3	0	0	0	0	6
Krocket.....	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2

Naar man derfor tager Legemstræningens Udøvelse under et, vil man se, at Grundtanken er en gennem Generationer nedarvet Overlevering om, hvad Nytte Sporten er til og om, hvorledes den bør udøves. Denne Form kræver ikke nogen landsomfattende Organisation, men indskrænker sig nærmest til ensrettede Linier indenfor de enkelte Sportsgræne.

Tager man derefter til Sammenligning et Land som Tyskland, vil man ved nærmere Eftersyn straks kunne se en hel anden Udformning af det samme Emne, ikke, fordi man ikke i Tyskland gør, hvad man kan for baade fair og ærlig Form for Udførelse af Sport og Idræt, men Grundformen er en hel anden.

Det er igen de nationale Karaktertræk, der optrækker Retningslinierne for Træningen. Den germanske Races solide, grundige, men noget tungere Karakter undlader heller ikke her paa Sportens Omraade at sætte sit Præg, og vil man udrede, i hvilken Retning Idrætstræningen i Hovedsagen gaar — karakterdannende set — bliver det udpræget i en Retning, der udvikler »Disciplin og Karakteregenskaber, som har Betydning for Samfundets Styrke»; Egenskaber, der i et samlet Hele ender i Kraft — Kampkraft.

En kortere Historisk Oversigt vil maaske bedst kunne give en Forklaring af de Forhold, der ligger til Grund for den Idræt, der særlig udøves og Formen for dens Udøvelse.

Gennem det sidste Aarhundrede har Tyskland ved fremragende Forkæmperes ihærdige Arbejde skabt et solidt Grundlag og vundet betydelige Erfaringer paa den fysiske Uddannelses Omraade.

Dette Arbejde har altid været vel organiseret og var derfor Landet til uvurderlig Hjælp efter Krigen under Genrejsning af den gennem Krigen ganske udhungrede Ungdom. Allerede i 1915 saa Lærere og Læger med Bekymring Fremtiden i Møde, for hvorledes skulde man redde disse Masser af Børn, som ved Underernæring var ganske defekte? Hvorledes skulde disse som voksne kunne klare sig i Livets Kamp? Og hvorledes vilde deres Efterkommere blive? Det var et Problem, som ikke gjaldt det enkelte Individ alene, men det var hele Nationens Vel, der stod paa Spil.

Man var klar over, at skulde der igen skabes en sund og kraftig Ungdom, der kunde gaa Kampen for Tilværelsen i Møde, maatte man gennem et ihærdigt og

landsorganiseret Arbejde give Ungdommen en fysisk Uddannelse paa en Maade, som kunde skabe Sundhed og Kraft.

Men det blev det private Initiativ, der tog Affære, og gennem D. R. A. f. L. (Deutsche Reichs-Ausschuss für Leibesübungen) blev der skabt en Forbindelse mellem de mange Sportsforeninger, Ungdomsforeninger og Stats-skoler til et Samarbejde for det fælles Maal.

D. R. A. f. L. blev oprettet i 1896 med specielt Henblik paa Forarbejderne til de olympiske Lege, men gik i 1917 over til at blive Centralorganisationen for den fysiske Uddannelse i Tyskland. Det ledes af en Hovedbestyrelse paa 14 Medlemmer samt et Repræsentantskab for Øvrighed, Forbund, Skoler, Land- og By-grupper paa 464 Medlemmer. Dets Regnskab balancerer med over 10 Mill. Mark aarligt, og Indtægterne faas dels ved Støtte fra Staten, dels ved Støtte fra Private og gennem Kontingenter fra Forbund og fra dets Skoler og Kursus.

I 1917 fremsættes Forslag til Udvidelse og Forøgelse af Skolegymnastikken. Man udvirker Oprettelsen af en videnskabelig Afdeling ved Universitet i Berlin til Under-søgelse af Legemsøvelsernes Indvirkning paa Legemets Sundhed. Man forhandler med den tyske Presse om at skaffe Legemøvelserne og Legemskulturen mere Plads i dens Spalter. Der foreslaas Pligt til obligatorisk Legems-træning for den landstormspligtige Ungdom indtil Ind-trædelse i Hæren eller Marinen, samt Indførelse af 6 Timers ugentlig Gymnastik og Sport i Skolerne. Der forhandles med Centralkommissionen for Sport og Legems-pleje i Indenrigsministeriet samt med »Arbejder-Turn und Sportsverbände« om fælles Aktion, og man kunde ved Krigens Afslutning, da Tropperne vendte tilbage, paatage sig den store Opgave, som Krigens Efterspil frembød, at samle Ungdommen i et fælles Arbejde.

Medens andre Lande paa dette Tidspunkt stod fam-lende, eller gik frem efter de gamle Linier for den fysiske

Uddannelse, havde Tyskland sin Organisation færdig og var klar til at føre Arbejdet ud i Livet.

Uden at gribe ind i Organisationen støttede Regeringen gerne dette Formaal ved aarligt Tilskud samt henstillede til de enkelte Amter at oprette Sportspladser og Tumlepladser for de unge. Ligeledes blev der paa det offentliges Bekostning anlagt Badesteder — primitive og billige — ved Floder og Søer, hvor Folk, i Særdeleshed fra Byerne, kunde tage ud fra Lørdag til Mandag og faa frisk Luft og Sol. Anlæggelsen af disse Sportspladser, der for Størstedelen blev foretaget som Nødarbejder, skabte Mulighed for Udøvelsen af den Træning, som tilsigtedes, og muliggjorde den store Tilstømning til Forbundene.

For at kunne skaffe tilstrækkelige Lærerkrafter til den rivende Udvikling, der fandt Sted, oprette D. R. A. en Centralskole »Deutsche Hochschule für Leibesübungen« ved Berlin.

Denne Skole blev Midtpunktet for den fysiske Uddannelse i Tyskland. Her fik Ledelsen sit Sæde, og Skolen har med sine mange forskellige Kursus, og de der ellers kommer for at træne, 12—14000 undervisningssøgende om Aaret.

Regeringen saa med Velvilje paa hele denne Bevægelse, og saa herigennem et Middel, der foruden at samle Ungdommen kunde styrke dens »Wille und Fähigkeit zur Arbeit« — et Middel, der kunde virke udlignende paa politiske og sociale Meningsforskelle — og som samtidig kunde give Landets Befolkning Ækvivalens for den fysiske Træning, den blev afskaaret fra ved Afskaffelsen af Værnepligten.

For hvad er Maalet?

Ideale Militærtüchtigkeit	—	100 %
Tüchtigkeit vor d. Kriege	—	70 %
„ nach „ „	—	25 %

Den Legemstræning, som Tyskland derfor under disse Forhold særlig gik ind for, var den fri Idræt (Atletik) — Løb, Spring og Kast — altsaa i første Række Idræt der kan drives udendørs, hvor Sol og Vind kan virke sundhedsmæssigt bedst. Og hele denne Friluftstræning udvidedes fra at omfatte Drengene og Piger i Skolen til ogsaa at omfatte de unge Mænd og Kvinder.

Man kan diskutere, om det er skønt eller uskønt, om det er kvindeligt eller ukvindeligt, naar man ser unge Kvinder deltage i Terrainløb, Spydkast, Discoskast og i Kuglestød, men Resultatet er uomtvisteligt — Sundhed og Kraft.

Det er da ogsaa i Hovedsagen det, der tilstræbes, og selv om Sammenhold og Kammeratskabsfølelse er meget udpræget — i et Folk, der vil det samme Maal — ligger de andre mere aandelige Karakteregenskaber i nogen Grad mere i Underbevidstheden eller spiller ikke i Sammenligning den Rolle som Disciplin, Kraft og Styrke.

Naar man ser paa hele denne Uddannelsesform, ligger Soliditeten ikke i den grundige Udførelse alene, men maaske i særlig Grad i den enestaaende Organisation, der forener alt under een Hat — civil og militær Legemstræning, Sport for voksne og Børn, alle Grene af Idræt uafhængig af Udøverens politiske Anskuelse.

Man kan forstaa, at en Organisation som denne, den strækker sig fra Rigspræsidenten gennem D. R. A. f. L. til militære og civile Gymnastikskoler, til de forskellige Idrætsforbund og deres Underafdelinger (Kreise, Gau, Bezirke) ned til den sidste Gruppe paa 10 Mand med sin Leder, betyder Styrke og Sammenhold for et Land som Tyskland, der i Øst og Vest, Nord og Syd spænder over saa vidt forskellige Folkekarakterer; og man vil ogsaa forstaa det meget betydningsfulde ved en saadan Organisation, der paa et enkelt Vink kan lade 10—12 Mill.

aktive Idrætsfolk (Kvinder som Mænd) marchere frem veltrænede og veldisciplinerede.

Efter denne korte Gennemgang af karakteristiske Træk ved Idrættens Udøvelse, hvis Hovedlinier synes saa forskellige og dog peger mod samme Maal, vil man maaske uvilkaarligt stille Sammenligning mellem de to Lande — for eller imod de Synspunkter, der gør sig gældende — og man vil maaske ogsaa søge at overføre eet og andet paa vore egne Forhold herhjemme, alt efter de Maal, man ønsker at stille sig.

Dette vil jeg dog overlade til Læseren selv, idet jeg igen vil henvise til Bogen om »Idræt og Karakterdannelse«, hvor der netop gøres et Fremstød til Oplysning om disse Forhold.

Emnet er selvsagt ikke ukendt herhjemme. Der er sikkert mange fortræffelige Idrætslærere og -ledere Landet over, som har haft Øjet aabent for dette Spørgsmaal, men da det i det store og hele er overladt til det personlige Initiativ og den individuelle Evne og Interesse at føre det ud i Praxis, er det ret naturligt blevet noget problematisk, hvorledes hele denne Side af Sagen om Sport og Idræt er blevet behandlet.

Selv om man gennem en hel Del Smaaskrifter og Pjecer, der er udkommet om dette Emne — ikke mindst »Vejledning for Foreningsledere og Lærere« udgivet af Dansk Idrætsforbund — samt ved Foredrag forskellige Steder og gennem Radioen har søgt at skabe Kendskab til Spørgsmaalet, er alligevel den pædagogiske Side ved Undervisningen i Idrætten langtfra almenkendt, og man savner i høj Grad en fastere Form til alsidig Uddannelse heri.

At gaa helt til Bunds i denne Sag og skabe et Værk, der kan være grundlæggende ved Uddannelsen, vil kræve et meget betydeligt Arbejde.

Den omtalte Bog om »Idræt og Karakteruddannelse«

er et Forsøg i denne Retning. Den behandler Emnet i Almindelighed og bindes ikke af lokale eller specielle Formaal, idet den giver en kort og klar Oversigt over, hvad man kan og bør søge ved Idrætten.

Desværre savner man en nærmere Forklaring om, hvorledes man skal undervise, men trods det vil Bogen aabne Øjet og Tanken for mangt og meget, og den vil derfor alligevel have sin Berettigelse og være til Nytte for mange, der har med Uddannelsen af unge Mennesker at gøre.

Nekrolog.

Kommandør Julius Albert Vøhtz er født 14. Maj 1855 i Pederstrup paa Lolland, Søn af Gartner Julius Albert Vøhtz og Hustru Julie f. Fischer.

Han blev i 1872 optaget paa Søofficersskolen som Kadet, afgik fra Skolen 21. August 1876 som Sekondløjtnant og var 1876—77 med Fregatten *Jylland* til Vestindien. Han gennemgik derefter 1878—80 Hærens Officersskoles ældste Klasse, Ingeniøraftdelingen, forfremmedes 14. December 1878 til Premierløjtnant og var 1880—81 atter med *Jylland* til Vestindien. Efter sin Hjemkomst herfra blev han Lærer ved Søofficersskolen, først 1881—83 i Fysik og Kemi, derefter 1896—1900 i Søminkelære. 1884 ansattes Vøhtz ved Søminevæsenet, hvortil han var knyttet hele Resten af sin Tjenestetid; han gjorde her 1884—90 Tjeneste som Kemiker og Tilsynsførende ved Sprængstofferne. 1890—92 var han Formand i Søe-Lieutenant-Selskabet. 16. November 1892 forfremmedes han til Kaptain og blev samtidig Chef for Søminekorpsets 2. Afdeling. I Forbindelse hermed var han i en lang Aarrække Chef for Søminestationen i Bramsnæsvig og jævnlig Chef for Torpedoskibet *Esbern Snare* paa Torpedoskole. 6. Februar 1895 modtog han Ridderkorset og 24. September blev han fungerende Chef for Søminekorpset. 1901—02 var han Næstkommanderende paa Krydseren *Valkyrien* til Vestindien og var saaledes med da denne bragte Hjælp til de nødlidende paa Martinique efter det frygtelige vulkanske Udbrud 8. Maj 1902, det følgende Aar var han ligeledes udkommanderet som Chef for Krydseren *Geiser* i Eskadren. 1. November 1903 forfremmedes han til Kommandør og

blev s. D. Chef for Søminekorpset, i hvilken Stilling han 10. Januar 1905 hædredes med Sølvkorset, 19. Oktober 1910 med Kommandørkorset af 2. Grad og 21. Maj 1917 med sammes 1. Grad. Han forblev i Stillingen til Udgangen af April 1918.

Kommandør Vøhtz var et elskværdigt og godt Menneske og en kundskabsrig, flittig og dygtig Officer, der særlig har gjort sig fortjent af Søminekorpset, hvor han gjorde Tjeneste i over 30 Aar. Han kom herved til at følge Torpedoen i dens hurtige Udvikling fra dens Barndom i Begyndelsen af Firserne og til den høje Grad af Fuldkommenhed, som den naaede ved Slutningen af Verdenskrigen, ligesom det ogsaa faldt i hans Lod at se den traadløse Telegrafs Opfindelse og Indførelse i vore Skibe. V.'s Kundskaber og Erfaring kom vort Søminevæsen tilgode, saa at vort Materiel til enhver Tid stod paa Højde med tilsvarende Materiel i fremmede Mariner.

Efter sin Afgang fra Søetaten helligede han sig udelukkende til kristeligt og Ølantropisk Arbejde. Han var saaledes i mange Aar Kasserer og Forretningsfører for det københavnske Kirkefond, Næstformand i Bestyrelsen for Kirkelig Forening for indre Mission i Kbh., i Bestyrelsen for den indenlandske Sømandsmission i Danmark, Formand for Magdalenehjemmet, for Broderkredsen paa Havet og for Sømandshøjskolen i Svendborg.

Kommandør Vøhtz vil blive erindret af alle, der har tjent sammen med ham som en samvittighedsfuld, pligtopfyldende og human Officer, men særlig vil han dog blive erindret for det store uegennyttige kristelige Arbejde, som han udførte særlig efter sin Afgang fra Søetaten.

Han blev gift 1. Gang 15. Marts 1887 med Agnes Lützen, f. 11. Maj 1860, † 1. Maj 1888, Datter af Godsforvalter Lützen og Hustru, 2. Gang 6. Oktober 1893 med Julie Marie Larsen f. 8. Juli 1865, † 28. Dec.

1922, Datter af Forpagter Larsen paa Eriksholm og Hustru.

Han havde den Lykke at bevare sin fulde Arbejdskraft helt op i sin høje Alder til kort før sin Død, der indtraf 10. April 1935 i København. Han begravedes paa Holmens Kirkegaard.

T.-J.

senere indført Forbedring af Kadetternes
love godt i saa Henseende.

For Marinens Vedkommende er de
Undersøgelser over Synssvækkelse blot en
motiveret Uddybning af den evigunge Sa
Mad og Drikke duer Helten ikke*. Klar
skildres en sygelig Tilstand, der kan faa s
for en Mands Indsats paa Søen.

E. W. .

Hemera

Sid
Selskab
ning i
— saav
Arbejde
der fær
Ve
svag Be
Aar før
tere, de
med sæ
i lagtta
Vaaben
som vi
ved nær
Der
mangel
hedsføle
trækning
og Kalk
Forbind
Det
søgelser
periodev
Interess
kommer
verne e

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio April 1935).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

England.

Som Indledning til Budgetdebatten i Parlamentet — og formentlig offentliggjort med videre end indenrigsk Perspektiv — fremkom ^{4-6/8} en Regerings-Hvidbog — »Statement relating to Defence, issued in connexion with the House of Commons debate in March 11, 1935» — af hvilken dog kun specielt de Afsnit, der vedrører Flaaden og Luftvaaben, skal anføres.

Flaaden. — Levnedsmiddeltilførsel og Imperiets Forsyning.

Ved Fredsbud bliver Flaaden som altid den Forsvarsgren, som kommer i første Række ved Opretholdelsen af de for os saa livsvigtige Forbindelseslinjer. Opretholdelse af Sikkerheden for de maritime Forbindelseslinjer til vort Land samt til og fra Imperiets samtlige Afsnit den Grundvold, paa hvilken vort Forsvarssystem bygger, og uden hvilken alle andre Foranstaltninger kun kan betragtes som værende af ringe Værdi.

Saalænge Flaaden er stærk nok til at udføre dette Hverv, og de andre Forsvarsgrene er udrustede til at samarbejde i Forsvaret af Havne og snævre Farvand, vil vor Levnedsmiddeltilførsel kunne foregaa uhindret, Imperiets forskellige Dele vil gensidigt kunne støtte hinanden i den Udstrækning, de anser for overkommeligt, og Handel mellem disse og med den øvrige Verden vil kunne opretholdes.

Undlader man nu at træffe tilstrækkelige Foranstaltninger vedrørende Flaaden og de andre Forsvarsgrene, vil dette medføre, at Levnedsmiddeltilførselen reduceres til Hungergrænsen, umuliggøre gensidig Understøttelse mellem Imperiets Dele og tilføje Samfundet uberegnelig Skade.

Luften og Havet.

Udviklingen af Luftvaabnets Effectivitet og Virkningsradius har forøget Landets Saarbarhed. Dette medfører utvivlsomt en forøget Forsvarsbyrde, men Forpligtelsen til at beskytte de maritime Forbindelseslinjer til de britiske Øer — og mellem Imperiets Dele ellers — bestaar fremdeles. Luftvaabnets forøgede Muligheder vil — uanset dets ændrede Indflydelse paa andre Omraader af Krigs-

forelsen — stadig lade vore Handelsskibe paa Verdenshavene være udsat for Angreb af Flaadestridskræfter. Nødvendigheden af et Søforsvar bestaar derfor uændret.

Hovedflaaden (Kampflaaden) er den Basis, paa hvilken vor Søstrategi hviler, men den Beskyttelse, som den kan yde, er ikke fuldstændig, — det vil altid kunne forventes, at detacherede fjendtlige Enheder undgaar Hovedstyrken og iværksætter Angreb paa Kystomraader og Søhandel. Til Bekæmpelse af saadanne Angreb kræves et betydeligt Antal Krydsere udover det, som indgaar i Kampflaaden.

I Hovedstyrken er Slagskibene stadig den Grundbestanddel, paa hvilken hele vort søstrategiske System er opbygget. Vore Slagskibes Alder gør det nødvendigt snarest at paabegynde Erstatningsbygning, men Omfanget af Nybygning vil være afhængigt af de Beslutninger, der maatte tages paa den kommende Flaadekonference. Da vore Slagskibe blev bygget, regnede man ikke med Luftangreb, i den Form disse nu har faaet, men Slagskibenes Anti-Luftarmering forøges, for at disse Skibe vedvarende kan løse deres primære Opgaver.

Omfang af maritim Styrke.

Flaadens Styrke er for Tiden fastlagt gennem Washington- og Londonoverenskomsterne. Meningsforskelligheder er nu fremkommet mellem Parterne, hvilket fremgaar, dels af Japans nylige Opsigelse af Washingtonoverenskomsten, dels af de Nybygningsprogrammer, som gennemføres eller planlægges af en Række europæiske Stater.

Det er den engelske Regerings Haab at sikre en Overenskomst, der paa den ene Side undgaar Kaprustning til Søs, men paa den anden Side tillader os at opretholde en Flaade af den strengt nødvendige Styrke for vort absolutte Behov. Dette medfører, at Beregning maa anstilles over Antal Enheder indenfor alle de Skibstyper, der tilsammen danner en Flaade, og det er af største Betydning, at disse Minimums Antal opretholdes. Det er ligeledes af Betydning, at Flaaden holdes til Dato i enhver Henseende: forsynet med tilstrækkeligt og veluddannet Personel, tilstrækkelig Luftstyrke (hvilket er af stigende Betydning for Flaaden), moderne Vaaben, Reparationsanordninger, Reservebeholdninger af Brændsel, Ammunition m. v. fordelt til hensigtsmæssige Baser. Uden Opfyldelse af disse Krav — eller saafremt Flaadens Skibe er mindre vel udrustede end en evt. Fjendes — maa enhver Udgift betragtes som spildt, fordi Skibene da ikke kan udføre deres Forsvarsopgaver. Et ikke effectivt Forsvar betyder ikke blot Spild, men Nederlag.

Luftvaaben. — Samarbejde i Kystforsvaret.

R. A. F. har som sin Hovedopgave — i Forbindelse med Lokalforsvaret — at beskytte Landet og i Særdeleshed London mod Angreb fra Luften. R. A. F. stiller ogsaa Luftstyrker til Raadighed til almindelige Forsvarsformaal i den nære Orient, Indien og Østen, saavel som til Samvirke i Kystforsvaret (en Opgave som for Tiden undersøges nøje af de 3 Forsvarsgrene i Forening). Desuden opstiller R. A. F. specialuddannede og -udrustede Eskadriller til Samvirke med Hæren og en Del af Personellet til Flaadens Luftvaaben. Luftstyrken i Hjemlandet danner desuden en Reservestyrke, der i Nødstilfælde kan anvendes overalt i Verden.

Den tekniske Udvikling i Luften foregaar meget hurtigt, eksempelvis m. H. t. Fart, Stigehøjde, Aktionsradius, Lastkapacitet og potentiel Ødelæggelseskraft. Det Omraade paa det europæiske Kontinent, hvorfra Luftangreb vil kunne rettes mod os, vokser — og vil stadig vokse. Hvis en fjendtlig Magt i Krigstilfælde vilde være i Besiddelse af de mod Kanalen tilgrænsende Lande, vilde det Omraade af Storbritannien, som udsættes for Angreb, yderligere blive forøget. Vægten af Angrebet vilde da blive forøget p. Gr. af Bombeplanernes Mulighed for hurtigere Returnering og den forøgede Bombelast, som de kunde medføre paa de kortere Angrebsstræk.

Forøgelsen i Fart, Stigehøjde og Aktionsradius understreger Vanskeligheden ved at opnaa rettidigt Varsel til at bringe de defensiv Luftstyrker til Anvendelse under gunstige Forhold for at tilbageslaa Angrebet.

Som Følge heraf bliver Betydningen af Integritetsopretholdelse for visse Territorier paa den anden Side af Kanalen og Nordsøen — der i Aarhundreder har været og fremdeles vil være af livsvigtig Interesse for vort Land ud fra et søstrategisk Synspunkt — endnu større, naar Hensyn skal tages til Luftforsvaret.

Luftministeriet m. fl., som dette Spørgsmaal vedkommer, beskæftiger sig indgaaende med Luftforsvarets Problemer. Det har hidtil været saaledes, at det eneste Middel, der afskrækkede en bevæbnet Angriber, var Tilstedeværelsen af tilsvarende Midler til Modangreb. Under Hensyn til den Tid, der kræves for at anskaffe de nødvendige Styrker, og til Usikkerheden i den internationale Situation, tør Ingen ansvarlig Regering undlade at forsyne Landet med de Forsvarsmidler, der anses for nødvendige til Opretholdelsen af Sikkerheden.

Manøvrer.

Den ²³/₁ kolliderede de to Slagkrydsere *•Hood•* og *•Renown•* udfor den spanske Kyst, hvorved *•Hood•*, Flagskib i Slagkrydser-

eskadren (R-Adm. Baily), flk Skruelhavari m. v. og «*Renoen*» et alvorligt Stævnhavari.

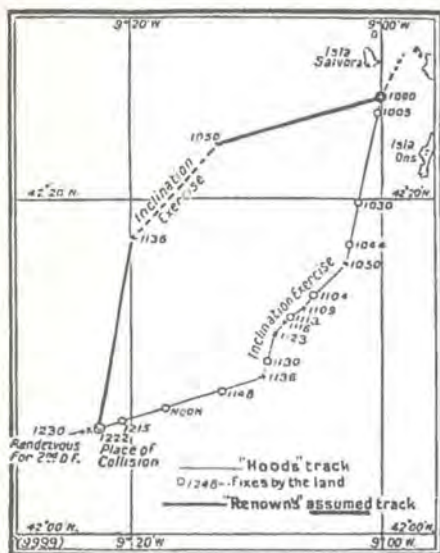
I Dage 26.—28. Febr. afholdtes Krigsretter i Portsmouth, hvor Eskadrechefen og de to Skibschefer efter det traditionelle engelske Monster blev anklaget for Tjenesteforsømmelser.

Sagen vakte stor Opsigt i England, hvor Retshandlingerne

refereredes udførligt i Dagspressen. I det flg. skal — idet der afstaas fra en fuldstændig Fremstilling af Begivenhederne og Betragtninger over Aarsager og Ansvar — dog gives nogle Oplysninger, der giver Indblik i Sagen.

Den 22/1 laa de to Skibe i Arosa Bay, hvor Eskch. udgav flg. Ordre for 23/1:

«On Wednesday 23rd January Battle Cruiser Squadron will pass through position 2 miles 148 degrees from Salvora Island Light. On passing this point Hood is to



Skitse 1.

steer 192 degrees and *Renoen* 254 degrees at 12 knots. At 1050 ships are to turn to 223 degrees when Inclination Exercise will be carried out. On completion *Hood* and *Renoen* are to steer 254 degrees and 192 degrees respectively to close. Course after re-joining will be 180 degrees speed 12 knots. 1351.*

Inclinationøvelsen afsluttedes Kl. 11⁵⁶ paa Signal fra Flaget, hvorefter begge Skibe drejede til beordrede Kurser (se Skitse 1).

Kl. 12¹⁸ var Afstanden mellem Skibene, fremdeles styrende de respektive Nærmeleskurser, ca. 1760 m (se Skitse 2, Diagram 3). Kl. 12²² kolliderede Skibene, idet «*Renoen*» først ramte «*Hood*» paa dennes Styrbords Side ca. 30 m fra Agterstævnen udfor et Spant og derpaa dennes Styrbords Skruer.

I det flg. anføres efterhaanden Eskch., Ch. f. «*Hood*»s og Ch. f. «*Renoen*»s respektive Synspunkter og Handlemaader, idet Hovedvægten lægges paa at klarlægge Eskch.s Sag.

ad Eskadrechefens Sag. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 2200 m, og *•Renown•* syntes at ville trække foran om *•Hood•* gav Eskch., der dog ikke skønnede Kollisionsfare, Ordre til flg. Signal, der først blev afgivet Kl. 12²⁰ (da Afst. var ca. 900 m):

•Form single line ahead in sequence of Fleet numbers on the course 254 deg. Guide of squadron is to proceed at 12 knots.•

Af Eskch. Udsagn fremgaar flg.:

at han ansaa den først udgivne Ordre (²²/₁ Kl. 13⁴¹) for at være i klar og sædvanlig Form, ligetil og uden underforstaaet Mening,

at han ansaa det for givet, at *•Renown•* efter Mødet uden Ordre vilde indtage Kølvandsorden (se Skitse 2, Diagram 1), som før Øvelsen,

at *•Renown•* var vidende om, at man efter Mødet skulde passere U-baadsfelt med Jagerscreen foran Slagkrydserne (Normalformation Kølvandsorden),

at han om Signalbrug udtalte:

•I hold strongly the view that in training the Fleet in peace for war it is important to eliminate redundant signals which it might be inconvenient or impossible to make in action. This, I think, is undoubtedly one of the lessons to be learnt from the Great War. As an example I would quote the Battle Cruiser Force and other fast moving units in which it was general practice to reduce manoeuvring signals to a minimum while the ships were closing in.•

at han forment, at den eneste Manøvre, som *•Renown•* ikke maatte udføre, var at holde sin Kurs og forvente, at Flagskibet vilde give Plads,

at han da Afst. var 2200 m indsaa, at *•Renown•* var ifærd med at udføre en slet Tilslutningsmanøvre, og at han maatte gribe ind,

at han derefter gav Ordre til Kølvandsorden paa Kurs 254 (Hoods Kurs),

at han nu havde gjort op med sig selv, at han ikke havde kunnet handle anderledes — medmindre han havde kunnet givet Ordre for *•Renowns•* Part el. Ror (*•control the ship myself•*) og

at han ikke havde givet direkte Manøvreordre til *•Hood•* (*•to interfere personally might well have caused distraction and confusion at a critical moment•*).

Anklageren konkluderede:

•Has Admiral Bailey omitted to do something which a reasonably careful and capable officer in his position would have done in similar circumstances?•, ledsaget af flg. Spørgsmaal:

•1.—Bearing in mind the signal which had been made, or-

dering the exact courses on which ships were to close, did Admiral Bailey nevertheless have a duty to make a stationing signal to Renown sooner than 12²⁰?

2. When the ships were not less than seven cables (1540 m) apart should Admiral Bailey have directed the flag captain to turn Hood away from Renown and to increase speed if necessary?.

Retten (court-martial) frikendte derefter Eskch. (The president handed his sword back to R-Adm. Bailey).

ad Chefen for Hood's Sag.

Ch. H., der var Flagkaptajn (Stabschef) fremførte personligt el. ved Forsvarer i det væsentligste de af Eskch. hævdede Synspunkter vedr. Renown og udtalte vedr. Hood's Manøvrer flg.:

at han, da han blev klar over, at Renown ikke reagerede som antaget ved Nærmelsen og ejheller efter Afgivelsen af Signalet Kl. 12²⁰, gav 25⁰ Bb. Ror og slog op fra 12 til 15 Knob, og

at han derefter, da han saa, at denne Manøvre vilde svinge Hoods's Agterende op i Renown, gav 25⁰ Stb. Ror, haardt Stb. Ror og slog op til Fuld Kraft (17 Knob).

Forsvareren resumerede:

at det for Retten om Fase 1 (Indtil Signalet Kl. 12²⁰) var klargjort, at Hood førte og maatte vedblive at føre,

at det nævnte Signals reelle Indhold var Hood continue on your course, Renown keep out of the way, og

at Ch. H i Fase 2 (Manøvren for at undgå Kollision) did what a reasonably careful and capable officer in his position would have done.

Anklageren konkluderede:

It appears that Captain Tower is to blame in that on seeing the Renown approaching on a dangerous bearing he did not take action in sufficient time to avert collision.

Retten frikendte derefter Ch. H.

ad Chefen for Renown's Sag. Ch. R. fremførte som Hovedargument,

at han havde faaet den Opfattelse — udfra flere Exempler paa Tilslutningsmanøvre uden Opgivelse af Kurs efter Tilslutningen — at Hood i dette Tilfælde havde til Hensigt at dreje til Kurs, inden Formation indtoges, og tilføjede

at han ikke skønnede Kollisionsfare før Kl. 12^{10.5},

at han derefter indsaa at maatte handle under Hensyn til Kollisionsfare og derfor stoppede og gav 35⁰ Stb. Ror, da Afst. var ca. 1320 m og,

at han obs. Signalet Kl. 12²⁰, da Afst. var 550 m og slog Fuld Kraft Bak.

Forsvareren lagde Vægt paa, at Ch. R.'s Opfattelse af, at «Hood» vilde dreje til Kurs 180 paa den nævnte Maade, var blevet bestyrket ved Samtaler med Esk. Navigationsofficeren den 22/1 i Arosa Bay.

Anklageren fremhævede heroverfor den oprindelige Ordres faktiske Ordlyd (Signal 22/1 Kl. 13⁵¹): «course after rejoining» og konkluderede:

«It appears that Captain Sawbridge is to blame in that the he continued to steer the course ordered until the risk of collision was present and subsequently failed to take effective action to prevent a collision.»

Retten fandt det bevist: «that the hazarding of H.M.S. Renown was due to the accused officer continuing on the course ordered at the speed of 12 knots after the risk of collision was present, and subsequently in his having failed to take effective action to prevent a collision», hvorefter Ch. R. indstilledes til Bortkommandering fra Skibet.

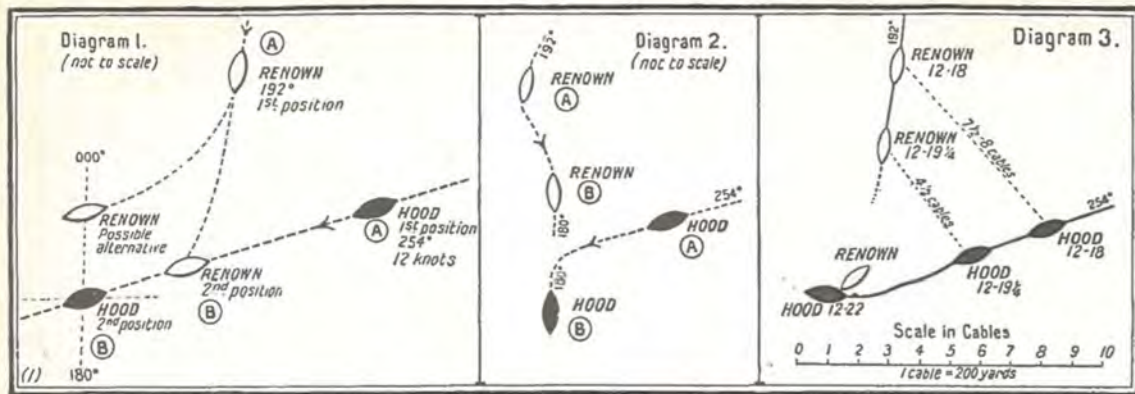
Efter at Sagen derefter var gennemprøvet i Admiralitetet, blev Dommene imidlertid underkendt (Tilfældet er ikke uden Præcedens), idet Admiralitetet medio Marts offentliggjorde, at det havde draget flg. Slutninger og truffet flg. inappellable Afgørelser:

Eskch. valgte en usædvanlig Fremgangsmaade ved at beordre de to Skibe til at mødes paa opgivne Kurser, hvorved han paatog sig Ansvar for Manøvren, og det paahvilede ham derfor ved Signal (Ordre) at tilkendegive sin Hensigt. Signalet for Kølvaandsorden blev afgivet for sent.

Admiralen kunde derfor ikke fritages for enhver Skyld.

Ch. «Hood» burde have handlet tidligere for at undgaa Kollision, og kunde derfor ikke fritages for enhver Skyld.

Ch. «Renown» fandtes skyldig i Overensstemmelse med Retens Synspunkter, men Dommen ændredes til streng Reprimandering i Forbindelse med fornyet Tilkommandering.



Skitse 2.

Diagram 1 illustrerer •Hoods• (Eskadrechefens) Forhaandsantagelser om •Renowns• Manøvrer fra A. til B. o: fra en Plads paa beordret Kurs (192) til alternative Pladser i Forhold til Flagskibet, hvorfra ny beordret Kurs (180) skulde styres af begge Skibe.

Diagram 2 illustrerer, hvorledes •Renown• antog, at •Hood• vilde manøvrere ved Mødet.

Diagram 3 illustrerer Kollisionssituationen.

Noget om Kystbefæstningen i Flandern.

Af Søjtnant Gordon Langhorn.

Ved Studiet af Strategien og den anvendte Taktik ved Flaadestyrkers Operationer mod Kyst har det tidligere været tilstrækkeligt for Søofficeren saa godt som udelukkende at hellige den angribende Part sin Opmærksomhed. Dette af letforklarlige Aarsager; thi hverken Organisationen eller Anvendelsen af Forsvarsmidlerne til Lands har haft Chancer for at komme ind under hans Felt i Krigens Tid.

Da nu Omorganisationen af visse europæiske Landes Kystartilleri og dets Indlæggelse under det samlede Søforsvar er blevet en om sig gribende Bevægelse, som ogsaa er naaet til Danmark, maa der imidlertid samtidig hermed ske en Revision og Udvidelse af de krigshistoriske Kilder, hvorfra vi kan hente den Lære, som vi i Mangel af egne Krigserfaringer maa bygge Retningslinierne for vort hele sømilitære Krigsapparat op efter.

I det følgende skal fremsættes nogle Betragtninger over og Oplysninger om Kystbefæstningsanlægene i Flandern og om den sidste vigtigere Kamp mellem Søstridskræfter og Kystbefæstning, Kampen paa Zeebrügge Mole Natten mellem den 22. og 23. April 1918. Beretninger om Angrebet ved denne Lejlighed kender vi i fuldt Maal, alle fra engelsk Side; Beretninger om Forsvaret har det derimod skortet paa. I den seneste Tid har vi dog faaet nogle detaillerede Oplysninger fra tysk Side, som vist er det første, der er skrevet om Kampen set fra Kystartilleristens Synspunkt.

Ved Verdenskrigens Begyndelse var Kystbefæstningerne i Flandern endnu et ufødt Begreb, og efter at

Vejen var banet for deres Anlæggelse, blev de dog først lidt efter lidt udbyggede til det gennemførte Forsvarsanlæg, de dannede ved deres Rømning i 1918. Hvad var nu Grunden til at man ved Operationsforberedelserne fra tysk Side ikke havde taget Mulighederne for Nødvendigheden af stærke Befæstningsanlæg i Flandern i Betragtning?

De faa tyske sømilitære Forfattere, der beskæftiger sig med dette Spørgsmaal, er tilsyneladende enige om, at Grunden hertil kun var een, nemlig den for Gud og Hvermand øjensynlige Mangel paa Samarbejde i Fredstid mellem Hærens og Flaadens Stabe, som er et velkendt Træk i næsten al Krigsforberedelse, og som ogsaa synes at have gjort sig gældende i høj Grad i Tyskland i Aarene inden 1914.

Dette er dog sikkert en meget subjektivt præget Anskuelse. Grunden til, at Anlæggelsen af faste Forsvarsværker fuldkommen havde ligget uden for de militære Myndigheders Tanker, maa vel snarere søges i den Kendsgerning, at alle de ledende Militærpersoner, det være sig fra Hær eller Flaade, har været fuldstændig hildet i den Schlieffenske Plan, i hvilken den bærende Tanke var en Svingning af den samlede Front om den venstre Fløj, medens den højre Fløj, i hvilken Hovedvægten af Tropperne var lagt, derved kom til at udføre den hurtigste Bevægelse mod Offensivens endelige Maal: Paris.

Var denne Plans Udførelse lykkedes i sin Helhed, vilde der ikke have været den Brug for Kystbefæstningen i Flandern, som det blev Tilfældet. Kravet herom rejste sig først efterhaanden, som Begivenhederne tog den Retning, som førte til den tyske Fronts nordlige Fløjs Stivnen i Stillingskrigen.

Saa snart det erkendtes definitivt, at den tyske Hærs højre Fløj ikke fik den forventede Fremgang, blev det klart at den nordligste Del af Belgien maatte besættes,

for at Hæren derved kunde sikre sin Fløj mod Nord. Besættelsen af disse Landstrækninger skulde saaledes op-
rindelig tjene udelukkende til Hærens Formaal: sikre at
Fløjen ikke blev omgaaet og sikre mod Angreb sat ind
i den højre Flanke.

Det sidste Formaal var ikke det mindst vigtige, idet
det maa erindres, at et Angreb i en opmarcheret Hærs
Flanke er det alvorligste Tilfælde for Forsvareren. Et
saadant Angreb er undertiden blevet sammenlignet med
det, der sker, naar en Flaadestyrke manøvrerer sig i
T-Position; dette er imidlertid ganske fejlagtigt. T-
Positionen vil den underlegne ofte kunne manøvrere sig
fra omend maaske paa Bekostning af en for ham gun-
stig Skudafstand eller gunstige S-Faktorer. Anderledes
ved et Flankeangreb paa en Hær; denne lader sig ikke
manøvrere rundt med som en Flaadestyrke, er i alle
Forhold mere uhandelig og er uden væsentlig offensiv
Kraft i den Retning, hvorfra Angrebet sættes ind.

Egentlige Opgaver mod Søfronten fik Flandernstil-
lingen først, da Fronten definitivt var stagneret i Nieu-
port-Dixmuide Linien, hvor den praktisk talt holdt sig
uforandret gennem hele Krigen. Disse Opgaver gik til
at begynde med jævnt over i den tidligere nævnte, Sik-
ringen af Flanken, omend det reelt nu mere var en Sik-
ring mod Søsiden, der var Tale om.

Dette laa lang Tid hen i det uklare for den øverste
Krigsledelse; Forholdsregler til Udbygning af en stærk
Befæstning blev derfor taget lidt efter lidt, efter som
det i stigende Grad stod klart hvilken overordentlig Be-
tydning, man maatte tillægge Flandernstillingen som Led
i de samlede Foranstaltninger mod en allieret Offensiv.

I Krigens Løb kom imidlertid Begivenhederne paa
Søen mere og mere til at sætte deres Præg paa An-
vendelsen af Flandern, idet hele Stillingen skiftede fra
at være en i sig selv hvilende Forsvarsstilling til at blive
Basis for offensive Operationer til Søs af betydeligt Omfang.

Gunstige militær-geografiske Betingelser for en saadan Anvendelse var i udpræget Grad for Haanden, og Marinekorpset drog ogsaa Fordel heraf, omend det ikke kan siges, at de store Muligheder, der laa i Anvendelsen af Flandern-Stillingen mod Søfronten, blev udnyttet til Bunds.

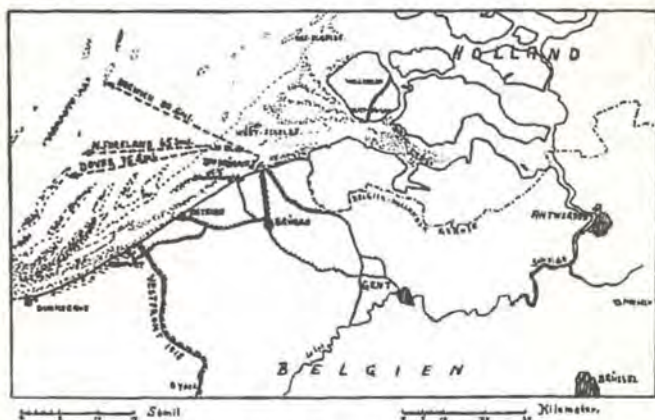


Fig. 1. Oversigtskort.

Ser man paa et Kort, vil det hurtigt staa klart, at Flandernkysten ligger som en Flankestilling til Hoofden og til Forbindelseslinien England-Holland, men frem for alt ligger Flandernkysten i Nærheden af to Knudepunkter af vital Betydning for England, nemlig den østlige Kanalmunding og Themsens Munding. Ikke mindst for Luftstridskræfterne, for hvilke der ogsaa i Flandern dannedes Basis, var disse korte Afstande af Vigtighed.

Selvfølgelig havde dette Naboskab ogsaa den negative Fordel, at det vilde være til Gavn for Englænderne, dersom disse ønskede at føre Krigen ind i Flandern over Havel. Endelig var Flandern-Stillingen behæftet med det draw-back, der fremkom ved dens Naboskab til Dunkerque, som var besat af de Allierede, og som dannede Flankestilling til de tyske Fremstødslinier

for de lettere Søstridskræfter, Linierne Hoek van Holland — Maas Fyrskib — Northinder — Themsen eller Ymuiden — Yarmouth.

Ved Raids mod Englands SE-Kyst og Angreb paa Dover-Patrouillen var det Tyskernes Mening at tvinge Englænderne til at danne omfattende Sikringslinier og skyde disse frem i Hoofden og den SW-lige Del af Nord-søen. Herimod vilde der da være Mulighed for Angreb fra to Retninger, fra Søen og fra Flandern-Stillingen.

Efter Krigen er der fra tysk Side fremsat, at det tillige var Hensigten ved Flandern at danne et Brændpunkt for Nordsooperationerne af et saadant Format, at man derved vilde kunne skaffe Hochseeflotte den Lejlighed til Kamp, som den saa haardt savnede. Dette maa dog sikkert betragtes som et Postulat uden virkelig Baggrund, naar Hensyn tages til den ringe Acceleration, der var i Udbygningen af Forsvarsværkerne og i Tildelingen af Flaademateriel til Marinekorpsen her.

Opgaverne mod Søen for Stillingen kan saaledes sammenfattes i: Afværgelse af mindre Landgangsforsøg, Spærreangreb og Bombardement, Dannelse af Rygstød for fremskudte lette Styrker til Observation og offensive Fremstød, saaledes navnlig efter 1917 for U-Baadsoperationer.

Paa dette sidste Omraade fik Flandern vel sin største Opgave, idet Tingenes Udvikling, som det vil være bekendt, gjorde, at U-Baadskrigen blev Tysklands primære Krigsførelse til Søs. Alt andet blev i Virkeligheden kun Hjælpemidler for denne og maatte underordnes den.

Som nævnt skulde Kystbefæstningen Flandern blandt andet afværge mindre Landgangsforsøg. Hvad da med større Landgangsforetagender, maatte man ikke ogsaa regne med Muligheden for disse?

Et Angreb af denne Art kunde sættes ind paa een af to Maader. Enten ved et Angreb fra Søsiden lige

omgivet Flandern-Stillingen med stor Hemmelighedsfuldhed og havde saaledes ved Rømningen i Oktober 1918 søgt at tilintetgøre Værkerne i saa stor Udstrækning som muligt. Noget Kendskab til deres Udseende og Organisation har vi dog dels fra Undersøgelser, som en amerikansk Kommission anstillede umiddelbart efter Rømningen og af hvis Resultater, der findes anført et Uddrag i Kaptajn af Artilleriet O. F. Baron v. Eggers's Bog »Kampen om Kystbefæstninger« fra 1923, dels fra Beretning fra nogle danske Officerer, hvem det var blevet tilladt at aflægge et Besøg i Kystbefæstningsanlægene.

Resultaterne af det foreliggende Kildemateriale konkluderer i følgende:

Batterierne var fordelt langs hele den 60 km lange Kyststrækning mellem den hollandske Grænse og Ysers Munding dog med Koncentration omkring Ostende og Zeebrügge. Ostende var blevet udbygget i første Række, da der her fandtes et Reparationsværft og et mindre Skibsværft, som tilmed laa uden for Kanalslusens Porte. Den lave Kanal fra Brügge til Ostende blev ikke udbygget, da man i Krigens første Tid ikke regnede med en Varighed af Krigen, der vilde retfærdiggøre Bekostningen ved dette Arbejde, og senere manglede man baade Materiale og Arbejdskraft hertil.

De Batterier, der var indrettet til indirekte Skydning, laa trukket indtil 3 km tilbage fra Kysten, et enkelt, Batteriet Pommern, laa 12 km fra Kysten; det eneste Haubitzbatteri, Groden, laa dog lige bag Klitrækken. Beliggenheden af Batterierne maa tages i Betragtning, naar man ser paa Maximalrækningerne i omstaaende Oversigt over Flandern-Stillingen Efteraaret 1918. Det er interessant at se, at der i Flandern af over 40 Stkr. svært Skyts kun fandtes 4 Haubitzer, medens der paa Helgoland, hvor Befæstningen var anlagt tidligere og der-

Kystbefæstningen Flandern, Efteraaret 1918.

Batteri	Antal Pie- cer	Kaliber cm	Max. Ræk- ning hm	Anmærkning
---------	----------------------	---------------	----------------------------	------------

I. Østre Afsnit. 1. Matros-Artilleri Regmt. (Duinbergen).

1. Duinbergen Fjernkampgruppe.

Kaiser Wilhelm II.	4	30.5 L/50	375	{ Indirekte Skydning. Fær- digbygget Foraaaret 1916.
Hessen	3	28	277	Indirekte Skydning
Braunschweig ...	4	28	277	{ — — Jernbaneaffutage.
Freya	4	21 L/45	226	Direkte Skydning.
Hertha	4	21 L/45	226	— —

2. Knocke Nærkampgruppe.

Schlesw.-Holstein	2	17	240	Indirekte Skydning.
Augusta	3	15	126	Direkte Skydning.
Hamburg	4	10.5	127	— —
Bremen	4	10.5	122	— —
Leckerbeck	2	8.8	70	— —
Schützennest....	6	5	30	— —

3 a. Zeebrügge Havneforsvarsgruppe.

Friedrichsort....	4	17	213	Direkte Skydning.
Lübeck	2	15	187	— —
Mole	2	15	187	— —
	3	10.5	127	— —
	2	8.8	70	— —
	4	5	68	— —
Kanal	4	8.8	91	— —
Leopoldkanal....	2	5.2	71	— —

3 b. Blankenberghe Havneforsvarsgruppe.

Groden	4	28 L/12	104	Haubitzer.
Sachsen	4	17	240	{ Indirekte Skydning. Jernbaneaffutage,
Kaiserin	4	15	187	Direkte Skydning.
Mittel	3	10.5	127	— —
Hafen	4	8.8	70	— —

Batteri	Antal Pie- cer	Kaliber cm	Max. Ræk- ning hm	Anmærkning
---------	----------------------	---------------	----------------------------	------------

II. Vestre Afsnit. 2. Matros-Artilleri Regiment. (Ostende).

1. Ostende-West Fjernkampgruppe.

Deutschland.....	3	38 L/45	380	{ Indirekte Skydning. Fær- digbygget Foraaaret 1917.
Pommern.....	1	38	470	Indirekte Skydning.
Tirpitz.....	4	28	350	{ — — Fær- digbyg. Efteraaaret 1915.
Preussen.....	4	28	270	Indirekte Skydning.
Hannover.....	3	28	270	— —

2. Mariakerke Nærkampgruppe.

Oldenburg.....	4	17	183	Indirekte Skydning.
Gneisenau.....	4	17	183	Direkte —
Cecilie.....	4	15	158	— —
Aachen.....	4	15	187	— —
Beseler.....	4	15	187	— —
Antwerpen.....	4	10.5	122	— —

3. Ostende-Ost Havneforsvarsgruppe.

Hindenburg.....	4	28	123	Indirekte Skydning.
Schlesien.....	4	17	240	— —
Ludendorff.....	4	15	187	Direkte —
Blücher.....	3	15	187	— —
Irene.....	3	15	126	— —
	1	10.5	122	— —
Eylau.....	5	8.8	91	— —
	2	5.2	71	— —
	3	3.7	38	— —
Friedrich.....	4	8.8	70	— —

I Østre Afsnit kunde endvidere 6 A. L.-Batterier anvendes mod Landgangsforetagender.

Endvidere fandtes en Del let Flankerings- og Enflerings-Skyts.

for med mindre Maalfarter for Øje, fandtes 8 Haubitzer af 20 Stkr. svært Skyts.

Alt Skytset stod i aabne Værker med lave Profiler med betydelig Afstand mellem de enkelte Piecer og havde en Sideretningsfrihed af c. 360°. — Som det vil fremgaa af Oversigten var det en højst broget Samling af forskelligt Skyts der efterhaanden samledes.

Her skal fremføres et Par Eksempler paa de tyske Batterier.

Batteriet »Freya«, der laa paa den belgiske Kyst mellem Heyst og Knocke, og som bl. a. beherskede Indløbet til Zeebrügge, var et af de første Batterier, Tyskerne havde anlagt. Det bestod af 4 Stk. 21 cm L/45 Skibskanoner i Taarne. Sammen med Batteriet »Hertha« spændte det over at Areal paa c. 300 m Længde og c. 100 m Dybde; hele Anlægget var omgivet af en Pigtraadshindring.

Skytset var opstillet til direkte Skydning i den nærmest ved Kysten liggende Klitrække, men da denne er betydelig lavere end en anden 40—50 m bagved liggende Klitrække, var det meget vanskeligt at se Skytset fra Søen.

I den bageste Klitrække laa der bag Midten af Batteriet en Kommandostation, der havde en smal Synsaabning og almindeligt Bjælkeloft med Jorddækning. 3 m Invertmaalere var opstillet udækket lige ved Siden af Kommandostationen. Denne var ved Telefon i Forbindelse med Batteriet.

Ammunitionsmagasinerne var anlagt paa Batteriets ene Fløj og bestod af flere Rum med Bjælkeloft og tyndt Sandlag. Fra Magasinerne førte en dobbelt Skinnevej med Vigespor hen til Kanonstandpladserne, der laa ca. 1,25 m over Sporet. Transportvognene var ogsaa 1,25 m høje, saaledes at Projektilerne kunde rulle ind paa Briskene. Der fandtes saavel ældre som nyere Projektiler, hvoraf de ældre havde 2 Kalibers Ogivalradius.

Længden af de nyere Projektiler var 4—5 Kalibre hvoraf ca. 3 faldt paa Forparten. Projektilvægten var kun 108 kg mod vor 21 cm Granats 140 kg.

Opholdsrum fandtes ikke ved Skytset, men spredt over hele Terrainet i stort Antal.

Batteriet »Grodens«, der var bestykket med 4 Stkr. 28 cm L/12 Kysthaubitzer (1892) laa mellem Zeebrügge og Blankenberghe. Det var bygget med Traverser for hver enkelt Haubitz og med en gammel 6 m høj Dæmning som Brystværn. Da Batteriet desuden laa bag en ca. 12 m høj Klitrække, var Batteriet udelukkende henvist til indirekte Skydning. Batteriet, der i Klitrækken havde Kommandostationer og Emplacementer til 37 mm Revolverkanoner, var omgivet af en uflankeret Pigtraadsspærring.

Haubitzen, der mindede meget om vor 28^{1/2} cm S. H. havde med det tungeste Projektil paa 300 kg en Maximalrækning paa 10400 m. Halvpansergranaten, der var 4—5 Kalibre lang, havde en brisant Sprængladning paa 12 kg. Antallet af Ladninger var ikke mindre end 12.

Affutagen var udstyret med Konvergensskalaer for Briskens Azimutalkredse, og Højderetningsskiven havde en Korrektionslineal, saaledes at der stadig kunde opnaas samme Afstand med alle Haubitzerne.

Ammunitionsmagasinerne laa med 3 Stkr. paa hver af Batteriets Fløje; de var byggede af Beton med 1 m Loft og forbundne med Skytsstandpladserne med en dobbelt Skinnevej. Vognene, der havde samme Højde som en Ladeplatform af Beton, der var ført helt omkring de enkelte Piecer, bar mindre Projektilbøre, der kunde rulles ind paa Ladeplatformen. Man undgik derved Kraner.

I Klitrækken laa der 2 Kommandostationer henholdsvis 300 m til højre og 300 m til venstre for Batteriet; den ene var Reservestation for den anden. Desuden

Hjælpeobservatorernes Pejlinger kan ogsaa indføres paa Apparatet; dette sker saaledes:

Paa den Plade, der bærer Linealtappen K findes to Buller (H og V), der svarer til Pejlstationerne. Fra Bullerne fører Strenge (H E og V G), der er fæstede til Glidestykker med Af læsningsmærker paa øverste (Kommandostationens) Azimutalkreds og Glidestykkerne er saaledes indrettede at Armene F E og J G stadig føres parallelt med de lige saa lange Linier K H og K V. Det ses da let, at naar Af læsningsmærkerne F og J stilles paa de fra Pejlstationerne opgivne Pejlinger, skal Strenge skære hinanden i det Punkt, der repræsenterer Maalets Plads. Denne Metode, der anvendtes i Forbindelse med »skønnet Nedslagspunkt« gik i Tidens Løb over til at være Hovedmetoden.

Batterilinealen havde særlige Korrektionsmidler for Afdrift, Vind samt til Indførelse af Nedslagsrettelser.

Et lignende System brugtes ved det Fladbaneskyts, der var opstillet til indirekte Skydning. Denne var endvidere yderligere forberedt ved, at hele Farvandskortet var delt i Kvadrater.

Batteriet »Deutschland«, der var bestykket med 3 Stk. 38 cm L/45 Marinekanoner, laa omtrent midt imellem Wenduine og Ostende og ca. 2 km fra Kysten bag en høj Klitrække. Dette Batteri var et af de, der oftest havde Lejlighed til at skyde paa de engelske Monitorer paa Grund af den store Rækning.

Skytset havde oprindelig været bestemt til Slagskibet »Deutschland«, men da dette blev senere færdigt end Kanonerne, blev disse opstillede her og nye forfærdigede til Skibet.

Med en Projektilvægt paa 850 kg og en Begyndelseshastighed paa 680 m opnaaedes ved Anvendelsen af et slankt Projektil med 40° Elevation en Maximalrækning paa 38 000 m.

Kanonerne var opstillet med 100—150 m Mellemrum

i en Trekant for at undgaa enflerende Beskydning. Hver Kanon stod i en 4 m dyb Betonbrønd, saa at Munden i Ladestillingen kun var c. 1 m over Jorden. Ammunitionen blev tilkørt en paa Affutagen anbragt Platform, saa at man ogsaa her undgik Anvendelsen af Kraner.

Til Batteriet var knyttet 3 fjerntliggende Pejlstationer.

Det Skyts, der var affuteret i Jernbaneaffutage kunde kun gives en Sideretning af 2° til hver Side. Kanonen maatte skyde i Vognens Længderetning, hvorfor Kanonstandpladserne maatte udstyres med et Skinnesystem, enten som en Vifte eller som en cirkulær Sløjfe. Under Vognens Midte fandtes imidlertid en Pivot, som samtidig med at de to Boggier under Vognenderne sættes ud af Virksomhed, kunde bringes til at hvile paa en paa en Betonbrisk anbragt Sokkel. Affutagen mistede da sin Karakter som Jernbaneaffutage og blev en Midlepivot-affutage med et Skudfelt paa 360° .

Projektører var opstillet langs hele Kysten i et Antal af godt 20, for Størstedelen Projektører med en Spejldiameter paa 150 cm. Man regnede dog under normale Omstændigheder kun med en effektiv Lysafstand af ca. 3 km. Udover denne Afstand benyttedes altid Lysgranater, som fandtes til alt Skyts fra 8,8 cm til 15 cm incl.

Meddelelsesnettet havde Centrum i Brügge, hvortil ogsaa i Krigens Løb flere af de vigtigere Værfter og andre Anlæg flyttedes fra Ostende, hvor deres Beliggenhed blev anset for at være for udsat.

De engelske Monitorers Angreb paa Flanderns Batterier foregik ofte under Dækning af kunstig Taage og siges fra tysk Side at have været meget dygtigt udført. Da det under disse Omstændigheder var umuligt at se de angribende Enheder, kunde dißes Positioner ikke bestemmes ad optisk Vej. Man anvendte derfor Pladsbestemmelse ved Lydmaaling til Knaldene fra de skydende

Skibes Kanoner. Maalinger af denne Art udføres af et System af 3—4 Lydmaalestationer, der er i telefonisk Forbindelse, dels indbyrdes, dels med en Hovedstation.

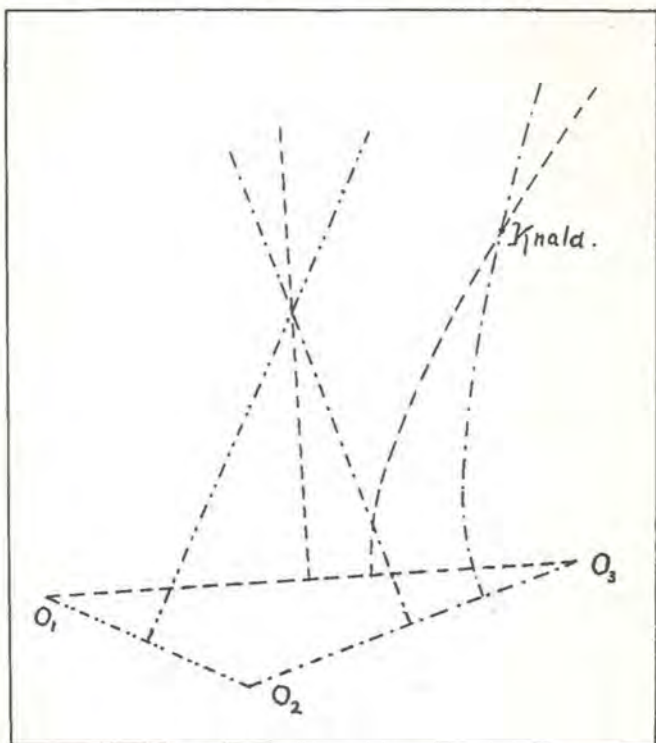


Fig. 3. Tegneplan til Lydmaalning.

Foran Lydmaalestationerne er der en fremskudt «Vorwarner», der med et telefonisk Summesignal kan avertere de andre Stationer om det rette Øjeblik for Knaldet.

Naar der skal maales til et Knald, giver den Station, der først hører Knaldet et kort Summesignal til de andre, der samtidig starter et Stoppeur og standser dette, naar de selv hører Knaldet. Paa denne Maade faas, udtrykt

i Tid, Differenserne mellem Lydens Veje til de enkelte Stationer og Lydens Vej til den første Station.

Paa Hovedstationen findes en Tegneplan paa hvilken Lydmaalestationernes Pladser er indlagt, og som desuden for hver to og to Stationer har et Net af forud indtegnede Hyperbler, hvert Sæt med sin Farve. Idet nu Hyperblen er det geometriske Sted for de Punkter, hvis Afstande fra to givne Punkter har en given Differens, kan Hyperblerne tegnes for ækvidistante Værdier af Tids-differensen (efter Lydens Hastighed, korrigeret for Afvigelser fra normale atmosfæriske Forhold, omsat til Vejlængde) mellem to og to Stationer, saa at man kan finde Knaldets Plads i Kortet som Skæringen mellem to eller flere Hyperbler, i sidstnævnte Tilfælde oftest ved grafisk Interpolation. — Denne Fremgangsmaade skal efter opnaaet Øvelse have været benyttet med ret gode Resultater.

Det er omtalt at man ikke paa noget Tidspunkt af Krigen havde ventet større Landgangsforetagender sat ind mod Flandernkysten. Derimod havde man allerede fra de første Maaneder efter Okkupationen af denne Kyststrækning med dens Havne, anset et allieret Spærreangreb mod disse for at være nok saa sandsynligt, ja man undrede sig endog mere og mere over, at det ikke blev forsøgt, efterhaanden som Stillingen fik større og større Betydning som U-Baads-Basis.

Den første U-Baad var ankommet til Zeebrügge allerede den 9. Nov. 1914, medens i Sommeren 1917 38 U-Baade opererede i Nordsøen med Zeebrügge som Basis. Luftmarinestationen paa Zeebrügge Mole havde været etableret fra Begyndelsen af December 1914.

Til Trods for at et Angreb saaledes længe havde været ventet fra tysk Side, blev det engelske Spærringsforsøg først sat ind i April 1918. Det vil erindres, at

det i korte Træk gik ud paa en samtidig Forsænkning af Indløbene til Zeebrügge-Brügge Kanalen og Ostende-Brügge Kanalen i Forbindelse med to Diversioner, nemlig et Luftangreb og et Landgangsforetagende paa Zeebrügge Molen.

Halvfjerde Aar havde Besætningen paa Mole-Batteriet under Kaptajnløjtnant af Reserven M. A. Schütte ventet paa Kamp i stadig Uvirksomhed, idet Kanonerne korte Rækning udelukkede Batteriets Deltagelse i Afværgelsen af de engelske Bombardementer fra Søsiden.

Fra 1916 var selve Mole-Batteriet bestykket med 3—10.5 cm Skibskanoner, 2—88 mm Skibskanoner samt 2—37 mm A. L. Maskinkanoner, medens de 2 Stk. 15 cm Kanoner paa Enden af den brede Del af Molen først blev opstillet efter Angrebet. Skytset hertil toges fra Batteriet Zeppelin, senere kaldet Lübeck, som laa Vest for Batteriet Würtemberg. Dette sidste, der laa Vest for Molen, havde 4—10,5 cm Skibskanoner, medens Batteriet Friedrichsort Øst for Kanalen var bestykket med 4—17 cm Skibskanoner.

Efter det første engelske Spærringsfremstød, som blev opgivet paa Grund af et Vindspring, men som dog var saa vidt fremskredent, at den ene Diversion, Luftangrebet, var kommet til Udførelse, var Tyskerne yderligere paa Alerten, da Tidsskemaet for Angrebet var blevet fundet i en engelsk Motorbaad, og man heraf kunde se, at det var en større Aktion det drejede sig om, selvom man ikke kunde se de nærmere Detailler i Maaden, hvorpaa man agtede at sætte Angrebet ind.

Natten den 22—23 April blæste der en let Paalandsbrise. Højvande vilde indtræffe Kl. 0045 G. M. T., saaledes at denne Nat vilde være gunstig for et Angreb. Artillerikamprulle blev etableret og alt gjort klart til Kamp. Besætningerne blev gjort bekendt med hvad der forestod. Lysgranater blev affyret med korte Mellemrum, men ingen Skibe observeredes i Lysskæret; derimod

saas en Røgbanke, der nærmede sig og som snart erkendtes som kunstig Røg fra Skibe. Kort efter var hele Molen indhyllet i Røg.

De omkringliggende Batterier blev alarmeret, og samtidig begyndte Ostendeafsnittets Batterier en livlig Ild mod Fartøjer, som observeredes herfra. Paa denne Tid begyndte man at høre Detonationer fra svære Granater; det var fra Monitorerne »Erebus» og »Terror». De havde til Hensigt at beskyde Sluseportene eller Batterierne Øst for Zeebrügge, men Ilden havde ingen Virkning mod disse, idet alle Skuddene faldt langt fra alle Maal af militær Værdi.

Til Trods for at saavel Projektører som Lysgranater dannede et stadig kraftigt Lysskær, saas kun sjældent noget Fartøj. Derimod vides det, at de tændte Projektører og Skudglimt fra Molen var Englænderne en uundværlig navigatorisk Hjælp ved den vanskelige Anduvning, uden hvilken antagelig baade Blokadeskibene og »Vindictive»-Gruppen havde forfejlet deres Maal.

Batterierne Kaiser Wilhelm II, Schleswig-Holstein og Freya beskød med Skuddata fra Lydmaalestationerne de to Monitorer, indtil disse ophørte med Skydningen. Fra Mole-Batteriet fyredes 6 Salver ud i Røgen efter Lyden af Motorbaadene.

Da Vinden sprang til en SE-lig Retning blev »Vindictive» synlig fra Molen i en Afstand af ca. 20 hm og blev straks taget under heftig Beskydning af Molens lette Skyts. Dette kunde imidlertid ikke bære hverken mod Krydseren eller Færgerne »Daffodil» og »Iris», efter at disse var kommet ind i Dækning af selve Molen. Derfor vendtes Kanonerne mod Blokeringsskibene, der nu var blevet synlige, og som ogsaa fik adskillige Træffere, der dog var uden væsentlig Betydning paa Grund af Skytsets ringe Kaliber. Derimod fortsatte det 37 mm A. L. Batteri Beskydningen af Krydserens Mærs og Overbygning.

Ingen af Batterierne i Land var i Stand til at beskyde Skibene, efter at disse havde lagt ind til Molen, da Faren for at ødelægge egne Tropper var for stor. Kun Jageren V. 69, der laa i Havnen, var i Stand til at understøtte den svage Ild mod de Dele af »Vindictive«, der ragede op over Molen. Besætningerne fra de Torpedobaade, der laa i Havnen, var blevet sendt i Dækning men blev, efter at de første engelske Tropper var kommet i Land paa Molen, sendt mod disse i en regulær Fodfolks-Nærkamp.

Da Chefen for Mole-Batteriet frygtede en større Landsætning paa Molen, sendte han en Reservelejtnant og godt 20 Mand til en forud anlagt Infanteristilling i Nærheden af A. L. Batteriet, hvorfra de kunde hindre Landgangstroppernes Flankeangreb paa Batteriet, idet de herfra kunde bestryge den øverste Del af Molen med Maskingeværild. Til denne Styrke sluttedes endvidere Besætningen fra Batteriet Friedrichort's Observationsstation paa Molen, for hvilken der ikke mere var Brug, og som tilmed ikke kunde forsvares, da »Vindictive« laa saa umiddelbart op ad den.

De første Tropper der kom i Land fra Krydseren havde spredt sig til begge Sider for Landsætningsstedet, og først efter $\frac{1}{2}$ Times Forløb kunde de samle sig saa meget, at de kunde foretage et Angreb paa den tyske Fodfolkstilling. Angrebet, som var det eneste der blev forsøgt, indlededes med en Regn af Haandgranater, hvis eneste Virkning dog var at nedsætte Sigbarheden, og understøttedes siden af Rekylgeværild fra »Vindictive«'s øverste Bro, men blev iøvrigt fuldstændig afslaaet.

De af de landsatte Tropper, der ikke deltog i Angrebet, vendte sig den anden Vej og løb forvirret rundt uden noget Førerskab, men holdt sig dog i behørig Nærhed af Krydseren.

»Iris«, hvis Tillægningsmanøvre forfejledes første Gang, gjorde et nyt Forsøg og kom herved ind i det

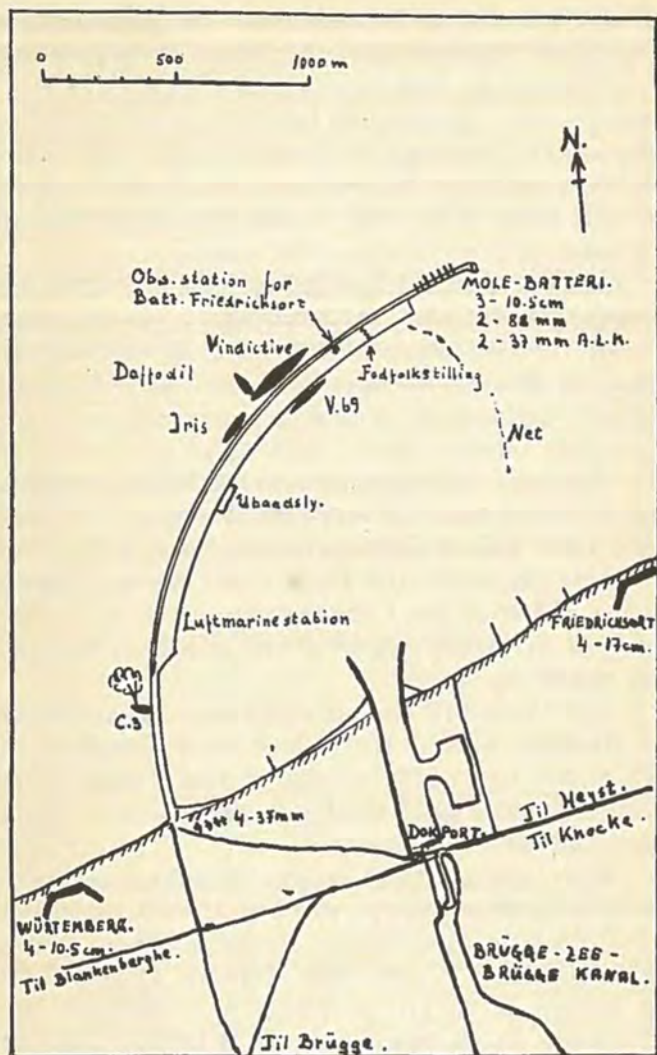


Fig 4. Zeebrügge.

De samlede engelske Tab bliver derved:

Dræbte	214
Saarede	383
Fangne	19

De Tab, der blev lidt paa tysk Side, beløber sig kun til:

	Dræbte:	Saarede:
Ostende	2	2
Zeebrügge (Mole-Batteriet).....	2	2
II. Jager Flotille	6	12
II. Torpedobaads Flotille }		
Ialt ...	10	16

Hvorvidt Englændernes egentlige Maal med hele Operationen naaedes eller ikke naaedes, skal man sikkert afholde sig fra at diskutere for indgaaende.

Sikkert er det dog, at Ostende-Foretagenet strandede, medens Forsenkningen af Zeebrüggekanalen teknisk set lykkedes under koldblodig Udfoldelse af dygtigt Sømandskab; om dens strategiske Værd har berettiget det saa stort iværksatte Foretagende og de mange Tab af Menneskeliv, er mere tvivlsomt. —

Som Nærkamp Skib-Kystbefæstning er Diversionen mod Molen et lærerigt historisk Eksempel, omend det ikke kan kaldes typisk, da Angrebet ikke førtes til Bunds, men kun var en dybt ført Finte, hvis Afbrydelse paa Forhaand var bestemt af Tiden og ikke af Kampens Gang.

Hvad vi blandt andet kan uddrage af det, vi ved om Kampen, er for det første, at det her som flere andre Steder under Verdenskrigen har vist sig, at et effektivt Havneforsvar aldeles ikke er en Ting, man kan tillade sig at negligere. Hvor der kan være Tale om en Forsenkning, bør et saadant Havneforsvar indbefatte hurtigskydende Kanoner af mindst 15 cm Kaliber foruden de rene Infanterivaaben.

Endvidere peger Affæren paa den udbredte Anvendelse af kunstig Taage, man maa forvente ved ethvert Angreb paa en Kystbefæstning, ikke mindst nu til Dags som et Flyverrøgskjul foran de svære Batteriers Pejlstationer. Følgen heraf bliver endvidere at et Kystforsvars tekniske Ildledning ikke udelukkende maa basere sig paa Stedsbestemmelse ved Krydspejling, saaledes at Skydning paa Basis af monostatisk Afstandsmaaling synker ned til at blive en ignoreret Reservemetode.

Endelig er maaske det vigtigste Træk, man kan drage Erfaring af, den besynderlige Mangel paa taktisk Samarbejde mellem Kystforsvaret og de Overfladesøstridskræfter, der var tildelt dette, som udvistes ved denne Lejlighed.

Af Hensyn til egne U-Baades Sikkerhed var der ikke lagt tyske Miner i Nærheden af Zeebrügge, men selv om der havde været, berettigede dette vel ikke, at de lette Overfladefartøjer ikke var i Søen. De burde have været det af flere Grunde. For det første fordi Tyskerne vidste, at de stod overfor en eventuel Indespærring; for det andet fordi der var Brug for dette Materiel til Søs til at udføre en fremskudt Eclairerings-tjeneste, endvidere for at foretage en Modoffensiv, saa vidt muligt allerede under Englændernes Opmarch og endelig for at kunne optage en Forfølgelse efter Angrebets Afslutning.

En Marine, der besidder et Kystforsvar, maa stadig have for Øje, at hvis det taktiske Samarbejde mellem Søstridskræfterne og det faste Forsvar ikke er i Orden, falder dermed ethvert Fornuftargument for Søværnets naturlige Ejendomsret til Kystforsvaret.

Aandedrætsforhold under Højdeflyvning.

Af Kaptajnløjtnant L. Rostock-Jensen.

Den senere Tids Begivenheder i Luften — Faldskærmudspringeren Tranums tragiske Død og Søløjtnant Grønbechs flotte Højderecord — har faaet mig til at haabe, at denne Artikel kunne have Interesse for Tidskriftets Læsere. Da jeg ikke selv er Flyver, mangler jeg den praktiske Erfaring, der kan give Ordet Vægt, men efter i nogle Aar at have beskæftiget mig med Livsbetingelser, specielt Aandedrætsforhold for Dykkere, eller for Mennesker, der befinder sig under et større eller mindre Overtryk, har jeg ikke kunnet undgaa at komme ind paa, hvorledes Forholdet stillede sig, naar der var Tale om Undertryk, eller med andre Ord, hvilke Betingelser Flyvere har for at opretholde Livet under Højdeflyvning. Hvis Artiklen kan belyse og give Forklaring paa en Del af de Fænomener, som Flyvere i Praksis har været ud for, samt paaapege hvilke Farer, der lurar, og hvorledes de bedst undgaas, saa føler jeg at jeg har løst min Opgave.

Inden Omtale af Forholdene i de højere Regioner maa jeg først i korte Træk klarlægge, hvorledes det menneskelige Aandedræt foregaar hernede paa Jorden under normale Forhold. Den atmosfæriske Luft bestaar i Hovedsagen af:

78 $\frac{0}{0}$ Kvælstof

21 $\frac{0}{0}$ Ilt

0,03 $\frac{0}{0}$ Kulsyre

Resten er ganske ringe Mængder af forskellige Luftarter, som ikke har nogen praktisk Betydning. Af disse har kun Ilt og Kulsyren Indflydelse paa Aandedrættet. For

at opretholde Livet skal der finde en Forbrænding Sted, hvortil der som bekendt medgaar Ilt og dannes Kulsyre.

Ved Aandedrættet trækkes Luften ned i Lungerne og ud i alle deres Forgreninger. Her kommer Luften i Berøring med Blodet, som optager Ilt og fører den rundt i Organismen til Næring af Forbrændingen. Den herved dannede Kulsyre føres tilbage til Lungerne, hvor den ved Udaandingen stødes ud.

Vi skal nu se paa de to Luftarter Ilt og Kulsyre hver for sig, og se hvorledes de indvirker paa Aandedrættet.

Ilt.

Den atmosfæriske Luft indeholder som tidligere nævnt 21 % Ilt. Selvom Iltmængden vokser helt op til 100 % d. v. s. at Indaandingsluften bestaar af ren Ilt, vil dette næsten ingen Indflydelse have paa Organismen.

Der blev i Forbindelse med Tranums Død udtalt, at det kunde tænkes, at Tranum havde faaet for meget Ilt; men det er fuldkommen fejlagtigt. Saalænge man befinder sig under 1 Atm.'s Tryk eller mindre er Indaanding af ren Ilt uskadelig. At Læger kan paavise ringe Forandringer i Blodets Egenskaber hos et Menneske, der i mange Dage har levet i ren Ilt, har for Flyvning ingen praktisk Betydning.

Foregaar Aandedrættet derimod i Overtryk, som Tilfældet er det med Dykkere, saa vil Ilten kunne have stor skadelig Virkning. Saaledes er man kun i Stand til at indaande ren Ilt i indtil 4 Timer, naar Trykket er 2 Atm. Overskrides denne Tid, vil der kunne blive Tale om Lungeforbrænding el. lign. grundet paa den livlige Forbrænding. Under Dykning til 50 m's Dybde har jeg selv prøvet at være udsat for en ringe Paavirkning af Overskud paa Ilt, selvom Indaandingsluften ikke var ren Ilt men almindelig atmosfærisk Luft. I 50 m's Dybde er der et absolut Tryk paa 6 Atm. hvorved man pr. Indaanding faar 6 Gange saa meget Ilt som oppe i Over-

fladen. Efter et Ophold paa Bunden mærkedes det, som om man havde faaet lidt for meget at drikke; man blev sluddervorn og syntes at Livet var lyst og behageligt selv her nede, hvor der var mørkt og koldt.

Men for Flyveren kan vi straks slaa fast, at Indaanding af ren Ilt ikke har nogen skadelig Virkning, i Særdeleshed da den foregaar i Undertryk og der kun er Tale om meget begrænset Tid.

Ser vi nu paa en aftagende Iltmængde, og det er jo netop dette Flyveren er udsat for, naar han stiger til Vejrs, saa stiller Forholdene sig helt anderledes.

Hvis Iltprocenten falder fra sine oprindelige 21 $\frac{0}{100}$ til 17 $\frac{0}{100}$, vil det ikke mærkes; falder Procenten yderligere, vil en stor Del Mennesker allerede ved 14—15 $\frac{0}{100}$ mærke Døsigheid og Energiløshed. Da der imidlertid er stor Forskel paa os Mennesker — der er Forskel paa Aandedrætsdybde, Aandedræts hastighed m. m. — vil mange maaske ikke mærke denne Sløvhedstilstand, før Iltprocenten er dalet helt ned paa ca. 10 eller til Halvdelen af den oprindelige. Men er man først saa langt nede med Iltprocenten, er det næsten givet, at man bliver paavirket deraf. Hvis man forholder sig i fuldstændig Ro, kan man maaske endnu tænke logisk, men udsætter man sig blot for en ringe legemlig Anstrengeelse, kan det medføre øjeblikkelig Bevidstløshed. Daler Iltprocenten helt ned til 5 medfører det øjeblikkelig Død.

Kulsyre.

En stigende Kulsyreprocent vil virke forgiftende paa Organismen. De første Giftvirkninger viser sig, naar 2 $\frac{0}{100}$ er naaet, ved hurtigere Aandedræt, og saafremt man skal udføre et kraftigt Arbejde, ved Ildebefindende og Hovedpine. Ved 3 $\frac{0}{100}$ kulsyreholdig Luft er Giftvirkningerne tydeligere: Hovedpine, Ildebefindende og Vejrhivninger selv ved ringe Arbejde. Man kan endnu leve og aande i 5 $\frac{0}{100}$ kulsyreholdig Luft, men kommer man

op paa 6—7 %, vil Bevidstløshed indtræffe, og en stadig stigende Procent vil medføre Døden. I Praksis kan man regne med, at et Menneske udaander det samme Kvantum Kulsyre, som det har forbrugt af Ilt. Anbragte man nogle Mennesker i et ganske lufttæt Rum, som Tilfældet er det med en Undervandsbaadsbesætning, saa vilde Iltmængden gradvis aftage og Kulsyremængden vokse i samme Forhold.

Naar man var naaet ned til et Iltindhold paa ca. 14 %, hvad der ikke vilde mærkes synderligt, saa vilde Kulsyreprocenten samtidig være vokset til 7 %, og Bevidstløshed vilde indtræde efter forudgaaende lang Tids ubehagelige Kvælningsfornemmelser. Naar man læser Beretninger om Besætninger, der døde af Mangel paa Luft, faar man derfor et forkert Billede, idet Dødsarsagen som Regel er Kulsyreforgiftning.

Kulsyren og dens skadelige Virkninger spiller nu ingen Rolle for Flyveren i al Almindelig. Saalænge han ikke bruger Iltindaandingsapparatet, udaander han jo i den frie Luft, og naar han foretager Aandedrættet i Iltmaske, vil den udaandede Kulsyre hele Tiden blive revet med ud af den konstante Afgang af Ilt fra Masken. Men at Kulsyren kan komme til at spille en Rolle, vil der blive gjort Rede for i Slutningen af Artiklen, naar der bliver Tale om Flyvning i Højder over 13—1400 Meter.

Som bekendt aftager Luftens Tryk med Højden over Havoverfladen. Efter Boyle's Lov er Luftens Tryk og Rumfang omvendt proportionale, eller med andre Ord Luftens Tæthed aftager i samme Forhold som Højden vokser. Luften udvider sig altsaa jo højere vi kommer til Vejrs, d. v. s. at den Mængde Luft vi indaander ved en enkelt Indaanding er mindre i de høje Luftlag end ved Jordens Overflade, og det vil med andre Ord sige, at vi faar mindre og mindre Ilt pr. Indaanding jo højere vi kommer til Vejrs.

Højde over Havoverfladen	Tryk i mm Kviksølv søjle	Luftens Iltindhold svarende til 1 Atm.
0 Meter	760	20,9 %
1 600 —	625	17 %
3 000 —	525	14,5 %
5 000 —	380	10,5 %
7 500 —	280	8 %
12 000 —	150	4 %
13 500 —	118	3,2 %

For at finde ud af Iltforbruget, og hvor stor en eventuel Iltforsyning i de forskellige Højder skal være, maa de aandedrætsfysiologiske Forhold behandles lidt omhyggeligere end det tidligere i Artiklen er gjort.

Regner vi med at Lufttrykket ved Havoverfladen er 760 mm Kviksølv søjle, saa udgør det partielle Ilttryk $760 \times 20,9 = \text{ca. } 160 \text{ mm}$. I Lungerne er Ilttrykket derimod ikke saa stort, fordi Vejene, der fører til Lungerne, danner et skadeligt Rum, hvor der endvidere findes Kvælstof, Kulsyre og Vanddamp.

Ser vi foreløbigt bort fra disse sidstnævnte Luftarters Partiell-Tryk, saa kan man udregne Iltindholdet i Lungeluften efter følgende Formel:

$$e = \frac{a \div b}{c \div d}$$

hvor a er den udaandede Ilt

b er den i det skadelige Rum værende Ilt

c er Aandedragets Størrelse

d er det skadelige Rum.

Ved at benytte denne Formel og følgende Tabel finder man, at hos et Menneske, der er i Ro og be-

Arbejde	Aandedrag pr. Minut	Lungefyld- ning i 1 pr. Aandedrag	Udaaandet Luftmængde i 1/Min.	Kulsyre- afgivelse i 1/Min.	Iltilforbrug i 1/Min.
liggende	14	0,85	4,9	0,15	0,18
siddende	18	0,45	7,2	0,21	0,25
Gang, 125 Skridt/Min.	23	1,40	32	0,70	0,90
Højeste Anstrengelse	40	2,60	84	3,2	3,2

finder sig i Højde med Havoverfladen, er Iltholdet i Lungerne 0,148 eller 14,8 % som multipliceret med 760 (Barometerstand) giver Lungernes partielle Iltryk: 109 mm.

Foretager man den samme Udregning for et Menneske, der præsterer højeste Arbejdsydelse, vil man faa et Lunge-Iltryk paa 134 mm.

Er man i Ro, kan man opretholde Livet i Luft, hvis Ilthold kun er 8 % d. v. s. at der her er et partielt Iltryk paa $760 \times 8 = 61$ mm. Men i Lungerne er der da kun en Iltpcent paa 5,5 hvilket svarer til et partielt Iltryk paa $760 \times 5,5 = 42$ mm. Dette Iltryk maa altsaa under alle Omstændigheder være til Stede, hvis Livet skal opretholdes.

Ved at anvende den førnævnte Minimumsstørrelse 61 mm for Iltrykket i Luften, finder vi, at i en Højde paa ca. 7300 m, hvor Barometerstanden kan sættes til 292 mm, hersker netop dette Iltryk, nemlig

$$292 \times 20,9 = 61 \text{ mm.}$$

Højere end til disse ca. 7000 m's Højde vil selv særligt egnede Mennesker ikke kunde stige uden Iltilførsel.

For et Gennemsnitsmenneske begynder de skadelige Virkninger paa Livsfunktionerne dog langt tidligere. For manges Vedkommende indfinder der sig allerede i 3000 m's Højde en vis Sløv- og Sløjhedstilstand. I 5000 m's Højde regner man i al Almindelighed med Nødvendig-

heden af at overgaa til Iltindaanding, fordi visse Organer, hvis Iltbehov er særligt stort, begynder at arbejde ufuldkomment. Der kan f. Eks. indtræde Synsforstyrrelser — Flyveren er ikke i Stand til at aflæse sine forskellige Instrumenter — m. m. Som Regel holder Hørelsen sig længst. Nervefunktionerne kan lammes, og der optræder Svimmelhed og Kvalme. Flyveren risikerer meget let at tabe Bevidstheden, før han endnu er rigtig klar over, hvorledes det er fat med ham; og fra det Øjeblik, han har tabt Bevidstheden, og til hans Livsfunktioner gaar helt i Staa, behøver der kun at gaa ganske kort Tid, i Særdeleshed hvis Maskinen af sig selv søger højere til Vejrs.

Ude paa Universitetets fysiologiske Institut prøves vordende Flyvere i et af Professor Krogh konstrueret Staalkammer. Aspiranten anbringes i Staalkammeret og en Assistent forsynet med Iltindaandingsapparat sidder ved Siden af ham og kontrollerer hans Reaktioner. Man lader Trykket falde til ca. 380 mm, svarende til en Højde paa 5000 Meter.

Under dette bliver Aspiranten sat til at skrive Alfabetet. Samtidig med at Iltmængden under Trykfaldet aftager, daler Ilttrykket i Lungerne. Hjertet begynder at arbejde daarligt, og Forsøgspersonen bliver uklar og usikker i sine Bevægelser. Forsøget afbrydes inden Aspiranten taber Bevidstheden. Næsten samtlige Forsøgspersoner gør Indvendinger mod at Forsøget allerede afbrydes, idet de mener at de sagtens kunde have klaret sig med endnu mindre Ilt. Men selv en saa simpel Opgave som at skrive Alfabetet kan de fleste ikke klare. De skriver flere af Bogstaverne en 2—3 Gange i Træk eller nogle højst mærkelige Tegn, og naar de efter Prøven bliver præsenteret for deres Præstationer, bliver de meget forbavsede. De aner ikke hvad de har skrevet, et slaaende Bevis for, at Flyvere desværre ofte for sent bliver klar over, naar det er galt fat med dem.

Konsekvensen af dette maa være, at man ikke indlader sig paa Flyvning i Højder over 4—5000 m uden at sætte Iltindaandingsapparatet i Funktion.

Det, at Flyveren er forsynet med Iltapparat og hans Indaandingsluft bestaar af ren Ilt, er dog ikke ensbetydende med at han derved er i Stand til at naa de allerstørste Højder. Foretager vi nemlig det Tankeeksperiment at lade Flyveren søge helt ud i Verdensrummet, vil vi se at her er Trykket 0; og da der i hans Lunger skulde være et partielt Ilttryk, som var Produktet af Lungernes Iltindhold og Luftens Tryk, saa vil, da en af Faktorerne er Nul, hele Produktet blive Nul.

Med andre Ord herude er der overhovedet ingen Betingelser for at opretholde Livet selv med Iltmaske, da der som tidligere nævnt kræves et Partiel-Ilttryk i Lungerne paa mindst 42 mm.

For at finde ud af, hvor højt en Flyver kan gaa op, maa vi kende Summen af de i Lungerne værende forskellige Partieltryk. De beløber sig til følgende Størrelser:

Kvælstof....	4 mm
Vanddamp ..	47 mm
Kulsyre.....	25 mm
Ilt.....	42 mm
Ialt...	118 mm

hvilket svarer til en Højde paa ca. 13,500 m med en Temperatur ved Jorden paa 15° og i 13,500 m's Højde paa $\div$ 65°.

Dette maa altsaa regnes for den teoretiske Grænse for Højdeflyvning, selv ved Brug af Iltindaandingsapparat. At der i ganske enkelte Tilfælde er naaet endnu højere op, er kun Undtagelsen, der bekræfter Reglen. Her er regnet med et Menneske i Ro; hvis der skal tages Højde for, at der skal udføres et Arbejde, saa ligger Grænsen allerede ved ca. 10,000 m's Højde.

Iltindaandingsapparatet består i Princippet af en eller flere Staalflasker med komprimeret Ilt, en Reduktionsventil i Forbindelse med en Doseringsventil, der automatisk afgiver et vist Kvantum Ilt, som Regel 8—9 Liter pr. Minut. Af denne Ilt forbruges kun ca. 0,3—0,4 Liter i Minuttet, og Resten ca. 95 % gaar til Spilde.

Der findes ogsaa Apparater, hvor Luftens varierende Tryk udnyttes som Regulator for Ilttilførslen, saaledes at et højt Tryk, svarende til lav Højde, giver ringe Ilttilførsel, og et lavt Tryk, svarende til stor Højde, giver kraftig Ilttilførsel.

Fra Doseringsventilen fører en Slange op til en Maske eller et Mundstykke. I Masken findes smaa Hul-ler eller en Kontraventil, der tillader den udaandede Luft at undslippe.

I Krigsluftfartøjer vil det sikkert være mest hensigtsmæssigt, i hvert Fald under Krigsforhold, i Stedet for Flasker med komprimeret Ilt at have Beholdere med flydende Ilt af Hensyn til Eksplosionsfaren under Beskydning.

Hvis man vil højere op end til de førnævnte 13,500 m, og det er der vel i høj Grad Tale om man vil, saa maa Flyveren være udrustet med en luft- og tryktæt Dragt, ligefrem en Dykkerdragt, der tillader et indvendigt Overtryk, eller ogsaa maa han sidde i en luft- og tryktæt Kabine.

Saavidt det fremgaar af Billederne af Flyveren Post var han iført en hel tæt Gummidragt med Metallhjem, da han startede sin Stratosfæreflyvning.

Men skal Flyveren sidde i en lufttæt Dragt eller Kabine, saa kommer den ved Aandedrættet udaandede Kulsyre, som vi i det tidligere helt har set bort fra, til at spille en stor Rolle. Som nævnt i Begyndelsen af Artiklen faar Kulsyren, naar man befinder sig i et lukket Rum, skadelig Virkning længe før Iltmanglen gør sig gældende.

Den udaandede Kulsyre maa derfor skaffes af Vejen, hvilket sikkert bedst gøres ved at installere Luftrensningsapparat — Kalipatroner der absorberer den — i Flyverens Dragt eller lukkede Kabine.

Der er nu i det store Hele gjort Rede for Iltens og Kulsyrens Indvirkninger paa Aandedrættet under forskellige Forhold.

Den 3die Luftart er helt forbigaaet, da den som nævnt i Begyndelsen af Artiklen ikke har nogen Indflydelse paa Aandedrættet. Selvom den i Øjeblikket ikke spiller en Rolle for Flyvning, saa er jeg dog, belært af den enorme Hastighed, hvormed Søløjtnant Grønbech under sin Højderecord naaede til Vejrs, blevet klar over, at det sikkert ikke varer længe, før der ogsaa maa tages Hensyn til Kvælstoffet — ogsaa kaldet Dykkerens farligste Fjende.

For at belyse dette maa jeg først ganske kort omtale Kvælstoffets Indvirkning paa Dykkeren. Kvælstoffet optages i Blodet og bliver med dette ført rundt i hele Organismen; jo større Dybde og jo længere Dykkeren er under dette Tryk, jo mere Kvælstof optager han. Saa længe Dykkeren er nede i Dybet, mærker han ikke, hvad der foregaar i hans Indre, men naar han begynder Opstigningen, melder Farerne sig. Foregaar Opstigningen for hurtigt, vil Kvælstoffet under den forcerede Afgang fra Organismen danne Bobler ligesom Luften i en Soda-vandsflaske, der aabnes, og kan derved fremkalde alvorlige og ofte permanente Forstyrrelser i Nervesystem, Organer m. m. Disse forskellige sygelige Tilstande kaldes under eet Dykkersyge. En hurtig og pludselig Opstigning kan foraarsage Døden i Løbet af faa Minutter.

Befinder en Dykker sig f. Eks. i 40 m's Dybde, hvor der er et absolut Tryk paa 5 Atm., i saa lang Tid, at hans Organisme er mættet med Kvælstof, vil han have 5 Gange saa meget Kvælstof i sig som oppe i Overfladen.

En Dykker maa derfor foretage en langsom Opstigning for at komme gradvis af med det enorme Overskud. Eksempelvis skal nævnes, at en Dykker, der har opholdt sig i ca. 3 Timer paa 40 m's Dybde, skal være 3 Timer om Opstigningen for at undgaa Dykkersyge. Er en Dykker blevet angrebet af Dykkersyge, kan han helbredes ved atter at blive sendt ned paa den Dybde, hvorfra han kom, og derefter foretage en endnu langsommere Opstigning end den reglementerede.

Overfører vi disse Fænomener paa Flyveren, saa kan vi sammenligne ham med en Dykker, der har opholdt sig i meget lang Tid paa Bunden og derfor er fuldstændig mættet med Kvælstof svarende til 1 Atm's Tryk.

Naar han stiger til Vejrs og det udvendige Tryk falder, vil Kvælstoffet i hans Indre udvide sig i samme Forhold som Trykket falder og søge ud af Organismen. Tager man et konkret Tilfælde som Søløjtnant Grønbechs Højderecord, saa ser vi, at han startede i et Tryk paa ca. 1 Atm. eller nøjagtigere 773 mm Kviksølv søjle, og han naaede op til en Højde, hvor Trykket var 179 mm eller lidt mindre end end $\frac{1}{4}$ af det Tryk han startede i. D. v. s. at Kvælstoffet i hans Organisme har udvidet sig 4 Gange, og at Overskudet, $\frac{3}{4}$ af den samlede Kvælstofmængde, har skullet bane sig ud af hans Indre.

Overfører vi dette Tilfælde paa en Dykker, saa vil det i Trykfald svare til en Opstigning fra 33 m's Dybde. Efter de af den engelske Professor Haldane angivne Regler for Opstigning skal en Dykker være ca. 2 Timer om Opstigningen, dog angives der samtidig, at hvis Dykkeren under Opstigningen i Stedet for almindelig atmosfærisk Luft som Tilførselsluft faar ren H_2 , kan Opstigningstiden halveres; altsaa i dette Tilfælde til ca. 1 Time, fordi Ilten populært sagt, skyller Kvælstoffet ud af Organismen.

Søløjtnant Grønbech brugte 55 Minutter om at naa op i den store Højde og har, idet han jo ogsaa benyttede

Illt som Indaandingsluft, saa godt som overholdt den Tid en Dykker skal være om det samme Trykfald.

Det skal dog anføres at Sammenligningen mellem en Flyver og en Dykker, der er udsat for det samme Trykfald, halter lidt, idet Forholdene ikke er ganske ens. Kvælstoffet, der skal afgives af Dykkeren, er langt tættere end det Kvælstof, som afgives af Flyveren, hvorfor den sidstnævnte sandsynligvis lettere bliver af med Kvælstofoverskudet end den førstnævnte.

Men der er sikkert ikke Tvivl om, at efterhaanden som Udviklingen skrider frem og Luftfartøjernes Hastighed og dermed ogsaa deres Stigehastighed vokser, maa man have Opmærksomheden henvendt paa Kvælstoffets skadelige Virkninger under hurtige Trykfald.

Skulde en Flyver blive angrebet af Dykkersyge, eller i denne Forbindelse rettere kaldet Trykfaldsyge, har han den store Fordel fremfor Dykkeren at han bliver rask, hvis han straks søger tilbage til Jorden igen.

Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1934—35.

Det 150nde Forsamlingsaar.

Følgende Møder med Dagsorden som vedføjet
har været afholdt:

1	30 Oktbr. 1934	1 Henhold til Lovenes § 27.
2	6. Novbr. —	1. Meddelelser fra Formanden. 2 Kaptajnløjtnant J. Hauptmann-Andersen: Et Ophold i den svenske Flaade (Minevæsen). 3. Formanden for Udvalget til Affattelse af Prisspørgsmaal fremsætter Forslag til Prisspørgsmaal for 1935. 4. Kommandørkaptajn P. Ipsen: Redegørelse for Sokrigsspil i 1933—34.
3	13 — —	1. Kaptajnløjtnant B. Larsen: Om Støjlytning. 2. Behandling af og Afstemning om Forslag til Prisspørgsmaal for 1935.
4	27. — —	Generalforsamling fælles for Søofficersforeningen og Søe-Lieutenant-Selskabet i Anledning af Forslag til Revision af »Midlertidige Bestemmelser« for Samvirke mellem de to Selskaber (jvf. disse Bestemmelser Pkt. 6.).
5	4. Decbr. —	1. Viceadmiral H. Rechnitzer: Dansk Militærpolitik. 2. Behandling af Spørgsmaalet: Indførelse af en Gæsteparagraf i Søe-Lieutenant-Selskabets Love.
6	8. Januar 1935	1. Orlogskaptajn Kjølisen: Et skandinavisk Forsvarsforbund. 2. Meddelelser fra Formanden.
7	25. — —	Generalforsamling fælles for Søofficers-Foreningen og Søe-Lieutenant-Selskabet i Anledning af Forslag til Revision af »Midlertidige Bestemmelser« for Samvirke mellem de to Selskaber.

8	29. Januar 1935	1. Kommandørkaptajn P. Ipsen: Sundproblemer. 2. Nedsættelse af Udvalg til Bedømmelse af Besvarelse af Prisspørgsmaal.
9	5. Febr. —	1. Kommandør Trap: Øvelseseskadren 1934. 2. Formanden, for det den 4. December f. A. nedsatte Udvalg til Behandling af indsendt Forslag vedrørende Indførelsen af en Gæsteparagraf i Lovene, forelægger Udvalgets Betænkning.
10	19. — —	1. Kaptajnløjtnant A. Topsøe-Jensen: Meddelelse om Panserskydeforsøg med 24 cm K. 2. Fortsat Behandling af, eventuel Afstemning om, den den 5. ds forelagte Betænkning vedrørende Ændring af Lovene.
11	26. — —	Strategisk Søkrigsspil.
12	5. Marts —	Strategisk Søkrigsspil (Afslutning).
13	12. — —	Fremvisning af Bofors' Luftbombefilm.
14	19. — —	Kaptajnløjtnant Rostock-Jensen: Aandedrætsforhold under Højdeflyvning.
15	26. — —	1. Orlogskaptajn Heiberg: Rekonstruktionen af Artillerimateriellet i «Niels lucl». 2. Nedsættelse af Udvalg til Afvættelse af Forslag til Prisspørgsmaal for 1936. 3. Meddelelse om Resultatet af Afstemningen vedrørende Ændring af Lovenes § 12. 4. Valg af Bestyrelse.

Selskabets Medlemmer var af Artilleriofficersforeningen den 28. Januar 1935 inviteret til at deltage i Foreningens Foredragssammenkomst, hvor Oberst Førslev holdt fig. Foredrag:

«Luftangreb og Flyvernes Deltagelse i Forsvaret herimod».

Følgende Udvalg er nedsat:

1. Voldgiftsraad for «Tidsskrift for Søværnen»:

Kommandør Gyldenkrone.

Kommandørkaptajn Grandjean

2. Redaktionsudvalg:

Kaptajnløjtnant Ramlau-Hansen.

— O. Petersen.

— P. Mørch.

— Topsøe-Jensen.

— Bahnsen.

3. Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1935:

Kommandørkaptajn C. Hammerich.

Orlogskaptajn Frederiksen.

Søløjtnant Linde.

Suppleanter:

Kommandørkaptajn C. Evers.

Orlogskaptajn Vedel.

Søløjtnant K. H. Paulsen.

4. Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1936:

Kommandør Barfod.

Orlogskaptajn Ørsted.

Kaptajnløjtnant K. Dahl.

Søløjtnant Ramberg.

Ved det i Henhold til Lovenes § 19 d. 26. Marts 1935 afholdte Valg af Bestyrelse blev:

Formand Kaptajnløjtnant H. J. Rasmussen.

Næstformand — L. Rostock-Jensen.

Regnskabsfører — E. Rasmussen.

Suppleant Søløjtnant H. Westenholz.

Søe-Lieutenant-Selskabet i Maj 1935.

H. J. RASMUSSEN,

Formand.

Flaadens Personel.

Synspunkter med Henblik paa Fremtiden.

Af Kaptajnløjtnant A. Legind.

Takket være den Modvind, vor Flaade i de sidste 13—14 Aar har været ude for, samt de stærkt svingende og utilfredsstillende Forhold Personellet har maattet arbejde under, kan man — og dette bør ikke forundre — konstatere, at Mentaliteten, Aanden i Marinen er undergaaet betydelige og skæbnessvangre Forandringer.

Efter almindelig Skik taler man naturligvis ogsaa i Flaaden om »de gode gamle Dage«; men man gør det idag ikke blot konventionelt, thi det er med virkelig Sorg enhver Søofficer sammenligner vor nuværende Situation med Forholdene før og under Krigen. Ikke desto mindre lever hos mange Haabet om, at det skal lykkes atter at bringe Flaaden frem dertil, at dens Personel med Lyst og Glæde gaar til Gerningen under Orlogsflaget og dertil, at vort Folk i Flaaden ser et blankt Skjold, et skarpt-slebent Vaaben, en Pryd for vort Land og vort Værn.

I de følgende Betragtninger har jeg søgt at danne mig et Indtryk af de senere Søværnsordningers Indflydelse paa vort Personelproblem, i snævrere Forstand af den moralske Konsekvens, den Indflydelse paa Mentaliteten og den aandelige Struktur, som fremkaldtes deraf, at Lovgivningsmagten og Nationen svigtede Flaaden.

Det er gjort i Overbevisningen om, at der bør gydes nyt Liv i den militære og patriotiske Aand i Flaaden, saafremt ikke den nedadgaaende Tilbøjelighed skal forstærkes, og saafremt en vaagnende Forsvarsvilje i vort Folk skal kunne finde øjeblikkelig Resonnans indenfor Værnemagten, hvis Maal altid maa være at udføre den militære Tjeneste til Fædrelandets Gavn, med Befolk-

ningens Forstaaelse og til personlig Tilfredsstillelse for den enkelte Mand i Flaade og Hær.

Erkendelsen af Elementerne i den skete Udvikling er nødvendig for Forstaaelsen af, hvorledes en ny Mentalitet, en ny positiv Aand bør bygges op og er derfor en Forudsætning for den rigtige Tilrettelæggelse af Søværnets hele Personelorganisation samt Rekruttering og Uddannelse.

Med Søværnsloven af 1922 begyndte i Flaaden en Opløsningsproces, der langsomt, men uhyggelig sikkert førte fra Krigsmarine til Søpoliti, fra Værnemagt med virkelig Kampkraft til en Bevogtningsstyrke, som hverken er Fugl eller Fisk.

Da de første Afrustningsforslag fremsattes i 1924, blev Linien trukket end skarpere op for en Udvikling, der under Befolkningens tilsyneladende Ligegyldighed gav Flaaden et udtalt anæmisk Præg, og som med Loven af 1932 accellereredes til gallopperende Svindsot.

Fra Tid til anden søgte man at løfte Sløret og stille Flaademisøren blot, uden at der dog opnaaedes videre Virkning udadtil. I Flaaden selv samledes man, trods den alvorlige Depression, om den Opgave at forberede Fremtiden i Forvisningen om, at det sidste Ord ikke var sagt, det sidste Haab ikke ude om at føre Flaaden frem til den Plads, den har Krav paa i vort Forsvar, hvis dette ikke skal være paa Forhaand lemlæstet.

Kort sagt: Man naglede Flaget til Masten og svor paa, at Historiens Dom i alle Tilfælde ikke skal komme til at lyde paa Faneflugt, naar engang gode og onde Gerninger gøres op paa Regnebrædtet.

Naar Danmark idag staar med en Flaade, eller rettere med Resterne af en Flaade berøvet Slagkraft og Styrke; med et Personel ribbet for Illusioner om Fædrelandets Vilje til ogsaa paa Søen at værne Hjemstavn og Suverænitet, da bør ingen undres over, om Livet og Tjenesten ikke mere har den Tillokkelse og vækker den

Iver og Lyst, som i fordums Tid kendetegnede Tilværelsen til Orlogs.

Fra de ældste Tider vajede Dannebrog over store og smaa Udslag af vort Folks offensive Aand, over Handlekraft og Initiativ; med Ære førtes Orlogsflaget frem over Havene, og dyrebare Traditioner knyttedes dertil; under det blev der vovet, under det vandt vi; Flaget førte og fulgte paa krigerisk og fredelig Erobringsfærd.

Er det da til at undres over, om Vemod og Forsagthed griber Hjerterne, naar man ser den Tilstand, hvori vor Flaade idag befinder sig. Kan man forlange nogen væsentlig Grad af aandelig Redebonhed, naar Kødet er saa skrøbeligt som ingensinde siden 1807?

For et Genopbygningsarbejde, der skal lykkes, for en Gerning, der skal bære Frugt, er det nødvendigt at se den foreliggende Tilstand i Øjnene; det er paakrævet at fætte hver enkelt Detaille i Flaadens Udvikling, dens Liv og Virke til idag for at kunne lægge ud paany, for ikke at gentage Fortidens Fejl og for i fuldt Maal at drage Nytte af trange Tiders dyrt betalte Erfaringer.

I store Træk har man her i Tidsskriftet trukket Linierne op for en ønskelig materiel Reorganisation, Linier, der saavidt vides løber parallelt med Gennemsnittet af de Ønsker, som af Sagkundskaben næres idag.

En saadan Udstikning af Kursen i Retning af Materielanskaffelse og taktisk Organisation er nødvendig som Arbejdsgrundlag ogsaa for Flaadens aandelige Reorganisation, det Emne jeg her væsentlig beskæftiger mig med. Ud fra dette materielle Grundlag skal Personellet uddannes og oplæres, og det skal bibringes den Aand og psykiske Kvalitet, som atter skal virke befrugtende paa den videre saavel materielle som moralske Opbygning.

Trods Teknikens Fremgang er det dog stadig saadan, at Mennesket dirigerer Maskinen, Aanden behersker Materien, og derfor bør man rette den mest intense Op-

det nødvendigt, at vi ved, hvor vi staar, at Grundlaget, der arbejdes paa, er godt og solidt, og at man har en Følelse af, at de øverste Chefer har sat en Kurs, som skal følges, og som kan følges med Tillid og Fortrøstning.

Flaadens svære Modgang og hele uheldige Situation har bevirket, at nye Toner lader sig høre, nye Metoder forsøges og Tilnærmelser gøres til et intimere Samarbejde mellem Forsvarets enkelte Led og ikke mindst, at Retningslinier stikkes ud for et Flaadeprogram.

Et tomt Rum er hermed efterhaanden blevet fyldt, et Maal er sat, og saafremt Skulder sættes mod Skulder, er der ogsaa Haab om, at det skal bære frem i den rigtige Retning.

Der forekommer mig at være Grund til at fremhæve dette nu, fordi meget tyder paa, at-Flaadens Skæbne er ved at blive afgjort for lange Tider, og derfor er det af Vigtighed, at Søværnet beviser sin Livskraft, at alle moralske Reserver mobiliseres, og at man stiller sig klart, hvorledes en ny Tid og nye Forhold bør kommes i Møde.

Formodentlig er det overflødigt at bemærke, at det for Flaadens Reorganisation er af afgørende Betydning, hvorledes vor Befalingsmandskvalitet er, og her tænkes ikke blot paa den faglige Perfektibilitet, men nok saa meget paa den moralske Kvalitet og psykiske Standard, kort sagt paa Aanden, og for dennes Tilstedeværelse har i første Række Søofficererne Ansvar. At dette Ansvar har været tungt at bære, at Betingelserne for Opretholdelsen af disse vigtige Faktorer kun i ringe Maade har været tilstede, derom hersker der ingen Tvivl, og faa vil laste Søofficererne for, at Niveauet ikke idag er saa højt som ønskeligt.

Her er kun forsøgt at forklare, hvorledes den almindelige Flaadereduktion ved at nedbryde Modet og

Tilliden hos Befalingsmændene yderligere har fremskyndet Flaadens saavel materielle som aandelige Opløsning.

Een Ting bør understreges: Et Forsvar, der med Livet som Indsats skal værne Danmark, kan kun blive hvad det skal være, naar det foruden Dygtighed og Kampvilje tillige er besjælet af den Aand, som finder sit smukkeste Udtryk i Valgsproget: Alt for Fædrelandet.

For Flaaden gælder det derfor om at give denne Aand Vækstbetingelser, og det forekommer mig, at en Betragtning af vore Personelforhold fra 1922 til idag stærkt opfordrer til en nøje Prøvelse med Henblik paa Fremtiden og med det Formaal at skabe saadanne Tilstande, at Befalingsmænd og Mandskaber kan uddannes effektivt under Planmæssighed og Stabilitet og med Følelsen af daglig at blive ført mod et Maal nemlig Flaadens Dygtiggørelse til Kamp.

Med de Erfaringer in mente, som en yngre Søofficer har Lejlighed til at gøre i den daglige Tjeneste, forekommer det nødvendigt, saafremt Flaadespørgsmaalet bliver taget op med Henblik paa en mere stabil Ordning end den nuværende, da at reorganisere og stabilisere ogsaa Personelordningen.

Vedrørende det følgende skal jeg indskyde den Bemærkning, at Betragtningerne i Hovedsagen refererer sig til Flaaden uden Kystdefensionen, da jeg ikke har Kendskab til de særlige Forhold, som gør sig gældende der.

I Tidsskriftets December Hefte f. A. har Orlogskaptajn Frederiksen meddelt en Række Oplysninger og fremsat visse Udtalelser med Henblik paa Mandskabet til Søværnet. Som Adjutant ved Kystflaaden er Orlogskaptajnen vel nok den, der i højeste Grad ved, hvor Skoen trykker, især hvad Rekruteringen angaar, og man maa derfor tillægge de fremsatte Meninger den største Vægt, ikke mindst fordi det for Befalingsmændene er af afgørende Betydning, at de baade som Uddannere af Mandskab og

ogsaa som Elever har et tydeligt Indtryk af Formaal, Planmæssighed og Fremgang.

Af Orlogskaptajnens Redegørelse fremgaar det, at de principielle Retningslinier for Mandskabets Tilvebringelse har svigtet saa temmelig fuldkomment, idet Hovedvægten endnu i Lovens 4. Aar maa lægges paa Værnepligten, tvært imod Lovens Hensigt. Med Forsøget paa at lægge Flaadens Rekruttering om paa en anden Basis end Værnepligten og med Indførelsen af nye Kategorier af Underbefalingsmænd i Forbindelse med højst mangelfulde Midler til Udrustning og anden Uddannelse bragtes Søværnet ind i en Periode, som kendetegnedes ved de Træk, der altid er karakteristiske for Forsøg; en vis Usikkerhed, en vis Famlen sig frem, et Præg af Nødhjælp, kort sagt et Liv fra Haanden og i Munden, hvor hver Dag havde nok i sin Plage, og hvor man ikke vidste, hvilke Fataliteter Morgendagen vilde bringe.

Gennem 3 Aar har Administrationen og Kommandoledelsen ned til de lavere Led været nødsaget til at anvende megen og kostbar Tid paa Løsningen af stadig opdukkende Personelproblemer, med Vanskeligheder, der har givet Genlyd helt op i Rigsdagens Sale og har nødvendiggjort saavel finansielle som organisatoriske Udbedringer af den gældende Lov.

Ikke desto mindre tror jeg, det almindelige Indtryk er, at man under de givne Forhold har presset den gældende Ordning for alt, hvad den var værd; at dette kun er lidet maa lægges Loven og ikke Administrationen til Last.

Om nogen Steder Plan og Fasthed er paakrævet, saa er det vel i det militære Samfund, hvor den enkelte Kategori, det enkelte Korps og den enkelte Mand skal være disciplineret under een Vilje. Denne Vilje har, som bekendt, kun haft maadelige Kaar under Hastværksloven af 1932. Med denne Lov traadte Flaaden ind i

en Fase, der — fraset visse organisatoriske Lyspunkter — væsentlig er karakteristisk ved den kolde Sindsro, hvormed man blev stillet Ansigt til Ansigt med saa noget nær en Reduktion in absurdum saavel i Kvalitet som i Kvantitet.

Det er ganske forstaaeligt — menneskeligt set — at mange Kategorier fik travlt med at søge Særønsker og Særkrav imødekommet; den simple Nød tvang dem vel i mange Tilfælde dertil; men afgjort uheldigt har det været for Personellets Dygtiggørelse og Disciplin, ligesom det har givet Anledning til Mistillid til Administrationens Hensigter og gode Vilje. For planmæssig Ledelse og Uddannelse har Forholdene afgjort været uheldige.

Det blev allerede efter Forløbet af 2 Aar under den nye Lov nødvendigt at søge Rigsdagens Medvirken til en Ændring af Forholdene saavel lønningsmæssig som ogsaa hvad Rekruteringen angaar, idet Lærlingeordningen maatte opgives, og der skal nu forsøges paa en anden Basis. Imidlertid staar Lovens Bestemmelse om, at Mandskabet hovedsagelig skal tilvejebringes ad Frivillighedens Vej, stadig ved Magt, og man kan forstaa, at de nye Principper saavidt muligt skal fastholdes og Ændringer først foretages, naar det viser sig absolut nødvendigt.

I Betragtning af de hidtil indhøstede bitre Erfaringer, maa det oprigtig haabes, at Linen nu kan løbes ud i Ro til det ønskede Maal, thi intet har været saa ødelæggende for Tjenesten som den Usikkerhed, hvorunder store Dele af Personellet i mangfoldige Aar har levet.

Den nærmeste Tid vil vise, om der vil komme en tilfredsstillende frivillig Tilgang; dog anser jeg det for givet, at man endnu i længere Tid maa regne med, at Hovedmassen af det menige Personel maa fremskaffes ved Indkaldelse af Værnepligtige. Der foreligger da den

Opgave at faa dette Personels Uddannelse til at gaa Haand i Haand med Uddannelsen af det faste Personal.

I Søværnet hersker jo det Forhold, at der med en meget kort Tjenestetid uddannes langt flere Værnepligtige, end man nogensinde kan vente at faa Brug for under Mobilisering, hvorfor man ogsaa hidtil efter faa Aars Forløb har overført Hovedmassen til Hærens Ruller (Kystartilleriet). Ganske vist holder dette ikke helt Stik med de minimale Udrustninger, som har været karakteristiske for de senere Aar. Med en passende Udrustning saavel i Tid som i Omfang synes det imidlertid givet, at man kan opnaa en langt mere tilfredsstillende Uddannelse, saafremt Lovens Bestemmelser om Indkaldelsestidens Længde udnyttes i højere Grad end nu.

Formodentlig vil man straks indvende, at de indskrænkede Pengemidler kun tillader faa og kortvarige Udrustninger, og at der derfor ikke gives Lejlighed til at beskæftige de Værnepligtige paa hensigtsmæssig Maade ud over den første Uddannelse og Udrustningsperioden.

Hertil er kun at sige, at en mulig Reorganisation af Flaaden nødvendigvis maa medføre større og længere Udrustninger, thi som nu kan det formodentlig ikke blive ved at gaa uden de alvorligste Konsekvenser paa alle Tjenestens Omraader.

Med en længere Tjenestetid kan der gives en passende Eksercerskoleuddannelse f. Eks. 6 Uger i Stedet for nu 3 Uger, og der kan gives en Uddannelse om Bord, som kvalificerer betydeligt bedre til den Tjeneste, hver enkelt Mand skal udføre.

Det lader sig ikke gøre at gaa i Detailler og diskutere de specielle Forhold indenfor alle Tjenestoomraader, og jeg er iøvrigt paa det rene med, at de her skitserede Tanker i flere Henseender kun lader sig praktisere i meget ændret Form; men jeg skal dog for at belyse Tankegangen give et Par Eksempler fra det praktiske Liv.

Et Artilleriskib gaar paa Artilleriskoletoget i ca. 2 Maaneder med en værnepligtig Besætning, som forud for Togtet har 3 Ugers Eksercerskoleuddannelse. Vil nogen Søofficer turde hævde, at disse Værnepligtige derefter er kvalificerede som Mobiliseringsbesætning i det paagældende Skib, og vil nogen tro, at Chef og Artilleriofficer med lyse Forhaabninger tør se en Kamp i Møde efter denne Uddannelse.

Et andet Eksempel:

I Begyndelsen af April d. A. hjemsendtes fra Undervandsbaadsdivisionen et Hold værnepligtige Elever, som havde været til Tjeneste siden Oktober f. A. Takket være et energisk og maalbevidst Arbejde samt en overordentlig Interesse hos og en høj Kvalitet af de Værnepligtige var disse efter Uddannelsen ved Divisionen og et 3 Ugers Toget i Februar—Marts bragt paa en Standard, der i Betragtning af den anvendte Tid var fuldt tilfredsstillende, og som vilde have gjort de paagældende Værnepligtige til fortrinlige U-Baadsfolk, saafremt de var kommet med paa Sommerhalvaarets Togter.

Desværre blev Folkene som nævnt hjemsendt og Uddannelse af nye Værnepligtige paabegyndt til Trods for, at det ikke var nødvendigt af Mobiliseringshensyn, at yderligere Uddannelse vilde have gjort Folkene fuldt ud kvalificerede og at man efter Loven var berettiget til at holde dem længere inde.

Hvor langt mere tilfredsstillende vilde det ikke være for Befalingsmændene at kunne bringe et Hold Værnepligtige sikkert og roligt frem til en god Standard, frem for hvert halve Aar at skulle skilles ved halvt uddannede Folk og begynde paa en frisk med samme Udsigt til kun at naa et middelmaadigt Resultat.

Nu ved jeg vel, at man ikke ensidigt kan forlænge Tjenestetiden ved Undervandsbaadene; i saa Tilfælde vilde man vel ingen Tilgang faa; det ses bedst af de

Vanskeligheder man har haft med Tilvejebringelsen af det nødvendige Antal af værnepligtige Maskinister.

Derfor mener jeg ogsaa, at Tjenestetiden for alle Værnepligtige bør forlænges og saaledes, at den bliver nogenlunde lige lang for alle.

Muligvis bør man i Flaaden som i Hæren udskille en særlig Kategori af Værnepligtige (Garnisonstropperne) til Ordonnans- og Skrivertjeneste, til Tjeneste i Stations-skibe og paa Luftmarinestationer osv. kort sagt en Kategori bestaaende af saadanne Værnepligtige, der ikke har udprægede Funktioner som Kombattanter. Hvorvidt man derefter skal give disse Folk en kortere Tjenestetid kan afgøres ud fra andre Synspunkter end beredskabs- og mobiliseringsmæssige.

Under Forudsætning af en betydelig Forøgelse af Udrustningskontoen mener jeg derfor, at Værnepligtstiden for samtlige Værnepligtige, som uddannes til ren militær Tjeneste, bør forlænges til at vare fra 9 til 12 Maaneder med en passende lang Eksercerskole som Indledning (Minimum ca. 6 Uger) med derpaa følgende elementær Uddannelse i de Skibe, hvormed Mandskabet agtes udkommanderet og endelig paa Togt af fra 3—6 Maaneders Varighed eller paa flere kortere Togter med mellemliggende Eftersynsperioder osv. alt afpasset efter de særlige Forhold ved de enkelte Vaaben og Uddannelsen af det øvrige Personel.

For Befalingsmændenes Vedkommende vil en Uddannelse efter disse Linier medføre større Rutine, bedre Kendskab til Folkene, større pædagogisk Forstaaelse; den vil stabilisere hele Tjenesten og bringe et Moment af Hensigtsmæssighed og Plan tilveje, som kun kan virke tilfredsstillende.

Det kan aldrig skade at understrege, at der paa den militære Grunduddannelse bør lægges den allerstørste Vægt.

Det er ikke nok, og vil aldrig være nok at uddanne

Mandskaber og Befalingsmænd til en nogenlunde tilfredsstillende manuel Betjening af et moderne Krigsskibs Vaaben og Teknik. Man maa nødvendigvis ud-danne Folk til Soldater og indpode dem alle de Dyder, som enhver Form for militær Pædagogik sætter som Maal, thi ellers vil den enkelte Mand og Mandskaber i Flok aldrig kunne tilfredsstille de kæmpemæssige psykiske Krav, som en Søkamps Nerveanspændelse stiller.

Derfor bør Eksercerskolens elementære Træning ikke negligeres; derfor bør al videre Uddannelse ombord og i Land jævnligt afbrydes af ren militær Oplæring og Repetition, og derfor bør saa megen Uddannelse som muligt henlægges dels til Søen dels til Omraader, hvor Storbyens distraherende Indflydelse ikke gør sig gældende, og dette gælder saavel menige Mandskaber som Befalingsmænd.

Det synes tvivlsomt, om man i Flaaden har gjort sig klart, i hvor høj Grad der i Virkeligheden er renonceret, naar den korte Indkaldelsestid og de begrænsede økonomiske Midler i det væsentlige er anvendt til en kortvarig Uddannelse paa Søen samt Beskæftigelse som Arbejdshold ved Eftersynsarbejder i Land.

Af den Mand, der skal passe et indviklet og kostbart Maskineri, fordres et intenst og indgaaende Kendskab til alle dettes Detailler og Behandlingen deraf. Hvor urimeligt er det da, om man ikke forlanger samme Kendskab hos den, som er sat til at lede og befale over Mænd.

Af Befalingsmanden bør man kræve en Viden om Menneskets fysiologiske og psykiske Forhold, der taaler Sammenligning med den Viden, man af en Maskinmester for ikke at sige af en Ingeniør forlanger m. H. t. det Maskineri, den Teknik, der skal passes, og man bør ud-danne ham til at benytte denne Kundskab i den daglige Gerning under Uddannelse og Ledelse.

I Kraft af den ganske særlige Karakter, Gerningen

i Flaaden har, hvor Tjenesten ombord ofte kun adskiller sig fra rent civile Funktioner ved Arten af de Arbejdsobjekter, som er forhaanden, og hvor megen Tid gaar med Bestillinger, der udføres paa samme Maade i civile Skibe, er det forstaaeligt, om den militære Aand og Holdning kommer til at staa lidt tilbage. Derfor er det af særdeles Vigtighed, at der gives Lejlighed til militær Opøvelse og Træning saa ofte som muligt.

Selv det bedste Eksercerskolegrundlag vil vise sig at være utilstrækkeligt, saafremt Folkene i deres videre Tjeneste kommer under Befalingsmænd, der kun har mangelfuldt militært Begreb og ringe pædagogisk Forstaaelse. Forholdet er vekselsidigt, idet en videregaaende, mere omfattende og grundig elementær Uddannelse af det menige Mandskab giver Mulighed for Befalingsmands-personnellets Øvelse og Træning, ligesom dette Personels Erfaringsgrundlag bliver større.

Jeg mener ikke at gøre mig skyldig i nogen Overdrivelse, naar jeg hævder, at Befalingsmændene paa dette Omraade har meget at indhente, ikke mindst Søofficererne. Her er Ordre og Direktiver ikke nok, her kræves foruden en solid teoretisk Viden ogsaa megen praktisk Øvelse, og en saadan har det i de senere Aar ikke været let at give.

Skulde det lykkes i Praksis at foretage Overgangen til væsentlig frivillig Rekruttering, bortfalder vel de nuværende Muligheder for store Fluktuationer i Mandskabsmassen, og Spørgsmaalet er da, hvorledes man skal beskæftige Personellet udenfor Togter og Skoler for ikke at risikere en moralsk og rutinemæssig Tilbagegang.

Dette fører igen med sig Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden af Flaadens snævre Tilknytning til København, Holmen og Flaadestationen.

Det forekommer mig afgjort uheldigt, at civilt og militært Personel af alle Charger og Stillinger koagulerer, saaledes som Tilfældet er paa Holmen. Heri er ingen

Brod mod de Civile; de har ingen Skyld deri, for saa vidt som de hverken kan gøre fra eller til; men det er i mine Øjne af uheldigste Betydning for Flaadens militære Personel, at det i 9 op til 10—11 Maaneder af Aaret har deres daglige Gang paa et civilt Værft. Formodentlig er det unødvendigt at gøre nærmere Rede for eller begrunde dette Synspunkt, der forekommer selvindlysende.

Militært Personel, som overvejende kun er nærværende i Værftets Arbejdstid, som kommer og gaar med de civile Funktionærer og Arbejdere, som i Skibe og Fartøjer daglig bringes paa nærmeste Hold af de Civile, saadant Personel kan ikke undgaa at blive paavirket i civil Retning, og det kan fra Marinens Side aldrig betragtes som heldigt.

Det vil derfor være særdeles ønskeligt, om der kan skabes en Uddannelsesbasis udenfor København og forholdsvis langt fra Orlogsværftet; en Basis med tilstrækkeligt Land- og Søterræn til Uddannelse om Bord og i Land, Idræts- og Eksercerpladser, Skydebaner og Værksteder for mindre Reparationer, passende Ankerpladser Fortøjningssteder osv. osv. kort sagt en Øvelsesplads noget lignende den svenske Flaades Basis i Horsfjärden.

Ved at henlægge et passende Skibsmateriel til et saadant Sted og iøvrigt udstyre det paa formaalstjenlig Maade, er der Mulighed for at højne Personellets Dygtighed og militære Aand, og man vil i overordentlig Grad have Mulighed for den Sammensvejsning af Besætningerne, som er nødvendig for at bibringe disse Forstaaelsen af, at de uddannes til Vaabenbrug, til Kamp og til en Virksomhed, som af Fædrelandet anses for vigtig og nødvendig, en Forstaaelse, der under de i Øjeblikket herskende Forhold ofte har betydelige Forløsningsvanskeligheder.

En passende Turnus mellem Ophold ved Uddannelsesbasis, Sejlads paa Øvelsestogt, Tjeneste ved Skoler og Ophold paa Holmen vil nødvendiggøre en fast Plan

for det hele Personels Tjeneste og Uddannelse, idet naturligvis Befalingsmænd og Mandskaber bør være sammen i passende lange Perioder. Man vil da ogsaa for Søofficerernes Vedkommende komme ind paa en planmæssig, fremadskridende Tjenestegang, hvorunder Eksercerskoletjeneste, Torpedobaads-, U-Baads-, Artilleri- og Minetjeneste paa passende Maade veksler med Tjeneste i Inspektions- og Opmaalingskibe, Stabskursus og administrativ Virksomhed, saaledes at den enkelte Officer selv har en Mulighed for at konstatere den Linje, som det maritime Forsyn har tænkt, han skal følge.

Tilvejebringelsen af en Uddannelsesbasis af den her omhandlede Art vil vel desværre endnu i lange Tider være skøn Fremtidsmusik; men Maalet synes mig værd at stræbe efter, og det forekommer mig, at man meget vel allerede nu kan tilrettelægge Fremtiden med dette Maal for Øje. Der skal nødvendigvis begyndes smaat; men er man først enige om Stedet og har faaet den ønskede Forøgelse af Udrustningerne tilligemed en stabil Personelorganisation, skulde det ikke synes vanskeligt at tilrettelægge de aarlige Skoler og Udrustninger saaledes, at denne Basis, dette materielle Fundament bygges op og vokser til ogsaa at blive et moralsk Kraftcentrum for Flaaden.

Det vil naturligvis være ønskeligt, at en saadan Fredsbasis kan lægges paa et Sted, der egner sig til krigsmæssig Basing, og formentlig kan de Krav, der stilles under begge Forudsætninger bringes i Harmoni paa et enkelt Sted. Der er imidlertid ingen Anledning til her nærmere at diskutere de forskellige Muligheder; saafremt man beslutter sig til at gaa denne Vej, vil der ikke være Tvivl om, at man nok skal finde et passende Sted.

En Forlæggelse af en væsentlig Del af Flaaden bort fra København saaledes som her foreslaaet er formodentlig ogsaa i Overensstemmelse med de Bestræbelser, som

nu udfoldes efter Afgivelsen af Gaskommissionens Belønning.

Jeg skal nu vende tilbage til Personellet.

Bortset fra enkelte Sidespring, hvis Formaal var at paavise den gensidige Indvirkning af de forskellige Personelkategoriers Uddannelsesformer og Tjenesteturnus, har jeg i det væsentlige beskæftiget mig med det menige Mandskab, saavel værnepligtige som faste.

Hvad derefter Kvartermestergruppen angaar, da forekommer det mig, at der maa lægges den allerstørste Vægt paa denne Kategoris Uddannelse til at lede og føre an i det daglige Arbejde. Flaaden har jo visse Erfaringer at bygge paa med Hensyn til Uddannelse af Underbefalingsmænd, og de tilsiger os at perfektionere disse paa et begrænset Felt og se bort fra enhver Uddannelse, der gaar ud over netop det, man kan kræve af den Befalingsmand, der staar mellem Officeren og den menige Mand.

Uden iøvrigt at forsøge en nærmere Udredning i denne Henseende, skal jeg henvise til en Afhandling om militær Pædagogik af Kommandørkaptajn H. Bistrup (T. f. S. 1928 Pag. 525 ff.). I denne Afhandling udtales blandt andet, at Anvendelsen af det fysiologisk-psykologiske Kendskab til det menneskelige Væsen er af forskellig Art for Søofficeren i de højere ledende Stillinger, for Søofficeren i den daglige Tjeneste ved Personellets Uddannelse og for de underordnede Befalingsmænd, der skal kommandere en Trup, passe en Skiftvagt eller lede Folkene i den daglige Gerning.

Det hævdes, at Faget bør være fælles for alle Befalingsmandsgrader, Kendskabet dertil derimod forskelligt i Art og Omfang.

I Artilleri gælder det f. Eks. for den laveste Befalingsmandsgrad at vide Besked med Vaabnets Konstruktion i store Træk, den daglige Vedligeholdelse, Vaabnets Manipulation og underordnede Betjening, og

han skal kunne forstaa Princippet i strængt at følge de givne Ordre.

Underbefalingsmænd af Mellemgraderne bør have en mere detailleret Indsigt i Vaabnernes Konstruktion, deres Vedligeholdelse i Almindelighed, deres Behandling før, under og efter Skydningens Afholdelse. De har Regnskabet med Artilleriets Gods (under Artilleriofficerens Tilsyn) og uddannes som Assistenten for Artillerilederen under Skydning, hvorved et vist Indblik erhverves i Vaabnets taktiske Benyttelse.

Søofficeren skal endelig kende de grundlæggende, videnskabelige Beregninger for Vaabnernes Konstruktion, Ballistik osv. samt skal være inde i alt praktisk og teoretisk Artilleriet vedkommende.

I Analogi med dette Eksempel mener Kommandørkaptajnen da, at Undervisningen i militær Pædagogik bør tilrettelægges som i et militær-teknisk Fag med det menneskelige Væsen som Emne, og heri kan man vel give Forfatteren Ret.

Det Kendskab, vi allerede har erhvervet os til Værdien og Nyttens af Kundskaber, tilsiger os, at Befalingsmænd i Kvartermestergraden, altsaa saavel Underkvartermestre som Kvartermestre bør uddannes saa grundigt som overhovedet muligt paa de Omraader, hvor deres Gerning kommer til at ligge; al anden Undervisning og Uddannelse vil vise sig i større eller mindre Grad at være Tidsspild og maaske ligesom af negativ Betydning.

Naar Hensyn tages til de mange og store Krav, som stilles til Søofficererne og til den Viden, der af disse kræves over mange Felter samt til Søofficerskorpsets Faatallighed er det absolut nødvendigt, at vi har en praktisk dygtig, specialiseret Kvartermesterstand, der i enhver Henseende staar paa Højde med de gamle Underofficerer før 1922.

Om denne Standard lader sig naa uden den gamle Elevskole vil Fremtiden vise; nemt bliver det sikkert ikke;

men saameget mere ligger her en Opfordring til at sætte alle Sejl til for at tilvejebringe de bedst mulige Betingelser for Mandskabs- og Befalingsmandsuddannelse.

Naar man beskæftiger sig med vor Flaades Personelforhold, undgaas det ikke, at Tankerne ofte retter sig mod den før 1922 gældende Organisation. Var der end Svagheder og Mangler, saa synes dog Korpsordningen at have rummet store Fordele, som ikke finder noget Sidestykke i Søværnet idag.

Ulvivlsomt gav den daværende Ordning en bedre Kadrering med fastere Ledelse og kraftigere Struktur; den gav fortrinlig Mulighed for ensartet Uddannelse og Bedømmelse og for Tilvejebringelse af Korpsaand og Tradition.

For Tiden sorterer praktisk talt alt udenfor Officersgraderne staaende Personel under Kystflaaden, hvorfra det udkommanderes til Søværnets forskellige Tjenestesteder, og hvortil det efter Udkommando vender tilbage.

Der vil altid være en hel Del godt at sige om administrativ Centralisation, og for en ensartet Behandling af visse Sager er den vel ligesrem paakrævet; ses der imidlertid paa Kystflaadens nuværende Organisation, da forekommer det, at Kendskabet til Underbefalingsmænd og Menige i de allerfleste Tilfælde nødvendigvis maa basere sig paa Bedømmelser m. m. fra de forskellige Tjenestesteder og ikke paa blot en ringe Grad af det personlige Kendskab, som Tilhørsforholdet til et mindre Korps skaber Mulighed for.

Nu vil man maaske hævde, at Forholdet dog i Virkeligheden er det, at Personellet tiltrods for den teoretiske Underlægning under Kystflaaden dog sorterer under Personelchefer, der har Mulighed for at opnaa det samme Kendskab og tilvejebringe den samme Aand som under den gamle Ordning, og for en umiddelbar Betragtning kan Forholdet ogsaa synes saaledes. Jeg tror mig dog i

Overensstemmelse med overordentlig mange Kolleger, naar jeg om den nuværende Ordning hævder, at saavel Kystflaadens Personeladministration som de enkelte underlagte Administrationer, af Personellet kun opfattes som Bureauer for Fordeling til Tjeneste og ikke som militære Kommandosteder til Sammentrækning af Personellet til ensartet Uddannelse og Instruktion, til Dygtiggørelse og Samhørsfølelse, og at disse Kontorer af Personellet ingenlunde opfattes som deres militære Hjemsted, Korpsen hvorfra man drager ud, og hvortil man vender tilbage om ikke bedækket med Hæder saa dog med Bevidstheden om at have gjort Korpsen Ære.

Saafermt man af forskellige Grunde ikke mener at kunne genoptage den gamle Korpsordning, forekommer det mig nødvendigt, at Kystflaaden sættes istand til at give Personel, der melder sig fra Udkommando, en samlet ensartet Uddannelse af Eksercerskolepræg direkte under Kystflaadens Auspicier.

Dette kræver naturligvis en Udvidelse af Kystflaadens Stab, saaledes at denne foruden administrativ og taktisk Virksomhed tillige kan varetage en daglig militær Uddannelse og Beskæftigelse af det jævnlige skiftende Personel. Kystflaaden skal derved blive et Personeldepot, hvor Mandskabets militære Holdning og Aand bygges op i Stedet for at staa i Stampe eller rent ud forfalde; et Sted hvor den elementære Uddannelse holdes vedlige, og hvor der drages Omsorg for Opretholdelse af Korpsaand og Tradition. Til dette sidste vil ogsaa stærkt bidrages, saafremt Kystflaaden bliver Centralstedet for den Kultus, som bør blive vore historiske Minder og Højtidsdage til Deel. Man vil derved faa Lejlighed til højtidelig samlet Optræden med militært Ceremoniel, hvor hele Personellet under eet kommer i Kontakt med de højere Officerer og Stabe, og hvor disse faar Lejlighed til at komme frem fra Kontorerne og give Folkene den moralske Afstivning, som personlig Optræden og

mundtlig Henvendelse altid tilvejebringer, især naar det sker under højtidelig og værdig militær Form.

Man skal kort sagt ikke kaste Vrag paa Stil og Tradition; disse Ting har en overordentlig psykologisk Betydning og bidrager til at forøge Glæden over og Stolt-heden af det Værn, man tilhører. Efter mit Skøn iræn-ger Billedet af Søværnets daglige Liv til en betydelig Oppudsning.

Desværre ligger Landet jo saadan, at Bestræbelser i den ovenfor antydede Retning indtil videre ikke har Udsigt til at skulle kunne gennemføres i større Udstræk-ning. Forsøgene vil strande paa Manglen af Befalings-mandspersonel, en Mangel der først ad Aare kan ventes afhjulpet.

Hvad Søofficererne angaar, da stilles der efterhåan-den Krav saa store, at de overhovedet ikke lader sig effekte-re. Den omfattende og voksende Inspektions-tjeneste samt andre Opgaver af mindre udpræget mili-tær Natur (Opmaalingstjeneste, geodætisk Virksomhed, Kongeskib osv.), der alle uheldigvis i Tid falder nogen-lunde sammen med de vigtigste Udrustningsperioder, gør det yderst vanskeligt dels overhovedet at skaffe Officere nok, dels at tilrettelægge disses Tjeneste efter en nogenlunde fast Turnus og Plan, hvilket som tidligere omtalt maa anses for at være af overordentlig Betydning ikke blot for Søofficererne selv, men for Tjenesten i det hele taget.

I Øjeblikket optræder mange Søofficerer som Tor-denskjolds Soldater, og sker der — hvad man jo oprig-tigt maa ønske og haabe — en Forøgelse af Udrust-ninger og Øvelser, vil de Krav der stilles til Søoffice-rerne stige med voksende Hast, og det bliver da et Pro-blem af største Vigtighed og Alvor, hvorledes under disse Forhold Tjenesten skal blive varetaget paa en for denne og for Personellet tilfredsstillende Maade.

Det er Forhold som de her omhandlede, der klart

viser og beviser de ideelle Krav, der maa stilles til Søofficererne, og som af disse maa stilles til Personen selv, og det understreger de Betragtninger, som tidligere er gjort over Søofficersgerningen og dennes Betydning saavel for Flaadens eget indre Liv og Opbygning som ogsaa for den Estime, Flaaden bør nyde ude i vort Folk, hvis Opfattelse og Forstaaelse for Søværnet og dets Betydning er afgørende for Flaadens Fremtid.

Vel er jeg enig i, at «Flaaden er saa gammel en Institution i Danmark og hviler paa en saa primitiv Ting som Forsvarsinstinktet, at den vel kan faa vekslende Kaar, men aldrig et Endeligt» og at «de Forhold og Faktorer, som betinger Flaadens Plads og Opgaver indenfor den danske Stats Liv er saa store, at Søofficerernes Gerning egentlig ikke kan øve nogen afgørende Indflydelse derpaa» (Kommandørkaptajn Grandjean); men dette udelukker ikke — tvært imod — at Flaaden gør sig respekteret ved sit Arbejde indadtil, og selv om et mindre dueligt Søofficerskorps vel ikke kan ændre det danske Samfunds Brug for en Flaade, saa kan et dygtigt og idealistisk indstillet Korps paa den anden Side understrege og tydeliggøre Nødvendigheden, aldeles uden at forsøge nogen kunstig Opblæsning af det forsvarsmæssige Behov.

Utvivlsomt er det i visse Retninger heller ikke til Skade, at man i nogen Tid har Strømmen haardt imod, saavist som Modgang og Vanskeligheder ofte er mere karakterdannende end Medgang og gode Dage, og Opholdet i Bølgedalen burde derfor være særlig egnet til at kalde alle de bedste Kræfter og Muligheder frem i vort Søofficerskorps; der er i Sandhed haardt Brug derfor.

I de nærmeste Aar kan der formodentlig kun ventes en ret ringe Tilgang fra Søofficersskolen, og man maa derfor i betydelig Grad basere sig paa Reserveofficerer,

hvis kortvarige Uddannelse kun i utilfredsstillende Grad kvalificerer til egentlig militær Uddannelsesvirksomhed.

Reserveofficererne bør vel i første Række anvendes i Inspektions- og Opmaalingskibe, Tendere og Transportfartøjer o. l. samt iøvrigt overalt, hvor der nok saa meget kræves Erfaring som Navigator og Sømand som egentlige militære Kvalifikationer, alt med det Formaal at stille saa mange Søofficerer af Linien som muligt til Raadighed for den Tjeneste, der kræver udpræget *sømilitær* Uddannelse.

Det kunde maaske sluttelig være paa sin Plads at gøre ogsaa de andre Officerskategorier til Genstand for Omtale og da især den største, Flaadens Maskinmestre.

Som bekendt har disse i Løbet af forholdsvis kort Tid en bloc gennemgaaet Metamorfosen fra Underofficer gennem Dæksofficer til Officer, saaledes at det vist ikke er for meget sagt, at vor Flaade nu staar med det forholdsvis højeste Antal Maskinofficerer under Hensyn til Hestekraften, samtidig med at det samlede Maskinpersonel vel nærmest maa siges at være utilstrækkeligt.

Aarsagen til dette Forhold maa søges andre Steder end i de militære Krav, og man gaar sikkert ingen for nær ved at mene, at det nok saa meget er en Stræben efter bedre økonomiske og sociale Kaar understøttet af en stærk Organisation som Overbevisningen om en saadan Udviklings militære Nødvendighed, der har ført Maskinmestrene frem ad den Bane, som er fulgt.

For Flaadens Fremtid og for dens Aand i den Forstand som fremgaar af nærværende Betragtninger, maa man som Søofficer nære det Ønske, at Maskinofficererne efter nu at have naaet de materielle Maal ogsaa erhverver den ideelle Indstilling, som saa ofte paavist er nødvendig for Søofficeren, om hvem det ikke bør kunne siges, at han har *«accepted the naval profession as a job, and not as a profession, to which he has dedicated his life, and which he loves»* (Adm. Pratt).

Muligvis er det ikke saa umiddelbart indlysende for disse nye Officerer, at Kravene efterhaanden bør bringes i Overensstemmelse med de Krav, som stilles til Søofficererne, og som disse bør stille til sig selv, og det er muligt, at Maskinofficererne i Kraft af deres særlige Tjeneste har vanskeligt ved til Bunds at leve sig ind i militær Tankegang og Forstaaelse; men for Flaaden og ikke mindst for Maskinofficererne selv, er det af største Vigtighed at disse kommer paa samme militære og militære-ethiske Bølgelængde som Søofficererne, ellers vil de aldrig opnaa det, de ventede ved at blive Officerer.

Hvorvidt der i saa Henseende kan udrettes noget ved den fremtidige Rekruteringsform synes tvivlsomt; mig forekommer det nødvendigt, at unge vordende Officerer i flere Aar bør underkastes Millieuets Virkning, den Virkning som i Forbindelse med Anlægssegenskaberne og Kundskabserhvervelsen skal skabe den rigtige Officer.

I alle Tilfælde forekommer det mig, at der ogsaa her er et stort Problem, der bør overvejes.

Endelig maa jeg i denne Forbindelse nævne det mærkelige i, at der ikke mere i den sejlene Flaade findes Teknikere med videnskabelig Uddannelse. Hvorledes man vil bære sig ad med at faa en Polytekniker frisk fra Lærestalten til at gøre Fyldest som vore tidligere Marineingeniører forekommer mig indhyllet i den mørkeste Taage.

Som Hovedresultat af de her fremsatte Betragtninger mener jeg at kunne uddrage følgende:

Udviklingslinierne for Flaadens Personelorganisation og for Personellets Uddannelse bør, for saa vidt det ikke allerede er sket, lægges fast, saaledes som man har gjort eller er ved at gøre det for den materielle Udviklings Vedkommende og under Hensyn til en mulig Reorganisation af Flaaden paa længere Sigt, og det forekommer mig, at man snarest bør gå igang med at tillempe Forholdene i den Retning, Udviklingen ønskes

at gaa, selv om de materielle og personelle Forudsætninger kun gradvis kommer tilstede. Iøvrigt er jeg overbevist om, at en Personelorganisation og en Uddannelsesturnus tilrettelagt i Overensstemmelse med de her antydede Synspunkter i Forbindelse med tilfredsstillende materielle Kaar, vil gøre Tjenesten i Flaaden saa attraktiv, at man kan gøre sig Haab om et virkelig første Klasses Personel i alle Grader.

Med Tilbagevenden til Udgangspunktet for disse maaske noget spredte Betragtninger vil jeg gerne understrege den optimistiske Linie, som jeg har søgt at finde frem af den Sørgmodighed, der har kendetegnet vor Flaades Liv i de senere Aar, en Linie, som efter alt at dømme har adskillige Holdepunkter, saafremt man i Flaaden forstaar at hente Styrke netop af Modgangens og Depressionens lutrende Båd. Det er min Overbevisning, at der blandt det delvise Sammenbruds Slagger findes tilstrækkeligt af det ægte røde Guld til at skabe vor Flaade en ny Fremtid til Gavn og Ære for vort Land.

Den tysk-tyrkiske Flaade og tyske U-Baade udenfor Gallipoli.

Af Major a. D. Otto Welsch, München.

I. Den tyrkiske Flaade ved Krigens Udbrud.

I Februar 1914 havde Kemal Pascha overtaget det tyrkiske Marineministerium. Flaaden stod dengang under den engelske Admiral Limpus, der som Chef for den britiske Marinedelegation samtidig havde Overkommandoen over Flaaden. Denne bestod paa daværende Tidspunkt iflg. Flaadelisten af følgende Skibe:

1. Linieskibe.

1. »Messudieh«. Stabelafløbning 1874, moderniseret 1903. Displacement: 9250 Tons. Armering: 2-24 cm L/47; 12-15 cm L/45; 14-7,0 L/45; 10-5,7; 2-4,7. Hastighed 17 Knob. NB. De svære Kanoner manglende.
2. »Bereddin Barbarossa«.
3. »Torgut Reis«. Stabelafløbning 1891, i 1910 købt fra Tyskland. Displacement: 10 060 Tons. Armering: 4-28 cm L/40; 2-28 L/35; 8-10,5 L/35; 8-8,8 L/35; 2 Torpedo-Udskydningsapparater. Hastighed: 17 Knob. NB. Nr. 2 hed tidligere »Kurfürst Friedrich Wilhelm«, Nr. 3 »Weissenburg«.

2. Lette Krydsere.

- »Hamidie«. Stabelafløbning 1903, bygget i England. Displacement: 3800 Tons. Armering: 2-15 cm L/45; 8-12 L/50; 6-4,7 L/50; 6-3,7 cm; 2 Torpedo-Udskydningsapparater. Hastighed: 22,8 Knob.
- »Medschidie«. Stabelafløbning 1903, bygget i U. S. A. Displacement: 3200 Tons. Armering: 2-15 cm L/45;

8-12 L/50; 6-4,7 L/50; 6-3,7 cm; 2 Torpedo-Udskydningsapparater. Hastighed: 22 Knob.

3. Torpedobaade.

«Muavenet i Millije». «Jadighar i Millet». «Numune i Hamie». «Gairot i Watanije». Stabelafløbning 1909. Displacement: 620 Tons. Armering: 2-8,8 cm; 3-45 cm Torpedo-Udskydningsapparater. Hastighed: ca. 35 Knob. NB. Schichau-Baade.

«Taschos». «Basra». «Samsun». «Jarhissar». Stabelafløbning 1908. Displacement 305 Tons. Armering: 1-6,5 L/40; 6-4,7 L/40; 2-45 cm Torpedo-Udskydningsapparater. Hastighed: ca. 28 Knob. NB. bygget i Frankrig (Canet).

Dertil kom yderligere et Antal mindre Torpedo-Kanonbaade og enkelte Enheder til særlige Formaal som Mineudlæggere o. s. v. Desuden var der i England under Bygning Dreadnoughten «Sultan Osman», som var købt af den tyrkiske Regering fra Brasilien og «Reschadiéh», der var finansieret af en tyrkisk Landindsamling, og som skulde afleveres henholdsvis i Juli 1914 og i Begyndelsen af 1915. Med Armstrong & Vickers var der afsluttet Kontrakter om Istandsættelse af Arsenalet paa Gyldne Horn saavel som om Bygningen af et nyt moderne Arsenal og en Flydedok i Ismid Golfen. Desuden var der hos det samme Firma yderligere bestilt en Dreadnought af nyeste Type, 2 Eklaireringsskibe, 6 Torpedobaade og 2 U-Baade, og paa franske Værfter 6 Jagere og yderligere 2 U-Baade. Efter Udførelsen af dette Program, som i hine Dage af Foraaret 1914 udelukkende var rettet mod den af Grækenland foretagne Flaadeoprustning, vilde Tyrkiet i Aaret 1916 have disponeret over en respektindgydende Flaade. Men Reparationen af «Sultan Osman» og «Reschadiéh» forsinkedes i paafaldende Grad. I Maj begyndte Admiral Limpus at gøre Kemal Pascha

ængstelig paa Grund af forlydende Sabotagehensigter fra Grækernes Side, som skulde have besluttet sig til ikke at lade de to Skibe naa Konstantinopel, men tilintetgøre dem, om ikke allerede i England saa senest i græske Farvande, og den 21. Juli 1914 blev de pludselig beslaglagt af den engelske Regering.

Saaledes skete det, at ved Krigens Udbrud var der af hele den tyrkiske Flaade faktisk kun »Messudieh« og 8 Torpedobaade, der virkelig var klar. Og selv paa »Messudieh« manglede 24 cm Kanonerne. Alle øvrige Skibe var sendt til Reparation af Kemal Pascha, der med hellig Iver og Jernhaand var gaaet ind for Moderniseringen af sin Flaade, der hverken for selve Skibenes eller for Vaabnernes og Maskinernes Vedkommende befandt sig i en saadan Tilstand, som man sædvanligvis kan forvente af en krigsberedt Flaade. Kedlerne havde ikke været rensede i længere Tid; de vandtætte Døre var delvis aftagne og afgivet til Værfterne, nødvendige Maskindele eller Kedelarmaturstykker var fordelt paa de forskellige Værksteder i Ind- og Udlandet; der manglede saavel Ammunition som Kul, og det bedste Materiale af Officerer og Matroser befandt sig i England for at overtage ovennævnte Nybygninger! Kemal Pascha giver desuden i sin Bog: »En tyrkisk Statsmands Erindringer« nogle særlig drastiske Eksempler paa, at saavel det moralske Niveau og Disciplinen som Officerernes og Mandskabernes Uddannelse stod temmelig lavt.

I forskellige Krigsværker, som man maa tage alvorligt, opkastes Spørgsmaalet om og hvorvidt Admiral Limpus personlig kan gøres ansvarlig for den tyrkiske Flaades manglende Krigsberedskab. Kemal Pascha benægter dette afgjort i sin Bog. Dog er det ikke et afgørende Bevis, thi han havde aabenbart en blind Tiltro til den engelske Marinedelegations Chefs Loyalitet, og denne gik saa vidt, at han endog overdrog ham den Opgave at udpege Stederne for Torpedo-Udskydningsapparater og

Minefelter, der skulde placeres i Dardanellerstrædet og det røde Hav. Kemal Pascha skriver ordret, at han ogsaa faktisk »efter denne Plan har ladet Admiral Limpus lægge de første Torpedoskudlinier i Dardanellerne«. Dette forklarer samtidig, hvorledes det kunde lykkes de engelske og franske U-Baade at gøre Fremstød i Marmarahavet til Trods for den tyrkiske Afspærring. Heldigvis fulgte Kemal Pascha dog ikke Admiral Limpus' Raad¹⁾, om ikke at lægge Miner ved Indgangen til Bosporus i Sortehavet, fordi en af disse kunde rive sig løs og blive drevet af Strømmen ind til Gyldne Horn og anrette Skader. Admiralen mente, at det vilde være tilstrækkeligt at udlægge Bøjer, saaledes som Tyskerne havde gjort det i 1870 ved Nordsekysten, og iøvrigt lade det faa Udseende af, at der faktisk var lagt Miner ud, og lade Skibsfarten officielt faa Efterretning derom. Russerne, som ikke vidste, at det kun drejede sig om Bluff, vilde saa ikke vove at forcere det smalle Farvand. Naar Kemal Pascha ogsaa her afviser Muligheden af en Bagtanke fra sin Raadgivers Side, kan man vel gøre sig forskellige Meninger derom. Thi det staar i alle Tilfælde fast, at det givne Raad paafaldende faldt sammen med Ruslands og Englands Interesser.

Men Berøvelsen af de to tyrkiske Krigsskibe fra Englands Side skulde i August komme Tyrkerne til Gode paa anden Maade, efter at Alliance-Overenskomsten med Tyskland var underskrevet, og den tyske Middelhavsflaade var løbet ind i Dardanellerne. Tyrkiet befandt sig paa det Tidspunkt endnu i Neutralitetstilstand. Det var selvgelig forpligtet til enten at opfordre de tyske Skibe til inden 24 Timer at forlade dets Farvande eller afvæbne dem. Men det første vilde medføre Tilintetgørelse af begge Skibene, hvilket ikke var i Tyrkiets Interesse, medens det andet formelt blev afslaaet af Tyskland. De

¹⁾ Kemal Pascha: »En tyrkisk Statsmands Erindringer« Side 98.

Allierede maatte paa deres Side være klar over, at Begivenhederne kunde føre til et casus belli fra tysk Side, og det maatte anses for uheldigt paa indeværende Tidspunkt paa Grund af Tyrkiets mangelfulde Krigsberedskab: derfor blev det nødvendigt at finde en Udvej, der paa en eller anden Maade løste den kritiske Situation. Denne Løsning blev det fingerede Indkøb af de to tyske Krydsere, der begrundedes med, at det var nødvendigt for Tyrkiet som Erstatning for de to Nybygninger »Sultan Osman« og »Reschadieh«. Dette kunde heller ikke ændre Englands afgivne Løfte om at ville stille to Skibe af samme Art til Tyrkiets Disposition efter Krigen.

Den tyske Middelhavsdivision.

Panserkrydser »Goeben«.

Stabelafløbning:	28. Marts 1911.
Skibsværft:	Blohm & Voss, Hamburg.
Displacement	23 000 Tons.
Armering:	10-28 cm L/50; 12-15 cm L/45; 12-8,8 cm L/45; 4 Torpedo-Udskydningsapparater.
Hastighed	29 Knob.
Længde	186 m.
Besætning	1015.

Let Krydser »Breslau«.

Stabelafløbning:	16. Maj 1911.
Skibsværft:	Vulcan, Stettin.
Displacement	4550 Tons.
Armering:	12-10,5 cm L/45; 2 Torpedo-Udskydningsapparater.
Hastighed	27,6 Knob.
Længde	136 m.
Besætning	373.

Til disse Data om de to tyske Skibe, som forstærkede den tyrkiske Flaade, maa endnu tilføjes, at S. M. S. »Goeben« i Aaret 1911 endnu før Fuldendelsen af sine Prøvefarter var sejlet til Konstantinopel for — som Repræsentant for det tyske Rige i den internationale Flaadestyrke, som efter Beslutning af Gesandtkonferencen laa i Bosporus foran Sultanslottet — at hævde Stormagternes Rettigheder i Tilfælde af Bulgarernes Gennembrud af Tschatschalda-Linien. Men da »Goeben«s Torpedo-armering trængte til en yderligere Prøve, og dens Kedelrør ogsaa lakkede stærkt, var Afløsningen af Skibet med S. M. S. »Moltke« bestemt til Oktober 1914 — et slaaende Bevis paa, at der fra tysk Side ikke var regnet med en Krig. »Goeben« kunde i Midten af 1914 i længere Tid ikke løbe mere end 12-14 Knob, for kortere Tid maaske 20, men ikke mere. Først da den internationale Atmosfære efter Skuddene i Serajevo formørkedes, blev Panserkrydseren sendt til Pola for at faa udført de nødvendige Reparationer, hvorved den ved Krigens Udbrud atter opnaaede 18 Knobs Hastighed paa længere Strækninger. Den mindeværdige 4. August — under Gennembruddet fra Messina til Konstantinopel — opnaaede den højeste Hastighed, 24 Knob. »Breslau«s Ydeevne var normal.

Den 16. August 1914 iførte de tyske Blaajakker sig den røde Fez, og »Jawus Sultan Selim« og »Midilli« højste Halvmaanen for kort derefter ved en Flaadeparade ved Prinseøerne for Sultanen at defilere i Spidsen for hele den tyrkiske Flaade, som tidligere ved en kejserlig Parade var stillet under Kommando af Admiral Souchon med Titlen af Øverstkommanderende. Men alligevel forlod den engelske Marinedelegation først Konstantinopel den 16. September, og Aar og Dag senere fandtes saavel i Arsenalet som paa Marineskolerne endnu britiske Officerer, som Tyrkerne tolererede og holdt skjult, og som modarbejdede den tyske Flaadeledelse.

Maaneder forløb med haardt Arbejde for Flaadeførenden og for en Særkommando under Admiral von Usedom, der var ankommet fra Tyskland for at sætte den tyrkiske Flaade, Kyst- og Søforsvaret i krigsberedt Tilstand, men Skildringen af dette maa vi, hvor interessant den i mange Henseender end er, udskyde for her kun at behandle Flaadens aktive Andel i Kampene foran Gallipoli. Vi vil ikke give nogen kronologisk Fremstilling heraf, men kun berette om de større Enheders og den tyrkiske Flaades Torpedobaades Virksomhed samt omtaler U-Baads Spørgsmaalet og de tyske U-Baades Optræden.

II. Flaadens Deltagelse i Forsvaret af Dardanellerne.

Endnu inden Udgangen af Aaret 1914 løb »Jawus» efter Tilbagekomsten fra en heldig Operation i Sortehavet ved Indløbet til Bosporus paa 2 russiske Miner og led derved det anlageligt sværeste Havari, som vel kan overgaa et Krigsskib, uden at dette straks synker: Skibet fik en Læk paa 60 m² om Bagbord midtskihs og en paa 50 m² for om Styrbord. Men det af Pansermateriale bestaaende Torpedo-Langskod holdt for første Gang i Krig fortræffeligt, og de ca. 2000 m³ Vand, som var trængt ind i Skibet, fordeltes uden Slagside, saaledes at Skibets Dybtgaaende kun blev forøget med 1 m. Iøvrigt vilde ingen Lægmand, som saa Krydseren den 26/12 sejle ind til Bosporus, kunne bemærke noget usædvanligt. Størst Vanskeligheder forvoldte Reparationen, til hvis Udførelse i Konstantinopel næsten alt manglede. Da der ikke var nogen Dok til Disposition til Optagelse af Skibet, maatte Skrogets ødelagte Dele gøres tilgængelige ved Hjælp af store Lækkasser, som selv holdtes svømmende ved særlige Luftkasser, og som ved Anvendelse af Trykluft kunde bringes i enhver ønskelig Stilling. Disse Lækkasser indeholdt tillige et fra oven tilgængeligt Hulrum, hvori Ar-

bejderne paa Skibssiden udefra kunde udføres. Til Trods for alle Vanskeligheder saavel med Hensyn til Fremskaffelse af det nødvendige Materiale som Udførelse var Hovedlækken midtskibs tættet allerede i Midten af Marts 1915, og den anden, noget mindre, saa vidt sikret, at Flagskibet paa dette Tidspunkt atter kunde deltage i et Foretagende mod Russerne i Sortehavet.

Medens Reparationen af »Goeben« stod paa, var der med Henblik paa et Angreb paa de indre Farvande givet følgende Direktiv for Anvendelsen af Flaaden: »Tor-gut« og »Barbarossa« skulde forstærke Forsvaret i Dardanellerne og tage Post indenfor Spærringerne, ved en fjendtlig Flaades Gennembrud skulde de forsøge at forhindre de forventelig beskadigede Enheder i videre Fremtrængen, eventuelt med fuld Indsats. Torpedobaadene skulde rette Angreb om Natten paa Fjenden. Hvis denne trængte frem til Stambul og forlangte Flaaden udleveret, skulde der svares, at han selv kunde hente den.

Linieskibenes Indgreb ved indirekte Ild.

Efter at »Messudieh«, der tjente som svømmende Batteri og Vagtskib for Dardanellerforsvaret, allerede den 13. December var sænket af 2 fjendtlige Torpedoer, havde de to ovennævnte tyrkiske Panserskibe Lejlighed til endnu før Ententens store Flaadeangreb at gribe ind i Begivenhederne. Fjenden havde Dagen i Forvejen beskudt Batterierne ved Kilid Bahr fra Søsiden med indirekte Ild. De modtog derfor den 6. 3. 1915 Befaling om at besvare denne Ild ligeledes ved indirekte Beskydning. Den tyske Chef for »Barbarossa«, Korvetkaptajn von Arnim, ledede Ilden fra Højderne paa Halvøen Gallipoli. Som Modstandere havde han for sig »Queen Elisabeth«, den engelske Flaades stærkeste Skib, og senere ogsaa »Agamemnon«. »Barbarossa« havde med 3 Skud fundet den rette Afstand. Efter 21 Skud fra dens 28-cm Kanoner lettede Modstanderne og trak sig tilbage uden for de tyrkiske

Skibskanoners Maksimumsrækkevidde ca. 150 hm. Efter denne første Duel mellem de to Flaader blev der nu paa forskellige Punkter af Halvøen etableret Batterier til indirekte Skydning, foretaget Opmaalinger, udvalgt Observationspladser, indrettet Pejlstationer og udlagt Sømærker som Hjælpemaal for Skydningen, og saavel mellem Hoved- som Hjælpudkigsstationerne etableredes Felttelefonforbindelser med Signalstationerne.

Førend alt dette var færdigt, kom den store Dag den 18. Marts med den allierede Flaades Forsøg paa ved Forcing at tage Dardaneller-Fæstningen. Under dette var den tyrkiske Flaade som Helhed afskaaret fra at gribe aktivt ind. Den havde dog sin afgørende Andel i Dagens Ære ved det til Fæstningen afgivne Personel og værdifulde Materiel, og holdtes iøvrigt klar som Reserve til at forhindre Fjenden i at komme ind i Marmara Havet, hvis Gennembruddet skulde lykkes ham.

Først ved Begyndelsen af Englændernes Landsætningsoperationer ved Gaba Tepe (25. April) viste der sig en Lejlighed til praktisk at prøve de ovenfor nævnte Forholdsregler for og Forberedelser til Slagskibenes indirekte Skydning. Men en ny Vanskelighed meldte sig i Form af de fjendtlige U-Baade, som virkede meget hæmmende.

Da »Torgut Reis» (tysk Chef, Kapltt. Rosentreter, tyrkisk Chef, Korvetkaptajn Ali Risa) begav sig til sin Stilling ved Schamkalessi (sydfor Maidos), passerede en Torpedo, hvorfor den paa sin Ankerplads maatte sikre sig ved at tage en Damper til Dækning paa Siden. Dens 28-cm Kanoners Opsprøjt laa imidlertid snart i Nærheden af de tæt sammentrængte fjendtlige Transport- og Krigsskibe. Den næste Salve opnaaede en Træffer paa »Triumph». Men nu satte Modilden ind med 30-cm Granater, som blev ledet af et Ballonskib, der laa uden for Skudvidde, og til hvis Bekæmpelse der paa det Tidspunkt ikke stod en eneste Flyvemaskine til den tyrkiske

Overkommandos Disposition. »Torgut Reis« blev derfor tvunget til for denne Gang at forlade sin Plads og opgive Ilden. Om Eftermiddagen viste ogsaa »Barbarossa« sig paa Skuepladsen. Men af samme Grunde som ovenfor — Fjendens U-Baad og svære Kaliber — kunde de to Skibe ikke længere ligge til Ankers, men maatte holde gaaende med langsom Fart i det smalle Farvand, hvad der reducerede deres Artilleri-Virkning meget. »Barbarossa« undgik ogsaa kun med Nød og Næppe en fjendtlig Torpedo. Da de to Skibe grundet paa det smalle Farvand vanskeligt samtidig kunde anvendes, blev fra nu af kun eet af dem stationeret i Dardanellerne. Efter Flaadeledelsens Ordre gik »Torgut Reis« derfor tilbage til Konstantinopel for at indtage Forsyninger og medtog General Liman von Sanders til Byen Gallipoli. Paa den korte Strækning dertil blev der alene iagttaget 3 fjendtlige Torpedobaner, der dog alle forfejlede deres Maal. Det fremgaar klart af Beretningerne, at de to Skibe saavel Dag som Nat befandt sig i største Fare og maatte holdes i skarpeste Krigsberedskab. Da de baade manglede Torpedobaade og andre Midler til Sikring mod Undervandsbaade, maa det nærmest siges at være et Lykkestræf, at de paa dette Tidspunkt ikke allerede laa paa Havsens Bund i det smalle Farvand. Da imidlertid Resultatet af den indirekte Beskydning havde vist sig ret tilfredsstillende, paatænkte Flaadeflotten med det stærkeste Skib »Goeben« at angribe Fjenden overraskende ved Ildoverfald for derefter atter at trække sig tilbage, inden Fjenden fik sig indskudt ved Observation fra Ballon. Admiral Souchon stak ogsaa om Formiddagen den 2. Maj til Søs mod Dardanellerne, men blev snart derpaa ved en telegrafisk Meddelelse fra Admiral von Usedom foranlediget til at vende om, fordi denne foreslog først at udarbejde og prøve en anden Skydemetode til Uskadeliggørelse af den fjendtlige Ballonobservation. Den 3. Maj havde »Barbarossa« endnu et smukt Resultat at opvise,

idet den opnaaede en svær Træffer paa det engelske Linieskib »Swiftsure» og desuden sænkede en Transportdamper.

Sommeren gik, uden at Betingelserne for den tyrkiske Flaades Understøttelse af Stillingskampene forbedredes. Tværtimod, U-Baads-Epidemien greb mere og mere om sig og tvang Flaadekommandoen til at holde de faa og værdifulde Linieskibe tilbage i Gyldne Horn; herved kunde de fransk-engelske Krigsskibe foretage uhindret Beskydning.

»Barbarossa»s Undergang.

Da Englænderne landede i Sulvabugten den 8. August, og Kampene paa Halvøen naaede deres kritiske Punkt, bad den tyrkiske Arméoverkommando indtrængende om Undsætning af et Skib for at tage de nye Landgangssteder og de fjendtlige Skibe under Ild og derved aflaste det svært belastede Infanteri. Flaadekommandoen befandt sig i en vanskelig Situation over for dette Krav. Afstanden fra de indre Dardanellers Bassin til Sulvabugten var dobbelt saa stor som til Ari Burnu, som hidtil havde været Maalet for de tyrkiske Skibes indirekte Ild. »Midilli» var den 18. Juli blevet gjort ukampdygtig for Maaneder paa Grund af Minesprængning i Sortehavet. »Goeben», den tyrkiske Flaades Rygrad, som havde fuldt op at gøre alene i Forsvaret mod Russerne og med Sikringen af de mod Øst gaaende Troppe-transporter i Sortehavet, mente Flaadekommandoen ikke at kunne anvende til dette Formaal. Der kunde altsaa — om overhovedet — kun atter blive Tale om at anvende de to Linieskibe »Torgut» og »Barbarossa» og om en Beskydning af Ari Burnu, da Afstanden hertil var den yderste Grænse for deres Skudvidde. Dermed var Arméoverkommandoen naturligvis ringe tjent, da Ari Burnu Bugten ikke bød noget lønnende Maal. Men det var af yderste Vigtighed at komme den haardt betrængte Front

i det mindste moralskt til Hjælp. Derfor blev med tungt Hjerte fra Flaadechefens Side »Barbarossa« endnu en Gang sendt ind i Dardanellerstrædet, hvor den saa ofte havde ydet værdifuld Tjeneste. Ulykkeligvis befandt de store tyrkiske Torpedobaade sig den Dag i Sortehavet til Sikring af Kultransporter eller var anvendt paa anden Maade. Derfor var kun den 97 Tons store »Sivri Hissar« disponibel til Ledsagelse af »Barbarossa«, og den var som Følge af sin ringe Hastighed ikke engang i Stand til at følge Linieskibet. Paa Højde med Bulair mødte dette sin Skæbne. 7 Minutter efter det dødbringende Skud, som traf Skibet under den forreste Skorsten, kæntrede den gamle Krydser, der som »Kurfürst Friedrich Wilhelm« i mange Aar havde været Flagskib for den 1. moderne tyske Linieskibsddivision, og tog med sig i Dybet 253 brave tyrkiske Soldater og tyske Matroser, førend Chefen kunde sætte den paa Grund.

Torpedobaadenes Indsats.

Torpedobaadenes Virksomhed i Almindelighed kan kun flygtigt berøres inden for denne Artikels Rammer¹⁾. Den omfattede foruden Deltagelse i Foretagenderne i Sortehavet Forstærkning af Sikkerhedstjenesten i Dardanellerne, Ledsagelse af Transporter, Sikring af Linieskibene under Sejlads gennem Marmarahavet og af Bombardementsstillingen i Dardanellerne; men fremfor alt Jagt paa de fjendtlige U-Baade, som fra Uge til Uge gjorde Marmarahavet mere usikkert. Lejlighedsvis maatte ogsaa en af Torpedobaadene, naar egnede Mahoner eller lavtstikkende Dampere ikke var til Disposition, og naar det hastede, selv anvendes til Ammunitionstransporter til Fronten. Saaledes bragte f. Eks. Flotilleskibet »Peik«, den 21. Juni, da de asiatiske Batterier ved Intepe omtrent havde opbrugt Ammunitionen, med højeste Fart

¹⁾ »Der Krieg zur See« udgivet af Marinearkivet 1914—1918.

739-8,8 cm og 150-15 cm Granater fra »Goeben« til Fæstningen.

Til alle disse Opgaver var der kun 1 Jager eller lille Krydser, den ovennævnte »Peik«, samt 8 store og 9 smaa Baade til Disposition. Fra Flotillechefens Side var der truffet den Bestemmelse, at Schichau-Baadene skulde overtage Beskyttelsen af Transporterne fra Konstantinopel til Byen Gallipoli, de i Frankrig byggede Baade Videreledsagelsen til Bestemmelsesstedet, medens de disponible smaa Baade skulde overtage Vagttjenesten ved Nagara og i den indre Indsejling. Ved Tilbagekomsten skulde alle Baade, saafremt de ikke havde Saarede at transportere eller Dampere at sikre, afsøge Marmarahavets asiatiske og europæiske Kyster for U-Baade. Lejlighedsvis gennemførtes ogsaa særlige U-Baads Strejftogter fra Øst til Vest og fra Vest til Øst. Paa Marmara-Øerne var der indrettet Støttepunkter for Jagtkommandoen saavel som Observations- og Meldestationer; til Besætningen af disse maatte der — foruden Marinemandskabet — detacheres et Gendarmerikorps paa 1000 Mand.

Den 30. April 1915 lykkedes det den lille Torpedobaad »Sultan Hissar«, som kun var bevæbnet med 3,7 cm Kanoner, at nedlægge den store australske U-Baad »A.E. 2« i Artaki Golfen (Marmarahavet), efter at den i 2 $\frac{1}{2}$ Time havde forfulgt den. Chefen, Kapltt. Ali Risa, havde tilsidst besluttet at vædre U-Baaden næste Gang, den kom op, men dette overflødiggjordes derved, at Baadens Besætning (3 Officerer, 29 Mand) paa Grund af Havari blæste ud og viste det hvide Flag. Det var den eneste fjendtlige U-Baad, der faldt som Offer for en tyrkisk Torpedobaad.

Flaadeledelsen og Flotillekommandoen havde særlig under Overvejelse, hvorledes man kunde angribe og beskadige Fjenden ved Angreb med smaa Fartøjer fra Dardanellerne ud i det ægæiske Hav; til at begynde med

var der visse Uoverensstemmelser med Fæstningskommandoen, som først og fremmest lagde Vægt paa at hemmeligholde Gennemsejlingsmulighederne gennem Minefelterne. Meningsforskellighederne blev dog overvundet, og derfor løb allerede den 7. Marts den lille Torpedobaad »Timur Hissar« (97 Tons, 38 m lang, 4,4 m bred, Dybtgaaende 1,5 m, 1900 H. K., Kulbeholdning 25 Tons, 19 Knob, 2-45 cm Torpedo-Udskydningsapparater og 2-3,7 cm Kanoner) under den tyske Kaptajn, Frh. von Fircks, ud af Dardanellerne paa et seks Ugers selvstændigt Foretagende. Paa dens Vej til Øerne Imbros, Strati, Mytilene og Tenedos bød der sig intet gunstigt Maal for den. Men i Smyrna Golfen syntes Lykken at smile til den. Det lykkedes den om Natten mellem den 9. og 10. Marts under de gunstigste Omstændigheder og paa nærmeste Afstand at udskyde 2 Torpedoer paa en Krydser af »Triumph« Klassen, som i nogle Dage havde beskudt Byen Smyrna, og paa et Moderskib for Luftfartøjer, uden at der dog kunde iagttages Virkning paa Maalene. Men senere Efterretninger viste, at Krydseren havde indstillet Bombardementet, og Moderskibet havde fjernet sig med svær Slagside. Ogsaa et andet Torpedoangreb paa en engelsk Troppetransportbaad ved Navn »Manitou« den 16. April, mellem Øerne Chios og Skyros, slog fejl paa Grund af de tyrkiske Torpedoers slette Kvalitet, idet de ikke eksploderede. Alligevel var dette Angreb ifølge det engelske Admiralitets officielle Meddelelser Aarsagen til et Tab paa 100 Mand, som sprang i Vandet og druknede. »Timur Hissar« selv blev paa Tilbagevejen til den tyrkiske Kyst forfulgt af overlegne lette Stridskræfter og fuldstændig indkredset, hvorfor den blev sat paa Grund paa Sydspidsen af den græske og neutrale Ø Chios og maatte ødelægges.

Torpederingen af »Goliath».

Saa meget større var det Resultat, som Torpedobaaden »Muavenet i Millije» opnaaede i Maj. Foretagen-
det foraarsagedes ved, at den tyrkiske Stilling paa Syd-
siden af Halvøen i nogen Tid blev stærkt truet ved nat-
lig Ild fra de i Mortobugten liggende engelske Krigs-
skibe, og at Arméen derfor anmodede om at saa Ejenden
bort paa en eller anden Maade. »Muavenet» havde for-
uden Chefen, Kapltt. Firle, af tysk Besætning yderligere
2 Officerer, 1 Maskinmester, 3 Torpedomather som Be-
tjeningsledere af Udskydningsapparaterne, 3 Torpedo-
Overmatroser, 1 Oversignalgast, 1 Overtelegrafist og 6
Overfyrbødere ombord. Baaden var ogsaa paa anden
Maade gjort kampklar efter tysk Mønster, alle Baade og
alt brændbart taget fra Borde, for Formindskelse af Dybt-
gaaende kun halve Kul- og Oliebeholdninger, 3 Schwarz-
kopf-Torpedoer A/08 med 90 kg Skydebomuld-Ladninger
i Rørene og 1 Reservetorpedo paa Dækket. Torpedo-
Distanceindstilling 1200 m, 34 Knob og 2 m Dybdeind-
stilling. »Muavenet» løb i Aftenskumringen den 12. Maj
klos langs med den europæiske Kyst gennem de tyrkiske
Minespærringer. Kl. 8²⁰ begyndte de engelske Krigsskibe
som sædvanlig at hamre løs paa Sydfrontens tyrkiske
Skyttegrave. Kapltt. Firle ventede roligt i Suandere-
Bugten indtil Midnat, da han mente saa at kunne regne
med mindre Vagtsomhed ombord i Skibene. Han styrede
med langsom Fart saa tæt som muligt langs med Land;
en Gruppe af fjendtlige Jagere passerede ham paa mod-
gaaende Kurs uden at observere ham. Kl. 1 om Natten
dukkede der ret forude i Morto-Bugten 2 store Skibe
op, som umiskendeligt var Linieskibe til Ankers. Kl. 1¹³
gav det forreste Skib med Blinklanterne Kendingssig-
nalet O, hvilket simpelthen blev gentaget af »Muavenet».
2 Minutter derefter afskødes de 3 Torpedoer henholdsvis
mod Broen, Skorstenens Agterkant og Agterskibet, og
alle traf. Allerede efter den første Træffer lagde Kolos-

sen sig styrbord over — men først i Konstantinopel erfarede Kaptlt. Firlé, at hans Offer var den 13 500 Tons store »Goliath«, og at Skibet var sunket saa hurtigt, at der af Besætningen paa 750 Mand kun blev reddet 103 inklusive 21 Officerer. Den lille Torpedobaads dristige Operation faldt netop paa den Tid, hvor man i Konstantinopel imødesaa *tyske U-Baades Ankomst*.

(Fortsættes).

Bog anmeldelser.

Danmark-Norges Deltagelse i Den Store Nordiske Krig. Sønderjyllands Befrielse.

Udgivet af Generalstaben ved Oberstløjtnant Jens Johansen.

Under ovenstaaende Titel har Generalstaben udgivet et Værk i populær Form og udarbejdet af Oberstløjtnant Jens Johansen.

Formaalet med Udgivelsen har, som udtrykt i Forordet, været, at Generalstaben har villet gøre sit til at udbrede Kendskabet til en interessant og betydningsfuld Periode af vort Fædrelands Historie, vort sidste alvorlige Forsøg paa at tilbagevinde de danske Landskaber Øst for Sundet, Norges tapre Forsvar mod Carl XII's Erobringsplaner og ikke mindst vor heldige Kamp for at bevare Sønderjylland som dansk Land.

Bogen indleder med en kortfattet, letfattelig Fremstilling af den politiske Gruppering i Norden og Nord-europa omkring Aar 1700 og de forskellige Aarsager, som førte Danmark-Norge, Rusland og Sachsen-Polen sammen til en Alliance med det Formaal at tvinge Sverige i Knæ. Endvidere klarlægges Danmarks Stilling overfor Fyrstehuset Holsten-Gottorp. Det paavises, hvorledes Danmarks Stridigheder med dette Fyrstehus om Suverænitetsspørgsmaal m. m. førte os ind i den kortvarige, ublodige 1. Del af »Den Store Nordiske Krig«, der afsluttedes med Freden i Traventhal, der nærmest maa betragtes som en Sejr for Gottorpernes Sag.

Herefter følger et Afsnit med Beskrivelse af det Standpunkt, hvorpaa Hær og Flaade befandt sig i Danmark-Norge og i Sverige i Begyndelsen af det 18de Aarhundrede; en kortfattet, men overskuelig Fremstilling, idet Hovedvægten lægges paa Danmark-Norges Forhold.

Forfatteren kommer ogsaa ind paa Betragtninger af Datidens Søtaktik omend i mindre Stil, og til de anførte Bemærkninger er der ikke noget at indvende undtagen, at naar Forfatteren siger, at det egentlig først var efter Niels Juels Gennembrud af Fjendens Linie i Køge Bugt Slaget, at det blev Flaadecheferne magtpaaliggende at komme til Luvart af Deres Modstander, da er dette ikke rigtigt.

Niels Juels Gennembrud vakte enorm Opsigt Verden over og gjorde med et Slag hans Navn berømt, men Luv- og Læ-Stillingens Fordele og Mangler havde længe været kendt og udnyttet, og Gennembrudsforsøg og Gennembrud af Modstanderens Linie havde været foretaget, om end ikke i Niels Juels Format.

Forfatteren gør sig ogsaa skyldig i en Fejltagelse ved at kalde Niels Juels Gennembrydning for en Afholdning, idet Niels Juel netop foretog sin Gennembrydning ved at luve op.

Vinden var under Slaget gaaet fra SV. til NV. og gav Niels Juel Luven og dermed en Chance, som han saa fortrinlig udnyttede.

Herefter følger Beskrivelse af »Den Store Nordiske Krig«s 2den Del gennem dens forskellige Faser; Kampen om Skaane, Kampen om Pommern og i Sønderjylland og Kampen om Norge. Ind herimellem giver Forfatteren en særdeles interessant og letfattelig Oversigt over de udviklede politiske Forhandlinger mellem de forskellige interesserede Magter samt over Gottorpernes skammelige Intrigespil og forræderiske Forhold overfor Danmark; et Afsnit, som er af stor Betydning for Forstaaelsen af denne Periode af Danmarks Historie.

Der knytter sig megen Interesse til, hvorledes dette Generalstabsarbejde stiller sig til en Bedømmelse af Tordenskiold. Tidsskriftets Læsere vil erindre den Storm af Uvilje og Protest, der fremkom saavel i Danmark som i Norge overfor den uretfærdige Behandling som var

blevet Tordenskiold til Del i IX Bind af Generalstabsværket: »Bidrag til Den Store Nordiske Krigs Historie«.

Uden at fremkomme med nogen egentlig Karakteristik af Tordenskiold er Forfatterens Omtale af Tordenskiolds Personlighed og Gerning af en saadan Form og holdt i en saadan Tone, at man maa gaa ud fra, at Generalstaben herved tager Afstand fra den Opfattelse, som gør sig gældende i ovennævnte IX Bind.

Dette er kun glædeligt omend ikke tilstrækkeligt.

Forfatterens Karakteristik af Bogens øvrige Hovedpersoner, Beskrivelse af Begivenheder og Foreteelser synes træffende og er holdt i en særdeles tiltalende Form.

Forfatteren lader i 1715 (Side 227) Wessel være Kaptajnløjtnant, men har tidligere rigtig anført, at han avancerede til Kaptajn i Slutningen af 1714.

Forfatteren skriver »Tordenskjold«. Denne Stavemaade er vel nok almindelig, men det rigtige er at stave »Tordenskiold«.

Det er ikke helt rigtigt, naar Forfatteren anfører, at Kongen d. 3. August 1719 var i Marstrand. Han havde begivet sig paa Vej, men maatte vende om og naaede først Marstrand d. 16. August.

Dette er dog kun Smaating, ligesom naar Forfatteren siger »bagest« i Stedet for »agterst«, hvad hænder et Par Gange. Bogen er særdeles velskrevet, den er forsynet med gode Kortskitser og Illustrationer, og naar man har læst den, lukker man den med Følelsen af, at den har været baade belærende og underholdende.

Tidsskriftets Læsere vil have Udbytte af at læse Bogen, men den har Bud til langt flere; nemlig til enhver Dansk, som har Interesse for og Kærlighed til sit Lands Historie.

Generalstaben har Ære af at have udgivet dette Værk, som fortjener at blive efterfulgt af andre.

H. Krebs.

Temperaturmaaling med elektriske Modstandstermometre.

Fra Kommissionen for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser har Redaktionen modtaget en Afhandling af Dr. phil. I. P. Jacobsen over de Temperaturmaalinge med elektriske Modstandstermometre, der anvendtes paa en Ekspedition i det sydlige Kattegat i August 1931, hvori deltog to tyske, et svensk, et finsk og et dansk Skib for at undersøge Vandomsætningen mellem Nord-søen og Østersøen og lære at kende de periodiske Forandringer i Beliggenheden af Grænselaget mellem Overlag og Bundvand i Kattegat og Bælthavet. Disse Maalinger udførtes fra det tyske Skib »Hunte« og det danske »Japetus Steenstrup« med korte Tidsmellemlum og med en Nøjagtighed af $1/10^{\circ}$.

Det viste sig, at Dybdeforandringen af Temperaturen var underkastet regelmæssige Svingninger, men af forskellig Varighed, og særlig fremtrædende var en Svingning paa 4 à $4\frac{1}{2}$ Time. Den skyldes utvivlsomt en Skvulpen af Vandet i det sydlige Kattegat, hvilket Fænomen iøvrigt tidligere er paavist ad anden Vej af Direktør la Cour og meddelt i »Abnorme Vandstandsforhold i danske Farvande«.

Under et Tordenvejr iagttoges fra »Japetus Steenstrup« en ejendommelig Forandring af Dybden for Temperaturen 8° . I Løbet af 3 à 4 Minutter beløb Forandringen sig til ca. $\frac{3}{4}$ Meter.

Ved at installere selvregistrerende Apparater af denne Art paa vore Fyrskibe maatte man kunne opnaa værdifulde Observationer og Resultater.

Fra samme Kommission har Tidsskriftet modtaget »Periodic fluctuations in the Size of various stocks of Fish and their causes« bearbejdet af Dr. Aage I. C. Jensen.

For blot at nævne det sydlige Kattegat og Bælthavet

er de paaviste Perioder paa ca. 2,4 og ca. 3,3 Aar, og om Aarsagerne paavises, at Overfladens Temperatur i Januar og Indstrømningen i Bundlaget i Februar, Marts, April spiller en meget væsentlig Rolle. Det viste sig, at Aarsagen til, at Rødspættens Racekarakter i Bælthavet efter Krigen, har vist en Forandring til Nordsø-Rødspættens Racekarakter, ikke er en forøget Tilførsel af Yngel Nord fra, men at den Mængde Rødspætter af Nordsøracen, der i Bælthavet bastarderer med Bælthavets Rødspætter er forøget paa Grund af en øget Indvandring af ældre Fisk. Bælthavet faar en mindre Forsyning af Yngel Nord fra, end der føres bort.

I de hydrografiske Forhold, der viste sig at have Indflydelse paa Variationerne fra Aar til Aar i Mængden af Rødspætteyngel, fandtes periodiske Variationer med de samme Periodelængder som de, der fandtes i Rødspætteyngelen. Disse sidste Variationer maa skyldes de periodiske Variationer i de hydrografiske Forhold.

C. I. S.

Den tysk-tyrkiske Flaade og tyske U-Baade udenfor Gallipoli.

Af Major a. D. Otto Welsch, München.

(Fortsat).

Tyske U-Baades Ankomst.

Uden U-Baade kunde man ikke haabe paa en Aflastning af det tyrkiske Infanteri; den tyrkiske Flaade disponerede som nævnt ikke selv over saadanne. Om Spørgsmaalet havde der længe været forhandlet mellem Konstantinopel, Berlin og Wien. Admiral Souchon havde til at begynde med rettet et Spørgsmaal desangaaende til den østrigske Flaadechef, men modtaget et Afslag, da der af 7 U-Baade kun var 2 helt aktionsegne, og disse var nødvendige til Polas og Cattaros Forsvar. Enver og den tyske Gesandt forenede deres Anstrengelser over for den tyske øverste Hærledelse og Udenrigsministeriet. Endelig den 10. Marts modtog Admiral Souchon Underretning om, at den 22. Marts vilde to smaa adskilte U-Baade være klar til Afsendelse, og den 18. Marts yderligere Meddelelse om, at »U 21« i Begyndelsen af April vilde afgaa til Middelhavet. Derved blev det nu i første Række nødvendigt at indrette Støttepunkter paa de lilleasiatiske Kyster for at give de fra Cattaro udgaaende U-Baade Lejlighed til at komplettere deres Beholdninger, at udføre smaa Reparationer, indhente de sidste Efterretninger fra Krigsskuepladsen og tage Lods ombord til Indsejlingen i Dardanellerne. Saadanne Støttepunkter projekteredes paa Budrum Havnen og en Bugt over for Øen Orak, begge ved Kos Golfen. Som Nødhavne med Oliebeholdninger tjente Smyrna, Phokia (ved Nordindsejlingen til Smyrna Golfen), Sighadjik (sydfor Smyrna) og Skalanova over for Øen Samos. Ved Sydkysten af Kreta sta-

tioneredes paa et aftalt Sted en engelsk Oliedamper, der var opbragt i Maj. Organisationen var i øvrigt fuldført i Begyndelsen af Maj. Desuden blev der i Juni indrettet yderligere en vigtig Efterretningsstation paa Vestkysten af Gallipoli kaldet »Hersingstand« efter Chefen paa U 21, som havde givet Stødet dertil. De U-Baade, der opererede foran Dardanellerne skulde her henholdsvis afgive og modtage Efterretninger om fjendtlige Stridskræfters Bevægelse og om Tilstedeværelsen af fjendtlige Net og Minespærringer. De skulde yderligere her meddele, naar de vilde løbe ind i Dardanellerne, for at Fæstningen Tschanak Kale kunde underrettes derom. Senere, da Støttepunkterne i Lilleasien blev opgivet, blev ogsaa Lodsstationen for indgaaende U-Baade forlagt til Hersingstand. For overhovedet at muliggøre Indsejlingen, maatte der endelig tilvejebringes en Gennemsejling gennem egne Minespærringer. Den blev markeret saa diskret som muligt og henlagt tæt under Land ved den europæiske Kyst. Fjenden kunde ikke benytte den, da den var navigatorisk vanskelig at besejle og laa under de tyrkiske Spærrebatteriers Kanoner. Den maatte til Stædighed holdes minefri ved Hjælp af smaa Fartøjer. Strømforholdene ved Indsejlingen var for U-Baadene, især for de smaa, meget ugunstige. Mellem Kum Kale og Sedul Bahr blev der ved 20 m Dybde iagttaget en stærk Hvirvelstrøm, der i adskillige Tilfælde gjorde Drejning til den ene Side umulig. Inden for Dardanellerne blev det paa den anden Side fastslaaet, at der paa en Dybde af 25—30 m overhovedet ingen Strøm var, men derunder en Modstrøm. Denne Omstændighed kom ved rigtig Udnyttelse de smaa Baade til Nytte i Betragtning af deres ringe Undervandshastighed.

For de tyske U-Baades Opmarsch til den tyrkiske Krigsskueplads var der, som ovenfor allerede nævnt, 2 mulige Veje. Den første ad den direkte Søvej, som dog kun kom i Betragtning for store Baade, eller den anden

ved Banetransport i adskilt Tilstand til en Havn ved det østrigske Adria med derefter følgende Udbrud fra det ægæiske Hav. Den første til Østen bestemte Baad var UB 8 (Oblt. z. S. von Voigt). Den afsendtes den 20. Marts 1915 med Banen til Pola, indtraf der den 25. Marts, gik efter at være sat sammen og efter nogle Prøvefarter til Søs den 2. Maj mod Tyrkiet og naaede efter adskillige Uheld, som kostede den megen Tid, den 17. Maj til Smyrna. Den 16 Dages Rejse havde været meget anstrengende for den lille Baad. De indskrænkede Pladsforhold tillod selv Frivagten kun ringe Hvile; dens ringe Hastighed og Umuligheden af at oplade Akkumulatorerne under Gang indskrænkede dens militære Anvendelighed meget betydeligt. Den løb endelig den 29. Maj ud i Dardanelleromraadet til sit operative Fremstød og kunde samme Aften sydfor Mudrosbugten (paa Øen Lemnos) affyre en Torpedo mod et stort Skib af ubestemmelig Type, som traf under den agterste Skorsten. Chefen kunde i Tusmørket se Skibsdele slynget højt op i Luften, men mere kunde ikke observeres. Da der ikke forefandtes andre Angrebsobjekter, løb UB 8 den 2. Juni ind i Dardanellerne.

Ikke meget heldigere var UB 7 (127 Tons — Oblt. z. S. Werner), som havde forladt Pola den 11. Maj og uden særlige Hændelser allerede den 20. havde naaet Støttepunktet Orak. Ved Opmarchen mod Operationsomraadet den 23. gik 2½ Dag tabt paa Grund af Motorhavari. Ved Indsejlingen til Kephalosbugten (Imbros), inde i hvilken der ifølge Efterretninger laa en lille Krydser, et Linieskib af »Queen» Typen og adskillige Jagere, kom dens Periskop uklar af Indløbstøndens Ankerkæde, hvorved den i Nærheden liggende Vagtkrydsers Opmærksomhed blev vakt og Angrebet forpurret. Efter med Nød og Næppe at være kommet fri lagde Oblt. Werner sig i Nærheden af Gaba Tepe paa Bunden paa 17,5 m Vand og forblev 19½ Time neddykket for ved Mørket at gen-

nembryde Bevogtningslinien. Han fandt nu hverken Linieskibe eller Ballonskibe, men kun nogle Jagergrupper og andre lette Stridskræfter. Ogsaa den næste Dag, da UB 7 afsøgte Kysterne ved Lemnos og paa Imbros, var Havet øde, saaledes at den med tomme Hænder vendte tilbage til Smyrna. Endelig her kom Oblt. Werner ved den indre Indsejling af Bugten paa Skud af en fjendtlig Destroyer, som dog drejede af for Torpedoen. UB 7 blev indtil den 12. Juni i Smyrna, for at Besætningen kunde hvile sig og Baaden blive overhalet; den indtraf den 21. Juni foran Gyldne Horn, efter at den den 17. Juni havde haft to Træffere paa et Transportskib, men begge antagelig paa Grund af den høje Søgang uden Virkning. Red.?)

At UB 8 og UB 7 mødte en overraskende ringe Trafik paa Dardanellerarméens Forbindelseslinier og heller ingen Krigsskibe fandt ved Gallipoli Kysten, alt i direkte Modstrid med de givne Oplysninger, maa tilskrives den Omstændighed, at U 21 var kommet før dem og henholdsvis den 25. og 27. Maj havde opnaaet de to sensationelle Resultater bag Englændernes Front, hvilket havde foranlediget General Hamilton, Dardanellerforetagendets Øverstkommanderende, til lynsnart at trække alle Krigsskibe bag Flaadebasernes beskyttende Net paa Øerne Imbros og Lemnos.

»U 21«. Stabelafløbning Oktober 1913, Displacement 650 Tons, Hastighed under Vandet 9,6 Knob, Hastighed over Vandet 15,5 Knob, Længde 64,2 m, Armering 1-8,8 cm, 9 Torp., 4 Torpedo-Udskydningsapparater, 1 M. G., var under Kommando af Kapltlt. Hersing den 25. April 1915 Kl. 5³⁰ om Morgenen afgaaet fra Wilhelmshafen. Af Sikkerhedshensyn lagdes Ruten den mindre Omvej — norden om de britiske Øer — til Middelhavet. Ved Kap Finisterre ventede Damperen »Marzala« paa den for Komplettering af dens Olie- og andre Beholdninger. Men efter at Kapltlt. Hersing havde fyldt op og var lettet den 2. Maj, blev han ubehageligt overrasket ved at erfare, at

den overtagne Brændselolie ikke kunde brænde og var ubrugelig. Hans gamle Beholdning rakte hverken til Lilleasien eller til at vende tilbage til Tyskland. Men han kunde med yderste Økonomi i hvert Fald haabe at naa en østrigsk Havn; derfor besluttede han at anløbe Cattaro. Den 6. Maj passerede han, tæt under den marokkanske Kyst, Gibraltarstrædet, hvor han blev beskudt af to engelske Torpedobaade. Det gentoges med franske Jagere sydfør Messina. Men den 13. Maj løb han med 1 $\frac{1}{2}$ Tons Olie ind i Cattaro. Han havde 4000 Sæmil bag sig fra Wilhelmshaven, hvortil Motorerne havde brugt 56,5 Tons Brændselolie. Efter 7 Dages Hvil og Overhaling af Baaden gik U 21 den 20. Maj om Eftermiddagen paany til Søs. Han kunde, efter at have fyldt sine Beholdninger op, renoncere paa at benytte den lilleasiatiske Basis og styrede direkte mod sit Maal: den engelske Flaade foran Dardanellerne. Den 24. Maj løb den russiske Krydser »Askold« saa at sige i Armene paa ham til Ankers sydfør Dedeagatsch 5 Mil fra Land og uden særlig Sikring. Men skønt der var sikre Træfningschancer, gav Chefen Afkald paa det lette Bytte for ikke at ødelægge sine Chancer for værdifuldere Maal, ud fra den Betragtning, at han kunde antage, at Fjenden ikke var underrettet om hans Nærværelse. Til Trods herfor kan de to Torpederinger, som i Løbet af de næste Dage lykkedes for ham, ikke betragtes som Overraskelsesresultater, som Lykken kastede i hans Skød, men som velfortjent Løn for usædvanlig Dristighed og Energi. Han jagede som en Jæger efter Vildtet og lod sig ikke fravriste sin Modstander, førend han havde truffet.

Det første Angreb, som Kapltl. Hersing forsøgte den 25. Maj Kl. 6²⁵ om Morgenens paa et forankret Linieskib af »Triumph«-Typen ved Gaba Tepe, blev afslaaet af Modstanderen paa 700 m ved Beskydning fra det forreste Taarn. Ogsaa et andet Angreb paa to Krigsskibe under Gang, hvoraf det ene tilhørte »Majestic«-Typen

og det andet »Queen Elisabeth«-Typen, blev resultatløst, fordi det truede Skib drejede af for den paa 1000 m afskudte Torpedo, og U 21, som viste Periskop, blev overdænget med en Byge af Skud. Men nu vendte Hersing tilbage til det første Maals Plads. Her havde »Triumph« i Mellemtiden udsat Torpedonet. Paa Nokkerne af Netbommene sad der Matroser, som holdt skarpt Udkig, og en Jager kredsede til Stadighed om den med høj Fart, hvilket gentagne Gange tvang den tyske U-Baad til at gaa ned paa 20 m. Men Kl. 11²⁰ lykkedes det den dog paa 300 m Afstand at gennemføre Angrebet. Paa Grund af Jagerens Nærhed kunde Chefen ikke iagttage Torpedoen's Virkning. Men en dobbelt Detonation overbeviste ham om, at Netsaksen, hvormed Torpedoen var forsynet, glat havde gennemskaaret Sikkerhedsnettet. Han afsejlede nu foreløbig i 20 m Dybde. Da han efter 3 Timers Forløb gik op i 10 m Dybde og tog et Periskopkig, var der intet Skib mere at se ved Gaba Tepe. Ogsaa længere sydpaa havde Skibene forladt deres Ankerplads. Derpaa fjernede U 21 sig neddykket fra Kysten og dukkede først efter 21^{1/2} Time atter op for at lade Batterierne.

Efter at »Askold«, som Kapltl. Hersing havde tiltænkt et Besøg den 26. Maj, var forsvundet, gik Dagen uden særlige Begivenheder. Den 27. Maj faldt saa det andet Mesterskud, denne Gang ved Kap Teke ved Halvøens Sydspids, mod »Majestic«. Skibet laa midt i en Kreds af Transport-, Lazaret- og andre Hjælpekibe, som skulde dække den. Seks Jagere havde til Opgave at danne Sikring, saaledes at det næsten syntes udelukket at komme i gunstig Skudposition. Fra Kl. 4¹⁵ til 5³⁸ manøvreredes først paa vestlig, senere paa østlig Kurs, for at komme i Angreb. Tilslidst lykkedes et Bovskud paa 6—700 m Afstand, Skæringsvinkel 120 Grader, ind imellem to Dampere. Umiddelbart efter den tydeligt hørte Detonation løb Jagerne henover U-Baaden, som gik i 20 m. Kl. 6¹⁵

saa Kaptlt. Hersing Skroget af den kæntrede Kæmpe over Vandet og forlod Kamppladsen i 20 m Dybde.

Under Forsøg paa den 29. Maj at sænke et andet Skib af »Majestic«-Klassen i Kephalos Bugten blev U 21 indviklet i et fjendtligt Net; det lykkedes den dog, om end med meget Besvær, med haardt Ror og Maskinmanøvrer at sønderrive Nettet og komme fri uden at Begivenheden, som fandt Sted i klart Vejr ved Middagstid, blev iagttaget. Efter at der heller ikke den 30. og 31. var kommet ham noget lønnende Maal i Sigte, besluttede Chefen sig til først at sejle endnu en Gang til Budrum for at indhente nye Efterretninger og skaffe Besætningen en rolig Nat. Han satte Kurs mod Tschanak Kale og indtraf den 5. Maj i Konstantinopel, 40 Dage efter at han havde forladt Wilhelmshaven.

De tyske U-Baades Virksomhed og disses Ophør.

Følgerne af de to Hersingske Torpederinger overskred langt det materielle og taktiske Tab af de to Linieskibe paa 12 000 og 15 150 Tons, som den engelske Flaade foruden »Goliath«s 13 150 Tons mistede i Løbet af 14 Dage. De bestod for Tyrkerne fremfor alt i den pludselige Aflastning af deres Infanteri-Front, som, fordi den indtraf overraskende, blev saa meget mere følelig. Men paa engelsk Side fik disse Tab en dybtgaaende moralsk Virkning, der klart findes udtrykt i en Nyzealænderes Brev til Hjemmet: »Jeg gruer, naar jeg tænker paa, at vi i Fremtiden maa give Afkald paa vor Flaades værdifulde Understøttelse, som er det eneste moralske Rygstød i vor vanskelige Stilling«. Som Følge af Tyrkernes Mangel paa langtrækkende Skyts mindede Trafikken langs Gallipoli Kysten ved Gaba Tepe og Sedul Bahr meget om Billedet ved Kieler Förde, idet der var et Virvar af store Dampere og alle Slags Krigsskibe — men efter den 28. Maj var Søen faktisk fejret ren! og man kan forstaa, at Tyrkerne, som fra deres Skyttegrave kunde iagt-

tage »Triumph«s Undergang, ledsagede Begivenheden med høje Hurraraab. Men deres Aanden op var ikke af lang Varighed. Thi straks efter begyndte ogsaa alle de virksomme Afværgelsesforanstaltninger mod de tyske U-Baade, og som var lette at gennemføre for England, der havde alt ønskeligt Materiale til Disposition. Følgen var, at allerede i Slutningen af Juni kunde saavel Transport- som Krigsskibene atter forlade de beskyttende Baser og ligesaa ugenert som før, blot med meget stærkere Sikringer, igen optage deres gamle Positioner og Sædvaner uden at nære videre Frygt for de tyske U-Baade.

Efter den meget lovende Optakt i Slutningen af Maj kunde U 21 i Løbet af de 7 følgende Uger kun yderligere sænke den franske Transportdamper »Carthago« den 4. Juli. UB 14 (v. Heimburg) torpeperede den 13. August den engelske Transportdamper »Royal Edward« (11 000 Tons) ved Øen Kandelesa og »Soutland« den 2. September sydfor Øen Strati. UB 8 kom i de kritiske Dage ved Suvla-Landingen paa Skud af to Ballonskibe i Suvlabugten, og som begge blev truffet, men ikke sænket. Men der var ikke mere nogen Mulighed for at komme i Nærheden af Krigsskibe, efter at Observationen fra Land og til Vands havde vist, at hele Omraadet mellem Kephalos, Gaba Tepe og Kap Teke var en eneste Spærrezone af Net, Fælder og Miner. Da Kaptlt. Hersing en Dag ved at anløbe Observationsposten erfarede, at man ved Miner og Net tværs over Indsejlingen til Dardanellerne havde afskaaret ham Tilbagevejen, udbad han sig Tilladelse af Flaadechefen til at sejle til Cattaro, hvor han ogsaa indtraf den 21. September. Dermed var indtil videre de tyske U-Baades Operationer foran Dardanellerne slut. De i Konstantinopel tilbageblevne fem mindre Baade maatte derfor i Sortehavet finde et andet Virkefelt.

Inden U-Baad Temaet afsluttes, skal tilføjes, at tyske U-Baade under Gallipolikampene ogsaa to Gange blev

anvendt som rene Transportskibe for haardt tiltrængt Materiel; for at faa Lastrum maatte alle deres Angrebsvaaben udtages. Den første var *UC 15* (v. Dewitz), som ankom til Lilleasien den 20. August med Motorskade og sendte sit Materiel paa 50 Kameler derfra til Konstantinopel. Den anden var *UC 13* (Oblt. Kirchner), der selv lossede sin Ladning paa 30 Tons Brisantgranater, Pigtraad og Brandrør etc. den 6. September i Konstantinopel.

Hvad endelig angaar Etableringen af de to udlagte Anti-U-Baadsnet ved Nagara, som ogsaa var Flaadekommandoens Værk, kan der henvises til Artiklen desangaaende i »Tidsskrift for Søværnen« fra 1930, da der intet væsentligt kan tilføjes hertil.

Slutbetragtninger.

Den allerede i en tidligere Artikel omtalte Kendsgerning, at den tyrkiske Front var delt i en Sø- og en Landfront med to koordinerede Kommandomyndigheder, har ikke blot fremkaldt midlertidige Kompetencevanskeligheder, men ogsaa, i og for sig forstaaeligt, divergerende Meninger, om Flaaden eller Hæren har den største Fortjeneste af den endelige Sejr. Kontreadmiral Lorey skriver i den af Marinearkivet udgivne »Krieg zur See«:

»I det opløftende Resultat (der menes Englændernes Evakuering) tilkommer der ogsaa Flaaden en stor Andel ved dens opofrende og tabsrige, sejge Medvirken. Uden Understøttelsen ved den indirekte Ild mod Linieskibene, uden at de fjendtlige Skibe var trængt bort fra Kysten ved tyske U-Baade, og uden den heldige Bekæmpelse af de fjendtlige U-Baade og Dækningen af talrige Transporter af Tropper, Levnedsmidler og Ammunition over Marmarahavet havde den tyrkiske Hær paa Gallipoli aldrig kunnet holde«.

General Liman von Sanders derimod skriver i sin Bog: »5 Jahre Türkei« følgende Bemærkninger om Spørgsmaalet:

»Til Forstaaelse af følgende korte Skildring af Gallipolifelttogets Kampe maa forudskikkes, at disse saa godt som udelukkende blev ført af 5. Armés Tropper, og at Deltagelsen af den tyrkiske Marine deri naturligvis kun kunde være begrænset. I Tyskland har jeg stødt paa ganske fejlagtige Anskuelser om, at Hæren og Flaaden har lige stor Andel i det for Krigsresultatet saa vigtige Felttog ved Gallipoli. Den tysk-tyrkiske Flaade har kun direkte deltaget deri, saavidt som den har afgivet M. G. Afdelinger paa ialt ca. 24 M. G. til 5. Armé, som har været til stor Nytte. Desuden har »Heireddin Barbarossa« og »Torgut Reis« i de første Uger efter de fjendtlige Landsætninger adskillige Gange virket ved indirekte Beskydning af Strædet ved Dardanellerne mod de engelske Landingspladser i Omegnen af Ari Burnu. En tyrkisk Torpedobaads Fremstød i den nederste Del af Dardanellerstrædet om Natten den 13. Maj og de tyske U-Baades desværre meget korte Virksomhed beskrives senere »Goeben« og »Breslau« er under det 8¹/₂ Maaneders Felttog aldrig kommet saa langt ud som til Dardanellerne. Fra den tyske Marines Særkommandos Side, som under Ledelse af Admiral von Usedom i det væsentligste var indskrænket til Fæstningens Værker og Batterier, har der ikke foreligget nogen direkte Deltagelse i 5. Armés mange Kampe og Fægtninger ved Gallipoli. Særkommandoens Opgaver var bundet til det indre Stræde, medens alle de store Kampe fandt Sted paa de ydre Kyster, og for Sydgruppens Vedkommende, i Halvøens Indre Uden Tvivl har Beskydningen fra Intepe ofte været følelig for Fjenden Men det hele blev blot en Biakt i Sammenligning med Kamphandlingerne paa Halvøen.»

Men paa et andet Sted skriver General Liman endnu følgende om det engelske Flaadeangreb:

»Den 18. Marts er og bliver en Æresdag for Dardaneller-Fæstningen og Strædets Overkommando«.

Her ligger efter vort Skøn Spørgsmaalets Tyngdepunkt. Man maa — hvad der i Almindelighed ikke sker — ved Bedømmelsen af Fortjenesterne ved Befrielsen af Halvøen Gallipoli trække en skarp Skillelinie mellem Flaadeslaget den 18. Marts 1915, som ene og alene blev vundet af de med Marinemandskab besatte Forter og deres Armeringsbatterier, og de den 25. April begyndende Landingskampe, som trak ud til December og blev udkæmpet under General von Limans Kommando. I sidste Instans betød den tysk-tyrkiske Flaades opofrende Deltagelse naturligvis en Del, men den fik ikke afgørende Betydning, saaledes som det fremstilles i Admiralitetsværket. Englændernes Rømning af Halvøen skete som bekendt først ved Juletid 1915, d. v. s. 7 Maaneder efter Hersings Stordaad, og den var ikke et Resultat af den tyske U-Baads Fare, men skyldtes den efter Serbiens Undertrykkelse opnaaede direkte Jernbaneforbindelse mellem Centralmagterne og Tyrkiet, hvorefter der kunne forudses at Gallipoliforsvarets artilleristiske Kraft i Løbet af de næste Uger vilde mangedobles, og at denne Omstændighed vilde medføre en fuldstændig Ændring af Situationen.

Paa den anden Side er det kun lidt bekendt, at den 30. Juni 1915, da det saa meget alvorligt ud paa Gallipoli, raadslog Flaadechefen i Tschanak Kale med Admiral von Usedom i Envers Nærværelse om hvilke Forholdsregler, som i yderste Nødsfald maatte træffes. Herunder drøftedes ogsaa Spørgsmaalet om at lade »Goeben« og de tyrkiske Linieskibe foretage et pludseligt Fremstød fra Dardanellerne og beskyde de engelske Stillinger ved Sedul Bahr i Ryggen. At rydde en Gennemsejling gennem de tyrkiske Minespærringer vilde imidlertid tage ca. 14 Dage, og selv med den største Hemmeligholdelse kunde Arbejderne næppe forblive uset af Fjenden og havde i Tilfælde af at det gik uheldigt ogsaa gjort Strædet farbart for Fjenden. Selv et ube-

mærket Udløb havde naturligvis øjeblikkeligt bevirket, at de fjendtlige Linieskibe blev sat ind til Beskyttelse af Hærens Stillinger, og det vilde have resulteret i en Artilleriduel, ved hvilken foruden »Goeben» alle de tyrkiske Skibe paa Forhaand vilde have været Modstanderen underlegne. Af alle disse Grunde blev Planen derfor atter forkastet, og denne Beslutning maa ogsaa idag endnu anerkendes som rigtig.

For Fuldstændighedens Skyld skal til Slut endnu nævnes, at General Liman i Slutningen af Juni 1915 ogsaa ansøgte Flaadeflotten om Tilvejebringelse af et Landingskorps fra Flaaden, for med dette at kunne understøtte et Stormangreb i Sydafsnittet. Flaadeflotten mente dog at maatte afslaa denne Anmodning for ikke at kompromitere Offensivkraften af de maritime Stridskræfter, som allerede var stærkt svækket ved Afgivelse af Personel og Materiel til de forskellige Kommandoer; thi Flaaden dannede saavel i Tilfælde af et Gennembrud af den fjendtlige Flaade gennem Dardanellerne, som i Kampen med Russerne i Sortehavet stadigvæk en vigtig Faktor i Tyrkiets militære Magtmidler. Naar Flaaden saaledes ikke fuldt ud kunde opfylde de Ønsker og Forventninger, som Hæren nærede, saa var det fordi Forholdene var stærkere end det Offermod og den Angrebsaand som Flaaden var besjælet af og som, hvor Flaaden virkelig blev sat ind, besjælede den til at yde sin fulde Indsats.

England:		Skibs-Tab ved Dardanellerne.		Nr. paa Skitsen
15.				
¹ / ₈ Agamemnon		Indløbet	ukampdygtig ved Artilleri-Beskydning	
Irresistible	15,250 t.	—	Mine	1
Ocean	13,150 -	—	—	2
Inflexible		—	ukampdygtig ved Miner og Artilleri-Beskydning	15
⁷ / ₄ E 15		Kefes Huk	Artilleri-Beskydning	3
³ / ₄ AE 2	800 -	Marmara Havet	T. B. Sultan Hissar	
⁸ / ₆ Goliath	13,150 -	Morto Bugt	T. B. Muavenet	4
⁵ / ₆ Triumph	12,000 -	Gaba Tepe	U 21	5
⁷ / ₈ Majestic	15,150 -	Kap Teke	U 21	6
² / ₁₀ Southland (Transportskib)	2,081 -	Strati	UB 14	
⁴ / ₆ E 7		Nagara	Artilleri-Beskydning	7
⁷ / ₆ Arabia (Hjælpekrydser)	8,000 -	Kreta	U-Baad	
⁶ / ₁₁ E 2)		Marmara Havet	UB 14	
18.				
⁰ / ₁ Raglan } Monitor }	Monitors	Imbros	Goeben	15
		—	Breslau	16
⁷ / ₁ E 14		Dardanellerne	Mine	
Frankrig:				
15.				
⁶ / ₁ Saphir	U-Baad	Indre Dardanl.	Artilleri-Beskydning	8
² / ₈ Coulomb	—	Dardanellerne		9
² / ₈ Suffren	12,000 t.	Indløbet	ukampdygtig ved Artilleri-Beskydning	
Bouvet	12,000 -	—	Mine	
Gaulois	11,300 -	—	ukampdygtig ved Artilleri-Beskydning	10
⁰ / ₄ Manitou (Transportskib)		Agâls	T. B. Timur Hissar	
¹⁰ / ₄ Bernville	U-Baad	Tschanak Smyrna		11
⁴ / ₆ Casablanca (Transportskib)				
¹⁶ / ₇ Mariotte	U-Baad	Dardanellerne		12
¹⁰ / ₁₀ Turquoise	U-Baad	—	(strandet og erobret)	13
⁴ / ₇ Carthage (Transportskib)	5,600 t.	Kap Teke	U 21	14
Tyrkiet:				
914.				
¹² / ₁₂ Messudie	9,250 -	Tschanak Kale	U-Baad	1
⁶ / ₈ Peik		Marmara Havet	— (sat paa Grund og slæbt af)	
⁷ / ₈ Heireddin Bar-barossa	10,060 -	Dardanellerne	—	11
918.				
¹⁰ / ₁ Midilli (Breslau)	4,550 -	Imbros	Mine	
Jawus Sultan				
Selim (Goeben)	23,000 -	Imbros	ukampdygtig ved Mine	



Nogle af Søstrategiens Grundprincipper.

Af Kaptajn i den Kgl. svenske Flaade D. Landqvist.
(Kommenteret af Kommandørkaptajn Paul Ipsen).

Med dette Marinlitteraturföreningens 39. Skrift er søjet endnu et fortræffeligt Bidrag til den lange Række af fremragende sømilitære Skrifter, som Foreningen har udgivet.

Foruden at være Lærer i Strategi ved Søkrigshøjskolen er Forfatteren af dette Skrift kendt som en af den svenske Flaades førende Militær-Skribenter.

Som det ogsaa fremgaar af Tittlen, er det kun enkelte Afsnit af Søstrategien, der er taget op til Behandling; men netop de Emner er valgt, som mest trænger til kritisk Belysning og Gennemgang i Overensstemmelse med Udviklingen.

Afhandlingen er efter en Indledning delt i 6 Kapitler:

1. Kapitel. Herredømmet til Søs.
2. — Søkrigens Maal og Midler.
3. — Sædvaneretslige Regler for Søstridskræfternes Anvendelse i Krig.
4. — Særlige Forhold der indvirker paa Søkrigsførelsen.
5. — Flyvevæsenet og Søstridskræfterne paa Søen.
6. — Mennesker og Materiel.

Efter i Indledningen at have defineret Strategi og Taktik, — saaledes som det nu engang er Sæd og Skik lige fra Clausewitz Dage, uden at den gamle Mesters Ord og Tanker endnu forekommer mig overtrufne — fremhæves Nødvendigheden af, at der — nu mere end nogensinde — er den nødvendige Vekselvirkning mellem

civile og militære Elementer i Nationen, fordi Krige er blevet Folkekrige, à outrance, der fordrer alle Nationens Kræfter i Sømmenspil. Men — hævder Forfatteren — det er ikke nok at tilstræbe de politiske, organisatoriske og materielle Kræfters Samvirke; selve Befolkningen maa gennemsyres af den rette Forstaaelse af de strategiske Problemer. »Strategien maa populariseres«. I denne Forbindelse henledes Opmærksomheden paa, at der baade i Tyskland, Frankrig og England (hertil kan, efter hvad jeg har faaet oplyst, nu ogsaa føjes Italien og Rusland) holdes Foredrag i Forsvarspolitik, Krigshistorie, Krigsfilosofi og lignende militært betonede Emner ved Universiteter. Det forekommer Anmelderen værd at overveje, om denne Tanke ikke ogsaa burde realiseres her hjemme, thi det, det skorter paa i vort Land, er jo ikke i saa høj Grad teknisk som strategisk Forstaaelse, ikke mindst af søstrategiske Problemer og ikke mindst i de intellektuelle Befolkningslag.

Om Forholdet mellem Udenrigspolitik og Militærledelse taler Forfatteren kloge og velmente Ord om, at Militærledelsen skal være den udenrigspolitiske Ledelse følgagtig; men Vanskeligheden nu om Dage synes for de fleste Landes Vedkommende mere og mere at være, at det er svært at finde ud af, hvad den udenrigspolitiske Ledelse egentlig vil; der tales med mange Tunger og man har det Indtryk, at der ikke altid er Overensstemmelse imellem, hvad der siges i Geneve, ved Ministermøder, i Parlamenter eller paa Vælgermøder af de samme Personer, eller at de mange Pagter mellem Folkene og Handlinger svarer til hinanden. Det er i Sandhed vanskeligt for en Militærledelse snart at faa Recept paa at skulle »afruste«, snart at »bevogte« og snart at »forsvare« med meget nær de samme Midler. Hvorledes under saadanne Forhold bevare en strategisk Kontinuitet, en planmæssig strategisk Forberedelse?

I Kapitlet om »Herredømmet (Herraväldet) til Søs« giver Forfatteren, som alle strategiske Kolleger (Corbett-Castex-Groos m. fl.), den behørig Undskyldning for den vildledende Betegnelse af Emnet. I Marine-Rundschau's Januar Hefte 1935 slaas til Lyd for Anvendelse af (det til Dansk iøvrigt vanskeligt oversættelige Ord) »Seegel-tung« (svarer vel nærmest til Hævdelse paa Søen). Det vildledende ved Betegnelsen »Herredømmet paa Søen« er jo, at dette absolutte Begreb overmaade sjældent foreligger, fordi Herredømmet enten er bestridt eller lokalt eller temporært, og nu om Dage kan Herredømmet paa Søen trues baade fra Farer i Søen (Miner—Undervandsbaade) og fra Luften (Luftfartøjer). Som Castex siger »Strategien er som et Solspektrum«, der changerer fra det ultrarøde til det ultraviolette, og saaledes ogsaa med dette Begreb.

I Kapitlet behandles endvidere de militærgeografiske Forholds Indflydelse, og dernæst paavises det, hvor lidet sandsynligt det er, at Havets Overflade som Transportvej vil blive erstattet af Luften eller af Havets Dybder (Undervandstransportskibe), derfor vil Herredømmet paa Søen stadig være det essentielle.

Som Modsætning til dette Begreb behandles »Have-nes Frihed«, og de Krav der særligt kan forventes gjort gældende i saa Henseende i første Række af neutrale Stormagter.

Den folkeretlige Udredning findes nærmere behandlet i Kapitel 3.

Med Corbett som Forbillede behandles derefter »Erhvervelse af Herredømmet paa Søen«. Medens Corbett noget dogmatisk foreskriver de Fremgangsmaader, som den stærkere bør søge at bringe i Anvendelse (Søkamp og Blokade), saa paapeger Forfatteren med megen Fynd og gode Eksempler, hvor vanskeligt det er at definere, hvem af Parterne der er den stærkeste. Paa ridderlig Vis fremdrages saaledes, at Svenskerne i mate-

riel Henseende var de stærkeste i Slaget ved Køge Bugt den 1. Juli 1677, men ikke desto mindre tabte Slaget bl. a. paa Grund af daarlig Føring og derfor kun havde et negativt Udbytte af at søge afgørende Kamp. Handlemaaden bestemmes ikke saa meget af hvem der rent objektivt synes stærkest, men af hvem der subjektivt anser sig for stærkest.

Som saa fortræffeligt udtrykt af Admiral Jellicoe i hans Bog om Jyllandsslaget, saa er den stærkere oftest stillet over for den Vanskelighed at skulle formåa den underlegne Flaade til at lade sig udfordre til et afgørende Søslag. For at tvinge ham hertil kræves, at man enten bringer hans Flaade, dens Baser eller Fjendens Handel i Nød, kort sagt, han maa tvinges ud i den Situation, at han har alt at vinde, men intet at tabe ved et afgørende Fremstød med sin Flaade.

Nu om Dage maa foruden de tidligere kendte Metoder regnes med Midlet ved Luftangreb at umuliggøre den fjendtlige Flaade dens Ophold i sine Baser, ligesom man tidligere ved Beskydning fra Landbatterier kunde gøre den Helvede hedt (Port Arthur 1904). Saadanne Angreb maa man være forberedt paa lige fra Krigsoperationerne indledes og derfor have sit Luftforsvar fuldt krigsberedt.

Efter den Corbett'ske Recept følger derefter »Bestridande av Herrevælde til Sjös», og de Metoder som den underlegne kan bringe i Anvendelse. Det fremhæves, at om end Maalet »at bestride» i og for sig indicerer noget »negativt», saa er der intet til Hinder for, at Søkrig af denne Art føres offensivt. Om Metoderne »Kleinkrieg» (minor attacks, counterattacks — harassing tactics) — paa Dansk bliver det mest rammende Udtryk vel »Spredte Angreb» —, og »fleet-in being» anstilles de alment kendte Betragtninger, og efter en historisk Gennemgang incl. Verdenskrigen udtales: »Man saa bort fra Aarhundreders for ikke at sige Aartusinders

Erfaringer, i Følge hvilke Søkrigen kræver en operativ Enhed en »Støtmasse«, i hvilken forefindes alle Søkrigens Vaaben, og som er i Stand til under alle Forhold at optage og gennemføre Kamp med en fjendtlig Søstyrke — dette Krav kan netop en Mængde lette og smaa Kampkræfter til Søs (la poussière navale) aldrig opfylde.» Det viste sig ogsaa under Verdenskrigen, at den tyske »Kleinkrieg« i 1914 kun gav maadelige Resultater og at Fjendens Modforanstaltninger mod Miner og U-Baade snart holdt den i Skak. Forfatteren konkluderer i, at den underlegne i Nutid og den nærmeste Fremtid bør tilstræbe at anvende begge Metoder »Kleinkrieg« og »Fleet-in being« kombineret i Sammenspil f. Eks. saaledes:

1. Offensiv Luft-, Undervandsbaad- og Minekrig frem til (og over) Fjendens Basisomraade, naar betimeligt i Samvirke med egen Hovedstyrke, samtidig bør Fjendens U-Baad og Minevirksomhed i saa vid mulig Udstrækning imødegaaes ved »Rensning af egne sandsynlige Operationslinier og Søhandelsveje.
2. Aktiv Krigsførelse med egen Hovedstyrke fornemmeligst ved tætte men varierende Fremstød, idet der lægges særlig Vægt paa Mulighederne for Samvirke med egne Luft-, Undervandsbaads- og Minevaaben.

Som historisk Eksempel paa en paa rette Maade tilrettelagt Søkrigsførelse af denne Art fremhæves Hochseeflotte's operative Optræden i Løbet af Sommerhalvaaret 1916.

Som klart paavist af Forfatteren saa kræver imidlertid denne Kombination af Metoder (Fleet-in being og spredte Angreb) en Flaade med taktiske operative Enheder, der er sammensat af alle Vaabenarter og nøje afstemt i Typevalg. Vil Bevilgingsmyndighederne ikke afse de fornødne Midler eller i

det hele gaa ind for dette Krav, ja saa ophører ogsaa Mulighederne for den underlegne i at anvende »Fleet-in-being» Princippet og Haabet om at opnaa Udligning ved spredte Angreb. (Kleinkrieg).

Saa maa det stilles Befolkningen klart, at den ved selv at give Afkald paa en operationsduelig Flaade har:

1. Reduceret Sandsynligheden for at blive holdt uden for fremtidige Krige ved at formindske Risikoen for en Fredsbryder.
2. I høj Grad øget Sandsynligheden for Neutralitetskrænkelser i vore Farvande, og derved for at krigsførende selv tager sig til Rette uden Hensyn til vore Interesser.
3. Afskaaret sig fra at vedligeholde Forbindelsen mellem vore Landsdele.
4. Afskaaret sig fra at beskytte vor Søhandel og Fiskeriet i Hjemmefarvandene i Krigstid.
5. Udelukket Betingelserne for at Krig kan holdes borte fra vore Farvande, Kyster, eventuelt vort indre Landterritorium.

Fastholder vor Regering, Bevillingsmyndigheder og i sidste Instans Befolkningen ikke desto mindre deres Standpunkt, bliver der intet andet tilbage end resolut at gaa ind for det direkte Kystforsvar med lokale Styrker og specielt dertil egnet Materiel. Det man saa maa bygge Søforsvaret op paa bliver: Flyvevæsen — Motortorpedobaade — Undervandsbaade — Miner og Minestrygningsmateriel og Kystbefæstningsanlæg.

Efter tilsvarende Princip maatte vore Forfædre bygge vor Flaade op i Kanonbaadstiden, den Gang den var afrustet af Englænderne, uden at de derfor tabte det Maal af Syne atter at bygge en operationsduelig Flaade op.

Konsekvenserne maa tages, at arbejde videre paa et strategisk forkvaklet Grundlag

med Materiel, der hverken kan løse den ene eller den anden Opgave er Pengespild og nedbrydende for Tilliden indadtil og udadtil. Der maa fast Grund under Fødderne, og Maal og Midler maa svare til hinanden.

2. Kapitel omhandler som nævnt Søkrigens Maal og Midler.

Først omtales de »mildere« Metoder, Statsmagten kan anvende, inden den tager det yderste Middel, Krigen, i sin Tjeneste.

Der nævnes Underhandlinger, Voldgift, Retorsioner, Repræsalier og Fredsblokade.

I faa Ord omtales de forskellige Arter af Krige. Pladshensyn har antagelig ikke tilladt Forfatteren at uddybe dette Emne, der iøvrigt ogsaa er indgaaende og mesterligt behandlet i Corbett's Strategi, netop fordi Corbett klart trækker Væsenforskellen op imellem Sø- og Landkrige (ubegrænsede og begrænsede Krige — Interventionskrige m. v.).

I det korte Afsnit om Søkrigens Maal tages Afstand fra en for vidt dreven Doktrinarisme. Naar Maalet defineres som:

»At fremtvinge (opnaa) en Fred, hvorved Parterne enes om at erkende det berettigede respektive det uberettigede i de politiske Krav, som opstilles fra begge Sider»,

saa forekommer denne Definition mig noget virkelighedsfjern.

Krigens Maal forekommer mig slet og ret at være:

»At fremtvinge en Fred hvorved opnaas de bedst mulige Vilkaar.»

Søkrigens Midler deles i to Afsnit Handelskrig og Landgangsforetagender (Överskeppningsföretag).

I Afsnittet om Handelskrig nævnes enkelte historiske Eksempler specielt fra Verdenskrigen, og Konklusionen er den samme, som allerede Mahan kom til, at vel er Handelskrig et yderst generende Middel i den underlegnes Haand, men den fører aldrig til det endelige Maal: at vinde Krigen, og som Regel ebber den ud og taber i Kraft over for Fjendens Modforanstaltninger.

I Afsnittet om »Överskeppningsföretag« fæstner Forfatteren sig først med fuld Ret ved den uklare Terminologi, som forefindes paa dette Omraade, og ikke med Urette er han en Modstander af Betegnelsen »Landgangsforetagender« (Landstegningsföretag), fordi, hævder han, det giver det misvisende Indtryk, at Landgangen er det vigtigste og sværeste Moment i hele Foretagendet, medens det langt snarere er Overførslen over Søen til Landgangsstedet af den Armé, som skal sættes i Land. I dansk Terminologi søges indført at benævne »Överskeppningar« til forsvaret Kyst, »Landgangsforetagender«, og til uforsvaret, »Troppeoverførsler«; men en vedtaget Terminologi tiltrænges i alt Fald. Efter Fremdragen af forskellige historiske Eksempler, der i alt væsentligt er tidligere kendt og benyttet (russisk-japanske Krig; spansk-amerikanske Krig; Dardanellerforetagendet 1915 m. fl.) fremsføres (Pag. 78—79) Argumenter for, at et Overskibningsforetagende nu er forbundet med saa stor Risiko, at det overhovedet ikke lader sig iværksætte, saafremt Modstanderen — omend underlegen — besidder en virksom, veløvet og af moderne Enheder sammensat Flaade.

Men siger Forfatteren, dette har kun sin Gyldighed, hvis Transportvejen er saa lang, at der er Sandsynlighed for, at Forsvareren kan bringe sin Hovedstyrke i Aktion, i modsat Fald nærmer Foretagendet sig til en Flodovergang, og saa er det først og fremmest Kystartilleriformationer i Samvirke med Luftstyrker og lokale

Søstyrker, der skal gribe ind, idet Hovedstyrken dog naturligvis skal støtte dem saasnart ske kan.

Til Slut gøres Rede for Forberedelse og Kommandoledelse, her tilraades det engelske Princip med delt Kommandoledelse og al Vægt lagt paa Samarbejde.

Det 3. Kapitel — sædvaneretslige Regler for Søstridskræfternes Anvendelse i Krig — er et særdeles værdifuldt Sammendrag, som det varmt maa anbefales enhver Søofficer at gennemlæse. Desværre tillader Pladshensyn ikke i denne Anmeldelse blot tilnærmelsesvis at kommentere det lødige Stof.

Efter at have trukket Hovedlinierne op for Reglerne for Land-, Sø- og Luftkrigsførelse under Henviisning til Konventioner og Konferencer og omtalt Folkeforbunds-sanktionerne, behandles følgende Emner i folkeretlig Belysning. Minekrig — Blokadeinstitutionen — Kontrabandebegrebet — Behandling af fjendtlige Handelsfartøjer til Søs — Behandling af neutrale Handelsfartøjer til Søs, og Angrebsformer mod Handelsfartøjer i krigsførende Havne.

Under Reglerne for Anvendelse af Miner henledes bl. a. dels Opmærksomheden paa, at Sverige hverken har undertegnet eller ratificeret denne Konvention, og endvidere paapeges den Mangel, at der savnes regulerende Bestemmelser om Mineudlægning i aaben Sø, idet Tyskland paa Haagkonferencen i 1907 modsatte sig Forslagene herom.

Efter at have defineret Blokadebegreberne Orlogsblokade, Handelsblokade, Nær- og Fjernblokade omtales de gældende Overenskomster (Pariserdeklarationen af 1856) og Sædvaneretslige Bestemmelser (Londonderdeklarationen af 1909) med Redegørelse for Forskellen i de angelsaksiske og kontinentaleuropæiske Synspunkter, men da de moderne Blokadeformer og Blokaderet har

været indgaaende behandlet her i Tidsskriftet's Juli og August Hæfter 1934 i Orlogskaptajn cand. jur. Rohbeck's Behandling af Dr. Martini's Skrift, skal det anbefales at sammenholde disse med Kaptajn Landqvist's Fremstilling, da man derved faar en alsidig Belysning af Nutidsproblemerne.

Krigskontrabandetrafik defineres som Transport ad Søvejen af til Krigsførelse anvendelige Varer, som tilføres Fjenden (har fjendtlig Destination). I korte Træk opridses den britiske Kontrabandepolitik under Verdenskrigen og dens Afsekygninger »Kontigentering» eller »Rationering» af de neutrale Lande, og Vanskeligheden fremhæves i det hele ved, at fastsætte folkeretlige Regler for Kontrabandelister i moderne Krige i Betragtning af den tekniske Udvikling og af Krigenes Karakter som Folkekrige. (I Praksis kan alle Varer stemples som Kontrabande). Det nævnes, at under Verdenskrigen blev det Praksis, at selve Fartøjet, der førte Kontrabandeverer, blev konfiskeret, dersom disse i Værdi, Vægt, Rum eller Fragt udgjorde mere end Halvdelen af Lasten (Londonderdeklarationens Art. 40).

Vedrørende Behandling af fjendtlige Handelsfartøjer til Søs nævnes blandt andet, at det ikke lykkedes Juristkommissionen i Haag 1922—23 at fastsætte Bestemmelser om Opbringelse ved Luftfartøjer, og at neutrale Fartøjer i visse Tilfælde (f. Eks. naar de modsætter sig Visitation eller konvoyeres af fjendtlige Krigsfartøjer eller begaar neutralitetsstridige Handlinger), kan behandles som fjendtlige. Der er forskellige Opfattelser af, i hvilke Tilfælde det er berettiget at sænke fjendtlige Handelsfartøjer, men der turde være Enighed om, at alle ombordværende Personer først skal bringes i Sikkerhed. Ved Washingtonkonferencen 1930 og den senere 5 Magts Konference fastsattes ogsaa Regler for U-Baade, hvori der toges skarp Afstand fra den tyske Fremgangsmaade under Verdenskrigen. Det fremhæves, at fjendt-

lige Handelsfartøjer ubestrideligt har Ret til at gøre Modstand mod Visitering og Opbringelse, ja endog er berettiget til at erobre andre Fartøjer. Der gives nogle interessante Oplysninger om Armering og Beskyttelsesforanstaltninger i engelske Handelsskibe under Verdenskrigen.

(5,887 indrettedes til Opstilling af Kanoner, af disse var der ved Krigens Slutning 4,079 tilbage. Det samlede Antal Kanoner, der anvendtes til Handelsflaaden, var 6,067. Ved Krigens Slutning var der opstillet 681 Dydbombekastere i 350 Handelsskibe. 4005 var udrustet med Taageudviklingsapparater og 3000 med Paravanes).

Men netop dette, at fjendtlige Handelsfartøjer maa armeres og forsvare sig i Forbindelse med Luftvaabenets Udvikling, gør det mere end tvivlsomt, om de tyske U-Baad's Metoder ikke trods alt vil finde Efterligninger i Fremtiden.

Iøvrigt forekommer det mig, at der for Fuldstændigheds Skyld savnes en Omtale af den folkeretlige Diskussion om Armering af Handelsfartøjer, Kaperkrig m. m.

Dernæst følger Behandling af neutrale Handelsfartøjer til Søs. En krigsførende Magts Orlogsfartøjer har som bekendt Ret til paa Krigsomraade at visitere ethvert under neutralt Flag sejlene Privat- og Statshandelsfartøj for at undersøge, om det kan opbringes (d. v. s. hvorvidt det ejes af Fjenden, medfører Kontrabande, er Blokadebryder eller handler neutralitetsstridigt). Forfatteren nævner derefter Fremgangsmaaden ved Visitation og anfører, at det, særlig efter Verdenskrigens Praksis, maa anses for tilladt at bringe et Skib i Havn i dette Øjemed. Det bemærkes, at denne Praksis giver visse Muligheder for, at U-Baade og Luftfartøjer kan dirigere neutrale Handelsfartøjer hen til egne Søstridskræfter eller i Havn for Visitation, Undersøgelse eller

Opbringelse. Der gøres derefter Rede for, hvad der forstaas ved grovere Art af »neutralitetsstridig Understøttelse«, som kan medføre, at et Handelsfartøj behandles som fjendtligt Fartøj, herunder skal fremhæves, paa aabent Hav at udsende radiotelegrafiske Oplysninger, bestemt til Fjenden, angaaende Søstyrker eller Operationer. I Fortsættelse heraf opføres de Forhold, der berettiger til Opbringelse af et neutralt Fartøj.

Dernæst anføres at neutrale Magter har Mulighed for at sikre sine Fartøjsers lovlige Trafik ved at udnytte Konvojinstitutionen. England har ganske vist kun yderst undtagelsesvis erkendt neutrale Magters Ret til ved Konvojering at fordre Fritagelse for Visitation, men denne hævdes af de kontinentale Magter, og at dømme efter »International law for naval officers. 3 Oplag 1928« er U. S. A. af samme Opfattelse.

Om det berettigede i at sænke neutrale i aaben Sø anføres den alment gældende folkeretlige Opfattelse og Admiral Castex Anvisning til at komme uden om denne ved at erklære Omraader for Krigszoner, hvori der vil blive ført »belligérence renforcée« (kendt fra Verdenskrigen).

Mindst lige saa interessant er Behandlingen af Emnet: Angrebsformer mod Handelsskibe i krigsførende Havne. Heri gennemgaas de gældende og foreslaaede folkeretlige Bestemmelser for Angreb fra Land, Sø og Luft (saaledes Bestemmelsen for Landkrigsførelse Haag 1907 Art. 25, og for Bombardement fra Søsiden Haagkonventionen IX; 1907 Art. I, hvis Pkt. 2 dog ikke er ratificeret af alle Magter bl. a. ikke af Tyskland; for Bombardement fra Luften henvises til Art. 25 i Haagkonventionen om Landkrigsførelse i hvis franske Tekst anføres: »il est interdit d'attaquer ou de bombarder par quelque moyen que ce soit des villes, villages, habitations ou bâtimens' qui ne sont pas dé-

fendus“, og dernæst nævnes de Regler som Juristkomiteen i Haag 1922—23 bragte i Forslag).

Hvad nu specielt Havne angaar saa konkluderes i:

1. Landstridskræfter maa kun bombardere (angribe) forsvare de Havne, som tillige er Stæder, Byer o.s.v.
2. Søstridskræfter, maa kun bombardere forsvarede Havne, Stæder etc. men maa ogsaa i ikke forsvarede Havne bombardere visse særligt angivne militære Objekter, blandt hvilke Handelsfartøjer dog ikke er nævnt.
3. Luftstridskræfter. Angrebsvirksomhed mod Havne etc. er foreslaaet begrænset i Lighed med de gældende Regler for Søstridskræfter.

Som fremgaar af det nævnte, og som ogsaa anført af Forfatteren, omhandler hele Kapitel 3 nærmest folkeretlige Emner; det er imidlertid ganske ubestrideligt, at disse paa mange Omraader maa indgaa i det strategiske Studium, og det forekommer mig overordentlig fortjenstfuldt, at Kaptajn Landqvist har medtaget dette Stof i sin strategiske Afhandling. Men — vice versa — vilde det være ønskeligt, om de Folkeretskyndige var mere fortrolige med Søkrigens Art og Midler, og de Bestræbelser der for Tiden er oppe i Retning af at bringe de folkeretlige Teorier mere i Overensstemmelse med Realiteterne i moderne Krigsførelse maa opmuntres; thi Folketret maa fuldt saa vel som Strategi bøje sig efter Søkrigens Kaar og Krav.

I det 4. Kapitel, der omhandler Særlige Omstændigheder der indvirker paa Søkrigsførelsen, vender vi atter tilbage til det rent strategiske.

Pladshensyn nødvendiggør, at jeg i alt væsentligt indskrænker mig til at give en Oversigt over Indholdet. Efter en Indledning, hvori nævnes hvilke Faktorer som andre strategiske Forfattere mener bør medtages under

dette Emne, inddeles Stoffet i — Friktionen i Krig — Søkrigsskuepladsens Karakter som »plan Flade« — Underlagets Flydeevne og Bevægelighed — Geografiske og topografiske Faktorer — Betydningen af Kystliniens Art — Betydningen af Farvandsindsnævninger og Dybdeforhold — Meteorologiske og Klimatologiske Faktorer — Økonomiske og industrielle Faktorer.

Som et Eksempel paa Skriftets livlige og letfattelige Fremstilling af Problemerne skal citeres nogle Bemærkninger om Vurdering af Materiel, hvor Talen er om Overlegenhed eller Underlegenhed. Der skrives:

»Enhver Enhed selv den mindste (f. Eks. Motortorpedobaade) kan saaledes teoretisk set sænke enhver anden Søkrigs-Enhed selv den største. Værdiforskellen mellem de forskellige Arter af Enheder bestaar egentlig deri, at de store Enheder (Artillerifartøjerne) kan præstere Maximum af Slagkraft under de allerfleste ydre Forhold og har en betydelig Levedygtighed, Udholdenhed i Kamp og Modstandskraft — de har med andre Ord baade en jævn og en høj Præstationskurve; medens de andre Enheder kun kan præstere Maximum af Slagkraft under visse ganske specielle ydre Forhold og de har ringe Levedygtighed, Udholdenhed i Kamp og Modstandskraft — de har med andre Ord en ujævn Præstationskurve, som er karakteristisk ved at løbe op i en Spids.»

Hvad angaar Forholdet imellem et Fartøjs offensive og defensive Egenskaber — her nævnes den engelske (Lord Fisher) og den tyske (Tirpitz) Forskel i Opfattelse — er Forfatteren en Tilhænger af den sidste, fordi Underlaget bør kunne holde længere end Vaabnene, og saa længe et Fartøj flyder og kan bevæge sig, saa længe er der Mulighed for at bringe det i Havn og reparere det, og en Reparation foregaar meget hurtigere end en Nybygning.

I Afsnittet om »Farvandsindsnævninger og Dybdeforhold« omtales Danmarks og Sveriges ind-

byrdes militærgeografiske Beliggenhed med Eksempler fra vor Søkrigshistorie, og det paavises, at Militærgeografien var i Danmarks Favør, fordi den danske Flaade stedse kunde operere paa de indre Linier imod den Svenske (1644; 1677 og 1710—1719). Med Henblik paa Nutid og Fremtid udtales, at en Krig mellem Sverige og Danmark er utænkelig, men ikke desto mindre har dansk Territorium (specielt Sjælland) sin store Interesse, thi:

«Hvis en fremmed Magt okkuperer Danmark og opretter større Baser for Sø- og Luftstridskræfter, medfører dette højst alvorlige Følger for Sverige. Vigtige Krigsbegivenheder vil udspilles nær ved den danske Kyst, hvorved der sandsynligvis vil opstaa Vanskeligheder ved at forskyde svenske Søstridskræfter mellem Syd- og Vestkyst og ved at udnytte Handelsvejene i den sydlige Østersø og i Nordseen.»

Som en af Verdenskrigens vigtigste Erfaringer fremhæves Nødvendigheden af den økonomiske og industrielle Forberedelse. (Anmelderen: Da Danmark er et af de Lande, der utvivlsomt har de færreste Resourcer i saa Henseende tiltrænges paa dette Omraade et meget betydeligt forberedende Arbejde og en Organisation i Lighed med den, der findes i andre Lande bl. a. i Sverige). Grundtanken ved Organisationen og Udbygningen af det økonomisk-industrielle Forsvar bør være «business as usual» et Udtryk, som indeholder en langt dybere Sandhed end det stod den Handlende klart, som først anvendte dette Motto paa et Skilt over sin af tyske Krydsere sønderskudte Butik.

Det er intet Under, at det 5. Kapitel om Flyvevaabnet og de maritime Stridskræfter er et af de fyldigste, thi dels hører det til Søstrategiens nyeste Felter, og dels har der i Sverige som bekendt været en bitter saglig Strid om Flyvevæsenets Betingelser for at

løse maritime Opgaver. (Jvfr. Kommandørkapten Giron's fortræffelige Artikel: »Dragkampen mellem försvarsgrenarna« i svensk Tidskrift for Søvæsen's 4. Hæfte 1935). Afsnittet bliver derfor ganske naturligt et polemisk Indlæg og mister noget af Skriftets øvrige objektive og kølige strategiske Præg. I Striden Luftvaaben kontra Krigsskibe fremføres jo blandt andet den Paastand, at Krigsskibe, specielt til Ankers, vil være et forholdsvis værgeløst Bytte for Angribere fra Luften, og at de store Omkostninger til Krigsskibe derfor ikke svarer Regning. Herom siger Forfatteren: »Hvad angaar Krigsskibes særlige Saarbarhed skal yderligere bemærkes, at de udgør dimensionært meget begrænsede Maal, at de har Bevægelighed, at de større af dem er pansrede saavel horisontalt som vertikalt og i øvrigt er bygget til at taale stærke Paavirkninger, samt at de alle er forsynet med Luftskyts, som ofte er saa kraftigt, at et Krigsskib nærmest kan betegnes som en »Luftfæstning«.

Pendulet, der svinger mellem de yderliggaaende Opfattelser af Luftangreb og Luftforsvar, er i stærke Svingninger; men med Tiden falder det i Ro; naar et nyt Angrebsmiddel fremkommer, tager det altid Tid at skabe Modforanstaltninger. (Panser — Minestrygning — Bundsikring — Anti-U-Baad's Foranstaltninger — Gasmasker o. s. v.).

Selvom Flyvevaabnet besidder fortrinlige Egenskaber, Hurtighed, Manøvreedygtighed og Evne til at bevæge sig i den tredje Dimension og kan angribe og bevæge sig baade over Sø- og Land, saa kan det ikke »erobre« og ikke »besætte«, det kan ikke gennemføre Operationer, som kræver Stillestaaen i Rummet eller Sammenhæng i Tiden, og dets Aktionstid (ikke Aktionsradius) er begrænset. Og selvom dets Særegenskaber saaledes berettiger til at kalde det »det tredje Vaaben«, saa er der mangt og meget i dets Anvendelse, der staar maritime

Forhold nær, og Luftstrategien maa siges at være nærbeslægtet med Søstrategien.

De Maal som de maritime Luftstridskræfter sættes ind imod, er de samme, som kan angribes af Krigsskibsmateriel, men dels bereder Sigbarhedsforhold Luftfartøjer større Vanskeligheder, navnlig da Flyvetiden er begrænset, dels er der visse operative Opgaver, som Minestrygning, de ikke kan løse, og endvidere er deres Angrebschancer overfor mindre og hurtige Fartøjer, navnlig hvis disse har Luftværn (Jagere, Torpedobaade, Minestrygere m. fl.) minimal.

Hvad angaar Angreb paa større Fartøjer saa omtales først Torpedoangreb. Risikoen for den angrebne ligger et Sted imellem Jager- og U-Baad's Angreb. Jagerangrebet foretages i Reglen paa langt Hold og derfor med Torpedoen indstillet til lav Fart, men disse Torpedoen har i Reglen stor Virkning (53 cm Torpedoer). Luftangreb foregaar paa klos Hold og med Torpedoen indstillet til høj Fart, men disse Torpedoen har i Reglen middelmadig Virkning (45 cm Torpedoer). Torpedoplanet er udsat for Modvirken før og under Angreb. Undervandsbaadsangrebet foregaar paa nært Hold og med Torpedoen indstillet til høj Fart, disse Torpedoen har i Reglen stor Træffevirkning (53 cm Torpedoer). U-Baade kan undgaa Modvirken før og under Angreb. Endvidere bør tages i Betragtning, at den enkelte Jager eller U-Baad samtidigt kan udskyde et større Antal Torpedoen end det enkelte Torpedoplan, en Jager eller U-Baadsdivision svarer i denne Henseende omtrent til en Flotille Torpedoplaner.

Hvad angaar Bombeangreb saa foreligger der mindre klare og let fattelige Udgangspunkter for at komme til Klarhed over Angrebschancerne. Man kan ganske vist teoretisk beregne hvilket Antal Bomber, der kræves for

at træffe et Maal af en vis Størrelse og kommer derved til det Resultat, at der kræves flere hundrede Bomber for at træffe et Maal af Transportskibs Størrelse. Paa den anden Side ved man, at det tyske svære Artilleris Træfferprocent i Jyllandsslaget var 3,33 % mod hurtigtgaaende Maal paa stor Kampafstand. Resultatet heraf synes derfor indtil videre at maatte blive, at større Fartøjer under Gang kan træffes med betydelig større Sikkerhed og paa langt større Afstand af det svære Fartøjsartilleri end af Bombeluftfartøjer (ved Højdekastning). Metoden med Styrtkastning giver ganske vist større Træffesandsynlighed end Højdekastning, men ved Styrtedykning »Rutsjen langs Kuglebanen« ned til en lav Højde har Luftmaskinskytset ogsaa væsentlig større Træffesandsynlighed.

Dernæst omtales Bombens mindre Anslagshastighed end Artilleriprojektilers, og Spørgsmaalet om Angreb paa stilleliggende Skibe besvares derhen, at man dels i Fremtiden vil lægge mere Vægt paa det artilleristiske Luftforsvar ved Baser og endvidere her have det flyvende Luftforsvar ved Haanden. Men det fastslaas, at intet Orlogsfartøj og ingen Kystbefæstning kan anses for fuldt moderne, saafremt det middelsvære og lette Artilleri (Maskinskyts indbefattet) ikke er indrettet til lige saa vel at kunne beskyde Flotiller i Luften som Flotiller paa Vandet. Kun det svære Artilleri maa fremtidig indtil videre reserveres for de store Skibsmaal.

Der skildres derefter de Vanskeligheder, der er ved at ekclairere, forberede og planlægge et Luftangreb i større Stil paa Styrker i fjendtlig Havn eller Basis (en langt vanskeligere Operation end at bombardere en Storby) og et Afsnit over Flyvevæsenets operative Muligheder i Søkrig konkluderer i, at Flyvevaabnet alene ikke er i Stand til at bestride eller opnaa, endnu mindre at udøve, Herredømme til Søs. Hertil kræves ogsaa

(og i overvejende Grad) Søstridskræfter, som kan stryge og uskadeliggøre Miner, lokalisere og angribe Undervandsbaade, angribe Søstridskræfter af enhver Art (indbefattet Troppetransportfartøjer) saavel Dag som Nat, og overhale Handelsfartøjer til Søs i Overensstemmelse med de derom gældende Regler, alt sammen Opgaver som Luftfartøjer slet ikke eller kun i ringe Grad kan bestride.

Det er før nævnt, at Begrebet »Herredømmet paa Søen« oftest maa anvendes med Modifikationer; endnu mere problematisk maa Begrebet »Herredømmet i Luften« siges at være, saafremt begge Parter i det hele raader over et nævneværdigt Flyvevæsen, og der derfor i det hele er noget at strides om og med.

Vi ved jo, at ved »Herredømmet paa Søen« forstaas først og fremmest »Herredømmet over Forbindelsesveje« (militære og kommercielle). Men der kan i endnu ringere Grad i Luften end paa Søen tales om Forbindelsesveje, og den kommercielle Trafik i Luften er i alt Fald endnu uden videre Betydning (f. Eks. for en Nations Ernæring), ej heller til større Invasionsforetagender, hvortil bl. a. kræves tungt Materiel, kan Luftvaabnet endnu komme i Betragtning.

Men naturligvis kan man i højere eller mindre Grad beherske Luften; og dette kan bl. a. udnyttes til Angreb bag de militære Fronter; og Luftkrigsførelse kan i det hele paa forskellig Maade medvirke til at tvinge Fjenden til at opgive Krigen.

Som Følge af Luftmateriellets Art og Luftens Karakter saa er »Herredømmet i Luften« i alt Fald i endnu højere Grad end Herredømmet paa Søen begrænset i Tid og Metoder.

Spørger man nu om hvilken Betydning Herredømmet i Luften har for Krigsførelsen, og hvilken Rolle det spiller, om eget Flyvevaaben er i Stand til aktivt at bestride Herredømmet i Luften over for en Fjende eller

i bedste Fald at erhverve sig dette Herredømme, saa besvarer Forfatteren dette derhen:

I første Række vil egen Efterretningstjeneste derved blive saa meget sikrere, hvilket igen vil sige, at egne Operationer kan udføres saa meget mere overraskende og med meget større Chance for godt Resultat, og egen Tryghed bliver saa meget større.

Men ydermere vil Overlegenhed i Luftkrigen ogsaa i sig selv betyde, at man kan skærme sig mod Luftangreb, blandt andet ved at holde sig Luftbaserne fra Livet og samtidig selv være i Stand til at rette Angreb paa Objekter af Betydning for Fjendens Søkrigsførelse.

Men det fremhæves, at Doktrinen om, at egne Luftstridskræfter først og fremmest skal angribe Fjendens Luftbaser ikke bør tages for doktrinært, det det gælder om er paa bedst mulige Maade at ødelægge Fjendens Luftstridskræfter og uskadeliggøre disses Personel, og det kan eventuelt gøres paa mere formaalstjenlig Maade end ved at sætte store samlede, risikable Angreb ind paa relativt fjærnt beliggende og vel forsvarede Luftbaser.

Det paavises derefter, hvorledes Overlegenhed i Luften paavirker Flaademateriellets Operationsfrihed og kan være af overordentlig Betydning for den underlegne, baade hvor det drejer sig om Fremstød, rettidig Retraite, Rokeringer og Forskydninger, Gennemførelse af Handels trafik, Minestrygninger, Mineudlægninger og ikke mindst for U-Baad's Bevægelsesfrihed i Overfladen og for Opdagelse af U-Baade.

Flyvevæsenet er et aldeles uundværligt Led i Søværnets Forsvarskraft og herom siges:

Flaadestridskræfternes Afhængighed af Luftstridskræfterne kan bedst kendetegnes ved at drage Parallellen med Flaadestridskræfternes Afhængighed af Kystbefæstningsanlæg. Intet Land, hvor stærk en Flaade det end raader over

eller har raadet over, tør eller har turdet undlade til Flaadens Beskyttelse at opbygge eller at opretholde Baser (Basisomraader) befæstet mod Angreb ude fra.

Disse Kystbefæstningsanlæg tjener i Reglen samtidig adskillige andre Formaal, saasom at beskytte værdifulde Handelshavne, Omraader udsatte for fjendtlig Landgang m. m. Paa tilsvarende Maade tør fremtidig ingen Magt undlade ved Organisation og ved Planlægning af sit Luftforsvar og sit Flyvevæsen at tage Hensyn til, at Flaadestridskræfterne (hvor stærkt Luftværn de end har om Bord af forskellig Art) maa kunne paaregne Støtte, Bistand eller Samvirken samtidig med at Luftstridskræfter ogsaa maa tjene andre mindst lige saa vigtige Forsvarsopgaver.

Hvad Flyvevaabnets Betydning for Flaadestridskræfternes Angrebskraft angaar, saa maa det erkendes, at man paa dette Omraade endnu har ringe Viden eller Erfaring. Meget taler dog for at Flyvevaabnet under visse Forhold vil kunne udnyttes taktisk i Sammenspil med andre Flaadedele og derved øge Angrebschancerne (Anm.: Mærkeligt nok tales hverken her eller andet Steds om Taageudlægning fra Luftfartøjer, men kun om Torpedo- eller Bombeangreb og Artilleriobservationstjeneste).

I et efterfølgende Afsnit behandles Luftstridskræfternes Afhængighed af Flaadestridskræfterne der igen belyses i 3 Underafsnit: Geografiske Forhold, Efterretningsvirksomhed og Kampvirksomhed.

Først hævdes, at da Luftbaser oprettes paa Land eller i Fartøjer, kræves der Flaademateriel i Forbindelse

med Kystdefensionsværker til at forsvare Landet eller Hangarfartøjerne, saaledes bl. a. til at forhindre Fjenden i at indrette fremskudte Baser paa Øer el. a. S. Paa tilsvarende Maade kræves der ogsaa Flaademateriel til at oprette og opretholde fremskudte offensive Baser.

Hvad Efterretningstjenesten angaar saa maa, for at denne kan virke under alle Forhold, Skibs- og Luftmateriel snpplere hinanden, og Skibsmateriel og Kystbefæstningsanlæg kan være uundværlige Replipunkter for Luftvaaben.

For Luftstridskræfternes Kampvirksomhed er det af overordentlig Betydning, at Luftværnsartilleriet i videst mulig Udstrækning er ukampdygtigt eller ikke kan besættes, naar Luftangrebet sættes ind, og dette vil kunne være Tilfældet, naar Skibe har været eller er indviklet i Kamp med andre. Er Skibe beskadiget saaledes, at deres Manøvreevne og Fart er nedsat øges Luftangrebets Chancer yderligere.

Som Konklusion fremhæves, at begge de operative Enheder til Søs og i Luften behøver hinandens Støtte og fuldstændiggør hinandens Virksomhed, men ingen af dem kan alene løse alle de ved Søkrigsførelsen foreliggende Kampopgaver.

Det sidste og 6. Kapitel omhandler Mennesker og Materiel.

Selv om vel faa moderne Strateger vil gaa saa vidt som Napoleon, der erklærede, at i Krig var det de moralske Faktorer, der for de tre Fjerdedele gjorde Udslaget, saa synes den fra Tidernes Morgen kendte Sandhed, at Mennesker og ikke Skibe kæmper, særligt at maatte fremhæves ikke mindst i vore Tider, hvor man er saa ivrigt beskæftiget med at udfinde Formler

for de materielle Faktorer til Anvendelse ved Flaadebe-
grænsnings- og Nedrustningsberegninger. Intet skader
vel netop Tilliden til Flaaden mere, end Menigmands
Forestilling om, at den der er underlegen i materiel
Henseende til Søs, ikke har nogen Udsigt til at kunne ud-
rette noget (jvfr. Modstanden mod vore Artilleriskibe).

Men lige saa vigtig som Personellets Uddannelse
og Moral er, lige saa afgørende er det, at Ledelsen i
Fred og Krig er fyldestgørende organiseret og besidder
den fornødne *«force de volonté et d'intelligence»* (Foch).
I denne Forbindelse nævnes de meget vigtige Organi-
sationsændringer, der maatte foretages i de krigsførende
Landes Overledelser.

I Slutningen af dette Kapitel paavises det, hvor
avgørende det er, at man tilstræber at opretholde og
udvikle Personellets Tillid til sig selv, til sine Vaaben
og til sin Ledelse, endvidere dets gode Humør, dets
psykiske og fysiske Spændstighed og Udholdenhed og
dets Fortrøstning til et godt endeligt Resultat af Krigen.
Derfor bør der lægges største Vægt paa, at Mandskabet
indøves, underholdes og underbringes paa tilfredsstillende
og tidssvarende Maade.

Naar der er lagt Beslag paa saa meget af Tids-
skriftets Plads til denne Anmeldelse, er det i og for sig
uden at Anmelderen gør sig Haab om, at man alene
ved at læse denne kan høste et Udbytte, der svarer til
Skriftets Værdi; men udelukkende for at Læseren kan
faa Lyst til personligt at gøre sig bekendt med denne
Afhandling.

Som nævnt i de første Bemærkninger, er der store
Afsnit i Strategien, der ikke er behandlet, specielt af
den operative (anvendte) Strategi, saasom Blokadeformer
— Eklairering — Baserings kort sagt det Overdrev af

Strategien, der ligger Taktikken nærmest, det er i første Række den folkeretlige og krigsfilosofiske Side af Søstrategien, der er taget op til Behandling; samtidig med har Luftvaabnet fundet den Plads, der tilkommer det.

For enhver dansk Søofficer, der giver sig af med strategiske Studier, er Marinlitteraturforeningens 39. Skrift en overordentlig værdifuld Haandbog, hvormed vi ønsker Marinlitteraturforeningen og Kaptajn Landqvist til Lykke.

Østersøstaternes maritime Interesser.¹⁾

Af Redaktør Sven Dalhoff-Nielsen.

Den økonomiske Krisetilstand og uophørlige politiske Uro, der i en Aarrække har holdt Verden i Aande, har medført væsentlige Forandringer i flere af de Forhold, der afgørende indvirker paa Østersøens Rolle i det mellemfolkelige Samkvem. Selv om Stillingen ved Østersøen kun er en ringe Bestanddel af de nye Tilstande, den store Krig har skabt, er der til Gengæld intet Steds paa Europakortet sket saa gennemgribende Forandringer som her, hvor helt nye Kræfter, som Førkrigstiden ikke kendte, har faaet medbestemmende Indflydelse paa fremtidige Tildragelser ved dette Farvand. Som Følge heraf vil der sikkert endnu gaa nogen Tid, før den almindelige Situation vil være saa vidt afklaret, at de forskellige nye Faktoreres Betydning og Indsats nogenlunde lader sig præcisere, og de efterfølgende Betragtninger skal derfor blot tjene til at belyse den i Øjeblikket foreliggende Situation og gøre Rede for de politiske Forskydninger og vigtigere Forandringer i merkantile Forhold, som Stillingen ved Østersøen i de seneste Aar er undergaaet.

Handelsvejene over Østersøen.

Umiddelbart efter de østbaltiske Nationers Frigørelse fra Fremmedherredømmet var det, som mange endnu vil erindre, en almindelig udbredt Opfattelse, at de nye Østersøstater med deres gode Havne og fortræffelige Kommunikationer til forskellige Dele af Rusland vilde komme til at spille en fremragende Rolle som Basis for fremtidig Handelsvirksomhed paa de østeuropæiske Mar-

¹⁾ Indleveret medio Juni d. A.

keder. Man forestillede sig det store Rusland med dets halvandethundrede Millioner varehungrende Indbyggere som en uhyre Konsument af Vesteuropas og Amerikas Produkter, en Forestilling der ogsaa dannede Grundlaget for den i sin Tid meget populære Tale om København som »Østersøens Stabelplads«. Disse Forventninger foranledigede talrige Forretningsmænd Vest fra, blandt andet ogsaa mange foretagsomme Danskere til at forlægge deres Domicil til Byer som Helsingfors, Tallinn, Riga eller Danzig, for at kunne være Begivenhederne saa nær som muligt fra Begyndelsen af. Store Lagerbygninger, der i Krigsaarene havde staaet tomme, gik den Gang over i forudseende danske Forretningsmænds Besiddelse, og der ophobedes i alle disse Havnehyer store Mængder af Varer, klare til at rulle videre mod Øst, saa snart Forholdene i Rusland paany blev »normale«.

Denne første Fase i de nye Østersøstaters merkantile Historie efter Krigen fik en brat Afslutning, der voldte mange Forretningsmænd alvorlige og til Dels kostbare Skuffelser, thi stik imod hvad næsten alle havde regnet med, kom Rusland til at spille en meget ringe Rolle i de baltiske Staters Handelsomsætning med Udlandet. Tvunget af Forholdene slog Sovjet-Unionen kort efter Fredslutningen ind paa den nu saa almindelige Selvforsyningspolitik, og allerede i 1922 gik den overvejende Del af de nye Staters Eksport mod Vest d. v. s. til Skandinavien og til Mellem- og Vesteuropa. De nærmest følgende Aar var for alle Østersøstaternes Vedkommende præget af et imponerende Opsving i denne mod Vest rettede Handelsomsætning, der for en væsentlig Del maatte foregaa ad Søvejen. I de skandinaviske Lande, i Tyskland og i Staterne ved Nordsøen fandt de nye Lande Erstatning for deres tidligere østlige Markeder, der var gaaet tabt ved Oprettelsen af den politiske Grænse.

I denne lovende Udvikling indtraadte der en Standning i 1928, og siden 1930 har den voksende økono-

miske Depression og Afspærrings- og Kontingenteringspolitikens Sejrsang Verden over, navnlig hvor det drejer sig om Landbrugsprodukter, bevirket, at ogsaa Handelen søværts er bleven indskrænket til kun at udgøre en ringe Del af det Omfang, der naaedes under de første Aars Konjunkturopsving. Nedenstaaende Tal fra de paagældende Staters officielle Statistik viser deres samlede Handelsomsætning med Udlandet i Aaret 1928, da Vareudvekslingen kulminerede, og til Sammenligning endvidere Tallene for det sidst forløbne Aar, altsaa for Kalenderaaret 1934. For det sidste Aars Vedkommende anføres endvidere den Del af hvert Lands samlede udenrigske Handelsomsætning, der har fundet Sted med Landene omkring Nordsøen, altsaa med Storbritannien, Holland, Belgien og Frankrig, samt med Amerikas forenede Stater. For Sovjet-Unionens Vedkommende maa det bemærkes, at det statistiske Aar indtil 1931 løb fra Oktober til September, og at der af det forhaandenværende Materiale kun har kunnet fremskaffes Oplysninger for 1928/30 og 1934:

	1928	1934
Finland (F. Mk.).....	14 258 Mill.	10 989 Mill.
heraf med Nordsøstaterne		
og U. S. A.....		6 240 -
Estland (E. Kr.).....	258 Mill.	124 -
med Nordsøstaterne og		
U. S.A.		61,2 -
Lettland (Lat).....	570 Mill.	180,8 -
med Nordsøstaterne og		
U. S. A.....		91,5 -
Lithauen (Lit).....	548 Mill.	286,0 -
med Nordsøstaterne og		
U. S. A.....		139,8 -

	1928	1934 (Jan.—Nov.)
Polen og Danzig (Zloty)....	5 870 Mill.	1 625,7 Mill.
heraf med Nordsøstaterne og U. S. A.		608,1 -
U. S. S. R. (Rbl.).....	1 002 Mill.	650,7 -
med Nordsøstaterne og U. S. A.		243,3 -

Da de baltiske Staters Valutaer ikke er officielt noterede paa Københavns Børs, skal det her anføres, at den uofficielle Notering den 11. Juni 1935 for 100 estn. var danske Kr. 124,50, for 100 Lat Kr. 148,50 og for 100 Lit Kr. 77,00, medens Rubler, der hverken kan købes eller sælges, noteredes med Kr. 420,00 pr. 100 Rbl.

Til Sammenligning med det ovenfor anførte meddeles samtidig de skandinaviske Østersøstaters udenrigske Handelsomsætning i Aarene 1928 og 1934. Vedrørende Handelsomsætningens Fordeling paa de forskellige Lande foreligger der endnu ingen officiel Opgørelse for 1934.

	1928	1934
Danmark.....	3 280 Mill. Kr.	2 582 Mill. Kr.
Sverrig	3 282,6 - -	2 592 - -

Af ovenstaaende ses det, at kun to af de nye Østersøstater, nemlig Polen og Finland, har kunnet opretholde en Vareudveksling med Udlandet af nævneværdigt Omfang, selv om der ogsaa her foreligger en væsentlig Tilbagegang. Derimod er de tre baltiske Staters Handelsomsætning, i alt Fald naar hvert Land tages for sig, under de nuværende Forhold kun af ringe Betydning. De tre Landes samlede Handelsomsætning med Udlandet havde i danske Kroner en Værdi af ca. 639 Mill., men selv dette relativt ringe Beløb har naturligvis en vis Betydning for deres økonomiske og valutamæssige Stilling, og der gøres da ogsaa de største Anstrengelser for at

opretholde eller om muligt paany udvide den udenrigske Handelsomsætning. Desuden er det bemærkelsesværdigt, at omtrent Halvdelen af det samlede Omsætningsbeløb skyldes Vareudveksling med Nordsøstaterne og oversøiske Lande. Handelens stærke Orientering mod Vest er saaledes, uanset den stedfundne Indskrænkning i Omsætningen, uforandret den samme, og de vesteuropæiske Lande og Amerika er vedblivende Markeder, som alle Østersøstater fortsat har Interesse i at opretholde Forbindelsen med.

I denne Forbindelse er der særlig Anledning til at omtale den enorme Koncentration af den polske Udenrigshandel over de to Havne, Gdynia og Danzig. Medens Polens Udenrigshandel siden Kulminationsaaret 1928 er gaaet stærkt tilbage, holdt Søhandelen sig stabil indtil 1932, og siden 1933 har den endog taget et Opsving, som næppe har noget Sidestykke andet Steds i Verden. Fra 1932 til 1933 steg Importen over Gdynia og Danzig fra 692 000 Tons med en Værdi af 312 Mill. Zloty til 1 058 000 Tons med en Værdi af 420 Mill. Zl. Af Polens hele Omsætning med Udlandet passerede i det sidstnævnte Aar 45⁰%, beregnet efter Vægten, over disse to Havne, mod 31⁰% i 1930, og i 1934 var Havnenes Andel i Polens hele udenrigske Handelsomsætning steget yderligere til 72,2⁰%, beregnet efter Vægt, og 60,7⁰% beregnet efter Værdien. Følgende Tal, der viser Stigningen i Antallet af ind- og udgaaende Skibe og Tonnage for Gdynias Vedkommende siden 1925, er egnet til at illustrere denne Havns voksende Stilling i den internationale Skibsfart:

	Antal Skibe	Tonnage (NRT)
1925.....	157	146 126
1930.....	4 457	4 044 180
1933.....	8 014	6 203 200
1934.....	8 416	7 597 300

M.H.t. denne Koncentration af den polske Udenrigshandel i Retning mod Søen maa det fastslaas, at den er fuldtud tilsigtet, og at den i en Aarrække paa den mest effektive Maade er bleven støttet ved en Række Foranstaltninger, der har det gentagne Gange klart præciserede Formaal at styrke Polens Stilling ved Havet, at forøge Trafikken over dets Havne og at udvide dets oversøiske Markeder, med hvilke Gdynia i de senere Aar har faaet talrige direkte Forbindelser. Denne Udvikling er uden Tvivl en af de interessanteste Foreteelser i Østersøens merkantile Historie efter Verdenskrigen. Den nye slaviske Stormagt er rykket frem til Havet, og her vil den forblive for enhver Pris og udbygge sine maritime Interesser videre i saa vid Udstrækning, som Landets betydelige Ressurser efterhaanden vil muliggøre det. I saa Henseende spiller dels økonomiske Overvejelser en Rolle, for saa vidt som Polen har et betydeligt Marked for sine Produkter baade i europæiske og oversøiske Lande, men ogsaa Historiens Erfaringer, der har godtgjort, i hvor høj Grad Polens Eksistens er beroende af den uhindrede Forbindelse med Søen.

Politiske Forskydninger.

For noget over et Aar siden (d. 17. Febr. 1934) afsluttede Estland og Letland, mellem hvilke der allerede i en Aarrække har bestaaet et defensivt Forbund, en Traktat der angik fælles Føring af de to Landes Udenrigspolitik, og nogle Maaneder senere (d. 12. Sept.) tiltraadtes denne Traktat yderligere af den tredje baltiske Stat, Lithauen. Der kan være Anledning til ved denne Lejlighed at kaste et Blik paa den Situation, der er opstaaet ved den nævnte Udvidelse af den »baltiske Blok«, eller som den nu ogsaa af officielle Instanser kaldes, »den baltiske Union«.

De to egentlige baltiske Stater, Estland og Letland, der omfatter de tidligere Provinser, Estland, Livland og

Kurland, har gennem Aarhundreder spillet en særegen Rolle i Østersøens bevægede Historie. Gennem disse Landskaber er Polakker og Russere trængt frem til Østersøen, og til andre Tider har de dannet Sverrigs frem-skudte Forsvarsstilling mod Øst. Sammen med Finland har de behersket den finske Bugt og den historisk berømte Handelsaare, Narvaflodens Munding, og i Forbindelse med Øsel og Gotland kunde de dominere Adgangen fra den sydlige til den nordlige Del af Østersøen. Baade Danmark, Sverrig, Polen og Rusland er her optraadt som Rivaler i Kampen om Herredømmet eller har søgt Støttepunkter i disse Egne, hvis Besiddelse var en Forudsætning for Herredømmet over Østersøen.

Et af de lærerigeste Kapitler i Østersøens Historie turde være den Periode i Midten af det 16. Aarhundrede, da den tysk-baltiske Ordensstat efter 300 Aars Bestaaen gjorde de sidste krampagtige Anstrengelser for at bevare sin Uafhængighed, der truedes af Invasioner fra det russiske Czardømme. Saavel Ordensmesteren som det daværende danske Parti i Estland, der synes at have bestaaet lige siden Valdemar Atterdag i 1346 mod en Del af den estlandske Adels Protest udskille Landsdelen af det danske Rige, anmodede gentagne Gange Christian III og senere Frederik II om Hjælp, og sluttelig blev der fra dansk Side, ganske vist med utilstrækkelige Kræfter og under den slettest mulige Føring, foretaget en Ekspedition, der havde til Opgave at besætte Øsel og derefter rykke frem over Pernau til Reval. Formaalet med denne Operation synes nærmest at have været det at skaffe Danmark en Flankestilling overfor Sverrig, og Foretagendet stødte derfor ogsaa paa Modstand hos Svenskerne, der omsider beholdt Reval, medens den danske Besætning trak sig tilbage til Øsel, der som bekendt i henved et Aarhundrede forblev i dansk Besiddelse. Men under disse forvirrede Forhold indsaar den militært affældige Ordensstats Ledere omsider, at den

eneste effektive Beskyttelse mod en russisk Invasion var at finde i Polen, og den 28. November 1561 stillede Ordensmesteren, Gotthard Keller, sig ved Overenskomsten i Vilna under den lithauiske Storkansler, Nicolaus Radziwills, Beskyttelse. Kort efter besatte Polakkerne Riga, og den gamle tysk-baltiske Ordensstat havde dermed ophørt at eksistere.

Her var man saaledes Vidne til, hvorledes vestlige og østlige Magter satte hverandre Stævne i det omstridte Gennemmarcheomraade, der under et svagt Styre var blevet et militærpolitisk vacuum, hvis Besiddelse for nogle betød Adgang til den eftertragtede frie Forbindelse med Havet og for andre Herredømmet over Østersøen og dels Handelsveje. Fire forskellige Magter satte sig fast i hver sin Del af den affældige Stats eftertragtede Landomraade, og her mødtes selvfølgelig et Virvar af forskellige og hinanden modsatte Interesser, som først udjævnedes efter Aarhundreders blodige Kampe, hvis tragiske Betydning navnlig for Nordens Folk turde være velbekendt.

Betragter vi herefter den nuværende Situation, ses det, at de baltiske Stater, ligesom i sin Tid Ordensstaten, grænser op til en Række Lande, der alle er langt mægtigere end de selv, og det er derfor forstaaeligt, at de nærer et Ønske om, ved en nærmere indbyrdes Forbindelse, at styrke deres ikke alt for betydelige Magtstilling.

Dog var det først efter nogen Tøven, at de to, fra tidligere Tid forbundne Stater, Estland og Letland, gav efter for Lithauernes indtrængende Ønske om at maatte deltage i Samarbejdet. Lithauen er vedblivende belastet med tyngende politiske Hypotheker, der næppe er bleven mindre følelige efter den mangeaarige polsk-tyske Spændings Ophør, og dets Særstilling er derfor ogsaa kommen til Udtryk i selve Traktatens Indhold, hvor der navnlig henvises til, at Problemer, der kan vanskeliggøre et fælles Standpunkt, skal holdes udenfor. I Pressen er der i denne Forbindelse udtrykkelig bleven henvist til Lithauens

kendte Divergenser med dets Naboer angaaende Vilna og Memel. Men uanset disse Forbehold er der Grund til at antage, at det deri forudsætte meget nære Samarbejde mellem de tre baltiske Staters Udenrigsministerier og Repræsentationer i Udlandet, med det Formaal at tilvejebringe Retningslinjer for en fælles Udenrigspolitik, i en vis Forstand er epokegørende i baltisk Historie.

Desuden begrænses Unionsbestræbelserne ikke til det rent politiske Samarbejde, men omfatter øjensynlig alle Omraader af det offentlige Liv. For at fremme det økonomiske og kulturelle Fællesskab er der af de tre Landes Regeringer oprettet en Række blandede Kommissioner til Behandling af Specialanliggender. Endvidere er der dannet halvofficielle Foreninger til at arbejde for gensidig Tilnærmelse, i hvilke førende Personligheder medvirker og som bl. a. har til Formaal «at arbejde med forstærket Energi for Skabelsen af et økonomisk Forbund mellem de baltiske Stater, saaledes at der kun i Fælleskab afsluttes Handelstraktater og økonomiske Aftaler med Udlandet». Af alle fremmede Stater synes Storbritannien at nyde de baltiske Folks største Bevaagenhed, og det er for saa vidt bemærkelsesværdigt, at man i alle Elementarskoler i Estland og Letland har gjort engelsk til det vigtigste fremmede Sprog, der skal læres først. Engelsk kulturel Indflydelse skal paa enhver Maade fremmes, og at det paatænkes endog at gøre engelsk til Forhandlings- og Omgangssprog ved fremtidige, baltiske Fælleskonferencer. Den almindelige Tendens gaar saaledes for Tiden i Retning af at styrke de baltiske Staters vanskelige økonomiske og udsatte politiske Stilling ved Skabelsen af en økonomisk Blok og et politisk Forbund med ensartet Udenrigspolitik og Fællesoptræden i handelspolitiske Spørgsmaal. I hvor vid Udstrækning disse Tanker lader sig gennemføre i Praxis, maa Fremtiden vise, men maaske vil deres Virkeliggørelse i nogen Grad lettes derved, at de tidligere

noget vanskelige parlamentariske Forhold i Estland og Letland for ikke længe siden afløstes af mere autoritære Styreformer.

Polen som Østersømagt.

Den nye slaviske Stormagts Interesse for Østersøspørgsmaalet, der er forstaaelig alene paa Baggrund af det Opsving, dets Søhandel har taget, fik jo for nogle Maaneder siden et officielt Udtryk ved den polske Udenrigsministers Besøg i København og Stockholm. Det fremhæves da ogsaa uden Forbehold fra polsk Side, at Polen i særlig Grad interesserer sig for Gennemsejlingsfarvandene og i det hele taget for de skandinaviske Staters Forhold. Det er ogsaa af Betydning for det nye Polen, at intet sker, der kan bringe Stabiliteten ved Østersøen i Fare, og derfor fremhæves det ofte, at de førnævnte baltiske Unionsbestræbelser fortjener Sympati, ganske uanset om de finder Sted med Polens Medvirken eller ikke.

For de baltiske Stater er Polens Indstilling af vital Betydning, saaledes som bl. a. General Laidoner udtalte det under en Samtale med K. Bøgholm, der findes refereret i »Baltische Presse« for 11. Februar 1928. General Laidoner, der er udset til i Krigstilfælde at skulle overtage Kommandoen over begge baltiske Forbundsstaters Hære, og som nu er et fremtrædende Medlem af Estlands Regering, skelnede ved denne Lejlighed klart mellem Forholdet til den med Esterne beslægtede finske Nation og Forholdet til Polen. »Finland«, udtalte han, »har en Mellemstilling mellem de baltiske og skandinaviske Folk, og vi er forbundet med dette Land ved oprigtigt og dybt Venskab«. Men da Talen var om det estnisk-lettiske Forsvarsforbund, erklærede han: »Efter min Opfattelse vil det være Polens Nærværelse i et saadant Forbund, som vil forlene det med reel Betydning; men naturligvis, saalænge Konflikten mellem Lithauen

og Polen om Vilna vedvarer, vil det være vanskeligt at faa dannet et saadant Forbund».

Noget lignende er ogsaa gentagne Gange udtalt fra lettisk Side, bl. a. af den nu afdøde lettiske Generalstabschef, General Radins. Ikke destomindre har den polsk-tyske Traktat voldt Uro, som bl. a. den højtansete Publicist, Arved Berg, i Begyndelsen af 1934 gav Udtryk for ved at erklære, at det tredje Riges Higen mod Øst ikke vilde ophøre af den Grund; blot vilde Retningslinjen nu ikke mere gaa over »Korridoren« og Gdynia, men over de baltiske Stater.

En helt ny Tendens synes i den senere Tid at gøre sig gældende i alle de nye Stater ved Østersøen, nemlig den at komme udenfor alle internationale Konstellationer, Pagter og politiske Kombinationer, som de sidste Aars urolige europæiske Politik har været saa rige paa. Disse endnu noget famlende Forsøg paa en ny Orientering, der i nogen Grad kunde tydes som en Stræben henimod de skandinaviske Staters traditionelle Neutralitetspolitik, er i de baltiske Stater bleven udtrykt saaledes, at man forlanger »at blive ladet i Ro«, og ønsker at Udlandet beskæftiger sig saa lidt som muligt med baltisk Udenrigspolitik. Den fra forskellige Magters og Magtgrubbers Side udfoldede Aktivitet for at inddrage Østersøstaterne i snart det ene og snart det andet politiske System og den stadige tyske »Ostraum-Diskussion« har fremkaldt en stærk Trang til at blive holdt udenfor Stormagternes Interesses modsætninger. Lignende Tanker er ogsaa kommen til Udtryk i Polen, naturligvis med de Afvigelser, som dette Lands Stilling som Stormagt nødvendiggør. Men for de unge baltiske Nationer drejer det sig uden Tvivl i det væsentlige kun om eet, nemlig om at skabe de bedst mulige Forudsætninger for et Forsvar af, hvad de almindeligvis kalder »Statsideen«, et Forsvar, som man ogsaa kan være sikker paa, at de om for-

nødent vil føre med den højeste Potens af Kraft og med den største Opofrelse.

Det synes med andre Ord, som om der paa begge Sider af Østersøen, i nye som i ældre Stater, er et fælles Ønske om at holde Østersøen, der forbinder saa mange Nationer, udenfor fremtidige internationale Interessesæmninger og Konflikter. Hvorvidt dette vil lykkes, lader sig vanskelig forudsige. Samspeillet mellem Indehaverne af Østersøens Kyster kan blive udsat for mange uforudsete Prøvelser, som en urolig verdenspolitisk Situation kan foraarsage. I denne Forbindelse skal det blot paapeges, at en Situation, der vilde være egnet til at fremkalde en Følelse af Usikkerhed i de fleste Østersøstater, og som kunde faa uoverskuelige Konsekvenser for den fremtidige Udvikling vilde opstaa, om en misforstaaet dansk Forsvarspolitik gjorde Territoriet ved selve Gennemsejlingsfarvandene til et militær-politisk »vacuum«.

Man ser af mangfoldige Foreteelser, at en ny Tidsalder i Østersøens Historie har afløst Førkrigstidens, gennem et Par Aarhundreder grundfæstede, stabile Tilstande. Om den nuværende, endnu brogede Situation kunde man med en vis Ret anvende de Ord, hvormed den gamle Historiker, Johannes Steenstrup, har karakteriseret et tidligere, bevæget Afsnit i Historien, som han kendetegnede som en af disse Perioder, hvor alt er i Bevægelse, rykker frem eller viger tilbage, uden at man ret ser de enkelte Skridt; man fornemmer den uophørlige Bevægelse og Uroen i det store Urværk, medens kun sjældnere et lydeligt Klokkeslag forkynder, hvor langt Tiden og Udviklingen er naaet frem.

Den tysk-engelske Flaadetraktat af 18. Juni 1935.

Af Kommanderkaptajn Paul Ipsen.

Naar Efterkrigstidens Historie engang skal skrives, bliver Afsnittet om Flaadetraktaterne ikke det mindst interessante; thi i det vekslende Spil vil man kunne føle den storpolitiske Udviklings Pulsslag, saa sandt som at Sømagt er en af de vigtigste Faktorer i Kampen om Verdenshandel og Verdensherredømme.

Af de mange hel- eller halvofficielle Konferencer om Flaadespørgsmaal, har Konferencerne i Washington (1921—22) og i London (1930), samt den senest i London afsluttede Overenskomst mellem Tyskland og England, været de resultatrigeste. Men med den 31. December 1936 udløber baade Washington og London'er Traktaterne og efter bl. a. Japans hidtidige Standpunkt synes Udsigterne mørke for, at Enighed kan opnaas, dertil vil i alt Fald kræves betydelig Resignation.

Mange er de Røster, der advarer mod Flaadetraktatsystemet og hævder Fordelene ved »de frie Kræfters Spil« ud fra den Betragtning, at saadanne Konferencer snarere kan bevirke en Skærpelse i Modsætningsforholdene og lade disse træde frem i Dagens Lys til offentlig Diskussion. Man kan sige, at saadanne Traktater i alt Fald kun regulerer Tidens Gang.

Store Fødselsoverskud, Ekspansionstrang, Selvfølelse og Selvhævdelse, eller hvad Aarsagerne nu end kan være, bevirker, at Folke- eller Mandsvilje en Dag bryder Traktatens snærende Baand med Krav om større Sømagt for en Nation — koste hvad det vil. Derpaa har Efterkrigstidens korte Spand af Aar givet belysende Eksempler.

Men hidtil har Flaadeoverenskomsterne dog medført en temporær Afspænding af alvorlige Situationer Landene imellem og har derved forsaavidt klaret Dagen og Vejen.

Den nu sidst afsluttede Overenskomst imellem England og Tyskland er vel en af vor Tids største historiske Begivenheder. Set paa Baggrund af Versailles Traktaten (der fra tysk Side dog opfattes mere som et Diktat end en Traktat) og dens Bestemmelser, og set som Led i hele den storpoltiske Udvikling kan det ikke bestrides, at denne Overenskomst er og vil blive af gennemgribende søstrategisk, udenrigspolitisk Betydning.

Hvilken Betydning den vil faa, ja, derom er der lige saa mange Meninger, som der er Interesser; man behøver blot at læse Verdenspressens Kommentarer, alt vil naturligvis først og fremmest komme til at afhænge af de politiske Forholds Udvikling Landene imellem. Men eet er i alt Fald givet, en ny Face er indtraadt, der væsentligt ændrer Efterkrigstidens magtpolitiske Forhold i Østersøen.

Hensigten med denne Artikel er imidlertid udelukkende at give en Fremstilling af den tysk-engelske Flaadeoverenskomst's Indhold, og hertil er i Uddrag benyttet en ledende redaktionel Artikel i Marine Rundschau's Juli-Hefte 1935.

I sin store Tale af 21. Maj 1935 sammenfattede Føreren og Rigskansleren, som Punkt VIII, den tyske Opfattelse af de nødvendige militære Krav til Sikkerhed i følgende:

»Den tyske Rigsregering har bekendtgjort Rammerne for Opbygningen af det nye tyske Værn. Den vil ikke under nogen Omstændigheder afvige herfra. Den ser heri ikke nogen som helst Trusel hverken til

Lands, i Luften eller paa Søen for nogen anden Nation. Men den er til enhver Tid beredt til at foretage enhver Begrænsning i sine Vaabenrustninger, som paa tilsvarende Maade foretages af de andre Stater. Den tyske Regering har allerede for sit Vedkommende meddelt sine Anskuelser om bestemte Begrænsninger. Den har derved klart tilkendegivet sin gode Vilje til at undgaa ubegrænset Kaprustning.

Dens Begrænsning af tysk Rustning i Luften til Paritet med de andre store vestlige Nationer muliggør til enhver Tid Fastsættelsen af et Maksimumstal, som Tyskland bindende forpligter sig til at overholde.

Den tyske Marine begrænses til 35 % af den engelske og til 15 % under den franske Flaades samlede Tonnagetal. Da der er blevet fremsat den Anskuelse i forskellige Pressekommentarer, at denne Fordring kun var en Begyndelse og som særlig efter Erhvervelse af Kolonier vilde blive øget, giver den tyske Regering bindende Tilsagn om, at det nu krævede er Tysklands uforanderlige og blivende Fordring.

Tyskland har hverken til Hensigt — behøver eller magter heller ikke — at indlade sig paa nogen ny Flaaderivalisering. Den tyske Regering erkender for sit Vedkommende, at det er en ubetinget Livsbetingelse, og erkender dermed Berettigelsen af, at det britiske Verdensrige besidder en dominerende Beskyttelse til Søs, ligesom vi paa vor Side er besluttet paa at træffe alle nødvendige Foranstaltninger til Beskyttelse af vor kontinentale Eksistens og Frihed. Det er den tyske Regerings absolutte Hensigt, at gøre alt for at tilvejebringe et Forhold til det britiske Folk og Rige, som for stedse vil udelukke Kamp, hvorefter hidtil kun en eneste, imellem de to Nationer.

Hovedlinierne i dette Program var allerede blevet drøftet med Ministrene Sir John Simon og Eden under disses forudgaaende Besøg. Den engelske Regering ind-

vendte intet mod det positive Indhold af dette Tilbud, men har langt snarere betragtet det som et vigtigt, endog et uvurderligt, Bidrag til Løsning af Spørgsmaalet om den almene Regulering af Rustningerne. Forhandlingerne i London om Kapitlet om Rustningerne til Søs førtes i Ugerne før og efter Pinse med den tyske Delegation, der var sammensat af de særlige Udsendinge, v. Ribbentrop, Kontreadmiral Schuster og Korvettenkapitän Kiderlen. Paa engelsk Side deltog foruden Repræsentanten fra Udenrigsministeriet, Mr. Craigie, fra Admiralitetet Viceadmiral Little (som fungerende Chef for Admiralstaben) og Kommandør Danckwerts og i det samlede Møde, hvor der opnaaedes Enighed om Overenskomsten, deltog endvidere Udenrigsminister Sir Samuel Hoare og First Lord for Admiralitet Sir Eyres-Monsell.

Den, den 18. Juni om Formiddagen, afsluttede tysk-engelske Flaadeoverenskomst bekræftedes ved følgende Skrivelse fra Gesandten v. Ribbentrop til den engelske Udenrigsminister, Sir Samuel Hoare:

»Deres Excellence! Jeg har derved den Ære at anerkende Modtagelsen af Deres Excellences Skrivelse af Dags Dato, i hvilken De venskabeligst i Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regerings Navn meddelte mig følgende:

1) I Løbet af de sidste Dage har Udsendinge fra det tyske Riges Regering og fra Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regering ført Forhandlinger med det Hovedformaal at forberede Jordbunden for en almindelig Konference til Begrænsning af Rustningerne til Søs. Det er mig en Glæde gennem Regeringen at meddele Deres Excellence Hans Majestæt i det forenede Kongeriges formelle Antagelse af det af det tyske Riges Regering fremsatte Forslag, der har ligget til Grund for Forhandlingerne. I Følge dette skal den fremtidige Styrke af den tyske Flaade i Forhold til Medlemmerne af det britiske Imperiums samlede Flaadestyrke være

35 : 100. Dette Forslag forekommer Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regering at være et overordentlig vigtigt Bidrag til fremtidige Indskrænkninger af Rustningerne til Søs.

Endvidere er Regeringen af den Opfattelse, at den Overenskomst, som nu er opnaaet med det tyske Riges Regering og som den anser for en fra nu af vedvarende gyldig og uomstødelig Overenskomst mellem begge Regeringer, vil lette Afslutningen af en fremtidig almindelig Overenskomst om Begrænsninger af Rustninger til Søs mellem alle Verdens Sømagter.

2) Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regering tiltræder endvidere de Erklæringer, der er afgivet af de tyske Tilforordnede i Løbet af de før nylig i London stedfundne Samtaler vedrørende de Metoder, hvorefter dette Grundprincip skal gennemføres. Disse Erklæringer kan sammenfattes i følgende:

a) Styrkeforholdet 35 : 100 skal være et bestandigt Forhold d. v. s. den tyske Flaades samlede Tonnage skal aldrig overskride en Procentsats paa 35 af den i Henhold til Traktater fastlagte samlede Flaadetonnage for Medlemmer af det britiske Imperium eller — saafremt der fremtidig ikke forefindes nogen traktatpligtig Begrænsning for denne Tonnage — da maa Procentsatsen ikke være over 35 af det britiske Riges forhaandenværende Flaadetonnage.

b) Saafremt en fremtidig almindelig Overenskomst om Rustningsbegrænsninger til Søs ikke omfatter en Metode til Begrænsning af de forskellige Magters Flaaders samlede Styrkeforhold, saa vil det tyske Riges Regering ikke fastholde, at det i foranstaaende Underafsnit nævnte Styrkeforhold skal indføres i en saadan fremtidig almen Overenskomst forudsat, at den for fremtidige Overenskomster om Indskrænkninger i Rustningerne til Søs angivne Metode i det store og hele er af en saadan

Art, at den giver Tyskland fuld Garanti for, at dette Styrkeforhold kan opretholdes.

c) Det tyske Rige vil under alle Omstændigheder blive staaende ved Styrkeforholdet 35 : 100 d. v. s. at andre Landes Byggeforetagender ikke vil influere paa dette Styrkeforhold.

Skulde den almene Ligevægt i Rustningerne til Søs, saaledes som den hidtil normalt er blevet opretholdt, blive stærkt forrykket ved, at andre Magter foretager unormale og overordentlige Byggeforetagender af nogen Art, saa forbeholder den tyske Regering sig Ret til at opfordre Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regering til at overveje den saaledes opstaaede nye Tilstand.

d) Det tyske Riges Regering begunstiger, hvad angaar Rustningsbegrænsninger til Søs, det System, hvorefter Krigsskibene inddeles i Kategorier og hvorefter der fastsættes Maksimumstonnage og (eller) Maksimumskaliber for Skytset for hver Kategori Skibe, samt at den hvert Land tilstaaede Tonnage tildeles efter Skibskategorier. Følgelig er det tyske Riges Regering beredt til principielt, under Forbehold af efterfølgende Punkt f, at anvende det 35 procentvise Styrkeforhold for Tonnagen af enhver Skibskategori, der opretholdes, og at lade enhver Afvigelse fra dette Styrkeforhold være afhængig af det forenelige med den her trufne Aftale ved fremtidige Overenskomster og Aftaler om Indskrænkninger af Rustninger til Søs. Saadanne Aftaler bør hvile paa den Grundregel, at enhver Forøgelse af den ene Kategori skal udlignes ved tilsvarende Nedsættelser for andre Kategorier. Saafremt der ikke bliver nogen almen Traktat om Rustningsbegrænsninger til Søs eller saafremt en fremtidig almen Traktat ikke indeholder nogen Bestemmelser om kategorivise Indskrænkninger, saa vil det tyske Riges Regerings Ret til i Art og Udstrækning at afvige fra det 35 % Styrkeforhold forsaavidt angaar en eller flere Kategorier, være at regulere under Hensyn

til den foreliggende Flaadesituation efter Aftaler mellem det tyske Riges Regering og Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regering.

e) I Tilfælde af, og saalænge andre betydningsfulde Sø-Magter opretholder en eneste Kategori for Krydsere og Jagere, har det tyske Rige Ret til at sammenfatte disse Skibsklasser i een Kategori, selv om det vilde foretrække to Kategorier for disse Skibsklasser.

f) Hvad angaar Undervandsbaade har det tyske Rige dog Ret til at besidde samme Undervandsbaadstonnage, som Medlemmerne af det britiske Imperium, uden at Styrkeforholdet 35:100 dog maa overskrides for det samlede Tonnaget. Det tyske Riges Regering forpligter sig imidlertid til ikke at overskride 45 % af det britiske Imperiums samlede Undervandsbaads-Tonnaget uden at iagttage følgende Fremgangsmaade.

Skulde der opstaa en Situation, som efter det tyske Riges Regerings Anskuelser kræver, at den raader over en højere Procentsats end de førnævnte 45 %, saa forbeholder den tyske Regering sig Ret til at tilstille Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regering Meddelelse derom og er indforstaaet med at gøre Forholdene til Genstand for en venskabelig Drøftelse, før den udøver sin Ret.

g) Da det er højst usandsynligt, at Udregningen af 35 % Styrkeforholdet for hver Skibskategori giver Tonnaget, der er nøjagtigt delelige med den tilladte Maksimumstonnage for Skibstyper, kan det vise sig nødvendigt, at foretage Udligninger, for at det tyske Rige ikke skal være forhindret i at udnytte sin Tonnage fuldt ud. Der er derfor truffet Aftale om, at det tyske Riges Regering og Hans Majestæt i de forenede Kongeriges Regering enes om, hvilke Udligninger der i den Anledning maa foretages. Der er Enighed om, at denne Fremgangsmaade ikke maa føre til væsentlige eller vedvarende

Afviigelser fra Forholdet 35 : 100 for det samlede Flaadetonnageetal.

3. Hvad angaar Underafsnit c i ovenstaaende Erklæring har jeg den Ære at meddele Dem, at Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regering har taget det nævnte Forbehold og anerkender den deri omtalte Ret, idet der er Enighed om, at Forholdet 35 : 100 skal opretholdes, saafremt der ikke opnaas Enighed imellem begge Regeringerne om andet.»

Jeg har den Ære overfor Deres Excellence at bekræfte, at det tyske Riges Regerings Forslag er rigtigt gengivet i foranstaaende Skrivelse og tager til Efterretning, at Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regering har antaget dette Forslag.

Det tyske Riges Regering er ogsaa for sit Vedkommende af den Anskuelse, at den Overenskomst, som den nu har afsluttet med Hans Majestæt i det forenede Kongeriges Regering, og som den fra D.'s D. betragter som gyldig, blivende og uforanderlig Overenskomst mellem begge Regeringer, vil lette Afslutningen af en almindelig Overenskomst om disse Spørgsmaal mellem alle Verdens Sømagter.

Deres Excellence bedes modtage Forsikringen om min allerhøjeste Agtelse.

sign. v. Ribbentrop.

Det tyske Riges overordentlige og befuldmægtigede Gesandt.

Til nærmere Oplysning om Overenskomsten fremsættes i den redaktionelle Artikel i Marine Rundschau følgende Kommentarer:

1) Den tyske Flaades fremtidige overenskomstsmæssige Størrelse er »endelig og bindende» fastsat til 35 % af det engelske Verdensriges samlede Flaadestyrke, som er fastlagt til de store Flaadeoverenskomster udløber med

Udgangen af 1936. Tyskland deler Englands Haab om, at en ny Overenskomst indenfor overskuelig Tid maa træde i Stedet for de gældende, men i modsat Fald vil Englands forhaandenværende Flaadestyrke være Grundlaget for Beregningerne.

Ansætter man den samlede engelske overenskomstmæssige Flaadestyrke til 1,201,700 ts saa bliver Tysklands tilladte Styrke 420,595 ts imod tidligere 156,000 ts iberegnet Reservemateriellet.

2) De 35 % skal anvendes paa de enkelte Skibsklasser, saaledes som det hidtil er tilstræbt fra Englands Side ved Flaadeoverenskomster og Udkast hertil. Dette giver:

	Engelsk Traktat- styrke i (eng.) ts Standard- Displacement	Tysk tilladt Styrke i (eng.) ts Standard- Displacement
Slagskibe	525,000	183,750
Hangarskibe	135,000	47,250
Store Krydsere	146,800	51,380
Lette Krydsere	192,200	67,270
Jagere	150,000	52,500
Undervandsbaade	52,700	18,445 ¹⁾ (23,715)

3) Hvad Størrelse og Kampkraft af disse Skibe angaar, saa slutter Tyskland sig til de engelske Bestræbelser for at holde disse Egenskaber lavt; Slagskibene f. Eks. paa 25,000 ts med højst 30,5 cm Kanoner, dog er Maalet herfor for Tiden i Frankrigs og Italiens Hænder, hvor de med deres Nybygninger paa 35,000 ts fuldt udnytter den endnu bestaaende traktatmæssige Maksimumsgrænse. Hangarskibene ønsker England reduceret til 22,000 ts, det vilde give Tyskland Mulighed for at

¹⁾ Se herom under Punkt 5.

bygge to saadanne Skibe eller flere mindre. For de store Krydsere paa 10,000 ts bliver Antallet 5 eller evt. flere mindre. Kategorien lette Krydsere er som bekendt begrænset til 15 cm Skyts, medens Skytset for de store Krydsere er fastsat fra 15 cm til 20,3 cm.

4) Krydsere og Jagerne maa Tyskland sammenregne i en Klasse, saaledes som det i Praksis er sket i Frankrig og Italien for Flotilleledernes Vedkommende, der med deres næsten 3,000 ts kommer de lette Krydsere meget nær. For Jagerne gælder for Tiden Normalstørrelsen 1,500 ts for et begrænset Antal er Grænsen 1,850 ts. Men disse Bestemmelser har ingen Betydning for os paa Grund af Summationen med Krydsere.

5) Hvad Undervandsbaade angaar gives der Tyskland Ret til Paritet med den engelske Undervandsbaadstyrke, forudsat at den samlede Tonnage (for alle Klasser) ikke overstiger 35 % af den samlede engelske Tonnage (for alle Klasser), ganske som London'er Traktaten jo ogsaa foreskriver lige store Styrker for Deltagerne England, Amerika og Japan. Iøvrigt har Tyskland erklæret sig rede til ikke at overskride 45 % af den engelske Styrke. Dette giver 23,700 ts eller med en Gennemsnitsstørrelse paa 600 ts ca. 40 Stk. Undervandsbaade.

6) Klausulerne i 2 c og 2 f, — hvorefter der i Tilfælde af, at andre Magter iværksætter ekstraordinære Byggeforetagender, som bevirker »stærke Forskydninger i Ligevægtsforholdet« eller saafremt en højere Procentsats for Undervandsbaade end 45 skulde vise sig nødvendig, skal finde venskabelige Drøftelser Sted, — er i visse Henseender analoge om end ikke saa vidtgaende som de Bestemmelser, der findes i London'er Traktaten 1930, Artikel 21, der betragtes som Revisions- eller »Escalator« Klausul. Klausulernes (2 c og 2 f) Tekstafattelse er præget af samme Tillid, som har præget Overenskomstforhandlingerne.

(N. B. I Marine Rundschau Kommentarer nævnes

ikke, jfr. Skrivelsens Punkt 3, at England har taget det Forbehold til Punkt 2 c, at der skal være Enighed mellem begge Regeringer for at 35 % Grundregelen kan fraviges).

Til Slut anføres i Artiklen, at den 22. Juni afsluttedes de videregaaende Forhandlinger vedrørende Spørgsmaal om fremtidige kvalitative Begrænsninger og fremtidige Byggeplaner, og der blev fortroligt tilstillet de andre interesserede Magter Meddelelse om det tyske Standpunkt og det engelske Forslag til en almindelig Overenskomst. Den franske Regering blev som den næste indbudt til at sende tilforordnede. De tyske Delegerede vendte tilbage, og kunde den 23. Juni aflægge Beretning overfor Føreren og den højstbefalende over Krigsmarinen. Den 25. Juni gav First Lord Admiralitetet Meddelelse om, at Tyskland var beredt til i Krigstilfælde at give Afkald paa »uindskrænket Undervandsbaadskrig«. Denne Meddelelse var af overordentlig Virkning.

Forsvarsgrenenes Samvirke.

Af Ragnar Smidt,

Kaptajn ved det kongelige svenske Kystartilleri.

(Pjecen udgivet af Foreningen Sveriges Flaades Smaaaskrifter Nr. 17)

oversat af Kaptajnløjtnant M. Lorck.

Indledning:

Det karakteristiske for en Organisme er, at den bestaar af Lemmer, som for at existere og virke efter Bestemmelsen maa være afhængige af hinanden. Jo mere Sammenhæng og Vekselvirkning, der kan ses at være raadende imellem dem, desto mere er den organiske Karakter fremtrædende og desto mere er de forskellige Lemmer uundværlige for hverandre — og for selve Helheden.

En krigsførende Stat kan som en Helhed betragtes som en Organisme. Den militære Styrke danner kun en Faktor ved Siden af andre af økonomisk, politisk, social og psykologisk Art. Det er tilstrækkeligt, at et Sammen-

Denne Artikel, der fremkommer som en Oversættelse in extenso af en Brochure, giver en klar Fremstilling af Forsvarets Sammenspil af Kræfter — og redegør for — efterhaanden som Forsvaret prøves over for dets vigtigste Hovedopgaver — hvor betydningsfuldt, det er, at der tilvejebringes den bedst mulige Vekselvirkning mellem de oprindelige Forsvarsgrene til Lands og til Vands og de i Luften nyopdukkende Vaaben.

De Opgaver, Forsvaret i denne seneste Udredning stilles over for, er ingenlunde særlig afvigende fra dem, et dansk Forsvar kan blive stillet overfor, — og derfor faar de forskellige Udtalelser og Artiklen som Helhed en særlig Interesse for danske militære Kredse.

Det er værd at lægge Mærke til at Artiklen leverer et særdeles vægtigt Bidrag til Fremhævelse af Artilleriskibenes Betydning — et af de meget talrige — og eet af dem, der belyser Kravet om Opretholdelse af denne Skibstype.

M. L.

brud indtræffer eller at der opstaar en Kraftnedsættelse paa eet af disse Omraader, til at Statens Skæbne derved skal være beseglet. Det er den svageste Faktor, som bestemmer det heles Styrke.

Paa samme Maade kan man paa det rent militære Omraade betragte Stridskræfterne til Lands, til Vands og i Luften som forskellige Lemmer paa den Organisme, som repræsenteres af et Lands hele militære System. Disse Stridskræfter udgør ikke alene et Supplement til hinanden, men er tillige egnet til indbyrdes at skabe gunstige Forudsætninger for hinandens Virksomhed.

Invasionen over Havet.

Sammenhængen mellem de forskellige Vaabens Indsats er altid tydeligst traadt i Forgrunden, naar Spørgsmaalet drejede sig om Afværgelsen af et Invasionsforetagende, sat ind fra Søen.

Før Flyvevaabnet kom til, kunde man i denne Forbindelse tale om følgende Fordeling af Opgaverne:

Søstridskræfternes Maal har været, — om de ikke allerede ved deres Existens har kunnet afskrække fra at sætte et saadant Foretagende i Gang — ved Angreb paa Fjendens Transportflaade direkte at forhindre Overskibningen eller, om dette ikke lykkedes, idetmindste at tilføje de fjendtlige Tropper Tab samt derefter at ødelægge Forbindelsen mellem dem og deres Hjemsteder. Ogsaa i sidstnævnte Tilfælde har man kunnet regnet med en betydelig Lettelse af egne Landstridskræfters Virksomhed.

For Landstridskræfternes Vedkommende har Opgaven været den at kaste landsatte Styrker i Søen eller i værste Fald at begrænse deres Fremtrængen. Felthæren har imidlertid ogsaa den største Betydning for Flaadens Indsats. Om førstnævnte ikke fandtes eller

var altfor svag, vilde der til Lands være ingen eller en utilstrækkelig Hindring til Stede til at afskrække en Fjende fra samtidig at iværksætte en Overskibning af smaa Styrker til et Flertal af adskilte Punkter paa vor Kyst. Herved vilde det i høj Grad blive vanskeligere for Fjenden samtidig at tildele de forskellige Overskibningsforetagender tilstrækkelig Beskyttelse over for Angreb af svenske Søstridskræfter, men til Gengæld vilde disse, for at opnaa Overlegenhed over for et enkelt eller nogle af disse Foretagender, nødsages til i større eller mindre Udstrækning at lade de andre uforstyrret. En lille Transport kan ogsaa udføres hurtigere og har lettere ved at unddrage sig Opdagelse. Takket være alene Felthærens Existens og Styrke er Fjenden tvunget til en saadan Udfoldelse og Koncentration af sine Styrker, at vore Søstridskræfter har faaet Udsigt til virksomme Modforanstaltninger.

Den tredie Faktor i denne Sammenhæng udgør Kystartilleriforsvaret. Stort set har dettes Opgave i denne Forbindelse været ved Beskyttelse af Flaadens Baser og andre ved Kysten værende Værdier — som under alle Forhold maatte sikres — samt ved at afgive Støtte for Søstyrkernes Operationer, at aflaste de bevægelige Stridskræfter, forøge deres Operationsfrihed og altsaa derigennem begunstige deres samlede Indsats. Foruden dette mere almene kraftbesparende og understøttende Maal, kan Kystartilleriet imidlertid ogsaa opfylde andre, i dette Tilfælde særlige betydningsfulde Opgaver. Ved at ligge ved de for Landsætning mest fordelagtige Punkter kan det tvinge Fjenden ind paa saadanne Omveje, at de bevægelige Stridskræfter faar forøgede Muligheder for at operere, hvorved Modstanderens Hensigt dermed forfejles. Det kan ogsaa indenfor eget Aktionsomraade stoppe Fjendens Angreb eller i det mindste fremkalde et Forsinkelsesmoment, der er egnet til at give de øvrige Kræfter Mulighed for at gribe ind i Tide.

Det synes som om en Afvisning af Invasionen er blevet mulig gennem en udpræget Vekselvirkning mellem samtlige forekommende Vaabenarter. Skal Forholdet ogsaa være saaledes i Fremtiden eller vil i Virkeligheden — som det nu paastaas — Flaadens Opgaver nu og herefter kunne erstattes af Bombeflyvevaabnets? Dette Spørgsmaal kan kun besvares ved at sidestille de Forhold, som fremkommer enten hvis en svensk Flaade savnes eller, hvis en saadan er til Stede.

Vi skulde saaledes først se paa de Opgaver, som under den førstnævnte Forudsætning paahviler de svenske Bombeluftfartøjsstyrker og Udsigterne for at løse dem.

Det første Maal for disse Styrkers Virksomhed bliver ved Angreb mod Luftbaser at tilføje Fjendens tilsvarende Styrker de størst mulige Tab. Hensigten hermed er hovedsagelig at formindske Virkningen af de Bombeluftangreb imod Jernbanelinier og andre Forbindelseslinier, som man kunde vente vilde blive Genstand for Angreb i den Hensigt at vanskeliggøre en Opmarch frem til Landsætningsstedet for de svenske Hærstyrker. Virkningen af de svenske Luftangreb kan Modstanderen imidlertid i væsentlig Grad unddrage sig ved Decentralisering i Dybden og Bredden af Baseringsystemet samt ved Oprettelsen af et stærkt Luftværn. Ved den førstnævnte Foranstaltning spiller dog ogsaa Virkningen af hans egen Luftkrigsførelse til en vis Grad ind.

Bombeluftfartøjsstyrkerne kunne endvidere sættes ind for at besværliggøre og foraarsage Tab under de fjendtlige Troppestyrkers Samling og Ombordsætning. Efter al Sandsynlighed er der imidlertid draget Omsorg for disses Sikkerhed ved en Gruppering af Luftværn og Luftjagerstyrker i Nærheden af Indskibningshavnene eller ved at anvende langt tilbagetrukne Indskibningssteder, for derved at forhindre Fjenden i at opnaa Angrebsresultater af Betydning.

Medens selve Overskibningen staar paa bør Bombe-luftfartøjsstyrkerne gøre deres yderste for at nedkæmpe Transportflaaden. For at afværge Angreb nødsages Fjenden til i størst mulige Udstrækning at udruste Transportskibene med A. L.-Skyts og tildele dem Luftjagereskorte. Som Følge af disse Skibes Saarbarhed og den dyrebare Last, de medfører, bør han dog ej heller undlade at føre dem frem uden den kraftigste Luftbeskyttelse, som haves til Raadighed — de større Kampskibes A. L.-Skyts. Jo mere Kampskibene egner sig for Luftforsvarsopgaver, desto færre Muligheder faar Bombeluftfartøjerne for at skade Transportskibene. I en stor Del af Aaret kan desuden Overfarten for en væsentlig Del af denne foregaa i de mørke Timer. Under Indflydelse af Truslen fra Luften og den begrænsede Tildeling af luftartilleriførende Skibe tvinges Fjenden dog om Dagen til at holde sine Styrker samlet i større Echeloner, hvilket som Helhed maa virke forsinkende paa Foretagendet.

Imidlertid ses det klart, at hvis Fjenden har truffet, hensigtsmæssige Forholdsregler til at forsvare sig mod Luftangreb, vil der sandsynligvis ikke fremkomme noget Tilfælde til under gunstige Vilkaar at foretage Modforholdsregler førend ved selve Landsætningen, hvor Land- og Luftstridskræfter samt, indenfor de for Landsætning fordelagtigste Omraader, Kystartilleriformationer i Forening kan møde Angrebet.

Anderledes stiller Sagen sig, hvis en rigtig sammensat — omend underlegen — Flaade medvirker til at forhindre Overskibningen.

En Flaadestyrke kan ikke samtidig paa bedste Maade yde en Transport Beskyttelse mod Angreb af saavel Sø- som Luftstridskræfter. Hvis saadanne Angreb sættes ind fra fordelagtige Retninger, er det nemlig umuligt for den eskorterende Styrke stedse at indtage en tilfredsstillende Gruppering til at beskytte en Transportflaade

paa et Hundredetal af Skibe, fordelt over et milevidt Areal. Allerede i fordums Tider har en Styrke, som er bundet til en langsomtgaaende Transport og derfor ikke har kunnet drage Fordel af sine Skibsenheders specielle Egenskaber, været stillet i en højst ugunstig Situation i Forhold til angribende Søstridskræfter, som helt har kunnet udnytte deres Fartmuligheder og frit vælge deres Angrebsretninger. Hvor meget mere vil dette ikke blive Tilfældet, naar de stærkeste Skibsenheder desuden skal sørge for Transportskibenes Beskyttelse mod Angreb fra Luften? Henset til denne Omstændighed er der Muligheder for at Modstanderen allerede inden han naaer vor Kyst, vil finde et Hul i det til Transportflaaden tildelte Beskyttelsessystem. Afhængig af Fjendens Adfærd kunne enten Skibs- eller Luftfartøjsstyrker eller dem begge i Forening tænkes at faa en god Chance til at angribe Transportskibene.

Hvis det ikke lykkes de svenske Søstridskræfter at presse sig frem til en saadan Position, hvor de vil kunne tilføje Transportflaaden afgørende Tab, kan det meget vel tænkes, at nogle af de fjendtlige Skibe paaføres saadanne Skader, at Fart og Manøvreevne forringes eller Luftværnsartilleriet sættes ud af Funktion. Følgen deraf bliver, at de svenske Bombeluftfartøjsstyrker med større Udsigt til Resultat kan angribe de beskadigede Skibe og forbedre Søstyrkernes Indsats.

Det synes, som om det af Sø- og Luftstridskræfter samtidigt udførte Angreb mod en Transportflaade har ulige større Chancer for at skulde lykkes end det rene Luftangreb. En Forudsætning herfor er imidlertid, at Flaaden i sig omfatter Artilleriskibe.

Uden deres Støtte maa Ovenvandstørpedofartøjernes Muligheder for om Dagen at naa ind paa Transportskibe eller større Kampskibe anses for at være yderst smaa. Ligeledes for Mine- og U-Baadsvaabnets Udnyttelse samt

for Ovenvandstorpedofartøjernes Indsats i Mørke har Artilleriskibenes Tilstedeværelse en sikkert mere indirekte, men dog ofte afgørende Betydning.

Selv om Flyvningens Mænd tror paa, at deres Vaaben om Dagen repræsenterer den virksomste Trusel mod en Transportflaade, saa maa de paa den anden Side erkende, at Søstyrkernes Muligheder for at faa Ram paa en saadan Flaade absolut er større end deres Vaaben i Mørke og i usigtbart Vejr. Allerede dette Forhold viser Luft- og Søstyrkernes Evne til at supplere hinanden — og begge Uundværlighed.

Ved Planlæggelsen af en Troppeoverførsel til Søs gør i Reglen vidt forskellige Krav sig gældende, saasom Tidspunktet, (Dag eller Nat) de forskellige Echeloners Størrelse, Dækningsstyrkernes Sammensætning, Skibsenhedernes Gruppering og Optræden under Kamp o. s. v. med Hensyn til, — paa den ene Side Søstridskræfternes — og paa den anden Side Luftstridskræfternes Modvirkning. Samtidig at opfylde disse modsatte Krav er ifølge Sagens Natur umuligt. Heri ligger Styrken af det kombinerede Forsvar.

Alle Muligheder for en rettidig Kraftreduktion af fjendtlige Landgangsstyrker maa udnyttes. At undlade at udnytte ethvert Middel til at hindre eller begrænse Overførsel af Tropper til vor Kyst — er et Experiment, man af forskellige Grunde under ingen Omstændigheder bør indlade sig paa.

Nogen Garanti for at skulle tilføje Modstanderen Tab udelukkende paa denne Maade kan dog ikke gives. Inden denne beslutter at sende Tropper af den Størrelsesorden, hvorom Spørgsmaalet her drejer sig, ud paa et ufuldstændigt behersket Hav, og inden han engagerer sine værdifuldeste Skibsenheder i tidsspildende Operationer i betydelig Afstand af egne — men saa meget kortere fra Fjendens Baser for Sø- og Luftstridskræfter, medtager han imidlertid i sine Beregninger ikke blot de Tab, som

med Sikkerhed kan paaregnes, men ogsaa dem, som han løber Risiko for at skulle kendes ved, om Fru Fortuna vægrer ham sin Gunst. Den afskrækkende Virkning, som den kombinerede Sø- og Luftkrigs samtlige Midler herved udøver i Fællesskab, maa være langt større end den som alene foraarsages ved Hjælp af Luftstridskræfter mod en i Luften stort set, uopnaaelig overlegen og med Luftstyrker rigelig forsynet Fjende.

Ogsaa efter at Luftvaabnet er kommet til, begunstiges Afværgelsen eller Forebyggelsen af Invasionen over Havet bedst ved en intim Vekselvirkning mellem samtlige Forsvarsgrene. Flyvevaabnet kan heroverfor ikke erstatte Flaaden — men vel paa den mest indflydelsesrige Maade supplere dens Indsats. Det vilde være brødefuldt at give Slip paa de uerstattelige Fordele i vort Forsvar, som samarbejdende Sø- og Luftstridskræfter her formaar at tilvejebringe. Derigennem vilde netop denne Gevinst sættes paa Spil, som Flyvevaabnets Fremkomst i dette Tilfælde havde ført med sig, i saa høj Grad som muligt at forøge den med Invasionen i Forvejen forbundne store Risiko, saa at denne Form for Angreb maatte anses for mindre sandsynlig end forhen og mindre sandsynlig end dem, vi nu skal gaa over til at behandle.

Luftkrigsførelsen.

Ogsaa ved Afværgelsen af Luftangreb, rettede mod vort Land, dets Befolkning, Industri og andre økonomiske Værdier, har samtlige Vaaben Pligter af opfylde.

Luftværnsformationer og Luftjagereskadriller varetager det umiddelbare Forsvar af vigtigere Steder eller Omraader.

Bombeluftfartøjsstyrker sættes ind til Angreb paa

Fjendens Luftbaser og paa det Flyvemateriel, som findes der, for at nedsætte Angrebsrisikoen.

Hærafdelinger, Søstyrker og Luftstridskræfter samt, indenfor vigtigere Omraader, Kystartilleriformationer forhindrer eller besværliggør en Fremrykning af den fjendtlige Luftbasering.

Betydningen af den sidstnævnte Opgave er i visse Tilfælde blevet mindre fremtrædende i samme Maade som Luftfartøjernes Aktionsradius er vokset, — men den er ikke og kan heller aldrig blive udlignet.

Om man, saaledes som det nu undertiden hænder i vort Land, lægger Indførelsen af den saakaldte Bombekastning under Styrt til Grund for sin Opfattelse af fjendtlige Bombeluftfartøjers Præstationsmuligheder, maa man ogsaa indrømme, at det er blevet mere magtpaaliggende end forhen at kunne holde den fjendtlige Basering tilbage — dette vil man især forstaa, naar man ved, hvor ringe en Aktionsradius, de Luftfartøjer har, som anvendes til denne Kastningsmaade. Paa Grund af de store Paa-virkninger, som opstaar ved Styrtet, vil denne Metode sikkert altid blive de mindre Bombeluftfartøjers Sag. For Tiden findes ingen Styrt-Bombeplaner, der naaer længere end halvvejs over Østersøen.

Under alle Forhold maa et fjendtligt Flyvevaaben ved Operationer hen over det os omgivende Hav faa en væsentlig forhøjet Effektivitet, hvis man ved Ordningen af dets Basisforhold tillige har Adgang til saadanne Øer, som ligger i Nærheden af ønskelige Angrebsomraader. Selv om man ikke vil anvende en saa fremskudt Placering for de større og mere permanente Basers Vedkommende til Brug for Reparation af Luftfartøjer og til at afgive Hvile for deres Besætninger, saa synes dog et paa saadanne Øers Areal eller langs med deres Kyster fordelt System af mindre og maaske ofte skiftende Flyvepladser, hvor Indtagning af Bombelast kan foregaa, at turde have en betydelig Indflydelse saavel paa Angrebsvirksomhedens

Omfang som paa dens Hyppighed. Kan det bestrides, at der netop ved Flyvningens Opkomst er indtruffet en militærpolitisk og strategisk Værdistigning for Øer og Øgrupper af den her angivne Art?

Med Hensyn til Luftkrigsførelsen — saavel som til andre Angrebsformer — er det et uafviseligt Krav, at vore Stridskræfter har en Sammensætning, som gør dem egnede til at holde en Fjende borte fra Omraader, som tilbyder sig som særlig fordelagtige Udgangspunkter for Angreb eller over for Trusler paa Selvbestemmelsesretten, rettede mod vitale Dele af vort Land.

Det gavner lidt at tildele en enkelt Ø f. Ex. Gotland, et aldrig saa stærk Forsvar, hvis man paa samme Tid forsømmer andre lige saa nære eller nærmere det svenske Fastland beliggende Omraader.

Ligesaa lidt som over for Overskibningsforetagender rækker Flyvevaabnets Evne til over for en Kontrol af det os omgivende Hav.

Under ingen Omstændigheder kan vi frasige os Muligheden for en Modvirkning paa Havet — altsaa ved Hjælp af Søstridskræfter — imod Foretagender, der føres frem ad denne Vej og som tilsigter en permanent eller midlertidig Udvidelse af det fjendtlige Luftbasis-system mod vor Kyst — hvadenten det gælder Basing paa Øer eller Fremsendelse af de til Luftfartøjers Brændstofs- og Ammunitionskomplettering udrustede Skibe. Om noget vilde være det, maatte dette være ensbetydende med at udnytte vor havomflydte Positions Fordele daarligt. Den Beliggenhedsforskydning, som maatte indtræde ved paa denne Maade frivilligt at give Afkald paa vort Forsvars naturligste Forudsætninger, kan vanskeligt undgaa at faa skæbnesvangre Følger. Dette er at gøre Sagen altfor enkel for Modstandere, som har Evne til at udsætte Land og Folk for Luftkrigens Rædsler.

Handelsblokaden.

For at lægge Hindringer i Vejen for eller helt afbryde vore Forbindelser med Udlandet for derigennem at skade vor Økonomi og vor Folkeforsyning kan en Fjende gaa to Veje: Enten sætte sine Angreb ind mod saadanne Steder, hvor importerede eller til Export bestemte Varer er ophobede, eller rette sine Angreb mod de Veje, ad hvilke Transporten af disse Varer fra og til fremmede Lande finder Sted.

I førstnævnte Tilfælde kan vi ogsaa her udnytte det faste Luftforsvars og Luftfartøjsformationernes direkte og indirekte Indsats i det lokale Forsvars Tjeneste for at afslaa eller forhindre Luftangreb.

Da de vigtigste af de hertil bestemte Steder bestaar i Havnene, om hvilke vort økonomiske Liv i bestandig højere Grad koncentrerer, maa man imidlertid tillige regne med Angreb, ført ind ad Søvejen — de saakaldte Kysthærgninger.

Mod disse skabes fornøden Tryghed ved en Vekselvirkning af, paa den ene Side, Sø- og Luftstridskræfter, og paa den anden Side, Kystartilleriforsvar.

De førstnævntes Opgave er i dette Tilfælde med forebyggende Hensigt at udøve en vis Trusel imod Angrebsstyrkerne samt efter et af Fjenden udført Kup at »revse« de deltagende Styrker for derigennem at forebygge en Gentagelse. Det paahviler desuden Søstridskræfterne at foranstalte udlagt Minespærringer til Søs paa Fjendens Opmarchlinier.

Flaaden har i dette Tilfælde fremfor nogen anden den Betydning, at den allerede ved sin Existens er egnet til at afholde Fjenden fra en Udstykning af Søstyrkerne og af en saadan Udbredelse af Operationerne, som her ellers som Regel kræves.

Paa Grund af den Hurtighed, hvormed raids af lette Søstridskræfter kan udføres, er — for at kunne afværge

Kysthærgninger — Kystartilleriformationer tillige med Mineudlægninger tæt ved de vigtigere Havne uundværlige for paa Tid og Sted at møde Angrebene. Det er netop ogsaa ved Kystartilleriforsvarets Tilstedeværelse paa disse Steder — ligesom i Nærheden af Flaadens Baser — at det saaledes bliver muligt at frigøre egne Søstyrker, saa de bliver i Stand til at løse de forebyggende og •revsende• Opgaver.

Hvis man ser bort fra Lufruterne, som vel indenfor en overskuelig Tid kun kan paaregnes anvendt i Specialøjemed, fører Transportvejene frem over Land og Hav.

Til Lands gælder det nærmest at sikre Samfærdselsaarerne imod Luftangreb. Hertil anvendes dels de Bombe-luftfartøjsstyrker, som sættes ind mod Fjendens Flyvebaser for at begrænse Angrebsaktiviteten, dels et ved Knudepunkter og Kunstbygninger udstationeret Luftværn.

Angreb, udført over Land f. Ex. imod Banen ved Rigsgrænsen (Jernerts), kan naturligvis kun afværges af Landstridskræfter i Forbindelse med samarbejdende Flyve-maskiner.

Hvorledes skal da endelig vore Handelsveje over Havet sikres?

Luftvaabnet har i saa Henseende en vigtig Opgave at løse ved at recognoscere paa saadanne Ruter og Omraader, hvorfra fjendtlige Angreb vil kunne forventes. Det kan da enten konstatere, at Skibenes Vej er fri, eller — om dette ikke skulde være Tilfældet — overbringe Meddelelser, der foranlediger en Indstilling eller Afbrydelse af planlagte Forskydninger og i sidstnævnte Tilfælde, at Skibene bliver dirigeret til beskyttede Steder. Luftstridskræfterne kan ligeledes tænkes anvendt over for Skibe, der forulemper Skibstrafiken. Hvis vi savner egne Søstridskræfter, skal en Fjende dog i et saadant Øjemed raade over saa smaa og talrige Enheder, at Luftfartøjernes Indsats ikke medfører noget Resultat. Over for U-Baade — under Verdenskrigen Handelskrigsførelsens mest effek-

tive Værktøj — er Luftvaabnet under alle Forhold et lidet virksomt Vaaben. Ligeledes mod fjendtlige Luftfartøjsformationer kan dets Hjælp kun undtagelsesvis paaregnes.

Kystartilleriformationer med tilhørende Luftværn behøves for at afgive Beskyttelse mod Angreb fra Søen og fra Luften paa saadanne Steder, hvor Konvojer og enkelte Handelsskibe samles og afventer gunstigt Tidspunkt for Passage af de Omraader, som ikke er beskyttet af Skærgaard.

Er de Strækninger ved egen Kyst, som Skibene maa tilbagelægge i frit Farvand, lange, kan det ogsaa være nødvendigt at have Batterier paa de Kyststrækninger, hvor Skærgaard savnes, saa at Handelsskibene kan søge ind under deres Kanoner og opnaa Beskyttelse efter at være blevet advaret af egne Flyvere eller naar Angreb ellers truer.

Kystartilleriformationer har sluttelig den Betydning, at de skaber Støttepunkter for de Søstyrker, som kan afses til Beskyttelse for Trafikken, og derved fra Tid til anden gøre det muligt for disse at udstrække deres beskyttende Virksomhed længere end hvad ellers vilde være tænkeligt. Særlig fremtrædende er den Støtte, som Kystartilleriet kan yde Minestrygnings- og Ubaadsjagerdelinger udenfor vigtigere Sejlløb eller ved andre Brændpunkter for Trafikken.

Saa er vi da naaet frem til Søstridskræfternes Op-gaver i Handelsbeskyttelsen! Hvor meget vi end har ment at andre Vaaben var i Stand til at udrette — hvor meget staar endnu ikke tilbage for Flaaden at tage Vare paa?

Hvem skal ellers udføre — og udenfor de af Kystartilleriet beherskede Omraader — sikre den Minestrygning og Ubaadsjagt, som kræves paa Søhandelsvejene?

Hvem foretager ellers, ofte paa stor Afstand af egen Kyst, den Konvoyering af Handelsskibe, som efter Verdenskrigens Erfaringer er uigennemførlig i Farezoner?

Hvem afgiver i Tilfælde af Luftangreb ude paa det aabne Hav tilstrækkelig Forstærkning til den svage Luftbeskyttelse, som Handelsskibene selv raader over?

Hvem skaber sluttelig den Trusel, som hindrer Fjenden i at splitte sine Styrker for at drive Handelskrig og formaner ham til at holde sig klar af de Zoner, hvor Trafiken foregaar?

Lige saa lidt som det kan benægtes, at vor Udenrigshandel uden Sammenligning for Størstedelen gaar over Havet, lige saa lidt har nogen endnu kunnet gøre Søstridskræfterne Rangen stridig som det vigtigste og mest uundværlige Middel i Søhandelsbeskyttelsens Tjeneste.

Den eneste Maade at komme Flaaden til Livs paa dette Felt er at betvivle Behovet af egne Forsvarsforanstaltninger over for de søværts Forbindelser med Omverdenen. Hvor uholdbart dette er — om et saadant Standpunkt virkelig ogsaa kan have nogle Tilhængere — er dog ikke svært at paavise.

I en Krig mod en Østersømagt har man ingen Vished for, at vore (og Norges) for Bombeangreb udsatte indre Samfærdselsaarer med eet skulde kunne dække det sædvanlige Trafikbehov, og endnu mindre, hvis man omlagde Trafiken paa vore Østkysthavne og lod den føre ad denne Vej for derved at unddrage sig Farerne i Østersøen. Lige saa lidt ved man, om vor Økonomi har en saadan Kapacitet, at den skulde kunne taale Virkningen af de af Krigen skærpede Forhold ved en Trafikomlægning af saa gennemgribende Art — ensbetydende med Afstaaelse af de Veje, som i Fredstid har vist sig hensigtsmæssige og fordelagtige.

Saa meget sikrere er det, at den Fjende, som har tilkæmpet sig Mulighed for at udnytte norske Havne og norsk Søterritorium — og endnu mere den Magt, som har sat sig fast i de danske Farvande — har alle For-

udsætninger for at afskære eller alvorligt true vore samtlige Søhandelsforbindelser med Verdenshavene og dermed lamme vort økonomiske Liv og vor Folkforsyning.

Lige saa sikkert er det ogsaa, at vi i Syd har en Nabo, som — til Trods for sin nuværende stærkt nedrustede Tilstand — naarsomhelst formaar at afbryde vor Trafik saavel i Østersøen som i Kattegat med Søstridskræfter, udgaaende fra egne Baser, hvis vi frasiger os vore Muligheder for at foretage virksomme Forholdsregler til Søs. Den Situation, som derved opstaar, er vi under Krigsforhold ikke i Stand til at udholde længe. Hvor meget vi end haaber paa at undgaa krigerske Forviklinger med vore germanske Raceslægtninge, er det dog umuligt at finde en saadan Omstændighed gunstig for den politiske Uafhængighed og den sikrede Selvebestemmelsesret, som vi ved optrækkende Konflikter nok helst ønsker at hævde ogsaa over for beslægtede Folkeslag.

Hvorledes man end ser paa Sagen, saa kommer man tilbage til det Faktum, at Handelsblokaden repræsenterer den Fare for vort Land, som naar vi møder den, stærkest fremholder Kravet om en Flaade og paa haandgribeligste Maade taler om dens Uerstattelighed. Vi har ingen Garantier for at fremmede Magter skulde kunne eller ville overtage de Opgaver, som vil kunne løses af svenske Søstridskræfter af begrænset Omfang.

Resumé.

Ovenfor er gennemgaaet de Hovedangrebsformer, som en Fjende kan tænkes at ville gøre Brug af, for paa eller over Havet, at rette saadanne Slag mod vort Land, dets Befolkning og Næringsliv, at Modstandsviljen knækkes. Det ses heraf, at man paa vor Side over for enhver Situation maa sætte den mest intime Sammenhæng og

den mest udprægede Vekselvirkning i Forbindelse med de forskellige Forsvarsgrenes Opgaver og Virkeomraade.

Der er her ikke blot Tale om deres direkte taktiske Samarbejde paa Operationsomraadet, men ogsaa den mellem dem værende mere indirekte strategiske Tilknytning — ud fra selve Arten af Operationerne eller alene ved deres Existens — der maaler Rækkevidden af Begrebet Forsvarsgrenenes Samvirke.

Erkendelsen af dette Samvirkens Betydning er ofte mangelfuld. De værste og for Forsvaret som Helhed mest ødelæggende Udslag heraf er de fra Tid til anden opdukkende Projekter om at afskaffe Forsvarsgrenene og erstatte dem af andre. Lige saa lidt som et Forsvarsvæsens hele Styrke bestemmes ved en Opsummering af Værdierne af de forskellige Forsvarsgrene — dets Styrke er efter selve Virkningen langt større — lige saa lidt kan en enkel Subtraktion maale den Skade, som tilføjes et Lands militære Organisme ved Sløjfningen af en Forsvarsgren.

Den ene Forsvarsgren fremkalder de Blottelser og presser Fjenden ud i de vanskelige Situationer, som kræves for at den anden Part helt skal komme til sin Ret. Det er først naar samtlige Vaaben kæmper, at hver enkelt af dem kan blive i Stand til at yde den Indsats i Forsvaret, som betinger dets Styrke. Af denne Grund er det saa uendelig svært at amputere noget Lem i den militære Organisme.

Fremfor alt er dette naturligvis Tilfældet, hvis den Forsvarsgren, som der tales om, er saa uundværlig, at alle eller en Del af dens Opgaver under ingen Omstændigheder vil kunne løses af et andet Vaaben.

Ingen betvivler, at Luftvaabnet vil kunne gøre Forsvaret gode Tjenester saavel til Lands som til Søs. Men heraf at slutte endeligt, at det skulde kunne erstatte Land- og Søstridskræfterne, vilde dog efter det her fremførte være i høj Grad forhastet.

Det har i den senere Tid fortrinsvis været Flaaden, som er blevet gjort til Offer for en Problemforenkling af nysnævnte Art.

Man spiller herved den Trusel ud mod Flaaden, som Fjendens Luftstridskræfter udøver, men man glemmer den Hjælp, som man kan faa af sit eget Flyvevæsen. Endnu staar det hen som et aabent Spørgsmaal, om ikke Værdien af svenske Søstridskræfter snarere er blevet forøget end formindsket gennem de seneste Aars Udvikling.

Gennem Luftrecognosceringen lettes Søstyrkernes Indsætten i rette Tid og paa rette Sted samt forhindres deres Indviklen i Kamp paa ufordelagtige Vilkaar mod altfor overlegne Kræfter. Ogsaa medens Kampen staar paa, kan, saaledes som det fremgaar af det tidligere anførte, Sø- og Landstridskræfter skænke hinanden den mest virkningsfulde Støtte.

Parallelt hermed er Ulemperne ved at være den underlegne i Søkrigen blevet yderligere formindsket ved de forøgede Muligheder for at udlægge Minespærringer og deployere Ubaade paa de fremtrængende Søstyrkers Vej og ved Indførelsen af kunstig Taage. Det vil være paa sin Plads at nævne, at man i Rusland, som hos os nu ofte skildres som et Foregangsland paa det militære Omraade, ikke blot har organiseret et stærkt Flyvevaaben, men ogsaa i det sidste Aar har udformet et helt nyt strategisk og taktisk System, gaaende ud paa det af Stridskræfter over, paa og under Vandet samtidigt udførte Angreb mod en i Østersøen optrædende overlegen Søstyrke.

Man har hævdet, at Luftstyrker skulde være farligere for Fjendens Skibe at møde end Søstyrker. Hvis man holder sig til de hidtil konstruerede Skibs- og Luftfartøjstyper og deres Vaabens kampmæssige Virkning, vil man med meget stor Sikkerhed kunne hævde, at Forholdet er det modsatte. Hvorvidt Fremtiden i saa Henseende skulde fremkalde noget Omslag er væsentlig

afhængig af de Modforanstaltninger, som træffes i det ene og det andet Tilfælde samt som i det hele taget træffes paa en teknisk Udvikling, om hvis Forløb man endnu intet ved. I alle Tilfælde er det et Faktum, at Fjenden i Mørke og under daarlige Sigtbarhedsforhold har lettere ved at unddrage sig Virkningen af Luft- og Søstridskræfternes Indsats. Da Modforanstaltningerne i begge Henseender er af højst forskellig Art, vil Fjendens Operationer ved ethvert Foretagende, der er rettet mod vort Land, blive mere kompliceret og hele Angrebsapparatet bliver væsentlig tungere og derigennem mere saarbart, om Fjenden maatte være forberedt paa Angreb baade fra Luften og fra Søen, end om han kun var truet fra det ene Hold.

Det er først og fremmest ved de fælles Kræfter at Sø- og Luftstyrkerne — takket være Mangfoldigheden af deres Kampmidler — formaar at skabe en Usikkerhedstilstand paa det os omgivende Hav, der i højeste Grad er egnet til at afskrække en Fjende fra søværts at iværksætte Foretagender mod vore Kyster.

I det hele taget er Mangesidigheden til Fordel for den svagere Part. Den som kvantitativt er underlegen maa altid grunde sine Forhaabninger paa at modstaa Overmagten ved en kvalitativ Overlegenhed i een eller anden Henseende: Dygtigere Ledelse, formaalstjenligere Organisation, bedre uddannet Personel eller mere virkningsfuldt Kampmateriel. Særlig derved kan Mulighed for Kombination, som Krigsførelsens Mangesidighed fører med sig, gøre det lettere at neutralisere en numerisk Overlegenhed hos Modstanderen.

Intet vil derfor være mere forkert end, saa snart et nyt Vaaben dukker frem, straks at ville udrangere eller radikalt nedskære noget af det gamle af Bekostningshensyn. Det er ikke tilstrækkeligt at visse af de Opgaver, som det ældre Materiel har i og for sig skulde kunne

løses af det nye. Selvom ogsaa dette skulde være Tilfældet, vil Forsvaret som Helhed faa et Effekttab, som vejer langt tungere end den Bekostningsforøgelse, som man her slipper for.

Kaster man et Blik ud i Verden, vil man se, at alle Stater, som har et Forsvarsproblem, der har nogen Lighed med vort eget, skaber sine Flyvevaaben med Bibeholdelse eller Forstærkning af de ældre Forsvarsgrene. Hos samtlige Stormagter møder der os et lignende Billede. De Rustninger til Søs, som i forceret Tempo finder Sted blandt saavel smaa som store Magter giver ingen større Tiltro til, at den Kapacitet, som Flyvevæsenet paastaas at have, vil kunne erstatte Flaaden.

Vort Flyvevaabens Behov af en betydelig Forstærkning, først og fremmest af Bombeluftfartøjsstyrker, er ubestridelig. Noget vigtigere Forsvarsanliggende gives ikke i denne Stund. Paa den anden Side er det i en mindre Stat ubeldigt i altfor høj Grad at samle Krigsførelsen til saadanne Omraader, hvor de økonomiske og krigsindustrielle Hjælpekilder maa forventes at ville udøve særlig stor Indflydelse paa selve Udfaldet.

Dette er Tilfældet indenfor Krigsførelsen i Luften, med dens rent systematiske, altid paagaende og derfor uhørt materielkrævende Ødelæggelsesvirksomhed mod Fjendens Territorium og Stridskræfter. Paa denne Maade kan vi aldrig gøre os Haab om at gengælde en overlegen Modstander hans Angrebslyst.

Hvad i Særdeleshed Rusland angaar, saa kommer hertil at dets vigtigste Befolknings- og Industricentre stort set er unddraget svensk Flyveforetagsomhed og Landets geografiske og økonomiske Struktur er iøvrigt ogsaa af en saadan Art, at denne Magt er ulige mindre følsom og saarbaar for Luftkrigsførelsen end Sverige. Det er godt nok, at Gengældelsesprincippet — saaledes som det undertiden sker — anbefales som Argument for det svenske Flyvevaabens Anvendelse i Krig. Det

synes dog at være en betænkelig Fejl at antage, at en Anvendelse af dette Princip maa anses for værdiløs over for den Magt, som samtidig udpeges som vor sandsynligste Modstander.

Det er blevet sagt, at det ikke er en konventionel, men en rationel Løsning, vort Forsvarsspørgsmaal nu kræver. Dette er i Princippet rigtigt. Ingen Ofre paa Traditionens eller Fordommenes Alter! Det, der ikke længere er levedygtigt, bør uden noget Hensyn renses bort. Indenfor alle Dele af Krigsmagten maa opstilles Krav om Omdannelse og Tilpasning efter de Fordringer, som Udviklingen har bragt for Dagen.

Hvis man ved en konventionel Løsning tilsigter at forbedre alle uundværlige Forsvarsgrene paa forsvarlig Maade, saa taler alt for at netop en saadan konventionel Løsning samtidig vil være den mest rationelle — og den eneste, som bringer fornøden Effektivitet.

Rationel maa Løsningen være, men mindst af alt bør den medføre en Afstumpning af vor militære Organisation.

Et uafviseligt Krav er, at Forsvaret faar en Sammensætning, som garanterer tilstrækkelig mangesidig Anvendelse. Dette Behov er særlig fremtrædende for et Folk, som det svenske, der stedse holder sig klar af rivaliserende Magtkombinationer og hvis Politik mere end andre Folks er en Fredspolitik.

Mindre end nogensinde indbyder Situationen i den os omgivende Verden til Forhaabninger om, at vi skulde kunne være tjent med en Forsvarsordning, som paa eensidig og desuden utilfredsstillende Maade er blevet afpasset til et bestemt, ligesom mest sandsynligt betragtet Krigstilfælde. Med den ustabile Karakter, som nu kendetegner den almindelige politiske Situation og de hyppige Forandringer, som denne er underkastet, er det resul-

tatløst Besvær at søge at bestemme, under hvilken politisk Konstellation, Freden næste Gang vil blive truet i vore Egne.

Forsvaret maa i alle forskellige Retninger repræsentere fornøden Styrke ikke alene over for saadanne Stater, som kan antages at rejse Trusel mod vor Frihed, men ogsaa over for dem, som kunde tænkes mod vor Vilje at ville inddrage os i Krig eller begaa en saadan Krænkelser af vor Neutralitet, at aaben Konflikt bliver uundgaaelig.

Hvis de her nævnte Fordringer ikke opfyldes, bliver Forsvaret ikke i Stand til at løse sin fredsbevarende Opgave.

Først af alt maa der skabes en rationel Rollefordeling mellem de forskellige Forsvarsgrene. En uafviselig Forudsætning herfor er, at man tilfulde indser og lægger sig Rækkevidden og Betydningen af disse Forsvarsgrenes Samvirke paa Sinde. Kun i saa Fald er der Udsigt til at det militære Apparat vil kunne fungere i Krig. Den gode Forstaaelse, som ikke grundlægges og plejes i Fredens Dage, lader sig ikke improvisere ved Krigens Udbrud.

Svar til infanterikaptajn Rockstroh fra kommandørkaptajn Olav Bergersen.¹⁾

Jeg konstaterer med tilfredshet at Rockstroh — efter det flotte intervju efter første journalistiske sensasjon — har funnet det »umaken verd« flere gange å svare på mine innvendinger mod bidragene. Han stiller mig i siste svar endel spørsmål, som jeg er nødt til å svare på.

Men jeg konstaterer også — med sorg — at min ærede motstander også denne gang synes å ha mistet noget av den likevekt som er nødvendig ved en diskusjon om ting av litt vanskelig natur. Det synes som om en »urban og gentlemanmæssig form« ligger ham noget fjern.

La mig i denne forbindelse få peke på det enkle faktum at jeg fra den Danske generalstab har fått mig personlig tilstillet de siste bind av bidragene. Det har vel ikke generalstaben gjort for mine smukke øines skyld. Jeg har oppfattet det slik at hensigten var å undergi fremstillingen saklig sjømilitær kritik. Og da får hr. Rockstroh finne sig i at jeg sier min mening uforbeholdent.

Og det som foreligger her er bidragene — og intet annet. Jeg trodde det var god tone å holde sig til foreliggende emne. Men Rockstroh går istedet løs på min bok. Jeg skal svare også på dette.

Det som gjør feillesningen av Tordenskiolds brev til Wedel av 7. Juli 1717 iøinespringende er de forfærdelige slutninger R. trekker av denne. Og så sa jeg

¹⁾ Rockstroh's artikkel stod i Dansk Militært Tidsskrift for mars iår. Da jeg er blit nektet adgang til å svare i nevnte tidsskrift har jeg bedt om plass i dette.

altså at jeg hadde ventet at R. i det efterfølgende bind hadde vært såpas til kar at han rettet på den begåtte uret. Heri har jeg altså tat feil, og jeg beklager mannen.

Under henvisning til gjengivelsen in extenso av Admiralitetets betenkning i «Tordenskiold og Danskene» bestrider jeg at «Admiralitetet velter skylden for den ulykkelige gærning fra Tordenskiold over på Wedel». Admiralitetet sier at hvis han ikke hadde gått til angrep så hadde han fortjent flscalens påtale. Han blev helt og holdent rehabilitert og heri ligger så langt fra noen krenkelse av Wedels delagtighet, men tvertimot det motsatte. Ethvert «normalt menneske» bør forstå dette.

Jeg fastholder at sjømilitære disposisjoner også under kampe i skjærgård og i havn fordrer sjømilitær innsikt. Al sjøkrigshistorie viser det. Følgen herav blir den at en videnskapelig behandling av sådant stof også krever sjømilitær innsikt. Ridestøvlen blir ikke sjøstøvel om man fjerner sporerne. Og Rockstroh har jo ikke engang ridestøvler.

Min opfatning av Tordenskiolds angrep på Gøteborg havn 1717 har jeg gjort utførlig rede for i min kritikk og herunder påvist at R. intet har forstått av hverken det sjømilitære mål som forelå og de derav følgende midler som måtte settes inn. Rockstrohs manglende forståelse av dette angrep er et illustrerende eksempel på at haus landmilitære utdannelse her ikke strekker til.

I anledning af hr. R's noget freidige benektelse av at jeg fra dansk sjømilitært hold har fåt medhold i min opfatning blir jeg nødt til å sitere endel uttalelser som R. i embeds medfør burde kjende: I Tidsskrift for Søvæsen, juli 1932, sier Kaptajn H. K. Krebs som avslutning på sin anmeldelse av bidragene bind IX følgende: Der er vist ikke mange, der vil kunne forstå, at generalstaben udelukkende har overladt Bedømmelsen af den dansk-norske Flaades Virksomhed i 1717—1718 til en Mand, der ikke er og ikke kan være i Besiddelse af den for-

nødne Kendskab til og Indsigt i almindelige maritime og krigsmaritime forhold, og man må på Grund av den Betydning, som vil blive tillagt et Arbeide fra Generalstabens Haand beklage, at dette er sket».

Jeg tror å turde forutsette at »ethvert Barn i Danmark over 5 år« forstår at dette er et uttrykk for tilslutning til min opfatning. Men hr. R. forstår det altså ikke.

Men la os gå videre i bevisførselen. I samme tidskrift december-heftet 1932 sier den samme kaptajn Krebs bl. a.: »Nogen glædelig Opgave er det ikke som Dansk at anmelde og maatte sige god i det væsentlige¹⁾ for et Skrift der retter saa voldsomme Angrep på Generalstaben som i nærværende Tilfælde«. Og længer nede sier han at Generalstabens bedømmelse ogsaa i Danmark »er blevet mottaget med Undren, Uvilje og Protest«.

Kan jeg ønske det bedre. Men vi er enda ikke færdig. I Dansk Historisk Tidsskrift 10. R. II sier admiral Topsøe Jensen følgende! »Det havde derfor været heldigt om han i Tide havde indset sin Begrænsning og søgt maritim assistance, ligesom det ogsaa vilde have været heldigt, da Tordenskiold er Hovedpersonen i hele Bindet, om Forfatteren hadde utstrakt sine studier til Trondhjem for at gjøre sig bekjendt med det derværende store Tordenskioldsarkiv. Så vilde sikkert Fremstillingen af Tordenskiolds Mellemværende med det norske Generalitet på væsentlige Punkter være bleven ændret«.

I og for sig kunde dette være mere enn nok for mig. Men jeg kan ikke nekte mig fornøielsen av ogsaa å sitere noget av, hvad admiralen sier i efterskriften, hvor han anmelder min kritik av bind IX »Men det skal indrømmes, at Vreden i dette Tilfælde ikke er uberettiget; hans gjendrivelse av Urigtigheder i Fremstillingen og Misforståelser fra Kaptajn Rockstrohs Side er på mange

¹⁾ Uthevet av mig.

Punkter overbevisende og — trods den hvasse Tone — fuldtud saglig. Til Læsning af «Norges Forsvar 1717—1718» udgjør det lille Skrift et nødvendig Supplement, hvis man vil danne sig et relfærdig Billede af Tordenskiold på dette Tidspunkt».

Kjender virkelig ikke hr. Rockstroh disse udtalelser. Eller lukker han øinene til? Jeg ber om undskyldning for de lange sitater; men det er nødvendig likeover Rochstrohs' påstande.

Men at en mann som ikke vet hvad en nautisk mil er (se note s. 109) og som tror at vindretningen nødvendigvis er den samme i Strømstad og i Gøteborg, han bør da i al anstendighets navn ikke gi sig av med maritime spørsmål. Det er direkte desperat.

Nei, det tar sig ikke ut at R. kritiserer Gabels stilling som øverste leder (nest kongen) under forhold hvor forøvrig de maritime spørsmål spiller sterkt inn, når han selv (R.) er i glasshus.

R's opgave over Tordenskiolds styrke den 22de Mai er og blir uriktig. Han opgir bl. a. 4 skytskibe. Men dette er galt. Oprindelig hadde T. ingen skytskibe. Den 22de Mai ankom (se s. 913 hos mig) «Hielperinden» og «Cronprinsen». Min opgave er da rigtig. Først den 5. Juni kom «Friderichshald» (se s. 915) og først den 22. Juni kom «Pr. Jørgen».

Min opgave over den svenske fartøisstyrke paa Vestkysten er rigtig. Jeg henviser til Tordenskiolds liste over den svenske eskadre i Marstrand (Pl 33).

R. retter ironisk det spørsmål til mig om jeg ikke fra den «Geheime» eller annet sted fra kjender T's brev fra slutten av Mai, hvor han taler om krysstokt i Nordsjøen med 2 linjeskibe og 2 fregatter.

Det var da også et spørsmål. R. som øiensynlig nøie har studert mit «gigantiske» verk om T. må da på s. 913 ha opdaget brevet (det har nr. 716) som der er meget utførlig referert. Her skulde jeg altså knipes.

Men den gikk ikke. Brevet er egenhendig og stilet til Gabel. Dette siste anføres ganske riktig i bidragene, men i militært tidsskrift er det plutselig blit til at det er Rosenpalm han henvender sig til. Dette er en grov bommert og den fører til at han totalt misforstår skrivelser. Det begynner forresten å bli reglen nu. Man må i denne forbindelse være klar over at forutsetningen den hele tid var den at så snart Rosenpalm overtok kommandoen ved Gøteborg så skulde T. begi sig til København for å gå over på linjeskipet «Ebenezer» får å overta kommandoen i Østersjøen. Da nu denne forutsetning syntes å skulle oppfylles og Rosenpalm er ventendes så skriver T. til Gabel og ber om at han med den påtænkte styrke må få krysse i Nordsjøen, hvor han mener den under situasjonens utvikling er nødvendig. Men som R. å tro at denne styrke skulde tas fra Gøteborgeskadren det er en feiltagelse. Men feiltagelsen beror vel på at han plutselig er kommet på den ide at brevet er til Rosenpalm. Jeg vil tilråde hr. R. å være litt mere varsom med offensive fremstøt på sjøen. Han er ikke tilstrekkelig manøvredegytig.

Jeg må anholde R's stadige jeip overfor den «geheime». Hvad er nu dette for en maner av en mann med de pretensjoner, som R. vifter med. Protokollens offisielle titel er denne: «Geheim-Protokol holdet på Orlogs skibet Laaland over alle kommende Befalinger, ordres og Resolutioner: saa og indgivne Memorialer, Forespørgelser og Rapporter med videre: Till Hans Ko. Ma. Admiralitetet, Rentekammeret, Søe- og Land Etatens Gen: Commissariater, den udi Norge Commanderende General en Chef og Slots Lowen, så og fra Deres Excell. Hr. Geheime Raad Eckstedt og Hr. Cammerherre Gabell, på Hans Kgl. Majs-wegne, og endel fra Hr. Schouthbynacht, siden vice Admiral Rosenpalm den norske Søe Armatur vedkommende». Den inneholder også T's egen utgående korrespondanse til de nævnte institusjoner og herrer.

Det er således et meget værdifuldt arkivarium og istedetfor til stadighet å jeipe til denne «Geheime» så skulde R. — der jo var fuldt klar over dens tilstedeværelse — gåt gjennom denne og de andre 12 meget værdifulde protokoller i Trondhjem, så kanske Generalstabens autoritet hadde været noget større idag. Jeg kunde ha skaffet ham avskrifter av det meste. Hovmod står for fall.

Jo det var de svenske fartøier i Strømstad Vosbein var bange for. Det er ikke riktig at den styrke som lå i Strømstad bestod av noen galleier og noen småfartøier. Den bestod bl. a. av meget sterkt bestykkede stykprammer som var bygget de to siste år. Det var netop disse farlige fartøier T. var redd for skulde overrende en svak styrke ved Båhus elv.

Batterierne i Strømstad var under demolering og nedtransport til Gøteborg og det var jo netop disse kanoner som R. så skadefro beskylder T. for ved forsømmelse å ha sluppet igjennem. Jeg synes det er en merkelig procedure. Men la os være urbane og skrive også dette på kontoen manglende sjømilitær innsikt.

Når jeg sier at R. idetheletat ikke nevner T's skrivelse til kongen av 25. Juli så mener jeg — hvad der fremgaar av sammenhengen — at han ikke nævner den i forbindelse med påstanden om at T. hadde kongens ordre til å angripe. Jeg må atter igjen sitere ordret hvad T. efter at havnen, skibene og Marstrand by er tat — skriver til kongen. «Jeg må tilstaae ingen ordre at hawe for noget herwed stæderne at Tentere, mens som flenden over alt hver dag har forstercket sig med meere Batterier hawer jeg icke kundet blaattet mig i at foretage noget som kunde i tiden gelinge til Eders May. Nytte». Og så forteller han om angrepet. Til dette sier nu R. at efter hans skjøn gjelder uttalelserne ikke Marstrand men «andre Stæder». Skulde jeg karakterisere dette efter fortjeneste måtte jeg ty til uttrykk som jeg nødig

vil benytte i dette ærede tidsskrift. Men det hele er jo ganske enkelt latterlig.

Men nu tar R. for alvor offensiven over for mig. Nu er det min bok det gjelder. Det er med ublandet fryd jeg møter ham. Offensivens mål er en av mig angivelig opkonstruert «genial» plan av «beundringsværdig sjøstrategisk — taktisk lærdom». Jeg kan ikke finne noen av disse uttrykk i min fremstilling. Det er fri diktning fra R's side. Min fremstilling går ut på en helt nøktern redegjørelse for Tordenskiolds ordre av 1. Juni, som R. merkelig nok ikke kjenner i det hele tatt. Men slik går det når man er ensidig i kildevalget og vraker det som ifølge sin natur gir de tilforladeligste opplysninger. Det er ganske givet at T. helt fra sin ankomst til dette farvand måtte regne med og regnet med offensiv fra Marstrandeskadren. Den var ham jo fra begynnelsen av helt overlegen i fartøisstyrke. At R. idag i arkivene finner at de fleste mandskaper var fordelt til Carlskrona kan da ikke benyttes på det tidspunkt det her gjelder. Allerede i April blev der sat utpost iland på Wingø med fastsatte lyssignaler for det tilfelde at Marstrandsstyrken skulle røre på sig. For den var det om å gjøre å redde sig ind til Gøteborg. R. sier (s. 111) at «Marstrandeskadren henlå under Krigsbemanding». Det er nu ikke riktig og det mener vel heller ikke R. Men sikre opplysninger hadde man for det første ikke og for det annet må man være opmerksom på at Marstrand ikke blev isolert før 22. juni. Før dette tidspunkt følte T. sig for svak til dette. At det forholder sig så at Marstrandeskadren virket som en offensiv trussel skal jeg bevise ved anvendelse av andre kilder enn T. alene, da R. er rent desperat hvor det gjelder eskadrechefens gjentagne gange direkte uttalte frygt for Marstrandeskadrens utbrud. T. vidste at den var immobil og dermed basta sier R. Nei la oss benytte favoritter som Vosbein og Rosenpalm, den siste var jo øverstkomman-

derende på hele vestkysten, så han må da være autoritet. Vosbein anfører så sent som i beg. av Juli måned og dette finnes endog anført i Bidragene X s. 78 at han ikke turde seile inn og angripe stykprammene og galleiene i Strømstad, da man måtte være belavet på, at «med den herskende sydlige vind kunde fienden få forsterkning fra Marstrand». Dette står hos R. selv. Og selveste viceadmiralen — og hans arkiv er jo særlig godt kjendt av R. — sier f. ex. i et brev av 6. Juni til T. at han må være ytterst omhyggelig med konvoyering av transportskibene til Norge da han frygter for at Marstrandsekskadrens fartøier er løpet ut. Og i skrivelse av 9. juni til Arnolt sier han at det ikke er tilstrekkelig til dekning av transporten å ha bare stykprammer «særdeles da fiendens force ligger seilfærdig i Marstrand».

I det hele tat kan man ikke undgå ved lesning av Rosenpalms korrespondance fra denne tid å bemerke en stadig nagende frygt for Marstrandsekskadren. Den virket som «a fleet in beeing» og her har vi sikkert nøklen til det ellers ufattelige at Rosenpalm aldrig kom sig sydover med transporten.

Det T. gjør den 1. juni er å ta forholdsregler ved ankring av eskadren med detaljerte instruksjer for det tilfelde at Marstrandsekskadren skulde søke ind til Gøteborg. Det er en fornuftig eskadrechefs forholdregler. At R. ikke kjenner til det, det kan da ikke jeg klandres for.

Så var det styrken i Gøteborg. Jeg har innrømmet at Wilh. Bergs — og Rothés — benyttelse av uttrykket linjeskibe ikke er korrekt. Jeg har intet imot å indrømme en feiltagelse, hvad der øiensynlig er særlig smertefuldt for R. Men siden han nu så sterkt håner denne feiltagelse så skal jeg peke på at Wilh. Berg i realiteten har ret. Der lå flere armerte fartøier i Gøteborg, det er bare det, at de ikke tilhørte «Cronan», en eiendom-

melighet hos Svenskene under krigen, idet de leiet selv store fregatter ut til kapertjeneste.

Jeg henviser til Fyens protokol — altså Hoppes skib, d. v. s. en av favorittene — hvor der for 17. juli står et forhør over endel fanger som netop var kommet fra Gøteborg og som samstemmig vidnet at der i Hokka lå foruten 5 galleier og fregatten Grev Mørner også en fregat som kunde føre 44 kanoner men hadde inne bare 28 stk. Videre et fartøi på 24 kanoner og en pram som var under bestykning med morterer. Men hertil kommer jo også som et meget viktig moment at Bohuselven endnu den 1. juni ikke var sperret. Altså måtte man regne med at de sterkt bestykkede stykprammer fra Strømstad kunde komme denne vei.

Også med fartøiene i Gøteborg måtte man altså regne — det fikk man jo forøvrig føle da de tok bort en Galley — men hovedstyrken lå i Marstrand. Ved T's plasering av sin styrke kunde disse to styrker ikke understøtte hinanden. Og inntreffer så det tilfelde at motstanderen ved egen foranstaltning hindrer den ene styrkes manøvrefrihet så inntrær der en forandring i den sjømilitære situasjon. Det skal det vel ikke så meget til for å forstå. —

Jeg kan ikke forstå at der kan være nogensombelst tvil om hvad Tordenskiolds instruks gik ut på. I min fremstilling understrekes det jo til stadighet at han absolut ikke hadde bemyndigelse til å foreta sig noget utenfor det å blokere Gøteborg. Det er jo R. som forsøker å påstå det motsatte og hans foran nevnte fortolkning av T's skrivelse av 25. Juli kommer i et eien-dommelig lys set i relasjon til den av ham selv påberopte skrivelse av 26. april fra Gabel. Jeg forstår derfor ikke hensigten med å etterlyse en i så henseende ganske overflødig skrivelse. R. må gjerne beholde den triumf at han har opdaget en helt og holdent betydningsløs

skrivelse. Det er arkivrottens glede og den må han gjerne ha.

Så svinger han atter over i defensiven. Det er min uttalelse på s. 12 (ikke 9) om det uholdbare i påstanden om «at Marstrand (eskadren, kastellet Karlsten og havnebatterierne) var så godt som forsvarsløse» som skal forsvares. Først forsøker han å redde sig på en trykfeil. Jeg trodde ikke at voksne mennesker forsøkte å utnytte hverandres trykfeil. Han har en stygg en selv på s. 111, men selvsagt uten risiko. Så forsøker han å dekke sig bak Iudichær som plutselig også kan utnyttes av R. Han tillegges den uttalelse at Karlsten Kastel uten større vanskelighet kunde erobres. Kilde opgis ikke og indtil så sker benegter jeg påstandens rigtighet. Derimot skal jeg dokumentere at han ved flere leiligheter har uttalt det stik motsatte. I Iudichærs protokol over den Marstrandske ekspedisjon finnes et referat fra en konferance med kongen og Gabel hvor det heter at hvad festningens inntagelse anbelanger så overlater han til den kommanderende general ved hjelp av sine ingeniørtropper å løse denne oppgave, men han skal assistere med å kaste artilleriet og andre saker i land og beskytte disse saa langt skibsartilleriet kan bære. Fremgår det ikke herav utvetydig at han mener at festningen ikke kan tas med sjø militære midler alene! I skrivelse til Gabel taler han om den store og ubegribelige Guds underlige forsyn ved erobringen av festningen. Og i skrivelse til T. uttaler han at han var hjertelig bekymret over at entreprisen var begyndt med så liten styrke likeoverfor det store ry som festningen av kyndige folk var presentert ham og han hevder at T's berømmelse blir så meget større som han uten understøttelse av tropper har tat festningen. Og denne samme mann skulde ha hevdet at festningen levindt kunde tas! Frem med kilderne!

Der finnes intet i retsdokumenterne mot Danckwardt

om at soldater av det sachsiske regiment holdt sig dårlig. Tvertimot.

Så kommer vi til Danielsen. I «Laalands» protokol finnes altså en avskrift av Danielsens skrivelse til T. hvor han ber om å bli dimittert og klager over irettesettelse. Jeg trekker herav den ikke unaturlige slutning at flåtesjefens irettesettelse vel må være grundet på formentlige tjenesteforsømmelser. Jeg kan ikke forstå at et sådant skjøn trenger noe bevis. R. på sin side hevder altså at irettesettelserne har været ubeføjet. Hvad bevis har så R. for det? Vel intet annet end den irettesattes blotte og bare påstand. Jeg tror ikke dette bevis vil stå for nogen fornuftig vurdering. Jeg tar derfor R's beviskrav med stor ro såmeget mer som jo Danielsen — hvad naturligvis R. med sin kilderikdom vel vet — simpelthen fik sin avskjed og det netop på grund av utilfredsstillende tjenesteforhold. Jeg tror derfor R. atter igjen har holdt på en gal hest.

Det er ganske klart at med en sådan flagkaptein kunde T. ikke fortsette. Men R. tar straks parti og utleder herav et dårlig forhold til underordnede og påstår atter igjen at Tordenskiolds korrespondanser viser et sådant dårlig forhold. Jeg har sagt det før og jeg gjentar det og understreker det nu at dette er uansvarlig tale. En gjennomlesning av de henimot 800 breve fra T. som finnes viser det stik motsatte. Men hvormange av disse breve kjenner R. Han kjenner bl. a. ikke T's ordreprotokol som vel må gi det beste inntrykk av tonen overfor underordnede. Men den har han ikke villet se. Og denne mann kommer og snakker om ensidighet. T's forhold til insubordinanten Vosbein da denne stod likeoverfor de skjæbnesvangre følger av sine handlinger er båret av et storsind som R. kan ha meget å lære av.

Hvad angår spørsmålet om linjeskibenes anvendelse mot Ny Elfsborg kan jeg henwise til min utredning derom i min bok s. 962 og særtrykkets s. 17. Her skal anholdes

en uttalelse som former sig som et spørsmål om hvorfor ikke linjeskibene blev sat inn ved Ny Elfsborg 1719, da de jo var sat inn ved Strømstad 1717. At et slikt spørsmål i det heletat kan stilles er i sannhet opsigtsvækkende. Forstår virkelig R. ikke forskjellen på disse to situasjoner. I Strømstad stod T. overfor provisorisk opkastede jordvoller, mot hvilke selvsagt et linjeskibs artilleri er formålstjenlig. Men ved Ny Elfsborg stod han jo overfor permanente festningsverker av sterke stenmurer. Mot en sådan virkelig festning slog ikke linjeskibartilleriet til. Her var det derfor naturlig å sette inn skytskibene med sit svære flatbaneskyts og flytebatterier med sit kasteskyts. Men en slik uttalelse viser jo til evidens at R. absolut ikke behersker «havnekanonaden» som han selv anser sig som særlig fagmann i. Og dette er ikke et isolert tilfelde. Det er — som tidligere påvist — regelen. —

R. spør om jeg har lest hvad Garde skriver. Selvsagt. Det står endog citert og besvart i min bok s. 965. Kan ikke R. lese?

Det er riktig hvad jeg sier om mørserne, at der på Lille Aspholm stod 4 stk. 100 pds. mørsere og de kan neppe R. ta under armen. Det var på Stora Aspholm at de 30 haandmørsere stod. Selv ikke på land er R. heldig.

Så er vi da rukket frem til flaggstriden. Vi tar først det hvite flagg og la mig med en gang si at jeg av hjertet ønsket at jeg kunde gjøre en innrømmelse her. For det første og det vesentlige av hensyn til den tapre Lillie, men også likeoverfore R. som en takk for den hensynsfullhet han viste mig ved ikke å nevne mit navn som synderen. Ja, for intet menneske forstod vel at det var mig han sigtet til. Jeg skulde altså ønske at jeg kunde blankt tilbakekalde uttalelsen om at festningen hadde benyttet hvitt flag til å tilkalde forsterkninger. Jeg går ut fra at R. medgir at hvis det forholder sig så, da er det ikke helt korrekt handlet av Lillie.

Men hvordan skal jeg kunne tilbakekalde noget som jeg ikke selv har funnet på. Rothe, Garde og Kuylenstjerna har det samme. Der skulde altså stor skarphet til å opdage at det var mig R. mente og det er jeg altså taknemlig for. Rothe har da kjendt de samme kilder som R. Han citerer lange stykker av *Fyens journal*. Garde — som jo R. gjerne benytter — har som bekjendt også brukt de samme kilder. Og Kuylenstierna som har drevet specialstudier i de svenske kilder accepterer tildragelsen med det hvite flag fra festningen og føier til at det lykkedes galleien *Wreden* om natten å bringe den forlangte forsterkning. *Galejen Chalotte Amalies journal* sier uttrykkelig at festningen først heiste det hvite flagg, og da på den siden av festningen som vendte mot Göteborg. Og det er vel på det rene at Lillie ikke heiste flag for å opnå forbindelse med *Tordenskiold*. Hvor er nu R's bevis for at dette ikke er tilfælde. Han bygger øiensynlig på *Fyens journal* til støtte for sin påstand om at festningen heiste hvitt flag efter at parlamentæren var sendt inn. Men i «*Fyens*» *journal* finnes intet om dette. Hvor har han så sin påstand fra? Samtlige de 4 forfattere som har behandlet dette emne har kjendt samtlige de kilder som R. har henvist til og har ikke deri funnet noget bevis for R's påstand. Derfor sier jeg meget beskedent i min anmeldelse av bind X at forfatterens bruk av disse flag får vurderes efter sit værd. Jeg gjentar herved den samme uttalelse.

Hvad jeg ovenfor har sagt om det hvite flagg er utelukkende bygget på kilder som Rockstroh kjender. Men der foreligger også andre bevisligheter for min opfatning, bevisligheter som Rockstroh burde ha kjent hvis han hadde fulgt noget med på det område som han har tatt op til behandling. Jeg sikter her til de 5 protokoller som er ført av viceadmiral Zimmer og som finnes i *Marinemuseet på Horten*. Oberst Zimmer har i 1927 utgitt en ekstrakt av disse protokoller og jeg henviser til av-

snittet om admiral Zimmers deltagelse ved Marstrand og Ny Elfsborg 1719. Han tjenestgjorde da som ganske ung mann ombord på linjeskipet Pr. Wilhelm. Fra dette tokt har han ført en særdeles nøiaktlig journal og om de begivenheter som det her er tale om anfører han: «i 5 gl. hidset Castellet hvil Flag, holdt da op på begge sider Schouthynachtens Chalupp foer da ind til Fæstningen». Pr. Wilhelm tilhørte som bekjent de fartøier som ikke deltok i kampen og den lå til ankers syd for Dynan (lettet i slutten av platfoten for å seile til Bohuselv). Fra denne plas hadde man god utsikt til Festningens søndre del. Hertil kommer at vinden var «W. T. N liten Kulte», slik at kruttrøken ikke hindret utsynet. De samme gunstige observasjonsforhold hadde også galejen Chalotte Amalie slik som den lå til. Vi ser altså her 2 samstemmige og uttrykkelige vidnesbyrd om at det hvite flagg først blev heist fra festningen, fra observatører som ikke deltok i kampen og som således i ro og mak kunde gjøre sine iagttagelser. Enhver får da foreta sin vurdering og trekke sine slutninger derefter.

Så har vi det blå flagg. Hvad betyr så blått flagg med mersseil loss? R. oppfatter det derhen at blått flagg fra f. eks. flaggskipet er ordre pr. signal om å lette. Og R. påstår at Tordenskiold lod et sådant signal gå til værs «på et av orlogsskibene». Men på hvilket? T. selv opholdt sig jo sammen med Hoppe på Friderichshald. R. misforstår hele situasjonen. Blått flagg med mersseil loss er et meddelelses signal som heises på det fartøi, som forbereder letning eller som er under letning. Sådanne signaler vaiet to gange i platfoten 2. August. Første gang på begge de to linjeskibe som lettet anker for å seile til sin stasjon ved Bohuselven. Annen gang på samtlige fartøier, også på de fartøier som lå utenfor skudvidde og som ikke skulde delta i kampen. På festningen blev dette oppfattet som forberedelserne til et almindelig angrep. Det er overveiende sansynlig at

dette er rigtig, at altså Tordenskiold for å gi sin opfordring til overgivelse et sterkt påtrykk lar motstanderen få inntrykk av at hvis ikke anmodningen efterkommes så går T. til angrep, på kloss hold. Kuylenstierna hevder også denne opfatning. Men med den monomane innstilling som R. har ser han det hele som en uredelighet fra T's side. Jeg kan ikke se at der hverken av Fyens eller andre journaler kan hentes nogensomhelst støtte i denne opfatning. Men ogsaa her sier jeg altså i min anmeldelse at påstanden får vurderes efter sin værd. Jeg gjentar herved det samme med tilførelse av at forklaringen vel kanskje ligger i R's noget mangelfulle kjen-skab til orlogstjenesten i det hele.

Selvsagt har jeg lest alt hvad bidragene inneholder om kryssertjenesten. Det er jo netop det mangelfulle i behandlingen av disse for sjøkrigen så overordentlig vigtige forhold jeg påtaler. Og så tror R. at jeg rådspør ham, om hvor man i Faglitteraturen skal finne disse sjø-militære problemer behandlet! Her er spørsmålet om hvad bidragene presterer på dette område. Og det er som påvist — skralt. — Hvad angår Rosenpalm som skaperen av idylliske forhold efter overtagelsen av ledelsen i Norge efter Tordenskiold, skal jeg henvise til admiral Topsøe-Jensens anmeldelse av bidragene hvor han gjengir en skrivelse fra Rosenpalm til Gabel sålydende: »Som jeg ingen ende ser pa min elendige tilstand, så er jeg nu så nær ved at blive desperat som jeg i mange for-hafte fortræder aldrig har vaaren«. »Men«, tilføier admiralen »det passer jo ikke ind i Billedet og er derfor ikke omtalt«. Den syns jeg må være temmelig tung å svælge i fuldt dagslys.

R's gjengivelse ved citat fra min bok av Gabels forhold til T. er selvlavet. Man bør citere rigtig. Og hvad angår Gabels forhold til den nedverdiggende behandling av T's lik henviser jeg til den høit ansete danske personalhistoriker hofjærgermester C. E. A. Schøller i persh.

tidssk. B. 5. 1914 hvortil jeg også har henvist i min bok. Forøvrig trodde jeg det var bidragene vi behandlet.

Og tilslut kommer så R. med et temmelig grovt angrep på min kompetense. Et basunstøt med adresse til denne lavere journalistikk. Jeg skal svare også på dette.

For det første er det da den ting å merke at det lyder noget anstrengt at en infanterist på det sjømilitære område eo ipso skulde være mere kompetent enn en sjø-officer, og særlig da en som har hat sin toårige forbedrende sjømannsutdannelse på seilskute med seilads jorden rundt og som desuten har hat sin kadetutdannelse i stor utstrekning på seilkorvet.

Men dernest lyder det nu også noget eiendommelig at utgiveren — generalstaben — skulde oversende fremstillingen til kritisk vurdering av en mann mellem hvis kompetense og den foreliggende opgave hviler et «uhyre svælg». Tre gange har generalstaben gjort dette nu.

Men for å holde os til Danmark, så la mig igjen citere Admiral Topsøe-Jensen fra hans anmeldelse av bidragene, hvor han omtaler min ringe person «hvis store Tordenskiolds-Biografi, trods de indvendinger, der blev rettet mot den og som mere gjaldt formen end indholdet, ubestridelig er hovedverket om den store sjøhelt». Jeg tror jeg tør skue ned i det «uhyre svælg» uten å svimle.

Forøvrig tror jeg det er dokumentasjoner av feiltagelsene som blir det avgjørende for kritikens valør. Jeg mener å ha dokumentert så utrolig mange feil i R's fremstilling at mine avsluttende bemerkninger i min kritik er vel funderte.

Boganmeldelser.

„Minekrig til Sjø“. Den russisk-japanske Krig.

Den norske Søofficer Premierløjtnant Kåre E. Kvam har med den her foreliggende Bog udsendt den første færdigbehandlede Del af et samlet Værk paa 3 Dele om »Den forankrede undervannsmines anvendelse i sjøkrig og dens innflytelse på sjøkrigsførelsen«.

Første Del, der omhandler den nordamerikanske Borgerkrig, foreligger endnu i Konzept, men vil udkomme i Løbet af Vinteren. Anden Del — den nu udsendte — behandler Minevaabnets Anvendelse i den russisk-japanske Krig, medens tredje Del, til hvilken der kun er gjort visse Forarbejder, vil omhandle Verdenskrigen, og er paaregnet at skulle fremstaa i to Underafsnit, eet om Minekrigen i Nordeuropa, og eet om Minekrigen i Midelhavet med tilgrænsende Farvande.

Det Arbejde, som her er paabegyndt, har selvsagt meget stor Betydning for enhver, som beskæftiger sig med Søkrigshistoriens vidtforgreneede Omraade; ofte har man savnet en samlet Behandling af Minevaabnets Udvikling og Indflydelse paa Søkrigsførelsen, saavel i strategisk som i taktisk Henseende, og man maa derfor med Glæde se dette Arbejde paabegyndt.

Stoffet, som ligger til Behandling for Forfatteren, er imidlertid overvældende, ikke mindst naar Forfatteren, foruden at ville give en Fremstilling af selve Mineoperationen, samtidig ønsker at give et Indtryk af Operationernes Indflydelse paa Søkrigsførelsen i Almindelighed over et saa stort Spand af Aar, som de tre Epoker der her er Tale om.

Et Arbejde af ganske lignende Art, dog kun omhandlende Verdenskrigen, er andetsteds i sin Tid begyndt, men blev dengang opgivet, da Opgavens Anlæg hurtigt førte ind i det ubegrænsede Omraades Vildnis. Emnets Mangesidethed gjorde det vanskeligt at faa optrukket

Hovedlinierne tilstrækkeligt klart for at give en udtømmende og samtidig koncis Behandling af Anvendelsen af et Vaaben, som mere end noget andet Krigsinstrument har levet, har vokset sig over alle tænkelige Grænser for Anvendelse, et Vaaben som har haft den største Betydning overalt, hvor Verdenskrigen trak hen over Havene, fra Archangelsk til Kap og fra New-York til Kiauchau.

Forfatteren har bearbejdet et meget betydeligt Kildemateriale, idet han med megen Flid har sammendraget Oplysninger om Minekrigen fra alle de foreliggende officielle Kilder fra Krigen, baade russiske, japanske, engelske og tyske Admiralstabs- og Generalstabsværker, suppleret med Oplysninger fra den lødige Litteratur, som fremstod efter Krigen og som udgaves af forskellige Nationers Deltagere i Kampene omkring Port Arthur. Herved er det lykkedes Forfatteren at bringe Lys over tidligere Uoverensstemmelser og at skabe et lødigt og homogent Billede af Mineoperationernes stadig stigende Intensitet under Blokadekampene omkring Liautung Halvøen.

Mange af de Problemer, som Mineoperationerne under Verdenskrigen senere maatte tumle med, fremstaar ganske klart allerede under den russisk-japanske Krig, og man forstaar Aarsagen til, at Russerne 10 Aar senere besad en højt udviklet Minetaktik og en gennemprøvet Mineteknik, saaledes som Krigsbegivenhederne i Østersøen viser det straks fra 1914.

Igennem Bogens meget detaillerede Behandling af selve Mineoperationerne fremstaar et ganske klart Billede af de to Hovedgrupper for Minevaabnets Anvendelse, den defensive og den offensive Minekrig.

Russerne opererede bag vidtstrakte defensive Spæringer, bag et Hegn af Miner som stadig maatte suppleres med nye Miner, eftersom Japanernes Minerydningsoperationer skred frem. Interessant er det at erfare, at Russerne først efter ca. 2 Maaneder efter Krigens Udbrud

fik Kabelminespærrings-Materiel til Udlægning af de indre Havnespærringer, der dækkede det snævre Udløb fra Port Arthurs Havn.

Den russiske Mineanvendelse synes i Forhold til Japanernes, at være mere nuanceret, nok saa levende, selv om der hovedsagelig arbejdedes paa de indre Linier. Det har saaledes Interesse at se, hvorledes Russerne i udstrakt Grad dækkede sig bag et bredt Fløjspærrings-Bælte langs Kysten, for at de russiske Skibe uhindret, uden selv at blive beskudt, kunde deltage i Beskyddningen af de japanske Tropper, under disses Fremrykning mod Port Arthur.

Med store Resultater lagdes Bombardementsspærringer paa de Felter, hvor man i nogen Tid havde observeret den japanske Bombardementseskadre operere. Det fortjener at omtales, at Russerne under de to japanske Slagskibe »Hatsuse«'s og »Yashimo«'s Minesprængninger og Ødelæggelse bidrog til at skabe Forvirring blandt Japanerne ved i aabent Sprog at telegrafere om U-Baades Tilstedeværelse. Man ser her en tydelig Parallel til Usikkerheds-Momentet omkring »Audacious«'s Undergang i »Berlins«'s Felt ved Lough Swilly under Verdenskrigen.

Af længere fremskudte Spærringer foretog Russerne egentlig kun de kendte Landgangsspærringer med »Bogarin« og »Jenissei« til Dækning af Talienwan-Bugten mod den japanske Udskibning ved Dalni.

Ved en Gennemgang af Bogen faar man et levende Indtryk af Samarbejdet mellem Kystbefæstningsanlæg og et defensivt Mineforsvar — ihvorvel det i dette Tilfælde hyppigt svigtede. Kystartilleriets Opgave maatte fortrinsvis blive at forhindre fjendtlig Udlægning af Blokadefelter og Minerydning og -søgning i Forsvarets Hegnspærringer.

Overfor Russernes hele defensive Minekrig, træder den japanske Mineoffensiv stærkt frem. Selvom Admiral Togo's offensive Anvendelse af det ham tildelte Skibsmateriel var præget af en vis Forsigtighed, viser den

paagaaende Anvendelse af Miner ved hans Indklamringsforetagende af den russiske Flaadestyrke en dyb Forstaaelse af Minevaabnets altovervejende Betydning i Blokadeoffensiven.

Hvad man 10 Aar senere møder under Helgolandsbugtens Mineblokade ser man allerede her tydelige Eksempler paa.

Man møder her Mine-Nærblokadens evige Vanskeligheder i Kapløbet mellem Mineudlægningen og Mine-rydningen. Gang paa Gang understreger de officielle Værker Nødvendigheden af at foretage Udlægningerne i daarligt Vejr, i Taage og Storm for at nedsætte Muligheden for at blive observeret, men samtidig kræver Besejlingen tæt op ad tidligere Mineselter en minutøs Navigationssikkerhed.

Japanerne er tydelig inde paa en Strøminetaktik i Lighed med den fra Verdenskrigen, kendte for at vanskeliggøre Minestrygernes Arbejde.

Det er interessant at bemærke, at Japanernes Mineoffensiv praktisk talt kun gennemførtes ved Hjælp af smaa, lette og hurtige Fartøjer, Torpedobaade og -jagere, ofte kun Motorbaade og Dampfartøjer fra de større Skibe.

Bogen giver et klart Indtryk af, hvor lidt Russerne satte ind for at forhindre disse stadige natlige Mineudlægninger, til Trods for, at de var vidende om, at Udlægningerne fandt Sted.

Til Belysning af Minestrygningens Udvikling, Stævn-sikringsanordninger og Rydningsgrejets Brug, giver Bogen mange interessante Oplysninger, som alle konkluderer i at understrege, hvor umaadelig afhængig enhver Flaade er af et effektivt Minestrygningsvæsen.

Saaledes som Bogen er bygget op, giver den først og fremmest en meget detaljeret Gennemgang af selve Udlægningsoperationerne. Hvor Krigen, som her, kun spænder over ca. 1 Aar er denne Fremgangsmaade mulig, men ved Behandling af Verdenskrigens Mineoperationer

lader den sig næppe gennemføre. Det er imidlertid ogsaa et Spørgsmaal, om en saadan Fremstillingsform bør fortsættes. Saavidt det maa skønnes, vil det formentlig have størst Interesse, Forfatteren i den kommende 3. Del lægger Hovedvægten paa at fremdrage visse Hovedlinier for Minevaabnets Anvendelse, den strategiske og taktiske Gruppering og klarlægge denne ved et Udvalg af illustrerende Eksempler til Belysning af Minevaabnets Indflydelse paa Søkrigsførelsen. Først herigennem vil man kunne uddrage den rette Lære af Minekrigen. Den kronologiske Gennemgang af selve Operationerne bør formentlig træde noget mere i Baggrunden.

S. M. Dahl.

Østgrønlandsk Fangstkompagni „Nanok“s „Gefion“-Ekspedition til Danmarkshavn og Hvalrosodden Juli-September 1932 og nogle Jagttagelser vedrørende Isforhold ved den grønlandske Nordøstkyst af J. G. Jennov.

(Publikationer om Østgrønland, udgivet af Kaptajn Alf Trolle og Hustrus Legat til Minde om Danmarksekspeditionen 1906—1908, Hæfte 2.)

Indgaaelsen af Traktaten 1924 medførte Kappelstrid mellem danske og norske om at belægge de for Fangst bedst egnede Steder i de frigivne Dele af Østgrønland. Efter de to fra norsk Side foretagne Okkupationer af Landstrækninger planlagdes Sommeren 1932 i Norge et Fremstød mod Nord til Egnene om Dove Bugt, i hvilke Nordmændene allerede i 1930 havde været stærkt interesserede. En norsk Belægning af dette da ganske ubeboede Omraade vilde sandsynligvis have haft en tredje norsk Okkupation til Følge.

Det lykkedes Direktør for det danske Fangstkompagni „Nanok“ J. G. Jennov at komme de norske Bestræbelser i Forkøbet og sikre Fangstmulighederne i det nordlige Distrikt for dansk Virksomhed. Ved Udfoldelse

af stor Energi, baaret oppe af en levende Optimisme, fik han samlet Midler til Udsendelse af en Belægnings ekspedition til Danmarkshavn og Hvalrosodden. Det var forholdsvis sent paa Sommeren, at man blev bekendt med Nordmændenes Hensigter, og megen Tid var ikke levnet til Forarbejder; men til Trods herfor blev Ekspeditionen dog omhyggeligt gennemtænkt og forberedt og udførtes efter Planen.

Direktør Jennov har i »Publikationer om Østgrønland« offentliggjort Beretningen herom. I Dagbogsform gør han paa sin fordringsløse, ligefremme Maade Rede for Forløbet af denne Rejse, hvor det store indenskærs Farvand Dove Bugt for første Gang blev besejlet med Skib. Jennovs egen Person holdes i Beskrivelsen ganske i Baggrunden; men mellem Linierne træder hans egen store Betydning for Ekspeditionen klart frem og understreges ved de paa Rejsen opnaaede Resultater.

Til Beretningen knyttes en Redegørelse for Isforhold ved den grønlandske Nordøstkyst. Af yderlig Værdi for Bogen er et ved »Nanok«s Fangststationer omhyggeligt indsamlet Materiale af Isobservationer fra Aarene 1932—34.

Direktør Jennov understreger Ønsket om, at der for at opnaa sikrere Besejlingsforhold til Grønlands Nordøstkyst og langs denne iværksættes Søopmaalingssarbejder til Supplering af Danmarksekspeditionens Opmaalinger samt hydrografiske Undersøgelser i Østgrønlandsstrømmens Omraade. Dette Ønske kan man fuldt ud dele med ham; Udførelsen af saadanne Arbejder vilde betyde saa meget for Kendskabet til Is-, Strøm- og Bundforhold i de nordøstgrønlandske Farvande, at man maa haabe paa, at de indenfor overskuelig Tid vil kunne paabegyndes.

E. Riis-Carstensen.

Kampen i Køge Bugt den 4. Oktober 1710.

Foredrag med Lysbilleder afholdt

af Orlogskaptajn P. Holck ved Sjätte Nordiska Historikermötet i
Stockholm d. 10. Aug. 1935.

Naar jeg som Emne for mit Foredrag har valgt denne Begivenhed, som sammenlignet med de senere Tildragelser paa Søen under den store nordiske Krig synes af underordnet Betydning, skyldes det i første Række, at den tidligere historiske Udredning hviler paa et urigtigt Grundlag, og dernæst, at denne Begivenhed, hvis den havde faaet et andet Forløb, efter al Sandsynlighed vilde have bragt Krigen mellem Danmark og Sverige til Afslutning.

Situationen var i Korthed denne. Efter Nederlaget ved Helsingborg d. ¹⁰/₈ 1710 var den danske Hær i stærkt svækket Tilstand trukket tilbage fra Skaane til Sjælland, og enhver Tanke om at genoptage Felttoget var udelukket. Den danske Krone satte nu Liden til et Auxiliærkorps paa 6000 Mand, som Czar Peter af Rusland havde tilsagt at stille til Raadighed med et Indfald i Sverige for Øje.

Det skulde nu være Flaadens Opgave at overføre disse Tropper fra Danzig, og Hovedplanen gik ud paa at landsætte Styrken i Nærheden af Stockholm.

Den danske Flaade, der under General-Admiral-Lieutenant U. C. Gyldenløve var stationeret i Sundet, var i en meget maadelig Forfatning. Skibene var underbemandede, og Besætningerne hærget af Sygdom, Flaaden led af Proviantmangel, og Skibene var slet udrustede særlig hvad Takkelagen angik.

Situationen blev drøftet i et Krigsraad paa Flaaden, og med fuld Føje var man enige om, at den planlagte Operation var uigennemførlig. Uden at beherske Herredømmet i Østersøen formaaede Flaaden, der i Karls-

krona-Flaaden havde en nærlig jævnbyrdig Modstander i Flanken, ikke at dække den saarbare Transportflaade, og alt som Efteraaret nærmede sig, var det risikabelt for de større Skibe at holde Søen.

Det er lagt Gyldenløve til Last, at han ikke satte noget ind paa at indeslutte den svenske Flaade i Karlskrona ved at forsænke Indløbene dertil, men det er en Erfaringssag, at saadanne Planer, der tager sig smukt ud paa Papiret, ikke har megen Chance for at lykkes; selv et saa vel tilrettelagt Forsøg, som det Danskerne foretog mod det snævre Indsejlingsløb til Landskrona i November 1658 mislykkedes totalt.

Planerne om en Aktion mod Stockholm blev derfor opgivet, og det bestemtes, at de russiske Tropper skulde overføres til Sjælland, og fra København pressede man paa for at faa Flaaden sejlklar. Gyldenløves og Krigsraadets Forestillinger om det hazarderede i dette Foretagende afvistes, og han modtog kategorisk Ordre snarest at gaa til Danzig.

Den danske Flaade paa c. 30 Orlogsskibe og nogle Fregatter med en Transportflaade paa op imod 100 Fartøjer afsejlede Søndag d. 14. September fra Køge Bugt, men fik straks Storm og maatte ankre ved Bornholm. Adskillige Skibe fik alvorlige Havarier, og en Del af Tranporten blev forslaaet og maatte søge til Danzig. D. 22. September forsøgte man at fortsætte, men kunde ikke vinde frem, og d. 30. opkom en ny Storm, hvorefter Gyldenløve besluttede at søge tilbage til Køge Bugt, og 1. Oktober ankrede den danske Flaade under Stevns.

Den følgende Dag samledes Krigsraadet, og det vedtoges at søge længere ind i Bugten, hvor Skibene den næste Dag kompletterede deres Beholdninger fra Transportskibene og udbedrede Skader, medens de værst medtagne Skibe sendtes til København som Havarister, efter at de havde afgivet Folk m. m. til de øvrige Skibe, hvorefter Flaaden talte:

26 Orlogsskibe, 3 Fregatter og 7 Brandere foruden omkring 40 Transportskibe. Af Orlogsskibene var »Justitia« og »Prins Carl« Havarister, der havde afgivet store Dele af deres Besætninger og var bestemt at afgaa til København.

Den 4. Oktober (²⁴/₉ svensk Tidsregning) laa Flaaden stadig under Proviantering, det blæste friskt fra SSO, og med den tiltagende Kuling og Sø maatte Fartøjsforbindelsen med tungt lastede Fartøjer opgives noget senere paa Formiddagen.

Kl. 8 F. M. sammenkaldtes Krigsraadet paa Gyldenløves Flagskib »Elephanten«, hvorfra man ved 10-Tiden i Horizonten observerede en Del Sejl, som man til at begynde med antog for de tilbagevendende Transportfartøjer fra Danzig, men efterhaanden som Skibene kom op, blev man klar over, at det var den svenske Flaade, man havde for sig. Fregatterne fik straks Ordre til at krydse op, og hele Flaaden gjorde Klart Skib.

Gyldenløve er blevet stærkt angrebet, fordi han begik den Uforsigtighed at ligge paa aaben Red uden Dækning af Fregatter, men heri var han i nogen Grad undskyldt. Til Raadighed havde han kun 3 Fregatter, som i de sidste Uger havde været paa Færde tidlig og silde, de var nu udgaaet med Proviant og Vand og laa under Proviantering. Dette var netop Aarsagen til, at man havde søgt denne Ankerplads, hvorfra man under normale Forhold kunde regne med at sikre sig Retraite til København med de Vindforhold, der kunde begunstige et Angreb, ligesom man regnede med, at den svenske Flaade, der efter de sidst indhentede Oplysninger fra Karlskrona led af Mangel paa Mandskab og Forsyninger, ikke var i Stand til at gaa til Søs.

Den svenske Flaade var imidlertid ved Efterretningen om den danske Flaades Afsejling gjort klar under Opbydelse af alle Kræfter; et stort Antal Folk var blevet presset, og Garnisonen i Karlskrona havde afgivet den

nødvendige Soldaterbesætning. Den 1. Oktober afsejlede General-Admiral Grev Wachtmeister med en Styrke paa 21 Orlogsskibe, 2 Fregatter, 2 Brigantiner, 1 Avisojagt, 1 Krejert samt 3 Brandere for at afskære den danske Flaade Tilbagevejen til Sundet.

Under Bornholm fik man Efterretning om, at den danske Flaade i stærkt havareret Tilstand var søgt tilbage til Køge Bugt, og Wachtmeister besluttede sig til at staa over under Møen, hvor han Natten til 4. Oktober ankrede 2 Mil af Landet.

Ved Daggry næste Morgen littede Flaaden og holdt i 3 Kolonner op mellem Stevns og Falsterbo, hvor den danske Flaade Kl. 11 observeredes til Ankers i Køge Bugt.

Den danske Flaade var ganske uforberedt, Skibene laa vel paa Linie, men ikke alle i den Orden, de skulde indtage under Kamp, og mellem Skibene laa en Del Transportskibe under Losning, medens flere af Orlogsskibene udbedrede Rejsningen. Herom havde Wachtmeister Underretning, idet han samme Morgen havde prajet en hollandsk Galiot, der kom fra Sundet, og saa snart han ved Selvsyn havde skaffet sig Klarhed over Situationen, besluttede han sig til at udnytte den gunstige Lejlighed til et Angreb paa den danske Flaade i selve Bugten.

Den norske Matros Niels Trosner (Tordenskjolds Matros) giver i sin Dagbog et malende Billede af Travlheden paa de danske Skibe for at skaffe ryddeligt Dæk. Skabe, Senge, Klæder, Kofferter, Svinestier med Svin og Faar, Høsehuse med Høns, Gæs og Ænder, Køjer og Kister kastedes over Bord, saaledes at Havet flød tykt med Gods, Chaloupper og Joller.

Wachtmeister formerede Slaglinie paa Kurs VNV med Avantgarden forrest og stod under stor Sejlsføring ned mod det danske Centrum. Da de danske Skibe kappede og kom under Sejl, drejede han til Kurs NV t. N for

at presse Modstanderen op mod Landgrunden i Bugtens SV-lige Del.

Gyldenløve unddrog sig det faretruende Angreb ved at give Ordre til at kappe Ankertovene og formere Slaglinie NO-over, hvert Skib at gøre sit Bedste, og Skibene maatte i største Uorden og i næsten panikagtig Flugt holde ind i Bugten for derefter at lægge NO-over, idet de i haarde Kryds søgte at vinde op i Ranglinie.

Da Wachtmeister indsaa, at selve Overrumplingsplanen ikke kunde gennemføres, mindskede han Sejl. Paa dette Tidspunkt havde flere af den danske Avantgardes Skibe med »Dannebrog« i Spidsen krydset sig op mod Amager, og Gyldenløve, der øjnede en Chance til at vinde Luven, gav Signal til at vende, hvorefter disse Skibe holdt bi-de-Vind SV-over. Dette tvang Wachtmeister til at dreje NO-over, saaledes at de to Flaadestyrker kom til at passere hinanden paa nærlig modgaaende Kurser i Midten af Bugten, hvor de forreste Skibe af den danske Avantgarde havde Kurs mod det svenske Centrum.

Paa dette Tidspunkt, Kl. c. 2 $\frac{1}{2}$ E. M., var Kulingen tiltaget til Storm, og Wachtmeisters Flagskib »Götha Lejon« aabnede Ilden mod »Dannebrog«, Chef Kommandør Iver Hvitfeldt, der stadig var i Spidsen, og »Dannebrog« besvarede Ilden med hele sit Lag, hvorefter Skibet kom i Brand, efter Datidens samstemmende Beretninger, saavel danske som svenske, forarsaget ved Ilden fra egne Kanoner.

I »Havfruen«s og »Wenden«s Journaler siges, at de Svenske knapt kunde række, medens »Oldenburg«s Journal siger, at »Götha Lejon« af »Dannebrog«s Ild fik saadanne Grundskud i Bougen, at det maatte krænge.

Der siges altsaa med andre Ord, at de svenske 36 pdg. Kanoner, der skød med Vinden, ikke kunde række saa langt som »Dannebrog«s 24 pdg., der skød op mod Vinden, hvilket skulde synes at være en Modsigelse, men

ikke desto mindre er det rigtigt; thi netop ved denne Lejlighed indtraf den taktisk set ejendommelige Situation, at det læ Skib havde Fordel af at være i Læ.

Den stormende Kuling bevirkede, at de svenske Skibe, der skød med læ Batteri, trods ringe Sejlføring, havde en betydelig Krængning, saaledes at Kanonerne, der havde en Elevationsfrihed paa 9 à 10 Grader i Forhold til Dækkets Plan, ikke kunde eleveres væsentlig over det vandrette Plan og derfor kun kunde affyres under lav Overhaling. Kuglens Bane blev derved meget kort, næppe mere end 2000 Alen, medens de danske Skibe havde Fordelen af den store Krængning og kunde opnaa Maximum Rækning. (Se Ill. Fig. 7, pag 477).

Denne særlige taktiske Situation, der kan paavises i adskillige Søslag, er ikke hidtil blevet tilstrækkeligt paaagtet af Marinehistorikerne, og jeg vil i denne Forbindelse pege paa, at Tordenskjold flere Gange paa mesterlig Maade udnyttede dette Forhold mod betydelig Overmagt.

Det nævnte Forhold bekræfter ligeledes Traditionen om, at det var »Dannebrog«s egen Ild, der foraarsagede Branden, og ikke den fjendtlige Beskydning.

Da Branden paa »Dannebrog« ikke lod sig slukke, ankrede Huitfeldt op for staaende Sejl og besvarede de paafølgende Skibes Ild med de forreste Kanoner, indtil Skibet ved 4-Tiden sprang i Luften med hele Besætningen paa nær nogle faa Mand, som reddede sig i Skibets Fartøjer. Kun to andre danske Skibe havde tilstrækkelig Højde til at deltage i Kampen, de holdt sig i Nærheden af det brændende Vrag, men formaaede ikke at bringe den nødstedte Besætning nogen Hjælp.

Wachtmeister fortsatte sin Kurs til Landgrunden ved Amager, hvor han vendte ved Kontramarche, og her nægtede Skibene »Tre Kroner« og »Prinsesse Ulrika Eleonora« at vende og tog Grunden og maatte opbrændes den næste Dag for ikke at falde i Hænderne paa Danskerne.

Gyldenløve, der med Resten af Flaaden var vendt i Avantgardens Køl vand, men noget længere inde i Bugten, ofrede nu noget af sin Højde for at bringe sin Linie i Orden og holdt SV-over. Da Wachtmeister vendte, gav han ligeledes Signal for Vending — alle paa en Gang — men det kom ikke senere til Kamp, da Wachtmeister, som paa Grund af den stadig tiltagende Storm ikke længere kunde bruge underste Batteri, gik til Ankers, hvorefter Gyldenløve, som nu var trængt helt ind i Bugten gav Ankringsordre.

Den danske Transportflaade, der inden Kampen paa-begyndte havde kappet, søgte Drogden, men en Del af Skibene kunde ikke krydse sig op og maatte holde ind i Sorte Rende. Her blev de næste Dag angrebet af svenske Chaloupper, en 3-mastet Galiot blev erobret, et af Skibene blev stukket i Brand, og 18 Skibe reddede sig ved at sætte paa Land.

Den følgende Dag stod Vinden stadig i SSO—SO og umuliggjorde en Genoptagelse af Kampen, i hvert Fald fra dansk Side. Den 6. Oktober løjede Vinden noget af. Wachtmeister samlede Krigsraadet, som besluttede ikke at optage Kampen i det snævre Farvand, men ved første Lejlighed at søge ud og tilbyde Kamp i aaben Sø. Om Formiddagen observeredes den danske Transport paa 20 Skibe, der nu kom fra Danzig, Svenskerne gjorde Jagt paa disse og erobrede 5 af Skibene, medens de to Fregatter »Ørnen» og »Aben» undslap med Resten til Præstø.

De erobrede Skibe blev samme Nat stukket i Brand og tilligemed den svenske Brander »Sofia Lovisa» sendt ned mod den danske Flaade og tvang nogle af Skibene til at lette for at undgaa Faren, hvorefter Wachtmeister lettede med den svenske Flaade og stod til Søs. Ved Daggry gav Gyldenløve Ordre til Letning og optog Forfølgelsen, den 8. havde man Fjenden i Sigte, og Skibene fik Ordre at gøre deres Bedste, men ved Mørkets Frem-

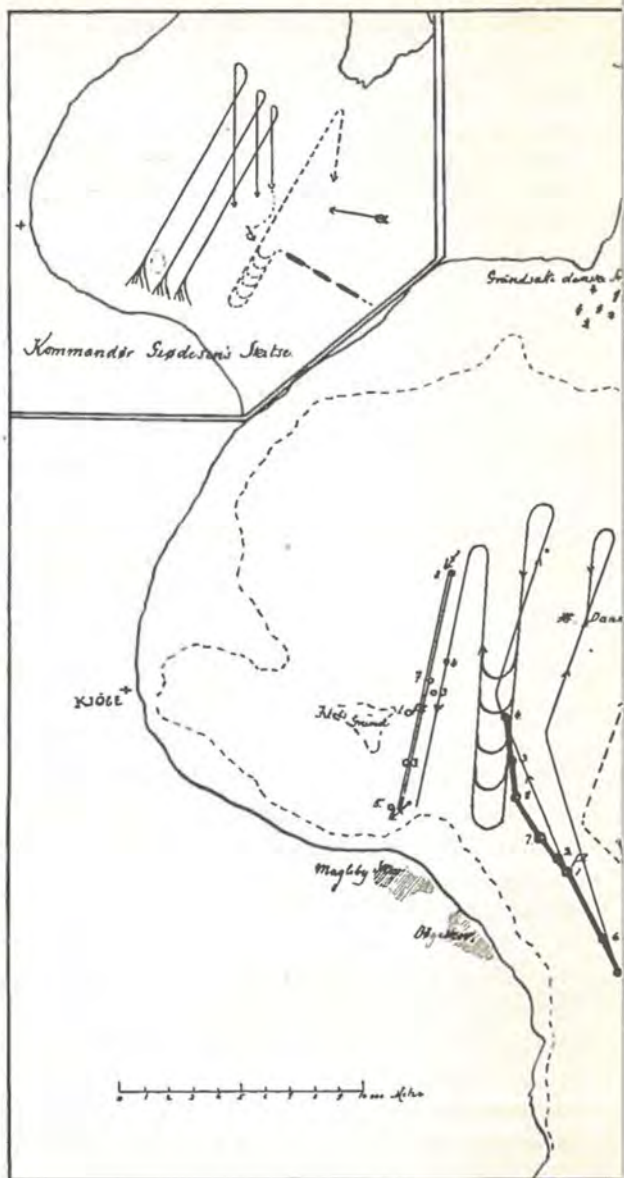


Fig. 1. Kortskitse over
Misvisen

brud table man Følingen, og Gyldenløve gik ved Midnatstid til Ankers under Stevns.

Det var utvivlsomt Iver Huitfeldts heltemodige Optræden, der reddede den danske Flaade fra Ødelæggelse, men inden jeg gør nærmere Rede herfor, skal jeg lige i Korthed berette om den franske Flaades Ødelæggelse ved la Hogue i 1692, fordi denne Tildragelse mere end nogen anden bekræfter, at Huitfeldt ofrede sit eget og sin Besætnings Liv for at afværge en Katastrofe.

Admiral Tourville, der var paa Vej til la Hogue for at dække en Transportoverførsel til England mødte 29. Maj i Kanalen den betydeligt overlegne, kombinerede Engelsk-Hollandske Flaade og gik i Henhold til den udtrykkelige kongelige Befaling i Angreb.

Admiral von Stöcken, der i Køge Bugt kommanderede den danske Avantgarde, gjorde Tjeneste paa Tourvilles Flagskib »Soleil-Royal«, og Iver Huitfeldt gjorde Tjeneste paa Viceadmiral de Villette-Mursays Skib »l'Ambitieux«, hvorpaa Tourville overtraadte efter Slaget.

Trods den betydelige Overmagt lykkedes det Tourville efter en hel Dags Kamp i Ly af indtræffende Taage at trække sig tilbage uden Tab, men under de følgende Dages Forfølgelse blev »Soleil-Royal« og to andre Skibe ødelagt ved Indsejlingen til Cherbourg, medens 12 Skibe, der havde søgt ind under Batterierne ved la Hogue blev stukket i Brand af Englænderne.

Iver Huitfeldt, som med Berømmelse deltog i Forsvaret af de franske Skibe og saa deres Ødelæggelse, har ikke været i Tvivl om den Fare, der truede den danske Flaade i Køge Bugt. I to Timer havde han set, at den danske Flaade, trods Force af Sejl, af Vind og Strøm blev skaaret længere og længere ind i Bugten; i Læ havde han efterhaanden alle de danske Skibe, der under haarde Kryds søgte at komme i Slagorden, og det gjaldt om for enhver Pris at forhindre Fjenden i at

benytte sig af denne Situation. Derfor ankrede han op og tvang derved hele den fjendtlige Linie til at fortsætte NO-over, hvilket, som allerede nævnt, havde til Følge, at de to svenske Orlogsskibe blev sat til paa Amagergrunden.

Men ikke nok hermed, han forblev liggende til Skibet sprang, for i Egenskab af en mægtig Brander saa længe som muligt at forhindre Fjenden i at staa ind i Bugten og paa en gunstigere Kurs at rette et afgørende Slag mod den splittede danske Flaade. Han tvang derved Wachtmeister til efter Vendingen under Amager at holde skarpt bi-de-Vind SV-over og gjorde det muligt for Gyldenløve at bringe den danske Flaade i nogenlunde Orden ved at opgive noget af Luven og danne Linie paa de slettere sejlene Skibe.

Fra det Øjeblik, at Ilden tog Overhaand, kunde Iver Huitfeldt, hvad Øjeblik han ønskede, kappe og lade sig drive ad Læ til for om muligt at bjerge sin Besætning, thi han kunde naar som helst, saa længe Branden rasede agten for Bakken, ankre op igen og derved forhindre at true andre Skibe. Tæt ved sig havde han tre danske Skibe, som forgæves søgte at krydse op for at komme til Undsætning, og selv under Storm var der Haab for nogle om Frelse, da begge »Dannebrog«s Fartøjer var sat i Vandet, men intet Øjeblik vaklede han i sin faste Beslutning paa at blive paa sin Post og udførte en Daad, som giver ham Plads blandt Nordens største Søhelte.

Iver Huitfeldts Indsats bragte Situationen over det kritiske Punkt og var bestemmende for Kampens Udfald, thi under de foreliggende Forhold og saa sent paa Dagen kunde et svensk Indfald i Bugten næppe gennemføres med et gunstigt Resultat, og Wachtmeister havde ingen anden Udvej end at ankre.

At Wachtmeister derimod ikke de følgende Dage benyttede sin fordelagtige Stilling til at rette et Angreb paa den danske Flaade er vel efter Tabet af de to Skibe forstaaeligt, men der kan ikke ses bort fra, at han lod

en gunstig Lejlighed gaa tabt. Fra Kampdagen maatte han vide, at Størstedelen af Bugten var sejlbar, thi han havde set de danske Skibe krydse i Farvandet, og fra de erobrede Transportskibe havde han taget et stort Antal Folk og manglede saaledes ikke stedkendte Skippere eller Styrmand, som han kunde have tvunget til at give fornødne Oplysninger.

Nu laa den danske Flaade trængt helt ind i Bugten og havde kun ringe Bevægelsesfrihed, idet de fleste Skibe med de herskende Vindforhold ikke kunde lette saa nær op ad Juels Grund, en mere oplagt Lejlighed for en initiativrig Flaadefører til at ødelægge sin Modstander skal man lede længe efter i Søkrigshistorien.

Paa den anden Side maa man vist sige, at det var en Lykke for Forholdet i Norden, at denne Affære ikke blev et la Hogue for den danske Flaade. Danmark-Norge var stærk til Søs, Sverige til Lands, og denne Balance gjorde, at Krigen sluttedes uden den Ydmygelse, som skaber varigt Had mellem Nationer. I mere end to Aarhundreder har der siden hersket Fred mellem de nordiske Brødrefolk, i Aar er knyttet nye stærke Baand, og hin Begivenhed, hvor Iver Huitfeldt vandt sit Heltenavn, staar nu som et Mindesmærke i vor fælles Historie.

Dokumentation.

Det nøjere Kendskab til Kampen i Køge Bugt hviler i Hovedsagen paa Kommandør Giødesens Skrift: »Iver Huitfeldt«, som udkom i 1885. Her er Udredningen ledsaget af en Del Journaluddrag og Rapporter m. m. samt en Kortskitse, og Generalstabens Værk: »Den store nordiske Krigs Historie«, har i det væsentlige tiltraadt denne Fremstilling. I Norsk Tidsskrift for Sjøvesen 1924 har Kommandørkaptajn O. Bergersen søgt at paavise enkelte Urigtigheder, hvilket Indlæg er besvaret i Tidsskrift for Søvesen 1924 af Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell.

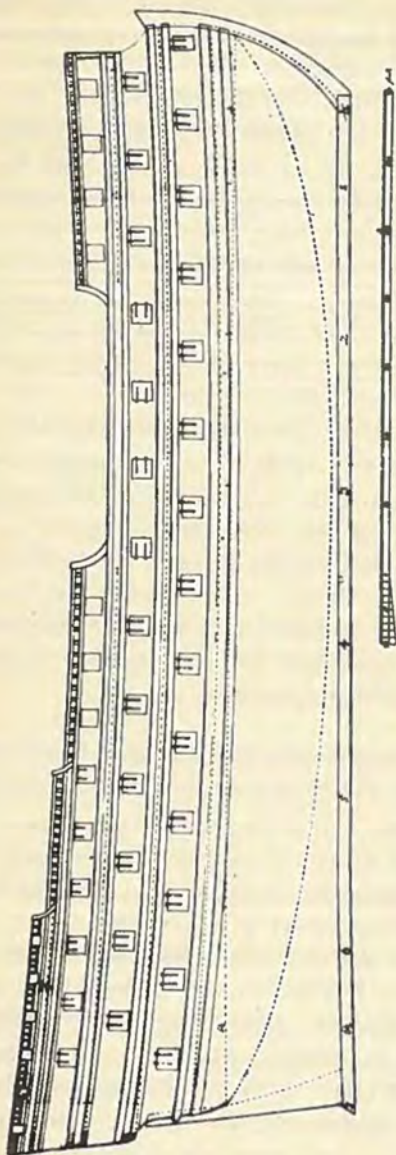


Fig. 2. Dannebrog, Lintetegning.

Dette har foranlediget mig til at tage Spørgsmaalet op til fornyet Undersøgelse, og det er lykkedes mig paa Grundlag af indgaaende danske Arkivstudier og en Del svenske Udskrifter, som Kaptajn Hj. Børjeson med stor Beredvillighed har skaffet mig, at konstatere, at det Grundlag, som de nævnte Forfattere med Rette maatte anse for autentisk, nemlig den danske Flaades Ankerplads inden Kampen, er urigtig, hvorved hele Billedet forrykkes.

Endvidere er jeg saa heldig at eje Admiral von Støckens Signalbog: »General Seigner og Ordres«, trykt i Folio, 49 Sider, der saavidt vides er det eneste eksisterende Exemplar, idet den tilsvarende Signalbog der findes paa det Kgl. Bibliotek, Hjelmstjerne No. 167, kun indeholder Signaler for Marchformationer. Desværre er et Par Blade udrevet, men ved Hjælp af en lille Signaltavle, Marinens Kortsamling A. 932, Rigsarkivet, er det muligt at tyde de Signaler, der blev givet under Kampen.

Da det selvfølgelig indenfor et Foredrags snævre Ramme ikke er muligt at gøre Rede for disse Forhold, har Redaktøren af Tidsskriftet med stor Imødekommenhed indrømmet mig Plads for den nærmere Dokumentation og supplerende Oplysninger.

Flaadeoperationerne August—September.

Den 14. Juli 1710 udstedte Kongen Ordre til Hovedflaadens Chef, General-Admiral-Lieutenant Ulr. Chr. Gyldenløve at afsende Viceadmiral Reedtz med 12 Orlogsskibe til Danzig for at afhente de russiske Tropper og konvoyere Transporten til København.

Flaaden, der paa dette Tidspunkt laa ved Bornholm, modtog først Ordren ⁵/₈ og var kun lidet egnet til at løse denne Opgave. Skibene var underbemandede, Materiellet var i en maadelig Forfatning, og det skortede paa Proviant, idet de rekvirerede Forsyninger dels udeblev og dels var fordærvede. Dertil kom, at Sygeligheden paa Skibene tiltog i foruroligende Grad; paa Bornholm var

landsat 130 Syge, og paa Flaaden fandtes c. 650 lettere angrebne, men inden Juli Maanedes Udgang var Antallet steget til det dobbelte.

I et Krigsraad blev det besluttet at søge Sundet, da Flaaden ikke magtede at holde Søen endsige dække en Transport. $\frac{6}{8}$ var man under Stevns og stod ind i Køge Bugt, hvor Flaaden blev liggende til $\frac{14}{8}$. Paa Stranden oprettedes en Teltlejr til Forplejning af de Syge, Skibene blev desinficerede, og Beholdningerne kompletterede, men der ankedes stadig over, at de tilsendte Forsyninger kun strakte til fra Haanden til Munden, saaledes at Flaaden aldrig blev sejlklar. Omkring Midten af August kulminerede Epidemien; der var da indtruffet 150 Dødsfald, hvilket ikke syntes foruroligende i Betragtning af, at over 2800 Mand var sygemeldt, og ved Maanedens Slutning var Sygeligheden i Aftagen.

$\frac{10}{8}$ kom den russiske Gesandt om Bord paa »Elephanten« for at forhandle med Gyldenløve, og næste Dag afholdtes Krigsraad for at undersøge Muligheden for et Landgangsforetagende i Nærheden af Stockholm med det russiske Troppekontingent, som nu opgøres til 10,000 Mand.

I et Memorandum om, hvad Flaaden kunde foretage sig, naar den var provianteret for 2 Maaneder, indberettede Gyldenløve $\frac{12}{8}$, at der var Enighed i Krigsraadet om, at den projecterede Landgang ved Stockholm var en meget vanskelig Sag, grundet paa Skibenes Tilstand og den sene Aarstid, hvor stærke Storme kunde forventes. Heller ikke vidste man med Bestemthed, hvor de russiske Tropper skulde indtages; den russiske Gesandt havde ladet forstaa, at de ikke skulde embarqueres i Danzig, men ved Libau og muligvis ved Riga. Libau var med den aabne Red ganske uegnet, her kunde Orlogsskibene kun opholde sig under største Hazard og maatte rimeligvis søge Ankerplads under Gulland, ligesom der til Indskibning maatte regnes 14 Dage. Skulde Tropperne

indtræffe ved Riga, vilde der til Omdirigering og Indskibning medgaa 14—18 Dage.

Den Fare, Flaaden løb ved et saadant Foretagende, stod ikke Maal med den Skade, der kunde tilføjes Sverige, et Udfald af Karlskrona-Flaaden kunde ikke hindres, og forenet med den Nyenske Eskadre repræsenterede den en betydelig Modstander. Troppekontingentet maatte derfor hellere overføres til Sjælland, men ogsaa dette var et risikabelt Foretagende.

Selve Skrivelsen slutter med følgende bemærkelsesværdige Efterskrift: »P: S: Herved fremsendes endog et til mig indgifuen Project fra Commandeur Huitfeldt, hvilket jeg ikke har vildet manqvere deres Excellencer at communicere».

Desværre har dette vigtige Dokument ikke været til at finde og maa anses for tabt; det synes som om Huitfeldt har udarbejdet sit Project efter Krigsraadet, og at det først er blevet færdigt, da Posten skulde afgaa, saaledes at Gyldenløve ikke har haft Tid til at kommentere det, og man er derfor afskaaret fra at faa at vide, hvad Projectet gik ud paa. Da Iver Huitfeldt fra den franske Kampagne i 1692 havde betydelig Erfaring angaaende Troppeoverførsler, vilde det til Bedømmelse af hans Karakter og hans senere Heltebedrift have været af største Interesse at kende hans Tanker, thi Projectet har sikkert indeholdt positive og velbegrundede Forslag af saa stor Værdi, at Gyldenløve straks vilde gøre Conseilet bekendt hermed.

Fra København søgte man af al Magt at fremskynde Flaadens Klargøring, de syge erstattedes delvis med friske Folk, og til Transporten hyredes 90 Skibe, heraf 77 paa tilsammen 2562 Læster til Cavalleriet og 13 paa tilsammen 1013 Læster til Infanteriet. Fregatten »Hvide Falk« sendtes paa Rekognoscering og meldte $\frac{9}{8}$, at 24 svenske Orlogsskibe laa i Karlskrona med Besætninger, der var stærkt svækkede af Sygdom. Fregatten var $\frac{21}{8}$

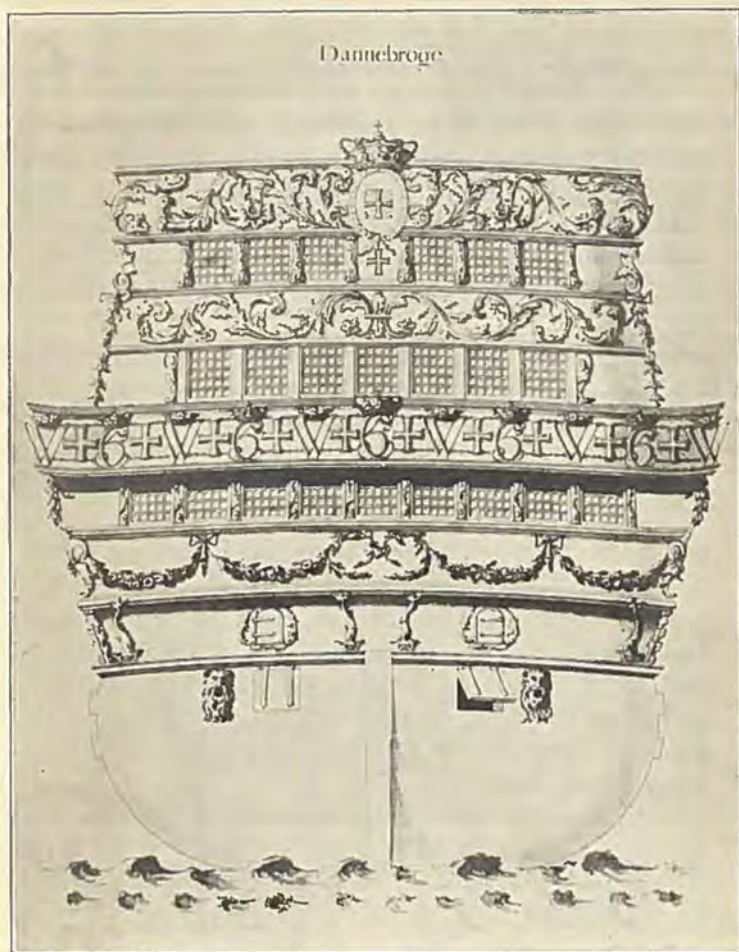


Fig. 3. Dannebrog, Agterspejl.

blevet jaget af 4 svenske Skibe og havde maatte ty ind under Sandvig Batteri. Gyldenløve detacherede derefter 4 Orlogsskibe og 2 Fregatter, der jagede de Svenske i Havn.

⁶/₉ modtog Gyldenløve Ordre at gaa til Danzig og efter Omstændighederne at ankre eller holde krydsende

med Orlogsskibene; opstod Sygdom om Bord, skulde de Syge isoleres, iøvrigt skulde han handle efter Konduite.

^{14/9} lettede Flaaden, og Kl. 5 E. M. var alle Skibe under Sejl. Kampflaaden bestaaende af 30 Orlogsskibe og nogle Fregatter stod i Ordre de Marche for en stiv VSV Kuling bi-de-Vind ud af Køge Bugt fulgt af c. 80 Transportfartøjer. Om Morgen ^{15/9} ved Dag gry observeredes Bornholm i 3 Mils Afstand, det blæste haardt af SV t. S med Regntykning, og fra Flagskibet »Elephanten« kunde kun observeres 30 Skibe. Kl. 8 F. M. ankrede »Elephanten« mellem Sandvig og Allinge i 38 Fv. Vand, og ved Middagstid var ialt 22 Orlogsskibe til Ankers. »Jylland«, der havde mistet sin Fokkemast, drev for sit Anker udfor Hammeren, og da Skibet tønnede op for det andet Anker, gik Stormasten over Bord, senere paa Dagen kom endnu 3 Orlogsskibe til Flaaden. Adskillige af Transportskibene havde mistet Sejl og drev for Ankrene, og andre søgte Ankerplads udfor Nexø.

^{16/9} sendtes »Lossen« til København med Breve om Flaadens Tilstand og »Hvide Falk« paa Rekognoscering Vest for Bornholm. Alle Skibe var travlt beskæftigede med at sætte Godset og udbedre Havarier; af Skibe savnedes »Justitia«, »Prins Friderich«, »Prins Carl«, »Prins Wilhelm« og »Island«.

^{17/9} kom »Hejren« fra København og meldte, at »Justitia« havde mistet Fokkemast og Storstang og laa til Ankers ved Trelleborg, »Prins Wilhelm« laa i Nærheden uden Fokkemast, »Island« kom til Flaaden og meldte, at »Prins Friderich« havde mistet alle Master og laa til Ankers mellem Jasmund og Bornholm. Gyldenløve kaldte Skibscheferne om Bord for at erfare, hvad Tilstand deres Skibe var i, og her meldtes at »Dannebrog«s og »Prins Christian«s Rundholter var i en slet Tilstand, ligesom adskillige Skibe var meget brøstfældige.

Om Aftenen løjede Vinden noget af, men næste Dag ^{18/9} tiltog Kulingen til haard vestlig Storm, hvor flere

Skibe kom i Drift. Først ^{21/9} løjede det af, »Ørnen« sendtes til Danzig for at undersøge, om de manglende Transportskibe var kommet dertil, og »Hejren« meldte, at »Prins Carl« laa uden Fokkemast $3\frac{1}{2}$ Mil SV for Bornholm.

^{22/9} kom »Justitia« til Flaaden uden Fokkemast og Spryd, ligeledes »Prins Carl«, der slæbtes af Fregatten »Raa«, »Højenhald« kom fra Christiansø med 2 svenske Skippere Morten Berg og Abraham Lundgren samt 2 Tømmermænd, der for nylig var deserteret fra den svenske Flaade i Karlskrona, og gav Rapport om Tilstanden der. Det var disse Folks Udsagn om, at den svenske Flaade umuligt kunde komme til Søs af Mangel paa Mandskab, der bevirkede, at Gyldenløve ikke ventede noget Angreb i Køge Bugt, men som indirekte blev bestemmende for den svenske Flaades Udløb; thi da Wachtmeister nogle Dage senere ved Opbringelse af en dansk Fiskerbaad erfarede, hvilke Efterretninger Gyldenløve havde faaet, satte han alt ind paa at gøre den svenske Flaade sejkklar.

Ved Daggrø ^{24/9} sendtes »Højenhald« og »Raa« paa Rekognoscering, hvorefter Flaaden lettede, men da den ikke kunde gøre Vej ankredes mellem Allinge og Gudhjem, og Krigsraadet sammenkaldtes.

^{25/9} beordredes »Raa« at krydse mellem Hammeren og Skaane, »Lossen« kom fra København med Breve, hvori der gaves Gyldenløve Tilladelse til at søge Køge Bugt og sende Havaristerne til København. ^{26/9} kom »Hejren« fra »Prins Friderich« og meldte, at dette Skib havde udbedret Havarierne og kunde gaa til Køge Bugt. ^{28/9} sendtes Fregatterne paa Krydsning Nord paa. ^{30/9} beordredes »Island«, »Nældebladet«, »Raa« og »Højenhald« at jage 2 Sejlere, der formodedes at være svenske Fregatter paa Kryds Øst for Christiansø.

Ved Solnedgang blæste det pludselig op til Storm af NO, Flaaden lettede og holdt bi-de-Vind NNV-over indtil Kl. 10, da den var paa Højden af Hammeren, hvor-

efter Kursen sattes V t. S med opgivne Sejl den hele Nat. Ved Daggry $1/10$ løjede Vinden af, og alle Fregatter sendtes paa Rekognoscering og beordredes at holde sig ved de agterste Transportskibe. Mod Aften, da Flaaden, der nu talte omkring 100 Sejl, befandt sig paa Længden af Falsterbo, kom Schoutbynacht Judichær fra København til Flagskibet med Ordre, at Flaaden skulde blive liggende ved Bornholm, men under de forhaanden værende Omstændigheder besluttedes det at søge Køge Bugt, medens »Nældebladet» beordredes at holde gaaende Syd for Ystad tilligemed Fregatterne »Raa» og »Højenhald».

$2/10$ blæste det friskt fra SO, Krigsraadet blev samlet, og det besluttedes at søge længere ind i Køge Bugt. En hollandsk Fløjte blev prajet og oplyste, at 30 Transportfartøjer og 2 Fregatter (»Ørnen» og »Flyvende Abe») laa paa Danzig Red. I Løbet af Eftermiddagen lettede Flaaden og søgte ny Ankerplads, »Jylland» sendtes til København og senere paa Aftenen »Vindhunden», medens »Prins Friderich» laa som Havarist helt inde i Bugten.

$3/10$ udbedredes Havarier og indtoges Forsyninger fra Transportskibene; »Prins Friderich» og »Raa» beordredes til København. Vinden var sydlig, men gik i Løbet af Dagen om i SO med frisk Kuling og klar Luft.

Kommandør-Kaptajn U. Kaas flyttede efter Gyldenløves Ordre sit Kommandotegn fra »Prins Carl» til »Fyen», hvis Chef Kommandør Sehested var afgaaet ved Døden, hvorefter »Prins Carl» under Kaptajn Friis Kommando skulde sejle til København efter at have afgivet Officerer og Soldater.

Den danske Flaade havde saaledes indtaget sin Ankerplads i Køge Bugt $2/10$ og ikke, som anført af Glødesen, d. $3/10$.

Følgende Ankerpladser kendes fra de bevarede Skibsjournaler: »Elephanten»: under Skoven paa 9 Fv. Vand.

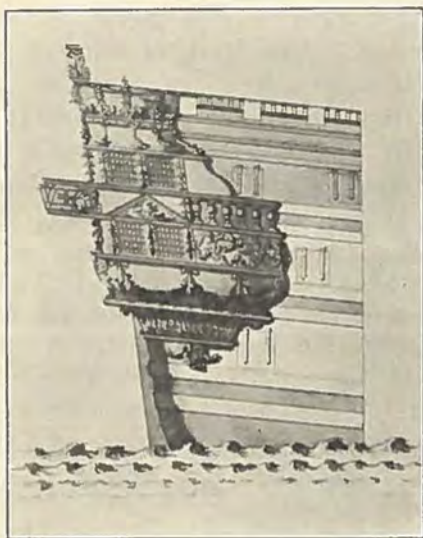
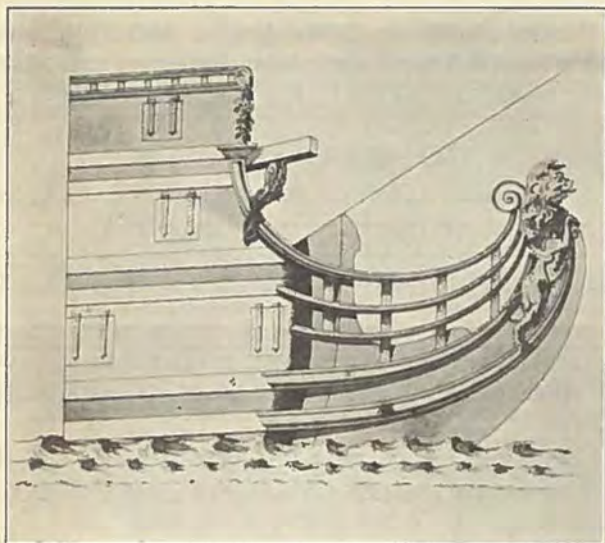


Fig. 4. Dannebrog, Gallion og Sidegalleri.

I »Nældebladet«s Journal hedder det: » $\frac{2}{10}$, Eftermiddagsvagten Vinden SSO laber Kuling, i det 7' Glas lettede Generalen tilligemed alle vore Skibe om bedre at forsejle under Wallen; Platfoden i det 4' Glas kom Generalen til Ankers hos os«.

»Christianus Quintus«: Stevns Huk S t. O $\frac{5}{4}$ Mil, $7\frac{1}{2}$ Fv. Vand (er sikkert Skrivefejl for S t. V.)

»Havfruen«: Stevns Sonden for os, Dragør Lund NO, 8 Fv. Vand.

»Beskærmeren«: Østerhuk af Stevns efter Gisning S $1\frac{1}{4}$ Mil, Køge V t. N $2\frac{1}{2}$ Mil, 8 Fv. Vand.

»Oldenborg«: Møens Huk S for os, Stevns Sdr. Huk SSV for os, 10 Fv. Vand.

»Nældebladet«: N og N t. O for Stevns, 9 Fv. Vand. Skibsjournal No. 70 (ukendt Skib): Stevns Huk S 1 Mil, Dragør Lund NO 3 Mil, 8 Fv. Vand.

Om »Dannebrog« vides det, at det laa længst til Luvart.

Naar Gyldenløve er blevet angrebet for at have søgt Ankerplads inde i Køge Bugt, er dette uberettiget; thi han dækkede netop Indsejlingen til Bugten, og Pladsen var valgt i Samraad med Krigsraadet for at skaffe tilstrækkelig Læ for Skibenes Proviantering m. m., og gør man Ankerpladsen til Genstand for en nøjere Undersøgelse, maa man erkende, at den var valgt med stor Omhu. Fjenden kunde kun ventes fra Østersøen, og under alle Vindforhold vilde Flaaden være i Stand til uden Fare at lette og i et enkelt Stræk at arbejde sig fri af Landgrunden, og desuden var Pladsen valgt saaledes, at den danske Flaade med nærlig alle de Vindretninger, der begunstigede et svenskt Angreb, var i Stand til enten at dække Linien Stevns-Falsterbo eller Stevns-Drogden, saaledes at Transporten i alle Tilfælde var sikret og Retraitten til Drogden aaben.

Hvorvidt Gyldenløve har været i Stand til at dække sin Ankerplads ved fremskudte Krydsere er tvivlsomt.

Paa Togtet til og fra Bornholm udsendtes saa godt som altid Fregatter Morgen og Aften, og under Tilbagesejladsen havde Transporten Dækning agterud. »Nældebladet«, »Raa« og »Højenhald«, der forblev krydsende udfor Ystad, maatte kaldes til Flaaden $\frac{1}{10}$. Gyldenløve led af Mangel paa Fregatter, »Ørnen« og »Aben« var ved Transporten i Danzig, »Raa« maatte bugsere »Prins Friderich« til København, medens Havaristerne »Justitia« og »Prins Carl« ventede paa Assistance.

De 4 Snauer: »Snarensvend«, »Flyvende Fisk«, »Pak an« og »Andrikken«, der opføres paa Flaadelisten i Generalstabens Værk p. 113, hørte ikke til Østersøflaaden, af »Pak an«s Skibsjournal fremgaar, at denne Snau den paagældende Dag laa i Laurkullen.

Alle Fregatterne havde været paa Færde tidlig og silde, og bortset fra at de var udgaaet med Proviant og Vand, var der Grænser for, hvad man kunde byde disse Fartøjer, hvis Tjeneste i Forvejen er den mest strabadserende i Flaaden.

Da Vejret var klart den paagældende Morgen, ventede man ikke at blive overrasket, og der forlyder intet om, at man i Krigsraadet, der sammenkaldtes Kl. 8, ønskede at sende Krydsere ud. At Flaaden blev overrasket skyldes, som bekendt, at man fejlagtig antog de mange Sejl for at være den danske Transportflaade, der ventedes fra Dausig, og at Kulingen samtidig med det svenske Angreb tiltog saa stærkt, at Angrebet blev ført ind hurtigere end ventet.

Den særlige Omstændighed, at Skibene laa under Proviantering og Rejsningsreparationer — »Beskærmeren« havde saaledes Storraaen til Dæks —, bevirkede, at der medgik en betydelig Tid til at faa ryddeligt Dæk, og det kan ogsaa formodes, at det har været vanskeligt for Skibscheferne fra de luv Skibe at ro op fra Flagskibet mod den svære Sø, der rejste sig, og som ifølge »Fyen«s Journal bevirkede, at al Transport med Fartøjer maatte indstilles.

Kampen i Køge Bugt.

Det har hidtil været antaget, at Skibene straks efter Kapningen holdt NO-over, og at de gjorde haarde Kryds for at komme i Ranglinie, men saaledes forholder det sig imidlertid ikke, skønt det ikke direkte fremgaar af de danske Journaler og Rapporter.

Med de Ankerpladser, Skibene indtog inden Kampen, er der nemlig kun den ene Mulighed, at Fjenden tvang Skibene til at holde af ind i Bugten for at undgaa Overrumpling. Dette bestyrkes yderligere af de svenske Kilder. I »Götha Lejon«s Journal anføres de svenske Kurser til VNV, derefter NV t N og endelig bi-de-Vind (NO-over), og i Wachtmeisters Rapport siges, at han med en dragende Vind gik løs paa Fjenden. Dette kan ogsaa indirekte læses i de danske Journaler. I »Elefanten«s Journal: »eftersom Fjenden flux nærmede«, i »Nældebladet«s: »gik Sejl Øster over, som var Huldert og Bulder, vi blev skammeligen overrumplet«, og i »Christianus Quintus«: »Svensken — som med stort Vejr for Vinden kom ansættendis, ligesom han vilde os levendis opsluge«.

Da det endvidere har været underkastet Diskussion, hvorvidt de danske Skibe gjorde lange eller korte Kryds for at komme i Ranglinie, skal det her anføres, at naar Skibsjournalerne synes modstridende paa dette Punkt, har det sin naturlige Forklaring deri, at Avantgarden maatte gøre et langt Slag over mod Drogden, Centrum mellem-lange Kryds og Arrieregarden korte Kryds for at komme i Linie paa den befalede Kurs, og at de enkelte Skibe, som til Ankers ikke laa i Slagorden, maatte manøvrere forskelligt for at efterkomme Ordren »ethvert Skib at gøre sit Bedste« for at indtage deres Plads i Formationen. Da de slettest sejlene Skibe endvidere maatte koven- de i den krappe Sø, og de krydsende Skibe ofte maatte gaa af Vejen for hinanden, foregik denne Op-

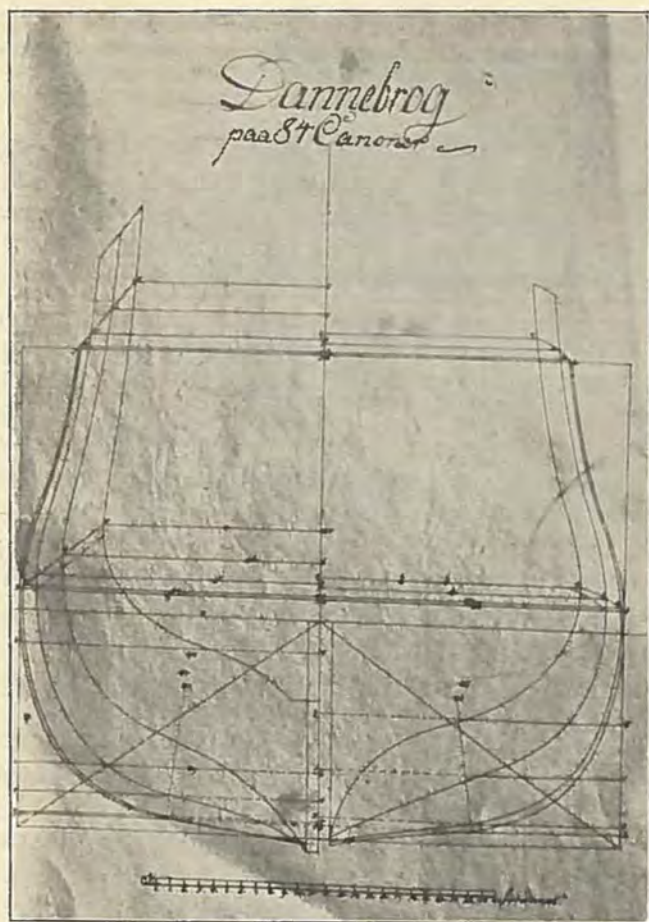


Fig. 5. Dannebrog's Spanterids.

krydsning i alt andet end god Orden, men Huldert til Bulder, saaledes som det siges i »Nældebladet«s Journal.

Da selve Kampen og Manøvrerne herunder er omtalt i Foredraget, skal der her kun gives Uddrag af 2 Skibsjournaler. Den første er »Havfruen«s, som er meget udførlig og derfor fortrinsvis har været benyttet som

Grundlag for de hidtidige Skildringer, medens den anden, »Nældebladet«s, der efter min Mening giver det bedste Billede, særlig af Kommandoledelsen, ikke har været tilstrækkelig paaagtet.

»Havfruen« ⁴/₁₀. »I Dagvagten Vinden SSO, MSK, klar Luft. I det 5te Glas lettede »Prins Friderich« og »Raa« og sejlede til København. »Prins Friderich« saluterede Generalen med 9 Skud og blev betakket med 3. I det 7de Glas gik 2 Bombarderer og 8 Transportskibe til Kbhvn. I det 8de Glas Signal for alle Flagmænd. 2 Glas i Formiddagsvagten lod Generalen en Kongens Gøs vaje fra Fortoppen og en Kongens Vimpel fra Foremærseraa om Bagbord. I det 6te Glas en Kongens Vimpel fra Campagnen. I det 7de Glas lod Generalen et hvidt Flag vaje med en rød Stribe og en Kongens Gøs under fra Fortoppen og en blaa Vimpel fra Foremærseraa om Bagbord og en Kongens Gøs fra Besansraaen; samme Tid bleve vi 30 Sejlere var, som kom Syd fra, mente at det var vore Transportskibe, da det dagedes lidt op, saa vi, at det var store Skibe, hvorpaa vi gjorde klar Skib. I det 8de Glas lod Generalen blaat Flag vaje og skød 3 Skud, Flagmændene gjorde samme Signal. Vi kappede med hele Flaaden og gik under Sejl. Vinden SO t. O; Stiv MSK, klar Luft, vi faldt NO-over med en Del af vore Skibe, og vi gjorde vores Bedste at luvare op imod ham. Den svenske Flaade var ungefær ¹/₂ Mil fra os til Luvart, og de laa ogsaa NO-over for at ville skære os af, for de mente, at vi vilde søge Renden, mens contra vores Tanker var at ville luvare op imod ham. Vi gjorde Slag paa Slag, men vi maatte mestendel vende for Vinden om, formedelst det kulte haardt og den store Sø, der gik, saa vi kunde ikke komme op til ham saa nær, som vi gerne vilde. 5te Glas i Eftermiddagsvagten kom en Del af de Svenske saa nær, at de os noget saa nær kunde beskyde vores forreste Skibe, som var »Dannebrog« og »Mars«. Den svenske General

skød 2 Skud med Skarp, og derpaa begyndte de Svenske at kanonere, og de begyndte at kanonere paa vores General, mens de kunde ikke begaa ham, saa der intet blev kanoneret fra vores Flaade uden af »Dannebrog» og »Mars». »Dannebrog» var ulykkelig, i det han fyrede 5 à 6 Skud ragede hans Agterskib i Brand, og de var ikke capable for at faa det slukket. Det brændte af til Dækket. I det 8de Glas vendte vi Synder over, og vi (var) kun et lidet Stykke fra »Dannebrog», og den var kommet til Ankers, og da var den næstendels afbrændt til Vandet, og saa sprang den med det samme. Vi kunde ikke se, at der blev nogen bjærget af Folkene uden nogen af Chaloupperoerne, som var i Chalouppen og 3 Mand, som blev bjærget med hans Fisker Jolle. Der var en af de Svenske, som sejlede sin Forstang over Bord. De Svenske var 1 General, 2 Admiraler, 3 Viceadmiraler og 2 Schoutbynachter, 3 Kommandører, saa at de var 21 Orlogsskibe, 4 Fregatter, 2 Brigantiner, 2 Brandere og 2 Bombarderer. Straks derefter saa vi en Admiral og en Schoutbynacht, som stod paa Grund paa Dragø Rev. Den svenske Flaade sejlede SV hen med os til 2 Glas i Platfoden, da gik Svensken til Ankers OSO for os, omtrent en Mil. I det 4de Glas gjorde vores General Signal at ankre, tillige alle Flagmænd, og i det 5te Glas kom vi til Ankers p. 6 Favne Sandgrund og pejlede Stevns Huk S t. O fra os 2 Mil, Vinden SO t. O, Stiv MSK, klar Luft, da blev straks vores Tøjanker halt for Kranen og vores Tøjtov spledset paa Pligttovet, som var kappet. Første Vagten Vinden SSO, Stiv MSK, klar Luft.»

»Nældebladet» ⁴/₁₀: »Formiddagsvagten i det 3die Glas førte vores Baad en død Aarsljener i Land ved Navn Børge Andersen, som blev fyret et Skud for og Flag af ¹/₂ Stok, Vinden SSO, stiv Kuling, og vi blev en Flaade Skibe var, som kom Sønder fra for-de-Vind og var 26 i Tal, som vi befandt i Kikkerten fra Toppen at være

den svenske Orlogs-Flaade, og vi gjorde os straks klar og slagfærdig: Eftermiddagsvagten i det 3die Glas lod Generalen og de andre Flagmænd vaje blaat Flag agter fra Campagnen (Ordre for Letning) med Fore Merssejl los (det læ Skib lette først) en blaa Vimpel fra Fore Merse Raanokken over Styrbord (vistnok bi-de-Vind for Styrbords Halser) (3 Skud: Ordre for Kapning), i det 4de Glas kappede vort Tov og gik Sejl Øster-over, som var Huldert og Bulder, vi blev skammeligen overrumplet, i samme Glas lod Generalen vaje et hvidt Flag med en blaa Rude midt i fra Fortoppen (Ordre at vende med Flaaden forfra eller ved Kontramarch), Admiral von Stöcken fyrede 2 Kanonskud fra Fortoppen vajende en Kongens Gøs (Forstaaelses- og Iværksættelsessignal), i det 5te Glas laa nogle af vore Skibe Vester-over, hvert gjorde sit Bedste at komme op under Fjenden. »Dannebrog» var den luvarteste, han passerte den svenske Flaade, som laa Øster-over: Han ragede i Bataille med dem, hver Svensker han passered gav ham Bredlaget, i det 6te Glas ragede han agter ved Stormasten i Brand. Hans Kanoner gik stærkt paa Svensken, 6te Glas ude faldt hans Besansmast over Bord, siden hans Stormast, derefter Fokkemasten. »Beskærmeren» og »Svenske Mars» tillige »Quintus» var og i Rang med ham, deres Kanoner gik stærkt paa Svensken, som siden maatte holde af formedelst »Dannebrog»s Brand, i det 7de Glas lod Generalen vaje 2 Signaler, som var et hvidt Flag med 2 blaa Ruder i fra hans Store Stængevant (muligvis Kendingssignal for Avantgardens Skibe eller Kurssignal), og et $1\frac{1}{2}$ blaat og hvidt Flag fra Fortoppen (vende alle paa en Gang). Førend »Dannebrog» sprang løstes der 10 à 11 Kanonskud paa Fjenden, og vi vendte ONO-over, stedse loddet $7\frac{1}{2}$, 7 og 6 Favne. Stedse vi bouted op mod Fjenden, i samme 7de Glas laa Svensken Ø-over, ragte 2de svenske Orlogsskibe paa Drager Grund, som var en Admiral og en Schoutbynacht af Arrieregarden. 8de Glas

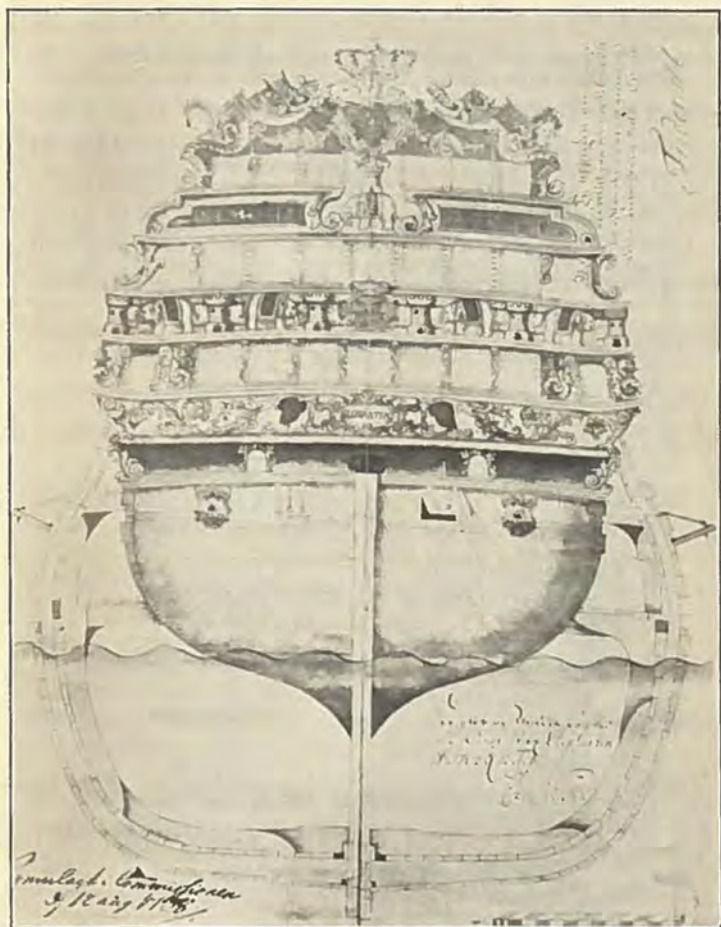


Fig. 6. Elefanten, Agterspejl og Middelspant.

ude sprang »Dannebrog» i Luften og gav to forfærdelige Slag fra sig, i samme Glas lod Generalen vaje et blaat Flag med en hvid Stribe udi, og vi vendte stedse med vor Flaade for-de-Vind om, og kunde ej komme i Ranglinie med Flaaden formedelst den haarde Kuling og

Strøm. Den svenske Flaade laa SV-over, saa det var besværligt at komme ham saa nær, som vi gerne vilde. Platfoden, Vinden SSO haard Kuling, i det 3die Glas kom den svenske Flaade til Ankers SO for os $1\frac{3}{4}$ Mil, i det 4de Glas lod vor General vaje et blaaf Flag af Stortoppen og fyrede et Kanonskud, alle Flagmænd ligeledes, og vor Flaade kom til Ankers paa $7\frac{1}{2}$ Favne Vand. Efter Beretning af nogle indfødte Svenske, som for med vor Kongl. Majts. Skibe, efter Kiendelse af Kikkerterne kunde have Kennist af deres Navne, og fra avant af skal være, som følger.

- 1 Skib som førtes af en Kommandør, kendtes ikke
- 2 Sverig, hvorpaa vajede Viceadmiralsflag
- 3 Werden
- 4 Enigheden, hvorpaa vajede Admiralsflag
- 5 Gjøtha
- 6 Westmandland
- 7 Carls Cronna
- 8 Smaaland
- 9 Prinsesse Ulricha, hvorpaa vajede Admiralsflag
og table sin Forstang
- 10 Wachtmester
- 11 Skaane
- 12 Gjøtta Løwen, hvorpaa var Generaladmiral
- 13 Nord Stjernen, hvorpaa vajede Schubynachtflag
- 14 Carl Friederich
- 15 Bremmen
- 16 Werden
- 17 Tre Croner, hvorpaa var Admiralflag
- 18 Friederich Amallia
- 19 Pommerren
- 20 Sødermandland
- 21 Prinsesse Eleonora, hvorpaa vajede Schuby-
nachtflag
- 22 Halland

Søndag $5/10$ toges paa Dagvagten følgende Ankerplads Kl. 6 Morgen:

Stevns Sdr. Huk S t O $1\frac{1}{2}$ Mil

Køge V og V t N $1\frac{1}{2}$

København NO t N $2\frac{1}{2}$

Dragør Lund NO t O $2\frac{1}{2}$

2 paa Grund staaende af de Svenske NO t N og
ONO 2 Mil

Den svenske Rang liggende, Viceadmiral Ø $1\frac{1}{2}$ Mil
for det 7de Nordre svenske Skib O t S $1\frac{1}{2}$

en svensk Schubynacht O t S og OSO $1\frac{1}{4}$

en svensk General OSO $1\frac{1}{2}$

en anden Admiral SO t S $1\frac{1}{2}$

de østligste Skibe af Fjenden SO, SO t S. 1.

Som det vil fremgaa af »Nældebladet's Journal er det urigtigt, naar man tidligere har antaget, at det var Iver Huitfeldt, som tog Initiativet til at vende og rette et Stød mod det svenske Admiralskib; Gyldenløve skriver selv i sin Rapport, at han paa et givet Tidspunkt havde Haab om at vinde Luven, og i »Nældebladet's Journal kan det konstateres, at Signalordren blev givet fra Flagskibet og gentaget af von Stöcken som Chef for Avantgarden, ligesom det fremgaar, at Gyldenløve under hele Kampen havde Ledelsen i sin Haand.

Det er blevet betvivlet, at »Christianus Quintus« var i Rang med »Dannebrog«, da Skibet hørte til Corps de Bataille, men det maa her erindres, at »Justitia« og »Prins Wilhelm« var udgaaet af Avantgarden, og det er da rimeligt, at de er blevet erstattet af »Quintus«.

»Dannebrog's Brand.

Hovedinteressen samler sig imidlertid om »Dannebrog's Skæbne og Iver Huitfeldts Indsats.

Skibet var dette Aar armeret med Metalskyts: 26 24-pdg., 22 14-pdg., 20 8-pdg., 10 4-pdg. foruden 4

Jernhoubits paa 14 Pd., hvilket skyldtes, at det oprindelig var udset til Admiralskib samt tillige, at det paa Grund af Alder ikke taalte de svære Jernkanoner. Samtidig var Besætningen reduceret fra 650 til 600 Mand og talte ¹⁹/₆ 1710:

11 Søofficerer,
19 Aarstjenere,
469 Skibsfolk,
101 Soldater.

¹⁰/₇ afgaves 10 Mand til »Slesvig«, og ²⁸/₈ havde Skibet følgende syge:

Om Bord: heftigt angrebne	16 Søfolk,
	5 Soldatesque,
oven Senge	25 Søfolk,
	6 Soldatesque.
I Land: heftigt angrebne	28 Søfolk,
	2 Soldatesque,
oven Senge	69 Søfolk,
	14 Soldatesque.

I alt: 165 Mand.

Ved Afsejlingen fra Køge Bugt efterlodes en Del syge, der delvis blev erstattet, medens de lettere angrebne toges om Bord, derimod fik »Dannebrog« ingen Erstatning for de syge Soldater og kom saaledes til Søs med yderligere reduceret Besætning. Under Krydstogtet til Bornholm havde Flaaden adskillige døde, der salttes over Bord, og det vides, at »Dannebrog« ³⁰/₉ begravede en Officer paa Bornholm.

Naar dertil kommer, at »Dannebrog« var et ældre Skib, hvis Rejsning var i maadelig Forfatning, Fokkemasten var saaledes skaalet og taalte ikke Overbelastning, ligesom der gentagne Gange var klaget over det daar-

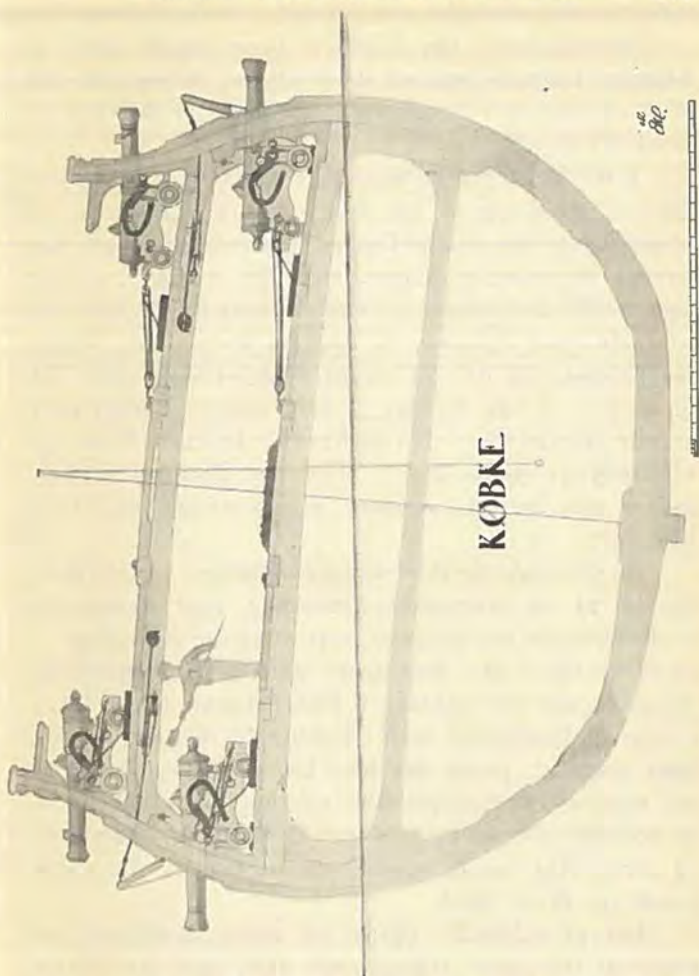


Fig. 7. Middelspant af dansk Orlogsskib med Batteri.

lige Tovværk, der idelig maatte sættes, vil man forstaa, at der stilledes store Krav til Chef og Befalingsmænd.

$\frac{3}{10}$ fik »Dannebrog» 50 Soldater fra »Færø«, hvilket selvfølgelig var af Betydning, men man behøver ikke at være Sømand for at tænke sig til, hvorledes Størstedelen af disse usøvante Folk har gereret sig næste Dag i haard Storm og Bataille.

Beretningerne om Kampen samstemmer deri, at Bataillen begyndte mellem Kl. 2 og 2^{1/2}, da Avantgarden med »Dannebrog« i Spidsen holdt skarp bi-de-Vind op imod det svenske Centrum.

I »Oldenborgs« Journal siges: »blev den svenske General given trende Lag over og under fra«. Da nu »Dannebrog« og »Götha Lejon« passerede hinanden paa nærligt modgaaende Kurser, siger det sig selv, at der med trende Lag menes, at »Dannebrog« fyrede hele sin Bredside mod Fjenden, et Lag fra hvert Dæk, i kort Rækkefølge, thi der vil under Passage ikke være Tid til at give 2 Lag endsige 3 med samme Batteri mod samme Modstander. I »Havfruen«s Journal siges, at »Dannebrog« fyrede 5 à 6 Skud, før Branden opstod, hvilket maa forstaas saaledes, at der er afgivet 2 hele Bredsider.

Da »Dannebrog« skød op imod Stormen, er det sandsynligt, at en brændende Forladning eller Kardusrest — Karduserne var dengang lavet af gammelt Sejldug — er blæst ind i den Bastingage af Køjer, Uldsække og lignende, der var anbragt i Finkenetterne langs Lønningen til Beskyttelse mod fjendtligt Musketteri, og har faaet godt fat, inden det blev bemærket, og her maa det erindres, at Dæksbatteriet væsentlig blev betjent af de Soldater, der var kommet om Bord Dagen i Forvejen, og derfor ikke har haft Øjnene aabne for den Fare, der truede fra denne Kant.

Der er imidlertid ogsaa en anden Mulighed for Brandens Opstaaen. »Dannebrog« skød med Iuv Batteri og havde under Force af Sejl en betydelig Krængning. De lette Metalkanoner, som i Forvejen var urolige i Udskuddet, fik derved en voldsom Rekyl ned ad et inclineret Plan og havde Tilbøjelighed til under Optørring i Brogen at kaste sig langskibs. Kanonlængden og Krudtladningen var afpasset saaledes, at Mundingsflammen under normal Rekyl var døet hen, inden Kanonmundingen

rekylerede indenfor Skibssiden, men har der under disse Forhold ydermere været benyttet dobbelt Ladning for at opnaa større Effekt, saaledes som det siges, at de Svenske gjorde, har der været en betydelig Mundingsflamme, som direkte kan have ramt den let antændelige Bastingage, hvilket synes rimeligt at antage, da Branden straks antog en saa voldsom Karakter.

At Branden opstod ved egen Ild bekræftes fra svensk Side, idet Anders Otter, der erobrede den danske 3-mastede Galiot, i en Indberetning af ²⁶/₉ (sv. Tid) skriver, at »Dannebrog» straks ragede af sig selv i Brand.

Da Brandens Omfang blev fastslaaet, ankrede »Dannebrog» op for staaende Sejl og svajede nærlig vindret, saaledes at man havde Mulighed for at gøre sig til Herre over Ilden, medens Kampen fortsattes med de forreste Kanoner.

Iver Huitfeldts resolute Handling at ankre op indenfor Rækkevidden af Fjendens Kanoner og udsætte sig for langskibs Beskydning under Passagen af de efterfølgende 12 Linieskibe, der ved at ofre en Ubetydelighed af deres Højde kunde komme ind paa effektiv Skudafstand, er beundringsværdig: thi denne heroiske Beslutning kan kun være dikteret af hans faste Vilie til at ofre Skib og Besætning for den danske Flaades Redning.

Under de foreliggende Omstændigheder vilde det være enhver Skibschefs Pligt at faa sit Skib til Ankers for at bringe Branden i Læ, men ogsaa en Forudsætning at det først bragtes ud af Slaglinien for at faa Ro til Slukningsarbejdet, saafremt det kun gjaldt at redde selve Skibet.

I Tidsskrift for Søvæsen 1910 siges p. 562, at Iver Huitfeldt kunde have reddet Besætningen ved at holde ad Læ til og sætte Skibet paa Land, men denne Mulighed var ikke til Stede. Med de Slukningsmidler, som dengang stod til Raadighed, var det en Nødvendighed, at Skibet laa til Ankers eller i hvert Fald havde ganske ringe Fart.

»Dannebrog« havde en transportabel Sprøjte med Pumpekar, foruden 8 Haandsprøjter der var fordelt i Mærsene og paa Batterierne, og Vandet maatte hales op udenbords med Slagpøse og langes til Paafyldning af Pumpekarrene. Anslaaes Pumpens Kapacitet til 6 Tønder Vand i 5 Minutter, krævedes der med Vandspild c. 10 Tønder ophalt i samme Tid, og altsaa en udstrakt Brug af Slagpøse.

Skibets Pumpesystem var ikke indrettet til Sprøjtebrug. Lastpumperne, hvoraf 2 stod ved Mesanmasten og 4 ved Stormasten, var Slagpumper, der skulde tage meget Vand, men som kun havde Stigehøjde til faa Tommer over underste Batteridæk og ingen Anordning til Sprøjtebrug. Skibet har antagelig haft en Spulepumpe ved Gallionen, men denne Pumpe var ikke forsynet med Vindkedel, først omkring 1760 foreslaas det at indrette Skibenes Spulepumper til Sprøjtebrug, saaledes som det brugtes i den franske Marine, uden at det dog kom til Udførelse, da Sugehøjden var for stor til, at der kunde præsteres tilstrækkeligt Tryk. »Dannebrog« var kort efter Bygningen blevet forsynet med en Studs i Vandgangen, saaledes at Skibet under Oplag kunde udspules i Lasten, herfra havde man vel en Mulighed for at faa Vand under Sejlads, men sikkert ikke i saadan Mængde, at det kunde forslaa til Slukning, særlig da Langningsforholdene fra Last til Dæk var yderst besværlige.

Havde »Dannebrog« været tættere Kysten, havde der været en Mulighed for at lade Skibet drive paa Land. I dette Tilfælde, hvor Krydstoppen var i Flamme, kunde Huitfeldt ved at skrække paa Forsejlsbugliner faa bak Fortop og bevare Luvholdningsevnen, medens han med tilpas fuld Storrejsning kunde beholde saa megen Fart, at Skibet var under Rorkommando, uden at dette vilde genere Vandtilførslen væsentlig. Hertil maa man erindre, at »Dannebrog« ikke styredes med Rat men med Kullerstok, en lodret Vægtstangsarm, der drejede i en Brille i andet Batteridæk, og hvis nederste Ende endte i en

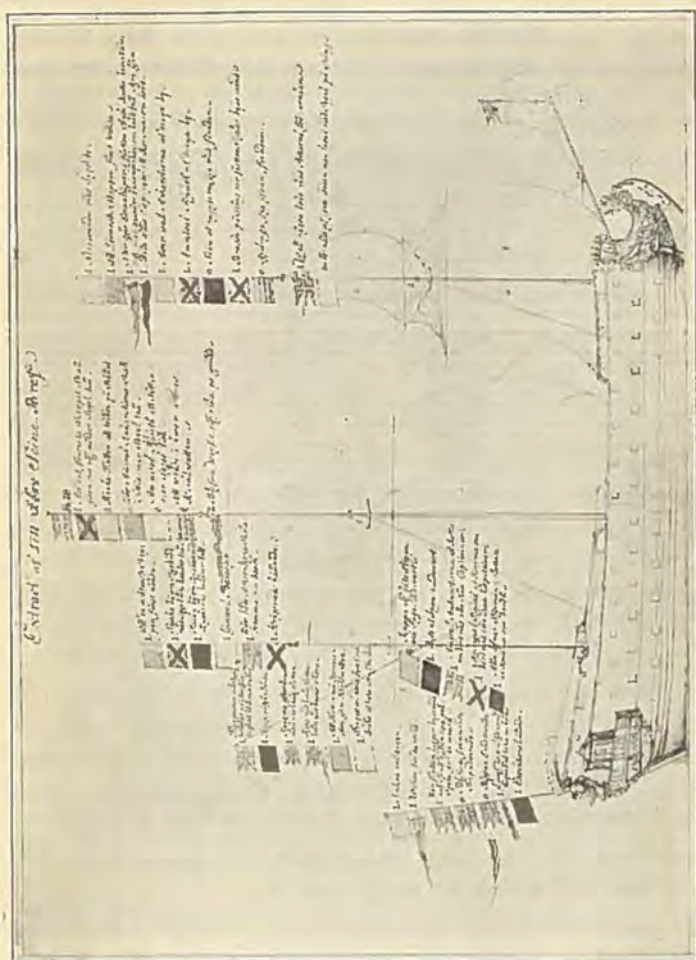


Fig. 8. Svensk Tredækker 1711 med Signaler.

Tap, der vandrede i Rorpinden og paavirkede denne, saaledes at Rorgængereren stod dybt nede i Skibet, hvor Ilden endnu ikke havde fat.

Iver Huitfeldt tyede ikke til de to Muligheder at ankre op i Læ af Avantgarden eller at lade sig drive mod Land for at redde Besætningen, men han ankrede

op for at beholde den luv Position, som ikke maatte tabes, hvis den danske Flaade skulde reddes. Og tog han saaledes denne heltemodige Beslutning uden Vaklen, fastholdt han den med jernhaard Viljestyrke og under Opbydelse af hele sin Autoritet og Kommandomyndighed, efter at han ikke længere betød nogen direkte Fare for danske Skibe i Læ, og viede derved sig selv og sin Besætning til en grusom Død.

Naar det ikke lykkedes at bekæmpe Branden, maa det tilskrives, at Slukningsarbejdet fandt Sted under fortsat fjendtlig Beskydning og besværliggjordes af Skibets voldsomme Bevægelser i den høje Sø, saaledes at det var umuligt at forhindre Ilden i at forplante sig til Krydsrejsningen, hvor Sprøjtestraalen, der forstøvedes af Stormen, kun havde ringe Virkning.

Ved 4-Tiden havde Ilden arbejdet sig ned til underste Dæk og truede Krudtmagasinet. Trosner skriver: »Da kunde vi se, hvor tykt at Folkene entred ud paa Bovspritet. Saa slog Flammen udefter og brændte Gøsen af. Da faldt Folkene i Vandet. Siden brændte Ilden dybere ned og kom saa til Krudtet. Da sprang hun op i smaa Smuler. Og ifra den Tid Ilden tændtes, og til hun sprang, var ungefær 3 Glas. . . . Og der blev ikke bjerget flere Folk fra hende end som 9 Matroser. Der var 2 Mand i deres Fiskerjoller. De bragte 7 Mand til sig, som de fandt paa Mesanmasten og paa Bovspritet og paa andre Stykker udaf Vraget».

I »Lossen«s Journal hedder det: »7 Glas ude havde Ilden taget Overhaand. Jeg gjorde mit bedste for at komme til »Dannebrog«, men kunde ej komme formedels uregerligt Vejr og maatte drive af for Orlogsskibene, og paa det sidste maatte jeg dreje af for »Havfruen«. Schout-bynacht Sehested raabte til mig, at jeg skulde gøre mit Bedste at faa Folkene paa »Dannebrog« bjerget. Jeg gjorde mit Bedste, saa vidt som muligt var, men som jeg kom nær til »Dannebrog«, sprang det i Vejret».

Der har hersket nogen Uenighed med Hensyn til de Fartøjer, der reddede de faa overlevende, og man har formodelt, at der med »Fiskerbaad« mentes en lille Jolle, der slæbtes agter, men saaledes forholder det sig ikke. »Dannebrog« havde to større Fartøjer, 1 Slup og 1 Travaille, der gik under Navnet »Fiskerbaade« hentet fra de tilsvarende engelske Fartøjer »Fishingboat« og »Fishing-longboat«. Fiskerbaaden var af en betydelig Størrelse, da den anvendtes til Vandhentning, Proviantering og til Letning af Sværanker, og har antagelig kunnet tage 50—60 Mand. Begge Fartøjer var opstillet i Kulen midtskibs ved Siden af hinanden, og de er begge blevet udsat, da »Dannebrog« ankrede, for at skaffe Plads til Beljening af den transportable Sprøjte og til Vandlangning. De er da antagelig blevet forløjet agter med et Par Babianer og senere dræget op, og dette forklarer, at det ikke lykkedes at redde flere af Besætningen, da de to Mand og de Folk, der senere blev reddet fra den overbordfaldne Mesanmast ikke formaaede at ro de tunge Fartøjer op mod den svære Sø. »Dannebrog«s Slup nævnes senere i »Nældebladet«s Journal, da Kaptajn Schindel ^{16/10} med dette Fartøj blev sat om Bord i »Fredericus Tertius«.

^{12/12} 1710 resolverede Kongen, »at de Enker og Børn, hvis Mænd med »Dannebrog« er sprungne, maa foruden Mændenes Tilgodehavende gives 3 Mdrs. Gage, ligesom det paa andre Steder har været brugeligt, saasom i Holland, da Adm. Opdams Skib i Slaget med de Engelske i Nordsøen opfløj«. Og ^{27/4} 1713 omtales 3 Matroser af Københavns Væbning, som ved Orlogsskibets ulykkelige Sprengsel 1710 blev salveret, maatte i Ducør gives 2 Maaneders Gage.

Natten efter Kampen.

Da Wachtmeister havde ankret den svenske Flaade op paa en Linie, der lukkede hele Bugten — i »Castor«s Journal siges: »og vi stengte de Danske ganske i Kiøge

Bugt« — var Gyldenløve tvunget til at ankre i den SV-lige Del af Bugten for at undgaa Branderangreb i Løbet af Natten.

Følgende Ankerpladser kendes:

- »Elephanten«: Stevns Øst Huk S t O $1\frac{1}{2}$ østligere.
 Dragør Lund NO t O 7 Fv. Vand.
 »Havfruen«: Stevns Huk S t O, 2 Mil 6 Fv. Vand.

Dette Skib flyttede $\frac{6}{10}$ til følgende Plads:

Stevns SSO.

Køge NNV 6 Fv. Vand.

- »Beskærmeren«: Huk af Stevns S lidt Ost $1\frac{1}{4}$ Mil.
 Køge V lidt Nord 1 Mil 7 Fv. Vand.
 »Fyen«: Kirken af Stevns SSO, en stor Mil.
 »Nældebladet«: som tidligere opgivet. (pag. 475)
 Skibsjournal No. 70 (ukendt Skib): Stevns Syd $1\frac{3}{4}$ Mil.
 Dragør Lund ONO
 $2\frac{1}{2}$ Mil 7 Fv. Vand.

Svenske Skibe:

- »Skaane«: Falsterbo SO t O.
 Amager Midten NO t N
 København N t O
 Stevns SSO
 »Werden« Stevns SSV { havde »Tre Kroner« i N t O
 og »Ulrica« NO t N.
 »Prinsesse Hedvig Sofia«: Stevns Udde SSV $1\frac{3}{4}$ Mil,
 »Jacobus«: Stevnsbuk SSO $1\frac{1}{2}$ Mil.
 »Werden« ankrede senere ved Flaaden: Stevns SV t S.
 Falsterbo SO.

Gyldenløve var saaledes bragt i en yderst farlig Situation; til Luvart havde han en Fjende, hvis Hensigter han ikke kendte, og som han meget vanskeligt kunde observere i den stormfulde Oktobernat, og læt i Læ havde han Juels Grund, der forhindrede Corps de Bataille i at lette, saalænge Vinden holdt sig i SO.

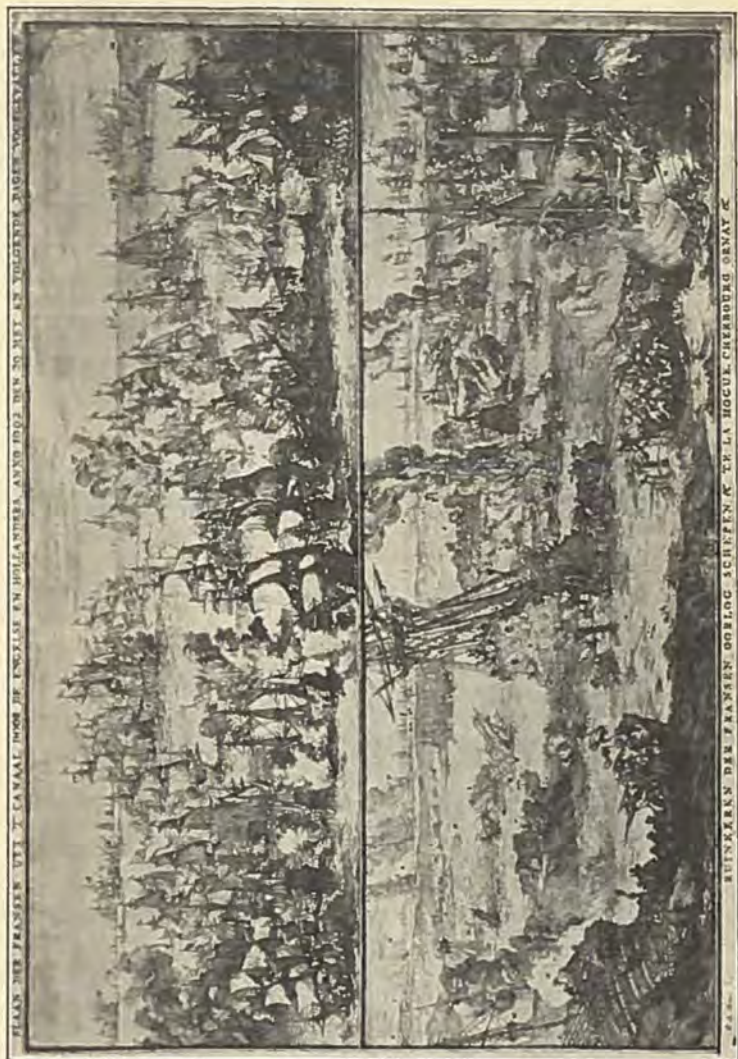


Fig. 9. Kampen ved Barfleur og La Hogue 1692.

Alle Forberedelser blev derfor truffet for at imødegaa et natligt Angreb til Ankers. Ved Signal beordredes Skibene at sætte Spring paa Ankertovene, og »Lossen»

sendtes langs Linien for at praje hvert enkelt Skib og give Forholdsordre for Natten. Fartøjerne bemandedes til Patrouilletjeneste og holdt sammen med Fregatterne gaaende paa Brandvagt mellem den danske og svenske Flaade. Paa Orlogsskibene holdtes Klart Skib hele Natten, og der foretoges en særlig Fordeling af Mandskabet for fuldt ud at kunne betjene Batterierne, hvilket bedst fremgaar af Natordren i »Havfruen's Journal:

»Paa det underste Batteri er ordineret: ved hver 24 pdr. til hvert Stykke 14 Mand, det underste Batteri kommanderes af mig (Næstkommanderende, Kaptajn Coningh)

de to agterste Stykker fra Arkeliet kommanderer Kaptajn v. Reeden

2. og 4. Stykke kommanderer Land Kaptajn Hansen

5. og 6. " " Fyrværker Rosenberg

7. og 8. " " Løjtnant Kielbron

9. og 10. " " Sø-Løjtnant Elf.

de tvende Stykker udi Arkeliet kommanderes af en Under-Arkelimester.

Ved ethvert Stykke ligger deres fuldkommen Materialer og Kuglekranse fyldt, med Skibs-Kølebaljer med Vand og Svabere udi paa begge Sider af Røstværket — og paa hver Side Skodtlanterneerne imellem Stykkerne og Porttovene vel smurte, naar Portene skal falde eller op-hales, og overalt rent Dæk.

Paa det øverste Dæk er ordineret ved 12 pdr. til hvert Stykke paa Een Side 10 Mand, det øverste Batteri kommanderes af Kaptajnløjtnant Rolof Jansen

de 3 agterste Stk. kommanderer Sø-Løjtnant Floris

4., 5. og 6. " " Land Løjtnant Falert

7., 8. og 9. " " " " Vintin

10., 11. og 12. " " Sø-Løjtnant Spincke

Stykkernes Materialer, samt Kuglekranse og Kølebaljer og sligt er ordineret som før.

Paa Skansen og Bakken ved hver 8 pdr. til hvert Stykke paa een Side er 6 Mand, paa Bakken ved de tvende Stykker er en Konstabelsmath ordineret.

Paa Skansen kommanderer Schoutbynacht Sehestedt (Chefen) og tager alting udi Opsigt, han har hos sig paa Skansen: Løjtnant Letang, Kadet Justesen og Kadet Jessen.

Major Juel kommanderer Haandgeværet og har hos sig Land Løjtnant Miekelitz.

Paa den øverste Skanse udenfor Hytten er ordineret til hvert Stykke paa een Side 5 Mand, samme Stykker bliver kommanderet af Konstabelens Folk og har til Hjælp alle Flagmændene (Signalgasterne).

Paa Hytten staar Trompeterne og tvende Flagmænd.

Udi hvert Mærs staar et Fad med Vand og tvende Sprøjter, der udi ligeledes staar og Granatkisterne fyldt i Stor- og For-Mærset og 3 Granaderer udi hvert Mærs, som skal have Opsigt med Sprøjterne og Takkelagien, som bliver forskudt.

Ved Sejlene er ordineret 30 Mand, ved Forbraserne staar Skipper Davit og 2de Quartermestre under Finke-nettet.

Baadsmansgasterne er ordineret at passe paa Takkelagien, som bliver forskudt, Højbaadsmænd Maans er ordineret med 2de Matroser ved Ankrene.

Paa Bakken udi Baad og Chaloupe er faste Folk ordineret og Kadet Flackenberg kommanderer Baaden.

Udi Lasten ved Krudt-Mandingen:

Præst	1	Kaptajntjener	1
Skriver	3	Bager	1
Kahytsskok	1	Korporal	3
Hovmester	2	Drenge	10
Schoutbynachttjener	2	Plyegrafv og Bonckefey (Lastfolk)	10

Summa 34 Mand

Ved hver Kardus er en Konstabelmath, foruden at bruge Forsigtighed, ved Kuglerne at opmande under Kabysen ifra er ordineret 6 Mand, udi Krudtkammeret er ordineret een Arkelimester med 2de Mand at fylde Hornene.

Udi Løbegravene er Tømmermand Skibmandsgaster 3 at listere efter Læk.

Krudtmandingen sker paa denne Maade: af Helle-gatten om Bagbord langes Brandgodset op og langes ned om Styrbord igennem Lugen 24 og 8 pundige ledige Koggers, og langes op om Bagbord igennem samme Luge 24 pdg. Karduser til det underste Batteri for Stormasten, og 8 pdg. til Bakken, som gaar igennem samme Luge op igennem Røstværket. — Ved Forkanten af Storlugen langes de ledige 12 pdg. Koggers ned og i Agterkant af Lugen langes 12 pdg. Karduser op til øverste Batteri for Stormasten.

Udi Agterlugen om Bagbord langes de ledige 24 og 12 pdg. Koggers ned, og om Styrbord igennem samme Luge langes 24 og 12 pdg. Karduser op igen til det underste og øverste Batteri agten Stormasten. Ud af Kælderen langes de ledige 8 og 4 pdg. Koggers nedom Styrbord og om Bagbord langes Karduserne til 8 og 4 pdg. op igen til Batteriet paa Skansen og Hytte op igennem Røstværket.

Ved Roret er ordineret paa den øverste Skanse Styrmand Cornelius, og paa den store Skanse Styrmand Paul, for Kahytten under Skansen Styrmand Salve. Ved Kulder-Stocken 1 Quartermester og 4 gode Matroser.

Ved Pumperne er ordineret 1 Quartermester og 8 Mand.

Udi Agterlasten er gjort Plads for de Syge, udi Storlugen er Platformen lagt til Quæste, udi Kahytten er Spreebencken gjort til at forbinde paa, og der findes Mestrene med deres Haandlangere:

Ober Mester: Hans Wilhelm

Under Mester: Nicolay Gabriel

3die Mester: Jonas Arboe

Haandlangere: Profossen og 2 Matroser.

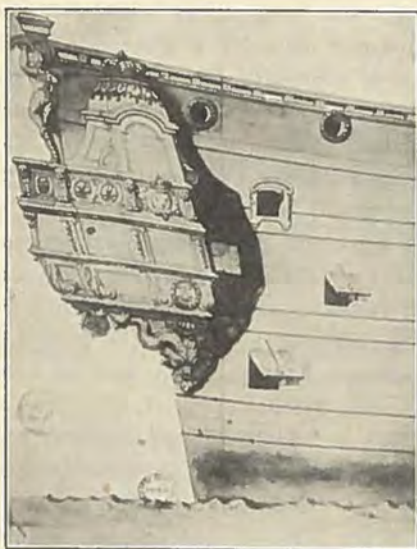


Fig. 10.
L'Ambitieux, Agterspejl og Sidegalleri.

Udi Skriverens Kammer staar Balbeer Kisten, ved Kabyslugen ligger 2de Hængematter, som er stroppet udi Skødhjørnerne med Liner og et Bræt af 2 Fod udi Firkant, som er najet under Hængemaatten, hvorpaa de blesserede kan fires ned paa til Mesteren udi Kabysen, og naar der er forbunden, da langes de igennem een Luge, som er paa Skodtet i Kokkens og Skriverens Kammer, og ind udi Lasten paa Platformen, hvor Sejlet ligger spredt. . . »

Ordren slutter: »Gud give os Lykke, at vi maa befegte Victory«.

„Dannebrog“s Konstruktionsdata.

Da »Dannebrog« skulde bygges, stod Flaaden uden egentlig Skibskonstruktør, idet den engelskfødte Skibsbymester Francis Sheldon, hvis Skibe havde været utilfredsstillende, havde faaet sin Afsked $^{12}/_4$ 1690, og det blev overdraget Admiral Span at konstruere det nye Skib. $^{3}/_4$ 1691 indsendte han Afrits paa et 90-Kanonskib — Længde 160', Bredde 41', Hol 16' 10" og Middelporten 4' over Vandet —, der fik Kgl. Approbation $^{24}/_4$.

Efter denne Tegning skulde Skibet fra nyt af bygges med en Bug paa 1 Fods Tykkelse i Vandlinien i Lighed med den Ombygning, det havde været nødvendigt at foretage paa Sheldons Skibe; men da denne Bug, der vel gav en tykkere Skibsside mod Beskydning, krævede et stort Parti Tømmer, som vanskeligt kunde fremskaffes, og man skønnede, at dens Nytte ikke stod i Forhold til Udgifterne, indgav Admiral Span en ny Tegning, der approberedes $^{14}/_{10}$ 1691.

I November blev Skibet opsat som første Nybygning — No. 1 — paa Nyholm med følgende Dimensioner:

Længde 164', Bredde 42' 6", Hol 17' 3", Køl 143', Dybgaaende agter 20', for 17' 6" og Middelporten 4' over Vandet.

Sommeren 1692 skortede det saavel paa Tømmer-

mænd som paa Tømmer og andre Materialer, da Krigen mellem Frankrig og England—Holland medførte store Nybygninger i Udlandet, hvor saavel Arbejde som Materialer betaltes med store Priser. Det lykkedes dog Admiral Span at skaffe, hvad der var nødvendigt, saaledes at Skibet kunde afløbe $\frac{6}{12}$ 1692, men der var flere Gange Fare for Skibets Konservation mod Fugt og Raaddenskab, idet Tømmeret blev udsat for det ublide Vejrlig, inden det kunde klædes.

„Dannebrog“ blev første Gang besejlet $\frac{6}{7}$ 1693 og viste sig at være en fortrinlig Sejler med stor Stivhed, men da Skibet var kostbart i Udrustning, ses det ikke at have været paa Togt før Krigsaaret 1700.

„Dannebrog“s Kanoner.

Medens alle større danske Orlogsskibe i det 17. Aarhundrede armeredes med Metalkanoner paa underste Batteri, var „Dannebrog“ det første Skib, som udelukkende armeredes med Jernkanoner, idet Admiral Span beregnede og konstruerede Jernkanoner, der var nærlig lige saa lette og gode som Metalkanoner. Kanonerne blev støbt ved Børsting Værket i Norge af det fineste Malm til 12 Rdlr. pr. Skippund, hvilket betød en betydelig Besparelse, da Metallet kostede ca. 55 Rdlr. pr. Skippund.

Armering:

28	24-pdg.	Jernk.	à 5150 Pd.,	tilsv.	Metalk.	vejede 5120 Pd.
28	18-pdg.	—	à 3850 „	„	—	„ 3800 „
28	8-pdg.	—	à 1800 „	„	—	„ 1800 „
14	4-pdg.	—	à 940 „	„	—	„ 992 „

Omkring 1700 reduceredes Orlogsskibenes Kanonantal til kun at omfatte Bredsidearmeringen, idet Bov- og Hækporte i paakommende Tilfælde besattes med Kanoner, der toges fra Hovedbatteriet. Ligeledes redu-

ceredes Antallet af mindre Kanoner, da dette Skyts ikke kunde gøre nogen Effekt paa de Afstande, hvorpaa der nu kæmpedes, og kun kunde bruges i den sjældnere forekommende Nærkamp.

I 1710 var »Dannebrog«, som allerede tidligere nævnt armeret med Metalkanoner.

I April 1711 var Schoutbynacht Sehested paa Køge Bugt for at undersøge Muligheden for at optage Kanoner saavel fra »Dannebrog«s Vrag som fra de svenske Skibe. I Maj arbejdedes der ved de svenske Vrag, der laa paa lægt Vand, og Størstedelen af Armeringen blev bjerget, men de fleste Kanoner blev fundet i Stumper og Stykker, da Branden i Skibene havde foraarsaget deres Affyring, efter at Metallet var blevet gloende og skørt. I Oktober lykkedes det at bjerge 10 af »Dannebrog«s Kanoner, og i de følgende Aar 1712 og 13 fortsatte man Optagningen under Ledelse af Tøjmaster Thy.

Af de ufuldstændigt bevarede Regnskaber synes at fremgaa, at saa godt som alle Kanoner var sprængt eller ubrugelige. En Del af Metallet, ca. 244 Ctr., blev i 1714 sendt til Gjethuset paa Kongens Nytorv til Støbning af 3-pdg. Metalkanoner, og i 1718 blev der af Resten støbt omkring 50 til 60 Falkonetter og Svingbasser til Galejerne.

I Foraaret 1873 stødte man under Drægning efter Ankre i Køge Bugt uformodet paa Vraget af »Dannebrog«, og nedsendte Dykkere bjergede 1873 og 1875 en Del Kanoner. I Giødesens Skrift har Oberstløjtnant Otto Blom givet en indgaaende Beskrivelse af disse Kanoner og Kanonrester, der nu er opstillet ved Fodstykket til Iver Huitfeldts Monument paa Langelinie.

Naar flere af Kanonerne er ret ubeskadigede, skyldes det, at de har staaet forligt i Skibet, hvortil Branden ikke var naaet, da Skibet gik ned, og Grunden til, at de ikke blev optaget, da man i Aarene efter Katastrofen arbejdede ved Vraget, er sikkert, at Forskibet

var belemret, idet Dækkene ved Eksplosionen i Krudtkammeret agter var sprængt op og havde lagt sig over Vragets Forpart, saaledes at man ikke kunde komme til. I Tidernes Løb er denne Tømmermasse dels borttraadnet dels ført bort af Strøm og Sø, saaledes at kun det egentlige Underskib er blevet tilbage, og det er derfor ikke rimeligt, at fornyet Dykkerarbejde vil bringe flere Kanoner for Dagens Lys.

„Dannebrog“s Ankre.

Samtidig med Optagelsen af de sidste Kanoner bjergedes et af »Dannebrog«s Ankre, som nu staar opstillet paa Holmen til Minde om hin Begivenhed. Dette Anker har antagelig været fastsurret i Fokkerøst og ligesom Kanonerne i Forskibet været dækket af opsprængt Tømmer, saaledes at det ikke dengang kunde bjerges. Det er derfor ikke det Anker, som Iver Huitfeldt lod falde, thi det blev optaget i December 1710 af Orlogsskibet »Svanen«s Folk og Fartøj og afleveret til Materialforvalteren, der tog det til Indtægt i sit Regnskab. Det vejede 4959 Pd. og havde et Ankertov 144 Fv. langt og $20\frac{1}{2}$ “ tykt, samt en Tøndeboje med 36 Fv. Bøjereb.

Dette Anker har sin særlige Historie. Det var konstrueret af Admiral Span og blev sat i Arbejde paa Holmens Ankersmedie under Ledelse af Ankersmedemester Henrik Wilbon. Den Dag den ene Arm skulde paasmedes, var Mesteren utilpas, onde Tunger vilde vide, at han var drukken, og Mestersvendene, som heller ikke var nøgterne, udførte Arbejdet saa slet, at Armen næste Dag maatte aftages for atter at paasmedes. Dette gav Anledning til en Undersøgelse, hvor Mesteren fremførte til sin Undskyldning, at Arbejdet ikke som vanligt blev udført om Vinteren, men i den hedeste Sommervarme, hvor det var ulideligt at arbejde ved Essen. Han vilde dog garantere for, at Ankeret var det stærkeste og bedste,

som nogen Tid var gjort paa Holmen, og at det kunde holde, selv om Flaadens største Skib tørnede op for staaende Sejl, og Kongen resolverede $\frac{1}{7}$ 1693, at en saadan Prøve skulde foretages.

Da »Dannebrog» kort Tid efter foretog Besejlingsprøver, maa man formode, at der er foretaget et saadant Forsøg, og da Sagen ikke senere synes at være berørt, er den antagelig faldet heldig ud, men lidet anede man dengang, at den Dag skulde komme, da den danske Flaades Skæbne skulde knyttes til dette Anker.

Slaget ved Kap Barfleur og den franske Flaades Ødelæggelse ved La Hogue.

I Foraaret 1692 samledes i Frankrig en Troppestyrke paa 30,000 Mand og en Transportflaade paa 500 Skibe, der fra Udskebningsstederne Le Havre og Reden ved La Hogue skulde forsøge Landgang paa den engelske Kyst for at genindsætte den fordrevne Konge Jacob II.

Da Hærstyrken var klar, fik Admiral Tourville Ordre af Ludvig XIV til at afgaa med Flaaden fra Brest den $\frac{25}{4}$ for at beskytte Transporten, uanset om den engelsk-hollandske Flaade var i Søen eller ej. Skulde han møde den fjendtlige Flaade, beordredes han at angribe, selv om han var underlegen. »Celle instruction est ma volonté et je veux qu'on l'observe exactement».

Brest-Flaaden talte 44 Linieskibe, hvoraf 15 Tre-dækkere, samt nogle Fregatter og Brandere. Admiral d'Estrées, der var dirigeret fra Toulon til Brest med Forstærkning, mødte stærke Storme ved Gibraltar, hvor han mistede to Skibe, og naaede ikke frem.

Tourville, der saaledes ikke kunde regne med at tilkæmpe det nødvendige Herredømme i Kanalen, udtalte sig overfor Marineintendanten meget skarpt mod Marineledelsen og dens Undervurdering af Situationen, hvilket

foranledigede Marineminister Pontchartrain til $20/5$ at sende Tourville en Skrivelse, hvori betonedes, at det ikke tilkom Admiralen at diskutere Kongens Befaling, men kun at udføre Ordren, hvis ikke vilde Kongen lade ham afløse af en mere lydige og mindre forsigtige Flaadefører, men inden denne Skrivelse naaede frem, havde Tourville forladt Brest.

Da man i Frankrig fik Underretning om, at den hollandske Flaade under Lieutenant-Admiral Almonde havde forenet sig med den engelske under Admiral Russell, fik man Betæneligheder og udsendte fra Barfleur og Cherbourg 10 Avisoer for at tilbagekalde Ordren, men intet af disse Skibe mødte Tourville.

Den kombinerede engelsk-hollandske Flaade, der talte ca. 99 Linieskibe (om det nøjagtige Antal hersker der endnu nogen Uenighed) satte $28/5$ Kursen fra Øen Wight mod den franske Kyst, og næste Morgen $29/5$ fik Flaaderne hinanden i Sigte paa Højden af Kap Barfleur.

Natten havde været diset med ringe Kuling, hvilket bevirkede, at den engelsk-hollandske Linie ikke var tæt sluttet, Avantgarden (Hol. under Almonde) var et godt Stykke forude, og Arrieregarden (John Ashby) var sakket noget agterud, og dette benyttede Tourville, der med en flov SV-lig Brise havde Luven, til Kl. 11 at rette Hovedstødet mod det engelske Centrum, medens han detachederede mindre Styrker mod Fløjene for at forhindre en Omfatning af den langt overlegne Modstander. Adm. Russell gav straks Ordre til Avant- og Arriregarde at doublere, men Tourvilles Dispositioner og den ringe Kuling forhindrede dette i Slagets første Fase.

Tourville engagerede paa tæt Hold SSO-over, og der udspandt sig en forbitret Nærkamp. Tourvilles Flagskib »Soleil Royal» (paa hvilket Schoutbynacht von Stöcken gjorde Tjeneste) kæmpede med det engelske Flagskib »Britannia», og Adm. Vilette-Mursay, »l'Ambitieux» (hvor-

paa Iver Huitfeldt gjorde Tjeneste) kæmpede mod »Royal-Sovereign«. Ved 2-Tiden gik Vinden rundt i NV, og en Del af det engelske Centrum under Adm. Shovell foretog en Gennembrydning af den franske Linie for at doublere, under hvilken Manøvre de engelske Skibe blev beskudt langskibs med stor Virkning, og efter Gennembrudet forcerede 5 franske Skibe op, saaledes at der opstod et voldsomt Melée, hvor Tabene paa begge Sider — særlig paa engelsk — var meget store.

Ved 3-Tiden løjede det helt af, og en tæt Taage lagde sig over Farvandet, og Franskmændene, der nu var helt omringede, forsøgte at undslippe ved at bugsere Skibene med Fartøjerne, men Russell optog Forfølgelse paa samme Maade. Da Floden indtraf Kl. 4, ankrede begge Flaader, og Englænderne sendte 5 Brandere mod Tourville, der dog fik dem bortslæbt i Tide.

Kl. 7 gik Vinden i Øst, Flaaderne kappede og fortsatte Slaget, til Mørket faldt paa. Om Natten blev det atter Stille og Taage, der tvang Tourville til at ankre. Noget efter Midnat kom der en svag Brise af ONO, hvorefter Franskmændene gjorde Sejl, og ved Daggry ^{20/5} var Skibene kommet fra hinanden. Tourville, hvis Flagskib »Soleil Royal« havde lidt betydelig Skade, hejste Signalet »Sauve qui peut« hvorefter han nedhalte sit Kommandotegn og gik om Bord i »l'Ambitieux«. Kursen sattes mod Cherbourg, og Fjenden, der var c. 6 Sml. i NO, optog Forfølgelsen.

22 af de franske Skibe stod ind gennem Raz Blanchard, mellem Cotentin og Øen Aurigny, hvor Ebben sætter en voldsom Strøm, her ankrede de for staaende Sejl, og de følgende Englændere, der for sent opdagede denne Manøvre, blev af Strømmen ført til Søs, saaledes at det senere lykkedes den franske Styrke at undslippe til Saint-Malo.

Det tidligere Flagskib »Soleil Royal« og Skibene »l'Admirable« og »le Conquérant«, der alle havde lidt meget, søgte ind mod Cherbourg, men da de ikke kunde stævne Strømmen og ikke havde flere Ankre, satte de

paa Land og kappede Masterne for at holde Skibene paa ret Køl. Her forsvarede de sig tappert, men blev alle ødelagt. Tourville søgte med 12 Skibe østenom Kap Barfleur ind til Reden ved la Hogue, og satte disse Skibe, der havde mistet deres Ankre, paa Land lige uden for Landgangshærens Teltlejr.

Adm. Tourville, der ikke turde træffe videre Bestemmelse uden at have raadført sig med Jacob II og Marskal Bellefonds, gik i Land og fremsatte som sin Mening, at Skibene muligvis kunde reddes ved at udskibe Skyts og Gods og hale dem helt ind under Landbatteriernes Kanoner, men Bellefonds satte sig herimod og lovede at skaffe 100 velarmede Chaloupper til Skibenes Beskyttelse. Dette Løfte kunde han imidlertid ikke indfri, og da Russell ^{2/6} beordrede Adm. Rooke til at foretage et Angreb, havde man ikke foretaget sig andet end at hale de 6 største Skibe ind under Fortet paa Øen Tatihou og de 6 mindre under Fortet ved la Hogue. Samme Morgen havde man erfaret «Soleil Royal»s og de 2 andre Skibes Skæbne, og Bellefonds var nu mere end ivrig til at følge Tourvilles Plan, men for silde. Adm. Villette beordrede sine Folk i Land og lod sætte Ild paa de 3 yderste Skibe, men fik straks efter Ordre af Tourville til at slukke Branden, hvilket lykkedes under energisk Ledelse af Officererne. Selv gik Tourville og Villette i de armede Skibsbaade, hvorfra der fandtes 8, for at forsvare Skibene mod Brandangreb, og da v. Stæcken i et kortfattet Brev af ^{4/6} 1692 (Personalh. Tidssk. 4 R. 3 p. 244) skriver, at Villette har berømmet Iver Huitfeldt, maa det formodes, at denne har været paa et af disse Fartøjer¹⁾.

¹⁾ Den franske Hovedrapport om Kampen ved la Hogue er gaaet tabt jfr. Jal: Dictionnaire critique, col. 1198. Den her anførte Skildring er væsentlig baseret paa den seneste franske Redegørelse i «Histoire de la Marine Française» 1934 af Ch. de La Roncière og G. Clerc-Rampal, suppleret med modtagne Oplysninger fra Capitaine P. Bruhier, og sammenholdt med M. de Coëtlogon og Sir John Leake's samtidige Beretninger.

Englænderne, som ikke kunde komme de grundsatte Skibe nær nok, opgav at ødelægge dem ved Beskydning, men sendte om Aftenen og Natten et stort Antal Baade, foruden en Halvgalej og flere Brandere, ind, og i Løbet af Natten lykkedes det at opbrænde de 9 Skibe »l'Ambitieux«, »le Magnifique«, »le Merveilleux«, »le Saint-Philippe« og »le Terrible«, medens de resterende 6: »le Tonnant«, »le Fort«, »le Fier«, »le Gaillard«, »le Bourbon« og »le Saint-Louis« blev ødelagt paa samme Maade næste Dag, foruden en Del af Transportskibene.

Naar det lykkedes Englænderne saa fuldstændigt at ødelægge disse store Skibe, som man dog skulde tro var vel beskyttet af Landbatteriernes Kanoner, maa det væsentlig tilskrives, at de franske Besætninger var demoraliserede og udmattede efter den haarde Kamp og den skarpe Forfølgelse, men dernæst at man netop ved at anbringe Skibene tæt under Batterierne maskerede disses Ild, saaledes at de fjendtlige Fartøjer kunde søge ind i Læ af Skibene, og da disse var kængret over, da Ebben indtraf, kunde man ikke benytte Skibenes Batterier eller holde Besætningerne paa de overkrængede Dæk.

En kort Oversigt over den danske Grønlandsop- maalings Historie indtil Aaret 1921.

Af Kommandørkaptajn H. A. Ø. Bistrup.

Efterfølgende Oversigt over den danske Grønlandsop-
maalings Historie baserer sig i overvejende Grad paa
følgende Arbejder:

A. A. Bjørnbo: Cartographia Groenlandica. Medd. o. Grl.
Bd. 48 Kbh. 1912 og

F. Trap: The Cartography of Greenland i 1. Bd. af
Værket Greenland Cph. & Lond. 1928.

Begge Værker er udgivet af den nu under Navnet:
Kommissionen for de videnskabelige Undersø-
gelser i Grønland, kendte Institution.

Som Titlerne paa de to nævnte Værker angiver, drejer
disse sig om Grønlands Kartografi igennem Tiderne, men
Skridtet herfra til et Overblik over Grønlands Opmaaling
er jo ikke stort og Emnerne i hvert Fald paralleltløbende
saa det kun er naturligt, at disse Arbejder, der er saa
grundige i deres Indhold, lægges til Grund for den Op-
gave, som Forfatteren har stillet sig.

Det danske Opmaalingsarbejde i Grønland er uløseligt
knyttet til de mange danske Ekspeditioner til dette Land
og er dermed blevet Grundlaget for alle de andre Viden-
enskaber, gennem hvilke Kendskabet til dette ejendom-
melige Land efterhaanden er blevet Allemands Eje og
ingen vil formodentlig benægte, at uden en Stedsangivelse
har videnskabelige Undersøgelser paa Botanikens, Geolo-
giens, Zoologiens og andre Omraader kun ringe Interesse.

I sin Indledning til Grønlands Kartografi i Peri-
oden 1000—1575, der er 2. Del af Cartographia

Groenlandica, skriver Dr. Bjørnbo: »Naar der i Indledningen [1. Del] er givet et Overblik over Grønlands Opdagelseshistorie, er det, fordi den danner en naturlig Baggrund for Kortlægningen og viser de Betingelser under hvilke Korttegnerne har arbejdet, de Chancer, de har haft for at naa en Tilnærmelse til Virkeligheden.»

Dr. Bjørnbo taler her med Kartografien for Øje, men som alt nævnt, gælder det samme, naar der tales om Opmaaling saa at indenfor det Tidsrum (1000—1575), der her behandles, falder Grønlands Opdagelseshistorie og dets Opmaalingshistorie sammen.

Disse to Begreber kan derfor ikke skilles fra hinanden og den Selvfølgelighed træder endnu stærkere frem i Trap's Afhandling, hvis første Periode 982—1576 er et Uddrag af Dr. Bjørnbo's, men derefter op til Nutiden d. v. s. omkr. 1921 eget Arbejde. — I denne Afhandling, hvor ogsaa han behandler Grønlands Kartografi, benytter han i Tiden efter 1721 ligefrem de forskellige Opdagelsesrejsendes eller Ekspeditioners Navne som Betegnelse paa Korttyperne; han taler saaledes om Hans Egede's, Graah's og Danmark-Ekspeditionens Korttype.

De gamle Tidens Opdagelsesrejser skyldes ligesom nu Menneskets Trang til at lære den Jord at kende, hvorpaa vi nu engang bor og vel ogsaa, eller rettere, i høj Grad ogsaa Ønsket om at vinde nyt Land, nye Rigdomskilder, nye Handelsmuligheder, men forskellige Forhold, bl. a. Manglen paa Hjælpemidler til at angive Retninger i moderne Forstand, førte til, at de gamle Opdageres Kort dels var Læsekort, dels udarbejdedes efter mundtligt eller skriftligt overleverede Kursforskrifter, der, hvor vanskelige de kan være for os at tyde nu, dengang var tilstrækkelige til, at vore Forfædre var i Stand til at naa viden omkring.

Middelalderens Kendskab til fjerne Egne som Grønland kunde derfor ikke siges at være baseret paa nogen Art af Opmaaling.

Dr. Bjørnbo skriver, at af Grønlands »Opdagelses-historie seer man, at i Tiden fra Begyndelsen af det 11. til Midten af det 13. Aarhundrede var der gunstige Vilkaar for et Kortlægningsarbejde. Men derpaa fulgte en Nedgangsperiode . . .» og fortsætter han »Fra Begyndelsen af det 15. Aarhundrede og lige op til Frobishers Tid [omkr. 1576] stillede Forholdene sig endnu mindre gunstige, idet Kolonierne mere og mere opløstes, og der ingen fast Forbindelse var med Omverdenen . . .» — — »Paa Forhaand skulde man derfor vente et rigeligt og første Haands Materiale af Kort fra Tiden før Aar 1300, derimod udelukkende Epigonarbejder fra den følgende Tid.« — — »Saaledes forholder det sig som bekendt ikke. Nordboerne havde nemlig ingen selvstændig Kartografi, besad maaske knap Eskimoernes mærkelige Evne til grafisk at gengive de Kyster, de passerede paa deres Vej. Det Kendskab til Korttegning i dennes mest primitive Form, som enkelte lærde Islændere og danske Gejstlige sad inde med, var tillært sydfra og de Kort, de tegnede, er kun at betragte som Udløbere af Middelalderens latinske Kartografi . . .»

Dr. Bjørnbo skriver henimod Slutningen af sit Historiske Overblik over Landets Opdagelse: »Vi kan nu i de væsentligste Hovedtræk klarlægge Udviklingen af Grønlands Kortlægning og Begreberne om dets Beliggenhed fra den Tid, da det i det 11. Aarhundrede for første Gang dukker op i den geografiske Literatur og fra dets første Forekomst paa et Kort til det Øjeblik, Danmark-Ekspeditionen i 1908 hjembragte Høeg-Hagens Kortskizzer af Nordøstlandet.«

Dette er en Opgave, som Dr. Bjørnbo — og endda kun for Tidsrummet Aar 1000—1576 — har skrevet en ca. 250 Sides stor Afhandling om og som derfor heller ikke vil blive taget op til Behandling her, min Opgave er mere beskeden, den er kun at give den danske Indsats i Grønlands Kortlægning (Opmaaling) og den tager

først sin egentlige Begyndelse med Aaret 1721, idet de Kort, der over Grønland grunder sig paa Selvsyn før den Tid, skyldes Udlændinge. Herfra findes der dog een Undtagelse, som kort skal berøres.

»Grønlands ældste Kartograf« skriver Dr. Bjørnbo har længe været næsten glemt i Geografiens Historie.»

Er det et Skæbnens Lune, at den første Mand, der af Selvsyn har, om ikke opmaalt, saa dog tegnet det første Grønlandskort, var den danskfødte Claudius Claussøn Swart, bedst kendt som Claudius Clavus eller Nikolaus Niger, født i Landsbyen Sallinge paa Fyn den 14. September 1388?

Herom skriver Dr. Bjørnbo: »Indtil Aaret 1836 kendte man kun hans Navn gennem lidet paaagtede Citater hos andre Forfattere. Først i 1889, da en Kopi af Kortet i hans yngre Værk blev fundet, begyndte man at faa Begreb om hans virkelige Betydning, men der var dog stadig nogen Tvivl om denne indtil den Text, der hørte til den omstridte Kopi af det yngre Clavuskort, blev fremdraget i Aaret 1904.»

Der findes et yngre og et ældre Kort af Clavus, af hvilke det første er udarbejdet efter de gamle Nordboers Kursforskrifter, medens det senere hviler paa Selvsyn.

Der har mellem de Lærde hersket nogen Tvivl om, hvorvidt Clavus selv havde været i Grønland.

Efter en grundig og lærd Overvejelse for og imod kommer Dr. Bjørnbo til følgende Slutning: »... at vi trods Nansens Kritik og velbegrundede Tvivl ikke tør forkaste Clavus' Paastand om at kende Grønland af Selvsyn« og »Det sikre er, at den første, der bevidst forkaster Læren om Fastlandskredsene og Zonernes Ubeboelighed og som tænker sig Vejen til Østen udgaaende fra Europa mod Nordvest, er Clavus — og det er hans Kendskab til Grønland, der saaledes gør ham til en Foregangsmand, en Forløber for den Geografiens Renæssance,

der for Alvor tog Fart et halvt Aarhundrede senere og førte til, at Geografin atter blev en exact Videnskab.»

Om Tidsrummet Aar 1000—1576 kan intet yderligere berettes om den danske Indsats for Grønlands Kortlægning (Opmaaling) og naar der nu tages fat paa Tidsrummet fra 1576 op til Nutiden (1921), da er det, som alt nævnt, hovedsageligt paa Grundlag af Trap's Afhandling, men det skal præsiceres, at naar der af dette Arbejde kun uddrages de danske Opmaalinge, saa maa man stadig holde sig for Øje, dels, at de første Spirer til et opmaalt Grønlandskort voksede frem af fremmed Jord, idet Martin Frobisher staar som Grønlands Genopdager 1576—78, dels at efterhaanden som vi danske efter 1721 for Alvor tog den Opgave op at undersøge og kortlægge (opmaale) Grønland, saa arbejdede ogsaa mange Udlændinge med herpaa, ofte som Foregangsmænd paa Omraader, hvor vi danske senere blev de ledende.

Der er i denne Forbindelse en ganske interessant Omstændighed og paafaldende, som jeg skal pege paa, nemlig, at indtil de allersidste Aar, møder man kun i meget ringe Grad for ikke at sige slet ikke, selvstændig norsk (og jeg mener hermed efter Adskillelsen 1814) Initiativ og Indsats netop med Hensyn til den specielle Opgave, der foreligger, Grønlands Opmaaling.

Det synes da som om Dr. Bjørnbo's tidligere citerede Udtalelse, at Nordboerne ingen selvstændig Kartografi havde og ingen Evne eller maaske snarere ingen Trang følte til grafisk at gengive de Kyster, de passerede, er gaaet i Arv til de gamle Vikingers Efterkommere i Norge, der i det sidste lille Aarhundrede med beundringsværdig Mod og Energi har sejlet op og ned langs Grønlands Østkyst uden at give udenforstaaende Del i deres Viden om Kystens Beliggenhed og Udseende. Ganske vist foregik de norske Sælfangeres Sejllads fortrinsvis ude i Polarisen, det var Undtagelserne der naaede ind til Kysten eller som havde Interesse deri, men det

tør ikke benægtes, at de nødvendigvis maa have haft en Del Kendskab og Viden, men den har de i saa Fald beholdt for sig selv.

Det blev Videnskabsmænd, der paa Foranledning af de senere Aars vaagnende Interesse for Østgrønland, der langt om længe fik Nordmændene til at komme med i dette Arbejde.

Trap skriver: »Fra den Ekspedition, som Christian IV sendte ud 1605 stammer et Manuskript med fire Kort paa Grundlag af Observationer foretagne og beregnede af den engelske Sømand, James Hall, Ekspeditionens Lods. Det ene Kort omfatter hele den undersøgte Kyststrækning, medens de tre andre omfatter Kong Christians Fjord, Cunningham Fjord og Brede Ransson's Fjord [Syd for Holstensborg. Forf. Bem]. Hvis man kritisk sammenligner disse Kort med mere moderne, kan man ikke undgaa at lægge Mærke til den Omhu og Nøjagtighed, hvormed de er udført.»

Fra de danske Ekspeditioner under Danell [1652—54] stammer et Antal mærkelige Kort, tegnet 1653 af Danskeren Johannes Mejer.

Dette er, hvad Danske og danske Ekspeditioner har ydet af Bidrag til Grønlands Kortlægning i det 17. Aarhundrede og vi kommer nu til Aaret 1721 med Hans Egede's Ankomst til Grønland og dermed ind i en Periode, hvor, indtil 1814, dansk-norske og derefter danske alene har gjort en meget stor Indsats i Arbejdet med Grønlands Opmaaling og Kortlægning.

Hvorsomhelst og naarsomhelst der er Tale om Grønland og det er snart sagt ligegyldigt, hvilket Emne vedrørende Grønland, det drejer sig om, maa man altid falde tilbage paa Hans Egede's og hans Sønners Arbejde. »Deres Forskertrang har, om end ikke videnskabeligt underbygget, saa dog ved Selvsynets og Førstehaands-

oplevelsernes Friskhed og Upaavirkethed skabt et Grundlag for alle Studier vedrørende Grønland [W. Thalbitzer] — og dette gælder ogsaa det her behandlede Emne.

Ved Siden af sit vanskelige Missionsarbejde og samtidig med, at Hans Egede forsøgte at organisere Handelen med de indfødte, havde han Øje for og fik han ogsaa Tid til, i store Træk naturligvis, at udarbejde Kort, ikke alene over den Del af Vestkysten, som han kendte og havde besejlet, men ogsaa over Østkysten, hvortil han trods Forsøg derpaa ikke naaede hen.

Man kan jo sige, at dette Kort over Østkysten, som saa mange andre fra samtidige Hænder var Fantaskort, men man kan dog, synes det mig, ikke helt benægte, at man i store Træk har haft Kendskab til Kystens Retning og Udseende, med de store Fjorde o. s. v. Anbringelsen af Østerbygden med dens Navne her har jo senere vist sig at være fri Fantasi.

Hans Egede tegnede allerede 1722, Aaret efter sin Ankomst, et Kort over Ball's River (Godthaabs-Fjorden) og 1724 et Kort over Kysten fra 3° Syd til 2° Nord for Fjorden.

Hans mange Rejser langs Kysten satte ham i Stand til senere hen at udarbejde Kort over hele den af ham kendte Kyststrækning.

1731 tegnede Løjt. A. Gerner et Kort over Godthaabs Fjord og 1732 recognoscerede og skitserede Nordmanden Matthias Jochimsen Vestkysten fra 60° til 67° N. Br.

1751—53 lykkedes det Peder Olsen Walløe at naa over paa Østkysten. Hans Dagbøger har været anvendt som Kilde.

1761 var den danske Hvalfanger Volquart Boon inde i en Fjord, som uden Tvivl har været Scoresby Sund. Morten Wormskjold omtaler at have set et Kort over denne Fjord. Desværre synes saavel Originalkortet som eventuelle Kopier at være gaaet tabt.

Fra Slutningen af det 18. Aarhundrede foreligger der Kort, tegnede paa Stedet af Handelsbetjente i den grønlandske Handels Tjeneste: Hans Henrik Raun, Aaron Arctander og Andreas Bruun.

1786 og 1787 forsøger P. de Løvenørn, C. F. Egede og C. A. Rothe fra Island at naa ind til Grønlands Østkyst, men da ingen af dem naaede ind paa selve Kysten, lykkedes det kun Egede at tegne en Skitse af Kysten mellem $64^{\circ} 15'$ og $66^{\circ} 20'$ N. Br.

Trap skriver om det kartografiske Standpunkt ved Aaret 1800 følgende: »Skal vi opsummere Grønlands Kartografi som det viser sig ved Slutningen af det 18. Aarhundrede, saa er det med fuld Anerkendelse af de store Resultater, der var opnaaet ved de danske Kolonisatorers Anstrængelser.« . . . »Det skal blot bemærkes, at Vestkysten Nord for Sukkertoppen er for østlig (ca. 6°) og at Skæringspunktet mellem Østkysten og 66° N. Br. er angivet til 29° i Stedet for 35° W. Lgd. og endelig, at Kap Farvels Beliggenhed er omtrent helt rigtig».

Med det 19. Aarhundredes Begyndelse træder vi ind i en Periode, som, førende op til Nutiden, skulde blive af overordentlig stor Betydning for vort Kendskab til Grønland, idet man nu tog fat paa en systematisk Opmaaling af hele Landet, til at begynde med ganske vist i et langsomt Tempo, men i Slutningen af Aarhundredet for fuld Kraft, som langt fra at formindskes snarere er vokset op til Nutiden, og, som rimeligt er, især paa Østkysten.

Det maa være mig tilladt endnu engang at minde om, at Udlændinge med Iver deltog i Grønlands Udforskning og Kortlægning, saaledes foreligger der fra John Ross' Haand 1818 et Kort, hvor Vestkysten Nord for Sukkertoppen føres længere mod Vest og altsaa forbedrer Længden.

Det bliver ogsaa nødvendigt at omtale den berømte Hvalfanger William Scoresby jun.'s Opmaaling af Grønlands Østkyst 1822 fra 75° N. Br. til Scoresby Sund paa 69½° N. Br., fordi denne hans Bedrift med Sikkerhed kan siges at have givet Stødet til, at man fra dansk Side atter fik Interesse for en systematisk Undersøgelse og Opmaaling af Grønland. 1823 foretog Sabine og Clavering en Opmaaling af Grønlands Østkyst mellem 72° og 76° N. Br.

Den danske systematiske Opmaaling i Grønland tog sin Begyndelse i 1823 og man vilde maaske med fuld Ret kunne undre sig over, at dette Arbejde saa at sige havde ligget stille i næsten en kvart Aarhundrede, hvilket kunde tyde paa en manglende Interesse for det sjærne Biland, men man maa da huske paa, at Danmark fra Aarhundredets Begyndelse indtil 1814 havde lidt under de almindelige politiske Uroligheder og saavel 1801 som 1807—14 havde ligget i Krig, under hvilken den danske Flaade ikke blot blev knust, men Landet i det hele bragt i en Tilstand, der ikke opfordrede til Udsendelse af Ekspeditioner.

En lignende «død» Periode gør sig gældende fra Slutningen af fyrrerne til halvfjersernes Begyndelse, men saa tages der ogsaa for Alvor fat paa Opgaven. Men Grønland havde i disse Aar ikke været glemt. Det var især den bekendte Andræ, som gennem Taler i Rigsdagen og i Skrift holdt Spørgsmaalet om Grønland brændende.

Det blev den, ved sin Konebaadsekspedition til Grønlands Østkyst, senere saa berømte Lieut. W. A. Graah, der, paa den danske Regerings Initiativ, sammen med Lieut. Hendrik Jørgen Scheel i 1823—24 foretog den første danske videnskabelige (astronomiske) Opmaaling i Nordgrønland mellem 68° 30' og 73° N. Br., dertil kom saa hans Arbejder 1828—31, hvor han foruden at kortlægge den sydlige Del af Kysten fra

Frederikshaab til Kap Farvel berejste og kortlagde Grønlands Sydøstkyst indtil $65^{\circ} 14'$ N. Br. Graah's Opmaaling resulterede i et fuldstændigt forandret Billede af den berejste Strækning.

Trap skriver: »Det Materiale, der var samlet i Løbet af Graah's Rejser foranledigede det danske Søkortarkiv til i 1832 at offentliggøre det første Kort over Grønland, i hvilket foruden de talrige Skitser af Graah, følgende Kilder er opgivne: Scoresby, Giesecke, Ross, Parry, Egede, Danell, Hall, Pickers, Gill, Ginge og van Keulen. Den Kendsgerning, at Navnene Kap Farvel og Staatenhuk var givet til samme Forbjerg viser det korrekte i Graah's Opfattelse af Identiteten af det engelske Kap Farvel og det hollandske Staatenhuk».

1846 opmaalte Lieut. Ulrich et Stykke af Kysten fra Egedesminde Syd efter.

Et kendt Navn i Grønlands Udforskning er Dr. phil. Hinrik Johannes Rink, hvis geologiske og andre Undersøgelser foraarsagede, at han paa sine talrige Rejser udvidede og forbedrede de Kort, der var baseret paa Graah's astronomiske Observationer.

1866 udgaves et Kort over Arsuk-Fjorden med specielle Kort over forskellige Havne bl. a. Ivigtuts Rhed. Dette Kort blev udarbejdet paa Grundlag af Lieut. C. V. M. Falbe's og H. E. Bluhme's Opmaalinger.

»Samme Aar udarbejdede Hernhuten Samuel Klein-schmidt et Kort med eskimoisk Tekst. Til Udarbejdelsen af dette Kort gjorde han Brug af Skitser fra sine talrige Rejser saavel som de bedst tilgængelige Kilder, blandt andre nogle faa specielle Kort trykte i Grønland, af hvilke nogle er baserede paa Skitser udmærket udførte af Eskimoer.»

Saa kommer 1869—70 den 2. tyske Nordpolarekspedition under Koldewey, der kortlagde Strækningen fra Germaniahavn paa Sabineøen mod Nord til Kap Bismarck (fra Haystack og nordefter dog kun i store Træk), medens

den mod Syd fortsatte Sabine's og Clavering's Opmaalingen fra 1823 helt ned til Kejser Franz Josephs Fjord. Naar denne tyske Ekspedition nævnes, da ligger det i, at den ligesom Scoresby's i 1822 ikke kunde undgaa at virke og ogsaa virkede (Andræ) som et Incitament til en kraftigere Foretagsomhed i Grønland fra dansk Side.

Trap skriver: »Med fuld Anerkendelse af de energiske Anstrængelser, der var gjort fra Danmarks Side for at give et sandt Billede af Grønland, saa kan man paa den anden Side ikke nægte, at paa Grund af Landets store Udstrækning og Kysternes dybe og mægtigt for-grenede Indskæringer, maatte Opnaaelsen af et saadant Resultat nødvendigvis fordre yderligere Undersøgelser.»

Allerede 1871—72 og 1874 havde Musæumsassistent K. J. V. Steenstrup foretaget geognostiske Undersøgelser i Grønland.

1875 optager Professor Fr. Johnstrup Tanken om nøjagtigere Undersøgelser og faar Regeringen til at bevillige Penge til Ekspeditioner til Grønland.

Trap skriver: »Paa Initiativ af den i Kjøbenhavn [1878] dannede Kommissionen til Ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland udsendes der forskellige Ekspeditioner og det Arbejde, der blev udført af denne Kommission, blev af den største Betydning for Forberedelsen af et korrekt og detailleret Kort over Grønland. Disse systematiske og metodiske Undersøgelser begyndte saa tidlig som i 1876. . .»

Den første af disse Ekspeditioner foretoges af Lieut. G. Holm og Geologerne K. J. V. Steenstrup og A. Kornerup.

Vi er nu naaet frem til en Periode, hvor der fra dansk Side igennem en lang Række Aar 1876—1921 (og videre, men det behandles ikke her) udføres et maalt-bevidst og mægtigt Arbejde med videnskabelige Undersøgelser, hvor nødvendigvis Opmaalingsarbejdet maatte

blive det afstivende Skelet, omkring hvilket de andre videnskabelige Grene grupperede sig, Archæologien, Ethnografien og Geologien som de mere faste Dele; Botaniken, Zoologien, Sprogforskningen o. m. m. som de levende og pulserende.

Alt tidligere havde danske Søofficerer deltaget i Grønlands Undersøgelser og Opmaaling, men nu kom en Tid, hvor de Haand i Haand med danske Videnskabsmænd gør en Indsats af overordentlig stor Værdi.

Det vil blive for vidtløftigt her at give en detailleret Redegørelse for de mange Ekspeditioner til Vestkysten, men i nogenlunde kronologisk Rækkefølge skal nævnes de Navne, som har haft Betydning for Opmaalingen i Tidsrummet 1876—1921:

Gustav Holm	F. B. Froda (Petersen)
J. A. D. Jensen (Bildsøe)	T. Borg
K. J. V. Steenstrup	M. C. Engell
R. R. Hammer	H. V. Schørring
T. V. Garde	Knud Rasmussen
C. Ryder	Lauge Koch
J. C. D. Bloch	Peter Freuchen
C. Moltke	O. Bendixen.

For Østkystens Vedkommende stiller Forholdene sig noget anderledes, da Ekspeditionernes Antal i dette Tidsrum ikke er saa stort, hvorfor de enkelte Ekspeditioners Aarstal, deres Navne, samt Ledernes og Opmaalernes anføres:

1879 »Ingolf» i Danmarksstrædet. A. L. Mourier og C. F. Wandel. Kystlinien skitseres fra Skibet. P. A. Grove tegner en Landtoning fra Scoresby Sund til Kap Dan.

1883—85. Konebaadsekspeditionen langs Frederik VI.s Kyst og til den sydlige Del af Christian IX.s Land. G. Holm og T. V. Garde.

1891—92. »Hekla«-Ekspeditionen til Scoresby Sund, med Overvintring i denne. C. Ryder og H. Vedel.

1898—1900. Carlsberg-Fondets Ekspedition til den nordlige Del af Christian IX.s Land. G. Amdrup og N. Hartz samt J. P. Koch. Baadeekspeditionen fra Scoresby Sund til Angmagsalik. G. Amdrup.

1906—08. Danmark-Ekspeditionen til Frederik VIII.s Land under Ledelse af L. Mylius-Erichsen og senere A. Trolle. Opmaalere: J. P. Koch, H. Bistrup, N. P. Høegh Hagen, H. Jarner, J. Lindhardt, C. B. Thostrup, G. Thostrup, A. Trolle og A. Wegener.

1909—12. »Alabama« Ekspeditionen over Indlandsisen til Danmarks-Fjorden. Ejnar Mikkelsen, C. H. Jørgensen og Laub.

Danmark-Ekspeditionen sluttede det sidste manglende Led mellem Danmarks Havn og Peary's yderste Punkter mod Nord og Øst og fuldstændiggjorte dermed vort Kendskab til Grønlands vidtstrakte Kyster.

Men endnu havde vi danske ikke naaet det sidste endelige Maal at kunne sige overfor Verden, at den danske Nation var den eneste af alle Nationer, for hvem det var lykkedes at berejse og kortlægge hele Grønlands Kyst, men ogsaa dette lykkedes ved Knud Rasmussens 1. og 2. Thuleekspedition 1912 og 1916—19 til Grønlands nordvestlige og nordlige Egne og det sidste manglende Led tilføjedes af Lauge Koch paa Jubilæumsekspeditionen 1921—23.

Med 1921, med To-Hundredaaret for Hans Egede's Landing i Grønland, vil jeg standse denne korte Oversigt over Danmarks Indsats i Grønlands Opmaaling og Kortlægning. For ikke at blive for vidtløftigt har det kun kunnet være fragmentarisk og i store Træk.

Hvor meget Arbejde og hvor megen Energi, der end er anvendt ved Udførelsen af Opmaalingsarbejdet,

saa maa det dog erindres, at det, der indtil 1921 (og Jubilæumsekspeditionen medregnet) har været udført kun maa betragtes som en Recognoscering, som, om end omhyggeligt udført, dog langt fra har kunnet give alle de Detailler, der nu til Dags kræves af et Kort.

I det store og hele kan man derfor sige om den tidligere Opmaaling i Grønland, uden at det paa nogen Maade maa tages som Kritik, at Opmaalingen ikke har været og, naar man tænker paa de enorme Strækninger, det drejer sig om, ikke har kunnet være, hvad man i moderne Forstand vil kalde rationel Opmaaling.

Dette kræver, at der rundt om paa Kysten findes astronomisk bestemte Punkter, som gennem Basismaaling og Trekantnet er forbundet med hinanden og kontrolleret.

Dette har ikke fundet Sted, fordi det overvejende Opmaalingsarbejde saa vel paa Vestkysten som paa Østkysten for meget lange Strækningers Vedkommende er foretaget gennem en Række stadigt skiftende Stationer, hvis Bredde og Længde bestemtes astronomisk uden indbyrdes trigonometrisk Forbindelse. Oplagning af Landets Konturer bestemtes ved Pejlinger i Forbindelse med Azimuthbestemmelser, hvortil knyttedes en Række løse Skitser.

Denne Form for Opmaaling indsees let ikke over store Strækninger at kunne medtage alle Detailler.

Imidlertid blev der paa enkelte Steder paa Vestkysten foretaget lokale rationelle Opmaalinger og for Østkystens Vedkommende i Omegnen af Danmarks Havn.

De sidste Tiaar har imidlertid bragt store Forandringer, Generalstaben har taget fat paa Maalebordsopmaaling i Vestgrønland og i den sydlige Del af denne og langs Østkysten har Knud Rasmussen og Lauge Koch's flinke Opmaalere og Flyvere udført Opmaalings-

arbejder, om hvilket ingen drømte ved dette Aarhundredes Begyndelse.

Men det er en Trøst for dem, som med Slid og Slæb var Maaneder om at kortlægge en Strækning, som den moderne Opmaaler er Timer om, at uden de tidligere Tiders Recognosceringer vilde Arbejdet alligevel ikke kunne tilrettelægges saa godt og saa sikkert som det nu bliver.

I det foregaaende er kun behandlet den Opmaaling, der har angaaet selve Landet og paa Grundlag af hvilken Kortet over Grønland efterhaanden er fremstaaet.

Der findes imidlertid ogsaa et andet og nok saa vigtigt Emne for Opmaaling, nemlig Havet, og denne Opmaaling har sin store Betydning for dem, der vil nærme sig Landet og finde Vej ind til dets Havne og Fjorde.

I det efterfølgende vil Søopmaalingen ved Grønlands Kyster blive behandlet paa samme Maade som Landopmaalingen har været det.

I Virkeligheden er Forholdet det, at der om dette Emne ikke tilnærmelsesvis foreligger saa megen Litteratur som over Landmaalingen og søger man efter hos de forskellige Forfattere, kan man ikke andet end føle, at denne Side af vore Opgaver i Grønland, litterært seet, hidtil har været temmelig stedmoderligt behandlet.

Men fordi der ikke foreligger en større Litteratur om dette Spørgsmaal, betyder det naturligvis ikke, at der intet er gjort. De Resultater, der er erhvervet gennem Førerne af Grønlandske Handels Skibe og fra de forholdsvis faa Opmaalingstogter i grønlandske Farvande, finder vi imidlertid i de af Søkortarkivet og Grønlands Styrelse udgivne Søkort og i Garde's Vejledning til Besejlingen af Kolonierne i Vestgrønland. Søkort og Sejlplanvisninger er jo ogsaa en Form for Litteratur, som

blot ikke, litterært seet, er tilgængelig for den almene Læser.

Afdøde Kommandør R. R. Hammer har i Tidsskr. for Søv. (Ny Rk. 18. Bd. 1884) skrevet om de danske Undersøgelser i Grønland, hvori han omtaler, at Lieut. af Marinen Ulrich (det kan kun have været Sklt. Adolph Tobias Ulrich) i 1846 foretog Undersøgelser af de nautiske Forhold for Besejlingen af Grønlands Vestkyst. Paa Søkortarkivet findes de af ham tegnede Kort samt Farvandsbeskrivelse.

Dette er det første, der har været at finde om, at man i tidligere Tider dog har haft nogen Interesse for den navigationsmæssige Side af vort Kendskab til Grønland.

Afdøde Admiral C. F. Wandel, som til Værket *Greenland* har skrevet om »*Scientific Investigations in Greenland*» omtaler mærkeligt nok ikke de i 1877 og 78 med »Fylla», henholdsvis Kaptajnerne G. J. J. P. Jacobsen og A. W. Buchwaldt og 1879, Kaptajn A. L. Mourier (hvor C. F. Wandel selv var næstk.) foretagne Undersøgelser i Danmarksstrædet og som i overvejende Grad maatte have hydrografiske¹ Maalinger som deres vigtigste Udbytte.

Derimod omtales Skonnerten »Fylla»s Togter 1884, 86 og 89 under henholdsvis Kaptajnerne C. O. E. Norman, Th. Braëm og C. F. Wandel. Skibet var i Løbet af Sommermaanederne stationeret ved Grønlands Vestkyst, hvor det udførte hydrografiske (botaniske og zoologiske) Undersøgelser i Davis Strædet, dog kun i den Udstrækning som var foreneligt med dets Tjeneste som Fiskeriinspektionsskib.

Maa det her være tilladt at indskyde, at en Sam-

¹ Hydrografisk benyttes herhjemme ikke som Udtryk for Soopmaaling i Almindelighed, men om Undersøgelser med Hensyn til Temperatur, Saltholdighed o. l. Dog vil som Regel ogsaa Dybdens Indgaa som et Led i Undersøgelsernes Resultater.

menblanding af Fiskeriinspektion og Søopmaaling, hydrografiske Undersøgelser eller andre videnskabelige Formaal er højst uheldigt og i endnu højere Grad nu til dags end tidligere.

Af de hydrografiske Rapporter i Medd. o. Grl. fremgaar det, at paa disse »Fyllas Togter har der været foretaget Dybdemaalinger fra Kysten udefter, desuden foreligger der Farvandsbeskrivelser o. l. vedrørende Besejling og Havneforhold, som kom Garde's Vejledning tilgode.

1895 og 96 blev »Ingolf» — Ingolf-Ekspeditionen — sendt ud med daværende Kommandør C. F. Wandel som Chef og en Stab af Videnskabsmænd. 1895 blev der foretaget Undersøgelser i Davis Strædet og 1896 i Danmark Strædet med rige Resultater paa saavel Hydrographiens som Zoologiens Omraader.

C. Ryder's Skibsekspedition 1891—92 med »Hekla», G. Amdrup 1898 og 1900 med »Antarctic», Danmark-Ekspeditionen 1906—08, A. Trolle med »Danmark» og Alabama-Ekspeditionen 1909—12, E. Mikkelsen med »Alabama» foretog alle hydrografiske Undersøgelser og indledede dermed vort Kendskab til Dybdeforholdene og andre navigatoriske Forhold paa Grønlands Østkyst fra Angmasalik og helt Nord paa til Danmarks Havn, ja endda ca. 1 Breddegrad Nord for denne — og et Stykke ud fra Kysten endda mere end 1 Breddegrad nordligere.

Efter Grønlands Styrelses Ønske foretog Lieut. Th. Borg i Aarene 1907, 08, 09 og 10 Søopmaalinger i Godthaab Fjord, ved Nûgssuaq Havn, fra Godthaab til Skinderhvalen, ved Kobbermine Bugten og fra Torsûkâ-tak til Nyboes Kanal og i adskillige Havne, alt i Besejlingens Interesse.

Af denne, tilsyneladende korte Redegørelse fra den foreliggende Litteratur maa man dog ikke tro, at vort navigatoriske Kendskab til Grønlands Vestkyst har været ringe.

Dette fremgaar af V. Garde's Vejledning til Besejlingen af Kolonierne i Vestgrønland, udgivet 1895.

Følgende er taget fra Forordet i dette Værk: »Det foreliggende Arbejde er bygget paa forskellige Oplysninger om de vestgrønlandske Havne og Kystfarvande og paa mine egne iagttagelser fra 9 Somres Færden i de grønlandske Farvande . . .»

De af Garde benyttede Oplysninger stammer fra følgende: W. A. Graah, C. O. E. Normann, C. F. Wandel, Magnus og Christian Bang [Skibsførere i Grl. Handel] og C. Moltke, samt endeel Skitser og Landtoninger fra nogle engelske Ekspeditioner og Dr. K. J. V. Steenstrup, Kunstmalerne A. C. Riis Carstensen og E. T. Groth samt H. Zacharia, G. Holm, J. A. D. Jensen, R. R. Hammer, N. T. Olsen og V. Georg [Skibsfører] samt C. Ryder, C. Bloch og F. Petersen (Froda).

Som bekendt anvendes Vejledningen endnu, ganske vist rettet og forøget med T. Borg's og andres Opmaalinger og Erfaringer.

Der er det at bemærke ved denne Vejledning, at den er udarbejdet paa Grundlag af de gamle Sejlskibsføreres Erfaringer og med en Besejling af Vestgrønland for Øje, der er helt forskellig fra Nutidens. Dette viser sig navnlig for Landtoningernes Vedkommende, idet de fleste er tegnede langt fra Land, ialt Fald veed jeg af Samtaler med de nuværende Førere af Grønlands Handels Skibe, at de, til den nutidige forcerede Besejling, hvor Fartplanerne kræves overholdt, i høj Grad savner Tegninger af Landet paa nært Hold, saaledes at de i Taage, Regn- og Snefykning, naar de maa holde klods ind for at faa Landkending, savner dette Hjælpermiddel til i en kort Klaring at orientere sig overfor det Land, de faar i Sigte.

Det bliver, for vore Søopmaalere en stor og inter-

essant Opgave at tage fat paa, naar forhaabentlig om ikke for lang Tid en detailleret og rationel Søopmaaling skal tages op efterhaanden som Geodætisk Instituts Landmaalere lægger deres Trekantsnet og udarbejder Kortene over Landet langs Grønlands Kyster.

Denne Søopmaaling har forøvrigt i Aar taget sin Begyndelse.

INDEX

over

de i Afhandlingen forekomne Personnavne

	Pag.		Pag.
Amdrup, G.	511, 515	Egede, Hans. 500, 504, 505,	
Andræ.	507, 509		508, 511
Arctander, Aaron	506	Engell, M. C.	510
Bang, Chistlan	516	Falbe, V. M.	508
Bang, Magnus	516	Freuchen, Peter	510
Bendixen, O.	510	Frobisher, Martin.	501, 503
Bildsee, J. A. D. J. se Jensen		Froda, F. B.	510, 516
J. A. D.		Garde, T. V.. 509, 510, 513,	
Bistrup, H.	511		515, 516
Bjørnbo, A. A. 499, 500, 501,		Georg, V.	516
	502, 503	Gerner, A.	505
Bloch, J. C. D.	510, 516	Giesecke, K. L.	508
Bluhme, H. E.	508	Gill	508
Boon, Volquart.	505	Ginge	508
Borg, Th.	510, 515, 516	Graah, W. A. 500, 507, 508, 516	
Braëm, Th.	514	Groth, E. T.	516
Bruun, Andreas	506	Grove, P. A.	510
Buchwaldt, A. W.	514	Hagen, N. P. Høegh.	511
Clavering	507, 509	Hall, James	504, 508
Clavus, Claudius, se Swart.		Hammer, R. R. . .	510, 514, 516
Danell, David	504, 508	Hartz, N.	511
Egede, C. F.	506	Holm, Gustav ...	509, 510, 516
		Jacobsen, G. J. J. P.	514

	Pag.		Pag.
Jarner, H.	511	Rasmussen, Knud	510, 511, 512
Jensen, J. A. D.	510, 516	Raun, Hans Henrik	506
Jochimsen, Matthis	505	Riis Carstensen, A. C.	516
Johnstrup, F.	509	Rink, Hinrik Johannes	508
Jørgensen, C. H.	511	Ross, John	506, 508
Kleinschmidt, Samuel	508	Rothe, C. A.	506
Koch, J. P.	511	Ryder, C.	510, 511, 515, 516
Koch, Lauge	510, 511, 512	Sabine	507, 508, 509
Koldewey, K.	508	Scheel, H. J.	507
Kornerup, A.	509	Schjørring, H. V.	510
Laub, V.	511	Scoresby, William jun.	507, 508
Lindhard, J.	511	Steenstrup, K. J. V.	509, 510, 516
Løvenørn, P. de	506	Swart, Claudius Claussøn	502
Mejer, Johannes	504	Thalbitzer, W.	505
Mikkelsen, Ejnar	511, 515	Thostrup, C. B.	511
Moltke, C.	510, 516	Thostrup, Gustav	511
Mourier, A. L.	510, 514	Trap, F.	499, 500, 503, 504, 508, 509
Mylius-Erichsen, L.	511	Trolle, Alf	511, 515
Nansen, F.	502	Ulrich, A. T.	508, 514
Niger, Nikolaus, se Swart.		Van Keulen	508
Normann, C. O. E.	514, 516	Vedel, H.	511
Olsen, N. T.	516	Walløe, Peder Olsen	505
Olsen Walløe, Peder, se Walløe.		Wandel, C. F.	510, 514, 515, 516
Parry, W. E.	508	Wegener, A.	511
Peary, Robert E.	511	Wormskiøld, Morten	505
Petersen, F. B., se Froda.		Zachariæ, G. H. R.	516
Pickers	508		

Om Anvendelsen af psykotekniske Prøver, Intelligens- og Legemsprøver ved Udstikning og Antagelse af forskelligt Personel ved Kystdefensionen.

Af Kaptajnløjtnant H. V. Kaalund.

Naar det værnepligtige Mandskab møder ved Indkaldelserne og naar frivillige melder sig til Kystkadet- og Overkonstabellærlinge, møder de selvsagt med Hensyn til Viden og Evner utrolig forskelligt udstyret.

Det er af stor Betydning især ved de korte Skoler for Stammandskabet allerede under den første Uddannelse (Eksercerskolen) at faa et saa indgaaende Kendskab til den enkelte Mand som overhovedet muligt, inden man overgaar til hans Uddannelse i Artilleri. De senere omtalte Prøver bør dog sikkert ikke paabegyndes før ca. 10 Dage efter Indkaldelsesdagen, da helt nye Folk ofte reagerer forkert af Nervøsitet.

Ved den længere Uddannelse, som man giver Artillerimandskabet, er det derimod ikke paakrævet at afholde disse Prøver, da man her har Tid til under en »all round« Uddannelse i Løbet af nogle Uger at studere den enkelte Mands Evner og hans praktiske Greb under forskellige Forhold, for derefter at specialuddanne ham i Overensstemmelse hermed, dog bør man afholde Syns-, Høre- og Taleprøver.

Man har i Løbet af de to sidste Aar ved Kystdefensionen forsøgt sig med forskellige Prøver af psykoteknisk Art, og det synes mig klart efter de opnaaede Resultater, at det er Vejen, der sparer een for mange Ærgrelser og for meget unødvendigt Arbejde, og som, og det er det vigtigste, giver den enkelte Mand en bedre Uddannelse i de korte Uddannelsesperioder.

Kystdefensionens tekniske Prøver bestaar af:

1. Synsprøve I.
2. — II.
3. Høreprøven.
4. Taleprøven.
5. Indstillingsprøve I.
6. — II.

For hver Mand findes et Skema forsynet med Plads til Hv. Nr., Livsstilling, Rubrikker for de ovennævnte Prøver, Point for de enkelte Prøver og en Anmærkningsrubrik.

Synsprøve I foretages af Lægen ved Hjælp af Skrifttavler, og der gives i Pointrubrikken + for god, 0 for normal og ÷ for under normal Synsevne. Der kan eventuelt gives ++ og ÷÷ for særlig god eller særlig daarlig Synsevne. Lægen bemærker desuden eventuelle Forskelligheder paa Øjnene under Anmærkninger.

Prøven har særlig Betydning for Kanonkommandører, Pejlere og Nedslagsobservatorer.

Synsprøve II, der ogsaa foretages af Lægen, er en almindelig Prøve for Farveblindhed ved Farvelanterner og Farvepletter, og afholdes, da det menes, at Farveblindhed gør det vanskeligt at skelne de enkelte Genstande fra hinanden paa stor Afstand. Vedkommende vilde saaledes være uskikket til Pejler, Nedslagsobservator m. v. Bedømmelse som Synsprøve I.

Høreprøven foretages af Lægen paa almindelig Maade, Bedømmelse som Synsprøverne.

Taleprøven foretages af Skoleforstanderen, Telegrafmesteren og Lægen. Selve Organet prøves — Prøver med vanskelige Ord foretages — der foretages en Samtale med den enkelte gennem Telefonen, hvor Telegrafmesteren afgør om Vedkommende har en god »Telefonstemme« eller ej, og man prøver hvorledes Stemmen gaar gennem Talerør. Saafremt Prøven foretages paa

Objekter til Lærlinge, benytter man disse Samtaler til at føle sig frem angaaende Vedkommendes rent kulturelle Standpunkt og Evne til at klare for sig.

Bedømmelse: Der gives Point for hver begaaet Fejl eller Misforstaaelse.

Prøven har Betydning for Talerørsmænd, Telefonister, Aflæsere ved Pejlestationer og for en stor Part af Artillericentralens Besætning, og spiller en stor Rolle ved Antagelse til Lærling, hvor Organet for den vordende Befalingsmand er af stor Betydning.

Regnepróven, der nærmest er en Hurtighedsprøve, foretages ved Hjælp af særlige Regnestykker paa dertil indrettede Blanketter. Den bestaar af nogle simple Additioner med en- og to-cifrede Tal og Indholdet af de forskellige Blanketter maa og skal være af forskelligt Indhold, dog saaledes at de er lige svære.

Blanketten lægges med Bagsiden opad, Regningen paabegyndes paa Ordren »Vend«, og der tages Tid med Stopur.

Bedømmelse: Indtil 10 Sekunder gives 0, for hver 2 Sekunder herudover 1 Point og desuden ligesaa mange Point, som der kolonnevis er regnet forkert.

Interpolationspróven foretages paa dertil indrettede Papirstrimler, og er en Prøve i grafisk Interpolation, der blandt andet har Betydning for Betjeningsmandskabet ved Korrektionsbordene.

Bedømmelse: Ved Eftermaaling gives der 5 Point for hver fejl Millimeter.

Indstillingspróve I foretages paa Pejlbordet og tjener til at undersøge Evnen til at indstille og aflæse.

Ved nøjagtig Afsætning af en Del Punkter paa Pejlbordet, noterer man disses rigtige Azimuth og Afstand. Efter en forudgaaende Instruktion, der godt kan holdes for smaa Hold paa en 5—6 Mand, faar Vedkommende efter et Par Prøver Besked paa at indstille paa 4 forskellige Punkter og opgive Azimuth og Afstand for disse.

Punkterne skal variere saaledes, at enhver af de prøvede kommer til at opgive Azimuther paa begge Sider af 0000, da dette erfaringsmæssigt volder ret store Vanskeligheder, og giver den kvikke en god Chance for at vise netop denne saa eftertragtede Egenskab.

Bedømmelse: 1 Point for hver fejl Ts. i Azimuth og 2 Point for hver 10 m forkert i Afstanden.

Prøven har især Betydning for Betjeningsmandskab ved Pejlbordet, men giver, da det er en ret langvarig Prøve, og en Prøve, hvor den paagældende faar Lejlighed til at vise hurtig Opfattelse, Skoleforstanderen en glimrende Lejlighed til at studere den enkelte Mand og notere sine Indtryk i Anmærkningsrubrikken.

Indstillingsprøve II foretages med en Pejlkikkert af ældre Model med Nonieaflæsning og tjener til at undersøge Evnen til at interpolere paa inddelt Kreds. Efter Instruktion og et Par Prøveindstillinger, giver man den paagældende 4 Indstillinger uden Nonius. Der kontrolleres ved Hjælp af Nonius.

Bedømmelse: 2 Point for hver Ts. fejl. Saafremt den paagældende har Kendskab til Nonieaflæsning, tages der Hensyn hertil og det noteres i Anmærkningsrubrikken.

Naar Prøverne er afsluttede, har man saaledes for hver Mand et Skema, der dels viser Vedkommendes rent legemlige Evner, Syn, Hørelse, Tale og dels giver et Indtryk af hans særlige Evner til videre Uddannelse. Skemaerne lægges nu i den Rækkefølge, som Sammentællingen af de afgivne Point viser, og Skoleforstanderen begynder nu fra oven med Udstikning til de sværeste Bestillinger. Herunder tages der Hensyn til ikke alene Enderesultatet, men til de særlige Evner, der er vist ved de enkelte Prøver og sidst, men ikke mindst, til Bemærkningerne i Anmærkningsrubrikken. Naar alt dette er taget i Betragtning — Manden i Tvivlstilfælde even-

tuelt kaldt ind igen — udfylder Skoleforstanderen det sidste paa Skemaet »formentlig egnet til«.

Disse Prøver har været afholdt under nogle af Kystdefensionens Eksercerskoler og har været foretaget af Skoleforstanderen med fornøden Assistance, og vedkommende Officer fulgte i alle Tilfælde Folkene paa de kommende Artilleriskoler.

Der er gennemsnitlig anvendt ca. 30 Minutter pr. Mand.

Resultatet har været, at man ved at rette sig efter det omtalte Skema ved Udstikningen til Mobiliseringsuddannelsen paa Artilleriskolerne, praktisk talt ingen Ombytninger har maattet foretage under Skolerne og Personellet har været egnet til de Bestillinger, de blev stukket ud til; men herudover har man tillige opnaaet, at vedkommende Skoleforstander paa en ganske anden Maade end ved tidligere Eksercerskoler, har lært sine Folk at kende, har talt flere Gange med hver enkelt Mand og skaffet sig Indtryk af den enkeltes Personlighed, hvilket er af stor Betydning ved Behandlingen af den enkelte Mand senere i Tjenesten, idet det jo er en Kendsgerning, at de alle skal tages paa hver sin særlige Maade.

Dette Kendskab til den enkelte Mand tillægger jeg meget stor Betydning for den videre Udvikling af et godt Kommandoforhold mellem vedkommende Officer og Folkene og betyder utvivlsomt en Styrkelse af Officerens Autoritet, idet der ikke er noget, der i den Grad skaber Respekt om en Befalingsmand end netop dette, at hver Mand føler sig kendt og rigtigt behandlet.

Sammenligner man den opnaaede Rækkefølge efter Skemaerne med Livsstillingerne giver det noget i Retning af hvad man kunde forvente, d. v. s. at Folk med mere Uddannelse er i Toppen. Dette er dog ikke særlig udpræget, medens paa den anden Side den daarligste Ende som Regel bestaar af Landmænd og Fiskere.

Naar jeg nu bruger Udtrykket »den daarligste Ende«, betyder dette jo ikke, at det er daarlige Folk, nej! man kunde fristes til at sige tværtimod — de to Kategorier er særdeles udmærkede Folk, men de er »langsomme i Afstrækket« og egner sig til de mere sindige Bestillinger, saa som Kanonkommandører og Pejlere, saa meget desto mere som de ofte ser meget skarpt.

Ved Antagelsen til Kystkadet- og Overkonstabel-lærning af frivilligt Mandskab skal Prøverne derimod foretages inden Antagelsen, d. v. s. medens de paagældende er civile. Af Hensyn til det maaske noget vanskelige i at have disse indlogeret i længere Tid har disse Prøver været ret kortvarige, højst 2 Dage.

Det forekommer mig, at man maaske kunde se bort fra denne Gene og udstrække Prøverne over noget længere Tid, da det har vist sig, at man har maattet kassere et ret stort Antal af de antagne, og at deres Uegnethed ret hurtigt viste sig.

Enhver Lærning, der ikke naar videre, betyder jo en Del unødvendigt Arbejde, og hvis han tidligere har af-tjent sin Værnepligt andetsteds og saaledes ikke kan overføres til Artillerimandskabet, en direkte Udgift, rent bortset fra, at man kan genere den paagældende i hans private Erhverv.

I 1934 anvendte man ved Antagelsen af Kystkadet-lærninge de psykotekniske Prøver samt en Prøve i Flaa-dens Tikamp. Af de 14 der meldte sig frivilligt var de 12 egnede og blev Lærninge — heraf blev 9 Aspiranter og 8 Kadetter.

Overkonstabellærningene blev udtaget af 2 Artilleri-skoler — 17 frivillige og 2 tvungne. De blev antaget uden nogen særlig Prøve. Af disse blev 10 værnepligtige Overkonstabler, og Holdet var af en ret ringe Kvalitet.

I 1935 antoges saavel Kystkadet- som Overkonstabel-lærninge efter Avertissement i Bladene og gennemgik Legemsprøve, Syns-, Høre- og Taleprøve samt Prøver i

Flaadens Tikamp. Desuden aflagde de Prøver i Diktatstil og Regning, medens man undlod at afholde de øvrige psykotekniske Prøver af Hensyn til den lange Tid, det vilde tage, og fordi man ikke mente, at man kunde spilde for mange Dage for de af Ansøgerne, der ikke bestod.

Af de frivillige 63 Mand faldt en meget stor Part fra ved Legemsprøverne, saaledes at kun 27 fortsatte Prøverne. Det var næsten udelukkende for Tænder (fuld Proteese enten i Over- eller Undermund) og for Platfodethed, at de 36 blev kasserede.

Af disse 27 blev 8 Kystkadet- og 16 Overkonstabel-lærlinge og heraf igen 3 Aspiranter og 13 Overkonstabelelever.

Selvom man af disse 2 Eksempler absolut ikke kan slutte, at man kunde have opnaaet et lige saa godt Resultat med Kystkadetlærlinge i 1935 som i 1934 ved at foretage alle Prøver inden Antagelsen, tror jeg dog at kunne paastaa, at flere af Tilfældene blev saa hurtigt konstateret paa Eksercerskolen, at en noget længere Antagelseseksamen sandsynligvis havde givet samme Resultat.

Overkonstabellærlingene, der i Aar havde de samme Prøver, havde ikke saa stort et Mandefald som de andre; men yderligere Prøver kunde muligvis have udskilt de 3 Mand, som ikke kunde følge med.

Saaframt man kunde afse Tid til længere Prøver, kunde jeg tænke mig følgende:

Ved Antagelse til Kystkadetlærling:

1 Fristil over et almindeligt Emne, eventuelt et Emne, der kunde belyse den paagældendes Standpunkt overfor Forsvaret eller hans hele nationale Indstilling.

1 Regneprøve omfattende de 4 Regningsarter samt Brøk, Decimalbrøk og Procentregning.

Samtlige psykotekniske Prøver.

1 Idrætsprøve i Flaadens Tikamp.

Der gives følgende Karakterer efter den almindelige Skala:

- 1 i Dansk.
- 1 i Skrivning.
- 1 i Regning.
- 1 i Legemsbeskaffenhed.
- 1 i Tale- og Fremstillingsevne.
- 1 i Indstillingsprøverne.
- 1 i Idræt.
- 3 i Skikket til Lærling.

Summen er bestemmende for Rækkefølgen i hvilken de paagældende udnævnes til Lærlinge. Der kræves mindst 3 i Gennemsnit og 9 i »Skikket til Lærling«.

Ved Afgivelsen af Karakteren »Skikket til Lærling« skal der tages Hensyn til alle Bemærkninger paa Skemaet hos den tilsynsførende Officer under de psykotekniske Prøver, og der tages ligeledes Hensyn til hvilken Eksamen vedkommende har — hvor stor den er — idet der lægges Vægt paa teknisk og matematisk Viden.

Det kunde maaske se noget mærkeligt ud at forlange dansk Stil af Folk, af hvem der kræves Studentereksamen eller mindst Realeksamen, men min Erfaring gaar desværre ud paa, at idetmindste den sidstnævnte aldeles ikke yder nogen Garanti i Retning af at kunne stove sit Modersmaal rigtigt.

Jeg er ligeledes klar over, at der — med Rette — kan indvendes noget mod den Maade, man foretager Idrætsprøven paa, idet den giver Manden, der møder med blot nogen Træning, en maaske noget uretsfærdig Fordel. Der er jo intet til Hinder for, at Manden med den daarlige Præstation i Løbet af nogle Uger gaar foran den anden; men hele Prøven giver dog et Fingerpeg i den rigtige Retning, og det er vist vanskeligt at finde en retfærdigere Løsning.

Det er af afgørende Betydning, at det er den samme

Officer, der foretager alle Prøverne for derved at give ham en Chance for at faa talt saa meget med den enkelte som muligt. Naar man i Løbet af 3 maaske 4 Dage faar hver Mand for sig Gang paa Gang og ser ham foretage sig forskellige Ting, vil man snart faa et godt Indtryk af den paagældendes Viden, Evner og Dannelse.

Ved Antagelse til Overkonstabellærling:

1 Diktatstil.

1 Regneprøve omhandlende de 4 Regningsarter.

Samtlige psykotekniske Prøver.

1 Idrætsprøve i Flaadens Tikamp.

Der gives samme Antal Karakterer som til Kystkadetlærling.

Under Karakteren »Skikket til Lærling» skal man her ligeledes tage Hensyn til Forkundskaber — Skolekundskaber, teknisk Aftenskole m. v. samt selvfølgelig vedkommendes haandværksmæssige Uddannelse.

Jeg er som allerede tidligere bemærket klar over Vanskelighederne ved saa indgaaende Prøver af alt Personel, og jeg er ligeledes klar over, at mange vil kalde det Pedanteri eller noget teoretisk Vrøvl; men jeg vil bestemt hævde, at det er den rigtige Vej. — Prøverne kan være mere eller mindre egnede — de kan laves om — det er ikke det, der er det væsentlige; men dette, at man jo givetvis aldrig kan undersøge det Menneskemateriale, som stilles til ens Raadighed for godt, og det vil medføre et for Officererne særdeles gavnligt Kendskab til den menige Mands hele Indstilling og Væremaade til Gavn og Glæde for begge Parter og for Forsvaret.

Boganmeldelser.

U-Bootsfallen.

Af Freg. Kapt. a. D. J. Rehder.

J. F. Lehmanns Forlag, München (159 Sider, 12 Ill.

Pris hft. Mk. 3.20). Tilsendt fra Forlaget.

Hvem tør nægte, at Spørgsmaalet om Undervandsbaade, deres Anvendelse og Bekæmpelse hører til de mest aktuelle og mest drøftede i maritime Kredse Verden over.

Frygten for nye Krige og den deraf følgende Kaprustning har medført, at man har set sig nødsaget til at tage dette Felt op til ny Bearbejdelse taktisk, strategisk som ogsaa i teknisk Henseende.

Tysklands Brud med Versailles og dets Overenskomst med England resulterede som bekendt i omgaaende Genindførelse af Undervandsbaaden som Led i Tysklands Krigsmarine, en Begivenhed der vel ikke komplicerede U-Baadsproblemet i Almindelighed, men understregede og aktualiserede det i betydelig Grad.

Med den visse Steder indtil Hysteri grænsende Beundring for tysk teknisk Kunnen venter man nu, at de nye tyske Undervandsbaade skal vise sig at være rene Vidundere, noget noch nie da gewesenes. Men det er selvfølgelig givet, at samtlige under Verdenskrigen gjorde Erfaringer tilligemed den Udvikling, som siden er sket, kommer disse Baade til gode, ogsaa de Erfaringer, som adskillige tyske Undervandsbaadschefer gjorde ved Møde med fjendtlige saakaldte Q-Skibe, Mystery ships og decoy ships, af Tyskerne kaldet U-Baadsfælder.

Takket være den af Englænderne indledte omfattende Blokade, greb Tyskland til et saa fortvivlet Middel som den uindskrænkede Undervandsbaadskrig. Ved derefter at bevæbne de krigsførende Magters Handelsskibe tvang

man Undervandsbaadene ind paa en Krigsførelse, som i sin Art vel nok frembyder det mest utiltalende Træk i hele Verdenskrigen for saa vidt Søkrigen angaar.

Ved endelig at gribe til Anvendelse af Undervandsbaadsfælder placeredes Søkrigen fra begge Sider paa et Niveau, der egentlig kun var Buskmanden værdigt. Saaledes var altsaa Forholdene, og den gamle Regel bekræftede sig, at i Krig gælder alle Kneb, selvom de gaar paa tværs af international Ret og vedtagne Regler for Krigsførelsen.

Hvorvidt Undervandsbaadene i en kommende Krig vil blive anvendt som sidst er vanskeligt at sige. Det er jo forsøgt ved Aftaler at forebygge en Gentagelse. Dog tror jeg, man kan gaa ud fra, at den der skønner, at en Undervandsbaadskampagne efter samme Linier, som fulgtes af Tyskland under Verdenskrigen, vil svare Regning, han tøver ikke med at sætte alle moralske Hensyn tilside, saafremt han føler sig tilstrækkelig stærk, eller saafremt ingen anden Metode er ham levnet. Det lærer simpelthen Historien.

Det er derfor ikke uden Interesse at studere den foreliggende samlede Beretning om Undervandsbaadsfældernes Virksomhed, deres Udvikling, Anvendelse og Betydning.

Freg. Kapt. Rehder har sammenholdt alle tilgængelige tyske og tidligere fjendtlige Kilder, officielle Aktstykker og Lister, ligesom han har været i Stand til at drage Fordel af den Udveksling af Oplysninger, der efter Krigen har fundet Sted mellem de tyske og engelske Marineledelser. Derved har han selv i Tilfælde, hvor enten Undervandsbaaden eller Fælden eller eventuelt begge blev paa Valpladsen, været i Stand til at give en autentisk Fremstilling af det passerede.

Forfatteren meddeler en Liste omfattende 19 Navne paa tyske Undervandsbaade, der sønkedes af Undervandsbaadsfælder eller under Medvirkning af saadanne, og selv i

Sammenligning med Listen over sænkede Undervandsbaadsfælder, en Liste der omfatter 36 Navne, viser dette Fældernes store Betydning som Led i Undervandsbaadsbekæmpelsen, idet et Q-Skib langt hurtigere lod sig erstatte end en Undervandsbaad.

Man maa i høj Grad anerkende Forfatterens kølige, neutrale Form, der i lige Grad anerkender fjendtlige som tyske Præstationer, idet han lidenskabsløst gennemgaar de enkelte Kampe.

Kun i 2 Tilfælde — Baralong-Affærerne — udtaler han sig med Foragt om den Mand, Kaplajnløjtnant Mc. Bride, der — efter hvad Forfatteren meddeler — lod sin Besætning med Geværer skyde paa Tyskere, som laa i Vandet, efter at deres U-Baad var sænket, samt lod enkelte Tyskere, hvem det lykkedes at komme ombord i en tilstedeværende Damp, skyde, efterhaanden som de kom ombord; men han gør udtrykkelig opmærksom paa, at det var enestaaende Undtagelser, og at man i Almindelighed maa anerkende saavel Modstanderens Tapperhed som ogsaa hans Humanitet efter Kampen.

Saaledes nævner han ganske særligt Føreren af Fiskerfartøjet »Inverlyon«, ogsaa en Fælde, der nedskød UB 4 den 15. August 1915 Øst for Yarmouth. Efter at Undervandsbaaden var forsvundet i Dybet kom 3 Mand op til Overfladen, og Skipperen paa »Inverlyon« sprang omgaaende overbord for at bjerge dem, desværre forgæves.

Mange af de omhandlede, ofte eventyrlige, Begivenheder er allerede danske Læsere bekendt gennem engelske Publikationer; men saavidt jeg ved er Rehders Bog den eneste, der giver en samlet Fremstilling af hele dette interessante Krigskapitel.

Af særlig Interesse er Skildringen af den Opfindsomhed, der anvendtes for at gøre Undervandsbaadsfælderne saa virkningsfulde som muligt samt Forklaringen af den Taktik, som efterhaanden nødvendigvis udvikledes

af Undervandsbaadene for at imødegaa den Fare, som ethvert fredeligt udseende Handelsskib kunde rumme. Bogen kan anbefales.

A. Legind.

De to hvide Nationer.

En tysk Søofficers Erindringer af Georg von Hase.

Paa Andr. Fr. Høst og Søns Forlag er i disse Dage udkommet ovenstaaende Bog, som er en Oversættelse af: »Skagerak«, Erinnerungen einen deutschen Seeoffiziers von Georg von Hase, Fregattenkapitän a. D.

Bogen er identisk med »Die zwei weissen Völker«, som første Gang udkom i 1919 og dengang — skønt skrevet i populær Form — vakte betydelig Opmærksomhed ogsaa indenfor maritime Fagkredse.

Titelen »Die zwei weissen Völker« har sin Oprindelse fra en Episode, som gengives i Bogens Forord saaledes:

»Det var i 1913. Udfor den albanske Kyst laa Skibe af næsten alle Nationer til Ankers. Chefen for den tyske Krydser »Breslau« havde indbudt Admiraler og Chefer til sit Bord. Ved Siden af ham sad den engelske Admiral. Rundt om Bordet, mellem Tyskere og Englændere sad Italienere, Franskmænd, Russere, Spaniere, Tyrker, Grækere og Albanere i broget Blanding. Man underholdt sig livligt paa alle mulige Sprog om politiske Begivenheder. Den engelske Admiral og den tyske Chef betragtede undersøgende og i al Hemmelighed nøjere Deltagerne i Selskabet og udvekslede Iagttagelser om de forskellige Folketyper med hinanden.

Pludselig hæver den engelske Admiral sit Glas, ser den tyske Chef skarpt ind i hans blaa Øjne og hvisker, idet Glassene klinker mod hinanden, sagte til ham: »The two white nations«. Med funklende Øjne saa de to Germaner paa hinanden, Repræsentanter for de to største, søfarende, germanske Nationer. De følte, at de var af

samme Stamme, i deres Oprindelse Sønner af eet og det samme Folk.»

I 1932 udsendtes Bogen som Folkeudgave under Navnet »Skagerak«. Allerede 1920 udkom den i engelsk Oversættelse, og med den danske Oversættelse (hvori kun enkelte uvæsentlige Punkter er udeladt) af Kommandør-kaptajn H. A. C. Bistrup, foreligger den paa seks Sprog. Den er udkommet i 8 Oplag paa 37 000 Eksemp. ialt.

Bogens Forfatter var under Jyllandsslaget, eller som Tyskerne kalder det: »Der Seeschlacht vor dem Skagerak«, første Artilleriofficer ombord i Kampkrydseren »Derfflinger«. Under Slaget optog han selv personlig og lod sine Undergivne optage Notater. En Del af disse gik tabt under Slaget, men støttet til det, som var i Behold, og paa Grundlag af sine personlige Indtryk og Stemninger giver han en levende og dramatisk Skildring af den gigantiske Kamp den 31. Maj 1916 mellem den engelske Grand-Fleet og den tyske Hochseeflotte. Dette er Bogens Hovedafsnit.

En fuldkommen taktisk Fremstilling af Slaget er det ikke, men et Billede af dette før, under og efter, saaledes som følt og gennemlevet i al sin Storhed og Gru af en Mand, der under alle Forhold har kunnet holde Hovedet klart, og som har forstaaet sin Dont.

Ved Hjælp af gode oplysende Skitser følger Ikke-Fagmanden imidlertid let Gangen i Søslaget og danner sig uden Vanskelighed tilstrækkelig Forstaaelse. Desværre indeholder den danske Udgave ikke det smukke og oplysende Billedværk, som findes i den tyske.

Fagmanden vil læse Bogen med levende Interesse og med Beundring for de to Flaaders dygtige og heltemodige Besætninger.

Forfatteren indskrænker sig imidlertid ikke blot til en Beskrivelse af Slaget d. 31. Maj 1916, men indleder Bogen med en fængslende Beskrivelse af det engelske Flaadebesøg i Kiel i Dagene fra den 23.—30. Juni 1914.

Under dette Besøg var Forfatteren beordret til personlig Tjeneste hos den engelske Flaadechef Viceadmiral Sir George Warrender og fik derved en førstehaands Lejlighed til at stifte Bekendtskab med engelske Søofficerer og gøre sine lagttagelser.

Paa den Tid, Besøget fandt Sted, var den politiske Situation stærkt spændt, hvilket ikke kunde undlade at sætte sit Præg paa det iøvrigt venskabelige Samkvem mellem de tyske og engelske Søofficerer.

Det dræbende Skud i Serajevo gav Besøget en uheldsvanger Afslutning.

Spiren til Verdenskrigen var lagt.

I Kapitel 2 og 3 giver Forfatteren en særdeles klar og oplysende Fremstilling af det artilleristiske og taktiske Grundlag for Kamp til Søs. Det vil ikke være nødvendigt at kommentere denne Fremstilling nærmere, det er tilstrækkeligt at sige, at den vil være til største Hjælp for den ikke-Fagmand, som læser Bogen og vidne om, hvilket mægtigt og indviklet Instrument et moderne Kampskib er, samt bibringe Forstaaelse af de store Krav til Kundskaber, Uddannelse og Dygtighed, som maa stilles til Personellet.

I 11. Kapitel fremkommer Forfatteren med nogle Betragtninger over Slaget.

Dette Kapitel er ikke det mindst læseværdige. Betragtningerne maa kaldes ædruelige; ærlig og redelig vejer og prøver Forfatteren og fremsætter sine Anskuelser; paa fin og ridderlig Maade omtaler han sin Modstander.

Man kan maaske spørge: »Hvorfor kommer Oversættelsen af denne interessante Bog først nu, næsten 20 Aar efter Verdenskrigens store Søsag?»

Jeg tror dog ikke, den kommer for sent.

Enhver Søofficer har vist nok erfaret, at der, trods den lange Tid, som er forløbet, stadig er en levende Interesse hos den danske Befolkning — i alle Lag —

for Søkrigsbegivenhederne i Verdenskrigen. Daglig kan man modtage Forespørgsler saa om dette, saa om hint, og stadig møder man paa sin Vej Mennesker, som ikke nøjes med at spørge, men som med Flid og Grundighed efter Evne søger at sætte sig ind i Problemer Verdenskrigen vedrørende og ikke mindst Jyllandsslaget.

For Søofficerer turde Bogen nok være vel kendt, men for alle andre med Interesse for Begivenhederne i Verdenskrigen vil den i Kommandørkaptajn Bistrups fortrinlige Oversættelse være god og kærkommen Læsning.

H. Krebs.

Nekrologer.

Kammerherre, Greve Carl Poul Oscar Moltke er født 2. Januar 1869 i Gørtz i Østrig og Søn af Kammerherre, Greve Adam Henrik Carl Moltke (1828—1913) og Hustru Emma Christine f. Komtesse Capizuchhi di Cassini (1838—70).

Han blev Kadet 1885, Sekondløjtnant 1889 og var derefter 1889—90 med Skonnerten *St. Thomas* paa Togt til Middelhavet. 1893 deltog han i T. V. Gardes Opmaalingsekspedition i Julianehaabsdistriktet og i dennes Ekspedition ind paa Indlandsisens sydlige Del. 25. Februar 1894 forfremmedes han til Premierløjtnant, var s. A. Leder af en Opmaalingsekspedition i Sydvest-Grønland og 1895—97 i fransk Tjeneste. Stillingen som Søofficer, som han havde udfyldt med Dygtighed, tilfredsstillede ham imidlertid ikke, og ved Udgangen af 1897 gik han derfor udenfor Nummer for at indtræde i Diplomatiets og fik efter Ansøgning sin Afsked fra Søetaten ved Udgangen af 1900. Moltke var først Assistent i Udenrigsministeriet, derefter Legationssekretær ved Gesantskaberne i London og Berlin, han blev Ridder af Dannebrog 21. Marts 1903 og udnævntes samtidig til Chargé d'Affaires i Rom. 20. April 1906 benaadedes han med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. 1908—12 var han Gesandt i Washington, blev Kammerherre 1911 og forflyttedes i Oktober 1912 til Berlin, hvor han med fremragende Dygtighed og Takt varetog Danmarks Interesser i de vanskelige Aar under og efter Verdenskrigen. Han deltog saaledes i de langvarige og omfattende Forhandlinger, der resulterede i Traktaten af 10. April 1922 mellem Danmark og Tyskland om Ordningen af de som Følge af Overgangen til Danmark af Suveræniteten over Nordslesvig opstaaende Spørgsmaal. Som en Anerkendelse af hans Virksomhed

paa denne udsatte Post modtog han 25. Februar 1913 Kommandørkorset af 2. Grad og 23. Oktober 1919 sammes 1. Grad. 24. April 1924 til 14. December 1926 var han Udenrigsminister i Ministeriet Stauning og 2. September 1929 benaadedes han med Dannebrogordenens Storkors.

Efter Afgang fra Udenrigsministerstillingen blev der paa forskellig Maade lagt Beslag paa Moltkes diplomatiske Evner. Han var saaledes Medlem af det spansk-schweiziske, af det dansk-czekoslovakiske, af det tysk-italienske og af det belgisk-amerikanske og Formand for det svensk-nederlandske staaende Forligsnævn, og 1930 var han Præsident for den internationale Toldvaabenstilstands-Konference i Genève.

Moltke var et fint og meget kultiveret Menneske og en fremragende Diplomat med et charmerende Væsen. Han var en glimrende Sprogmand, venlig mod alle som han kom i Berøring med og hjælpsom mod sine Landsmænd, medens han var Gesandt. Han havde store Evner, og han fik Lejlighed til i en vanskelig Tid at anvende dem til Gavn for sit Land. Han fik ganske naturligt Paaskønnelse og vandt sig Venner baade ude og hjemme, men han glemte aldrig den Stand, han var udgaaet fra og som han ved sin glimrende Løbebane har gjort Ære. Efter nogle Aars Svagelighed afgik han ved Døden 5. September 1935 paa Christiansholm ved Klampenborg og begravedes paa Ordrup Kirkegaard.

Han blev gift 29. Juni 1907 med Cornelia von Renselaier Thayer, f. 6. December 1881 i Boston, Datter af Nathaniel Thayer og Hustru Cornelia Street Baroll.

Kontreadmiral Fritz Thomsen er født 22. April 1864, Søn af Oberstløjtnant i Infanteriet Fritz Christian Martin Thomsen (1840—1931) og Hustru Engel f. Melzgen († 1896).

Han blev Kadet 1880, Sekondløjtnant 29. August

1885 og Premierløjtnant 1. Februar 1888. 1889—90 var han med Skonnerten *St. Thomas* til Middelhavet og 1894—97 i fransk Tjeneste. 1898—99 var han atter i Middelhavet med Fregatten *Fyen*, 1900—03 Skoleofficer ved Søofficersskolen, 1900 og 01 med Korvetten *Dagmar*, Kadetskib, og 1902 Næstkommanderende i Skonnerten *Absalon*, Kadetskib, og 1903 Næstkommanderende i Krydseren *Hekla* til Island. 1. November 1904 forfremmedes han til Kaptajn, men fik allerede 21. December s. A. efter Ansøgning Afsked af Søofficerskorpsen. Han var derefter til 1912 Redaktør af Nationaltidendes Søfartstidende og Sekretær i Kgl. Dansk Yachtklub. 1902—11 var han personalhistorisk Medarbejder ved Tidsskrift for Søvæsen, og der foreligger fra disse 10 Aar udmærkede Nekrologer over de i dette Tidsrum afdøde Søofficerer m. fl.

1912 fik han Ansættelse som Kaptajn i den siamesiske Marine, hvor han flere Gange var Skibschef, han forfremmedes 1915 til Kommandør og Direktør for Søkortarkivet i Bangkok og 1922 til Kontreadmiral og Generaldirektør for det hydrografiske Departement (Opmaalings-, Fyr- og Vagervæsen). 1926 tog han sin Afsked fra siamesisk Tjeneste og tog derefter Ophold i Paris, men bevarede stadig Forbindelsen med Siam og var dettes Tillidsmand ved forskellige Leverancer. 7. December 1916 blev han Ridder af Dannebrog, 12. Januar 1922 Dannebrogsmænd og 22. December 1926 Kommandør af Dannebrog.

Fritz Thomsen var en velbegavet og dygtig Officer, der med et smukt Ydre forbandt et meget vindende Væsen. Han havde et stort Sprogtalent og adskillige andre Talenter, han var musikalsk, kunde tegne og male, og vandt sig ved sin enestaaende Venlighed og Hjælpssomhed Venner baade i Danmark og i Udlandet. Selv om han i mange Aar havde haft sit Hjem langt fra Danmark, elskede han dette og kom efter sin Afgang fra Siam hvert Aar et længere Besøg til Danmark, hvor

han glædede sig over atter at være sammen med sine Venner fra Ungdommens Dage. Efter nogle Aars tiltagende Svagelighed afgik han ved Døden 13. September 1935 paa Montebello ved Helsingør og begravedes paa Assistens Kirkegaard i København.

Fritz Thomsen var 3 Gange gift. 1. Gang 7. Marts 1890 med Elna Anna Louise Stjernholm, f. 6. September 1870, Datter af Generalmajor Frederik Christian Stjernholm og Hustru Augusta Fredericka Anker f. von Schoultz, Ægteskabet blev opløst, 2. Gang 24. September 1897 med kgl. Skuespillerinde Emma Alice Nielsen f. Lange, f. 21. November 1863, † 5. Januar 1910, Datter af Vicekonsul Carl Vilhelm Lange og Hustru Dorothea f. Stibolt, 3. Gang 11. December 1912 med Martha f. Poskitt, f. 4. November 1888, Datter af Skibsreder James Poskitt i Riga og Hustru f. Carøe.

T.-J.

Meddelelser fra Udlandet.

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

England.

Luftvaabnet.

Royal Air Force' samlede Luft-Øvelser fandt i Aar Sted 22.—26. Juli. Øvelsernes Grundlag fulgte de samme Linier som tidligere Aars, men Materiellets Udvikling bragte paa nogle Punkter ret interessante Resultater.

Øvelsens Hovedformaal: At undersøge Muligheden for at forsvare England, specielt London, mod Lpftangreb.

Øvelsens Grundlag: »Sydlandet«, hvis Omraade var Kanalen og den sydlige Nordsø, skulde angribe »Nordlandet«, hvis Omraade, det egentlige Øvelsesfelt, var Sydøst-England. (Angribernes egentlige Basis var Nord-England, men endvidere raadete de over enkelte fremskudte Baser beliggende indenfor Øvelsesfeltet, hvorfra Dagbomberne opererede). Som Hovedmaal for Angrebet angaves ikke blot London (som repræsenteredes af en af sine Forstæder), men en Række Industricentre, militære Depoter, Lufthavne, Havneanlæg o. lign. indenfor Øvelsesfeltet.

Øvelsen strakte sig uafbrudt over 4 Døgn.

Deltagende Materiel.

Ialt ca. 370 Luftfartøjer.

Nordland: 16 Flotiller Luftjagere. (Heraf 4 Flotiller 2-sædede Jagere Hawker »*Demon*«). 1 Flotille Rekognoscerings-Luftfartøjer.

Sydland: 6 Flotiller Dagbombere (lette) (Hawker »*Hart*« og Fairey »*Gordon*«). 9 Flotiller Natbombere (tunge) (hovedsageligt »*Heyford*« og Vickers »*Virginia*«).

Endvidere deltog Luftmeldetjenesten, organiseret i »Observer Corps« i Øvelsen. [Det maa bemærkes, at en stor Del af det for Haanden værende Luftværnsmateriel (Lytteapparater og Projektører), som sorterer under Hæren, ikke deltog i Øvelsen paa Grund af daarligt Samarbejde mellem »Territorial Army« og »Air Defence Great Britain«.

Særlige Bestemmelser og Regler for Øvelsen.

Bombetræfning afgjordes ved fra Jorden at optage Fotografier. Bombemaskinerne markerede Kasteøjeblikket, om Dagen ved Røg —

om Natten ved Lyssignaler, og de i det angrebne Maal anbragte Fotograflapparater fastlagde Stedet, hvorfra der kastedes.

Kampdommerne opholdt sig om Natten ved de angrebne Maal; om Dagen fulgte de med de angribende Luftfartøjer.

Under Natangreb var Jagerangreb og Afdrej herfor ikke tilladt; et saadant Angreb markeredes ved, at Jagerne manøvrerede i Angrebsstilling agten for Bombeplanerne, afskod en grøn Lyskugle og holdt sin Position i 3 Minutter.

Vejret under Øvelsen.

Det meste af Tiden gjorde daarlig Sigbarhed og lav Skyhøjde en effektiv Melde- og Patrouilletjeneste meget vanskelig. Paa den anden Side hindrede en tyk Jordtaage 2. og 3. Nat mange af Bombeangrebene i at blive sat ind. Først den sidste Nat var Vejret klart og sigtbart.

Øvelsens Forlob.

Uden at give nogen samlet Beskrivelse af Gangen i Øvelsen skal følgende Enkeltheder fremhæves.

Enkelte Angreb foretoges i samlet Formation af flere Flotiller, men de fleste sattes ind i Grupper, der fulgte efter hinanden med 10—20 Min. Mellemrum. Denne Fremgangsmaade viste sig uheldig; den første Gruppe kom godt i Angreb, men naar den næste kom op, var Forsvarerne klare til at imødegaa den og de følgende Grupper.

Dag- og Natangreb gik lige over i hinanden, idet Skumrings-timerne benyttedes til Angreb med Dagbombere af den langsommere Type.

I Modsætning til tidligere Aar holdtes denne Gang Jagergrupperne startklare i umiddelbar Nærhed af det truede Omraade og ikke fremskudt til Kysten. Endvidere holdtes flere Steder — bl. a. i Zonen omkring Themsen-Mundingen, hvor Meldetjenesten er særlig vanskelig — uafbrudt Jagerpatrouille. Disse Foranstaltninger maa ses paa Baggrund af den hurtige Nathomber *•Heyford•*, hvis Angrebshøjde (indtil 6000 m) og Fart (250 km/T.) betød en helt ny Faktor for det engelske Luftforsvar.

Endvidere saas Betydningen af Luftfartøjsmotorernes Lyddæmpere, som nedsatte Lytteposters og Lytte-Sigteapparatets Effektivitet. Nathomberne benyttede endvidere den Taktik at foretage Opmarschen i meget stor Højde og derefter glide det sidste Stykke ind over Maalet, hvorved de helt unddrog sig Observering og Beskydning.

Kampene mellem Dagbombere og Luftjagere udkæmpedes ofte i store Højder; enkelte saaledes i over 7000 m.

I mange Tilfælde lykkedes det Dagbomberne at sætte Angrebet ind, inden Jagerne naaede dem, medens de under Retræten blev indhentet og angrebet.

Den bedste Bombetræfning opnaaedes af Hawker *•Hart•*s Dagbombere under Styrtbombeangreb — i et Angreb opgaves 85 %, i et andet 100 % Træfning mod faste Maal.

I Betragtning af de mange Foranstaltninger, hvorved Øvelsernes Karakter adskilte sig fra Krigsforhold, er det vanskeligt at dømme om de indhøstede Erfaringers Værdi. Følgende kan dog fastslås:

1. Bombetræfningen er betydelig forbedret.
2. Meldetjenesten er i høj Grad vanskeliggjort ved Natbombernes store Flyvehøjde og forøgede Hastighed.

•Army Navy & Air Force Gazette• skriver i sit August Hæfte:

Øvelsen synes at vise, at Jagere som holdes i Beredskab til Start efter Melding modtaget af Luftmeldetjenesten, kun har ringe Chance for at løse deres Opgave.

Jo mere man tænker over Øvelsens Erfaringer, desto klarere er det, at det er formaalsløst at indstille sig eensidigt paa Forsvar. Det bedste Forsvar ligger i Angrebet, og hvor ønskeligt det end kan være at bygge nye Jagere, er det lige saa vigtigt at forstærke de offensive Virkemidler, hvorved man faar Midler i Hænde til at svække Modstanderen allerede inden hans Start ved Angreb paa hans Luftbaser og andre militære Støttepunkter.

H. W.

Nybygningsprogrammer.

Med Stabellægning Sept. d. A. af Hangarskibet *•Ark Royal•* (15 000 ts, 27 Knob) er 1934-Programmets 30 Enheder alle under Bygning (T. f. S. 1935 S. 38).

De første Enheder af dette Program, Minestrygnings-Sloop's *•Niger•* og *•Salamander•*, ventes søsat inden Aarets Udgang efter 9 Maaneders Arbejde.

Af 1933-Programmets mere betydende Enheder (T. f. S. 1934 S. 95) er Størstedelen af Jagerne af G-Klassen søsat.

Med Udrustningen af Krydseren *•Apollo•* (*•Leander•*-Klassen) er nu alle 1932-Programmets Krydsere færdigbygget (T. f. S. 1933 S. 97), hvorved iøvrigt kun en enkelt Enhed, Mine-U-Baaden *•Grampus•*, resterer af dette Program.

1931-Programmet (T. f. S. 1932 S. 463) er helt fuldført.

Personel.

Blandt en Række Stillingsskifter i Eftersaarets Løb paa Admiralsposterne mærkes: Admiral Backhouse har overtaget Kommandoen over Home-Fleet, Admiral Pound har overtaget Kommandoen over Mediterranean-Fleet.

Holland.*Nybygning.*

Krydsere: I Maj søsattes Krydseren *«De Ruyter»* (eks. *«Celebes»*): 6000 ts, L. 171 m, Br. 15,6 m, D. 4,9 m, 66 000 H. K., 32 Knob, 7 Stk. 15 cm K., 10 Stk. 40 mm A. L. K., Sidepanser 50 mm, Dækpanser 30 mm, 2 Luftf. og Katapult. Tjenesteklar Beg. 1936.

Under Bygning er tillige Flotilcheførerens *«Nederland»*, hvis ændrede Data formentlig berettiger Skibet til Krydserværdighed: Standard-Tonnage 3350 ts, Udrustnings-Tonnage 4225 ts, 32,5 Knob 6 Stk. 15 cm K., 4 Stk. 40 mm A. L. K., 6 Stk. 53 cm T-Rør.

U-Baade: Under Bygning O. 16 ($\frac{820}{950}$ ts). Planlagt K. XIX.—XX.

Estland.*Nybygning.*

2 U-Baade (750 ts) er under Bygning hos Vickers-Armstrong.

Sovjet.*Forskelligt.*

Nyt Orlogsflag: Hvidt med smal lyseblaa Stribe langs Underliget, en rød 5-takket Stjerne ved Standerliget og i højre Halvdel af Flaget Hammer- og Seglsymbolet.

Manøvrer.

Under samlede Øvelser i August totalforliste en U-Baad (B 3) af *«Towarischtsch»*-klassen ved Kollision med Overfladeskib i Uddykningsøjeblikket.

I Øvelserne deltog iøvrigt — foruden U-Baade og Bombe-luftfartøjer — Jagere, Torpedobaade og Slagskibene *«Marat»* og *«Oktjabrskaja-Revoluxia»*, der nu er fuldt rekonstruerede. En Del af Øvelserne har omfattet Sammenspil med Kystbefæstningsanlægene omkring Kronstadt.

Nybygning.

Blandt formentlige Nybygninger forestaar først og fremmest en fortsat Fornyelse af U-Baadsmateriellet — saavel i Østerseen som i Østen.

Tyskland.*Nybygning.*

I Tilslutning til Artiklen *«Den tysk-engelske Flaadetraktat af 18. Juni 1935»* i T. f. S. Sept. d. A., meddeles det officielle foreløbige Byggeprogram af $\frac{2}{7}$ d. A. som første Led i Opbygningsplanen til Tilvejebringelse af 35 % af engelsk Flaadestyrke:

1. 2 Panserskibe à 26 000 ts med 28 cm Skyts.
2. 2 Krydsere à 10 000 ts med 20 cm Skyts.
3. 16 Jagere à 1625 ts med 12,7 cm Skyts (Stabellægning 1934—35).
4. a) 20 U-Baade á 250 ts.
b) 6 U-Baade á 500 ts.
c) 2 U-Baade á 750 ts.
5. Forberedelse af Bygning af Hangarskibe og andre Slagskibe i 1936 o. v.

Yderligere meddeles den officielle tyske Flaadestatus pr. 1. August d. A. (de parantetiske Bemærkninger er baseret paa udenlandske Tidsskriftsartikler): 4 gl. Linieskibe af *«Hannover»*-Typen og 3 Panserskibe af *«Deutschland»*-Typen (*«Admiral Graf Spee»* færdig Vinter 1935—36), samt u. Bygning (i Wilhelmshafen og i Hamburg) 2 Panserskibe *D* og *E*, henhv. *«Ersatz Hannover»* og *«Elsasz»* (disse 2 Skibe synes identiske med de under Pkt. 1 nævnte 26 000 ts Skibe — muligvis remplacerende de oprindelig planlagte 2 resterende Skibe af *«Deutschland»*-Typen — med 12 Stk. 28 cm K. opstillet i Trillingtaarne med Ildledning baseret paa Dobbeltsalver à 6 Skud — evt. under Forudsætning af særlig svær Pansring kun 9 Stk. 28 cm K. opstillet i Trillingtaarne 2 for og 1 agter. Antagelig ikke Dieselanlæg).

7 Krydsere (heraf *«Nürnberg»* under Prøver), samt u. Bygning 2 Krydsere *G* og *H*, henhv. *«Ersatz Berlin»* og *«Hamburg»* (disse 2 Skibe synes identiske med de under Pkt. 2 nævnte 10 000 ts Skibe, Byggested Deutsche Werke, Kiel og Blohm & Voss, Hamburg, med 3×3 eller 4×2 Stk. 20,3 cm K.).

27 Jagere og Torpedobaade, samt u. Bygning 16 Jagere (disse 16 Skibe synes identiske med de under Pkt. 3 nævnte 1625 ts Skibe, Byggested bl. a. Deutsche Werke og Germania, Kiel).

12 250 ts U-Baade¹⁾ (Tonnagen angives efter franske Kilder til 300 ts; Baadene, der ikke har Artilleriarmering, men kun A. L. G., alges ved udpræget Anvendelse af Special-Materiale og skibsbygningstekniske Finesser, herunder særligt Fremdrivningsmateriel, at være udrustet med 6—7 Stk. 537 cm elektrisk-drevne 30 Knobs Torpedoer (3—4 Rør), og angives konstrueret til 90 m Dykkedybde. Særlig Periskopanordning med Infrarød Fotografering. De større Baade formenes at blive forsynet med indtil 10 Stk. 53 cm T-Rør: 3 i Stævn For, 4 drejelige Rør midtskibs, 3 i Stævn Agter).

¹⁾ Flg. U-Baade meddeltes officielt tjenesteklar saaledes: „U I“ ²²/₆, „U 2“ ²³/₇, „U 3“ ⁶/₈, „U 4“ ¹⁷/₈, „U 5“ ¹⁸/₇, „U 6“ ¹²/₆, „U 7—6“ er organiseret som Skolebaade; „U 7—12“ indgik pr. ²⁷/₆ i U-Flotille Weddigen med Flaadetender „Saar“ som Moderskib, samt „T 23“ som Flotilletender.

29 M-Baade (Minensuchboote, krigsbyggede).

10 F-Baade (Flottenbegleitschiffe, Byggested 6 Germania, 2 Deutsche Werke, Kiel, 2 Blohm & Voss, Hamburg. 600—800 ts, ingen Torpedoarm., men A. L. Skyts, Udrustning til Mineudlægning og hurtig Minestrygning m. v.).

15 S-Baade (Schnellboote).

20 R-Baade (Räumboote).

Desuden et stort Antal særprægede Special- og Hjelpe-skibe, af hvilke — udover de i T. f. S. 1935 S. 148 nævnte — fremhæves Nybygningerne Artilleriskoleskibet *«Brummer»* og Dykker-skibet *«Taucher»*. (200 ts).

Frankrig.

Slagskibe: *«Dunkerque»* (køllagt $\frac{1}{11}$ 1932) søsattes $\frac{1}{10}$ i Brest, tjenesteklar Foraar 1937. Det andet Skib af denne Type, der karakteriseres som *«cuirassé rapide»*, *«Strasbourg»* (køllagt Nov. 1934 i St. Nazaire) forventes klar 1938.

Umiddelbart efter *«Dunkerques»* Afløb begyndtes Klargøring af dens Byggedok til det ny 35 000 ts Slagskib *«France»* (33 cm Armering, 30 Knob), hvis Køllægning er fastsat til $\frac{1}{12}$ d. A. Bygning af endnu et Skib af denne Type er fastslaaet.

Modernisering af de 3 Skibe af *«Bretagne»*-Typen er fulde — herunder Reduktion af Hovedarmering fra 10 Stk. 34 cm K. til 8 Stk., til Fordel for bl. a. Forøgelse af Fart til 26,5 Knob og Ændring af A. L. og A. T. Skyts.

Ovennævnte ny Slagskibstype repræsenterer formentlig til den (i Dec.?) kommende London-Flaadekonference Frankrigs Syn paa Fremtidens Slagskibstype (dens absolutte Nødvendighed og dens Karakteristik); herudover forventes krævet Revision af Frankrigs Totaltonnage-Kvota i Forhold bl. a. til Italien.

«Dunkerques» Stabelafløb er saaledes — som det første Stabelafløb for Slagskibe over 10 000 ts siden *«Nelsons»* og *«Rodneys»* i 1925 — Afslutning paa en 10 Aars Periode, i hvilken Teknikens og Taktikens Indflydelse paa Slagskibstypen har gjort sig gældende udelukkende bag Kuliaserne.

I Tabellen S. 545 meddeles i denne Forbindelse visse Data for Efterkrigstidens første egentlige Slagskib og de hidtil fremkomne Overgangsformer til Fremtidens Slagskib(-krydser).

Med Henviisning til foranstaaende franske Slagskibsforhold meddeles smlv. for de andre førende Flaademaagter dels a) Slagskibstatus, dels a) forventede Slagskibsforslag til Flaadekonferencen.

Data	«Nelson»	«Dunkerque»	«Deutschland»
Vægtfordeling ¹⁾ (i %)			
Skrog, Udrustning ..	37,4	(fr. Kilde) 33,0 30	38,9
Fremdrivning	10,0	17,2 15	24,3
Panser	35,0	35,5 40 (heraf Dækpanser 17 %)	22,6
Armering ...	17,6	14,3 15	14,2
Displacement (i ts) ..	36 900	28 950	11 950
H. K.	46 000	100 000	54 000
Fart (i Knob)	23,5	29,0	26,5
Panser (i mm)			
Side	355 (og indv. Bulges)	275 (225?) (og indv. Torpedoskod)	²⁾ 127 (og udv. Bulges, samt Torpedoskod)
Taarne	406—229	?	²⁾ 177—101
Dæk	159—75 (1 Dæk)	125 og 50 (2 Dæk)	²⁾ 38—57—76 (1 à 2 Dæk)
Artilleri-armering (i cm)			
sv. Skyts .	9 Stk. 40,6	8 Stk. 33,0	6 Stk. 23,0
msv. Skyts	12 - 15,2	16 - 13,0	8 - 15,0
A. L. Skyts	6 - 12,0	12 - 10,0	6 - 8,8
	8 - 4,0	16 - 3,7	8 - 3,7
Torpedoarm. (i cm) .	2 - 60 ↓	8 - 55 ↑	8 - 50 ↑

England: a) Siden 1921 er gennemført omfattende og kostbare, men ikke radikale Moderniseringer af alle 15 Enheder — for adskilliges vedkommende gennem to eller flere Eftersynsperioder.

b) Opretholdelse af 5—5—3 Forholdet for England, U. S. A. og Japan i Henseende til Totaltonnage og Antal, men Reduktion til 30 000—25 000 ts af max. Tonnage³⁾ pr. Enhed.

U. S. A.: a) Siden 1925 er gennemført meget omfattende

¹⁾ Tysk Kilde efter V. Fl. April 1935 S. 69.

²⁾ Engelske Kilder bl. a. Jane. Efter Lw. opgives Dækpansering til 102 og 58 (2 Dæk).

³⁾ Jfr. engelsk Prisafhandling «To consider in all its aspects the minimum size of the capital ship demanded by modern conditions of warfare» (R. U. S. I. Maj 1935 S. 255), der karakteriserer et Forslag saaledes: 27 000 ts, 25 Knob, 65 000 H. K., 10 000 sml. ved 12 Knob, 9 Stk. 54 cm K (5×3, opstillet 2 for — 1 agter), 16 Stk. 12 cm komb. A. L. og A. T. Skyts, ingen Torpedoarm., 550 mm Sidepanser, 228—406 mm Taarpanser, 150 mm Dækpanser (1 Dæk).

En Oversigt over samtidige andre engelske Forslag er givet S. 276 i citerede Tidsskrift.

Moderniseringer af 10 Enheder, hvoraf bl. a. f. Eks. »Idaho» har faaet 1100 ts Bulges og 150 mm Panserdæk. De 5 nyeste Skibe »California-Maryland»-Typerne (1919—21) er saaledes endnu ikke moderniseret.

Fra 1937 er planlagt 1 aarlig Stabelafnægning af flg. ny Type: 35 000 ts, ca. 22 Knob, 12 Stk. 40,6 cm K., svarer Pansring til Erstatning af de 7 ældste Slagskibe.

b) Status quo : 5—5—3, max. Tonnage 35 000, max. Kaliber 40,6 cm.

Japan: a) Siden 1924 er gennemført omfattende Modernisering af de 3 Slagkrydsere af »Kongo»-Typen; de 2 nyeste Slagskibe er under Ombygning; de 4 ældre Slagskibe er ikke moderniseret.

b) Ønsker principielt Ligeberrettigelse (5—5—5), foreslaar iøvrigt Slagskibsklassen afskaffet som værende en udpræget »Angrebstype», subsidiært max. Tonnage 26 000 ts, max. Kaliber 35,5 cm.

Frankrig: Jfr. ovenfor.

Italien: a) 2 nye Slagskibe paabegyndtes Eft. 1934 (35 000 ts, 38—40 cm Skyts, 28 Knob). De to ældste Slagskibe »Cesare» og »Cavour» færdige Eft. 1935 efter radikale Moderniseringsarbejder: Forøgelse af Tonnage fra 22 000 til 25 000 ts, nye Maskinanlæg, Forøgelse af Fart fra 22 til 26 Knob, Fjernelse af midterste Trillingtaarn (3: Hovedarmering nu 10 Stk. 30,5 cm K., opstillet 2 × 3 og 2 × 2), Opstilling af ny komb. A. L. og A. T. Armering paa ikke mindre end 24 Stk. 10 cm A. L. K.

Tyskland: Jfr. S. 543.

Rusland: Synspunkter ubekendte.

P. A. M.

Den svenske Forsvarskommissions Betænkning.

Ved Orlogskaptajn F. A. H. Kjølsen.

Som bekendt har den med saa megen Spænding imødesete svenske Forsvarskommission af 1930 efter en 5-aarig Arbejdsperiode i dette Efteraar afgivet sin bindstærke Betænkning med det overraskende Resultat, at medens baade Hærens og Luftværnets Budgetter foreslaas ret betydelig forstærket, har den søgaaende Flaade tilsyneladende maattet betale sin Del af Gildet. Flertalsindstillingen gaar nemlig som bekendt ud paa, at det samlede svenske Forsvarsbudget forøges med 30,7 Millioner Kroner til ialt 148 Millioner Kroner fordelt saaledes: til Hæren 83,3 Mill. (+ 16,4), til Flaaden 28 Mill. (- 7,1), til Kystartilleriet 7,5 Mill. (+ 2,0), til Flyvevæsenet 28,2 Mill. (+ 18,4) og til Fællesudgifter 1 Million Kroner.

Som rimeligt er, kan dette Resultat kun virke overraskende paa enhver Søofficer, der atter her ser et Bevis for hvor svært det aabenbart er, at faa ikke alene Befolkningen i sin Helhed, men selv militære, der tilhører de andre Værn, til at forstaa de særlige Forhold, der gør sig gældende paa Søen, Forhold, som ganske vist ogsaa er væsensforskellige fra Forholdene paa Landjorden, og som man maa indrømme ogsaa er svære at sætte sig ind i for ikke Fagmanden.

Føler den, der forstaaer Betydningen af Søstrategi, sig derfor med god Grund skuffet af Majoritetens Forslag, hvad angaar Søstridskræfterne, er den eneste Trøst den, at Forslaget jo ikke er Lov endnu, og man nu kan sætte sin Lid til den svenske Rigsdag til Forbedring af disse Forhold. «Qui vivra verra».

Vi der bebor den anden Sundkyst, og som stadig

følger enhver forsvarspolitisk Udvikling hos vor skandinaviske Genbo med den største Opmærksomhed og Interesse, har da god Grund til ikke alene at sætte os ind i Grundtankerne for denne Kommissions Flertalsbetænkning, men ogsaa saa indgaaende som muligt at stifte Bekendtskab med de Følelser, hvormed den svenske Flaade har modtaget denne Kommissionsbetænkningens Offentliggørelse.

Som rimeligt er, har den sømilitære Repræsentant i Kommissionen Kommandørkaptajn Giron da ogsaa med stor Kraft arbejdet paa at præge Kommissionen med klare sømilitære Synspunkter og næsten overalt i udmærkede Indlæg gjort sig til Talsmand for en vedrørende disse Punkter fra Flertallet afvigende Mening, noget som dog tilsyneladende kun har baaret ringe Frugt, idet de Synspunkter, som Kommissionsbetænkningens Flertalsindstilling udtrykker, bærer Præg af en meget kraftig Ildsats fra Luftværnets og til Dels Flærens Repræsentanter. Men ogsaa udefra har Røster allerede rejst sig fra svenske Søofficerer, der med stor Energi drager til Felts mod det iøvrigt meget knebne Flertals Anskuelser i Kommissionen.

Saaledes har Kommandørkaptajn Göran Wahlström i sin interessante Pjece »Flottan og Panserskeppan»¹⁾ taget til Orde mod Reduktionen af Panserskibene. Kaptajn Stig H:son-Ericson, hvis velskrevne Artikler Læsere af den svenske Marinelitteraturforenings Skrifter allerede gentagne Gange har stiftet Bekendtskab med (se bl. a. »Tidsskrift for Søvesen», 1934 Pag. 538), har nu i en udmærket Pjece »Försvarskommissionen och Flottan» underkastet Kommissionsbetænkningen en meget inter-

¹⁾ Se »Berlingske Tidende» af 8. Oktober 1935 »Sveriges Søforsvar» af Kommandørkaptajn Ipsen, og »Dagens Nyheder» af 25. Oktober »Svensk Flaade — Dansk Søværn» af Kaptajnløjtnant A. Legind.

essant kritisk Analyse, og da det formentlig vil være af Interesse for dette Tidsskrifts Læsere at stifte Bekendtskab med de Tanker, som denne sømilitære Forfatter giver Udtryk for, skal der i det følgende gives et saa objektivt Referat heraf, som det er muligt.

Det fortjener her at bemærkes, at denne Pjece er udgivet af Foreningen »Sveriges Flotta«, som har den smukke Opgave baade at vække, vaage over og styrke det svenske Folks Forstaaelse af den svenske Søfarts og Søhandels nationale Betydning i Fred og Krig samt fremhæve Betydningen af et betryggende svensk Søforsvar, ikke mindst for Søfartens Skyld. Foreningen udgiver ikke alene det kendte maanedlige Tidsskrift »Vår Flotta«, men udsender ogsaa en Del agitatoriske Smaaskrifter, hvoriblandt Nr. 19 er Hæftet: »Försvarskommissionen och Flottan«.

Vil man til at begynde med opridse, hvad Kommissionens Betænkning i Hovedlinierne gaar ud paa, maa det erindres, at Flertalsbeslutningen kun understøttes af Folkepartiets 3 Repræsentanter i Forbindelse med Bondepartiets Medlem, medens særlige Reservationer er gjort af Højres 2 Repræsentanter og af de 4 Socialdemokrater, som dog atter har delt sig i tre forskellige Retninger, af de 2 Repræsentanter fra Hæren og Flyvevæsenet samt af Flaadens Repræsentant, til hvis Særstandpunkt den Ordførende i det store og hele sluttede sig.

Der foreligger saaledes ikke mindre end 7 ulige Standpunkter hos de 13 Medlemmer, og af disse har ikke mindre end 6 udtalt sig for en bedre Flaadeordning, medens 3 af disse 6 med stor Bestemthed kræver, at 4 Artilleriskibe indgaar i Kystflaaden.

Ved at betragte omstaaende Tabel, ser man en summarisk Oversigt over, hvad der gennem de to sidste Decennier er foreslaaet vedrørende Kystflaadens Sammensætning.

Forslag	Pan-ser-skibe.	Kryd-sere	Jage-re	U-baade	Anmærkning
1914 Flaadeplan	8	1	16	15	
Forslag i 1925.....	4	1	8	7	
1927 Flaadeplan	4	1	8	9	
1929 Forsvarsbetragtn..	4	3	12	12	
Findes for Tiden.....	3	1	6+2	10+1	2 Jager og 1 U-Baad under Bygn.
Sømililitære Krav ifølge strategisk Udvikling 1930	4	3	12	12	

Forsvarskommissionen af 1930

Flertallets Forslag (Status 1946)	(3)	1	6+2	10	2 af Jagerne mindre Størrelse.
Højres Forslag (Status 1943)	4	1	8	10	
Hr. Giron (Status 1943)	4	1	8	12	
Hr. v. Arbin og Lychnell	Ikke særlig præciseret. Forudsætter, at den nuværende Kystflaade opretholdes?				
Hr. Tornkvist	3	1	8	9	
Hr. Voug og Åkerborg (1946)	(3)	1	6+2	9	2 af Jagerne mindre Størrelse.

Anm. Skibstyper som skal udgaa og ikke erstattes ved opnaaet Aldersgrænse, er anført i Parentes; mindre Fartøjer er ikke medtaget her.

Som det fremgaar heraf, reducerer Forsvarskommissionen Kystflaaden til fra at være en mindre søgaaende Flaade at være et lokalt Skærgaardsforsvar — i Princippet uden Panserskibe, — en Flaadestyrke, som om 15 Aar kun vil komme til at bestaa af Krydseren »Gottland», 4 større og 4 smaa Jager og 7 Undervandsbaade.

Naar den i Forslaget forudsatte 10-Aars Erstatningsperiode for Nybygninger udløber i 1947, skulde Kystflaaden saaledes kun bestaa af »Gustav den V» og »Drottning Victoria«, hvis Aldersgrænse paa Grund af Modernisering er forøget til henholdsvis 1950 og 1951, Krydseren »Gotland«, 6 større og 2 mindre Jagere samt 10 Undervandsbaade.

Til denne Flaades Organisation beregner Majoriteten i den nævnte 10-Aars Periode ialt 27,5 Millioner Kr. aarlig.

I denne Sum indgaar foruden Nybygninger og en begrænset Modernisering af Panserskibene (10,4 Mill. Kr.) samtlige Udgifter til Flaaden. Som en ringe og mager Trøst udtaler Kommissionen desuden, at en Forøgelse af de lettere Stridskræfter muligvis kan finde Sted indenfor Budgettets Rammer, efterhaanden som Panserskibene afgaar ved Døden af Alderdom.

I stærk Modstrid hermed staar Højres Forslag, som gaar ud paa, at Kystflaaden igennem en 7-aarig Periode bør omfatte: 4 Artilleriskibe, 1 Krydser, 8 Jagere og 10 Undervandsbaade. Kommandørkaptajn Giron foreslaar desuden en Forøgelse af Undervandsbaadenes Antal til ialt 12, og hele Kystflaadens Budget skulde iflg. Højres Forslag beløbe sig til 37,1 Mill. Kr., (Giron dog 42 Millioner Kr.)

Den sømilitære Sagkundskab har hertil desuden ment' at Kystflaaden, særlig under Hensyn til Forsvarsbehovet paa Vestkysten og baseret paa længere strategiske Udviklinger — yderligere maa forøges med 2 Krydsere og 4 Jagere for at opnaa den Sikkerhed til Søs, som med Rimelighed kan begæres indenfor det totale Forsvarssystem.

Sammenligner man nu Forslagene, hvad angaar henholdsvis Vaaben, Displacement og Beskyttelse ses for det første, hvad Vaabnene angaar:

	Kommis- sionens Majoritet	Højres og Girons Re- servation	Findes i 1935
Stykker: Svært Skyts	—	16	12
— Middelsvært Skyts	30	66	42
— Luftværnskanoner.....	32	56	32
— A. L. Kanoner automatiske	34 ²	64 ²	31 ²
— Torpedorør	74	102	90

En sammenlignende Kalkule af Artilleriets Effektivitet viser foruden denne Styrkeformindskelse, at Majoritetens og Mindretallenes Forslag forholder sig som 1 til 10, hvad er saa meget mere bemærkelsesværdigt, som Kommissionens Udgifter kun ligger 30 % under de Gironske og kun 25 % under Højres.

Hvad dernæst Deplacementet angaar, saa hævdes der, at for at tvinge Vaabnene — det eneste Middel til at forsvare Sveriges Kyster og Søforbindelse med — frem til Virksomhed, maa de frembringes paa Skibe, som er tilstrækkelig store til at gaa til Søs. Kommissionens Flaade deplacerer ialt ca. 16000 ts. fordelt paa 16 Fartøjer. Giron saavel som Højre-Mindretallet foreslaar herimod 52000 ts. paa 25 Skibe, altsaa repræsenterer Majoritetens Forslag en Formindskelse paa 70 % med kun 30 % Besparelser. (For Tiden bestaar Kystflaaden af ca. 40000 ts. fordelt paa en Snes Skibe).

Det maa endvidere indrømmes, at Kommissionens Kystflaade er saa godt som uden Panzerbeskyttelse. Ved at slaa af paa Fordringen af en Kærne af panserbeskyttede Skibe har Kommissionen vundet Størstedelen af sin Besparelse paa 25 — 30 %. Kystflaadens Operationsduelighed er dog imidlertid samtidig gaaet bort, og den resterende Kampkraft sunket til en Femtedel.

Et slaaende Eksempel paa den økonomiske Udnyt-

telse af hvad en Flaades Organisation koster kan faas ved at sammenligne den med en Automobilfabriks Rentabilitet. Der kræves nemlig i denne Specialmaskiner for at tilvirke Hjulene, og andre for Motoren. Den ene kan ikke erstatte den anden, men Maskinerne kræves lige fuldt, om det gælder at tilvirke een eller hundrede Automobiler pr. Døgn. Først naar Maskinerne faar Lov til at præstere et vist Antal Produkter pr. Døgn, kan Tilvirkningen betale sig. Paa samme Maade med en Flaades Organisation, man faar her først Valuta for de Udgifter, der nedlægges i denne Organisation, naar Effektiviteten — i dette Tilfælde Kystflaadens Kampværdi — opnaar en vis Værdi. At Kommissionens Flaade imidlertid ligger langt under hvad rimeligt er under Hensyn til de totale Bekostninger, synes tydeligt at fremgaa ved en Sammenligning med begge de ovennævnte Reservationers Forslag til Kystflaaden. Betragtningerne vedrørende det relativt høje Standardbudget, som kræves til Opretholdelse af selv en ringe Flaade og den relativt lille Udvidelse, som dette Budget kræver for at hæve Slutresultatet — nemlig Flaadens Effektivitet — betydelig, er altsammen af aktuel Betydning og stor Interesse ogsaa for vort Flaadebudget, der ifølge 1932-Loven lider af den samme Brist.

Hvad Skibenes Levealder angaar, saa har Majoriteten foreslaaet, at Alderen for alle Panserskibe bør forøges med 5 Aar, saaledes at de alle 3 nærlig kommer til at falde for Aldersgrænsen i Aarene 1946—51.

Det erindres samtidig, at Majoritetsforslaget ikke forudsætter nogen Nybygningserstatning for Panserskibene. Som man ser nærlig den samme »Opfindelse«, som blev gjort hos os i 1932, hvor vore Artilleriskibe nok skulde leve videre, men ikke erstattes. Det maa dog i denne Forbindelse nævnes, at Sverige virkelig har Panserskibe, der kan leve videre, medens vore allerede i 1932 var paa Gravens Rand af Alderdomssvækkelse. Det maa ligeledes bemærkes, at de svenske Panserskibe forud-

sættes moderniseret endog i meget betydelig Grad, en Modernisering som væsentlig kommer til at bestaa i en Forøgelse af Antiluftskytset samt i Indførelse af Oliefyring m. m.

Til Udrangering af ældre Materiel foreslaas 2 gamle Panserskibe, en Jager, 5 Undervandsbaade, 15 Vedetbaade og 1 Øvelsesskib for Lærlinge samt til Overførsel til Materielreserven yderligere 2 Panserskibe nemlig »Äran» og »Tapperheten», 1 Jager, 12 Vedetbaade, 3 Torpedobaade, 2 Motortorpedobaade og 3 Depotfartøjer.

I den stipulerede 10-Aars Periode foreslaas der anvendt følgende ret betydelige Beløb til Modernisering af Materiellet:

Modernisering af Sverige-Typen	10,4 Mill.
4 mindre Jagere	15,6 —
6 Undervandsbaade	24,0 —
	Ialt 50,0 Mill.

d. v. s. 5 Millioner om Aaret.

Af Interesse er Mindretallets Krav, der fordrer følgende Beløb fordelt over 7 Aar:

1 Artilleriskib, Erstatningsbygning	27,20 Mill.
2 Jagere —	13,80 —
5 Undervandsbaade	20,00 —
Modernisering af Gustav V.	6,15 —
— - Drottning Victoria ...	5,90 —
— - Sverige	3,60 —
	Ialt 76,65 Mill.

d. v. s. 10,95 Mill. Kr. om Aaret.

Omstaaende 2 Tabeller illustrerer Forholdene mellem de forskellige Forslag og Planer, hvad Fredsudrustningerne Sommer og Vinter angaar:

Sommerudrustninger:

Skibstyper	1927 Pla- nen	1935 Udru- stede	Majo- rite- tens For- slag	Høj- res For- slag	Gi- rons For- slag	Arbin og Lych- nell's For- slag	Törn- kvists For- slag	Voug- t og Åker- berg's For- slag
Panserskibe	3 ¹⁾	2	1	3	3		2	
— ældre	—	1	1	—	—	Ikke angi- vet	1	—
Krydsere	1	2	1	1	1		2	1
Jagere	4	5	3	4	4		4	3
U-Baade	6	5	4	6	6		6	3
Vedetbaade	4	3	4	6	4		4	2

¹⁾ Fire efter gennemført Omorganisation, deraf eet som Kadetskib.

Vinterudrustninger:

Panserskibe	2	2	1	2	3		2	1
— ældre	—	—	—	—	—	Ikke angi- vet	—	—
Krydsere	1	1	1	1	1		1	1
Jagere	2	3	3	3	4		3	3
U-Baade	4	4	3	5	5		4	3
Vedetbaade	2	—	—	2	—		—	—

Nogen særlig Udrustning til Øvelsesskib for Søkadetterne eller Reservekadetterne ses saaledes ikke at være forudsat. Hertil skal imidlertid de ældre Panserskibe samt andet Materiel afses »i den Udstrækning som det er muligt«. Denne Bestemmelse synes at staa i gret Mod-sætning til den Omsorg, som Kommissionen iøvrigt har ofret paa en gennemført systematisk Uddannelse af Hærens og Luftværnets vordende Officerer.

Udrustningskontoen foreslaas til 3,4 Mill. Kr. (Højre 4,9 og Giron 5,17) og Betydningen fremhæves af, at den

fortrinsvis kommer Kystflaaden til Gode «til Øvelser under Gang med krigsmæssige Farter og til at bibeholde den indenfor Flaaden erhvervede høje Standard paa Artilleri-skydningens Omraade».

For den nuværende Flaade beregnedes i 1926-Forslaget 4,3 Mill. Kr. til Udrustning og Øvelser og var i 1935/36-Budgettet allerede reduceret til 3,8 Mill. Kr., hvilken Sum altsaa nu yderligere foreslaas reduceret.

Interessant er det, at Forsvarsvæsenets højeste Ledelse foreslaas oprettet med een militær Øverstkommanderende, som til sin Assistance har en fælles Forsvarsstab. Imod dette Forslag gaar imidlertid den sømilitære Repræsentant, som ikke anser dette for nødvendigt — i alle Fald i Fred — og hævder, at de tre øverste Forsvarsgrene tilsammen bedre maa kunne repræsentere den nødvendige militære Sagkundskab.

Hele dette Spørgsmaal er af stor almen Interesse, og det fortjener her at bemærkes, at Kommissionen her har fulgt den seneste Udvikling paa dette Omraade.

En Enhedskommando er saaledes allerede indført i Italien og vistnok ogsaa i Japan og til Dels i Tyskland og Frankrig og har overalt været Genstand for den mest levende Diskussion.

Spørgsmaalet er blevet aktuelt efter Luftvaabnets Udvikling, og efter at Princippet med en Fordeling af Flyvæsenet: en Del til Hæren, en anden til Flaaden og en tredje til det selvstændige Luftvaaben erfaringsmæssigt er forladt næsten overalt og erkendt som utilfredsstillende, er man overgaaet til eet samlet Luftværn. Dette forudsætter imidlertid ikke alene en selvstændig Ledelse af Luftværnet med en dertil hørende Stab, men ogsaa en fælles militær Overledelse. En saadan er oprettet i Italien, hvor Regeringschefen selv forvalter alle tre militære Ministerier, der til sin Disposition har en Stabschef, hvem Admiral-, General- og Luftstabens Chefer er underlagt. I 1932 indførte Tardieu ligeledes

et fælles fransk Forsvarsministerium, hvori ikke alene den militære Kommando, men ogsaa den militære Administration løb sammen. At Ordningen senere faldt med Tardieu maa ikke søges i militære saglige Hensyn, men utvivlsomt i partipolitiske Grunde.

At skabe en planmæssig Forenkling og Centralisering af et Lands samlede Krigsførelse allerede i Fred, maa være Fremtidens Løsning; at skabe en særlig Organisation, der først træder i Kraft ved Krigsudbrud, vil aldrig vise sig at være formaalstjenlig.

En fælles Forsvarsminister kan da ved Hjælp af sin Stab fordele Opgaverne til Søværn, Hær og Luftværn og ordne Stridskræfternes Fordeling og Underlæggelsesforhold paa de forskellige Krigsskuepladser. Hver Overkommando-Chef udfører da sin Opgave, henholdsvis ved Hjælp af sin Admiral-, General- eller Luftstab.

»Ganske vist vil Feltherreberømmelsens stedse grønne Krans imidlertid ikke være de i disse Stabe arbejdende Officerer eller deres Chefer beskaaren, thi den grønnes kun for dem, der har at gøre med Krigens rette Element, og som ikke løser politiske, strategiske eller aritmetiske Stridsopgaver, thi ikke Senatet i Rom nævnes som Hannibals Besejrer men Scipio, og ikke Admiralitetet i London vandt Abukir og Trafalgar, men Nelson ...», siger Oberst v. Oertzen i sin interessante Artikel »Ein Kampf und ein Ziel = Ein Wille und ein Wollen« i »Marine-Rundschau« 1934, Pag 150, hvor hele dette Spørgsmaal er gjort til Genstand for en meget læseværdig Behandling. Se endvidere herom i »Marine-Rundschau« 1932, Side 177 og »Revue des deux mondes« for samme Aar, idet der her af Pladshensyn maa renonceres paa en nærmere Udredning af dette iøvrigt meget betydningsfulde Spørgsmaal. —

For at vende tilbage til den svenske Forsvarskommissions videre Behandling af Flaadens Organisation saa foreslaas denne ledet af en »Chef for Marinen«,

der til sin Raadighed disponerer over tre Organer: Marinestaben, Marineforvaltningen og Kystartillerigeneralen.

Marinestabens Organisation tilpasses efter Fremkomst af den fælles Forsvarsstab, og Stabens Kompetence forandres iøvrigt i nogen Grad.

Marineforvaltningen bibeholdes i det Store og Hele og underlægges Chefen for Marinen, som dog væsentligt har Indflydelse paa Krigsberedskabsspørgsmaal og lignende.

Kystartillerigeneralen skal i Hovedtrækkene være den samme som den nuværende Chef for Kystartilleriet, dog foreslaas han fremtidig til ogsaa at være Inspektør for Kystartilleriet og Chef for dettes Personel.

Chefen for Kystflaaden, Inspektøren for Undervandsbaadsvaabnet, Minestrygningsvaabnet, samt Cheferne for Marineingeniør-, Marineintendantur- og Marinelægekorpssene bibeholdes i Hovedsagen og henlægges under Chefen for Marinen.

Søkrigshøjskolen og Søkrigsskolen bibeholdes med enkelte Modifikationer, der nærmest tager Sigte paa at demokratisere Officersrekrutteringen (bl. a. fra »Skeppsgossar«).

Marinedistriktsorganisationerne opretholdes som planlæggende Myndigheder i Fred, men foreslaas dog reduceret fra 22 Myndigheder til 13.

Flaadens Baser skal som nu være Karlskronas, Stockholms og Göteborgs Orlogsdepoter.

Flaadens Bemanding reduceres og fortjener derfor en nærmere Undersøgelse.

Majoritetens Forslag menes ikke at svare til Kystflaadens Behov af Stambesætning, end ikke Undervandsbaadene vil være fuldt bemanded med kvalificeret Personel.

	1925	Majorite- ten	Højre	Giron	Arbin- Lych- nell	Törn- kvist	Voug- Åker- berg
Officerer	305	281	320	347		305	213
Underofficerer og Flagkorporaler ..	868	773	894	900	Ikke an- ført	869	553
Korporaler og Me- nige	2899	2550	2971	3270		2883	1961
Marineingeniører ..	47	48	55	62		47	42
Marineintendanten	56	56	60	65		56	44
Marinelæger	26	29	32	34		30	21

I Fredstid vil saaledes i Vintermaanederne kun følgende (Procent) af det fulde Antal kunne paaregne at blive udkommanderet til Søs, nemlig:

- af 281 Officerer 58 (20 %)
- 773 Underofficerer 237 (30 %)
- 950 Korporaler 337 (35 %)
- 1600 Menige 545 (35 %)
- 1177 Værnepligtige 396 (34 %)

I Sommermaanederne stiller disse Tal sig noget gunstigere, men der raader tilsyneladende en bristende Balance mellem Rammernes Størrelse og Antal udrustede Skibe. Heraf følger igen Mangel paa Øvelse og utilfredsstillende Mobiliseringsforhold.

Endelig bemærker man, at Flyvevæsenets samlede Styrke foreslaas at skulde bestaa af 7 Luftflotiller paa 21 Divisioner med ialt 257 Luftfartøjer med et samlet Budget paa 28,2 Mill. Kr.

»Marineflygflotiljen» der skulde baseres i Häganäs — den nuværende Luftmarinestation i Nærheden af Stockholm — skulde efterhaanden (i 1943) komme til at bestaa af ialt 16 Torpedoplaner formeret i 2 Halvdivisioner, samt 2 Rekognosceringsdivisioner paa

hver 8 Luftfartøjer, den ene kystbaseret, den anden indskibet ombord i Krydseren »Gotland«. Til Flotillens Bemanding beregnes 20 Officerer. Til Marinens Luftstyrkes Fornyelse og Underhold foreslaas ca. 2 Millioner Kr. eller 15 0/0 af den totale hertil budgetterede Sum.

Resumé.

Sammenfatter man de samlede foreslaaede Bekostninger fra de forskellige Forslag, kommer man til følgende Resultat opstillet i Skemaform.

	Sum	Hæren	Luft- værn	Flaa- den	Kystar- tilleriet	Flyve- vaab- net	I Fælles- skab
Majoriteten... (4)	148	77,6	5,7	28	7,5	28,2	1
Højre..... (3)	160,1	78,6	5,7	37,1	7,9	29,8	1
Giron.....	161	80,5		42	7	29,5	2
Arbin-Lychnell.	160,4	80,7	6,2	33	8	31,5	1
Törnkvist.....	114	55	2	31	6	20 (12+8)	2
Vougt-Akerberg	113,84	59		20,75	6,55	26,54	1

Sammenligner man Resultatet af Majoritetens Forslag med Normalbudgettet for 1931/32 (for Flyvevæsenet dog 1935/36) ses at:

Hærens Budget foreslaas forøget med 16,4 Mill. Kr.

Flyvevæsenets Budget — — 18,4 — —

Kystartilleriets — — 2,0 — —

medens Flaadens Budget formindskes med

7,1 Mill. Kr.

Vil man efter denne lille orienterende Optakt undersøge, hvilke Konsekvenser Forslaget medfører ifølge Kaptajn Stig H:son-Ericson's videre Udvikling i hans

Pjece, ses først og fremmest, at det mest karakteristiske ved Majoritetens Forslag er Pro Prima: Søkrigsmateriellets successive Nedskrivning til en Trediedel af, hvad der findes nu i den svenske Flaade, samt Pro Sekunda: det svære Artilleris gradvise Afskaffelse efterhaanden som Panserskibene forfalder. Vender vi derpaa Blikket mod Søkrigsmateriellet, saa mener Majoriteten altsaa kort og godt, at Panserskibenes Betydning er formindsket, specielt hvad Afværgelse af en Invasion over Havet angaar efter Fremkomsten af operationsdygtige Luftstridskræfter.

Mod dette Postulat protesterer Højremindretallet imidlertid kraftigt og paaviser i sit Indlæg, at alle strategiske, taktiske, artilleristiske, konstruktive og økonomiske Synspunkter tværtimod taler for Opretholdelsen af Artillerifartøjer af Sverige-Typen som Kærnen i operative Søstridskræfter og bestrider kraftigt Rigtigheden af Flertallets Følgeslutninger.

Til Støtte af disse Paastande — at Artilleriet er Søkrigens Hovedvaaben — taler, at end ikke Flertallet har kunnet pege paa Artilleriskibenes Afskaffelse i fremmede Flaader af nogen Betydning, og Kaptajn Ericson faar herved Anledning til at fremsætte nogle interessante Beregninger mellem Anslagsenergien i Metertons paa forskellige Afstande fra en Bredside fra den Kystflaade, som vil være til Stede efter Majoritetens Forslag i 1946 og 1951 samt efter Højrerreservationens og Kommandørkaptajn Girons Forslag, som det imidlertid fører for vidt at komme ind paa her, kun kan det i denne Forbindelse nævnes, at det svære Artilleri i 4 Skibe med hver 4 svære Kanoner placerer nærlig 10 ts. panserbrydende Projektiler pr. Minut paa og i umiddelbar Nærhed af Maalet.

Da Maksimumsskudafstanden til Søs nu er den praktiske Synsvidde d. v. s. 25000 m, og da kun det svære Artilleri har nogen Virkning paa Afstande paa omkring

18000 m og mere, maa man give Kommandørkaptajn Wahlström Ret, naar han i sin Pjece i denne Forbindelse fremsætter det logiske Ræsonnement, at »kun ved at give sin Flaade svære Kanoner befrier den svenske Nation sine Skibsbesætninger fra den haabløse Situation at blive beskudt af Modstandere uden at kunne svare».

Majoriteten er alligevel af den Opfattelse, at det svære Artilleri kan erstattes med Bombeluftfartøjernes Bomber. Forudsætningen herfor maa dog være, siger Kaptajn Ericson videre, at de virkelig kan afses hertil, naar det fordres, at de vil kunne være paa det Sted, hvor de skal benyttes, og endelig at der er en rimelig Sikkerhed for, at disse Luftbomber har Mulighed for at kunne skade Maalet paa tilfredsstillende Vis. Alt dette betvivles fra sømilitær Side, og der hævdes tilmed, at dels har Luftvaabnet i denne sin Anvendelse ingen Krigserfaringer, og selv om der forudsattes, at hele Luftstyrken virkelig skulde kunne være disponibel paa Tid og Sted, saaledes at samtlige 72 svære Bombeplaner medførte ca. 36 ts. Bomber og de lette 72 Luftfartøjer ca. 15 ts., saa vil denne totale Bombelast dog kun svare til en Ottendedel af, hvad de 4 Panserskibe kunde præstere i Projektilvægt — og det endda kun med det svære Artilleri.

Til de 4 Bombeflotillers Fornyelse beregner Kommissionen 6,05 Millioner p. a., medens Mindretallet paa den anden Side kun har beregnet 6,49 Millioner Kr. til Panserskibenes Fornyelse inclusive Modernisering.

Ikke alene Artilleriet foreslaas imidlertid reduceret, men dertil kommer, at ogsaa Torpedovaabnet skal reduceres med ca. 20 %.

Minevaabnet vil saaledes til sin Tid tabe sin Minekrydser, som ikke er forudsat erstattet. Da Artilleriet reduceres forholdsvis mest, bliver Torpedoen og Minen skudt i Forgrunden, hvilket atter har til Følge, at Flaadens hele taktiske og operative Principper maa ændres. Dette

hævdes fra svensk maritim Side er meget vanskeligt for ikke at sige næppe muligt, og at Resultatet i alle Fald ikke vil svare til, hvad hele Systemet koster.

Kommandørkaptajn Giron har udført en meget talende Beregning om Konverteringen af Panserskibe til lettere Enheder. For de samme Udgifter kunde 4 Panserskibe, 8 Jagere og 9 Undervandsbaade omsættes til 15 Jagere og 16 Undervandsbaade. Herved ofres 16 Stk. 28 cm Kanoner, 24 Stk. 15 cm og 36 Stk. 12 cm mod ialt 45 Stk. 12 cm. Den sammenlagte Projektilvægt pr. Minut synker herved fra 22,2 ts. til 6,7 ts., samtidig stiger dog Antallet af Torpedoeer fra 84 til 154. —

Endvidere paapeger Kaptajn Ericson, hvorledes Udviklingen er gaaet i fremmede Mariner, f. Eks. Sovjets, hvor Revolutionens første marxistiske Lære ogsaa vilde blande sig i Søtaktikken, og der frembæve de lettere Fartøjers (Torpedoen og Minen) Betydning i Forbindelse med Luftvaabnet og Motortorpedobaaden paa Panserskibenes Bekostning, medens der nu langsomt og sikkert efter som Aarene gaar er en tydelig Strømkæntring at spore henimod de hævdvundne søtaktiske Principper, underbygget og opbygget paa empirisk Grund, saaledes at Artillerifartøjer ogsaa i Sovjets røde Flaade igen indtager deres berettigede Plads i Solen.

Den næste Analyse i Pjecen gælder Kystflaadens Operationsduelighed, og her hævdes ligeledes, at den af Kommissionen foreslaaede Kystflaade ikke er operationsduelig i Modsætning til Mindretallets. Samtidig peges der paa, at Bekostningen for den første kun udviser en Besparelse paa 25 % under Højremindretallets.

Den sømilitære Delegerede uddyber i en interessant Redegørelse dette Standpunkt og udtaler bl. a. til Spørgsmaalet om Artillerifartøjers Konvertering til lettere Fartøjer følgende:

»Det er Tilstedeværelsen af Artillerifartøjer i vor

Flaade, som er afgørende for den marinepolitiske Stabilitet, og det er Tilstedeværelsen af saadanne Fartøjer — ikke efter Antallet af Jagere og Undervandsbaade — som vor Styrke til Søs maa bedømmes af, naar en Stormagt overvejer Risikoen ved at drage vort Land ind i Krigen eller at gaa til Angreb. Ejer vi Artillerifartøjer, tvinger vi den, som vil angribe os, til en virkelig Kraftindsats, hvorved han risikerer sine Slagskibe og sin Magtstilling til Søs» o. s. v.

Endvidere et andet Uddrag af denne Redegørelse:

»Jageren kan ikke alene om Dagen gaa i Angreb mod Fjendens Artillerifartøjer — — — og Undervandsbaaden er ikke tilstrækkelig bevægelig til paa egen Haand at kunne opsøge sit Maal — — —. Først gennem Vekselvirkningen mellem Panserskibet, Jageren, Undervandsbaaden, Miner og Luftfartøjer bliver det muligt at skabe en saadan Situation, eller operere saadan, at man selv med begrænsede Resourcer kan naa noget Resultat eller gøre en selv overlegen fjendtlig Flaades Optræden risikabel o. s. v.»

Flaadens Bemanding vil ligeledes, hvis Forsvarskommissionens Betænkning føres ud i Livet, betyde en væsentlig og uforstaaelig Reduktion, saa meget mere, som Rammerne ifølge Organisationen af 1925 allerede da var alt for snævre, saaledes at de snarere burde have været forøget end formindsket.

Det moderne Søkrigsmateriel er ikke blot teknisk betonet, men endog meget kompliceret, hvad enhver kan overbevises om ved et Besøg i et Orlogsskib af en hvilken som helst Type. Søkrigsmateriel er til og med alt for dyrt nu om Stunder, til at man kan risikere, at det bliver slet udnyttet i Krigstid paa Grund af Personelknaphed eller, hvad værre er, allerede bliver ødelagt i Fredstid paa Grund af Personellets manglende Uddannelse.

I Modsætning til hvad Tilfældet er f. Eks. i Armeen,

hvor Officerskorpsen er forøget med 5 % for at erstatte Sygdom, Frihed etc., kan der ikke tilkommanderes Flaaden een Mand i dette Tilfælde, og Resultatet bliver derfor, som Kommandørkaptajn Giron udtaler, at Hovedforslagets Personel-Organisations Forslag for Flaadens Vedkommende er ganske uholdbart. Kaptajn Ericson hævder paa sin Side, at Forsvarskommissionen, som burde bestræbe sig for at øge Effektiviteten hos de forskellige Forsvarsgrene, imidlertid, hvad angaar Flaaden, har opnaaet det stik modsatte, idet man ved Studiet af Flertallets Forslag til Flaadens Bemanning finder saa mange og betydelige Brister, at det nærmest forekommer uforklarligt, at det overhovedet har kunnet lages for gode Varer, at Kommissionen vil inddrage ikke mindre end 333 Stillinger i Stambesætningerne i den i Forvejen underbemandede Flaade, og ender Kapitlet med at udbryde, formodentlig med Henblik paa Majoritetens Medlemmer: »Aures habent et non audient«.

Flaadens Krigsberedskab og Øvelser. »En Flaades Effektivitet beror for en stor Del i hvor stor Udstrækning, den kan holdes permanent udrustet og øvet — — —. Et højt Krigsberedskab kan kun opnaas ved, at Befalingsmænd og Besætninger faar Lejlighed til stadig fremadskridende Uddannelse og Øvelser — — —« o. s. v. udtaler Flertalskommissionen klart og tydeligt om dette Spørgsmaal, men ikke des mindre konkluderer det Hele i, at Udrustningerne alligevel maa begrænses, for at de udrustede Skibe kan faa fuld Krigsbesætning, hvilket efter Kommissionens Mening maa foretrækkes frem for et større Antal Fartøjer udrustede med reducerede Besætninger!

Man forstaar den svenske Søofficers Skuffelse ved denne Fremgangsmaade og indrømmer ham Berettigelsen af hans naturlige Spørgsmaal, om det ikke vilde have været bedre at renoncere paa at formindske Rammerne

og i Stedet for give Flaaden det fornødne Specialmandskab, for at Flaadens Effektivitet kunde bringes op paa den Standard, som Kommissionen selv anser for paa-krævet? Endvidere udtales der, at hvis kun eet Panzerskib fremtidig kan holdes udrustet, umuliggøres Eskadre-øvelser i Grupper med disse Fartøjer, hvorved hele Søkrigsførelsens Princip om Samarbejde indadtil i Grupper (svensk: Divisioner) af samme Type og udadtil mellem forskellige »Divisioner» ganske forrykkes. Resultatet heraf vil igen blive formindsket Mobiliseringseffektivitet.

Hertil maa endvidere bemærkes, at de nuværende Udrustninger ligger langt under 1925-Ordningens Forudsætninger. Ifølge Chefen for Kystflaadens Aarsrapport for 1934 er Antallet af udrustede Fartøjer i Aarene fra 1925—34 gaaet ned fra 42 til 20 Skibe.

Det er indlysende, at en Flaade ikke kan trænes tilstrækkeligt med utilstrækkelige Fredsudrustninger. Kaptajn Ericson spørger i denne Forbindelse om, hvorledes f. Eks. et Fodboldhold skulde kunne klare sig i Sammenspil, naar kun en Trediedel af Spillerne ad Gangen maatte træne sammen?

Konsekvenserne af disse formindskede Udrustninger (se tidligere anførte Tabeller) vil have til Følge, at færre end 5 % af hele Søofficerskorpset aarlig kan faa Udkommando som Chefer, hvilket igen vil sige, at med en eet-aarig Udkommando, vil en Officer kun kunne forvente Chiefsudkommando een Gang hvert 20. Aar eller i heldigste Tilfælde 2 Gange i hele sin Officerstid!

Igennem Eksempler paa at det Kvantum Brændstof, der foreslaas stillet til Raadighed for Flaaden, er alt for ringe, samt at Artilleriskydefærdigheden vil skrumpes ind til næsten intet, ender dette interessante Kapitel med at forklare, at Kystflaaden, som bør være Landets stadig kampberedte Beskyttelsesvagt til Søs med Forslagets Gennemførelse vil ophøre med at eksistere og blive reduceret til en ukrigsdygtig Skoledeling.

Flaaden har tidligere haft Renomé som »en liten, man väl tränad flotta» i og udenfor Landets Grænser. Dette Forhold har skabt Respekt for Landet saavel som for dets Søforsvar og har mere end een Gang under de seneste Decennier udøvet en afgørende Indflydelse paa Sveriges Sikkerhed. Flaaden behøver ikke at henfalde til at drømme Stormagtsdrømme, men bør være et lille velafpasset Vaaben som ved at føres af en sikker og trænet Haand kan afgøre Udfaldet i den afgørende Stund. Forudsætningerne herfor er dog, at Flaaden ikke forinden er sunket ned til at være en »liten og därtill illa tränad flotta».

Efter denne Undersøgelse af Forslagets Konsekvenser, som her er refereret i meget koncentreret Form, men hvis velskrevne Indhold — in extenso — anbefales til Læsning for enhver dansk Søofficer, underkastes Motiveringernes Holdbarhed ligeledes en indgaaende Kritik.

Betragter man her Sveriges Stilling udfra et Tilførselssynspunkt, maa det erindres, at Sverige praktisk talt er placeret insulært. Af Importen og tildels Eksporten gaar kvantitativt 97 à 99 % Søvejen; der maa aarlig i Krigstid importeres mindst 4300.000 Varetons og heraf er 325.000 ts. Levnedsmidler. I Fredstid beløber Vareomsætningen sig til 25—30 Millioner Varetons repræsenterende ca. $3\frac{1}{2}$ Milliard Kroner. Den svenske Koffardiflaade, som opholder Størstedelen af Søforbindelsen med Udlandet, repræsenterer en Værdi paa 464 Millioner Kroner, og Bruttoindtægterne heraf udgør ca. 273 Millioner Kr.

To Trediedele af Søforbindelserne udgaar fra Østkysten, og Sverige indtager i det Hele taget en Centralposition i Østersøbækkenet, hvorfor al Søhandel i Krigstid sandsynligvis vil drages over mod den svenske Østersøkyst som Handelsvej ikke alene for Sveriges Vedkommende, men for hele Balticum.

Disse Anskuelser er da ogsaa benyttet af Kommandørkaptajn Giron i hans Bilag Nr. 1 til Forsvarskommissionens Betænkning og staar i skarp Modsætning til Generalstabens Indlæg, som nærmest gaar ud paa, at al Søhandel for Sveriges Vedkommende bør lægges om fra Øst- til Vestkysten, hvilket Forslag aabenbart har spillet en stor Rolle ved Betænkningens Afgivelse og resulteret i Nedsættelsen af Søværnets Budget.

I det Hele taget er Søhandelens Betydning i Sveriges hele økonomiske Liv nedsat og forringet ved Forslagets Fremkomst, idet Forsvarskommissionen ikke forudsætter, og altsaa heller ikke fordrer nogen Beskyttelse af Søhandelen i Krig, men kun reducerer Flaadens Opgaver til en Neutralitetsvagt.

Motiveringen herfor maa bl. a. søges i den Teori, at Hoveddelen af Landets Eksport (Træ- og Papirmasse m. m.) vil blive indskrænket i Krig. Selv om dette maaske ikke kan bestrides, saa ses det dog ikke, at der er truffet nogle Forholdsregler for, hvorledes Landet skal skaffe sig sin nødvendige Import under krigeriske Forviklinger, og hvorledes skal dette vitale Spørgsmaal løses uden en effektiv Beskyttelse af de søværts Forbindelser, da man jo ikke kan forudsætte ubegrænsede Reserveforraad ophobet i Landet i Tide. — Paa Forhaand at opgive al Eksport og Import under Krig og leve af at spænde Livremmen ind vil uden Tvivl vanskeliggøre Landets Modstandskraft og nedbryde Udholdenheden fra første Færd, noget som maaske bliver den mest betydende Faktor i moderne Søkrig. Afsnittet ender med at slaa fast, at et Land med Sveriges insulære Beliggenhed ikke kan klare sig uden Søforbindelser. Dette maa staa klart for enhver, der vil betragte Problemet objektivt. Det mest spidsfindige Sofisteri kan ej heller overbevises om, at vore Søforbindelser ikke behøver Flaadens Beskyttelse under Krig. Det er en Livsbetingelse for Landet, at en operationsduelig Flaade kan beskytte vore

Forbindelser med Udlandet ikke blot i Form af en Neutralitetsvagt, men ogsaa i Krig.

Under Verdenskrigen bestod Sveriges Neutralitetsbevogtning til Søs af ca. 100 Orlogsfartøjer. I en fremtidig Krig maa dette Tal sansynligvis forøges, naar Hensyn tages til Luftstridskræfternes Udvikling, den forøgede Anvendelse af Miner og Undervandsbaade m. m. Forsvarskommissionens Majoritet regner imidlertid kun i 1938 med ca. 41 Fartøjer i Linien, og ca. 24 ældre Skibe i Reserven til Neutralitetsvagt. Sammenligner man disse Tal med det, som Erfaringerne viste var nødvendigt under sidste Krig, springer denne kommende Flaades Utilstrækkelighed straks i Øjnene.

Højremindretallet paapeger da ogsaa, at Styrken af de samlede Søstridskræfter er en Faktor, som altid maa tages i Betragtning, naar den ene af to kæmpende Magter eller Magtgrupper overvejer Gevinst og Tab ved et Foretagende mod Sverige, som kan resultere i, at Sveriges militære Resourcer forenes med den oprindelige Modstanders. Samme Synspunkter hævdedes i Betænkningerne af 1914 og 1926. At et saadant Forhold imidlertid heller ikke er den nuværende Kommission fremmed fremgaar af, at den udtaler, at Søstridskræfterne og Luftstridskræfterne ved Krigsudbrud omgaaende skal være til Disposition og indsættes for at afværge Neutralitetsovergreb. Derfor kræves et højt Krigsberedskab. — Man maa give de svenske Søofficerer Ret i deres Forundring ogsaa over disse Konsekvenser og i det tilsyneladende berettigede Spørgsmaal om, hvorledes det vil være muligt for Flaaden, at udføre dette, naar baade Skibsbestanden, Personellet, Øvelser, Udrustninger og Krigsberedskabet formindskes?

Den Paastand, at det er den totale Forsvarskraft, som er afgørende, kan nemlig ikke uden videre tiltrædes, thi som Kommandørkaptajn Giron siger, er det vel snarere

Landets industrielle og handelspolitiske Betydning og Omfanget af Sveriges Søstridskræfter, som gør Udslaget, idet det i første Række er disse som beskytter Søarten. Endvidere udgør Sø- og Luftstridskræfterne i første Række den Magtfaktor, som skal sættes ind mod en Modstander, og Luftstridskræfterne faar først denne Betydning, naar den krænkende Magt har fælles Landgrænse med Sverige. At en Magt der i Forvejen maa forudsættes at være i Krig, finder det i sin Interesse at forsøge at afbryde den fjendtlige Søhandel er sandsynligt. At samme Magt straks skulde overgaa til en Invasion paa svensk Landterritorium maa derimod anses for mindre sandsynligt.

En tilfredsstillende Løsning af Forsvarsspørgsmaalet kan derfor ikke fremkomme uden en operationsduelig Kystflaade, der kan beskytte Søhandelen og indgaa i Søforsvaret. Yderligere Støtte for denne Paastand faas ved at betragte den i den sidste Tid saa betydningsfulde Forøgelse af de tyske Rustninger i Almindelighed og i Særdeleshed til Søs.

Hovedmotivet til det Opgivelsesprincip, som Flertallet tilsyneladende har været ledet af, maa formodentlig ogsaa søges i den russiske Flaades fremadskridende Reorganisation samt Resultatet af de tysk-engelske Flaadeaftaler, som har medført en saa betydelig Forøgelse af den tyske Sømagt. Dertil kommer — udtaler Flertalsbeslutningen — at en svensk Flaade i Østersøen nu kommer til at befinde sig under det Tryk, som Stormagternes Luftflaader kan udøve over dette Hav.

Hvorfor disse Luftflaader ikke paa samme Maade kan udøve deres Tryk paa de svenske Luftstridskræfter er midlertid ikke umiddelbart indlysende, og at det kun skulde være Søforsvaret, som kom til at lide herved, synes at være en »flagrant Inkonsekvens«. Ganske vist kan Luftstridskræfterne lettere trækkes tilbage fra Farezonen end Skibene, men deres Indgriben i Forsvaret maa ogsaa herved forsinkes. Ligesaa rigtigt er det, at

Hæren ikke umiddelbart udsættes for Stormagtsarméernes Tryk, men ganske vist kun, dersom Herredømmet over de Sverige omgivne Farvande kan forsvares af en operationsdygtig svensk Kystflaade. I modsat Fald flyttes jo Fjendens Grænser billedlig talt til den svenske Kyst og Resonnementet kan ikke længere holde Stik. Kun dersom alle tre Forsvarsgrene er tilfredsstillende opretholdt, kan de med forenede Anstrengelser bære Trykket udefra.

Der spørges, om det ikke var rimeligere at forstærke Flaaden, dersom Trykket paa denne bliver forøget og ikke at Konsekvensen af Tysklands Oprusten til Søs bliver en Formindskelse af Flaaden og deraf følgende Ødelæggelse af svensk Søhandel o. s. v.?

For yderligere at belyse Problemet betragtes 2 Eksempler nemlig, 1) et Krigsudbrud mellem Tyskland og Frankrig, 2) et Krigsudbrud mellem Tyskland og Rusland.

I det første Tilfælde kan man sikkert med Rette regne med, at der fra fransk Side ikke sendes Søstyrke til Østersøen eller tilstødende Farvande, i alle Tilfælde ikke dersom Tysklands Flaade stadig forøges.

Den svenske Opgave bliver da at sikre Søhandels-trafikken. Savner Sverige nu en Kystflaade, kan Tyskland uden større Indsats spærre saavel Øst- som Vestkysten for at afbryde Handel med Frankrig. I modsat Fald — dersom en saadan Kystflaade var tilstede, — hvori indgaar Artillerifartøjer — maa Tyskland afse ikke alene lette Søstridskræfter, men dyrere og værdifuldere Materiel, nemlig Panserskibe for at udføre dette. Herved forøges Risikoen, og den svenske Neutralitet vilde derved sandsynligvis blive respekteret.

I andet Tilfælde gaas der ud fra, at Tysklands Flaade formaar at beherske Adgangene til Østersøen. Risikoen for Konflikter med svenske Interesser forøges herved, og en svensk Kystflaade, der skal beskytte den legale svenske Søhandel, kommer herved til at spille den samme

Rolle som i det første Eksempel og en ikke ubetydelig Del af den tyske Flaade maa bindes for at sikre sig mod Flankeangreb fra svensk Side.

Endnu tydeligere fremgaar det, dersom Rusland udbygger sin Flaade til at tage Kampen op mod Tyskland. Det ligger her i begge disse Landes Interesse, at Balancen til Søs ikke forrykkes. En svensk Flaade med Panserskibe er herved i Stand til at binde værdifulde Enheder og gøre det til en betænkelig Risiko at krænke svensk Neutralitet.

Konsekvensen heraf er, at den tyske Oprustning til Søs — fulgt eller ikke fulgt af en russisk Oprustning — har skærpet Kravet om, at Sverige holder sig en operationsduelig Kystflaade, i hvilken Panserskibe indgaar.

I et særligt Afsnit har Kommissionen underkastet de Metoder en Undersøgelse, som kan anvendes mod Sverige for at bringe dette til Underkastelse. Disse deles i 1) Forsyningskrig, som igen stykkes ud i Hjemstavnsbekæmpning og Søhandelskrig, samt 2) Invasion.

Da der til Basis for disse Betragtninger savnes en fyldestgørende strategisk Udredning, og da de sømilitære Synspunkter ikke er blevet taget tilstrækkelig i Betragtning, har saavel Højre-Mindretallet som den sømilitære Repræsentant gjort disse Betragtninger til Genstand for en særlig kritisk Behandling.

Hvad Hjemstavnsbekæmpelsen angaar, saa udføres denne ifølge Kommissionsbetænkningens Mening hovedsagelig med Luftstridskræfter, naar det gælder Angreb mod industrielle Anlæg eller Samfærdselsmidler.

Hertil indvendes, at det synes at have været Kommissionen fremmed, at en væsentlig Del af denne Kampform uløseligt vil kunne udføres netop med Søstridskræfter. Det maa nemlig erindres, for det første, at Sveriges Kystlinie er ca. 2000 km lang, samt for det

andet, at i en Kystzone, der for Sveriges Vedkommende maa sættes til en Gennemsnitsbredde af 34 à 40 km, har Halvdelen af Sveriges Befolkning Bolig, at 58 af Landets 114 Byer ligger her, deriblandt Hovedstaden, og 43,7 % af samtlige Industriarbejdere bor i Kystbyerne.

Udføres et Angreb paa disse værdifulde Dele af Landet med fjendtlige Søstridskræfter, savner Sverige enhver Mulighed for Beskyttelse, dersom Kystflaaden ødelægges.

Mindretallene paapeger endvidere, at jo nærmere Kysterne de permanente eller bevægelige Flyvebaser kan lægges, jo større er Faren for et Luftangreb, og hvad i Særdeleshed de bevægelige Baser (Hangarskibe etc.) angaar, saa kan disse utvivlsomt mest virkningsfuldt angribes netop af Søstridskræfter.

Hvad Søhandelskrigen angaar fremføres kraftige Grunde, som allerede er nævnt, og som af sagkyndige og erfaringsmæssige Grunde taler imod en Nedsættelse af Kystflaadens Slagkraft.

Blandt de Opgaver som Majoriteten opstiller for de forskellige Forsvarsgrene ses tilsyneladende helt bort fra Beskyttelse af Søhandelen, ikke engang de allestedsnærværende Luftstridskræfter tildeles — maaske af naturlige Grunde — nogen Rolle i denne Retning.

Højremindretallet udtaler derfor, at »det anførte bestyrker vor Opfattelse, at Forsvarskommissionen ikke tilbørlig har taget de Krav i Betragtning, som maa stilles til Søstridskræfterne i Retning af Beskyttelse af Søforbindelserne under Krig«.

Vedrørende Invasionen saa udtaler Kaptajn Ericson, at Hovedforslagets Behandling af Forsvaret herimod er drastisk i sin Ensidedighed og maa være baseret paa visse grundlæggende Synspunkter, som har sin Oprindelse i eensidige-hovedsagelig landmilitære Synspunkter.

Udgangspunktet for de teoretiske Spekulationer og Resonnementer er dels Luftstridskræfternes formentlig dominerende Indflydelse paa Søkrigen, dels deres Muligheder for at unddrage sig fjendtlig Modvirken, og endelig den Anskuelse, at indenfor den Ramme som der kan være Tale om til svenske Søstridskræfter, kan disse dog aldrig naa en saadan Styrke, at de for længere Tid vil kunne være i Stand til at forhindre en Landsætningsoperation (Överskeppningsföretag). »Atter Opgivelsesprincippet, naar det angaar Flaaden» dikteret af andet end sømilitær Sagkundskab» replicerer den svenske Søofficer hertil og fortsætter spørgende, hvorfor Kommissionen da mener, at Luftstridskræfterne og Landstridskræfterne har bedre Betingelser for at naa en saadan Styrke, at de formaar at forhindre en Landgangsoperation i længere Tid.

Gotland har gennem de seneste Tider været Brændpunktet for svensk Forsvarspolitik, fordi det er Landets mest udsatte Landomraade. Centralt som det ligger midt i Østersøen, egner det sig fortræffeligt som Operationsbasis for saavel Sø- som Luftstridskræfter og er derfor en fristende Løkkemad for en begærlig og determineret Modstander. Som følge heraf maa dets Forsvar, som efter sidste Forsvarsordning formindskedes, atter forøges, saaledes at Gotland atter bliver Sæde for en Generalkommando med ret stort Infanteri, motoriseret Artilleri og Luftstyrker. Paa dette Punkt er da ogsaa alle enige. Da Gotland som bekendt er en Ø, har Forsvarskommissionen imidlertid ikke kunnet komme uden om, at ogsaa en Kystflaade vil kunne komme til at spille en Rolle ved Gotlands Forsvar, og det konkluderer da ogsaa i en Udtalelse om, at »Mulighederne for at Gotland skal kunne bevares i svensk Eje naturligvis øges, dersom operationsduelige svenske Søstridskræfter kunde indsættes til Øens Forsvar».

Kaptajn Ericson sætter derfor kraftigt ind for at

efterlyse Resultaterne af denne Udtalelse og udtaler, at dersom en operationsduelig svensk Flaade kan deltage i Forsvaret, tvinges Fjenden til at samle sine Transporter i store og saarbare og koncentrerede Formationer, der kræver betydelige Stridskræfter til Beskyttelse, og paa peger, at kun en strategisk Samvirken og Vekselvirken imellem paa den ene Side en operationsdygtig Flaade og dens Luftstridskræfter og Øens lokale Forsvarskræfter paa den anden Side kan føre til et Resultat.

De samme Anskuelser gør sig omend i mindre betydeligt Format gældende for Forsvaret af Øland, saaledes, at de til Gotlands Forsvar stipulerede Søstridskræfter ogsaa forudsættes anvendt til Forsvar af Øland.

Kommissionen sammenfatter sine Synspunkter vedrørende Sveriges Behov af militære Forsvarsmidler i et særskilt Kapitel, og Resultatet heraf er der allerede gjort Rede for. Som naturligt er, har Kommandørkaptajn Giron underkastet dette en særlig Opmærksomhed, og at Resultatet er blevet som det er, skyldes antagelig den kendte Katastrofe-Psykose som giver sig Udslag i en Overvurdering af Luftvæsenets Anvendelse i Krig i Almindelighed samt Styrtebombekastets altomfattende Muligheder i Særdeleshed. Forsvarskommissionen — som iøvrigt ikke har modtaget nogen Rapport fra Chefen for Flyvevæsenet vedrørende særskilt udførte Bombeforsøg til Støtte af denne Paastand — har tilsyneladende ikke næret nogen Betæneligheder overfor Luftvæsenets Operationsduelighed selv i Mærke og usigtbart Vejr.

Hensyn er saaledes ikke taget til udenlandske Erfaringer eller til de Forsøg, som »Kystflottan» og »Flygvapnet» selv har gjort, og som ifølge Kaptajn Ericson har givet »klart negativt udslag», hvad angaar Luftfartøjers Optræden under usigtbare meteorologiske Forhold.

I mere end Aarets seks Maaneder, som statistisk er Gennemsnittet for overvejende mørkt og usigtbart

Vejr i Sverige, maa Landet altsaa ligge forsvarsløst, hvis man kun baserer sig paa Luftstridskræfterne, idet det paa den anden Side maa erindres, at den underlegne Flaade netop har sin største Chance under disse Forhold.

Samtidig synes der ikke at være lagt tilstrækkelig Vægt paa de Fordele, som de geografiske Forhold og Farvandene giver netop egne Søstridskræfter ved Benyttelse af hjemlige Farvande i Modsætning til de geografiske Forhold i Luften, hvor alle har lige Chancer, og hvis et relativt billigt Luftvaaben er at foretrække af Bekostningshensyn fremfor de dyrere Panserskibe, saa har den formentlig stærkere Modstander vel lige saa let eller lettere ved at anskaffe sig et lige saa kraftigt eller kraftigere Luftvaaben til Brug i Luften, hvor alle Forhold som sagt iøvrigt er lige. Altsammen Forhold der peger mod en ensidig Fremhævelse af Luftvaabnet.

Overalt i Udlandet er man overgaaet fra Børnesygdommen: »Flaade eller Luftfartøjer» til Flaade og Luftfartøjer, saaledes at Tiden synes at være løbet fra Majoriteten i de 5 Aar Kommissionen har arbejdet.

Det kan ikke være klogt at basere sit Forsvar paa saa løst et Grundlag vedrørende Flyvevæsenets Operationsduelighed og Evne til at kunne erstatte Søstridskræfters Opgaver i Forsvaret, særlig naar Udviklingen i fremmede Lande peger i en helt anden Retning. Der udtales derfor i det sømilitære Indlæg: »Slipper vi Tanken paa at forsvare vore Farvande med operationsduelige Søstridskræfter, giver vi en Angriber Muligheder for umiddelbart at flytte sine Tropper ind paa svensk Jord for at fremtvinge en hurtig Afgørelse af Krigen, eller dersom denne Betvingelsesmetode ikke passer under de forhaandenværende Omstændigheder, da frit og med ringe Kræfter ødelægge vore Forbindelser over Havet og om nødvendigt skyde sine Luftbaser frem og kvæle os med et kombineret Angreb til Søs og i Luften.» — — —

»Vore Søstridskræfter kommer altid til at danne den

afgørende Betydning saavel i Forsvaret af Befolkningens Forsyning som i Forsvaret til Søs mod en Invasion, og i begge Henseender udgør de — tillige med Luftstridskræfterne — den Faktor, som først og fremmest bestemmer hvor lang Tid, der kan forventes at gaa, inden en svensk Statsledelse kan tvinges til at underkaste sig et Angreb.

Landstridskræfterne udgør den yderste Reserve i Forsvaret af Landets Frihed og danner den nødvendige Betingelse for begge Materiellaabens Anvendelse som offensivt Kampmiddel i Forsvarsvirkomheden uden forvore Kyster mod Invasionsforetagender.*

I denne Udtalelse af Kommandørkaptajn Giron ligger hele Sveriges Forsvarsproblem klarlagt, siger Kaptajn Ericson, og den logiske Følge heraf er, at Sverige bør holde sig en operationsduelig Flaade ved Siden af de andre Vaabenarter. Hvorledes en saadan Flaade skal være sammensat fremgaar af Højreserververanternes og Kommandørkaptajn Girons allerede omtalte Forslag.

At Kystflaadens Opretholdelse — den er alligevel i det væsentlige til Stede — ikke indebærer nogle uoverstigelige Bekostninger, er ligeledes bevist.

Enhver som sagligt og uden forudfattet Mening studerer baade Flertallets Indstilling og Højres samt Kommandørkaptajn Girons Reservationer »kan ikke undgaa at finde Majoritetens Forslag til Organisation af Flaaden, saavel hvad angaar Materiel som Mandskab, Øvelser og Udrustninger til den Grad bristfældig«, at — som Højremindretallet udtaler — den totale Forsvarsordning herigennem ikke kommer til at opfylde de Krav om Sikkerhed, som Landet maa fordre af sin Forsvarsmagt.

Hovedforslagets ofte fremholdte Princip, at man maa skelne mellem »det nødvendige« og »det ønskelige«, saaledes at Flaaden skubbes hen til det sidste, staar sig hverken overfor Krigserfaringer, Erfaringer fra Neutra-

litetsperioden, Marinepolitik i fremmede Stater eller de fremkomne Udredninger.

En operationsduelig Flaade af Omfang som Højre foreslaar, er at hense til »det nødvendige»; en Flaade af væsentlig større Omfang er at hense til »det ønskelige».

»Hvad Arméen og Flyvevæsenet angaar, maa Resultatet af Forsvarskommissionens Betænkning«, udtaler Kaptajn Ericson til Slut, »hilses med Tilfredshed; hvad Søforsvaret angaar, er det uantageligt».

Ikke fordi Flaaden som saadan gøres svagere, men fordi Rigsforsvaret i dets Helhed ikke kan udfylde sin Opgave uden et Søforsvar, thi som bekendt er et Lands Forsvarsmagt at ligne med en sammensvejet Kæde, hvis samlede Styrke aldrig er større end Styrken af det svageste Led. —

»Flaaden maa ikke betragtes som en Konkurrent til de øvrige Forsvarsgrene. Den er en Kompagnon, hvis gode Tilstand er en fælles Livsbetingelse. Rigsforsvaret kan i sin Helhed ikke opfylde sine Opgaver, hvor stor end Hæren er inden for Rammen af vore Muligheder, om ikke der i det af Søforsvaret og Luftstridskræfter kombinerede ydre Forsvar ogsaa indgaar en operationsduelig Kystflaade med Artillerifar-tøjer».

Oplysninger om det norske og svenske Kystartilleri m. m.

Ved Kaptajnløjtnant A. H. Lind.

I en Række af fremmede Lande (Frankrig, Italien, Norge, Sverige og Tyskland m. fl.) er Kystartilleriet under eller efter Verdenskrigen overgaaet fra at henhøre under Hærene til at henhøre under Marinerne. Denne Overgang er udført paa forskellig Maade i de forskellige Lande. Nogle Steder har man — som hos os — ladet Marinens Personel rykke ind og fuldstændig overtage Vaabnet efter Hæren. I andre Lande har man bibeholdt det gamle Personel og kun ladet den øverste Kommandoledelse og Administration overgaa i Marinens Hænder.

Blandt de Lande, hvor en Overflytning af Kystartilleriet har fundet Sted, er vore Nabolande Norge og Sverige for os særlig interessante at studere, dels fordi man i Udredninger angaaende Styrkernes Placering og Sammensætning faar et Indblik i disse Landes Strategi og dels fordi deres Budgetters Størrelse ligger paa et saadant Niveau, at Sammenligning overhovedet lader sig foretage. Endelig — og ikke mindst — forekommer i disse Landes officielle Redegørelser overordentlig ofte interessante Udtalelser, der tillader os, saa at sige, at se ind ad vore egne Vinduer.

Det viser sig ogsaa, at adskillige af de Problemer Kystartilleriet i disse to Lande arbejder med, netop er de samme, hvis Løsning trænger sig paa her hjemme. Jeg nævner i denne Sammenhæng blot: Nedlægning af Forter i de indre Linier samtidig med Fremskydning af de ydre Forsvarsværker, spredt og skjult Opstilling af nye Batterier og Tilknytning af A. L. Batterier til alle faste Værker m. m.

De Kilder, hvortil jeg i det efterstaaende fortrinsvis henholder mig, er: Norske Stortingspropositioner, Norske Stortingsmeddelelser, Norsk «Admiralstabens Udredning om Nyordning af Sjøforsvaret» (1930), Norsk «Kommanderende Generals Udredning om Organisasjon af et landforsvar» (1930) og for Sveriges Vedkommende: Svensk Kustartilleritidskrift og Svensk «Betänkande med Förslag till Ordande av Sveriges Försvarsväsende» (1935).

Ved at foretage Udpluk af disse Kilder har jeg søgt at skabe et Billede, der — om man saa maa sige i Mossaik — fremstiller de Opgaver der tildeles Kystartilleriet, dets strategiske og taktiske Betydning, dets Organisation, dets Personel og de hertil til Raadighed værende Budgetter.

For dem, der ønsker at trænge dybere til Bunds i enkelte af Emnerne, anvises ovenstaaende Kilder.

I. Norge.

Den nye Forsvarsordning traadte i Kraft 1. Juli 1934.

Værker.

Kystartilleriets Anlæg bestaar af:

1. Oscarsborg.
2. Tønsbergs Befæstninger, Oslofjords fremskudte Befæstninger og Frederiksstads Minesforsvar.
3. Kristianssands Befæstninger.
4. Bergens Befæstninger.
5. Agdenes Befæstninger.
6. Ramsund og Vardøhus.

Uddannelsen.

Efter den nye Forsvarsordning er Uddannelsesordningen følgende:

- a. Fastlønnede Befalingsmænd uddannes ved Sjøkrigsskolen.

- b. Kystartilleriets Befalingsmandsskole paa Oscarsborg for vpl. Befalingsmænd.
- c. Kystartilleriets Befalingsmandsskole for Højskolestuderenter.
- d. Kursus for Uddannelse af ulønnede og udskrevne Befalingsmænd.
- e. Kystartilleriets Skydeskole.

I Budgetforslaget for 1935—36 foreslaas Rekrutskolen forlænget fra 60 til 72 Dage.

Som Følge af den vanskelige finansielle Situation finder Forsvarsdepartementet ikke at kunne foreslaa den Øvelsesordning, som den nye Forsvarsordning forudsætter. Vaabenøvelserne for Værnepligtige er saaledes foreslaaet til 72 Dages Varighed mod forudsat i Normalbudgettet 84 Dage.

Der regnes med 2 Kystartilleriofficerer til Tjeneste i Admiralstaben, idet det er henstillet til Administrationen, at give Kystartilleriet en fyldigere Repræsentation i Admiralstaben, og da det er nødvendigt, at skaffe Vaabnet admiralstabsuddannede Officerer for senere Besættelse af Stillingerne i Admiralstaben, ved Kystartilleriets Vaabenstab og ved Søforsvarsdistrikternes Stabe.

Kystartilleriet under Marinen eller under Hæren.

Spørgsmaalet om hvorvidt Befæstningerne paa Kysten bør henhøre under Marinen eller Hæren har været til Behandling gentagne Gange. Opfattelsen har altid været delt. (St. med. nr. 23/1930): — — — »Naar henses til at vor Marine ikke skal baseres paa offensive, langt ud gaaende Opgaver, men paa Etablering af en umiddelbar Beskyttelse af vor Kyst — en Opgave som paa sine Steder maa løses i Forbindelse med faste Støttepunkter — mener Forsvarsdepartementet at man for vor vort Lands Vedkommende vil opnaa det bedste Resultat ved at slaas

sammen under een ansvarlig Myndighed det faste og det bevægelige Søforsvar.»

Strategiske og taktiske Betragtninger.

Angaaende Kystfæstningernes Betydning for det flydende Forsvar har Admiralstaben paa Foranledning blandt andet udtalt følgende:

«En Flaade trænger altid til Støttepunkter, i højere Grad jo svagere den er. Med den nye Organisationsplans Flaadestyrke maa de sømilitære Operationer praktisk talt helt baseres paa faste Støttepunkter paa Kysten, da et bevægeligt Støttepunkt repræsenteret ved kraftige Artillerifartøjer mangler.

Af faste Støttepunkter tiltrænges mindst et i hvert af Afsnittene Oslofjord, Kristianssand, Bergen, Trøndelag og Nord-Norge.

Et Støttepunkt, som skal tilfredsstille Marinens Krav, maa være saaledes anordnet og udstyret, at en Flaadestyrke til enhver Tid kan løbe ud i frit Farvand og — om den maa trække sig tilbage — kan faa Beskyttelse mod en overlegen Forfølger.

Støttepunktet maa altsaa først og fremmest skaffe Søstridskræfterne Operationsfrihed til Løsning af deres Opgaver. De vil da ogsaa paa den mest effektive Maade sammen med Befæstningerne kunne deltage i Forsvaret af vedkommende Afsnit.

De fleste af vore Kystbefæstninger tilfredsstiller ikke de nævnte Krav, da de er anlagt under andre Forudsætninger og i en Tid, da store Artillerifartøjer kunde operere klos i Kysten, ja endog i store Dele af Skærgaarden uden Fare fra Miner og U-baade. Befæstningerne blev lagt langt tilbage nær det Punkt eller den Passage de direkte skulde beskytte, hvorved store Dele af de Skærgaardsafsnit, hvorigennem vore Fartøjer maa passere for at komme ud i frit Farvand, ligger langt foran Befæst-

ningerne og kun lidet beskyttet af disse. Paa Søkrigsmateriellets daværende Udviklingstrin var disse Ulemper dog ikke afgørende.

Anderledes stiller Sagen sig nu. De moderne Søkrigsmidler gør, at vore nuværende Befæstninger kun har liden Betydning for Søforsvaret. Deres langt tilbagetrukne Beliggenhed gør at de ikke kan hindre fjendtlig Minering af Indløbene til vedkommende Skærgaardsafsnit og en effektiv Bevogtning af Spærringerne fra Fjendens Side. De kan heller ikke yde vore Fartøjer virksom Støtte i Kampen om Spærringerne. De Søstridskræfter, som er baseret paa vedkommende Afsnit kan derfor let blive sat ud af Virksomhed.

For at Befæstningerne skal kunne blive af Betydning for Marinens Operationer maa de derfor skydes frem.

Dette kan nu gøres saa meget lettere end den Gang, de blev anlagt. Paa Grund af Forsvarets Anvendelse af U-baade og Miner vil en Angriber ikke risikere sine store værdifulde Artilleriskibe nær Kysten. Han vil sende lettere, hurtiggaaende Fartøjer ind og til at standse disse behøver Befæstningerne væsentlig Skyts af Mellemkaliber. Paa Grund af det nuværende Skyts's store Skudvidde kan selv en lang Front forsvares af et ringe Antal Batterier. Miner vil blive anvendt for at hindre at lettere fjendtlige Stridskræfter løber forbi Batterierne i usigtbart Vejr. Miner kan ogsaa komme til Anvendelse langt foran Befæstningerne i frit Farvand, om Dybderne tillader det.

I Almindelighed vil det være hensigtsmæssigere at anvende Marinens automatiske Miner end det af Fæstningsartilleriet anvendte System. De første er billige. Anvendelsen er kun i ringe Grad afhængig af Forberedelser og vekslende Dybder, og der behøves ikke Stationsanlæg med specielt Personel.

Af de tidligere nævnte Befæstningsafsnit kommer Oslofjord i første Række. Her maa Hovedstaden og Ma-

rinens Hovedstation sikres ved Befæstninger i Fjordens ydre Del med tilhørende Minespærringer. — —

— — Der er næppe Grund til at antage, at en Fjende vil søge at tage de fremskudte Befæstninger fra Landsiden. Hertil kræves vidtløftige Foranstaltninger, som for en stærk Fjende er unødvendige, da han paa Søen har andre Midler til at tvinge os. Og en forholdsvis svag Fjende vil ikke risikere at sende en Transportflaade frem mod en Kyst, saa længe vi har et mobilt Søforsvar.^a

Budget.

(St. med. Nr. 23/1935). — — Ligeledes kan det paa nærværende Tidspunkt ikke nøjere angives hvor stor en Del af det samlede Beløb til Forsvaret, der maa afses til Kystbefæstningerne. Med forholdsvis lignende Reduktion, som er foretaget paa Hærens og Marinens Budgetter har man regnet med at Kystartilleriet vil lægge Beslag paa ca. 1 $\frac{1}{4}$ Million Kroner. — —

— — (St. prp. nr. 1/1935). I Henhold til Forsvarsdepartementets Indstilling, bifaldet ved kgl. Resolution af 4/1 1935 er Kystartilleriets Budget for Terminen 1/7 1935 —⁸⁰/₆ 1936 paa 1 501 200 Kr. Dette er det andet Budget, der er opstillet efter at det er bestemt, at Kystartilleriet udskilles fra Hæren.

Af Budgettets forskellige Poster lægger man navnlig Mærke til følgende:

Til Kystartilleriets egne Skoler og Kursus .	78 000 Kr.
heraf til Kystartilleriets Skydeskole....	13 500 -
Til Vaaben er opført.....	44 000 -
Til Ammunition	114 000 -

Af disse Bevillinger anskaffes Vaaben og Ammunition til Erstatning for Kassation og Forbrug under Øvelserne m. m. Det nævnes, at Bevillingerne saaledes kommer

den norske Industri tilgode (nemlig Kongsberg Vaabenfabrik og Raufoss Ammunitionsfabrikker).

Endvidere er der af Generalinspektøren som ekstraordinært Forslag opført 300 000 Kr. til Laborering m. v. af Ammunition til de færdigmonterede 15 cm hurtigskydende Kanoner ved Oslofjords fremskudte Befæstninger. Departementet har imidlertid af budgetmæssige Grunde ikke kunnet opføre noget Beløb hertil for den kommende Termin.

— — Det nævnes at 1 Kostportion (af Hærens Myndigheder) regnedes til 1,14 Kr. med et Tillæg af 0,10 Kr. for garnisonerende Afdelinger.

Politiske Betragtninger.

(Norsk) »Kommanderende Generals Udredning om Organisasjon af et landforsvar» (1930).

(Punkt IX. Afsluttende Bemærkninger. Pag. 75):

— — »Der er ogsaa en anden og alvorligere Betragtning, som man ikke kommer forbi ved Behandlingen af denne bedrøvelige Sag.

Kaster man Blikket tilbage til Johan Sverdrups Dage kan man ikke undgaa at fæste sig ved Norges paafaldende Usikkerhed med Hensyn til hvad det egentlig vil naar det gælder Forsvaret.

Man kan ikke undgaa at lægge Mærke til hvorledes man uafsladelig ligger paa Vagt og paa Jagt efter at faa nedsat Udgifterne til Hærordningen, som jo skal give Udtryk for det norske Folks Selvopholdelsesdrift, mens derimod alle de andre Budgetter vokser jævnt og sikkert.

Ser vi paa de andre nordiske Lande faar vi et helt andet Billede at se.

Tager vi først Finland, er intet Menneske i Norge, Sverige eller Danmark et Øjeblik i Tvivl om at dette Land til sidste Blodsdraabe vil kæmpe for sin nyvundne Frihed.

Ser vi saa paa Sverige, er det ganske vist saaledes, at dette Land efter at det har faaet et selvstændigt Finland som Stødpude mod Øst har ment at kunne gaa til en vis Reduktion af sin Hær, men den civile Mand, Redaktør og Professor Segerstedt giver sikkert Udtryk baade for Opfattelsen i Sverige og ogsaa for Opfattelsen af Sverige baade i Norge og Danmark, naar han ganske nylig har udtalt »at al Forsvarsnihilisme til Trods bliver det ikke muligt at faa Sveriges Ungdom til at gaa ind paa den Tanke, at den ikke skal forsvare sig. Selv om det skulde briste, vil den foretrække at gaa til Grunde og se sit Land blive ødelagt og sit Folk udryddet fremfor at bøje sig.

Det kan godt være at det er taabeligt, men det er den Daarskab, hvormed Ungdommen altid handler og uden hvilken et Folk ikke kan bestaa.»

Et helt andet Billede danner vi os naar vi kaster Blikket paa Danmark.

Dette Land har siden det i 1864 fik Øjnene op for, at den saakaldte Skandinavisme kun var en tom Talemaade — haft fuld Klarhed over, at i en Krig maatte Landet klare sig selv.

Som bekendt affødte Skandinavismens Sammenbrud for Danmarks Vedkommende Slagordet: »Hvad kan det nytte«, som blev Politikeren Hørups vigtigste og mest virkningsfulde Vaaben mod ethvert militært Forsvar i Danmark.

I dette Land laa forøvrigt alt til Rette for Forsvarsnihilismen.

Dette lille Land har i Forhold til Stormagten Tyskland en særdeles vanskelig Stilling og Landets geografiske Beliggenhed som Portvagt for Østersøen har givet det en verdensstrategisk Betydning, der ikke staar i noget rimeligt Forhold til dets Ressourser.

Derfor er der heller intet Land i Verden, hvor den ansvarlige Forsvarsminister har turdet og villet udtale

sig med saa kynisk Aabenhed om den eneste Politik som passer for Danmark — nemlig Selvopgivelsens. Han udtaler selv at under en Krig i Østersøen er det indlysende at Danmark maa blive Krigsskueplads og blive besat af den Magt som kommer først.

Han er selvfølgelig vel vidende om, at den Magt som besætter Danmark straks skrider til Udskrivning af Landets Ungdom til Soldater. Han er vidende om at Danmark selv kommer til at betale baade hvad det koster og hvad Landet forevrigt maatte evne.

Han er vidende om at med det samme Landet bliver Krigsskueplads bliver det ogsaa udsat for Gasangreb og alle Krigens Rædsler.

Man staar her over for en helt anden Mentalitet end den svenske, som ikke under nogen Omstændighed kan tænke sig andet end at gaa til Grunde sammen med sit Land, hvis galt skal være.

Gaar vi saa til Norge kan vi ikke undlade at lægge Mærke til, at medens man hverken i Finland eller i Sverige — i hvert Fald ikke paa ansvarligt Hold — har sluttet sig til Danmarks Forsvarsnihilisme og Selvopgivelse, er der i Norge et ganske stort politisk Parti og ganske fremstaaende Mænd, som øjeblikkelig har givet deres Tilslutning baade over for Slagordet »Hvad kan det nytte« som nu lige over for det direkte Afrustningsforslag.

Medens man baade i Finland og Sverige, uantastet heraf rolig og konsekvent fortsætter med at udbygge sin Forsvarsorganisation bliver der i Norge straks sat vidtvidtløftige Udredninger i Gang af hvorledes vi mere eller mindre aabenlyst skulde kunne følge i Danmarks Fodspor for om muligen at slippe nogle Kroner billigere — endnu inden der foreligger et Resultat i Danmark.

Forklaringen hertil kunde kanske ligge deri, at Norge gennem 400 Aar har været vant til at følge Pa-rolen fra Danmark.

Gennem henved 100 Aar har vi dernæst fulgt Parolen fra Sverige. Kun i 25 Aar har vi haft Anledning til at føre en selvstændig Politik.

Vi føler os derfor famlende og usikre i Rækken af de selvstændige Nationer, netop paa det Felt, hvor Viljen til at hævde sin Selvstændighed giver sig Udslag.

Naar der kommer en Parole fra Danmark, den være sig aldrig saa uovervejende og ubearbejdet, falder det os ikke naturligt at stille os afventende og skeptisk. Vi afventer ikke en Gang den formelle Udformning og den endelige Vedtagelse.» — —

— — »Intet Land er gaaet til Grunde paa Grund af sine Udgifter til Forsvaret, selv om disse har været overvældende, men Historien mangler ikke Eksempler paa Nationer, som har ladet deres Forsvar forfalde og derved er blevet udslettet af Nationernes Række.

Lad nu dette være som det vil. Sikkert er det i hvert Fald at vi endnu ikke har hørt den myndige Røst her i Norge, som tværs igennem alle Fraser raaber ud saa alle hører det:

Skal vort Land gaa til Grunde, saa gaar vi til Grunde med det.

Dette er stolte Ord.

De er uden Tvivl det udtalte Valgsprog i Finland.

De giver lige saa sikkert Udtryk for Sveriges Opfattelse.

I Norge tæller man paa Knapperne — skal vi give os over som i Danmark eller skal vi stille os Ryg mod Ryg med Svenskerne.

Kommanderende General, Oslo ⁶/₁₂ 1929

Th. Holtfodt.»

II. Sverige.

Værker m. m.

Hvad Forsvarskommissionen har anført angaaende Kystartilleriforsvarets Opgaver ved Forsvar af Søstridskræfternes Baseringsomraader og vigtige Steder paa Kysten samt dets øvrige Anvendelse kan kortelig sammenfattes saaledes:

For Stockholms og Karlskronas Skærgaarde bør afses et Kystartilleriforsvar bestaaende bl. a af Befæstninger og Luftværn.

Göteborgs og Härnösands Skærgaarde bør i visse Tilfælde kunne forsvares paa lignende Vis.

Et Kystartilleriforsvar ved Fårösund bør paa ny udbygges dels af Hensyn til Fårösunds Betydning ved Neutralitetsbeskyttelse og som Replipunkt for lette Søstridskræfter og Flyvestridskræfter dels af Hensyn til Forsvaret af Nord-Gotland.

Det mobile Kystartilleri bør forstærkes saavel paa Gotland som paa Fastlandet for at berede Søstridskræfter og Søhandel Støtte paa visse Pladser saavel uden for de Omraader, som forsynes med et permanent Forsvar, som for at kunne anvendes til Forstærkning af det umiddelbare Forsvar mod Landingsforsøg inden for visse Kystomraader.

I Kystartilleriet bør ogsaa indgaa det for Gotlands Forsvar afsete Luftværn. — —

En Udflytning af Kystartilleriforsvaret i Älvsborgs Fæstning til Göteborgs ydre Skærgaard har forekommet Kommissionen at være ønskværdig, men af Hensyn til mere tiltrængte Behov i Spørgsmaalet om Kystartilleriforsvaret har Kommissionen set sig nødsaget til at afstaa fra at fremlægge noget Forslag om en saadan Udflytning.

Kystartilleriet bør efter Kommissionens Mening organiseres i 3 Afdelinger:

1. Vaxholm Kystartilleri-Regiment med et Detachement i Hemsö Fæstning.
2. Karlskrona Kystartilleri-Regiment med et Detachement i Älvsborg Fæstning.
3. Fårösunds Kystartilleri-Korps.

— — Kystartilleriforsvaret paa Gotland forudsættes at skulle bestaa af:

Permanente Forsvarsværker ved Fårösund omfattende svære, mellemsvære og lette Søfrontbatterier m. m. tillige med et vist Luftværn samt mobile Kystartilleribatterier og Luftværnsbatterier for Gotlands Forsvar forevrigt.

Kommissionen har endvidere foreslaaet Oprettelse af visse mobile Kystartilleribatterier til Anvendelse i første Række paa Fastlandet.

Uddannelse m. m.

Kommissionen foreslaar til ovennævnte 3 Afdelinger — foruden Studenter og ligestillede — tilsammen til Liniertjeneste udtaget følgende Antal Værnepligtige:

til Vaxholms Kystartilleri-Regiment	530	Mand
- Karlskrona — —	420	—
- Fårösunds — -Korps	170	—
		ialt... 1120 Mand

Tjenestetiden er for de til:

Liniertjeneste udtagne	200	Dage
Reserven —	140	—

Af Hensyn til Risiko for overraskende Foretagender under de raadende ustabile Forhold bør Dele af samtlige Forsvarsgrene have en høj Grad af Forsvarsberedskab.

Paa Sjökrigshögskolan meddeles i »Almänna Kursen» og visse højere Kursus Undervisning paa to Linier: een for Elever fra Flaaden, Søofficerslinien, og een for Elever fra Kystartilleriet, Kystartillerilinen.

De offentliggjorte Skydeinstruktioner viser, at der inden for Kystartilleriet lægges Vægt paa at undersøge og indøve de skydetekniske Forhold, som forekommer ved Skydeøvelser med større samlede Styrker med det Formaal at lære Personellet at indse og møde de Besværligheder med Hensyn til Forbindelser, Observationernes Iværksættelse og Ildregulering, som opstaar, dels naar Ild samtidig afgives af flere Batterier mod flere Maal (Ildfordeling) og dels naar Ild samtidig afgives af flere Batterier mod eet Maal (Ildkoncentration).

Kommissionen anser det ikke for nødvendigt at Infanteristyrker indgaar i Vaxholms og Karlskronas Fredsbesætninger, idet den er af den Opfattelse, at der som Sikkerhedsbesætninger i Kystbefæstningerne bør tjenstgøre Landstormsafdelinger med den øgede Effektivitet og den specielle Uddannelse, som Kommissionen i anden Sammenhæng har foreslaet.

Ligeledes mener Kommissionen, at Ingeniørtropper først ved Mobilisering bør tilføres Kystbefæstningerne.

Det fremgaar af Kundgørelser m. m. at Kystartilleriets Officerer ofte kommanderes til Tjeneste i Flaadens Skibe og omvendt Flaadens Officerer til Tjeneste ved Kystartilleriet med det Formaal at sætte sig ind i og studere Spørgsmaal, som den anden Part har taget op til Løsning. Af saadanne Spørgsmaal kan nævnes f. Eks.: U-baads Jagt, Luftværn, Anvendelse af frivillige Motorbaade m. m.

Organisation.

Kommissionen gaar ud fra at Kystartillerigeneralen bistaaet af sin ordinære Stab direkte under Chefen

for Marinen skal forelægge forekommende Sager. Det bliver i det store og hele af samme Art og Omfang som de, der nu klarlægges inden for Chefen for Kystartilleriets Stab, men med de mindre Ændringer, som er en Følge af Kystartillerigeneralens Stilling som Inspektør for Kystartilleriet samt deraf, at en Del Kystartilleriet berørende Sager er overført fra Søforsvarets Kommandoekspedition til Chefen for Marinens Afgørelse.

Gennem en saadan Tilrettelægning af Kystartilleriets Anliggender vindes den Fordel, at Kystartillerigeneralen, i de Tilfælde, hvor han ikke selv har Beslutningsret er direkte forelæggende for Chefen for Marinen, saa at ingen Mellemmand kommer imellem disse Myndigheder. Paa denne Vis turde unødigt Omvej og vidtløftig Udvekslen af Skrivelser saa vidt muligt være undgaaet.

I Overensstemmelse med Kommissionens Forslag er Kystartillerigeneralen Chef for Kystartilleriets Personel og Inspektør for Kystartilleriet, hvilket forudsættes at indebære, at han skal overvåge og inspicere Kystartilleriets Uddannelse i alle Tjenestens Dele.

Kystartillerigeneralen bliver Vaabnets første Talsmand overfor Chefen for Marinen, hvorigennem der erholdes Sikkerhed for at Sagkundskaben skal komme tilbørligt til Orde. Gennem denne Ordning synes der at være taget Hensyn til alle berettigede Krav.

Efter den nuværende Organisation er Marinen delt i 2 stort set fra hinanden fritstaaende Vaaben: Flaaden og Kystartilleriet. Kystartilleriet udgør imidlertid formelt set en Personelorganisation under Chefen for Kystartilleriet, skønt Kystartilleriets Materiel er tildelt Kystfæstningerne. Kommissionen har i sit Forslag forudsat, at Kystartilleriets Personel og Materiel ligesom ved Armeen skal sammenføres saa at Kystartilleri-Regimenterne omfatter ikke alene Personellet men ogsaa det Materiel, som Personellet betjener. Paa denne Maade kommer Marinen til at bestaa af Flaaden og Kystartilleriet begge

omfattende saavel Personel som Materiel. Marinestridskræfterne bestaar i Overensstemmelse hermed af Søstridskræfter og Kystartilleristridskræfter.

Da Kystartilleriets første Talsmand, som nu benævnes Chefen for Kystartilleriet, ikke faar Befalingen over Kystartilleristridskræfterne men kun er Chef for Personellet, synes han ikke rettelig at burde benævnes Chef for Kystartilleriet. Nærmere turde kanske være at benævne ham Inspektør for Kystartilleriet. Af Hensyn til at de øvrige Inspektører i Marinen ikke er Personelchefer og ikke heller Organer for Chefen for Marinen saaledes som Chefen for Kystartilleriet af Kommissionen foreslaas at være, synes dog en anden Benævnelse at burde vælges. Kommissionen foreslaar derfor at Chefen for Kystartilleriets Benævnelse forandres til Kystartillerigeneralen.

Kystartilleriet under Marinen eller under Hæren.

I Søforsvaret indeholdes for nærværende Flaaden og Kystartilleriet, hvilke kollektivt benævnes Marinen. Det er taget op til Omprøvning hvorvidt dette Forhold vedblivende burde bestaa eller om Kystartilleriet i den ene eller anden Henseende burde tages ud af denne Forsvarsgren. Af forskellige Aarsager er dog Kommissionen blevet staaende ved at foreslaa, at Kystartilleriets nuværende Organisation stort set maa bibeholdes uændret, og at Vaabnet vedblivende skal tilhøre Marinen. — —

— — Efter nuværende Organisation indgaar Kystartilleriet i Marinen. Spørgsmaalet om en Fordeling af Kystartilleriet mellem Flaaden og Armeen har imidlertid ved flere Lejligheder været paa Tale. Ogsaa inden for Kommissionen har Spørgsmaalet om en saadan Deling lagt Beslag paa indgaaende Opmærksomhed. Forskellige Alternativer for en saadan Deling har derfor været paa Tale.

Af forskellige Aarsager har imidlertid Kommissionen — saaledes som det fremgaar af Betænkningen — holdt paa at foreslaa at Kystartilleriets nuværende Organisation bibeholdes. Kommissionen forestiller sig dog at Spørgsmaalet om Kystartilleriets Omorganisation i en Fremtid, hvor der er vundet Erfaringer med Hensyn til den foreslaaede Forsvarsorganisation, maaske bør gøres til Genstand for Undersøgelse.

Strategiske og taktiske Betragtninger.

— — Af det foregaaende fremgaar at de strategiske Udredninger har indtaget en central Plads i Forsvarskommissionens Arbejde, samt at de ved den endelige Standpunkttagen til Spørgsmaal om Forsvarsorganisationens Størrelse og Sammensætning er anset for at burde tilægges stor Betydning. — —

— — Man kan have hvilken som helst Opfattelse vedrørende Værdien af strategiske Udredninger, tilbage staar dog som Faktum, at noget mere holdbart Grundlag for Overvejelser af Forsvarskræfternes Opgaver og Sammensætning næppe kan tilvejebringes. — —

— — At indgaaede Aftaler skal holdes synes ikke længere i nogen højere Grad at udgøre Rettesnoren for de forskellige Landes Politik. Snarere har man en Følelse af at Aftaler af denne Art i stor Udstrækning sluttet for at møde en vis udenrigspolitisk Situations Krav og at de, naar denne Situation forandres, ikke længere tillægges nogen større Betydning. Herigennem er Forvirringen og Usikkerheden i Forholdet mellem Europas Stater i høj Grad forøget. — —

Risiko for Sveriges Neutralitet.

— — I andre Situationer, f. Eks. om nogen af de krigsførende søger at afspærre Østersøindløbene kan atter Opmærksomheden først og fremmest rettes imod

de sydlige Dele af Sverige, samt mod Danmark. Dette kan bl. a. tænkes at indtræffe ved krigerske Forviklinger i Vesteuropa, hvis Operationerne skulde udstrækkes Nord ud og Foretagende over Havet rettes mod sydbaltisk Omraade. For en spærrende Magt kan det i dette Tilfælde blive ønskværdigt at flytte Baserne frem til neutralt Omraade saavel i præventiv Hensigt for at komme Modstanderen i Forkøbet som for at skabe et gunstigere Udgangssted for Operationerne i Almindelighed, hvad enten disse er af offensiv eller defensiv Karakter.

For at beherske Indløbene til Østersøen og for under alle Forhold at kunne hindre en Forcing af Øresund og Bælterne kan der saavel blive Tale om at lægge Miner i disse Farvande som at opstille Kystbatterier m. m., i første Række paa dansk Omraade.

Men ogsaa andre Motiver kan her foranledige en med Hensigt foretagen Krænkelse af de nordiske Staters Neutralitet. En flyvestrategisk ugunstig Beliggenhed kan foranledige en Stat til Baseringsforetagender omfattende Okkupation af saadanne Omraader, hvor egne Flyvestridskrafter kan erholde ordentlig Beskyttelse.

Selvfølgelig løber de neutrale Magter samtidig den Risiko at forfordeles fra den modsatte Part af de Krigsførende.

En effektiv Afspærring af Østersøløbene, hvilken kan anses at kræve en Okkupation af Danmark og dernæst en Krænkelse af Sveriges Neutralitet saa vidt at Passage gennem Øresund ud for den svenske Kyst forhindres, turde ikke af Modparten kunne hævdes med mindre Stridskræfterne indsættes over svensk Omraade mod Sjælland. — —

Ved en effektiv Afspærring af Østersøens Indløb, hvilket som tidligere antydnet maa kræve at Kystbatterier kan opstilles paa de danske Øer, synes Truslen fra vestfra indsatte Søstridskræfter ikke at kunne gøres virksom.

Det turde derfor være under saadanne Omstændig-

heder at Faren for en Landsætning i Skaane kan komme til at blive mest aktuel.

Hvad der imidlertid fremfor alt sætter sit Præg paa denne Situation, er at Fjenden i dette Tilfælde efter at have betvunget det danske Forsvar, ejer Mulighed for fra Sjælland at ansætte et Angreb over Øresund. Som Følge af de korte Afstande til den svenske Kyst kan et saadant Foretagende — i hvert Fald delvis — understøttes af Artilleri opstillet paa dansk Land. Med Støtte af Orlogsfartøjer samt gennem Minespærringer uden for Indløbene til Øresund og gennem paa Sjælland opstillede Kystbatterier maa Fjenden kunne forhindre et virksomt Indgreb med Søstridskræfter imod Overskibningen.

Da de svenske Flyverafdelinger under nu raadende Forhold ikke er i Stand til at angribe de landstigende Tropper eller Transporterne, kommer Tyngdepunktet i Forsvaret til at paahvile de i Land grupperede Stridskræfter d. v. s. Armeen og Kystartilleriet. — —

— — Det forstærkede Kystartilleri kan virke til Betryggelse af visse vigtige Kyststrækninger og af Flaadens Baser. Særlig Betydning faar Kystartilleriets Indsats ved Forsvaret af Stockholms og Blekinges Skærgaarde samt ved Afværgelse af Angreb over Øresund. — —

— — Kystartilleriets Værdi grundes paa dets Evne til i Samvirke med de øvrige Forsvarsgrene at afvise eller i hvert Fald saaledes forsvare Angreb paa visse vigtige Skærgaardsomraader at saadanne ikke bliver sandsynlige. Disse Omraader er først og fremmest Stockholms og Upplands Skærgaarde, Blekinge Skærgaard og Göteborgs Skærgaard.

Hvad Forsvaret af Gotland angaar kan en svensk Flaade ikke beregnes at forhindre men vel at besværliggøre en Erobring af Øen. Gennem Kystartilleriet kan det lokale Forsvar gives et betydeligt Kraffttilskud. — —

— — Hvad Kystartilleriet angaar synes faste Batterier til Forsvar af Indløbene til Stockholm, Karlskrona og

Göteborg samt af det nordre Gotland (Fårösund) ikke at kunne undværes. Dertil kommer Behovet af bevægelige Batterier i Særdeleshed for Gotlands Forsvar samt for Forstærkning af Forsvaret indenfor Öregrunds, Karlshamns og Øresundsomraaderne saavel som til Medvirken ved Afværgelse af Landsætningsforsøg mod andre Dele af Kysten. De nys nævnte Behov kan imødeses inden for Rammerne af 2 Fastlands-Regimenter og et Korps paa Gotland. — —

— — Forsvarskommissionen har med Støtte af de Synspunkter, som i det foregaaende i Korthed er angivet, draget følgende Slutninger i Spørgsmaalet om Sveriges Behov af militære Forsvarsmidler. Rigets Forsvar bør faa en saadan Styrke og Sammensætning, at det med Hensyn til den ustabile, internationale Stilling kan udgøre et intensivt Middel i Statsledelsens Haand ved Fremme af en fredsbevarende svensk Politik.

Ved Afvejelsen af den Styrke og det Omfang, som maa anses for fornødent, for at Forsvaret skal kunne udfylde det nævnte Formaal, mener man under lagttagelse af streng Sparsommelighed og en rationel Økonomi med de tilstedeværende Midler at burde søge at fremskaffe en Værnekraft, som fordres for Løsning af de primære Opgaver, hvilke efter hvad der forud er angivet kan stilles til denne. Visselig turde Krigstilfælde som kunne anses direkte at kræve Sveriges Betvingelse for nærværende ikke at behøve at anses for aktuelle. Men det er paa den anden Side aabenbart, at man ved Udformning af en ny svensk Forsvarsordning, hvis Virkninger strækker sig langt frem i Tiden, maa tage Hensyn til Muligheden af at gennem politiske Forandringer med eller uden Forbindelse med krigerske Konflikter slige Krigstilfælde kan blive aktuelle.

Det bør heller ikke forbiges, at der allerede i den nuværende Situation findes Risiko for Konflikter i det nordlige Europa, under hvilke Okkupationstrusel kunde

komme til at foreligge saavel mod Dele af Sveriges Fastland som mod Gotland.

Slige Okkupationstrusler kan faa saadanne Konsekvenser, at Forsvaret for at forebygge disse — eller om dette ikke lykkes — for at have Herredømmet i en i saa Fald opstaaende Situation, kan blive stillet over for i Hovedsagen samme Opgaver, som om det gælder at afværge en til Sveriges Betvingelse sigtende Invasion.

I Overensstemmelse med de anførte Synspunkter bør vort Forsvarsvæsen udformes saaledes, at det først og fremmest tjener Formaålet, at afholde fremmede Magter fra med Vold at tvinge den svenske Statsledelse til politisk Eftergivelse.

Følgende Fordringer bør opstilles til de forskellige Forsvarsgrene:

1. Armeen. — — — — —
2. Flaaden. — — — — —
3. Kystartilleriet skal i Samvirke først og fremmest med Sø- og Landstridskræfter forsvare nysnævnte Skærgaardsomraader samt kunne afvise — eller i hvert Fald saaledes forsvare Angreb mod det nordlige Gotland — at saadanne ikke bliver sandsynlige. Dernæst skal bevægelige Kystbatterier kunne medvirke ved Afværgelse af Landgangsforetagender mod visse andre Dele af Kysten saavel paa Fastlandet som paa Gotland.
4. Flyvevaabnet. — — — — —
5. Luftværnsvaabnet. — — — — —

Budget.

Den Forsvarsorganisation, som af Forsvarskommissionen foreslaas, beregnes at komme til at koste (foruden Overgangsudgifter, Dyrtids- og Stedtillæg samt Søkortværkets Organisationsudgifter) omkring 148 Millioner Kroner efter i Hovedsagen følgende Fordeling:

Armeen, uden Luftværnsartilleri . . .	77,6	Mill. Kr.
Luftværnsartilleriet	5,7	—
Flaaden	28,0	—
Kystartilleriet	7,5	—
Flyvevaabnet	28,2	—
Fælles Udgifter	1,0	—
Ialt . . .	148,0	Mill. Kr.

I de nævnte Bekostningssummer er medregnet Udgifter til nødvendige Bygninger, Anskaffelse af Materiel m. m., Bekostninger af Een-Gangs Natur er fordelt paa 10 Aarskvota.

Forsvarskommissionen har imidlertid ved Forslagets Forelæggelse tilfulde indset, at det ustabile internationale Leje snart kan forandres paa saadan Maade, at det kan findes nødvendigt at gennemføre Forsvarsordningen paa kortere Tid end den afsete. Særligt kan det findes nødvendigt paa en Gang eller i hurtigere Takt end den forudsatte at anskaffe forskellige Arter af Krigsmateriel. — —

Det samlede, aarlige Budget for Kystartilleriet beløber sig til 7 146 320 Kr.

Der er særlig Grund til at bemærke nedennævnte Poster, idet det dog maa anføres, at det ikke klart fremgaar, hvad der indeholdes i de enkelte Poster:

1. Kystartilleriets Krigsberedskab og Øvelser 717 000 Kr.
2. Krigsøvelser ved Kystbefæstningen 30 000 -
3. Anskaffelse, Vedligeholdelse og Drift af
Kystforsvarets Motorkøretøjer 20 900 -
4. Kystartilleriets flydende Materiel 675 000 -
5. Erstatningsbygning af Kystartilleriets
Baadmateriel 135 000 -

Politiske Bemærkninger.

Indenfor Kommissionen er der af dennes forskellige Afdelinger foreslaaet følgende Budgetter (i Millioner Kr.) for Kystartilleriet:

		I Forhold til seneste normale Budget
Majoriteten	7,5	+ 2,0
v. Arbin + Lychnell (land- og flyve- militære Repr.)	8,0	+ 2,5
Giron (sømilitær Repr.)	7,0	+ 1,5
Højre	7,9	+ 2,4
Törnkvist	6,0	
Vougt + Åkerberg	6,55	
Seneste normale Budgetaar	5,5	

Hovedforslagets Forøgelse af Rammerne omfatter for Kystartilleriets Vedkommende:

Officerer	+ 46 Mand
Underofficerer (og Flagkorporaler) . . .	+ 120 —
Underbefalingsmænd og Menige	+ 317 —
Ialt . . .	+ 483 Mand.

Resumé.

I. Norge.

1. Budget paa 1,5 Millioner Kroner.
2. Kystbefæstningen henhører under Marinen, men med særligt Personel. (Ikke Søofficerer o. s. v.).
Kystofficerer til Tjeneste i Admiralstaben.
Uddannelsestid for Værnepligtige 84 (72) Dage.
3. Kystbefæstningerne bør flyttes frem.
Der redegøres for Sammenspil imellem Kystartilleri og Miner.
4. Kommanderende General tager i sin Udredning Afstand fra Danmarks Forsvarsnihilisme og maner sine Landsmænd til at ofre de nødvendige Pengemidler paa Landets Forsvar.

II. Sverige.

1. Budget paa 7,5 Millioner Kroner foreslaaet af Forsvarskommissionens Majoritet (Forøgelse paa 2 Millioner Kroner fra sidste Normalaar).
2. Kystartilleriet bør forblive under Marinen.
Særligt Personel, men livligt Samkvem med Flaaden.
Kystartillerigeneralen er Personelchef, men ikke Kommandomyndighed.
Uddannelsestid for Værnepligtige 200 (140) Dage.
3. Foruden Skærgaardsforsvar lægges der stor Vægt paa mobilt Kystartilleri.
Kystartilleriforsvaret bør flyttes ud mod Søen.
Luftværn bør knyttes til Kystartilleriet.
4. Man frygter i Sverige Udnyttelsen af dansk Territorium til Luftbaser eller til Opstilling af Artilleri, der paa Grund af den korte Afstand til Skaane skulde kunne medvirke ved Landsætningsforsøg mod denne Landsdel.

P.S. Efter at ovenstaaende Artikel var trykt, fremkom i »Svenska Dagbladet» af 18/11 d. A. to Artikler: »Kustartilleriet i riksförsvaret» og »Kustartilleriet i det nya försvaret» (begge uden Angivelse af Forfatter). Artiklerne uddyber og bekræfter de oven fremsatte Synspunkter og giver mig Anledning til at citere endnu nogle svenske Betragtninger.

— — Vore Kystbefæstninger og hvad dertil hører har af naturlige Grunde altid været omgivet af en vis Hemmelighedsfuldhed, hvilket har bidraget til, at det i disse Fæstninger indgaaende Kystartilleri ofte er blevet overset og sjældent omtalt sammen med Rigets øvrige Stridsmagt. Naar Kystartilleriet nu i Forsvarskommissionens Betænkning nævnes særligt ved Siden af Arméen, Flaaden og Flyvevaabnet, kan det lages som et Tegn paa, at Kystartilleriets specielle Virksomhed tiltrækker

sig ny Interesse, samtidig med at Vaabnets Evne til at løse vigtige Opgaver har vundet forøget Opmærksomhed.

Kommissionen regner som bekendt med, at efter-som en Handelsafspærring mod Sverige ikke kan gøres effektiv, kan en saadan Betvingelsesmetode ved Konflikt sandsynligvis ikke bryde vor Modstand. Hvis der gives det svenske Flyvevaaben tilstrækkelig Styrke og, hvis det Luftværn der fordres, anskaffes, kan Luftkrigsførelse mod Hjemlandets Befolkning og dennes Forsyninger i saa høj Grad forsvares, at det eneste Middel, der staar tilbage for en Angriber til at paatvinge Sverige sin Vilje, er Invasion. Det Krav maa derfor uvilkaarligt stilles til det svenske Forsvarssystem, at en fjendtlig Invasion skal kunne afværges, hvad enten den rettes mod Landgrænsen eller mod Kysten. Det er da selvfølgelig, at Kystforsvarsproblemet maa vies stor Omsorg ikke mindst med Tanke paa, at samtlige Stridskræfter saavel til Lands som til Søs og i Luften ved Forsvar mod Landsætningsforetagender maa samordnes til en mod fælles Maal rettet Virksomhed. For at blive effektiv bør denne staa under militær Enheds-Kommando og derfor allerede forberedes i Fredstid. — —

— — Den forøgede Bevægelighed, som Motoriseringen nu forlener Kystartilleriet med, medfører, at de nævnte Opgaver kan løses med et relativt Faatal af Batterier, hvis Gruppering let kan afpasses efter Krigssituationens vekslende Krav.

Rationelt organiseret og udnyttet kan saaledes Kystartilleriet blive et betydningsfuldt Instrument for det svenske Kystforsvar overhovedet. Som Beskyttelse for Flaadens Basisomraader spiller Kystartilleriet tillige en stor Rolle. Den øgede Bevægelighed kan tillade hurtig Anordning af tilfældige Baser, hvorved Søstridskræfternes Operationsfrihed i væsentlig Grad forhøjes. — —

— — Da Forsvaret i 1925 reduceredes, gik Nedskæringen i Særdeleshed haardt frem ikke blot overfor Arméen, men navnlig overfor Kystartilleriet. Personelorganisationen indskrænkedes i saadan Grad, at ikke en Gang Fredstjenestens Krav blev taget i Betragtning. At Personel-Tilgangen ikke skulde svare til Mobiliseringsbehovet sagdes klart og tydeligt i Forslaget af 1925. — —

— — Man har derfor Grund til med Glæde at notere den Enighed i det store og hele, som karakteriserer samtlige Forslag inden for Forsvarskommissionen vedrørende Kystartilleriet, og at denne Enighed gælder ganske betydelige Forstærkninger. Grunden hertil ligger sandsynligvis deri, at Kystartilleriet er et i Forhold til Virkningen kun lidet kostbart Forsvarsmiddel. Kystartilleribatterier, der er vel indpassede i Terrainet og beskyttede af Luftværn og med en Rækkevidde af op til 20 km, undertiden mere, udgør en Trusel, som efter alle Erfaringer er særlig svær, og som det er risikabelt at under-vurdere.

Gennem et saadant Forsvar skabes en farlig Zone, i hvilken hverken Orlogsfartøjer eller Troppetransportfartøjer ustraffet kan trænge ind. Truslen kan yderligere skærpes ved Minefelter, der er beskyttede af Batterierne.

Det er forøvrigt ikke blot i Sverige, at en nyvaagnet Interesse mærkes vedrørende Kystartilleriet og dets Muligheder. I Finland f. Eks. udvikles mere og mere det stærke Kystartilleriforsvar, som delvis er en Arv fra den russiske Tid. Praktisk taget hele den finske Sydkyst fra Björkö ved Viborgsviken til Utö i Åboskærene ved Grænsen til det neutraliserede Ålandsomraade beherskes af kystartilleristiske Forsvarsanordninger. — —

— — Den Omstændighed, at Underbud fra visse Partiers Side i Kommissionen kraftigt formindsker Kyst-

artilleriets Effektivitet til Trods for, at der kun indvindes ubetydelige Besparelser derved, er yderligere et Bevis for Forholdet: Stor Virkning, ringe Bekostning ved dette Vaaben. — —

— — I Stockholms Skærgaard flyttes Kystartilleriet ud til Havet, hvor de allerede paabegyndte Forsvarsforanstaltninger færdiggøres. — —

Kystartilleriets Skydeskole har i de forløbne Aar været af stor Betydning for Officersuddannelsen samt for Udformningen af Kystartilleriets specielle Skydemetoder. Efter Kommissionens Forslag skal der gives Skolen en fastere Organisation, hvorigennem den erholder forøget Mulighed for at blive et endnu værdifuldere Middel til Fremme af Vaabnets artilleristiske Standard. — —

Det norske »Sjømilitære Samfund« 100 Aar.

Ved Kommandørkaptajn Paul Ipsen.

I »Aftenposten« af 30. November 1935 findes følgende Skildring af det »Sjømilitære Samfund«s Historie:

»Den 4. December 1835 samledes de i Frederiksværn boende Marineofficerer til et Møde, hvor det »Sjømilitære Samfund« blev stiftet. I Aar altsaa for 100 Aar siden. Derfor samles Søofficererne i deres egen Samfundsbygning i Horten for at fejre Jubilæet.

Efter Krigen i 1814 rejste de fleste danske Søofficerer, som havde gjort Tjeneste i den norsk-danske Flaade til deres Hjemland. Tilbage blev 36, som saaledes dannede den første Stab af Søofficerer i den norske Marine. Flere af disse var danskfødte, men de havde i flere Aar gjort Tjeneste i Norge og følte sig derfor mere knyttet til dette Land end til deres gamle Fødeland; de blev derfor heroppe.

Da det allerede tidligt var givet, at Horten skulde afløse Frederiksværn som Flaadens Hovedbasis, blev der ikke ofret stort paa de gamle Værfter og Beddinger. Arbejdet stagnerede efterhaanden og en Følge heraf var, at de Søofficerer, som skulde bo i Frederiksværn ikke havde videre meget at bestille. Byen var lille, og det var ikke vanskeligt at træffe hinanden. Man boede saa at sige Væg om Væg og Bryggen og Beddingen var Nyhedsbørsen. Nogen Trang til en Forening var der saaledes ikke i de første Aar.

Det var i Grunden Diskussionen om Genopbygningen af den norske Flaade, som skabte Grundlaget for Oprettelsen af Sjømilitære Samfund.

En Del holdt paa »Skærgaardsflaade-Princippet«, andre paa en stærkere Flaade med søgaaende og velar-

merede Fartøjer (Allsaa med lidt Variation: Det samme for 100 Aar siden, som i Dag). Baade Sagkyndige og ikke Sagkyndige deltog i denne Diskussion (den Gang som nu). Ogsaa blandt Søofficererne var Meningerne delt og for i alle Tilfælde at faa deres Diskussion holdt inden for egne fire Vægge var det, at man i 1835 oprettede «Det Søemilitaire Samfund». Lovenes Paragraf I var saalydende: «Det søemilitaire Samfunds Formaal er at fremme videnskabelig Dannelse blandt Marinens Officerer, samt at udbrede Kundskab saavel til Søevæsenet i Almindelighed, som til dets specielle Grene ved at Samfundets Medlemmer, enten mundtlig eller skriftlig, meddeler hverandre deres Anskuelse om søemilitaire, videnskabelige og almennyttige Genstande». Man havde god Tid og sparede ikke paa Ordene den Gang.

Karakteristisk for Daliden var en Bestemmelse i Lovene om, hvordan anonyme Indlæg skulde behandles. Det var nemlig den Gang ikke saa behageligt for en yngre Mand at tage til Orde. Hævdede han Synspunkter, som var i Strid med Overordnede «Jeg alene ved», saa kunde det komme ham dyrt til at staa.

Man kom dog til Enighed om midlertidige Love og Samfundets første Bestyrelse bestod af Kommandørkaptajn Lous, Formand, Kaptajnløjtnant Th. Konow, Viceformand, Premierløjtnant J. G. Siegholt, Sekretair, Secondløjtnant K. J. M. Motzfeldt, Vicesekretair og Kaptajnløjtnant C. A. Albrechtson, Kasserer.

Ved Starten havde Samfundet 36 Medlemmer, bosciddende i Frederiksværn. Der blev imidlertid sendt Anmodninger ud til Søofficerer, der boede i andre Byer om at melde sig ind i den nystiftede Forening og i 1837 var Medlemsantallet steget til 74. Det kan her tilføjes, at Størrelsen af Marinens Officerskorps fra 1818 til 1857 var 77. Den Mand som tog Initiativet til Samfundets Oprettelse var Kommandørkaptajn, senere Admiral Müller og han øvede ogsaa en stærk Indflydelse paa Fastsæt-

telsen af de Linier, som blev trukket op for Samfundets Virksomhed.

Interessen i de første Aar for Samfundet var imidlertid ikke stor. Gang paa Gang maatte der indvarsles til ekstraordinære Møder for at faa vedtaget absolut nødvendige Beslutninger. Flere Gange fremgaar det af Referatprotokollen at »kun Sekretairen og Formanden fremmødt«. Det blev en kort Tid lidt bedre med Mødedeltagelsen i 1840; men saa tabte Interessen sig igen og i 1841 sov Samfundet i Frederiksværn stille og roligt ind for at vaagne til nyt Liv 25 Aar senere i Horten. Der blev ganske sikkert gjort Forsøg paa at samle Folk til Møder ogsaa i den mellemliggende Tid; men det ser ud til, at det blev ved Forsøgene. At flere og flere Officerer blev beordret til Horten, var vel ogsaa en medvirkende Aarsag til Samfundets blide Hensoven.

At man ogsaa for omkring 100 Aar siden havde sit at kæmpe med i Marinen, fremgaar af, at der paa et Møde den 18. December 1838 blev foreslaaet nedsat en Komité, som skulde søge at udfinde: »Aarsagerne til og om muligt Midler imod den i Almindelighed herskende uheldige Opinion imod Marinen og dens Anliggender«.

Man kan regne med, at alle Overflytninger til Horten af Marinens forskellige Organer var tilendebragt i 1864. Noget Foreningsliv blandt de i Horten boende Officerer var der ikke før 1863, da der blev stiftet et »Hortens Bal- og Soiréeselskab«, som Aaret efter overgik til »Carl Johansværns Clubselskab«. Men Tanken om en Genoprettelse af Sjemilitære Samfund var levende blandt Officererne og i 1866 blev der foreslaaet, at man skulde søge at faa oprettet Selskabet paa ny. Efter et Par forberedende Møder genopstod Samfundet den 3. Oktober 1866, idet der blev holdt et ordinært Møde. I Løbet af Aaret fik Samfundet 61 stemmeberettigede Medlemmer. Møderne blev lige til 1883 holdt i Klubselskabets Lokaler paa Carl Johansværn.

Af vigtigere historiske Data i Samfundets Historie kan nævnes, at det første Æresmedlem blev udnævnt i 1869, nemlig Statsraad Fr. O. J. Broch. Samme Aar blev der fremsat Forslag om at skabe en Prisopgaveinstitution. Forslaget blev vedtaget det følgende Aar. I 1880 udgav Samfundet for første Gang en Marinekalender og i November 1882 kom det 1. Hefte af »Norsk Tidsskift for Sjøvesen».

Skønt det sikkert tidlig har været paa Tale, at Samfundet burde have egen Bygning, blev den Tanke for første Gang offentlig diskuteret paa et Møde i 1878. Tanken vandt Tilslutning og den 15. November 1883 indviedes den nye Bygning ved en Middag med efterfølgende Bal. Indtil 1926 var den 15. November Samfundets officielle Festdag. Dette Aar gik man over til i Stedet for at højtideligholde Samfundets Stiftelsesdag — den 4. December.

Efter at Samfundet havde faaet sin egen Bygning virkede det ogsaa som selskabelig Klub med Soiréer, Baller og faste Klubafstener. Samtidig blev Samfundets Bygning Centret for Udøvelse af Repræsentationspligter ved fremmede Flaadebesøg eller andre Anledninger. Klublivet holdt sig til omkring 1910, hvorefter det døde hen. I 1905 blev Samfundets Bygning til Dels ombygget, saa den fik det Udseende og den Indretning, som den har den Dag i Dag.

Under Verdenskrigen spredtes Søofficererne langs hele Kysten og Samfundslivet gik derfor ind i en død Periode, hvad angik Møder; men Samfundet fortsatte sin Virksomhed med Varetagelse af sine Medlemmers Interesser. Det var først i 1919 at dets Virksomhed igen kom i normal Gænge. I Dag har Samfundet 190 Medlemmer.

I Anledning af Jubilæet er der udgivet en Bog, som skildrer Samfundets Historie. Bogen er indholdsrig, meget interessant og giver en udmærket Skildring af Samfundet

og dets Udvikling. Samtidig giver den et godt Billede af de mange vitale Spørgsmaal, som Søofficererne har haft til Behandling i de sidste 100 Aar. Bogens Forfattere er Kommandør S. Oppegaard og Kommandørkaptajn E. Einang. Samfundets nuværende Formand er Kommandør H. E. Bruusgaard.

Naar Samfundets Medlemmer paa Jubilæumsdagen ser tilbage paa sin Organisations 100-aarige Bestaaen, kan de med Stolthed fastslaa, at Samfundet gennem denne lange Spand af Tid har været et Samlingspunkt for Standen i onde og gode Tider, til Alvor og Fest, og at det har været en Institution som med ærerige Traditioner har kæmpet for Marinens Sag.

Bog anmeldelser.

Officerer i den Dansk-Norske Søetat 1660—1814 og i Den Danske Søetat 1814—1932. Oplysninger samlet og udarbejdet af Kontreadmiral T. A. Topsøe-Jensen og Arkivar E. Marquard. Hagerups Forlag.

Medens den dansk-norske og den danske Marines Historie i Hovedtrækkene maa siges at være ret indgaaende belyst gennem den hidtidige Historieskrivning, der i de senere Aartier har faaet en betydelig Tilvækst af vel funderede marinehistoriske Specialværker, har Historieforskningen længe savnet en tidssvarende Haandbog med paalidelige Oplysninger om det Personel, der varetog Administrationen, sejlede med Skibene og under skiftende Vilkaar løste de Opgaver, der gennem Tiderne blev stillet Flaaden.

Det vil være en Uretfærdighed mod Søofficersstanden at sige, at Interessen herfor har manglet, eller at man ikke har haft et aabent Blik for denne Side af Sagen, thi adskillige Søofficerer har taget Opgaven op, men ingen har evnet at ofre Tid og Kræfter og vel ogsaa Midler til Gennemførelsen af et saa omfattende Arbejde. Kaptajn i Søetaten J. H. Lützow's »Samling af Historiske Efterretninger om Danske Søe-Officerer«, hvorefter kun 1. Del 1. Hefte udkom i 1788, er et Eksempel paa de Vanskeligheder, der er forbundet med Udgivelse af et saadant Værk, og det maa beklages, at netop dette Arbejde forblev ufuldført, og at Manuskriptet er gaaet tabt (formentlig ved Branden 1795), thi denne Søofficer har paa Grundlag af de dengang eksisterende Dokumenter siddet inde med Oplysninger, som det nu er umuligt at fremskaffe.

Saa meget mere maa man paaskønne Fremkomsten

af dette monumentale Værk, der omfatter alle fastansatte Søofficerer i Tiden 1660—1932.

Kontreadmiral T. A. Topsøe-Jensen, der har taget Initiativet og væsentlig behandlet Perioden efter 1700, er Læserne saa bekendt ikke mindst fra hans Arbejde »Det Danske Søofficerskorps 1801—1919«, der her kun betegnes som et Forarbejde, at hans Navn borger for et grundigt og samvittighedsfuldt Arbejde. Arkivar A. Marquard, der har fremskaffet Oplysninger fra det 17. Aarhundrede, besidder en betydelig Indsigt i Flaadens Administration og har i en lang Aarrække gjort flittige Notater fra de mangfoldige Dokumenter, der under hans Arkivararbejde har passeret hans Hænder, og beredvilligt stillet sin store Viden til Raadighed for de Studerende, der paa Rigsarkivet beskæftigede sig med Marinesager.

Det foreliggende Værk hviler saaledes paa et Samarbejde, der yder den bedst mulige Garanti for, at de anførte Data er saa paalidelige og fuldstændige, som det er muligt at fremskaffe, og derved har det i det store og hele været gennemførligt at tilvejebringe en Ensartethed i Oplysningerne, der følger de Linier, som Forfatterne har stillet sig som Maal, thi det siger sig selv, at jo længere tilbage i Tiden, man søger, støder man paa Grund af Kildematerialets Ufuldstændighed paa større og større Vanskeligheder, og her har man i nogen Grad maattet støtte sig til anerkendte historiske Arbejder.

Hovedinteressen samler sig ganske naturligt om Forgrundsfigurerne og de store Navne i Marinens Historie, og disse har da ogsaa faaet en saa udtømmende Omtale, som de opstillede Rammer tillader, ligesom Artiklerne slutter med en Henviisning til personalhistorisk Litteratur, Tidsskriftsartikler m. m., hvor Læseren kan finde udførlige Oplysninger om vedkommende. Værket rummer imidlertid den store Værdi, at der er lagt tilsvarende Vægt paa at fremskaffe fyldestgørende Oplysninger om den lange Række af Søofficerer, som ikke naaede at faa deres

Navn frem i første Plan, men som samvittighedsfuldt gjorde deres Indsats i Marinens Tjeneste.

Søofficererne er indordnet i alfabetisk Rækkefølge, og Oplysningerne er opstillet saa praktisk og overskueligt, at man umiddelbart kan følge hver enkelt Løbane gennem Udnævnelser og vigtigere Udkommandoer, og de vedføjede Henvisninger til særlige Dokumenter i Rigsarkivet er til stor Hjælp for den, der ønsker at gøre Specialstudier. Ved Siden heraf findes ret udførlige Oplysninger om den enkelte Søofficers Deltagelse i Krigsoperationer, større Ekspeditioner af maritim, videnskabelig og merkantil Art, samt civil Virksomhed, der skønnes at have almindelig Interesse.

Af største Betydning er det, at der herudover er meddelt Oplysninger om Søofficerernes Tjeneste i udenlandske Mariner, saavel i Krig som i Fred, samt deres Medlemsskab af Kommissioner. Søofficerens Opgaver og Virke og Marinens Udvikling kan overhovedet ikke bedømmes uden et nøje Kendskab til disse Forhold; vel var Flaaden nationalpræget, og store Impulser kom indefra, men meget skyldes fremmed Paavirkning, og i Kommissionerne behandledes dette Materiale og blev modificeret efter hjemlige Forhold, ligesom Administration, Organisation og Økonomi er Resultatet af indgaaende Kommissionsarbejde. Det var her, at saavel den yngre som den mere modne Søofficer gjorde en betydelig Indsats og i samvittighedsfuldt Samvirke fik det til at gaa fremad, selv under næsten haabløse Forhold, uden at deres Navne derfor kendes efter Fortjeneste.

At en specialkyndig og minutøs Gennemgang af et saa omfattende Værk vil kunne paavise Ønskeligheden af enkelte Rettelser, Tilføjelser o. l. er en Selvfølge, men hertil føler jeg mig ikke kompetent og har kun fundet meget lidt af nævneværdig Betydning. De anførte Data for Cort Adeler skønnes for tilfældig valgt og er ikke helt nøjagtige, der savnes Oplysning om, at han fungerede som

venetiansk Viceadmiral i 1660, og at han blev udnævnt til dansk Generaladmiral allerede i 1663. Naar det (p. 119) anføres, at Kaptajn H. M. Bille i 1773 foranledigede indført Blikfængrør til Kanonerne, burde det ogsaa være meddelt, at han 8 Aar senere fik dem erstattet af Fængrør af præpareret Karduspapir, fordi Blikrørene dels rustede til og dels blev udkastet under Skarpskydning til Fare for Betjeningsmandskabet. Endvidere savnes Oplysning om, at Admiral von Stöcken i 1696 fastsatte Proportionerne for det danske Orlogsflag, saaledes som de er gældende den Dag i Dag. (Egl. Approbation ²⁹/₁₂ 1696).

Naar Forfatterne desuden har bestræbt sig for at give saa fyldige Oplysninger som muligt til Belysning af Søofficerens Karakter, er dette meget betydningsfuldt, men det bør ikke forglemmes, at disse Oplysninger kun er at betragte som et Hjælpemiddel, thi en Karakterbedømmelse paa Grundlag af de meddelte Data kan i mange Tilfælde kun blive ensidig. Den Læser, som ikke har et nøje Kendskab til Marinens Anliggender eller besidder særlige Forudsætninger, maa uvilkaarlig studse over de mange Undersøgelser, der omfatter uheldige Forhold i Tjenesten, og kan meget let faa det Indtryk, at det altfor ofte har skortet paa tilstrækkelig Agtpaagivenhed, Sømandskab, Troskab o. desl., men det ligger i Sagens Natur, at disse Forhold ikke kan forbigaaes, medens pligtro Tjeneste og særlige Fortjenester er en Selvfølgelighed, der saa godt som aldrig omtales i det benyttede Kildemateriale.

Det er formentlig ikke for dristigt sagt, at ingen Embedsmand bliver i en tidlig Alder stillet overfor saa stort et personligt Ansvar som det, der paalægges den unge Søofficer, det være sig Ansvar for Skib, Besætning eller Flaadeafdelinger og dermed Landets Sikkerhed, og ingen Embedsmand er mere bundet af Forordninger og Forskrifter end Søofficeren. I mangfoldige Tilfælde staar den færende Søofficer i en Situation, hvor Afgørelsen maa

træffes uden Hjæmmel eller paa Trods af Instrukser, det kræves af ham, at han skal handle efter Konduite, eller han tvinges af Omstændighederne til at tage en Chance, som forfejles. Indenfor Administrationsgrenene paahviler det den ansvarshavende Søofficer at holde Materiellet krigsberedt, sørge for Forsyninger, Nyanskaffelser, Reparationer og meget andet, ofte under Forhold hvor Midlerne er knappe eller ganske utilstrækkelige.

Dette er Baggrunden for mangfoldige Paataler, og selve Undersøgelserne bærer desværre hyppigt Præg af personlige Interesses modsætninger, saaledes at de trufne Afgørelser ikke altid kan tages som Udtryk for en retfærdig Dom. Her maa Historieforskningen trænge til Bunds og søge alle Veje for at faa Sagen fuldt oplyst, thi mange pligtopfyldende og nidkære Mænd fortjener Oprejsning for forrige Tiders Uretfærdighed.

Ser man bort fra disse Forhold og enkelte uheldige Tildragelser, giver Værket et overmaade smukt Billede af Søofficerens Færd og Virke, samvittighedsfuldt i Fred, pligtro og ansvarsbevidst i Krig, stedse holdende ned-arvede Traditioner højt i Ære.

Sideløbende hermed giver Værket et anskueligt Billede af de mangeartede Opgaver, der gennem Tiderne har paahvilet Flaaden, og hvor Søofficeren har gjort en betydelig Indsats til Fremme af dansk Handel og Søfart, saaledes at vort Fædreland altid har været blandt de førende Kulturstater, dette gælder særlig Søopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Fyrbelysning, Farvandsafmærkning, Havnevæsen, Lodsvæsen, Redningsvæsen, Toldvæsen, Signalvæsen, Efterretningsvæsen, Istjeneste, Fiskeriinspektion, Meteorologi, Radiotelegrafi, Havundersøgelser og arktisk Forskning, samt paa en lang Række tekniske Omraader, hvor Flaaden er gaaet i Spidsen og har indhøstet Erfaringer til Gavn for civil Anvendelse og Op-hjælpning af hjemlig Industri.

Men ikke mindst gælder det, hvor Flaaden banede

Vejen for den oversøiske Handel og Skibsfart. Den 24-aarige Admiral Ove Geddes æventyrlige Togt til Ostindien i 1618 blev Indledningen til en Opblomstring af Danmarks Søhandel og Dannelsen af de store Handelskompagnier, som har en smuk Klang i vor Historie, og selv om de ikke altid gik lige straalende, bidrog de til at hævde vor Handelsselvstændighed og give Landet Anseelse i den store Verden. Vore Kolonier og vore Handelsinteresser stillede store Krav til Flaaden, Orlogsflaget maatte vises paa Verdenshavene, og der krævedes i fordums Tid en effektiv Beskyttelse mod Pirater, Kapere og Barbareskerne, og under de hyppige Krige mellem de store Sønationer i det 17. og 18. Aarhundrede paahvilede der Flaaden en udstrakt Konvoytjeneste.

Forholdene har ændret sig, og Søhandelen nyder nu folkeretlig Beskyttelse, men vor reducerede Orlogsflaade evner ikke mere i Krig at værne vor Skibsfart udenfor vore hjemlige Farvande. Hermed er Søofficerens Opgave dog ikke sagt, de oversøiske Togter er ganske vist blevne sjældne, men Orlogsskibet «Niels Juel»s Togt i 1923 under Kommandør A. Bojesen til Sydamerika og i 1931 under Kommandør Godfred Hansen til Middelhavet viser, at det endnu den Dag i Dag har sin store handelspolitiske Betydning, at det danske Orlogsflag vises standsmæssigt i det Fremmede.

Det foreliggende Arbejde giver saaledes et rigt og broget Billede af den danske Søofficers Virksomhed igennem nærlig 300 Aar, og de mange veludførte Portrætgengivelser er et Stykke Kulturhistorie for sig selv, der forlener Værket med en særlig Kolorit og giver Udtryk for vekslende Tiders karakteristiske Sømands-typer, Uniformer og Klædedragt.

Værket er ikke alene en fortræffelig Haandbog for enhver marineinteresseret, det er et værdifuldt Kildeskrift for Historikere, Personalhistorikere og Genealoger. Det fortæller om Slægter, der gennem Generationer havde

Kærlighed til Søen, om Mænd, der gav deres Liv for Fædrelandet og om fremmedartede Navne, som forlængst er forsvundne, det bringer saa meget nyt og ukendt, at det ogsaa har Bud til den store Kreds, der har Sans for vor mindelige Historie.

Udarbejdet og fremstillet med Understøttelse af Carlsberg-Fondet og Alfred Goods personalhistoriske Fond fremtræder Værket i et tiltalende Format og Udstyr, der fuldt ud svarer til det aarelange og fortjenstfulde Arbejde, der ligger forud.

P. Holck.

Flaadelære, udarbejdet ved Kystdefensionen.

Kystdefensionen har taget Initiativet til Udgivelse af en Flaadelære. Det kan trygt siges, at det egentlig er forbavsende, at en saadan Bog ikke for længe siden har set Dagens Lys. Det gl. Ord om at Ideerne skal ogsaa have Tid til at fødes, har paa ny bekræftet sig.

Man læser i Forordet, at Bogen er udarbejdet som en Lærebog til Brug i Søværnet med det Formaal for Øje, at give et samlet Overblik over de vigtigste krigsmaritime Emner.

Bogen former sig derfor som en Række Enkeltartikler behandlet af Ekspertter. Der begyndes med en Række Artikler vedrørende Søfart i Almindelighed: Navigation, Skibbygning, Fremdrivningsmidler o. s. v. Dernæst overgaas der til mere specielle Artikler af krigsmaritim Art. Gennem Behandlingen af Krigsskibstyper og Krigsluftfartøjstyper kommer man til Artikler om Søkrigens forskellige offensive og defensive Vaaben og det Materiel, der knytter sig hertil: Gas, Taage, Radiomateriel, Projektører, Lytteapparater o. s. v.

Naar man derigennem har faaet Kendskab til Søkrigens Midler, naar man til 3 Slutningsartikler, hvori den samlede Anvendelse behandles og hvorefter derfor

Formaalet med det hele fremgaar: Søtaktik, Lufttaktik og Søstrategi.

Man tør spaa denne Flaadelære en udbredt Anvendelse. Søkrigens Midler er jo nu bleven saa talrige og komplicerede, at man paa alle Omraader maa underkaste Personellet en specialiseret Uddannelse. Det gælder ikke mindst for de Værnepligtige. Hvad ved den Mand i Virkeligheden om Flaaden, der efter en 14 Dages Eksercerskole afgaar til Landtjenesten et eller andet Sted? Eller hvad ved en Værnepligtig, der udstikkes til et Inspektionsskib, selv efter 6—8 Mdr. Tjeneste, om den egentlige Krigsmarine; eller en Mand paa Torpedobaade om vore Orlogsskibe, U-Baade, Luftforsvar og vice versa?

Man har naturligvis altid forsøgt ved Tid og Lejlighed at bibringe de Værnepligtige saadant almindeligt Kendskab, men Undervisningen har været spredt og planløs, og det kan vist ikke benægtes, at de fleste Tilhørere — bedøvet af Banjernes milde Luft — har benyttet Tiden til at slibe sig en Skraber. Ved Hjælp af Flaadelæren kan man faa Undervisningen sat i System. Med denne Bog i Haanden vil det blive langt lettere, hurtigere og mere interessant for de Befalingsmænd, som man betror Undervisningen af de Værnepligtige, at give hver Mand et all round Begreb om, hvad Flaaden bestaar af, hvad den burde bestaa af, og hvad den — rigtig sammensat — kan bruges til.

I gamle Dage, da Opgaverne var mindre sammensatte, Midlerne enklere, forstod Besætningerne langt lettere, hvad det drejede sig om, saa at de selv kunde bedømme, til hvad det kunde nytte. Derfor havde Flaaden i sine hjemsendte Besætninger, ikke mindst mellem de Befarne, sine bedste Fortalere i Befolkningen. Enhver Mand, hvis Gerning knyttede ham til Søen, følte det, som om Flaaden var hans, ligesom han var Flaadens. Dette er efterhaanden gaaet tabt, ja næsten svinget til sin Modsætning, fordi Overblikket efterhaanden svigtede

for det menige Mandskab. Men det kan opnaas paany, naar Uddannelsen lægges saaledes, at den Værnepligtige selv kan danne sig et begrundet Skøn over Helheden.

Ved Undervisningen af de Værnepligtige maa Bogen vel i første Instans tænkes som en Rettesnor for Læreren, selv om det kunde være særdeles ønskeligt, at hver Mand fik sit Eksempplar udleveret som Ejendom, i hvert Fald ved Hjemsendelsen.

Paa Søværnets Skoler for Befalingsmænd af Reserven vil denne Bog afhjælpe et ikke mindre føleligt Savn. Her bør det gøres obligatorisk for Eleverne at eje Bogen, saaledes at den kan benyttes som Lærebog i egentligste Forstand, og det bør sikkert overvejes at indføre »Flaadelære» som et særskilt Fag.

Reservebefalingsmandsskolerne har jo kun en meget kort Tid til Raadighed til Gennemførelse af Uddannelsen. Hver af disse Skoler, det være sig for Befalingsmænd til Kystflaaden eller Kystdefensionen, til Flyvevæsenet, til Maskinen eller til Intendanturen, vil have deres særlige Discipliner, som man maa lægge Vægt paa og som kun levner saa lidt Tid til at beskæftige sig med Helheden, at Undervisning herom maa gives ganske summarisk. En Række Foredrag af Læreren i Forbindelse med Eksaminatorier, hvor Eleverne støtter sig paa den omhandlende Lærebog, maatte kunne bringe et tilfredsstillende Resultat og Undervisningen vilde maaske yderligere have den moralske Virkning, at Eleverne fra de forskellige Skoler fik en dybere Forstaaelse af Betydningen af et loyalt og godt Samarbejde og en større Respekt for andres Gerning.

Det vil af det allerede anførte fremgaa, at Bogen ogsaa vil kunne anvendes ved Uddannelsen af Søværnets fastere Stammer. Ikke blot fordi den næsten bør kunnes udenad af de Befalingsmænd, der senere skal docere efter den, og som derfor ikke for tidligt kan komme i

Berøring med den, men ogsaa for deres egen Førsteuddannelses Skyld. Det gælder i særlig Grad for Uddannelsen af Kvartermestre, Underkvartermestre og Mather, hvilken Form denne Uddannelse end maatte tage, naar den engang falder i et fast Leje. Men det gælder ogsaa for Uddannelsen af Søofficerer, særlig paa de første Stadier, i Lærlinge- og Aspiranttiden. Senere hen gaar Undervisningen saa stærkt frem, at Bogen kun bliver det Skelet, hvorpaa der bygges.

Dog er der enkelte Artikler, der vil have blivende Værdi. Der tænkes her paa Taktik og Strategi. Dette er ikke i samme Forstand som Vaaben- og Materiellære eksakte Fag. De maa for Størstedelen læres af Praxis, og kan først doceres teoretisk med Fordel, naar Eleverne allerede selv har erhvervet sig et fleraarigt Kendskab til Søen og Søens Krav. Derfor vil disse Artikler kunne tjene Læreren til Støtte selv i Søofficersskolens ældste Klasse, hvor det netop tilstræbes at give Undervisningen en højere Karakter.

Det har sikkert ikke været nogen let Opgave for Værkets Hovedredaktør, Kommandørkaptajn Ipsen, at holde Bogen inden for rimelige Dimensioner. Den første Betingelse for at kunne skrive kort er en omfattende Viden om det Emne, der skal behandles. At denne Viden har været til Stede i dette Tilfælde, borger de Navne for, som er knyttet til Bogen. Den anden Betingelse er, at man maa kunne vise stor Resignation, selv om man kunde ønske et eller andet med, som man anser for meget nødvendigt. At opnaa dette imellem saa mange Medarbejdere har sikkert ikke været let.

Opgaven er løst heldigt af alle Forfatterne, af nogle endogsaa fortrinligt.

Anmelderen kan ikke modstaa at fremhæve den lille Perle af en Artikel om Skibbygning og Skibskonstruktion af Ingeniør Parsøe. Med klart Blik for det nødvendige

har Ingeniøren valgt et fortræffeligt Illustrationsmateriale, der har sat ham i Stand til at behandle Emnet saaledes, at der ikke er et Ord overflødigt og ikke et for lidt.

I Artiklen om Krigsskibstyper af Kaptajnløjtnant Steensen, findes en meget grej og overskuelig Redegørelse for vore Orlogsskibes Uundværlighed i det samlede Forsvar.

Artiklen om Sø-Taktik er ikke den mindst vellykkede. Den er ført saa meget til Dato, at endogsaa Fotografering igennem Taage med infrarøde Straaler er kommet med. Taktik er jo ikke noget, man digter, — det skal man i hvert Fald være meget forsigtig med, — men den systematiske og klare Fremstilling, der hviler paa grundige teoretiske Studier, viser, hvor stor Betydning det har for vore Søofficerer at faa noget af deres Uddannelse i fremmede Mariner.

Forfatteren, Orlogskaptajn Kjølser, har formet følgende Sætning, der vil blive god Brug for i Kampen for Flaadens Fremtid:

Søtaktiken lærer, at intet Vaaben i Søkrigen er sig selv nok, men faar kun sin rette Nyttevirkning i Samarbejdet med andre.

I min Ungdom begyndte en lille Dreng, der følte Kald til Søen, allerede tidligt at benytte Søterminologi. Styrbord og Bagbord lærte han hurtigt at forstaa. Andre Ord var meget sværere: Forestængestagsejl, klosrebet Merssejl, Læsejlspar, Bergineraa, men de fyldte ham med sød Mystik og hensatte ham i Drømme om Jordomsejling og Sydhavseer.

Nutidens Ungdom er vist mere nøglern, bl. a. fordi man ikke skal til Søs, før end man er blevet Student. Man skal dog allerede tage sin Bestemmelse ved Overgangen til Gymnasiet, og i de 3 lange Studie- og Venteaar er der sikkert mange, der gerne vilde udvide deres Kendskab til den Gerning de agter at gaa ind til. Saa gode Egenskaber har Flaadelæren, at den vil kunne finde

Anvendelse her, paa en Gang saa saglig og saa populær, at en Gymnasieelev let vil kunne læse den baade med Udbytte og Fornøjelse. Man bør ikke tage i Betænkning at benytte den som Julegave til en ung Mand, der staar i Begreb med at slaa ind paa »Danskens Vej til Ros og Magt«. Man burde i denne Forbindelse maaske tænke paa en smukkere Udgave, med et iøjnefaldende Bind og talrige Illustrationer.

Godfred Hansen.

Flottan och Pansarskeppen.

(Af Kommandørkaptajn Göran Wahlström).

»Flottan och Pansarskeppen« er et Led i det store Oplysningsarbejde, der fra maritim Side er iværksat i Sverige for at bringe Forstaaelse til det svenske Folk om Orlogsflaadens Betydning for Sverige og om Panserskibets Nødvendighed i en operativ Flaade.

Ved Udgivelsen af disse Betragtninger, der er logisk og saglig opbyggede, har Forfatteren gjort en meget betydelig Indsats i det maritime Oplysningsarbejde.

Da Betragtningerne i det store og hele er af Betydning for ethvert Ørige, hvis økonomiske Liv for en væsentlig Del afhænger af Forbindelsesvejene over Havet, vil det formentlig være af Interesse for Tidsskriftets Læsere at gøre sig bekendt med enkelte Uddrag af Bogen.

I Forordet omtaler Forfatteren Søvaabnets afgørende Indflydelse paa de allieredes Sejr . . . »Verdenskrigen viste paany Rigtigheden af den aartusind gamle Erfaring, at Havet med dets ubegrænsede Trafikmuligheder spiller en afgørende Rolle i Nationernes økonomiske Liv, og at den Magt, der behersker Havet, ejer Mulighed for at paatvinge de af Havet afhængige Folk sin Vilje. . .

Den store Masse af Befolkningen har imidlertid ikke Føling med Søens Folk, hvis Virksomhed foregaar for det meste ude af Sigte af Land. Der findes derfor

en vis Mangel paa Forstaaelse for Orlogsflaadens og Handelsflaadens Livsbetingelser og Nødvendighed for alle i Samfundet, og der kræves derfor et maritimt Oplysningsarbejde.

1. Kapitel er et historisk Tilbageblik begyndende med Nordens Storhedstid — Vikingetiden — derefter Sverigs Storhedstid i det 16. Aarhundrede hvis Magt beroede paa Orlogsflaaden og den naturlige »Voldgrav« Østersøen, der i Forbindelse med Flaaden holdt Krigen uden for Moderlandet.

Derefter omtales den svenske Flaades Indsats under Verdenskrigen. 3600 Skibe eskorteredes og c. 4000 Miner uskadelliggjordes.

Forfatteren kommer derefter ind paa Isblokaden af de svenske Havne Vinteren 1929. Handelsskibe blev blokerede i Havnene, sad fast i Isen eller blev tvungne til at anløbe andre Havne end oprindelig bestemt. Fabrikker og Industriforetagender blev pludselig mindede om deres Afhængighed af Havet som Tilførselsvej for Raa-produkterne. Væsentlige Indskrænkninger maatte foretages i Driften og Eksportvanskeligheder fremkom. De største Tab var imidlertid af indirekte Art, idet Kunderne gav deres Bestillinger til udenlandske Konkurrenter, da de aftalte Leveringstider ikke kunne overholdes af den svenske Industri.

Hvor meget kraftigere vil da ikke en effektiv Blokade i Krigstid virke forstyrrende paa hele Næringslivet, en Blokade, der ikke som Isblokaden er en partiel Blokade og kun omfattende ca. 2 Maaneder af Aaret, hvor Sejladsen har sin Lavkonjunktur.

I et Kapitel, der omhandler svenske Forhold af »I Dag« nævnes, at 97—99 % af den svenske Import føres over Havet. Af Eksporten gaar mere end 70 % af Søvejen og Resten er hovedsagelig Malmeksport over Narvik, der herfra føres søværts.

Som Følge heraf er Skibsbygningsindustrien i Sverig

udviklet i en betydelig Grad. Byggeomkostningerne bliver i Landet og kommer svenske Arbejdere til Gode. Endvidere fabrikeres i Sverig mange Special- og Kvalitetsvarer, der er egnede til Eksport. Ved Aabningen af Norrlandskysten for Vintersøfarten kommer de svenske Naturrigdomme: Træ, Malm og Vandkraft i intimere Forbindelse med Verdensmarkedet. De svenske trafikerede Kyststrækninger øges, og Sverigs maritime Beliggenhed bliver endnu mere markeret.

• Det moderne Sverigs Kolonier, i Form af Handelshuse og Aftagere, er spredt langs Kysterne af alle Jordens Have. Vejene over disse Have er det svenske Velstands og det sociale Fremskridts Veje. Den kommende Udvikling, som den nu kanskønnes, viser hen til en endnu større Afhængighed af Havet.»

• Hvis man sætter Isblokaden Virkninger under et Forstørrelsesglas med mangedoblet Forstørrelse, vil man se Følgerne af en Handelsblokade i Krig.»

Verdenskrigen viste, at det ikke var Mangel paa Penge, der for Tyskland var det mest mærkbare, det var Mangel paa Fornødenheder.

Det gælder om i Krig at holde det økonomiske Liv i Gang. Folkets psykologiske Modstandskraft er afhængig af Forstyrrelser i det økonomiske Liv. Jo mere et Land i Fredstid har sit Næringsliv indrettet paa Omsætning med Udlandet, desto alvorligere bliver Forstyrrelser, som Følge af Handelsafspærring.

... »Aabne Veje over Havet er Grundforudsætningen for vort Folks Modstandskraft i Krig.» ...

Om Handelsafspærring og Invasion siges bl. a. ... »Handelsafspærringen gennemføres og bekæmpes paa Havet; en Invasion mod det egentlige Sverig gaar i den nuværende Situation frem

over samme Element; en for effektiv Luftangreb særlig egnet fremskudt Baserings, f. Eks. Gotland, kræver ogsaa et Invasionsforetagende i mindre Skala, som ogsaa maa føres frem over Søen. Endog strategisk set er saaledes vor Beliggenhed udpræget maritim.»

Forfatteren kommer derefter ind paa Mulighederne for en Konflikt i Østersøområdet. Først nævnes Ålands og Gotlands Betydning i en Stormagts Hænder, derefter omtales Øresundsproblemet. Om denne udtales: »Sundproblemet har faaet ny Aktualitet gennem den fransk-russiske Entente og dets skærpede Modsætningsforhold til Tyskland. 1914 Aars Østersøsituation er igen blevet en Virkelighed; Verdenskrigens Erfaringer vedrørende Risikoen for vort Land er i det foregaaende antydte. Følgerne af den daværende russiske Isolering er sikkert heller ikke glemt af de nuværende russiske eller franske Magter.« . . . »Men den danske og svenske Neutralitet trues i et saadant Krigstilfælde ogsaa fra modsat Side. Tyskerne lærte under Krigen at indse Fordelen af en eensidig Spærring af Østersøportene i Modsætning til en dobbeltsidig. Men det eensidige Spærrings Princip lader sig ikke forene med, at en neutral Magt beklæder Portvagtstillingen.« . . . »Tysklands Lyst til eller Nødvendigheden for Tyskland til i Krig at kontrollere de svensk-danske Gennemsejlingsfarvande er vokset. En saadan Kontrol udgør et strategisk Komplement til Kielerkanalen og forøger dens Værdi i særlig Grad. Ved og gennem Øresund kan den nyetyske Sømagt totalt lamslaa vore Forbindelser med Yderverdenen, saavel de, der gaar over Østersøen, som de, der gaar over Vestkysthavnene.

Om et andet Risikomoment, som har sin Rod i Øresundsområdet, maa ogsaa erindres. Tyskland har under den dobbelte Lufttrussel fra Frankrig og Tjeckoslovakiet forlagt Flyvebaser og Flyveindustrien til Landets

nordlige Dele. Saavel de danske Øer som Skaane egner sig vel til Baser for Luftangreb mod disse primære Angrebsobjekter. . . .

»Øresund er Østersøhandelens Vej til og fra Yderverdenen. En fjendtlig Spærring der vil lamslaa Næringslivet paa vor Syd- Øst- og Norrlandskyst. Ved en svensk Spærring i samme Farvand kan i visse Krigstilfælde Risikoen for vor Handel paa Vestkysten reduceres betydeligt.

Øresund er ogsaa den svenske Orlogsflaades Vej fra og til Vestkysten. En fjendtlig Spærring af Øresund kan ved afgørende Krigsforetagender mod vort Land sætte vigtige Dele, maaske Hoveddelen af vore Søstridskræfter ud af Spillet.

Øresund maa forsvares. Farerne truer fra og over Søen — endnu en Erindring om vor maritime Beliggenhed.

De følgende Kapitler omhandler: »Søkrigsoperationer og de forskellige Fartøjstypers Opgaver«, »En underlegen Flaades Muligheder i Søkrigsførelsen«, Panserskibets Saarbarhed, Panserskibstyper m. m.

Forfatteren bygger efterhaanden en Beviskæde op for Nødvendigheden af Bibeholdelsen af den operative søgaaende Enhed med Panserskibet som Kystflaadens Kærne. Om det svære Artilleri paa Søen udtales bl. a.: . . . »den svære Kanon er Søstridens afgørende Vaaben. Den er Havets ubestridte Herre i Kraft af sin Rækkeevne, sin Præcision, sin ødelæggende Evne og sin Virkningsudholdenhed. Hvad den svenske Flaade behøver i Søkrigen er ikke Panserskibe, som Skibe betragtede, det er den svære Kanon. Men den svære Slagskibskanons beskyttede Underlag og Opstillingsplads er et Skib, som hos os benævnes et Panserskib».

De ovenfor nævnte Kapitler omhandler i det store og hele Emner som danske Søofficerer i det sidste

Decennium har været nødt til at beskæftige sig med i mere eller mindre Grad.

Sverigs geografiske Beliggenhed i Østersøbassinet med dets ca. 2000 km lange Kyststrækning grænsende ud til det bolniske Hav, Østersøen, Kattegat og Skagerak, dets Flankestilling over for Finland, Sovjet-Rusland, Randstaterne og til Dels Tyskland, dets store Naturrigdomme, og de mange store, strategisk vigtige, Industri-centre og Handelsstæder langs Kysten, særlig i den sydlige Del af Landet kræver et effektivt Søforsvar bestaaende af kraftige og hurtige operative Flaadestyrker hvis Rygrad er Panserskibe, Styrker, der kan spredes og samles i Overensstemmelse med Krigsoperationernes Krav for at blive sat ind netop der, hvor Nødvendigheden kræver det.

Et Søforsvar bestaaende af smaa lette Enheder uden tilstrækkelig artilleristisk Støtte vil altid være bundet til lokalt Forsvar af en vis Kyststrækning og ikke have nogen blokadebrydende Virkning.

»Den, som overgiver Havet til Modstanderen, flytter frivilligt hans Grænse frem til egen Kyst.»

Mange af Betragtningerne gælder fuldt saa meget for Danmark som for Sverige og ikke mindst paa Grund af vor store Skibbygningsindustri og stadig voksende Fabriksindustri, der er afhængig af andre Landes Raaprodukter.

A. A.

Meddelelser fra Udlandet.

(Afsluttet medio Nov. 1935).

Ved Kaptajnlejtant P. A. Mørch.

Japan.

I Løbet af Aaret er oprettet et raadgivende, marineteknisk Udvalg, hvis særlige Opgave er overfor Nybygninger at forllge Kravene til Angrebskraft, Beskyttelse og Fart, saaledes at Kravene til Sødygtighed og Sikkerhed ikke kompromitteres (jfr. Uheldene med Torpedobaade af Tomozuru-Typen (525 ts., L. = 77,5 m, B. = 7,4 m, D. = 1,8 m, 26 Knob, 3 Stk. 12,7 cm K, 4 Stk. 53,3 cm T. rør).

Tyskland.

Luftvaabnet.

Organisation. Chefen for Luftvaabnet (Oberbefehlshaber der Luftwaffe) er tillige Luftminister (Reichminister der Luftfahrt). Som Chef for Luftvaabnet er han underlagt Rigskrigsministeren, der er direkte underlagt Rigskansleren¹⁾.

A. Ministeriet bestaar af 1) Adjudantur, 2) Statssekretær (Stedfortræder for Ministeren — Chefen for Luftvaabnet), 3) Zentralabt., 4) Luftkommandoamt, 5) Allgemeines Luftamt, 6) Lufttechnisches Amt, 7) Luftverwaltungsamt, 8) Luftpersonalamt, 9) Inspekt. d. Flakart. u. d. Luftschutzes.

B. Luftkredse (militære): I—VI (Königsberg, Berlin, Dresden, Münster, München, Kiel). Desuden findes selvstændigt organiseret: Kommando der Fliegerschulen og Luftzeugmeister.

C. Luftstyrken: 1) Fliegertruppe, 2) Flaktruppe, 3) Luftnachrichtentruppe.

Det bemærkes saaledes, at Luftforsvaret indgaar direkte i Luftvaabnet og ikke i Hæren som f. Eks. i England.

D. Luftkredse (civile): I—XV (heraf ved Østersøen: Königsberg, Stettin, Kiel). Desuden findes selvstændigt organiseret: Reichsamt für Wetterdienst og Reichsschule für Luftaufsicht.

¹⁾ Det bemærkes, at de 3 Vaabenchefer benævnes »Oberbefehlshaber d. . . .«, og at Krigsministeren benævnes: »Oberbefehlshaber der Wehrmacht«, medens Rigskansleren, der er Chef for den samlede Krigsmagt, benævnes »Oberste Befehlshaber der Wehrmacht«.

Luftøvelser.

Luftvaabnets første store Øvelse fandt Sted den 24.—25. September d. A. i et Øvelsesomraade mellem Braunschweig og Warnemünde).

I Øvelsen deltog et stort Antal Bombeplaner, Rekognosceringsluftfartøjer og Jagere; endvidere Luftværnsorganisationen (A. L. Batterier, Lytteapp. Projektører, Luftmeldetjenesten).

Øvelsens Grundlag var det velkendte: Angribende Styrke søger at sætte Bombeangreb ind mod Forvarsstyrkens Baser og Byer. Angrebastyrken (Rød) var ved Øvelsens Begyndelse naaet til Elbens vestlige Bred og havde forinden ved natligt Angreb ødelagt Stettins Havn, saaledes at Forsvarsstyrken's (Blaa) eneste Østersøhavn var Warnemünde. Østersøen maatte iøvrigt ikke overflyves.

Luftfartøjer, der dømtes el. skønnedes nedkæmpet, udgik definitivt af Øvelsen.

Af Detailler fremhæves:

1. Dag: Sigtbart, godt Vejr. Flotillevis Angreb fra Højder 3000—4500 m, 4500—5500 m.

1. Nat: Sigtbart, godt Vejr. Røde Angreb (15) enkeltvis i lav og stor Højde. Alle Angreb observeredes og belystes.

2. Dag: Regn, 50 m. Skyhøjde, Storm. Trods det meget slette Flyvevejr lykkedes overraskende røde Angreb flotillevis på Warnemünde.

H. W.

U. S. A.

Flaademanøvrer.

Betydningen af de kombinerede Øvelser, der i 1935 er foretaget i Stillehavet, er karakteriseret ved Øvelsesomraadets mægtige Størrelse (5 Mill. Sml.², Rummet: Aleüterne — Midway

— Hawaii — S. Diego), Varigheden (ca. 6 Uger) og deltagende Styrkers Omfang (ca. 200 Skibe, ca. 450 Luftf. 50 000 Mand).

Øvelsesfeltets vestlige Grænse var Datolinien, hvilket forud var meddelt Japan ved Besøg af Adm. Upham, C—in—C. Østasiatiske Eskadre (1 Krydser, 13 Jagere, 6 U—B, 11 Sloops o. l., 2 Minestrygere).

Øvelsens Formaal og Udførelse søgtes iøvrigt paa alle Maader tilsløret. Paa Grundlag af M. W. III 1935, Lw. X. 1935, NT. f. S. VI. 1935, M. R. m. v. meddeles dog flg. Oplysninger.

Formaal. Flg. Spørgsmaal forelæa til Belysning:

1. U. S. A.'s Saarbarhed overfor Flaade- og Luftangreb ved Operationer, der udgaar fra Aleüterne, Alaska m. v.
2. Muligheden for fjendtlig Landsætning af Tropper i Alaska m. v.
3. Meteorologiske Betingelser for Flaade- og Luftoperationer ved Alaska.
4. Værdien for amerikansk Forsvar af Stillehavet ved Oprettelse af Luftbaser i Alaska.
5. Luftstyrkers Betydning for strategisk Fjernrekognoscering.
6. Muligheden for ved Flaadefremstød fra Hawaii at afslaa (afskære) fjendtligt Flaadeangreb fra Aleüterne mod Stillehavskystens Baser.

Grundlag.

Den for Løsningen af disse Spørgsmaal udarbejdede Manøvreid — Flaadeproblem XVI — gik i store Træk ud paa, at Angriberen (Sort) under Manøvreus 3 Faser opererede udfra Aleüterne, Dutch Harbour og Midway, medens Forsvareren (Hvid) opererede henhv. udfra St. Diego, St. Fransisco og Hawaii.

Styrkefordeling.

Sort: Scouting-Fleet (Adm. Hephburn): 2 Slagskibe (supp. 8 Enheder), 7 sv. Krydsere, 4 lette Krydsere, ca. 30 Jagere, Lexington m. Luftf., ca. 20 UB m. v. samt Hjælpekibe.

Hvid: Battle-Fleet (Adm. Laning — periodevis Flaadeflotten Adm. Reeves): 10 Slagskibe, 5 sv. Krydsere, 3 lette Krydsere, ca. 30 Jagere, Saratoga, Ranger, Langley m. Luftf., 5 UB, Medusa (supp. 12 Skibe med 25 000 Mand i Konvoy), ca. 30 Hjælpekibe, Minestrygere m. v.

Øvelsens Forløb.

Operationerne synes i store Træk at være foregaaet i 3 Faser,
1. Fase: Styrkefordeling, Udstationering af Hjælpekibe (Re-

paration, Forsyning), Opmarch og Rekognoscering — for Sort Styrkes vedkommende Besejling og Undersøgelse af Aleüterne og Stillehavets nordligste Del i meget slet Vejr (Storm, Sne, Regn). Luftrekognoscering fra begge Sider synes dygtigt og energisk gennemført rent flyvemæssigt, men uden militære Resultater.

2. Fase: Hvid Hovedstyrke anløb efter krigsmæssig Passage med Konvoysikring Hawaii (Pearl Harbour) for Basisetablering (83 Enheder i Havn el. til Ankers). Under Passagen over Stillehavet udførtes Brændselsforsyning til Jagere fra de større Skibe. Kort før Anløbet passerede Styrken Sort U-baadsfelt (20 UB), fra hvilket talrige Angreb sattes ind som Dæmringsangreb.

Slagskibet Utah og Hangarskibet Langley (Hvide Enheder) afgik herefter til Midway for Landsætning af 1000 Mand Marinelfanteri, der under den senere Del af Øvelsen markerede Sort Besættelse af Øen, der tilligemed en Række mindre Korallær afgav Baser for Sort Luft- og Flaadevirksomhed.

3. Fase: Hvid Hovedstyrke afgik herunder fra Hawaii-Gruppen mod Midway, idet Minesikring- og strygning udførtes i stor Stil. Trods Indsats af betydelig Luftstyrke og Antl-U-baadsmateriel til Sikring mod U-Baade lykkedes det imidlertid Sorte U-Baade at opnaa gode Angrebsresultater: 3 Hvide Slagskibe og 3 Krydsere fik Torpedotræffere, medens 3 Sorte U-Baade synes dømt tilintetgjort.

Hvid Hovedstyrke foretog derefter en meget betydelig Afvigelse mod Johnston Island SW. for Hawaii, hvorved Styrken midlertidig unddrog sig Sort U-Baadsvirksomhed og Sort Rekognoscering i det hele taget. Hvid Rekognosceringsstyrke (Ranger m. Luftf. og Krydsere) stod mod Midway uden dog at opnaa forventet Føling med Sort Styrke. Derimod lykkedes det katapultudsat Luftstyrke fra Hvide Krydsere ved overraskende natligt Angreb paa Midway at ødelægge en betydelig Sort Luftstyrke. Kort herefter fik Sorte U-Baade imidlertid Føling med Hvid Rekognosc. Styrke, som led Tab. Først ved Hvid Hovedstyrkes Andvning af Midway blev den udsat for svære Sorte Luftangreb og i en følgende Nat (Maane) for Sorte Jager- og U-Baadsangreb, hvorved saavel Slagflaaden som Konvojen led Tab. Den afgørende Situation indtraf derefter den følgende Nat, hvor Sort Hovedstyrke kort før Solopgang fik Føling med Hvid Hovedstyrke ca. 30 Sml. S. f. Midway. Sort Styrke aabnede overraskende Ilden mod Hvid Styrke, der tegnede sig som skarp Silhuet mod den østlige Horisont. Nogen egentlig Afgørelse fandt ikke Udtryk, men det erkendtes, at Hvid Styrke i dens uheldige taktiske Stilling efter ret følelige forandgaaende Tab ikke ansaas for vel skikket til at gennemføre sine Opgaver. Efter den egentlige Manøvres Afslutning fandt forskellige

taktiske Øvelser Sted omkring Hawaii-Gruppen: Sammenspil mellem Land-, Sø- og Luftstyrker, herunder bl. a. samtidig Optræden af ca. 225 Luftfartøjer. Det bemærkes, at ikke mindre end ca. 165 Skibe samtidig opholdt sig i og ved Pearl Harbour inden den endelige Afgang til hjemlige Baser paa Amerikas Vestkyst.

Erfaringer.

Alle Skibstyper synes at have vist sig operationsduelige under de herskende Vejr- og Søforhold. Navnlig synes den nye Jager-type (Dewey: 1365 ts., 5 Stk. 12,7 cm A. L. K., 8 Stk. 53,3 cm T.-rør, Dybg. 3 m, 36,5 Knob — første Nybygning siden 1921) at have hævdet sig godt. Typen er forsynet med »cut-away» Agterstævn, høj Bak, lavere Hoveddæk fra Agterkant af Broen, kun 2 Skorstene og beskyttede Kanonstandpladser.

U-Baadene viste atter deres gode Rekognoscerings- og Angrebsmuligheder langs formodede Ruter og udfor Baser. Tillige viste Øvelsen fornyet Anvendelse af endog meget betydelig Afvigelse fra direkte Rute for Hovedstyrke p. Gr. af fj. Luft- og U-Baadsvirksomhed, men ogsaa saadan Afvigelses (Flintes) taktiske Berettigelse (jfr. engelsk Flaade-Luftøvelse Kanalen 1935 og franske og engelske Konvoyøvelser 1932—34). Medens saaledes U.-B. Vaabenet synes at have hævdet sig særligt energisk og resultatrigt trods de mægtige Operationsomraader, er Sikringsmidlerne herimod bleve kritiseret. Flaaden synes at mangle Specialskibe hertil (jfr. franske-engelske- tyske- italienske- japanske Ledsageskibe el. Konvoy-Sloops o. l.),

Flyvevæsen.

Følgende Oplysninger foreligger om deltagende Luftfartøjsmateriel under den foreliggende Øvelse:

Paa Hangarskibe (4)	258 Stk.
Paa Slagskibe og Krydsere (36)	107 •
Fjernrekognosceringsflyvebaade (Opererende fra Landbaser)	60 •

Ialt 425 Stk.

(I 1934 deltog lidt over 300 Stk.).

De forhaandenværende ret spredte Efterretninger specielt om Luftvirksomhed udelukker endnu en samlet strategisk og taktisk Vurdering af Luftfartøjernes Indsats. Bl. a. foreligger ingen Bedømmelse af de store Flyvebaades Værdi ved den strategiske Rekognoscering indenfor det kolosale Øvelsesfelt, men det synes som om Resultaterne af Luftrekognosceringen over de lange Strækninger har

skuffet (afgørende ved Hvid Styrkes Afbigelse mod SW. ved Afgang fra Hawaii og ved Hvid og Sort Styrkes Operationer omkring Midway).

Det er i denne Forbindelse værd at erindre nogle Forhold, der illustrerer de her aktuelle Distancer, idet der regnes med flg. Hastigheder: Skib 20 Knob, Luftfartøj 250 km. Passage-Tid: Panama — Hawaii henhv. 10 Dage/35 Timer; S. Francisco — Hawaii henhv. $4\frac{1}{2}$ Dag/16 Timer; S. Francisco — Alaska henhv. 4 Dage/15 Timer; Dutch Harbour — Hawaii henhv. 4 Dage/15 Timer. Endvidere skal paapeges en Række fremragende Enkeltprestationer bl. a. af de saakaldte V. P. Flyvebaade (C. in C. R — Adm. Johnson).

De store Flyvebaade præsterede med 5—6 Mands Besætning en Flyvestrækning paa 6400 km. To Divisioner af disse Flyvebaade, ialt 46 Maskiner, foretog i Formation en Flyvning fra Pearl Harbour til Midway-Øen — en Strækning paa c. 2300 km.

Erfaringer vedrørende Hangarskibe: Ranger, det første Aerodromskib konstrueret specielt til Formålet, viste sig særdeles hensigtsmæssigt. Skønt kun halvt saa stort (13 800 ts.) som Lexington og Saratoga kan det medføre nærlig samme Antal Luftfartøjer (Ranger: pl. kun 75, men Plads til 125; Lexington: 90 samt 45 afmonterede), og dets bedre Manøvreevne og praktiske Indretning gav meget tilfredsstillende Resultat gennem den lange Øvelsesperiode, under hvilken Baserings iøvrigt ofte støttedes paa hidtil ikke anvendte Koralløer o. l.

Den amerikanske Flaade tillægger som bekendt sin »Fleet-air-arm« stor Betydning, hvilket efter de nævnte Øvelser bl. a. er manifesteret ved, at den ene af Flaadens 3 egentlige Viceadmiralposter nu er tillagt Hangarskibeskadren (de 2 andre er tillagt Slagflaaden og »Scouting-Fleet«).

Spanien.

Nybygning.

Foruden allerede igangværende Nybygning (1 10 000 ts. Krydser Balears, 5 Jagere paa 1550 ts., 3 U-Baade paa ca. 1000/1370 ts.) er fastslaaet en Byggeplan omfattende Nybygning af flg. Materiel udført i 5 Etapper (448 Mill. Pesetas):

Slagskibe: Modernisering af nuv.,

U-Baade: 12 Stk. à 400 ts.,

Torpedobaade: 12 Stk. à 800 ts., 3 Stk. 10 cm K., 6 Stk. 53 cm T-rør.

Vedetbaade: 12 Stk. à 200 ts., Motor, 25 Knob, 1 Stk. 10 cm K., Anti-U-Baads Udstyr,

Motortorpedobaade: 12 Stk. M. A. S. Baade à 50 ts,
38 Knob, 2 Stk. 45 cm T-rør.

Minestrygere: 8 Stk. à 400 ts.

Mineskibe: 2 Stk. à 2000 ts.

Mineryddere: ca. 15 Stk. à 500 ts.

Personel.

Specialisering af Officerer omfatter flg. Brancher:

Artilleri (A): Artilleri, Gas, Taage.

Torpedo (T): Torpedoer, Miner og Anti-U-Baadsmidler.

Elektroteknik: Elektrisk Materiel, Radio.

Opmaaling.

Specialiseringen er obligatorisk og kan paabegyndes efter 2 Aars Tjeneste. Efter Specialisering er 3 Aars Tjeneste i Branchen obligatorisk. Tjeneste i U-Baad er forbeholdt Torpedo- og Elektroteknik Branchen. Udover Specialuddannelse er Uddannelse paa Søkrigshøjskole obligatorisk. Specialisering (herunder tillige Sprogspecialisering i Fransk, Engelsk, Tysk og Japansk) medfører Løntillæg op til 20% af Grundlønnen.

Italien.

Luftvaabnet.

Nye Rekorder. Det italienske Bombeluftfartøj Savoia-Marchetti S. 79 (3×600 HK Pegasus Motorer) har i Oktober sat følgende Verdensrekorder:

Bombelast	Strækning	Hastighed
500 kg	1000 km	390 km/T
1000 "	1000 "	—
2000 "	1000 "	—
2000 "	2000 "	381 km/T

H. W.

Flaadefordeling.

Til østafrikanske Farvande var pr. Nov. detacheret¹⁾ flg. Flaademateriel: Krydserne Bari (ca. 4600 ts, Byggeaar 1914) og Tarento (ca. 5100 ts. Byggeaar 1911) (begge Skibe Minebeholdning 120), 5

¹⁾ Smlvis. anføres engelsk Flaademateriel i samme Farvand: 1 sv. Krydser, 2 lette Krydsere, 9 Jagere, 2 U-Baade. Dette Materiel er indkluderet i det paa næste Side i Skemaet opførte engelske Materiel i Middelhavet. (Røde Hav).

Jagere, 8 U-Baade, 2 Moderskibe for U. B., 4 Kanonbaade samt Hjælpemateriel, herunder 1 Flydedok. Støttehavn: Massaua (Eritrea).

Nybygning.

U-Baade. 1 Okt. søsattes den sidste af de 9 Ocean-U-Baade: Tazzoli ($\frac{1350}{1970}$ ts., $\frac{17}{9}$ Knob., 2 Stk. 12 cm K., 8 Stk. 53 cm T-rør ↓). Konvoy-Ledsagere. 1 Okt. søsattes som den 3. i en Serie paa 6 Torpedobaaden Perseo (615 ts., 34 Knob., 3 Stk. 10 cm K., 4 Stk. 45 cm T-rør — sml.: fransk Escorteur Melpomène (Serie paa 12 Stk.: 600 ts., 34 Knob., 2 Stk. 10 cm K., 4 Stk. 40 cm T-rør); japansk Tomozuru (se Side 627) og de tyske »Flottenbegleitschiffe« paa ca. 600–800 ts.

England.

Flaadefordeling.

Pr. $\frac{31}{10}$ synes efter Dagspressen, M R XI m. v. engelsk Flaadestyrke i Middelhavet (Røde Hav) at være af flg. Omfang.

Fra normal Station eller Farvand	Slagskibe	Han-gar-skibe	sv. Kryd-sere	lette Kryd-sere	Ja-gere	U-Baade	Init En-heder
Middelhavet (Mediterranean Fleet)	5	1	4	5	31	6	52
Engelske Farvande (Home Fleet)	2	1	—	4	28	10	45
Sydamerika	—	—	1	1	—	—	2
Ostindien	—	—	1	2	—	—	3
Østasien	—	—	1	1	4	—	6
Australien	—	—	1	—	—	—	1
							109

Det vil heraf ses, at Middelhavsstyrken er fordoblet bl. a. ved, at Home-Fleet samtidig er berøvet ca. 70 % af sit normale Antal Enheder. Til Forstærkning af Home-Fleet er derfor pr. $\frac{1}{11}$ udrustet 18 Enheder af Reserveflaaden: 20. og 21 Jager Flotille (henhv. Flotilleførererne Montrose og Campbell med 8 Jagere af W og V-Klassen).

Siam.

Om Flaadeforhold meddeles flg. efter M. R. X. 1935, N. M. R. 14/11 35 m. fl.:

Personel.

6 Søofficerer er til $\frac{1}{2}$ Aars Uddannelse i Japan. Tilbud synes at foreligge om Uddannelse af et Antal Kadetter i Japan og Udsendelse af japanske Instruktører til Siam.

Nybygning.

I Japan er p. t. under Bygning til Siam 2 Kanonbaade (Skoleskibe) à 2000 ts., samt 2 Torpedobaade à 400 ts. Spørgsmaalet om Bygning af U-Baade synes ikke afgjort.

I Italien er p. t. under Bygning 3 Motortorpedobaade (L. = 16,8 m; 2 Stk. Thornycroft Motorer — 12 Cyl. à 475 HK., 40 Knob; 1 Stk. Marchmotor — 30 HK., 7 Knob; 2 Stk. T-rør; 2 Stk. Mg.; Dybd bomb, Taageinstal., Radio) samt 2 Torpedobaade. à 470 ts., hvoraf 1. Baad ved Prøver i Slutningen af Nov. naaede 32,5 Knob; 2. Baad sættes Okt. d. A.

Herudover synes Kontrakt at være afsluttet om Levering af 7 Torpedobaade (Byggetid ca. $1\frac{1}{4}$ Aar pr. Baad) samt 2 Minestrygere (Byggetid ca. 1 Aar pr. Baad).

Kontrakterne er afsluttet pr. Juli d. A.

Sverige.*Luftvaabnet.*

Af den svenske Forsvarskom. meget udførlige Betænkning (ca. 2000 Sider) skal meddeles til Orientering et kortfattet Referat vedr. Luftvaabnet. Betænkningen rummer 1 Majoritets- og 6 Mindretalsforslag, der alle indenfor ret varierende Total-Udgiftsrammer — bortset fra et Enmandsforslag, der i principielle Henseender afviger fra de øvrige — tildeler Luftvaabnet 1) fortsat Selvstændighed i Samarbejde med de to ældre Forsvarsgrene, 2) et Budget af Størrelsesorden 26,5—31,5 Mill. Kr. 3) i Sammenligning med nuv. Budget paa ca. 10 Mill. Kr. en Forøgelse paa 171—221 %, hvorved eenstemmigt markeres Luftvaabnets fremtrædende Rolle indenfor Rigsforsvaret.

Majoritetsforslaget tildeler — indenfor et Totalbudget for hele Forsvaret paa 148 Mill. Kr. — Luftvaabnet 28 Mill. Kr. (Forøgelse 188 %).

Af Majoritetsforslaget kan udtrækkes flg.:

Luftvaabnets Opgaver. Strategiske Overvejelser viser, at en Modstander hurtigt vil kunne naa en afgørende Virkning ved Angreb med Luftstridskræfter.

Forsvaret maa derfor raade over et operationsdygtigt Luftvaaben og en effektiv Luftværnsorganisation.

Luftvaabnet skal ved Angreb mod Fjendens Luftbaser kunne formindske en Angribers Virkningsmuligheder. Det skal kunne præstere et lokalt Forsvar, først og fremmest af Hovedstaden. Det skal kunne støtte Hærens Forsvar af Norrland ved Angreb paa Fjendens Forbindelseslinier. Det skal kunne gribe hurtigt ind overfor fjendtlige Landgangsforetagender mod Gotland eller Hovedlandet. Endelig skal det kunne samarbejde direkte med de 2 andre Forsvarsgrene ved Rekognocering og Angreb.

Luftvaabnets Sammensætning. I Luftvaabnet skal indgaa først og fremmest Bombeflotiller, dernæst Jager- og Rekognosceringsflotiller. Styrken maa være saa stor, at Flotillerne ikke mister deres Effektivitet, naar de første Tab indtræffer i Begyndelsen af en Krig, og Erstatningsorganisationen endnu ikke er begyndt at virke.

Luftvaabnet skal have et vist Krigsberedskab, hvorfor Krigs- og Fredsorganisation bør være ens. De Luftfartøjer, der kræves i en Krig, bør findes allerede under Fredsforhold. Personel og Uddannelse maa være første Klasses, saaledes at høj Standard kan opveje ringe Antal. Materiellet maa holdes tilsvarende ved succesiv Udskiftning af forældede Typer. Erstatningsorganisationen for Personel og Materiel i Krig maa være effektiv. Hertil fordres bl. a., at Luftvaabnet kan falde tilbage paa en omfangsrig civil Luftvirksomhed (Luftfartøjsindustri, Trafik- og Privatflyvning).

Luftvaabnets Organisation. Det nævnte Forslags Hovedlinjer kan resumeres saaledes:

Luftvaabnet bestaar af: Ledelsen (Stockholm), 7 Flotiller, 1 Flyveskole, 1 Flyve-Højskole, 2 centrale Flyværksteder.

Ledelsen: Chefen for Luftvaabnet, Luftvaabnets Stab, Materiel- og Indendanturforvaltning, Eskadrechefen ved Luftvaabnet.

Materiellet: Der forudsættes ca. 260 Krigsluftfartøjer (samt ældre Depotmateriel og 80 Skoleluftfartøjer), organiseret i 7 Flotiller, hvoraf 4 lette og middeltunge Bombeflotiller (à 3 Divisioner à 12 Stk.), 1 Jagerflotille (3 Divisioner à 15 Stk.), 1 Arméflotille (3 Divisioner à 12 Rekognosceringsluftfartøjer) samt 1 Marineflotille (1 Torpedodivision à 16 Luftfartøjer, 2 Divisioner à 8 Rekognosceringsluftfartøjer).

Flotillerne er selvstændige Enheder under Eskadrechefen og er fordelt over hele Landet (Västerås, Karlsborg, Östersund, Karlstad, Barkarby, Malmén (Arméflotillen), Hägernäs (Marineflotillen)

Virksomheden ved Flotillerne tager Sigte paa samlede krigs-

mæssige Øvelser. I Vinterhalvaaret er een Division, om Sommeren to og i September Maaned tre Divisioner formeret.

Flyveskolen (Ljungbyhed) deles i en Flyveafdeling, hvor Flyveuddannelsen finder Sted, og en Kadetafdeling, hvor Uddannelse til Officer finder Sted (Uddannelsestid 34 Maaneder).

Paa Flyvehøjskolen (Stockholm) gives den højere Officersuddannelse.

Værksteder. De to centrale Værksteder (Malmen og Vesterås) suppleres med mindre Værksteder ved hver Flotille.

Personellet bestaar af:

Officerer.....	255	(nu ca. 140)
Underofficerer.....	175	- - 55
Fast Mandskab.....	1020	- - 290
Reservepersonel.....	500	- - 64
Vpl. i Linien.....	1500	- - 700
Vpl. i Res.....	800	- - 250

Byggeprogram. Luftvaabnets Ophugning i materiel Henseende bør gennemføres paa 7 Aar. Landets civile Flyveindustri (og Civilflyvningen) bør med Statsstøtte drives op til høj og effektiv Standard.

Luftværnet indgaar i Hæren. Det skal bidrage til Afværgelse af Luftangreb. Dets Budget foreslaas til 5,7 Mill. Kr.

Antal Batterier opgives ikke; Værnet organiseres i to Regimenter, og Forsvaret tager først og fremmest Sigte paa Stockholm samt Luftvaabnets Baser.

H. W.

¹⁾ Uddannelsestid 210 Dage.

²⁾ Uddannelsestid 180 Dage.

PRISSPØRGSMÅAL FOR 1936.

1. Har Farten samme Betydning for os, der kun skal kæmpe i egne Farvandsafsnit, som for de større Sømagter? (Kan besvares generelt eller for enkelte Skibstyper.) (Gentaget fra 1872).
2. Hvilke praktiske Erfaringer haves angaaende Angreb med Luftbomber mod Skibe?
3. Hvorledes forberedes Efterretningstjenesten i danske Farvande, saa at de forskellige Flaadeafdelinger hurtigst muligt kan faa nødvendig Orientering? (Gentaget fra 1884).
4. En Studie efter frit Valg over et Emne, der kan have Betydning eller Interesse for Søværnet.

Anm. Besvarelsen af de første 3 Spørgsmaal maa ikke være længere end en almindelig Tidsskriftsartikel. Maksimum 40 Sider.

Vedtaget 12. November 1935.

Barfod. Ørsted. K. Dahl. Ramberg.

2009L