

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

NY RÆKKE. 35 BIND.

71 AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET.

REDAKTØR KAPTAJN J. H. SCHULTZ.



KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

THIELES BOGTRYKKERI.

1900.



35.5

Til 27

1900

Indhold.

Artilleri, Panzer; Kystbefæstninger.

	Side
Rettelsen for Sideafvigelserne ved Skydning tilsos. Af Kaptajn F. Hammer.....	151
Panserets Betydning for Krigsskibe med særligt Henblik paa vore Forhold. Af Kaptajn H. Foss ..	377, 417, 453

Fyr- og Vagervæsen, Vandbygningsvæsen, Lodsævsen, Havnevæsen.

Vore Farvandes Afmærkning. Af Kaptajn O. Kofoed-Hansen ..	20
Fyrvæsen. Et Gensvar. Af Kaptajn C. D. Bloch	525
Lodsning i Krigstid af fremmede Orlogsmænd og vor Neutralitet. Af Kommandør, Overlods J. N. Sølling.....	212

Historie og Biografi; Geografi og Rejser.

En Dagbog ført paa en Kinafarer 1730—32 af Kadet Tobias Wigandt. Meddelt ved Arkivsekretær G. L. Grove	181
Plan for den østgrønlandske Ekspedition. Af Premierløjtnant G. Amdrup	237
Konvoirejser i Slutningen af det 17. Aarhundrede. Af Premierløjtnant C. Bastrup	241
Russisk Polarekspedition udrustet af det kejserlige Videnskaberne Akademi	272
Landsætning og Forlis af Orlogsskibet «Oldenborg». Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.....	349
Fra Krigsaaret 1849. Af Kaptajn O. Lütken.....	501
Nekrologer:	
Kommandør George Eduard Fugl.....	218
Skibsintendant Vilhelm Anmodt.....	220
Kaptajn Otto Ludvig Michael Munthe af Morgenstjerne ...	260

55354

Krigsmarine.

	Side
Vor Flaades Tilstand ved Aarhundredets Slutning. Af Kaptajn J. H. Schultz	1
Den svenske Marines Krigsmateriel. Af Kaptajn J. H. Schultz .	62
Vor Kampflaades relative Tilbagegang. Af Premierløjtnant N. Mygind	82
Den svenske Marines Organisation. Af Premierløjtnant K. Reinhard	281
Budget for den danske Marine	391
— — norske —	368
— — svenske —	396
Udrustninger i Aaret 1900 i den danske Marine	263
— — — norske —	367
— — — russiske —	131, 268
— — — svenske —	265
Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne:	
Danmark	263, 391
England	32, 123, 221, 321, 537
Frankrig	34, 125, 223, 371, 544
Norge	163, 224, 367, 492
Rusland	126, 268, 322, 435
Sverrig	165, 265, 396
Tyskland	38, 170, 227, 401, 446

Maskinvæsen.

Flydende Brændsel i Skibe. Af Underdirektor A. Rasmussen..	49
Flydende Brændsel i den russiske Marine	435

Navigation, Astronomi; Instrumenter.

En Kontroltydemaaler. Af Kaptajn C. Clausen	469
---	-----

Skibs-Sundhedsvæsen.

Skibs-Hygijene i den russiske Marine	322
--	-----

Skoler.

Om Uddannelsesskoler for Officerer. Af Premierløjtnant R. Rothe	329
---	-----

Søkrig og Søkrigshistorie; Sømanøvre, Søstrategi, Søtaktik; Kystforsvar.

Strategi og Folkestemning. Af Kaptajn W. Hovgaard	93
Erobringen af Taku Forterne den 17. Juni 1900. Af Premierløjtnant N. Mygind	472

	Side
Engelske Flaademanøvrer	539
Norske —	492
Svenske —	167
Tyske —	41

Søret og Søfartslove.

Marinens Opgave under Krimkrigen og fælles nordisk Neutralitet. Af Fredrik Bajer	137
Lodsning i Krigstid af fremmede Orlogsmænd og vor Neutralitet. Af Kommandør, Overlods J. N. Sølling	212
Danmarks Stilling til Privatejendommens Ukrænkelighed i Søkrig. Af Fredrik Bajer	428

Forskelligt.

Bog anmeldelser:

Sjømaktens inflytende på historien 1660—1783. Af A. T. Mahan. Captain i förente staternes flotta.....	213
Vindkort over den nordligste Del af Atlanterhavet og Davis-Stræde. Af Kaptajn V. Garde	216
Fiskeriberetning for Finansaaret 1898—99, udarbejdet af C. F. Drechsel	319
Indhold af Tidsskrifter. Af Kaptajn I. S. Hohlenberg 43, 86, 134, 174, 228, 274, 324, 372, 409, 448, 496, 547	
Tilgang til Biblioteket. Af Kaptajn I. S. Hohlenberg..	91, 278, 413
Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Af Kaptajn R. Hammer	234, 552

Vor Flaades Tilstand ved Aarhundredets Slutning.

Af Kaptajn J. H. Schultz.

Ved en Perodes eller Tidsafsnits Slutning falder det ret naturligt at kaste Blikket tilbage og gøre sig Rede for, hvad den svundne Tid har bragt. Tidligere var det saaledes ogsaa Skik, at Tidsskriftet bragte sine Læsere en Oversigt »ved Aarsskiftet«, men denne Oversigt er i de senere Aar gradevis svunden ind til Nul, væsentligt fordi et Tilbageblik paa Marinens Forhold blev mindre og mindre lysteligt.

Det vilde dog være unaturligt at glide ind i det gamle Aarhundredes sidste Aar uden nogle Betragtninger over den Tilstand, i hvilken »Udviklingens Aarhundrede« overleverer sin Afløser Fædrelandets maritime Forsvar. Jeg skal derfor bede Læseren med mig kaste Blikket tilbage og i al Korthed gennemgaa vor Flaades Udvikling fra det Øjeblik, der for Flaadernes Vedkommende danner det store Vendepunkt i det forløbne Aarhundrede, nemlig ved Panserets Indførelse paa Kampskibene, og til nu. Da en Flaadestyrke kun har Betydning i Forhold til andre Landes, skal jeg, af nedennævnte Grunde, samtidig anstille en Sammenligning mellem Sverrig og Norges Flaader. Bliver Billedet, der viser sig, mørkt, ville vi til Gengæld se frem mod det ny Aarhundrede med Haabet om bedre Tider for vort maritime Forsvar.

Havde man lige inden Fremkomsten af Panserskibene villet anstille en Sammenligning mellem den danske Flaade og Nabomagternes Flaader, havde man haft flere

Aar	Danmark	Sverrig	Norge
Panserskibe			
1863— 1870	Dannebrog . 3 030 T. Peder Skram 3 370 - Danmark ... 4 770 - Rolf Krake . 1 350 - Absalon.... 530 - EsbernSnare 530 - Lindormen . 2 100 - Gorm..... 2 400 - Ialt... 18 080 T.	J. Ericsson . 1 500 T. Thorden ... 1 500 - Tirfling.... 1 500 - Garmer 240 - Sköld..... 240 - Ialt... 4 980 T.	Skorpionen . 1 450 T. Mjølner 1 500 - Thrudvang . 1 500 - Ialt... 4 450 T.
1871— 1880	Odin 3 230 T. Helgoland .. 5 480 - Ialt... 8 710 T.	Loke 1 600 T. Fenris 260 - 7 Panserbaade à 460 .. 3 220 - Ialt... 5 080 T.	Thor 2 000 T. Ialt... 2 000 T.
1881— 1890	Tordenskjold 2 430 T. Iver Hvitfeldt 3 290 - Ialt... 5 720 T.	Svea 3 100 T. Göta 3 290 - Ialt... 6 390 T.	—
1891— 1900	Skjold 2 180 T. Herluf Trolle 3 470 - Ialt... 5 650 T.	Thule 3 300 T. Oden 3 500 - Niord..... 3 500 - Thor 3 500 - Dristigheten 3 500 - Ialt... 17 300 T.	Tordenskjold 3 400 T. Harald Haar- fagre 3 400 - Ejdsvold ... 3 800 - Norge 3 800 - Ialt... 14 400 T.
1901— 1902	?	A) B) à 3 650 T. C) Ialt... 10 950 T.	?

Krydsere

1881—1890	Valkyrien .. 3 020 T.	—	—
1891— 1900	Hekla..... 1 320 T. Gejser 1 280 - Hejmdal ... 1 340 - Ialt... 3 940 T.	Ørnen 800 T. Jacob Bagge 800 - Claes Horn . 800 - Psilander .. 800 - Clas Ugglæ . 800 - Ialt... 4 000 T.	Viking 1 100 T. Frithjof 1 370 - Valkyrien .. 350 . Ialt... 2 820 T.

Torpedobaade

1880— 1890	Torpedo-1. Kl. 9 Stk. baade af 2. - 13 -	Torpedo-1. Kl. 4 Stk. baade af 2. - 7 -	Torpedo-1. Kl. 0 Stk. baade af 2. - 7 -
1891— 1900	Torpedo-1. Kl. 6 Stk. baade af 2. - 0 -	Torpedo-1. Kl. 11 Stk. baade af 2. - 4 -	Torpedo-1. Kl. 10 Stk. baade af 2. - 10 -

Flaaden at vælge imellem end nu. Tiderne have forandret sig siden dengang; Tyskland, som paa nævnte Tidspunkt saa godt som ingen Flaade havde, er nu ifærd med at udvikle sig til at blive en Stormagt paa Søen. Rusland har ligeledes anlagt en Flaadeplan efter Stormagtsforhold, saa med de to Magter kunne vi ikke sammenligne os mere. Jeg skal derfor her i det væsentlige indskrænke mig til en Sammenligning med de to andre nordiske Riger, Sverrig og Norge, skønt der kunde være stærk Fristelse til ogsaa at tage et Land med som Holland, der ligesom de tre nordiske Riger næppe tænker paa at føre nogen Angrebskrig, men kun paa at forsvare sin Eksistens eller hævde sin Neutralitet.

Naar man sammenligner vor Flaade med Sverrig og Norges, er der to Forhold, som straks springe i Øjnene, nemlig: *Vor Flaadestyrkes relative Tilbagegang*, og *vor Flaades Uensartethed*; jeg skal behandle hvert Forhold for sig.

Vor Flaadestyrkes relative Tilbagegang.

For at give et klart og tydeligt Billede af vor Flaades relative Tilbagegang har jeg forment omstaaende Tabel over de i de 3 Lande siden Panserets Indførelse byggede Krigsskibe; for at lette Oversigten er Tidsrummet delt i de 4 Decennier. Sammenligningen er anstillet mellem Skibenes Størrelse i Tons (Vægtenhed à 2000 \mathcal{H}).

Det fremgaar af denne Oversigt, at i Aarene 1863—70 bygger Danmark dobbelt saa meget som Sverrig og Norge tilsammen; i 1891—1900 bygger Sverrig og Norge tilsammen nærlig 6 Gange saa meget som Danmark.

I 1863—70 bygger Danmark omtrent dobbelt saa meget Krigsskibsmateriel som i 1891—1900; i sidstnævnte Decennium bygger Sverrig c. 5 Gange og Norge c. 4 Gange saameget Materiel som i førstnævnte.

Vil man anstille en Sammenligning mellem de 3 Landes nuværende Flaadestyrker, har man for Panserskibenes Vedkommende:

<i>Danmark.</i>	<i>Sverrig.</i>	<i>Norge.</i>
Gorm 30 Aar	John Ericsson 35 Aar	Skorpionen .. 34 Aar
Odin 28 -	Thorden 34 -	Mjølner 32 -
Helgoland .. 22 -	Tirfling 33 -	Thrudsvang .. 31 -
	Løke 29 -	Thor 28 -
Tordenskjold 20 -	Svea 15 -	
Iver Hvitfeldt 14 -	Göta 10 -	
	Thule 8 -	
	Oden 4 -	Tordenskjold... 3 -
	Niord 2 -	Harald Haarfagre 3 -
Skjold 4 -	Thor 2 -	Ejdsvold 0 -
Herluf Trolle 0 -	Dristigheten . 0 -	Norge 0 -

Man ser heraf, hvor langt vi ere sejlede agterud i Retning af nyt Kampskibsmateriel; og vil man anstille en Sammenligning mellem de forskellige Tidsalderes Skibe, ser man, hvor langt overlegne vore ældre Skibe ere mod de paa samme Tidspunkt i Sverrig og Norge byggede, medens vi senere snarere ere under end over Ligestillethed, og først med vort sidste Skib kommer op til fuldt Ligestillethed.

Hvad Krydserne angaar, bygger Danmark i det første Tiaar en stor Krydser, medens Sverrig og Norge slet ikke bygge Krydsere; men i det næste Tiaar kommer Sverrig op over Danmark ikke alene i Tonsantal, men deres Krydsere ere vore overlegne i deres væsentligste Egenskab, Farten. Vore Krydseres Fart er 17—17.5 Knob, de svenske 19—21 Knob. Overfor Normændene ere vi derimod ikke gaaede tilbage paa dette Punkt.

For Torpedobaadenes Vedkommende ser man, at i det første Tiaar bygger *Danmark flere Baade end Sverrig og Norge tilsammen*; i det sidste Tiaar bygger *Norge og Sverrig tilsammen nærlig 6 Gange saa mange Baade som Danmark.*

Det er en trist Tilbagegang at se paa for Danmarks Vedkommende. I det første af de 4 anførte Decennier var Danmark absolut den stærkeste af de 3 Lande, nu ere vi den svageste; naar Norge til Efteraaret faar sine to ny Panserskibe hjem, har det en søgaaende Eskadre, som uden Tvivl maa siges at være vor søgaaende Eskadre overlegen, særlig i offensiv Henseende (hurtigskydende Artilleri og Fart).

Hvad er Grunden til denne vor Tilbagegang?

Ja Svaret er forhaabentligvis simpelt nok: For største Del i den forbigangne Tids ulykkelige politiske Forhold, hvor Forsvarssagen blev et af de vægtigste Vaaben i Partikampen. Gang efter Gang har Regeringen forelagt Forslag til nyt, større Materiel, som ikke er blevet bevilget. Jeg skal af forskellige Grunde ikke komme nærmere ind paa dette Emne, men henvise foruden til Rigsdagsforhandlingerne til en Artikel af Kaptajn H. G. Zachariae i Tidsskriftets Aargang 1895 S. 387 o. f., hvor ovennævnte Emne er nærmere behandlet.

Men man fristes rigtignok til at fremsætte det Spørgsmaal:

Er Rigsdagen sig bevidst, hvor langt den har bragt vor Forsvarsevne ned?

Flaadens Uensartethed.

Ved Panserskibenes Opkomst fulgte vi det fra de toneanførende Lande givne Eksempel og pansrede et Træ-Linieskib og en Træ-Fregat; det er der ikke noget at sige til, vi havde dengang endnu Lov til at tænke os optrædende paa de større Have. Med det fra England samtidigt indkøbte Jern-Panserskib havde vi ialt 3 *Skibe af samme Type*: »Dannebrog«, »Peder Skram«, »Danmark«.

Efter den ulykkelige Krig i 1864 gaa vi resolut over til Bygning af smaa Panserskibe, Et-Taarnsskibe (»Lindormen« og »Gorm«), udelukkende beregnet paa

at optræde i danske Farvande. Disse Skibe vise sig imidlertid ikke tilstrækkelig kampdygtige under alle Vejrforhold i vore ydre Farvande, hvorfor man gaar over til et noget større Skib, men af en anden Type, Kasematskibet »Odin«. Dette Skib bliver fra første Togt vel modtaget af Søofficererne og betragtes som et vellykket Skib, passende til vore Farvande og skikket til at optræde der under alle Forhold. »Odin« følges af et større forbedret Kasematskib, »Helgoland«, der er det største Skib, bygget til den danske Flaade. Vi have altsaa paa dette Tidspunkt 2 Skibe af hver af de nævnte Typer.

Indtil da er der en vis Regelmæssighed i Udviklingen, skønt vi allerede paa dette Tidspunkt have 3 Kampskibstyper: Fregatten, Et-Taarnsskibet og Kasematskibet; men Pansringssystemet er dog det samme for alle 3 Typer: hele Vandlinien og Hovedartilleriet fuldt beskyttet (undtagen dog den 30.5 cm. B.K. i Helgoland).

Men efter »Helgoland« hører al Regelmæssighed op, og fra 1878 til 1900 har Flaaden ikke faaet 2 Kampskibe af samme Type.

Først kommer »Tordenskjold«, fuldstændig forskellig fra de foregaaende: det har slet ikke vertikalt Panzer i Vandlinien, og Hovedartilleriet er kun delvis beskyttet (Barbette-taarn). Artilleriets Opstilling er som i Et-Taarnsskib, men der haves kun 1 Kanon i Taarnet.

Derefter kommer et Panserskib af en helt ny Type, To-Taarnsskibet »Iver Hvitfeldt«, med følgende Hovedegenskaber: En Del af Vandlinien er beskyttet med vertikalt Panzer, Skibets Ender ved undervands Panserdæk. Hovedartilleriet er kun delvis beskyttet (Barbette-taarne). Artilleriet er anbragt symetrisk saavel i Side- som Stævnretning.

Dernæst kommer en Periode paa 10 Aar, hvor der slet ikke bygges Panserskibe, men derimod beskyttede

Krydsere, 1 stor og 3 mindre: »Valkyrien«, »Hekla«, »Gejser« og »Hejmdal«. Man maa dog gaa ud fra, at »Valkyrien« i sin Tid nærmest er bygget som Kampskib og først senere er ført tilbage til dets rette Plads som Krydser.

Da vi saa igen begyndte at bygge Panserskibe, faa vi først et lille Skib »Skjold« af samme Type som »Gorm«, men med den Forskel, at det kun har 1 stor Kanon, og til Gengæld en kraftigere, vel beskyttet sekundær Armering (i Drejetaarne).

Til sidst kommer »Herluf Trolle« der i mange Henseender kan siges at være en forbedret »Iver Hvitfeldt«, men adskiller sig fra den derved: at saa godt som hele Vandlinien er beskyttet med vertikalt Panzer. Hovedartilleriet er fuldt beskyttet, det sekundære Skyts beskyttet med svagere Panzer.

Af ovenstaaende vil klart fremgaa, at der efter »Helgoland« er en fremtrædende Mangel paa System i Bygningen af vort Kampskibsmateriel; man har for hvert Skib mere bestræbt sig for i alle Retninger at bringe det mest mulige og mest moderne ud af den bevilgede Sum end taget Hensyn til at danne et saavidt muligt ensartet Materiel.

Se vi hen til vore to Nabolande, Norge og Sverrig, finder man et ganske anderledes System i Bygningen af deres Krigsskibsmateriel.

Sverrig begynder straks med Monitortypen, Et-Taarnsskibe, og bygger 4 af dem itræk, medens vi kun bygge 2; derefter gaar det over til at bygge smaa panserede Kanonbaade, 3 af en Størrelse og 7 af en forbedret Type. Da Svenskerne igen, i Begyndelsen af Firserne, tage fat paa Bygning af større Panserskibe, bliver der fastslaaet en af Søofficererne godkendt Type, som i 1892 underkastes en Modifikation, hvad Hovedartilleriets Opstilling og det sekundære Skyts Beskyttelse angaar. Nu har Sverrig 6 Skibe færdige og 4 under

Bygning, hvoraf det ene rimeligvis bliver færdig i 1900, de 3 andre i 1902. Skibenes Størrelse varierer kun fra 3100 til 3650 Tons (vi variere fra »Tordenskjold« 2430 Tons til »Helgoland« 5480 Tons). Panserbeskyttelsens Anbringelse er den samme i alle 10 Skibe: Vandlinien pansret med vertikalt Panser paa Midten, og Skibets Ender beskyttede ved undervands Panserdæk; Hovedartilleriet fuldt beskyttet.

Hovedforskellen paa Skibene er, at i de 3 ældste af dem (Svea, Göta og Thule) ere de to store Kanoner anbragte i eet Taarn forude i Skibets Diametralplan (i Lighed med Monitorerne), i de 7 andre Skibe ere de 2 store Kanoner anbragte hver i sit Taarn, eet forude og eet agterude, med det sekundære Skyts anbragt imellem, hvorved en symmetrisk Armering er opnaaet. Det sekundære Skyts er ubeskyttet i de 3 ældste Skibe, beskyttet i de 7 andre.

Denne Forskel paa Skibene er man nu igang med at raade Bod paa, idet den svenske Rigsdag har bevilget et tilstrækkeligt Beløb til at ombygge Skibene, og naar dette er fuldført, hvilket vil være Tilfældet omtrent samtidigt med, at de 3 sidste under Bygning værende Skibe ere færdige, vil Sverrig have 10 Panserskibe af en Ensartethed, som selv en Admiral Makaroff næppe har kunnet tænke sig at faa ud af et Materiel, der er bygget gennem et Tidsrum af c. 20 Aar.

Nordmændene have baaret sig ad paa lignende Maade som Sverrig; de begynde med at bygge 4 Monitorer, derpaa upansrede Kanonbaade, og da de omkring Midten af 90erne igen tage fat paa at bygge større Panserskibe, bygge de 4 nærlig fuldstændig ens Skibe, hvoraf de 2 sidste skulle være færdige i Efteraaret 1900. —

Vore Krydsere have et ganske andet ensartet Præg end Kampskeibene, men de ere ogsaa byggede i et kortere Tidsrum; derimod stiller Spørgsmaalet sig, om Typen er heldigt valgt for vor Flaade. Havde det ikke

været bedre, om vi havde faaet en mindre Type og lidt flere af dem (som Sverrig)? —

Ved Torpedobaadene gør igen en lignende Uensartethed sig gældende som ved Kampskibene, navnlig hvad Størrelsen angaar for 1ste Klasse Baadenes Vedkommende, som nedenstaaende Tabel udviser.

Danmark			Sverrig			Norge		
Antal	Størrelse Tons	Fart Knob	Antal	Størrelse Tons	Fart Knob	Antal	Størrelse Tons	Fart Knob
1	59	20						
1	67	18.5	4	67	18.5			
1	74	18.5	2	86	19.5			
1	89	18.5	9	92	23.5	10	84	23.2
2	110	21.5						
2	117	21.5						
2	128	20						
3	142	23.5						
Ialt 13			Ialt 15			Ialt 10		

Man ser, at vi variere fra 59 til 142 Tons, ialt 83 Tons; de svenske Baade 25 Tons; de norske slet ikke; Antallet af forskellige Størrelser er henholdsvis 7—3—1. Den eneste Regelmæssighed hos os er den stadige voksen; men er det heldigt? Man faar det Indtryk, at alle de foregaaende Baade ere for smaa, altsaa mindre sødygtige. Vi maatte dog nu kunne fastslaa en Type.

Af Tabellen fremgaar endvidere, at vore Torpedobaade ere de svenske og norske Torpedobaade af samme Størrelse betydelig underlegne i Fart, 4.5 Knob.

Hvad er Grunden til den i flere Retninger paapegede fremtrædende Uensartethed i vort Krigsskibsmateriel?

Ja Svaret er ikke saa simpelt her som ved vor Flaades relative Tilbagegang, da der kommer flere Momenter til, hvoraf jeg skal fremhæve nogle.

Den politiske Side af Sagen. I de fleste konstitutionelle Lande klages over, at Politikere have en vis

Forkærlighed for at ville være medbestemmende i Fastsættelsen af Skibstyper. Denne Indflydelse paa Skibstyperne fra Rigsdagens Side have vi heller ikke undgaaet, og som umiddelbare Resultater deraf kan nævnes »Tordenskjold«, som Folketingets daværende Opposition slog fast, samt »Skjold« fordi Rigsdagen kun vilde bevilge et mindre Beløb, medens Regeringen havde forelagt Projekt til et større Skib. Men efter forskellige Udtalelser faldne i Rigsdagen i de senere Aar, maa man gaa ud fra, at Rigsdagen er klar over det uheldige i dette Forhold og vil afholde sig derfra i Fremtiden. Men vil Rigsdagens Medlemmer det, maa de ogsaa have Sikkerhed for, at de Skibstyper, der forelægges dem, have Fagmandens Tilslutning, hvilket ikke har været Tilfældet for de sidste 25 Aar, hvorom nærmere nedenfor.

Den administrative Side af Sagen. Ganske vist har Tiderne været vanskelige paa Grund af den rivende Udvikling af Panser og Artilleri og Kampen mellem disse; men selv det taget i Betragtning kan Administrationen ikke siges at have løst Opgaven paa heldigste Maade; vore Brødre hinsides Sundet have gjort det bedre. Det har været uheldigt, at der hos os ikke har været arbejdet efter en bestemt Plan som i Sverrig, og der er givet altfor meget efter for de skiftende Stemninger i Rigsdagen.

Desuden forekommer det mig, at Administrationen har begaaet en Fejl deri, at den ikke har ladet de farende Søofficerer godkende de forskellige Typer, men kun ladet Teknikerne raade.

Indtil 1870 blev enhver ny Skibskonstruktion forelagt den saakaldte »Constructions- og Reglerings Commission« til Godkendelse; men i November 1870 blev denne Kommission ophævet, som det synes, efter en Artikel i »Tidsskrift for Søvæsen« 1872 S. 542, fordi Administrationen benyttede Kommissionens Arbejder paa en uheldig Maade. Den ovennævnte Kommission blev

erstattet af den nu eksisterende Værftskommission, for hvis 2. Afdeling, der bestaar af de farende Officerer, ingen af de eksisterende Kampskibe mellem »Odin« og »Herluf Trolle«, Krydsere eller Torpedobaade har været forelagt til Godkendelse. Det er Administrationen i Forbindelse med Teknikerne, der har fastslaaet Typerne, medens det forekommer mig, at de Officerer, der skulle føre Skibene burde have en væsentlig Stemme med ved Afgørelsen af Skibstypen. Det forekommer mig i ethvert Tilfælde, at har man troet at opnaa noget bedre ved at sætte de farende Officerer ud af Spillet, viser Erfaringen, at Resultatet ikke har været tilfredsstillende, eftersom vi inden »Constructions- og Regleringskommissionens« Ophævelse havde henholdsvis 3 og 2 Skibe af samme Type, efter Ophævelsen af Kommissionen have vi derimod ikke haft 2 Kampskibe af samme Type.

Ulemper ved Flaadens Uensartethed samt andre Mangler paa Grund af Skibenes Alder.

Disse Forhold belyses bedst ved at dele vor Flaade i den søgaaende Eskadre, den til Kjøbenhavns flydende Defension hørende Eskadre, samt Krydserne, og betragte hver Del for sig.

Tage vi den søgaaende Eskadre haves:

	Anr	Part	Skydevinkel
-Kasematskibe	Odin	12 Knob	10°
	Helgoland	13 s -	{ 15° Kasemat- 30° Taarn
To-Taarnskibe	Iver Hvitfeldt. 1886	15 s -	34°
	Herluf Trolle . 1899	15 -	35°

Af Rubriken over Farten ser man, hvor uheldigt det er, naar Skibe med forskellige Hastigheder skulle virke sammen; de to sidstnævnte Skibe maa give Afkald paa godt og vel 3 Knob eller 20 % af deres Fartevne, saafremt de skulle gaa sammen med »Odin«; noget mindre bliver Forholdet overfor »Helgoland«.

Af Rubriken over Skydevinklen, der angiver de store Kanoners Baksningsvinkel foran eller agten for tværs, ser man, at de to sidstnævnte Skibe hindres i deres Bevægelser med Hensyn til Anvendelsen af det svære Artilleri af de to førstnævnte. Tænker man sig Artilleriet anvendt tværs ud, vil en Kursforandring paa $1-1\frac{1}{4}$ Streg bringe det halve Antal Kasematkanoner ude af Stand til at bære, medens de to Taarnskibe under samme Forhold have en Drejningsfrihed af 3 Streger.

Dernæst skal jeg omtale et Forhold Maskinvæsenet vedrørende. Herluf Trolle har Rørkedler, hvoraf følger at Skibet kan sætte Dampen langt hurtigere op, saavel fra slukket Fyr som fra almindelig Gangart til fuld Kraft, end de andre Skibe, som have almindelige cylindriske Kedler. Ogsaa i denne Henseende ville de 3 gamle Skibe forringe det ny Skibs Virkeevne.

Endelig skal jeg anføre, at de 4 Skibes forskellige Skibsform og Installationsmaade for Artilleriet bevirker, at de ikke forholde sig paa samme Maade i Sø. Der, hvor en »Iver Hvitfeldt« endnu kan anvende sit Artilleri, maa en »Odin« maaske opgive det.

Hermed har jeg nævnt de Hovedpunkter, hvori Skibenes Uensartethed virker generende overfor en samlet Optræden, og skal nu gaa over til at nævne nogle fremtrædende Mangler ved vore ældre Skibe.

Her maa først og fremmest nævnes Artilleriet, der for Tiden frembyder et sørgeligt Billede paa Uensartethed. For at illustrere det skal jeg for de 4 nævnte Skibes Vedkommende anføre de Kanoner, som have forskellig Ammunition eller Mekanisme.

Odin	26 cm. B.K.	Dansk Mekanisme	
-	87 mm. H.K.	Krupps	—
Helgoland	30.5 cm. B.K.	-	—
-	26 cm.	-	—
-	12 cm.	-	—
Iver Hvitfeldt .	12 cm.	-	—

Herluf Trolle.. 24 cm. B.K. Canets Mekanisme
 - .. 15 cm. H.K. Bofors —

I de 4 Skibe have vi altsaa 8 forskellige Kalibre (her er ikke medtaget det mindre hurtigskydende Skyts og Maskinskytset) og 4 forskellige Mekanismer. Sammenligner man hermed de 4 norske Skibe, da have de kun 3 Kalibre, nemlig 21 cm.-, 15 cm.- og 12 cm. og kun een Mekanisme, den Armstrongske. Paa de 10 svenske Panserskibe af 1ste Kl. vil der efter Omarmeringen af de 3 ældste Skibe kun findes 4 forskellige Kalibre, nemlig 25.4 cm. B.K. (Odin, Niord og Thor) og 21 cm. B. K. i de øvrige 7 Skibe, samt 15 cm. og 12 cm. i alle 10, og der findes kun 2 Mekanismer: Canets i de 25.4 cm. B.K. og Bofors i de øvrige.

En saadan Uensartethed i Artilleriet, som vi have, er uheldig; den vanskeliggør Uddannelsen, samt en eventuel Erstatning af Betjeningsmandskab til Artilleriet og Ammunitionsforsyning indenfor Eskadren i en snever Vending.

Denne Uensartethed i Artilleriet er for Mekanismer-nes Vedkommende af ny Dato; thi indtil for nogle faa Aar siden stod den danske Marine som et lysende Eksempel paa Ensartethed i Retning af Mekanismen; vi havde kun een: Krupps. Det er den, forøvrigt berettigede Overgang til Skruemekanismen, der volder Bryderierne; men uheldigt er det, at inden nogen Mekanisme har været til praktisk Tjeneste i Marinen, have vi allerede tre forskellige Mekanismer; Canet, Bofors, Dansk. Man maa haabe paa, at Overgangstiden snart maa blive overstaaet og det fremtidige System fastslaaet.

En langt større Mangel ved Artilleriet er, at det sekundære Skyts i »Helgoland« og »Iver Hvidtfeldt« ikke er hurtigskydende, hvilket er Tilfældet i de svenske og norske Skibe, ja man kan vistnok sige i alle Mariner; i den Henseende er Halvdelen af vore Kampskibe stillet

overfor alle Nord- og Østersøflaaderne, som vor Hær var det i 1864: Gamle Vaaben mod ny.

Af andre Bemærkninger Artilleriet vedrørende skal jeg anføre følgende:

»Odin« har ganske vist faaet sine Forladekanoner omdannede til Bagladekanoner; men disse svare aldeles ikke til Skibets øvrige Kampværdi. Som panserbrydende Skyts er de uden Værdi, da de kun kunne gennembryde Vandliniepanseret paa enkelte, meget gamle Panserskibe tilhørende Østersøflaaderne, og som Granatkanon ere de altfor langsomtskydende. I den omdannede Skikkelse antages de at kunne skyde 1 Skud hver andet Minut; men hvad er det mod den 21 cm. Kanon, der udgør Hovedartilleriet i de 7 svenske og 4 norske Skibe; den svenske Kanon skal som Kontraktprøve kunne skyde 3 Skud i 1 Minut, altsaa 6 Gange saa stor Skudhastighed. Noget lignende er Forholdet overfor den norske (og tyske) 21 cm. H.K.

Endelig skal anføres, at vi ere for langt tilbage i Retning af Anvendelsen af røgfrit Krudt, hvilket imidlertid tildels staar i Forbindelse med Artilleriets Alderdom.

Hvad *Torpedoarmingen* angaar, er der ikke saa stor Forskel paa de 4 Skibe. Med Undtagelse af »Odin«, som slet ikke har Torpedoarmering, have de alle saavel Stævn- som Sideudskydningsapparater; men der er den Forskel, at medens de sidste ere undervands i »Herluf Trolle«, ere de overvands i de to andre Skibe. Jeg deler ikke Kaptajn Vøhtz i hans Artikel om Overvandsapparater fremsatte Anskuelser om disses Ufarlighed; det er min Mening, at de skulle væk. Spørgsmaalet er imidlertid for saavidt af mindre Vigtighed, da man altid kan bringe Apparaterne iland i sidste Øjeblik; men gjordes det forinden, kunde man vinde ind paa andre Omraader. At anbringe Undervandsapparater i gamle Skibe lader til at være forbunden med store Bekost-

ninger, da Sverrig er vejet tilbage derfor ved Omarmeringen af deres gamle Skibe.

Endelig skal anføres, at de ældre Skibe (Odin undtagen) ikke ere sikrede mod den Brandfare, som de sidste Krige have vist er saa skæbnesvanger for Skibe.

Vi skulle dernæst betragte de til Kjøbenhavns flydende Defension hørende Skibe, nemlig:

	Aar	Fart	Bakningssvinke	
Et-Taarnsskibe	Gorm	1870	12.4	55°
	Tordenskjold	1881	13.2	45°
	Skjold	1896	13.4	65°

Trods den betydelige Aldersforskel, som ogsaa findes her mellem Skibene, ere Forholdene i denne Eskadre ikke slet saa slemme.

Fartforskellen er kun 1 Knob, mod 3 Knob i den anden Eskadre.

Hovedartilleriets Opstilling er ens i alle 3 Skibe; vel er der en Forskel paa 20° i Baksningsvinklen, som her gælder agtenfor tværs for de store Kanoner; men det har næppe saa meget at sige i Praksis. Jeg tror, at man som Regel ikke vil skyde mere end c. 45° agtenfor tværs med de store Kanoner, da Opholdet i Kommandotaarne, paa ubeskyttet Dæk m. m. er altfor ubehageligt under disse Forhold for ikke at sige mere.

For »Gorm«s Vedkommende er der den Abnormitet, at Skibet har Forladekanoner; at stille en Forladekanon mod en hurtigskydende Kanon er omtrent det samme som at stille en Mand med Bue og Pil mod en Mand med Gevær. Skal »Gorm« gælde for et af vore 12 større Kampskibe maa det have Bagladekanoner. De to andre Skibe have begge Krupps System, men hvad Uensartetheden i Kalibrene angaar, er den i denne Eskadre gennemført til sin yderste Konsekvens, hvad nedenfor anførte Tabel udviser:

Tordenskjold	Skjold	Gorm
35.5 cm. B.K.	24 cm. B.K.	26 cm. F.K.
12 cm. B.K.	12 cm. H.K.	—
37 mm. Maskinskyts	47 mm. H.K.	57 mm. H.K.

Hvad Brandfare angaar, stiller det sig for de to gamle Skibe som i den anden Eskadre.

Vore Krydsere frembyde et ganske anderledes Billede paa Ensartethed i Retning af Artilleriet og dets Opstilling samt Fart; men der er den Mangel ved »Valkyrien« (og tildels Hekla), at det ikke har hurtigskydende Skyts. Og de ere alle byggede, inden man fik Erfaringen for Brandfare under Kamp.

Hvad bør der gøres for at raade Bod paa de nuværende Forhold?

Af det foregaaende vil ses, at der trænges til at gøres noget overordentligt for Flaaden; og hvad skal der gøres? Ja der er kun at følge det Eksempel, som vore Naboriger have givet os og bevilge et betydeligt ekstra Beløb til at bringe Flaaden paa Fode igen, og jeg skal med et Par Ord angive, hvad der maa anses for nødvendigt.

Nybygninger. Der bygges paa Ekstrabevillingen straks 3 Skibe af »Herluf Trolle« Typen, der skulle være færdige i Løbet af 2 Aar; man maatte her for Nødstilfældets Skyld tage den private Industri til Hjælp.

Naar disse 3 Skibe ere færdige, bygges 3 til af samme Slags, ligeledes i 2 Aar.

Saa er der endda ikke gjort andet end efter 25 Aars Forløb at fuldbyrde det, som er fastslaaet i § 2 af Søværnsloven af 28de Maj 1880: »Flaaden skal bestaa af 12 større og et passende Antal mindre Skibe«.

Ombygning af ældre Materiel. I det nævnte Tidsrum benyttes den nuværende Nybygningskonto til Ombygning af det gamle Materiel, samt Nybygning af Avisofartøjer og Torpedobaade, saavidt Pengene strække.

Ombygningen af det ældre Materiel bør ske i ringe Udstrækning, kun for at afhjælpe de værste Mangler, f. Eks. saaledes:

»Odin« og »Gorm« forsynes med Kruppske Bagladekanoner af 26 eller 24 cm. Kaliber, monterede i moderne Affutager. »Gorm« forsynes med pansret Komandotaarn forude og Dampstyreapparat. Alle de gamle Skibe sikres mod Brandfare. »Tordenskjold« vilde vistnok vinde i Kampværdi ved at faa sin 35.5 cm. B.K. ombyttet med en Kanon af mindre Kaliber, og da »Iver Hvitfeldt«s 2 26 cm. B.K. bliver ledige (se nedenfor), vilde jeg foreslaa at anbringe den ene i »Tordenskjold«s den anden i »Helgoland«s Barbettetaarn.

Derved vil der dannes en Reserveeskadre, særlig knyttet til Kjøbenhavn og nærmeste Farvande, bestaaende af de 5 Skibe: Helgoland, Odin, Tordenskjold, Gorm og Skjold, en Eskadre, der er præget af en vis Ensartethed. Den største Fartforskel er fra 12.0 til 13.4 Knob; Artilleriet bestaar udelukkende af Kruppske Kanoner, og der findes kun 2 Kalibre af Hovedartilleriet (medens der nu findes 5). De have alle samme Manøvreevne: Dobbeltkrue og Damprat.

Denne Eskadre vil for en stor Del kunne besættes med det ifølge den ny Søværnslov foreslaaede Reservepersonel, da dette endnu for mindst en Menneskealder vil være fortrolig med nævnte Eskadres Materiel.

»Iver Hvitfeldt« bygges helt om, saaledes at den bliver af med sine, særlig efter Brisantgranaternes Indførelse, mangelfuldt understøttede Barbettetaarne og armeres med samme Artilleri, som bliver fastslaaet for de ny Skibe. Desuden forsynes Skibet med Rørkedler, saafremt det er muligt; den herved indvundne Vægtbesparelse benyttes til Beskyttelse af det sekundære Artilleri.

De 4 fra »Odin« ledigblevne 26 cm. B.K. kunne sættes ombord paa Kanonbaadene af Falstertypen, hvorved de 4 Kanoners samlede Skudhastighed vil blive for-

øget til det dobbelte, da alle Kanoner kunne anvendes samtidigt.

Videre Detailler skal jeg ikke inklade mig paa for Pladsens Skyld.

Hvis man vilde spørge, om vort gamle Materiel ere de Penge Værd, som ifølge ovenstaaende skulde anvendes paa det, vil jeg absolut sige ja. Det er ikke de enkelte Skibes Værd, men Uensartetheden og Samarbejdet mellem gammelt og nyt Materiel, jeg har anket over. Vore gamle Skibe besidde defensive Egenskaber, der efter min Mening berettiger dem til en Ombygning i ovennævnte Udstrækning.

Slutningsbemærkninger.

Det er et trist Billede, jeg har oprullet af vor Flaade ved Udgangen af det forløbne Aarhundrede; men det er sandt og kun fremsat i den Hensigt og med det Haab, at det maa aabne Øjnene paa Folk for, at det er ikke godt fat, og at der maa gøres noget overordentligt.

Og er Øjeblikket dertil ikke kommet nu; i adskillige Aar har man saavel i som udenfor Rigsdagen arbejdet for Alderdomsforsørgelse, Ulykkesforsikringer m.m. Er det ikke paa Tiden nu at sikre selve Landet mod Ulykke. Der er vel ingen, der for Alvor tror, at Danmark skulde være det eneste civiliserede Land i Verden, der udelukkende kan pleje sin egen Behagelighed og unddrage sig at lide under det Aag, som alle andre Nationer maa lide under for Bevarelsen af deres Eksistens.

Tiden er for Alliancer, men for at slutte Alliance maa man kunne yde noget til Gengæld for det, man modtager. Den naturligste Alliance for os vilde være en Neutralitetsalliance med Sverrig og Norge til Hævdelse af Farvandenens Neutralitet under en Krig mellem Stormagterne. Men Sverrig og Norge vilde næppe inklade sig paa det under de nuværende Forhold, da det i saa Tilfælde blev dem, der udelukkende blev de ydende.

Have vi derimod udført det forannævnte til Udvikling af vort Søforsvar vilde vi være værdige til at indtræde som ligestillet Medlem i en Neutralitetsalliance med Sverrig og Norge, der kunde have nogen Betydning. Efter de 4 Aars Forløb, ville de 3 nordiske Riger da tilsammen raade over en Flaade, der, under Forudsætning at Norge har anskaffet sig 2 Panserskibe til af samme Slags, tæller fra

Norge.....	6	Panserskibe
Danmark.....	8	—
Sverrig.....	10	—

tilsammen... 24 Panserskibe af ny Konstruktion, passende til at optræde i vore grunde Farvande, samt ca. 80 Torpedobaade; desuden har hvert Land et større eller mindre Reservemateriel, skikket til lokalt Forsvar.

Det er dog en Styrke, som enhver af de andre Østersømagter maa tage Hensyn til, og selv for den største Sø-Stormagt, England, vilde det være en alvorlig Sag at faa nævnte Styrke som Ekstrafjendc.

En Sammenslutning af de 3 nordiske Riger i en Alliance til Hævdelse af Farvandenes Neutralitet under Krig mellem andre Magter kan næppe genere nogen. Man kan ikke erobre Lande med Flaader, og de 3 Lande tilsammen kunne paa Grund af deres Folkmængde ikke stille en Hær paa Benene, der kunde udrette noget mod nogen af de nuværende Stormagter. Men vi ere saa heldige at have Folk og endda Søfolk nok til at besætte en Flaade, der er tilstrækkelig til at hævde vore Farvandes Neutralitet og andet kan og skal vi ikke.

Vore Farvandes Afmærkning.

Af Kaptajn O. Kofoed-Hansen.

Naar man nutildags sejler gennem vore Farvande, hvor man saa at sige altid har et eller andet Middel til Vejledning for Sejladsen for Øje, saavel om Dagen som om Natten, falder det naturligt at tænke og tro, at saaledes maa det altid have været, da man ellers ikke vilde kunne bevæge sig med Sikkerhed. Men dette er langt fra Tilfældet; næppe mange ved Besked om, hvor langt op i Tiden vore vanskelige Farvande vare uden Vejledning for Sejladsen.

Som bekendt har Premierløjtnant C. D. Bloch i en Artikel om Fyrvæsen i Tidsskriftets 33te Bind 1898 givet en fyldig Fremstilling af vore Farvandes Belysning i tidligere Tider og nu tildags; i denne Artikel er det Hensigten at give en Fremstilling af vore Farvandes Afmærkning før og nu, hvorved man i Forbindelse med Artikelen om »Fyrvæsen« vil kunne danne sig et godt Billede af de Forhold, hvorunder vore Forfædre maatte besejle vore vanskelige Farvande, og tillige vil man se, med hvilken Omstændelighed selv en ringe Sag i fordums Tider kunde blive behandlet.

Stoffet til den historiske Indledning er væsentligst hentet fra nogle Optegnelser, som afdøde Kontre-Admiral Ph. Schultz har efterladt sig i Marineministeriet, Uddrag fra Arkiverne om de danske Farvandes Afmærkning i tidligere Aarhundreder. (Her som i det følgende tales kun om de danske Hovedfarvande indenfor Skagen, altsaa ikke om Havneindsejlinger og indre Smaafarvande).

Kendskabet til de danske Farvande var meget ringe i ældre Tider, hvilket man kan slutte sig til af tidligere Tidens Søkort; ja Kendskabet var saa mangelfuldt, at man har Vanskelighed ved at forstaa, at saavel Handels-

skibe som Krigsflaader kunde tumle sig saa livligt i Kattegat, Sund og Bælter, som de i tidligere Aarhundreder have gjort. Skibene vare vel dengang smaa i Forhold til Nutidens store Dampskibe, men at der allerede tidligt, til Farten paa Østersøen og England byggedes Skibe med et ret betydeligt Dybgaaende, er sikkert nok og kan eksempelvis ses deraf, at der paa Hansedagen i Aaret 1412 blev fremsat et Forslag, hvorefter det under Straf af Beslaglæggelse skulde forbydes at bygge Skibe, der stak dybere end 12 Fod; men selv Skibe med dette Dybgaaende møde mange Farer i vore Farvande.

Det var i det 17de og 18de Aarhundrede væsentligt hollandske og vistnok kun i ringe Udstrækning danske Kort, der benyttedes af de Søfarende. I Aaret 1689 blev vel en dansk Mand, Jens Sørensen, af Kong Kristian den 5te ansat som »Søkart-Directeur«, og han udarbejdede i denne Stilling Kort over alle vore Farvande, der for sin Tid vare udmærkede, men som aldrig kom [til større Nytte. Søkort-Arkivets Katalog over antike Kort giver følgende Oplysninger om den Skæbne, Jens Sørensens Arbejder fik.

»Skønt J. S.'s Kort blev anbefalede af Admiralitetet som bedre end de benyttede franske og hollandske, og skønt Kortene i mange Retninger ere bedre end de, som benyttedes et helt Aarhundrede senere, ere de aldrig blevne stukne. Det synes, som om Tegningerne laa forglemte i Admiralitetets Arkiv, indtil de efter Søkort-Arkivets Oprettelse i 1784 overførtes til dette og derved reddedes fra Branden 1795, som fortærede Admiralitets-Bygningen med det derværende Arkiv, men skaanede Søkort-Arkivet. Grunden til, at disse Søkort ikke ere blevne offentliggjorte, maa sikkert søges i den vrang Ide, man paa den Tid havde, at man udsatte Landets Sikkerhed for Fare ved at bekendtgøre paalidelige Kort over Farvandene.«

Denne Frygt for at udsætte Landets Sikkerhed ved

at give en mulig Fjende Vejledning i Farvandene har vel, i Forbindelse med det mangelfulde Kendskab til disse, ligeledes været Grunden til, at Farvandenes Afmærkning ligetil helt ind i vort Aarhundrede var meget sparsom og var indskrænket til nogle af de farligste Rev og Grunde paa Hovedruten fra Skagen gennem Sundet til Østersøen.

Det vistnok ældste Aktstykke, hvor Sømærker i de danske Farvande findes omtalte, er i Kristian den 2dens »Privilegier for Købstæderne paa Sjælland, Lolland, Falster og Møen« af 1521, hvor der bl. a. gives Forskrifter for Fiskeriet i Øresund, og hvor det saaledes under Straf af 15 Mark Bøde »og dertil Skaden« forbydes at drive i »Dragør Strømme«, hvor Tønderne ligge. Disse Tønder maa antages at være Sømærkerne for »Dragør Sandrev« og »Kastrup Knæ«, de eneste der findes angivne i Drogden i de ældste Søkort, og som altsaa ses at være udlagte før 1521.

I Aaret 1533 blev der for Middelgrunden mellem Sjælland og Saltholmen, henholdsvis paa Grundens Nord-Syd- og Østside, udlagt 3 Sømærker, hvilket ses af et aabent Brev af dette Aar, udstedt af Danmarks Riges Raad, hvori skrives: ». . . at vi for villig Tjeneste og Troskab som os elskelige, fornuftige Mænd, Borgmestre og Raad i Kjøbenhavn, Os og Riget hertil gjort haver og herefter troligen gjøre, maa og skulle, have paa Rigets Vegne undt og tilstaaet, og med dette vort aabne Brev under og tilstede, at de herefter maa sætte store Tønder paa Middelgrunden og tage derfor en schiellig Pendinge af hvert Skib eftersom det er stort til, dog saa at Tolderen i Helsingør skal deraf have sin Anpart for den Umage han skal have at oppebære fornævnte Pendinge naar han annammer Tolden for Helsingør o. s. v.« Brevet giver altsaa Staden Kjøbenhavn Ret til at kræve Afgift af de Skibe, der passere Sundet, imod at vedligeholde Tønder paa Middelgrunden, og dette maa antages

at være Oprindelsen til den under Navn af Tønde- og Skrivepenge erlagte Afgift, der findes opført i Øresunds Toldregnskab af 1557, og som derefter findes i Regnskaberne lige til Sundtolden i 1857 blev afløst.

Aaret 1560 har været et godt Aar for de Søfarende, hvad Farvandenens Afmærkning angaar, idet der gaves Befaling til Udlægning af ikke mindre end 4 ny Sømærker, nemlig 1 for »Skagens Rev«, 1 for »Læsø Trindel«, 1 for »Falsterbo Rev« og endelig en ny Tønde i Sundet, vistnok den senere saakaldte »Kronetønde« for Enden af Refshalen, da denne, tilligemed de øvrige forannævnte 5 Sømærker, ere de eneste, der findes i Sundet paa Jens Sørensens Kort af 1709. — Udlægningen af Tønden for »Skagens Rev« gik ikke af uden Protest. Frederik den 2den gav under 16de Oktober 1560 Lehnsmanden paa Aalborg Huus, Otto Brahe, Ordre til at lade Tønden udlægge i det paafølgende Foraar, men Lehnsmanden svarer hertil, at de Søfarende, han har raadført sig med, ikke finde Tønden nødvendig; dog lod Kongen ham ved Reskript af 30te Januar 1561 vide, at han har at følge den tidligere givne Ordre, og Tønden maa derfor antages virkeligt at være bleven udlagt i 1561. Senere maa Lehnsmandens Anskuelse, at Tønden var overflødig, dog være slaaet igennem; thi hverken paa Jens Sørensens Kort eller paa Kaptajn Munck's Opmaalingsskort af 1804 findes noget Sømærke for Revet, og i dette Aarhundrede blev det først udlagt 1838. — Tønden for »Falsterbo Rev« findes paa hollandske Kort fra Slutningen af det 17de Aarhundrede, derimod ikke paa Jens Sørensens Kort af 1709 og Aarene deromkring.

Korrespondancen vedrørende Sømærket for »Læsø Trindel«, der, som oven anført, blev udlagt i 1560, viser, hvor sent denne farlige Grund er blevet almindelig bekendt; det hedder nemlig i det Kgl. Rescript af 9de Juni 1560 til Domcapitlet i Viborg, hvorunder Læsø dengang var henlagt, at Kongen »af søfarende Mand og frem-

mede Skipper« har bragt i Erfaring, at der ved Læsø skal ligge en Grund »Trindelind« paa hvilken der ofte mistes »Skib, Liv og Gods«, og at han for at forhindre dette, havde beordret Statholderen paa Kjøbenhavns Slot at lade forfærdige »en god stærk Tønde, velforset med Jærn« og at lade denne udlægge paa Grunden. Domcapitlet skulde derhos sørge for dens Pasning »ved nogle af de fornemste og forstandige Bønder paa Læsø«, der kunde optage den, naar Skibsfarten ophørte henimod Vinteren, og atter udlægge den om Foraaret »naar Skibene tage til at løbe«. At Tønden virkelig blev udlagt ses af Kgl. Rescript af 8de April 1564, ligeledes til Domcapitlet, hvori det paalægges at lade have flittigt Tilsyn med den Tønde som »lagt er« paa Trindelen, og at lade den »ved en tro og vis Karl paa Læsø« passe og atter udlægge paa Plads, naar den bortdriver o. s. v. I en med Holland afsluttet Traktat af ¹⁵/₆ 1701 blev det bestemt, at der paa Grunden skulde udlægges en Klokketønde.

Naar endelig nævnes, at der i 1798 blev udlagt en Tønde for Grunden »Tolken« udfør Grønsund og at, ligeledes i Slutningen af det 18de Aarhundrede, Limfjordens østlige Indløb blev afmærket, er her sikkert anført alle de Sømærker, 10 i Tallet, der have eksisteret i de danske Farvande før vort Aarhundrede. Der skal dog tages et Forbehold m. H. t. Sundet, eller rettere Løbene ved Kjøbenhavn, hvor der, forudsat Paalideligheden af et hollandsk Kort fra det 17de Aarhundrede, i en Periode har været udlagt et Par Sømærker paa Vestsiden af Saltholmen. At man ikke har betegnet Enden af det farlige Anholts Østrev ved noget Sømærke, har sin Grund i, at der lige til henimod Slutningen af forrige Aarhundrede for Enden af Revet laa en tør Røn kaldet »Knubben« (hvoraf det senere »Anholt Knob«), der endog i sin Tid skal have været græsbevokset. Paa et Kort af Willars af 1740 er Rønnen angivet at være 670 Fod lang og 120 Fod bred, og den

bestod dengang af Smaasten. Først i 1805, da »Knubben« var forsvundet, blev Revet afmærket.

Med de i det foregaaende nævnte faa Sømærker, med højst ufuldkomne, eller vel ofte uden Søkort, og med nogle tarvelige aabne Kulfyr paa Skagen, Niddingerne, Anholt, Kullen og Falsterbo maatte vore Forfædre og de mange fremmede Skibe, der passerede Kattegat og Sundet, altsaa lade sig nøje lige til Slutningen af det 18de Aarhundrede, skriver Admiral Ph. Schultz i sine Optegnelser. Intet Under derfor at al Sejlads i de Tider var standset om Vinteren, uanset om der var Is i Farvandene eller ikke, og at man i Hamborg og Lybæk fandt Vintersejladssaa vovelig, at man omkring Aar 1400 forbød al Fart mellem 10de November og 2den Februar, eller som det hed, mellem »Martini« og »Lichtmesse«.

I Aaret 1800 eller 1802 hjemførte et af vore Orlogsskibe fra Kronstadt en Prøve af de Sømærker, »Vagere«, som den russiske Regering anvendte til Afmærkning af den Finske Bugt. Fremkomsten af denne Art Sømærker, der endnu, selvfølgelig i meget forandret og forbedret Skikkelse, i stor Udstrækning anvendes i de danske Farvande, gav Stødet til en forøget Afmærkning af Farvandene og paa en Maade ogsaa til Oprettelsen af det Danske Vagervæsen, idet der i 1805, ifølge Kgl. Resolution paa en Forestilling fra Admiralitets- og Commissariatskollegiet, for »Trindelen, paa Læsø Østside« og for »Anholt Østrev« blev udlagt i alt 8 af disse Sømærker. Deres Forfærdigelse m. m. blev overdraget det Kgl. Søkort-Arkiv, i hvis Regnskab Vagervæsenet skulde have en særskilt Konto. Vagerne bleve udlagte i den bedste Sommertid, men allerede efter nogle Dages Forløb varede alle 8 bortdrevne. Sagen blev dog ikke dermed opgivet, men, trods idelige Tab af Materiel, bleve disse Sømærker vedligeholdte, lige til det engelske Overfald

paa Sjælland fandt Sted i 1807. Det bør nævnes, at Indsejlingen til »Ulfshaleløbet« i 1805 ligeledes blev afmærket ved Udlægning af 1 Tønde og 2 Vagere. Efter Fredslutningen i 1815 blev Vagervæsenet underlagt den daværende Kgl. Kanal-, Havne- og Fyrdirection, der sorterede under det Kgl. General-Toldkammer og Commerce-Collegium, og de før Krigen bestaaende Sømærker bleve igen udlagte samme Aar.

Nogen større Virksomhed har imidlertid Vagervæsenets Bestyrelse ikke udfoldet i de første 25 Aar efter Fredslutningen. Sømærkernes Antal blev indtil Aaret 1840 ikke væsentligt forøget, dog blev »Lappegrunden« (1828) og i Slutningen af Perioden (1839) »Refsnæs« og »Bolsaxen« afmærkede, og i Læsø Rende udlagdes i 1838 5 Vagere, medens Admiralitets- og Commissariats-Collegiet lod Lodsvæsenet, der var blevet organiseret ved Forordning og Reglement af 27. Marts 1831, afprikke en Del af de indre Smaafarvande. Man synes at have haft megen Vanskelighed ved at tilvejebringe et brugeligt Materiel; thi medens det nutildags saa godt som ikke kendes, at Sømærker bortgaa fra deres Plads uden som Følge af Paasejling eller som Følge af svær Is i Farvandene, synes det dengang næsten at have hørt til Dagens Orden, at de dreve bort; af en gammel Fortegnelse over Tab af Vagere i Aarene 1815 til 1839, ses saaledes Anholts Østrevsvager at være bortdrevet 8 Gange i Løbet af 6 Maaneder, men dog kun 37 Gange i hele Perioden. Ved Læsø havde man:

fra 1815—1827 paa 6 udestaaende Sømærker Tab af...	89	Vagere
- 1828—1837 - 7	—	— ... 61 —
- 1838—1839 - 12	—	— ... 8 —

Forhold der ikke skulde bidrage til at give de Søfarende Tillid til Afmærkningen.

Først i Begyndelsen af Fyrreerne, og da særligt efter at Vagervæsenet var blevet underlagt Marineministeriet,

under hvilket det siden da har sorteret, kom der Fart i Sagen; Afmærkningen kom efterhaanden til at omspænde alle vore Farvande, og den maa siges i det siden da forløbne halve Aarhundrede at have holdt Skridt med den voksende og stadigt mere forgrenede Trafik.

Det følger af sig selv, at der i tidligere Tider, da Sømærkerne vare faa og spredte, ikke følte Trang til at lade dem, ved karakteristisk Form eller Farve, angive deres Plads for Grunden, som de afmærkede. Da Afmærkningen senere blev mere omfattende, var det nødvendigt, at Mærkerne blev kendetegnede paa en saadan Maade, at deres Udseende angav, paa hvilken Side de skulde passeres. Det blev da, vistnok i Fyrerne, fastslaaet, at de Sømærker, der skulde holdes om Styrbord af Skibe kommende Nord eller Øst fra, skulde være rød- eller sortmalede, de Sømærker, der af Skibe kommende fra de nævnte Retninger skulde holdes om Bagbord, skulde være hvidmalede, medens Midtfarvandsmærker skulde være sribede. Naar man i Henhold til disse Regler skal løse den Opgave at bestemme Farven for et Sømærke udlagt paa N-O Hjørnet af en Grund, er man hurtigt paa det Rene med, at Reglerne ikke kunne gennemføres, og de bleve det da selvfølgelig heller aldrig; der blev vel taget Hensyn til dem ved Etablering af nye Sømærker, men Reglerne vare Genstand for saa mange forskellige Fortolkninger, at de ikke kunde bringe System i vor Farvands-Afmærkning.

I de fleste andre europæiske Lande saavel som i Nord-Amerika havde man imidlertid dannet sig hver sit System for Farvands-Afmærkning; Østersølandene, Norge, Sverrig, Rusland og for en Del af sine Farvandes Vedkommende ogsaa Tyskland havde antaget hver sit saakaldte Kompas-System, der i alle Henseender vare indbyrdes forskellige. Ved et Kompasystem forstaas en Afmærkning, hvor Sømærkerne ved Farve, Form eller Topbetegnelse angive, i hvilken af de fire Hoved-Kom-

passtreger de staa for den Grund, de betegne. De øvrige europæiske Lande og Nord-Amerika havde alle Systemer, hvor Mærkernes Udseende, »Farve« eller »Form«, angav, om de stode paa Styrbords eller Bagbords Side af Sejllob eller Farvand; men alle disse Systemer vare næsten ligesaa indbyrdes forskellige som Østersøens Kompas-Systemer. Det var derfor naturligt, at den i Washington i Oktober 1889, efter Nord-Amerikas Indbydelse, sammentrædende internationale, maritime Konference, hvis Opgave skulde være at stille Forslag til en international Ordning af tidssvarende Forholdsregler til Sikring af Liv og Ejendom paa Søen, som et af Punkterne paa sit Program havde Spørgsmaalet: »Tilvejebringelsen af ensartet System for Bøjer og Mærker«.

Den til Behandling af dette Afsnit nedsatte Komité afgav en Rapport, som blev tiltraadt af Konferencen; de saaledes vedtagne Beslutninger vare i Korthed følgende:

1.*) For de Landes Vedkommende, der benytte et Kompas-System, henstiller Konferencen følgende Forslag til et ensartet Sømærke-System, der er formuleret med det Maal for Øje, at dets Indførelse vil kunne finde Sted uden væsentlige Forandringer i de nugældende Systemer:

Alle landløse Grunde, mærkede ifølge Kompas-Systemet, betegnes:

Paa Nordsiden med ensfarvet Sort eller Hvidt

- Sydsiden - Rødt
- Østsiden - halvt Rødt og halvt Hvidt
- Vestsiden - halvt Hvidt og halvt Sort.

2. For de Lande, der ikke anvende Kompas-System, henstiller Konferencen at tage følgende almindelige Principper under Overvejelse som Grundlag for et ensartet, internationalt Sømærke-System:

*) Se Beretning om Konferencen af Kontorchef A. Schneider. Udg. Juni 1890.

Med Styrbords Side menes i det Følgende den Side af et sejlbart Løb, der er paa højre Haand, naar man kommer ind fra Søen; med Bagbords Side menes den Side, der er paa venstre Haand under samme Omstændigheder.

»Farve«.

Bøjer afmærkende St. B. Side skulle være malede ensfarvet Rødt, Bøjer afmærkende B. B. Side ensfarvet Sort eller flerfarvede, og Bøjer afmærkende Midtfarvandsgrunde med horisontale Baand.

»Form«.

Naar Form benyttes som Særkende, skulle Bøjer, der betegne Styrbords Side, være »Spidsbøjer«, og de, der betegne Bagbords Side, være »Tøndebøjer« eller »Spirbøjer«.

»Topmærker«.

De Lande, som ikke benytte Formen som Særkende for Bøjer, kunne antage andet karakteristisk Særtegn for Bøjerne paa hver Side af Løbet; som Topmærke kan en »Spidsform« (cone) benyttes paa Styrbords Side og en »Cylinder« paa Bagbords Side af Løbet.

»Numre og Bogstaver«.

Numre, Bogstaver og Navn kunne males paa Bøjerne, men de maa aldrig gøres saa store, at de bringe Forstyrrelse i Bøjernes Skelnemærke-Farver. Naar Numre og Bogstaver benyttes, skal det ske i Rækkefølge, begyndende fra Søen.

»Vragbøjer og Mærker«.

Alle Bøjer og Siderne af Fartøjer, der benyttes for at afmærke Vrag, skulle males »grønne« og gives hensigtsvarende »hvid« Paaskrift.

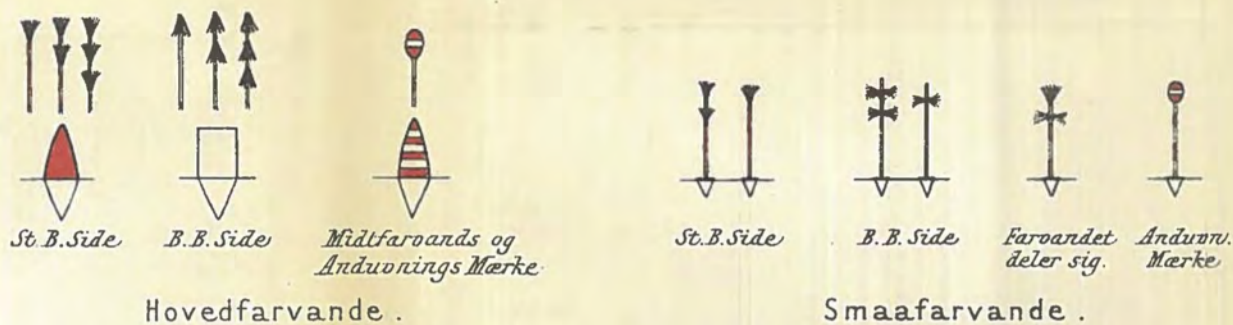
At Rapporten skal endvidere fremhæves, at Konferencen tilraader: »at der som Hovedregel vedtages Ensartethed med Hensyn til Farver, hvorimod Benyttelse af Form bør forblive en frivillig Sag« og anbefaler, at de hyppigst anvendte »røde« og »sorte« Farver i Al-

mindelighed benyttes til henholdsvis Afmærkning af Styrbords- og Bagbordside af Enkeltløb, men udtaler tillige »at den »hvide« Farve i enkelte Lande benyttes som Kendingsfarve, hvad der kan være fordelagtigt af lokale Grunde, og »da denne Praksis ikke kan lede »Skibene i Fare, tvivle vi (Konferencen) om, at det vilde »være tilraadeligt at der skrides ind mod samme«.

Som Bilag til Komiteens Rapport medfulgte, blandt andre Bilag, det, vistnok i Begyndelsen af Firserne, af Kaptajn S. A. Philipsen af Kjøbenhavn udgivne Værk: »Beaconage and Buoyage of different nations«; af dette vil man se, at de af Konferencen foreslaaede Regler for en international Afmærkning nærmest ere tagne efter Nord-Amerikas Afmærkningssystem.

Kontorchef A. Schneider, der var Danmarks Delegerede paa Konferencen, bemærker i sin Beretning om dens Forhandlinger og Resultater, at der vistnok kun er ringe Udsigt til, at der i en nogenlunde nær Fremtid vil kunne forventes opnaaet noget praktisk Resultat af de af Konferencen angaaende dette Spørgsmaal opstillede Forslag. Den hosfølgende Plan, paa hvilken de forskellige europæiske Landes og Nord-Amerikas Sømærke-Systemer ere grafisk fremstillede i Hovedtrækkene, saaledes som de ere gældende i 1899, 10 Aar efter Konferencens Sammentræden, viser, at Kontorchefen hovedsagelig har faaet Ret. For de Landes Vedkommende, der *ikke* benytte et Kompas-System, er der vel gjort det Fremskridt, at Holland og Danmark have antaget og gennemført Afmærknings-Systemer, der ere i Overensstemmelse med Konferencens Udtalelser, medens Frankrig, hvis System ligesom det Nord-Amerikanske, allerede væsentlig var i Overensstemmelse med de opstillede Regler, yderligere har antaget de af Konferencen foreslaaede Topbetegnelser. Men paa den anden Side have hverken England eller Tyskland (der i en Del af sine Farvande ikke anvender Kompas-System) ændret noget i deres Af-

DANMARK .

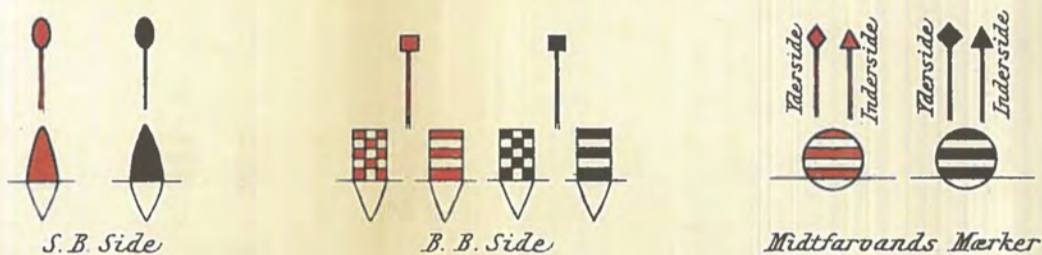


II. Afmærkning



Nord for Grunde

ENGLAND .



De rød- og hvidstribede eller tavlede B. B. Tønder anvendes som Regel sammen med de røde Styrbords Tønder, de sort- og hvidstribede eller tavlede Bagbords Tønder som Regel sammen med de sorte Styrbords Tønder.

I. Afmærkning

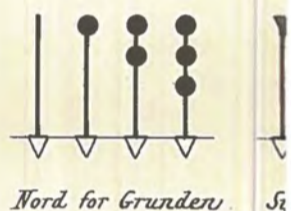


Østsiden af Løb der gaar i Retning Nord-Syd, og Nordsiden af Løb der gaar i Retning Ost-Vest.

FRANKRIG .

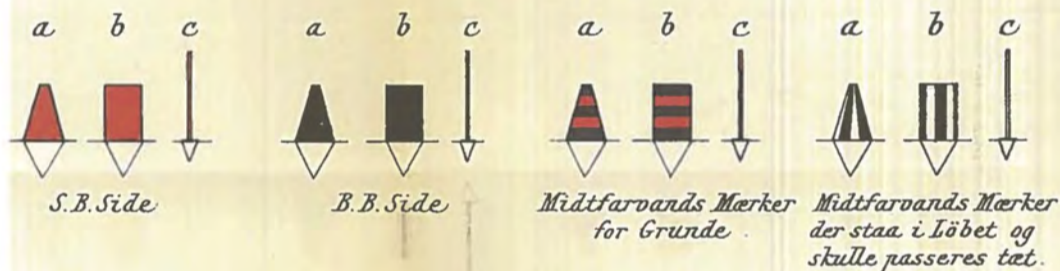


II. Afmærkning

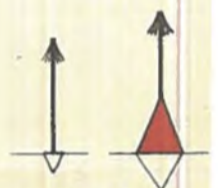


Nord for Grundene

NORD AMERIKA .

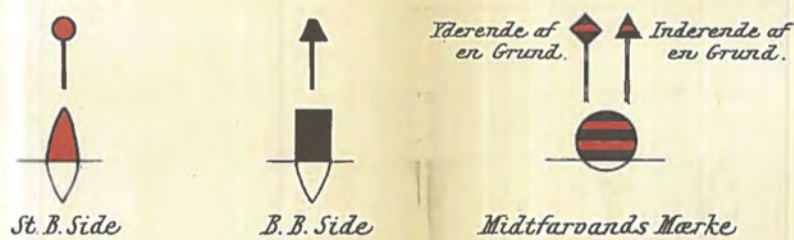


Hvor der fra en Bugt, Flod, Sund eller Havn udgaar flere Løb, blive »Hovedløb« afmærkede ved Tønder af Form: a, »sekundære Løb« ved Tønder af Form b, og »Smaaløb« ved Stager (Form c). Hvor der derimod kun findes eet Løb, er som Regel Styrbordsside afmærket ved Tønder af Form a, Bagbordsside ved Tønder af Form b, men Farverne ere altid »rødt« og »sort« henholdsvis paa Styrbords- og Bagbordsside. — Topbetegnelser — Stager med Ballon, Firkant e. L. — anbringes paa Sømærkerne, hvor et Løb forandrer Retning.



Nord eller Ost for Grunde

HOLLAND .



Et opretstaaende og et liggende Kors anvendes som særlige Mærker. Naar de ere anbragte paa Kugletønder, angive disse Topbetegnelser, at Sømærket kan passeres paa flere Sider. Kugletønder ere altid, de øvrige Tønder undertiden forsynede med Topbetegnelser.



Nord for Grundene. Sy

TYDSKLAND .

I. Afmærkning af Floder og andre Sejløb .



Paa Tønder, der angive Enderne af Middelgrunde, anbringes som Topbetegnelse et »Kors«; som Topbetegnelser anvendes isærligt i Flæng forskellige geometriske Figurer, dog ikke den ligsidede Trekant og Cylinderen, hvilke Former kun maa benyttes i Kompassystemet, der anvendes til Afmærkning af Grunde udenfor Sejløbene.

Anm. Ved I »bordsside« af Fø i alle Lande; men skelligt. I Dann klars Styrbords Skibet har paa I Nordøen og gaar naar det staa i lands og Holla har paa højre Ha Hovedretning (i eller staa ind

TYDSKLAND .

II. Afmærkning af de udenfor Sejlløbene liggende Grunde .



SVERRIG.

I. Afmærkning af Løb i indre Farvande .



Løb, der gaa i andre Retninger end Nord-Syd og Öst-Vest, ere saavidt muligt afmærkede i Overensstemmelse med de paa Planen fremstillede Regler. »Svenske Lods« indeholder herom oplysende Fortegnelse.

II. Afmærkning af Grunde i aaben Sø .



Rødmaalede Sømærker skulle altid bære 1 eller flere Koste.

NORGE .



Den paa Planen angivne Afmærkning anvendes kun fra den svenske Grænse til »Lister«; herfra og til den russiske Grænse anvendes i Flæng sortmaalede Stager uden Topbetegnelser og rødmaalede Tønder med Kost eller Ballon, saa at et Sømærkes Udseende paa denne Strækning af den norske Kyst ikke giver nogen Vejledning til at bestemme dets Plads for Grunden.

RUSLAND .



Ann. Ved Udtrykkene »Styrbordsside« og »Bagbordsside« af Farvande forstaas nærlig det samme i alle Lande; men Udtrykkene defineres noget forskelligt. I Danmarks Regler for Afmærkning forklares Styrbordsside af et Farvand at være den Side, Skibet har paa højre Haand, naar det kommer fra Nordøen og gaar til Dansk Havn eller Østersøen, eller naar det staar ind i et lukket Farvand. Efter Englands og Hollands Regler er det den Side, Skibet har paa højre Haand, naar det sejler i Flodstrømmens Hovedretning (i Modsetning til Ebbens Retning), eller staar ind i en Flod, Havn e. L. Efter

Frankrigs og Nord-Amerikas Regler er det den Side af Farvandet, som et indkommende Skib har paa højre Haand. Endelig efter Tysklands Regler den Side af Farvandet, som et fra Søen kommende Skib har om Styrbord med Tilføjende, at naar et Sejlløb forbinder to Dele af Havet eller to ved Grunde adskilte Vande, da er den Side af Farvandet at betragte som Styrbordsside, der haves om Styrbord af Skibe kommende fra Vest, det vil sige fra en Retning mellem retvisende Nord gennem Vest til retvisende Syd.

mærkning, skønt det første Land hvad »Farve«, det andet hvad »Form« angaar ganske ere i Modstrid med Konferencens Henstillinger. Hvad endelig de Lande, der anvende Kompassystem, angaar, da viser Planen, at de Søfarende paa Østersøen endnu kunne glæde sig ved 4 i alle Henseender forskellige Systemer.

Da der i 1896 særligt i Anledning af de gamle Reglers Uigennemførlighed skulde fastsættes et System for Afmærkningen af de danske Farvande, var det givet, at man havde at vælge imellem de af Washington-Konferencen opstillede 2 Systemer. Ved at vælge Konferencens Kompas-System vilde man til Østersøfarvandenens 4 forskellige Systemer have føjet endnu et 5te, vistnok til ringe Glæde for Skibsfarten. Da dertil kom, at det egentlig kun er en mindre Del af de danske Farvande, der egner sig for Afmærkning ved et Kompas-System, nemlig Aarhusbugten og Farvandet Syd for denne til Horsens Fjord, og da et saadant Systems Indførelse vilde have været særdeles kostbar, fordi adskilligt af det forhaandenværende Materiel ikke vilde kunne anvendes dertil, var det naturligt, at Marineministeret bestemte sig for det andet af Konferencen foreslaaede System, og fastslog de Regler, hvorefter Farvandene siden Foraaret 1897 have været afmærkede. Naar man, henholdende sig til Washington-Konferencens Udtalelser om den »hvide« Farve, bestemte sig for at anvende denne istedetfor den »sorte« Farve som Kendingsfarve for Bagbords-side Sømærker, da skete dette af Hensyn til Afmærkningen af vore Smaafarvande, idet de her anvendte Mærker ere saa smaa, at man ikke paa rimelig Afstand vilde kunne skelne, om et Mærke er sort- eller rødmalet.

Ved det indførte Sømærke-System maa Danmark antages for en længere Fremtid at have truffet en tidsvarende Ordning af dette for Skibsfarten ikke uvigtige Spørgsmaal, idet man maa gaa ud fra, at de øvrige maritime Stater, der deltog i Washington-Konferencen,

(i alt 28), vilde føle sig bundne til at følge Konferencens Henstillinger, om de skulde faa i Sinde at foretage Forandringer i deres Farvandes Afmærkning.

Om den hermed følgende Plan, paa hvilken forskellige Landes Afmærknings-Systemer ere fremstillede, maa sluttelig bemærkes, at Tegningerne kun i Hovedtrækkene angive Mærkernes karakteristiske Form, og at de altsaa ikke gøre Fordring paa at være nøjagtige Gengivelser af de anvendte Tønder, Vagere m. m.; specielle Mærker som Klokketønder, Vragtønder m. Fl. ere udeladte.

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

England.

Nybygninger m. m.

Kampskibe. De 3 I. Kl. Kampskibe »London«, »Bulwark« og »Venerable« ere satte i Vandet henholdsvis d. 21de Sept., 18de Okt. og 2den Nov. — Kølen til »Bulwark« lagdes den 20de Marts, og Skibet har saaledes ikke været paa Stabelen i 7 Maaneder. Skibene ere Søsterskibe og findes beskrevne i 34. Bind S. 51 og 52; dog faa Skibene kun 6 Stkr. 47 mm. H. K. De faa 2 Staalmaster; paa Stortoppen anbringes en Projektør og en Semafor, hvis Højde over Vandet bliver c. 50 m.

Der findes 3 Sæt, af hverandre uafhængige elektriske Maskiner til indenbords Belysning, Motorbevægelse og til Projektørerne.

Krydsere. Krydser af I. Kl. »Cressy« er den 4de December sat i Vandet. Denne Krydser, der hører til en Type mellem Diadem-Typen og »Terrible«, har et Displacement af c. 12300 Tons, Lgd. 134 m., Br. 21,2 m. Dybg. 8,0 m.

Armering: 2 Stkr. 23 cm. 22 Tons B. K., anbragte 1 for og 1 agter, beskyttede foruden med Skjold af en 25 mm. tyk Barbette, 12 Stkr. 15 cm. og 12 Stkr. 75 mm. H. K., foruden adskillige mindre H. K.

Panser: De midterste 70 m. af Skibssiden ere beskyttede med et 150 mm. tykt Staalpanser, som strækker sig fra 1,52 m. under til 1,98 m. over V. L. og afsluttes for Enderne af Pansertraverser, 125 mm. tykke. Panserdækket er 40 mm. i Kascematten, 75 mm. udenfor denne. Foranfor forreste Travers er Skibssiden beskyttet med 50 mm. Nikkelstaal. Sidepansret har et Træunderlag paa 100 mm. Teaktræ.

Maskineri: 30 Bellevillekedler med et Kedeltryk af 21 kg. paa cm.². Maskinerne skulle med 120 Omdr. pr. Min. udvikle 21000 I. H. K.; Fart 21 Knob.

Krydser af III. Kl. »Pioneer» har endt sine Prøver. Dimensioner: Lgd. 93 m., Br. 11,2 m., Dybg. 4,6 m., Depl. 2250 Tons. Armeringen bestaar af 8 Stkr. 100 mm. og 8 Stkr. 47 mm. H. K. samt 3 Maximkanoner. Krydseren har 2 Tregangsmaskiner med 4 Cylindre og 8 Thornycroft-Kedler.

Torpedobaadsødelæggere. Dei 34te Bind S. 336 nævnte 12 ny Torpedobaadsødelæggere have faaet følgende Navne: »Falcon», »Ostrich», »Lively», »Sprightly», »Myrmidon», »Peteree», »Syreen», »Racehorse», »Roebuck», »Greyhound», »Vixen» og »Success».

Torpedobaadsødelæggeren »Stag» blev sat i Vandet den 18de November, fuldt færdig med Maskineri ombord.

Torpedobaadsødelæggeren »Viper», en Turbinebaad paa 330 Tons, er sat i Vandet den 6te September.

Krydseren »Bellona», som er bleven forsynet med Thornycroft's Vandrørskedler, har paa en 7 Timers Prøve med naturligt Træk opnaaet 18,8 Knobs Fart med 4250 I. H. K.

Prøver og Forsøg.

Navn	Skibstype	Depl. i Tons	Provens Varigh.	I. H. K.	Fart i Knob	Omdr. pr. Min.	Kedeltryk i kg.-cm. ²	Kulfb. i kg. pr. HK. i tt
Ocean	I. Kl. Kampsk.	13107	30t	2767	11,4	67	"	0,82
—	—	—	8t	13828	18,6	"	"	0,77
Gollath	—	—	8t	13918	18,4	109	20,0	0,87
Canopus	—	—	30t	2812	"	64	16,2	0,88

Navn	Skibstype	Depl. i Tons	Provens Varigh.	I. H. K.	Fart i Knob	Omdr. pr. Min.	Kedeltryk i kg.-cm. ²	Kulfb.-HK. i t
Canopus	I. Kl. Kampsk.	13107	30t	10454	17,2	100	17,9	0,77
—	—	—	8t	13763	18,5	108,5	"	"
Pioneer	III. Kl. Krydser	2250	8t	5263	17,6	235	"	"
—	—	—	-	7152	20	265	18,4	"
Hyacinth	II. Kl. Krydser	5893	30t	7718	17,94	151	18,9	0,67
—	—	—	8t	10536	19,4	171	17,7	0,71
Thistle	Kanonbaad	c.1000	4t	1350	13,5	281	15,5	1,18
Bramble	—	—	30t	661	10,85	236	14,0	1,05
—	—	—	8t	940	11,11	265	15,9	"
—	—	—	8t	1360	13,18	303	14,8	"
Orwell	} Torpedo- baads- øde- læggere	} c. 300 — — —	3t	6080	30,1	-	-	-
Cheerful			3t	5912	30,15	-	-	-
Spitiful			24t	450	13,05	-	-	0,75
—			3t	6568	29,9	-	-	1,15

Forskellige Sorter Patentbrændsel ere forsøgte i Torpedobaadsødelæggeren »Sully«. Olie viste sig ikke heldig paa Grund af tæt Røg. 20 Slags Briketter prøvedes, og nogle af Prøverne gav gode Resultater.

Den engelske Regering har været saa tilfreds med Udfaldet af Forsøget med Telegrafering uden Traad fra »Juno« under Manøvrerne, at den har bestilt et nyt Sæt Apparater, som skulle installeres i Torpedoskibet »Defiance« i Devonport. En senere Meddelelse gaar ud paa, at et Telegrafapparat vil blive installeret paa I. Kl. Kampskib »Canopus«.

Frankrig.

Nybygninger m. m.

Det franske Skibbygningsprogram omhandler 112 Fartøjer af alle Klasser, af hvilke 22 nu ere færdige, 67 under Bygning og 23 foreslaaede.

Til de færdige Skibe høre 3 Kampskibe — »Charlemagne«, »St. Louis« og »Gaulois« — 4 Krydsere, 1 Kanonbaad og 14 Torpedofartøjer.

De under Bygning værende Skibe ere: Kampskibene »Heri IV«, »Jéna« og »Suffren«; de pansrede Krydsere

»Jeanne d'Arc«, »Dupetit Thouars«, »Amiral de Gueydon«, »Condé«, »Gloire«, »Montcalm«, »Sully«, »Dupleix«, »Kléber«, »Desaix«, »Marseillaise« og »Amiral Aube«, samt: 1 Krydser af 1ste Kl., 3 Kanonbaade, 10 Torpedobaadsødelæggere, 9 Undervandsbaade og 29 Torpedobaade, hvoraf een Turbinebaad. Af disse 67 Fartøjer ville 32 blive færdige i 1900, 19 i 1901, 13 i 1902 og 3 i 1903.

Kampskibe. »Henri IV« er løbet af Stabelen d. 23de August i Cherbourg; det har følgende Hoveddimensioner: Lgd. 108 m., Br. 22,2 m., Dybg. 7 m., Depl. 9000 Tons.

Beskyttelse: Bæltepanser 280—180 mm. Harveystaal, foroven afsluttet af et 60 mm. Panserdæk og forneden af et 50 mm. Staaldæk. Ovenover Bæltepanseret er Skibet beskyttet med 115—84 mm. særligt Staal.

Armering: 2 Stkr. 27 cm. B. K. i Taarne, beskyttede med 300—240 mm. Panser, elektrisk Betjening; 7 Stkr. 14 cm. H. K., 4 i Kasemat, 1 i Drejetaarn og 2 i Barbettetaarne; 12 Stkr. 47 mm. H. K.

Maskineri: 3 Maskiner med 12000 I. H. K. Fart 17 Knob. Kulbeholdning 725 Tons, som kan forøges til 1100 Tons; Virkningsradius 7500 Kml. Niclausse Kedler.

Panserkrydsere. »Amiral de Gueydon« er den 20de September sat i Vandet i Lorient. De vigtigste Data dette Skib vedrørende ere: Lgd. 139,9 m., Br. 19,40 m., Dybg. 7,50 m., Depl. 9516 Tons, I. H. K. 19600, Fart 21 Knob. Bekostning 20 Mill. Frs.

»Amiral Aube« af samme Type som »Marseillaise« har følgende Hoveddimensioner: Lgd. 138 m., Br. 20,2 m., Depl. 10000 Tons. 3 Maskiner skulle i 3 Timer med 138 Omdr. pr. Minut udvikle 20500 I. H. K., hvilket skal give Krydseren en Fart af 21 Knob, og i 24 Timer 10000 I. H. K. med et Kulforbrug af 0,8 kg. pr. I. H. K. i 1^t. Skibet faar Harveypanser.

Krydseren »Guichen« 8300 T har paa en Prøvetur opnaaet en Gennemsnitsfart af 23,54 Knob.

Stationskrydser »Infernet« er sat i Vandet i Bordeaux. De vigtigste Data ere: Lgd. 95 m., Br. 12 m., Dybg. 5.45 m., Depl. 2460 Tons. 2 vertikale Tregangsmaskiner med 4 Cylindre skulle med 175 Omdr. udvikle 8500 I. H. K. og give Skihet en Fart af 21 Knob. Armeringen bestaar af: 2 Stkr. 14 cm., 4 Stkr. 100 mm. og 8 Stkr. 47 mm. H. K. — Træ er undgaaet i Skibet, mest erstattet af Jern og Kobber; paa Dækket Linoleum.

Torpedoavisø. »Hallebarde« har paa Fuldkraftsprøve opnaaet 27 Knobs Fart; paa en 24 Timers Prøve over 21 Knob.

Undervandsbaade. Der er bestilt 4 Undervandsbaade af Morse-Typen i Rochefort, da man ikke vil paa-begynde ny Baade af Narval-Typen, før Narval er færdig og hør vist sig god. De 4 Baade faa Navnene: »Korrigau«, »Lutin«, »Farfadet« og »Gnome«.

Ombygninger.

Man har lettet en Del franske Skibe, dels ved at anbringe Vandrørskedler i Stedet for de ældre, dels ved Forandringer ved Maskinerne, dels ved at erstatte Skytset med lettere, men mere hurtigskydende Skyts, dels ved at borttage Overbygninger og i nogle Skibe en af de 2 Militærmaster:

»Redoutable« har faaet Tregangsmaskiner og skal i Løbet af faa Aar have Vandrørskedler; dens 27 cm. og 14 cm. Kanoner ere erstattede med henholdsvis 24 cm. og 10 cm. Kanoner.

»Devastation« og »Courbel« have faaet deres Kanoner ombyttede.

I »Formidable« og »Amiral Baudin« er den midterste 37 cm. B. K. erstattet med 4 Stkr. 16 cm. H. K. i 2 med 10 cm. Panser beskyttede Kasematter, og de resterende 2—37 cm. B. K. skulle erstattes med 27 cm. B. K. $\frac{L}{40}$ i Drejetaarne.

I »Amiral Duperré« vil den midterste 34 cm. B. K.

blive ombyttet med 16 cm. B. K. anbragte som i »Formidable«.

»Hoche« faar Belleville-Kedler, medens »Marceau« skal have Niclausse-Kedler.

Kystforsvarsskibene »Requin«, »Indomptable« og »Furieux« skulle have Niclausse-Kedler; deres Panserbeskyttelse skal reduceres, og deres 42 cm. B. K. skulle erstattes med 27 cm. B. K.

Det franske Marinebudget for 1900 andrager c. 315 Mill. Frs., hvilket er c. 11,4 Mill. Frs. større end i 1899. Som Aarsag til denne Forhøjelse nævnes, at en Del ny Skibe vil blive færdige i 1900.

Der skal i 1900 sættes en Krydser paa 12416 Tons i Bygning i Cherbourg. Lgd. 140 m., Br. 21,0 m., Dybg. 6,4 m., I. H. K. 24000, Fart 21 Knob; Virkningsradius ved 10 Knob 10000 Kml. Kulbeholdningen 1350 Tons. Armeringen skal bestaa af: 4—17 cm., 16—16 cm., 20—47 mm. og 4—37 mm. Kanoner. Den skal have 4 Torpedorør, hvoraf 2 undervands, og Bekostningen bliver c. 29¹/₄ Mill. Frs., hvilket er mere end for de ny franske Kampskibe.

Derimod er det endnu ikke endelig bestemt at paa-begynde de 2 ny Kampskibe, som ere opførte paa Budgettet for 1900, da der skal være Stemning for at bygge mindre Skibe.

Den i 34te Bind pag. 485 nævnte Forandring, hvorved de ældste 150 lieutenants de vaisseau udnævntes til lieutenants de vaisseau majors, er atter ophævet d. 1ste September. De officielle Grunde til dette Skridt ere, at der, da disse Officerer kun udkommanderedes som 3die Kommanderende i større Skibe, blev for faa Lieutenanter tilbage til de øvrige Udkommandoer, samt at de i disse Stillinger i visse Tilfælde fik Kommando over Officerer af højere Grad end deres egen af andre Korps.

En Indsender i »Le Yacht« gør opmærksom paa, at deres Stilling ombord var temmelig ubehagelig, idet

de ikke vare Medlemmer af Messen, men bespistes ved Chefens Bord, og tager Ordet for Genoprettelse af Graden capitaine de corvette, hvortil han foreslaar udnævnt 150 lieutenants de vaisseau, som alle skulle avancere efter Anciennitet, hvorimod Avancementet til capitaine de frégate skulde ligesom nu hver anden Gang foregaa efter Valg, men mellem capitaines de corvette. Han mener, at der er god Brug for Officerer af den ny Grad og opregner en Del Poster for saadanne, blandt andre 3die Kommanderende i større Skibe, Adjutanter hos Eskadrechefer og Chef for Torpedobaadsdelinger.

Tyskland.

Nybygninger m. m.:

Panserskibet af I. Kl. »Kaiser Wilhelm der Grosze« (ex: Ersatz König Wilhelm) løb af Stabelen den 1. Juni i Kiel. Skibets Udseende er lidt forskellig fra Søsterskibenes, idet Skorstenene ere højere og Rejsningen noget forandret.

Følgende Skibe ere under Bygning:

Panserskibene af I. Kl. »A« og »B« (11,080 Tons) henholdsvis hos Blohm & Voss i Hamburg og hos Schichau i Danzig. De blive færdige i 1902.

Panserskibene af I. Kl. »C« (det kejserlige Værft i Wilhelmshaven), »D« (Schichau), »E« (Germania i Kiel). Disse tre blive færdige i 1903 og have et Deplacement paa 12000 Tons.

Krydseren af I. Kl. (pansret Krydser) »A« (det kejserlige Værft i Kiel), paa c. 8900 Tons; Skibet er sejlklart i 1901.

Krydserne af III. Kl. »A« og »D« (Germania i Kiel), »B« (Weser i Bremen), »C« (det kejserlige Værft i Danzig). »A« og »B« ere færdige i 1900, »C« og »D« i 1901. Deplacement: 2645 Tons.

Kanonbaadene »Ersatz Wolf« og »Ersatz Habicht« (det kejserlige Værft i Danzig). Deplacement: 895 Tons. 2 Torpedobaadsdivisioner hos Schichau i Elbing.

Panserskibene C, D og E blive 5 m. længere og 0,5 m. bredere end de tidligere af samme Type. (Hoveddimension: 120 m., 20,8 m., 7,6 m. Depl.: 1000 Tons.)

Krydseren A ligger i Størrelse imellem »Fürst Bismarck« og »Victoria Luise« Typen. (Hoveddim.: 120 m., 19,6 m., 7,33 m. Depl.: 8868 Tons).

Følgende Data noteres:

Vandlinepanseret: 100 mm., Panserdækket: 50—70 mm.,
Taarnpanseret: 150—100 mm.

Armering: 2 Stkr. 24 cm. L/40 HK. i 2 Stkr. 150 mm. Taarne
10 - 15 - L/40 HK. i 4 - 100 - —
og i 6 Stkr. 100 mm. Kasemater.

10 Stkr. 8,8 cm. L/30 HK.

10 - 37 mm. Maskinkanoner.

4 - 8 - Mitrailleur.

3 Undervandsapp. (1 for, 2 tværs), 1 Overvandsapp. agter.
Endvidere: 3 Tripleekspansionsmaskiner, Dürr-Kedler
(15000 IHK.) og 20,5 Knob.

Krydseren af III. Kl. B har faaet Navnet »Niobe« (Type: »Gazelle«). Den løb af Stabelen den 18. Juli i Bremen (Weser). (Hoveddim.: 100 m., 11,8 m., 4,8 m. og 2645 Tons).

Følgende Data anføres:

Panserdæk og Korkbeskyttelse.

Armering: 10 Stkr. 10,5 cm. HK.

14 - 37 mm. Maskinkanoner.

4 - 8 - Mitrailleur.

2 Overvandsapp., 1 Undervandsapp., 9000 IHK. og 21 Knob.
Den skal høre til Nordsøstationen.

I 1900 og 1901 sættes begge Aar 2 Krydsere af samme Type under Bygning.

Kanonbaaden »Ersatz Wolf« har faaet Navnet »Tiger« (Type: Iltis). Den løb af Stabelen i Oktober i Danzig.

Følgende Data anføres:

Depl.: 895 Tons. 1300 IHK. Fart: 13,5 Knob. Kulbeholdning til 3000 Kml. med 10 Knob.

Armering: 4 Stkr. 8,8 cm. HK.

6 - 37 - Maskinkanon.

2 - 8 - Mitrailleurser.

De to i Elbing byggede Divisionsbåde faa Benævnelsen S. 90. og S. 95.

De faa intet Undervandsapp. (Stævnapp.), men 3 Overvands-Bredsideapp. (Depl.: 350 Tons, IHK. 5400, Kulbeholdning (Dæksbeh. medregnet): 100 Tons).

Besætningen bliver: 2 Officerer, 4 »Deckoff«, 43 Underofficerer og Menige; ialt 49 Mand.

S. 90—S. 97 ere færdige nu. Efter Flaadeloven bygges hvert Aar (fra 1900) en ny søgaaende Torpedobaadsdivision.

S. 91—S. 97 have følgende Hoveddim.: 48,2 m., 5,1 m., 2,7 m. Depl.: 155 Tons.

Følgende Data anføres endvidere:

Armering: 1 Stk. 50 mm. HK. og 1 Stk. 8 mm. Mitr.

2 Overvandsapparater (drejelige). Thornycroft-Kedler.

Fart: 25 Knob. 30 Tons Kul og 7 Tons flydende Brændsel. 20 Mands Besætning.

Ombygninger, Prover, Forsoy m. m.:

»Kaiser Friederich III.« er nu færdig med sine Prover.

»Württemberg« er ligeledes sejlklar efter fuldendt Ombygning.

»Hagen« underkastes en Ombygning — Forlængelse paa 7 m. — i Tørdok. Formaalet er større Kulbeholdning og flere HK.

»Sachsen« løb ved Prøvefarten i August (efter fuldendt Ombygning) 14,54 Knob (forventet Hastighed: 15 Knob).

Paa »Wörth« fjernes for Tiden alt Træ.

»Victoria Luise« løb i Juli paa Prøverne 19,1 Knob (forventet Fart: 19 Knob).

Torpedobaadsjageren »D. 10« (Thornycraft) løb ved

Prøverne i Tyskland kun 27³/₄ Knob (paa Themsens: 28,54). Da man er misfornøjet med dette Resultat, overdroges de ny Bestillinger til Schichau.

»Vineta« og »Freya« (»Victoria-Luise«-Typen) ere nu klare til Prøverne. Disse imødeses med stor Interesse, da denne Types Skibe have forskellige Typer af Vandrørskedler. »Freya« har Niclausse-Kedler, »Vineta« og »Victoria-Luise«: Dürr-Kedler, »Hertha« og »Hansa«: Belleville-Kedler.

»Vineta« og »Hansa« have 5900 Tons Depl. mod 5630 Tons for de andres Vedkommende.

Alle ny Panserskibe og Krydsere faa Kedler efter det »blandede« System, σ : $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$: cylindriske Kedler, og $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{4}$: Vandrørskedler (Thornycroft).

Øvelserne i 1899:

Øvelseseskadren bestod af følgende Fartøjer:

I. Eskadre (Vice-Admiral Thomsen)

1. Div. $\left\{ \begin{array}{l} \text{»Kurfürst Friederich Wilhelm«} \\ \text{»Brandenburg«} \\ \text{»Weissenburg«} \\ \text{»Frithjof«} \end{array} \right.$

2. Div. (Contre-Adm. v. Wietersheim) $\left\{ \begin{array}{l} \text{»Baden«} \\ \text{»Bayern«} \\ \text{»Sachsen«} \end{array} \right.$

2 Torpedobaadsdivisioner samt »D. 8«.

II. Eskadre:

3. Div. $\left\{ \begin{array}{l} \text{»Aegir«} \\ \text{»Odin«} \\ \text{»Frithjof«} \end{array} \right.$ 4. Div. $\left\{ \begin{array}{l} \text{»Beowulf«} \\ \text{»Siegfried«} \\ \text{»Hildebrandt«} \end{array} \right.$

2 Torpedobaadsdivisioner samt »D. 5«.

Endvidere raadete Admiralen over følgende Skibe: »Hela«, »Wacht«, »Greif«, »Blitz« som éclaircours,

»Grille« som Repetiteur og en Torpedobaad som Aviso. Ved Slutningen af Øvelserne indlemmedes følgende Fartøjer i Flaaden: »Scorpion«, »Natter«, »Zieten«.

»Pelikan« og som Admiralskib »Blücher«. Øvelserne fordeltes i store Træk som følger:

- 21—25. August: Taktiske Øvelser i Danziger-Bugten.
 27. — Retur til Kiel tiltraadt.
 28—29. — Sikringstjeneste undervejs etableret. Angreb af Torpedobaade.
 30. — Inspektion i Kiel af den I. Eskadre (Øvelsesskydning).
 1— 2. Septbr.: Sejlads fra Kiel gen. St. Belt til Nordsøen.
 3— 4. — Rekognosceringsøvelser i Skagerak og Nordsøen.
 5— 7. — Taktiske Øvelser.
 9. — Inddeling i to fjendtlige Eskadrer. Taktiske Øvelser.
 10—15. — Fingeret Krig.
 15. Septbr.: Passage igen. »Keiser Wilh.s«-Kanalen.
 16. — Flaaden samlet i Kiel. Flaget stryges.

Personnel:

Flaadens Personnel tæller for Tiden:

852 Officerer

327 Kadetter

128 Maskinmestre

11578 Mand ved Matrosdivisionen

6569 — Værfts —

2690 — Torpedo —

2198 — Artilleri —

1239 — Marineinfanteridivisionen.

Af fast Personnel endvidere:

Ved Artilleriet 168 Mand.

- Torpedovæsenet . 136 —

- Minevæsenet 73 —

- Intendanturen . . . 140 —

- Beklædningen . . . 168 —

Tilsammen med flere andre Rammer: 26650 mod 24906 i 1898.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1899.

Artilleri, Panser; Kystbefæstninger. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Granatens förmåga att tända trä. S. 374. — Marine française. La réforme de notre artillerie de marine. S. 628. — Revue maritime. L'artillerie de la marine anglaise. S. 465. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Fortschritte in der Entwicklung des Schiffspanzers und der Marine-Artillerie im Jahre 1898. S. 1034. — | Rivista marittima. s. Note sul tiro. S. 60. — Proceedings of the United States Naval Institute. The Dum-Dum Bullet. S. 704. The English mark IV cordite ammunition. S. 704. Test of the new naval 4-inch gun. S. 705. Three-pounder semi-automatic gun. S. 706. Sir Andrew Noble on the rise and progress of rifled naval artillery. S. 706. — Scientific American. s. Bureau of ordnance on the armor question. S. 306. American armor plate for a Russian battleship. S. 344. — *Nature. Vol. 61. Vibrations of gun barrels. S. 51.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Proceedings of the United States Naval Institute. Electrical power for Marine propulsion. S. 635. Lifebuoy with electrical signal lamp. S. 635. Electricity on board ships. S. 636. — Scientific American. s. Wireless telegraphy in the army and navy. S. 290. — *Norges Sjøfartstidende. Spektraltelegrafiske Forsøg paa Island. Nr. 265. — *Nature. Vol. 61. Dark Lightning Flashes. S. 7. Some Remarks on Radiation Phenomena on a Magnetic Field. S. 11. Recent Developments of Wireless Telegraphy. S. 78. — *Meteorologische Zeitschrift. Ueber den täglichen Gang der erdmagnetischen Störungen an Polarstationen. S. 527.

Fiskeri. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. Fiskerikonferencen i Stockholm. S. 477. Vogn til Transport af levende Fisk S. 505. En Fare for Vestkystfiskerne. S. 506. — Tidsskrift for Søvæsen. Boganmeldelse. S. 661 — Journal of the Royal United Service Institution. The French in Newfoundland. S. 1177. — Yacht. Les lougres de Gravelines. S. 535. L'oeuvre de l'Abri du marin. S. 545. — Scientific American. s. Introducing marine animals into great salt lake. S. 291. — *Nature. Vol. 61. The Stockholm International Fisheries Conference. S. 34, 54, 78.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Teknisk Forenings Tidsskrift. Langebros Ombygning. S. 141.

— Hansa. Lübeck's Wasserbauten. S. 500. Der Kaiser Wilhelm-Canal. S. 570. — Marine Rundschau. Der Panama-Kanal. S. 1289. — Scientific American. 2. Methods of revolving the optical apparatus for lighthouses. S. 340. — *Norges Sjøfartstidende. Havnearbejdet i Frankrig. Nr. 258. Longhope Havn paa Ørkenøerne. Nr. 261. Arbejderne ved den store Tørdok i Kiel. Nr. 268. Ayr Dock. Nr. 269. Dokudvidning i London. Nr. 270. Kanal mellem Moskau og Volga. Nr. 277. Det ny Indløb til Dokken i Bremerhaven. Nr. 281. — *Annalen der Hydrographie. Der Hafen von Bunbury, Westaustralien. S. 540. Der Hafen von Toleokuano in der Concepcion-Bucht. S. 542.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Pensionsagen. S. 419. 428. En mærkelig •Kontrakt•. S. 421. Fordeling af Bjærgelen mellem Reder og Befragter. S. 438. Spisereglementet og Dampskibsfarten. S. 440. Skibsfartspræmierne i Frankrig. S. 440. Styrmandene og Sejlskibsflaaden. S. 447. — Tidsskrift i Sjøvæsendet. Om inrättandet af en Marinhypoteksbank. S. 355. — Nautical Magazine. Shanghaed! S. 743. Arrest in Admiralty. S. 747. Seamen'swives. S. 768. — Revue maritime. Bulletin de la marine marchande. S. 673. — Yacht. Les grands voiliers modernes. S. 533. Marine marchande. S. 543. 559. Projet de loi sur la marine marchande. S. 560. — Hansa. Verhältnisse in der deutschen Segelschiffahrt. S. 531. Landhate im Auslande. S. 548. Französisches Schiffahrtswesen. S. 582. — *Norges Sjøfartstidende. Skibsfarten paa Italien. Nr. 262. Sejlskibe i amerikansk Kystfart. Nr. 267. Den amerikanske Handelsflaade. Nr. 269. Frankrig fortsætter at bygge Sejlskibe. Nr. 277.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Geografisk Tidsskrift. Den østgrønlandske Expedition 1898—99. S. 53. Den VII internationale geografiske Kongres i Berlin. S. 89. Tidsskrift for Søvæsen. Nekrolog. S. 622. Admiral Cerveras Breve. S. 646. Fra den VII internationale Geograf-Kongres. S. 653. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Den norske marines historie i det skæbnsvangre aar 1814 efter adskillelsen fra Danmark. S. 1. Den spansk-amerikanske Krig. S. 18. — Nautical Magazine. John Paul Jones, Cabin-boy, Commodore, and Admiral. S. 715. Admiral Colomb. S. 771. Trafalgar-day. S. 775. — United Service Magazine. Our naval heroes. S. 109. Some of my shipmates. S. 128. — Marine française. La descente en Angleterre. S. 624. — Revue maritime. Anniversaire de l'occupation de Kiau-Tschou. S. 628. — Marine Rundschau. Ueber Schiffahrt und Marinewesen in den homerischen Heldengesängen. (Um das Jahr 1000 vor Christi Geburt). S. 1237. Die türkische Marine von ihren Anfängen an. S. 1254. S. M. S.

•Falke• in den Ostkarolinen-Inseln. S. 1307. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Prof. Dr. Nansen und Payers Karte von Franz Joseph-Land. S. 1025. — Proceedings of the United States Naval Institute. Explorations in Alaska. S. 533. The taking of Ilo Ilo. S. 593. — *Norges Sjøfartstidende. Intet Spor af Andrée. Nr. 267. — *Ymer. Om den paa Island funna flytbojen från Andrée-expeditionen. S. 333. Andrée-expeditionens stora flytboj S. 338. Cuthberg Peck-belöningen till Professor Nathorst. S. 338. — *Geographical Journal. New Light on some Mediæval Maps. S. 620. Bartholomæus Physical Atlas. A. Review. S. 649. The International Geography. S. 656. The Method of Military Geography. S. 671. On the Advance and Retreat of Sea-ending Glaciers. S. 672. — *Nature. Vol. 61. Geography at the British Association. S. 17. A Comprehency Geography. S. 50. — *Geographische Zeitschrift. Spur von Andrée. S. 652. Nathorst's Polar-expedition. S. 643. Amdrups Polarexpedition. S. 653. Peary's Polarexpedition. S. 654. Bau und Ausrüstung der Schiffe der Deutschen Südpolarexpedition. S. 654.

Søopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. Geografisk Tidsskrift. Søopmaalingen under Island og Færøerne. S. 87. — *Norges Sjøfartstidende. Barren ved Rio Grande do Sul. Nr. 278. — *Geographical Journal. Submarine Gullies, River Outlets and Fresh-water Escapes beneath the Sea level. S. 394. Oceanography. S. 426. Return of the •Windward•. S. 448. Dr. Nathorst's Expedition to Greenland. S. 448. The Botanical Aims of South Polar Research. S. 448. Danish Expedition to East Greenland. S. 449. International Oceanographical Research. S. 646. — *Nature. Vol. 61. Undercurrents. S. 29. Recent Work of the Marine Biological Association. S. 79. — *Annalen der Hydrographie. An unsre Mitarbeiter zur See. S. 529. Aus den Reiseberichten Seiner Majestät Schiffe. S. 529. Ansteuerung und Beschreibung des Hafens von Chittagong. Britisch Indien. S. 536. Rund Kap Horn. S. 551.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søvæsen. Boganmeldelse. S. 624. Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne. S. 626. 664. — Ingeniøren. Kapt. W. Hoygaard: Undersøiske Baade. S. 300. — Tidsskrift i Sjøvåsendet. Några ord angående våra nuvarande flaggor och befallstecken samt deras förande. S. 378. Ett lättare räkne-exempel. S. 409. — Engineering. 2. The transport of troops. S. 625. — Journal of the Royal United Service Institution. Proposed armament for the three latest battleships. S. 1258. — United Service Magazine. Concerning nerve in the navy. S. 123. — Marine française. La marine des millions flottants. S. 609. — Revue

maritime. Les croiseurs Estafettes à voilure auxiliaire. S. 571. Utilisation des vapeurs de commerce en temps de guerre. S. 610. L'Hermes, croiseur anglais de 2^e classe; essais. S. 614. Le dwarf canonnière anglais; essais. S. 620. Les nouvelles tourelles du «Texas» et le nouveau canon de 13 pouces du Kearsarge. S. 621. Marine militaire de la Russie. S. 624. — Yacht. Lettre du Pirée. Le voyage en Grèce de l'escadre de la Méditerranée. S. 537. Les bâtiments de guerre français. S. 540, 552, 559. Les essais à grande vitesse du «Guichen». S. 548. Les constructions neuves et le budget de 1900. S. 546. Les cuirassés de 15000 Tonnes. S. 557. L'escadre de la Méditerranée sur la côte de Syrie. S. 559. — Hansa. Die Trossschiffe der neuzeitlichen Flotten. S. 546. — Marine Rundschau. D. Bonamico: Die Lehre von der Seemacht. S. 1272. — Proceedings of the United States Naval Institute. Watch, Quarter and Station Bill, «an aid to executive and division officers.» S. 479. The reconstructed cruiser «Chicago.» S. 642. Our latest battleship, The Kearsarge. S. 644. Ships building for the British navy. S. 645. Present and proposed cruisers of the United States navy compared. S. 648. The Imperial Japanese battleship Hatsuse. S. 652. Proposed armament for our three latest battleships. S. 661. The speeds of battleships. S. 665. Steam trials of H. M. S. Ocean. S. 667. On Elswick cruisers. S. 669. The Blake. S. 676. The launch of the Kaiser Wilhelm der Grosse. S. 681. Lord Brassey on the British navy. S. 691. Trial trips. S. 694. — New ships. S. 695. — Scientific American. 2. Double-deck turrets. S. 291. Our new fleet of Torpedo-boat destroyers. S. 312. Bids for the proposed cruisers. S. 322. A discussion of the superimposed turret for warships. S. 339. — *Norges Sjøfartstidende. Den amerikanske Marine. Nr. 270.

Lystsejlad. Tidsskrift for Søværnen. Marinens Ælling. S. 637. — Yacht. Le cotre de 3 Tx «Pierrot». S. 502. Le schooner-yacht «Glenifer» de 473 Tx. S. 503. «Columbia» et Shamrock. S. 536. Bull ou fin-keel ou rentrant. S. 542. Le yacht à vapeur «Vixen» de 33 Tx. S. 551. Croisière du steam-yacht «Medjé» en Belgique et en Hollande 1898. S. 554. 565. La coupe de France. S. 558. Le steam-yacht de 338 Tx «Laranda.» S. 561. — Scientific American. 2. «Columbia» and Shamrock» in dry dock. S. 242. Preliminary skirmishing between «Shamrock» and «Columbia». S. 264. Yachting on the great lakes. S. 296.

Skibs-Sundhedsvæsen. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Et transportmiddel for syge ombord. S. 15. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Verbandplätze und Verwundeten-Transport auf modernen Kriegsschiffen. S. 1069. — Rivista marittima. 2. Le costruzioni navali e l'igiene. S. 46. — Proceedings of the United

States Naval Institute. The Hygiene of the Navy ration. S. 607. — *Nature. Vol. 61. Modern Surgery. S. 61.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter, se Krigsmarine). Ingeniøren. Kedelekspllosionen i den østerrigske Torpedobaad „Adler.“ S. 319. — Revue maritime. Disposition logique de la force motrice à bord des batiments de guerre. S. 595. — Proceedings of the United States Naval Institute. The Bullfinch disaster. S. 656. Liquid fuel. S. 693. Nickel Steel in boiler construction. S. 511. — Scientific American. 2. A simple slide-valve for steam engines. S. 347 — *Norges Sjøfartstidende. Brud paa Skruenaxen. Nr. 280. — *Nature. Vol. 61, Mechanics at the British Association. S. 20. Engineering progress and problems. S. 41.

Meteorologi. *Geographical Journal. The Antarctic Climate. S. 413. — *Nature. Vol 61. The Effect of Weather on Everyday Life. S. 56. — *Annalen der Hydrographie. Ueber den Rücktransport der Luft nach niedrigen Breiten in den gemässigten Zonen. S. 563. Ueber eine Wasserhose in grosser Nähe des Schiffes. S. 567. Leuchtende Cirren. S. 567. Die Witterung an der deutschen Küste im September 1899. S. 572. — *Meteorologische Zeitschrift. Ueber die Abhängigkeit der Amplitude der halbtägigen Barometer-Oscillation von der Geographischen Breite. S. 499. Abnorm dunkle Nächte. S. 504. Beiträge zur Kenntniss des photometrischen Klimas im arktischen Gebiete. S. 525.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Tidsskrift for Søværnen. Flaadens Kompassvæsen. S. 593. — Norsk Tidsskrift for Søværnen. Om peiling og udsættet Distance. S. 43. — Journal of the Royal United Service Institution. A new instrument for rapidly measuring the distance of ships and objects at sea of known height. S. 1249. — Nautical Magazine. Notes on luars, Summers, and double altitudes. S. 724. Raper's approximate solution of the double altitude. S. 759. — Revue maritime. Navigation. S. 390. Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über die Vorzeichen der Rechnungselemente bei nautischen Problemen. S. 1065. — *Norges Sjøfartstidende. Religion og Navigering. Nr. 275. — *Nature. Vol. 61. Next Week's Leonid Shower. S. 28. Sextant Telescopes. S. 54. Elements of Precise Surveying and Geodesy. S. 77. — *Annalen der Hydrographie. Störung der Steuerfähigkeit eines Dampfers in der Strasse von Messina. S. 568. Hilfsgrössen für die Berechnung der im Jahre 1900 stattfindenden Sonnenfinsternisse und Sternbedeckungen. S. 567.

Signalvæsen. Nautical Magazine. Signalling at sea.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Aføbning se Krigsmarine). Engineering. 2. Hydraulic Dredger (Bates System) for the Russian

government. S. 691. — Nautical Magazine. Shipbuilders' wages. S. 770. — Revue maritime Etude chimique du chanvre, du lin et de la fabrication des toiles en usage dans la marine. S. 522. — Yacht. Le vapeur «Meridian» sur le Volga. S. 538. Les voiles ajournées. S. 548. — Hansa. Sechzig Jahre Dampfschiffsbau. S. 559. Die Entwicklung des Schiffbaues. S. 583. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Eine Methode, Holz für den Kriegsschiffsbau feuersicher zu machen. S. 1073. — Rivista marittima. La Qualità nautiche delle navi da guerra. S. 5. — Scientific American. Stability of the «New Orleans» and the «Albany». S. 290. — *Norges Sjøfartstidende. Skibsbygningen i Clyde i Oktober. Nr. 259. Skibsmaalingen i Nederlandene. Nr. 259 Skibsbygningen og Statsunderstøttelsen i Frankrig. Et ejendommeligt Skibsbyggeri. Nr. 268. Fremdeles Stigning i Skibsbygningsmateriel. Nr. 275.

Skolevæsen. Nautical Magazine. New Zealand examination. S. 772. — Hansa. Schiffsjungenswang S. 544. Einige Bemerkungen über Schulschiffe. S. 547. Der mathematische Unterricht in den Navigationsschulen. S. 556, 568, 580. Die deutsche Seemannsschule. S. 579. — Proceedings of the United States Naval Institute. A scheme for a French naval war college. S. 621.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigs-Kunst, Kystforsvar. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Kustforsvar og torpedbåtsanfall. S. 391. — Marine française. A propos des manoeuvres allemandes. S. 649 — Revue maritime. Manoeuvres navales anglaises de 1899. S. 546 — Proceedings of the United States Naval Institute. Official report of the battle of Manila Bay. S. 528. The Sighting of Cervera's ships. S. 585. — Scientific American. New York's coast defence. S. 291.

Sømandskab. Marine Rundschau. Ein modernes Handbuch der Seemannschaft. S. 1332.

Søret og Søfartslove. Yacht. Jurisprudence maritime. S. 554.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Kollisioner. S. 437. — Nautical Magazine. Salvage rewards. S. 775. — *Norges Sjøfartstidende. Bjærgningssag ved engelsk Ret. S. 276.

Torpedo- og Søminevæsen. Tidsskrift for Søvæsen. Den danske Marines Torpedobaade. S. 609. — Yacht. Le Goubet Nr. 2 à Toulon. S. 545. — Proceedings of the United States Naval Institute. U. S. Torpedoboat-destroyer Stringham. S. 696. Torpedoboat-destroyer Farragut. Fastest vessel in the navy. S. 696. New U. S. 30-knot Torpedo-Boats Dahlgren and T. A. M. Craven. S. 699. — Scientific American. Successful trials of the Holland submarine boat. S. 346.

Flydende Brændsel i Skibe.¹⁾

Af Underdirektør A. Rasmussen.

Brændeoliens Forekomst. Stenkul har jo hidtil været det almindeligst benyttede Brændsel i Dampskibe; i saavel Handels- som Krigsmarinerne har man imidlertid i den senere Tid indrettet mange Skibe til Fyring med »flydende Brændsel«, eller, som vi hellere ville kalde det, Brændeolie, og Udviklingen i denne Retning har taget en saadan Fart, navnlig efter at man har fundet en Del nye, rige Petroleumskilder, bl. A. i Canada, Birma og paa Borneo, at dette Brændsels Anvendelse, enten alene eller sammen med Kul, i Skibe, der fare mellem Havne, hvor Brændeolieoplæg findes, sandsynligvis vil blive almindelig.

Hidtil have Petroleumskilderne i Pennsylvanien i Amerika og Bakudistriktet i Rusland leveret den største Mængde flydende Kulbrinteforbindelser. Den raa Jordolie flyder op af Jorden, enten presset op i høje Søjler ved den indre Spænding af Vand og Damp eller pumpet op til Jordens Overflade gennem borede Huller. Den renses og underkastes en Destillation, hvorved de mere flygtige Olier skilles fra de mindre flygtige, og forskellige Stoffer indvindes. Først udskilles lette Kulbrinter, som Benzin, Nafta o. s. v. Fortsættes Destillationen, fremkomme de til Belysning benyttede Lysolier og derefter tungere Kulbrinter, som Solarolier og Massut. Har Varmegraden naaet 400°, faas Smørelolier, som vi benytte til Smøring af Maskinens Slidflader. Af den tiloversblevne Rest, Goudron, indvindes Vaseline, kunstig Asfalt o. s. v.

¹⁾ I dette Tidsskrifts første Hefte for 1891 har Kaptajn Th. Messerschmidt udgaaende behandlet dette Spørgsmaal; nærværende Artikel skal derfor i det væsentlige kun omhandle, hvad der siden den Tid er fremkommet af Nyt.

Da de nævnte Stoffer ere Kulbrinteforbindelser, kunne de alle benyttes som Brændsel med større eller mindre Held; Massut er dog det, man i Reglen anvender som Brændsel i Skibe, i Rusland kalder man det Astatki, i Frankrig: residue de pétrole, i Italien: Naftelin o. s. v. I daglig Tale bruges ofte fejlagtigt den almindelige Betegnelse for Lysolie: Petroleum, for Brændeolie, hvad der vistnok er Grunden til, at mange antage Brændeolien for at være ligesaa brandfarlig som Lysolierne.

Jo dybere Brønden, hvorfra Jordolien flyder, er, des lettere er denne; dette kommer af, at de i Nærheden af Jordoverfladen værende Olier miste deres flygtige Stoffer ved Fordampning. I Pennsylvanien ere Brøndene c. 1000 Fod dybe, ved Baku kun 300 til 600 Fod dybe; den amerikanske Jordolie indeholder derfor næsten $\frac{3}{4}$ Lysolier og kun meget faa Petroleumsrester, medens den russiske Olie kun giver c. $\frac{1}{8}$ Lysolier men en stor Mængde sværere Olier og Petroleumsrester; da den førstnævnte tillige indeholder en Del faste Kulbrinteforbindelser, hvad der er uheldigt ved Brændeoliens Forstøvning, idet Brænderne let forstoppes af dem, egner den amerikanske Jordolie sig fortrinsvis til Fremstilling af Lysolier, medens den russiske giver en god Brændeolie.

De i Canada og paa Borneo fundne Jordolier egne sig godt for Tilvirkning af Brændeolie; det med Olien blandede Vand samt de lettere Kulbrinteforbindelser fjernes, Resten kan benyttes som Brændsel.

Et andet Stof, der begynder at faa Betydning som Brændsel, navnlig i Tyskland og England, er Brændeolie fremstillet af Brunkul og visse skiferagtige Kul; Brændeolien er her et Biprodukt, Parafin Hovedproduktet. Brændeolie skal ogsaa kunne fremstilles af Tørv, hvad der muligt kan faa Betydning for vort Land; Omkostningerne ved Transporten hertil af Brændeolie, tilvirket af Jordolie, vil jo altid spille en Rolle for os.

Brændeoliens Hovedegenskaber. Brændeolien er

en sortebrun Vædske, der ofte er saa tykflydende, at den nærmest ligner Sirup; Rør, hvorigennem den skal ledes, maa derfor have store Tværsnit. Ved Opvarmning bliver Olien mere letflydende.

Den er syrefri, undergaar ingen Forandring i Luften, angriber ikke Jern, snarere beskytter den det mod Rust, og stivner i Nærheden af Frysepunktet. Dens Vægtfylde ligger mellem 0,90 og 0,93. Man kan regne, at 1 Kubikfod i Kasserne vejer

af Brændeolie 57 lbs.

af Kul 51 —

1 Ton Kul indtager altsaa gennemsnitlig 44 Kubikfod, medens 1 Ton Brændeolie kun indtager 38 Kubikfod.

Flammepunktet ligger i Reglen mellem 100° og 150° C. Brændeolien er saaledes ikke let antændelig; almindelig Petroleum til Lamper tændes ved 30° til 45°. Den antændes ikke, selv om man kaster en rødglødende Jernklump i den eller berører den med en Flamme, naar den findes i Mængde i en aaben Beholder. Den tændes kun, naar den er findelt.

Brændeoliens kemiske Sammensætning er 87 % Kulstof, 12 % Brint og 1 % Ilt. Dens Brændværdi er omkring 11 000 Varmeenheder (gode Wales Kuls omkring 8200); 1 Pund Brændeolie kan fordampe omkring 12 Pund Vand (gode Wales Kul omkring 10 Pund).

Brændeoliens høje Varmeevne skyldes følgende Aarsager:

1) Brændeolie indeholder betydelig mere Brint end Kul, og dens Brint er fri, hvorfor dennes Brændværdi, der er 3 til 4 Gange saa stor som Kulstofs, kommer fuldt til Nytte, medens den største Del af Brinten i Kul er bunden til Ilten i dette i det Forhold, hvori disse Stoffer indgaa til Dannelse af Vand; denne Del af Brinten vil derfor ikke komme til Nytte ved Forbrændingen.

2) Brændeoliens Forbrænding er mere fuldkommen

end Kuls; for det første er dens S sammensætning mere ensartet, dernæst kan, da den er pulveriseret, hver lille Støvdæl møde den til dennes Forbrænding fornødne Ilt fra Luften, saaledes at de bedste Betingelser for en fuldstændig Forbrænding ere til Stede; udsættes Oliien i Støvform for den hvide Del af en Flamme, spaltes den i dens to Hovedbestanddele: Kulstof og Brint; er Apparatet til dens Findeling godt indstillet, og Lufttilførslen tilstrækkelig, vil den støvfine Olie straks tændes ved Indstrømningen i Fyret, og en Flamme af ofte 6 til 9 Fods Længde slaar ind i det.

Naar derimod Kullene kastes paa Risten, skulle de først opvarmes og overgaa til Luftform, samt Vandet i dem fordampe, inden der kan være Tale om Forbrænding; det ujævne Lag af forskellige Størrelser af Kul giver en uensartet Opvarmning og en uregelmæssig Luftfordeling; hvor Laget er tyndest, strømmer der mest Luft gennem Risten, men her er der mindre Brug for Luften. Kullagets Tykkelse skal rette sig efter Intensiteten af Trækken, men denne er højst uregelmæssig. Forbrændingen af Kul er derfor ufuldkommen, hvorom de vældige Røgmasser, som ofte udsendes fra Skibenes Skorstene, tilstrækkelig vidne.

3) Brændeoliens Forbrænding foregaar uforstyrret; er først Apparatet til dens Findeling rigtig indstillet, har man kun nu og da at se ind i Fyret, om Forbrændingen er fuldstændig; i modsat Fald rettes lidt paa Ventilerne for Tilførslen. Ved Kulfyring maa man derimod jævnligt aabne Døren for Paafyring og Rensning, herved falder Varmegraden i Ildstedet, Lufttilførslens Regelmæssighed afbrydes, og Forbrændingen bliver ufuldstændig.

Brændeoliens Forstøvning. At lade Brændeolien brænde i et i Ildstedet anbragt aabent Kar, hvorved Luften ikke kan blive blandet med den, vilde give en baade langsom og ufuldkommen Forbrænding. En kraftig Søn-

derdeling, Forstøvning, af Olien er nødvendig; jo finere Støv, hvortil Olien pulveriseres, des fuldkomnere bliver Forbrændingen. Forstøvningen opnaas paa forskellige Maader:

a) Forstøvning ved Hjælp af en Dampstraale har hidtil været det almindeligste. Gennem Rør ledes Olien fra en Tank til den eller de ved Ildstedets Fyrkarm anbragte Brændere, hvor en Straale af Kedeldamp river Olien med sig og spreder den ind i Ildstedet, der ofte er foret med Murværk; dette holder Varmegraden oppe. Brænderen pulveriserer altsaa Olien paa samme Maade som en »Refrachisseur« Eau de Cologne. Der findes et stort Antal forskellige Konstruktioner af Brændere; den simpleste omtales senere hen. Ved Afpasningen af Tilførslen af Olie og Damp er Formaalet at tilføre netop den Oliemængde, der behøves til Dampudviklingen, med det mindst mulige Forbrug af Damp. Forinden Olien ledes til Brænderen, opvarmes den, dels for at gøre den mere letflydende, dels for at fuldkommengøre Forbrændingen med et lille Dampforbrug.

Ved denne Forstøvningsmaade klæber den Mangel, at der forbruges Kedeldamp; paa Landjorden og i Flodskibe spiller dette Forbrug ikke nogen Rolle, fordi det her kan erstattes med fersk Vand. I søgaaende Skibe med Kedler med højt Tryk maa man derimod ved særlige Midler, f. Eks. ved Spædevandsapparater, skaffe sig den Mængde destilleret Vand, som forbruges ved Forstøvningen.

b) Ved Forstøvning med Trykluft, der ledes til Brænderne paa samme Maade som Dampen, undgaas Vandtabet og Brændernes »Spytten«, der skyldes Vand, som følger med Dampen; desuden opnaas den tilsyneladende store Fordel, at man samtidig tilfører Brændeolien den Ilt, som den behøver til sin Forbrænding. At man nu ikke benytter denne Forstøvningsmaade i nogen videre Udstrækning, skyldes nærmest den Omstændighed,

at man til Frembringelse af Tryklufften maa holde en Lufttrykpumpe gaaende, og saadanne Pumper volde ofte Bryderi, naar de skulle arbejde uden Afbrydelse i længere Tid. Desuden er Forstøvningen ikke saa regelmæssig som ved Damp.

c) Ved mekaniske Midler presses Olien under Tryk ind i Ildstedet i Vifte- eller Kegleform; denne Forstøvningsmaade synes at have Fremtiden for sig og bliver nu indført i Rusland.

Fyring med Brændeolie alene benyttes overalt i Rusland, fordi Brændeolie her altid er til Raadighed. Enten anvendes enkelte store eller mange smaa Brændere; ved disses Munding bryder Olien i Flamme og slaar mod en gennembrudt Mur, der holder Ildstedets Varmegrad oppe.

Denne Fyringsmaade besidder følgende Fortrin: Pasningen er let; Brænderens Ventiler og Dæmperne for Luftens Adgang gives en saadan Indstilling, at Ildstedet holdes fyldt med en skinnende hvid Flamme; er Pasningen mangelfuld, udsendes en sort, meget tæt Røg, og Forbrændingen finder da ofte Sted i Skorstenen. Da der ikke er forbundet noget Arbejde med Fyringen, kan Antallet af Fyrbødere indskrænkes meget betydeligt; Kedelrum og Fyrplads kunne let holdes rene, man har hverken Kulstøv eller Aske paa Fyrpladsen; Lempning af Brændsel og Overbordkastning af Aske bortfalder, og, saalænge Røgdannelse undgaas, vil Kedlen holde sig ren. Forbruget af Brændeolie vil, for samme Dampudvikling, være omkring $\frac{2}{3}$ af, hvad Forbruget er ved Kulfyring. Da desuden et givet Rum fylder mere Olie end Kul, vil Skibets Virkningsradius være større end ved Kulfyring. Skibet kan i kort Tid indtage sin Brændeolieforsyning; man kan regne, at der kan fyldes 300 Tons i Timen, hvilket ikke let naas ved Kulfyldning.

Fyring med Blandingsbrændsel. Da Bekostningen ved Brændeoliefyring i Reglen er stor, og man

ikke kan anskaffe den i alle Havne, har man, navnlig i Krigsmarinerne, indført Fyring med Blandingsbrændsel, d. v. s. man brænder Olie samtidig med, at der fyres med Kul; man kan regne, at Forbruget af Brændeolie er $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{3}$ af det samlede Brændselsforbrug. Det samlede Brændselsforbrug bliver mindre end med Kul alene, men man kan dog ikke udvikle saa megen Damp, som naar Kedlerne arbejde med kunstig Træk.

Foruden at opnaa nogle af de Fordele, som ovenfor ere omtalte under Fyring med Brændeolie alene, er man friere stillet med Hensyn til Anskaffelsen af sit Brændsel. Er Brændeolie ikke til at faa i en Havn, eller den er for dyr, eller Beholdningen er sluppen op, kan man udelukkende holde sig til Kul. Dersom paa den anden Side Kullene ere slette, eller særlige Omstændigheder, som skulle omtales senere, tale for Benyttelsen af Brændeolie, kan man fyre med Blandingsbrændsel.

Et Apparat til Fyring med Brændeolie i Forbindelse med Kul er installeret i Maskinskoleskibet »Falster»; i Princippet er Installationen den samme som i Handelsdampere, selv om man fyrer alene med Brændeolie; i sidste Tilfælde er Ildstedet dog i Reglen forsynet med Murværk eller en Foring med dette Materiale. Fra en paa Dækket over Kedelrummet opstillet Tank A (Fig. 1), der kan rumme c. 700 kg. Brændeolie, fører et Rør 1 til et Sæt Pumper B, der drives af en Elektromotor (i almindelige Handels- og Krigsskibe benyttes Dampumper; i »Falster» har man af Hensyn til Elevernes Indøvelse i Betjening af Elektromotorer foretrukket en saadan). Fra Pumperne udgaar et Stigerør 2 til en Forvarmer C, der er anbragt paa Røgekamret, men i Figuren er vist skematisk, for at anskueliggøre Systemet. Paa Stigerøret findes en Sikkerhedsventil, som aabner sig, naar et Maksimumstryk (3 kg. paa cm.²) er naaet i Forvarmeren; Olien løber da tilbage til Pumperne; disse kunne altsaa vedblive at arbejde uafhængigt af Forbruget.

Forvarmeren er forsynet med en Trykmaaler og et Termometer til Aflæsning henholdsvis af Oliens Tryk og Varmegrad i Forvarmeren; Oliens Opvarmning i denne sker ved en Dampsnegl, som faar tilført Kedeldamp gennem Rør 3, medens den i Sneglen fortættede Damp bortledes gennem Rør 4 til Kondensatoren. I Reglen holdes Brændeoliens Varmegrad ved 100°.

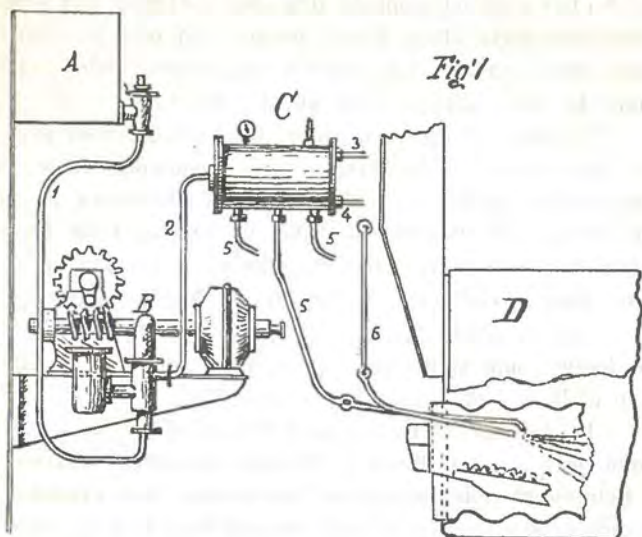
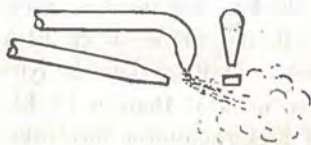


Fig. 2



nem Rør 3, medens den i Sneglen fortættede Damp bortledes gennem Rør 4 til Kondensatoren. I Reglen holdes Brændeoliens Varmegrad ved 100°.

Fra Bunden af Forvarmeren udgaa Tilgangsrorene 5 til Brænderne, hvoraf hver Fyrkanal har 2. Hver Brænder bestaar af et med en Hane forsynet Olierør, hvis

Munding er tilspidset og bøjet i ret Vinkel (Fig. 1 og 2). Et Damptilgangsrør 6 (Fig. 1), forsynet med en Damp-hane, udmunder bag Olierørets Munding (Fig. 2). Sættes Pumpen i Gang, og aabnes der for Dampen til Damp-tilgangsrørene, farer Dampen forbi Olierørets Munding, river Olien med sig og sender den i en saa findelt Straale hen over Kullaget, at den straks bryder ud i Flamme. Forstøvningen og Olieforbruget afpasses ved Indstilling af Hanerne.

Med Kanonbaaden »Falster« er afholdt en Række Prøver til Bedømmelse af Fyring med Blandingsbrændsel, saaledes at der under saa nær som muligt de samme ydre Forhold tillige undersøgte, hvor stort Forbruget af Brændsel var, naar Kul alene benyttedes.

Følgende Prøver skulle anføres:

	Kul alene		Blandingsbrændsel	
	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4
Prøvens Varighed i Timer.....	5	2	5	2
Indiceret Hestekraft.....	458	660	459	634
Kulforbrug i Timen Pund	1376	2414	645	1535
Brændeolieforbrug	0	0	413	454
Kul pr. 1 HK i Timen	3,04	3,66	1,40	2,42
Olie — — —	0	0	0,90	0,72
Brændsel — — —	3,04	3,66	2,30	3,14

Prøverne Nr. 1 og 3 svarer til normal fuld Kraft (c. 450 HK), Nr. 2 og 4 til forceret fuld Kraft (c. 650 HK). Det vil ses, at ved normal fuld Kraft er Kulforbruget, naar Blandingsbrændsel benyttes, kun omtrent det halve, og det samlede Brændselsforbrug kun c. $\frac{3}{4}$ af, hvad det er med Kul alene. Ved forceret fuld Kraft ere Forholdene ikke fuldt saa gunstige, hvad der væsentligst skyldtes den Omstændighed, at Brænderne kun kunde yde lidt mere Olie, end de gjorde ved normal fuld Kraft;

men der er dog alligevel en ikke ubetydelig Vægtbesparelse i Brændselsforbruget.

Naar man med de foreliggende Resultater for Øje vil spørge, hvad der er vundet ved Indførelsen af Fyring med Blandingsbrændsel i »Falster«, er Svaret nærmest det, at Fyrbødernes Arbejde er lettere, og at Kanonbaaden kan dampe en længere Distance med et givet Brændselsforraad; selv om Brænderne gjorde en Del Støj, var denne dog ikke saa larmende og generende, som den et Blæserør i Skorstenen gør; dette maatte benyttes uafbrudt ved Fyring med Kul alene.

Trods disse Fordele maa den økonomiske Side af Sagen tages i Betragtning, og Resultatet er da ikke gunstigt for Fyring med Blandingsbrændsel. Købes Brændeolie her i Kjøbenhavn i saa smaa Partier, som behøves til Forsøgene i »Falster«, koster den c. 6 Gange saa meget som Wales-Kul, og Bekostningen stiller sig under denne Forudsætning som følger:

	100 Timers Dampning koster med	
	Kul alene	Blandings- brændsel
med normal fuld Kraft	c. 1400 Kr.	c. 3000 Kr.
med forceret fuld Kraft	- 2400 —	- 4500 —

Praktisk taget har Bekostningen ved Blandingsbrændsel altsaa ved disse Forsøg vist sig at være dobbelt saa stor som med Kul alene. Ved lavere Kraftudviklinge opnaaedes i »Falster« ikke nogen væsentlig Besparelse i Vægten af Brændselsforbruget, naar Brændeolie benyttedes.

Brændeoliefyring i Handelsskibe. For Skibsredere vil Brændeoliefyring kun kunne faa Betydning, naar den er forenet med økonomiske Fordele; i de Egne, hvor Brændeolien er billigere end Kul, benyttes den der-

for til Dampere, der besørge den lokale Trafik; ved Baku koster Olien kun nogle faa Francs pr. Ton; men selv uden for disse Egne begynder man at anvende den i Fragtdampere, naar disse kunne forsyne sig med den fra Oplag i Havnene. Hvad der særligt tiltaler Rederne ved dette Brændsel er den hurtige Indskibning, uden at Skibet i mindste Maade tilsøles under Fyldningen; Brændslet kan stuves i Rum, hvor man ikke kan fylde Kul, saasom Rum mellem Bundene og Ballasttankene; ogsaa Kulkasserne kunne benyttes, naar de ere byggede vandtætte, og de fornødne Ventilationsrør for flygtige Gasarters Afgang ere anbragte. Er Brændeoliens Flamme-punkt over 200° F. (93° C.), er der ingen Fare forbunden med dens Anvendelse, naar blot almindelig Omsorg drages for Forebyggelse af Brand. Hvor man udelukkende benytter Brændeolie, kunne Fyrbødere helt undværes, hvad der sikkert befrir saavel Reder som Maskinmester for mange Ærgrelser og Ængstelser.

Særlig fordelagtig er Brændeoliefyring i Skibe, der fære mellem Europa og Asien og i det Hele taget paa Varmen; her er Kullene oftest daarlige, Fyringen hyppigt mangelfuld, og Trækken utilstrækkelig; en Lettelse af Fyrbøderens Arbejde er derfor meget ønskelig. Siden de rige Petroleumskilder ere opdagede i Birma og paa Borneo, og der findes Oplag i de vigtigste Havne mellem Suez og Shanghai, er ikke faa Dampere, som fære mellem disse Havne, blevne indrettede til Brændeoliefyring, i Reglen i Forbindelse med Kulfyring.

Besparelse i Udgifterne til Brændslet er og bliver dog det afgørende; herhjemme vil Brændeoliefyring derfor ikke blive almindelig, før dens Pris er bleven langt mindre, end den er nu; dette kan kun ske ved en Formindskelse af Transportudgifterne, dersom Brændeolien vedblivende maa hentes fra de hidtil kendte Kilder.

Et Spørgsmaal, som ikke kan lades ude af Betragtning, er, om ikke et betydelig forøget Forbrug af Brænde-

olie, som Følge af dens almindelige Indførelse, vil hæve Prisen paa den saa meget, at man maa vende tilbage til fast Brændsel.

Brændeoliefyring i Krigsskibe. Kan man med dette Brændsel opnaa forskellige Fordele, som kunne faa Betydning for Skibet som Kampskib, kan det forsvares at holde den økonomiske Side af Sagen ude af Betragtning. Det vil da af det tidligere anførte fremgaa, at Brændeoliefyring giver Skibet en større Virkningsradius for samme Brændselsvægt; Dampudviklingen er fuldstændig under Kontrol, Dampningen er derfor mere regelmæssig, og man kan hurtigt overgaa fra moderat til fuld Fart eller omvendt; Kedelrummet er let at holde rent; Lempning af Brændsel og Overbordkassen af Aske bortfalder; er Forbrændingen fuldstændig, kan Røgdannelse undgaa; de tidligere i Krigsskibe benyttede Pladekedler have vist sig bedre at kunne taale forceret Brændeoliefyring end forceret Kulfyling; Kedelrørene ere ikke saa tilbøjelige til at lække, og Fyrboderens Arbejde er meget lettere. Der er saaledes vægtige Grunde for at benytte Brændeoliefyring i Krigsskibe, og vi finde den da ogsaa installeret i et stort Antal tyske, italienske, franske og russiske Krigsskibe. Hvor vedkommende Skib eller Fartøj er knyttet til en bestemt Station, der er forsynet med Oplag af Brændeolie, benyttes i Reglen Fyring med Brændeolie alene; er man derimod ikke sikker paa at kunne blive forsynet med dette Brændsel, anvendes Fyring med Blandingsbrændsel. Samtidig med en almindelig Indførelse af Brændeolie som Brændsel i en Marine, maa man indrette Oplag for det, da man jo i Krigstid ikke kan lade sin Forsyning med Brændsel være afhængig af andre Landes. Disse Oplag maa være sikrede mod Beskydning og have alle fornødne Rørledninger og Pumper for Oliens Fyldning i Skibene; kan denne ikke foregaa hurtigt, falder en væsentlig Fordele ved dette Brændsel bort.

Hidtil synes man at have haft Vanskelighed ved at opnaa en fuldstændig Forbrænding af Brændeolie i Vandrørskedler, hvilket maaske skyldes disse Kedlers smaa og lave Ildrum, saa at Olieflammen slukkes for tidligt. I den engelske Marine har man fornylig forsøgt dette Brændsel i Torpedokanonbaaden «Surly», men Forsøget faldt uheldigt ud. Det er ogsaa et Spørgsmaal, om man ved Vandrørskedler opnaar saa væsentlige Fordele ved Anvendelse af dette Brændsel, som det har vist sig at være Tilfældet i Pladekedler, da de førstnævnte Kedler jo kunne tåle hurtig Dampopsætning og stærk Forcering, uden at Kedelrørene lække. Der er nemlig den store Ulempe ved Fyring med Brændeolie alene, at Dampopsætningen er langsom og omstændelig, naar man ikke har Damp til Oliens Forstøvning til Raadighed. Man maa da indsætte Bakker til Brændeolie i Ildstedet og tænde Olien; denne vil brænde med en tyk sort Røg; eller ogsaa kan man med en Haandpumpe pumpe almindelig Petroleum ind i Ildstedet og opvarme dermed, til Brænderne kunne virke. Har man derimod Damp til Raadighed fra en anden Kedel eller Skib, ledes den gennem en Dampslange til Brænderen. For Torpedobaadene spiller det desuden en Rolle, at Forstøvningen ikke er lydløs, og en ufuldstændig Forbrænding vil ved den stærke Røg gøre Baaden kendelig paa lang Afstand.

Med de Kedler, som vore Kampskibe og Torpedobaade have, og som intet lader tilbage at ønske i Retning af Modstandsevne ved stærk Forcering, synes der derfor for Øjeblikket ikke at være Grund til at indføre Brændeoliefyring. Det er imidlertid at vente, at de tekniske Ufuldkommenheder, som endnu klæbe ved denne Fyringsmaade, overvindes, og at Prisen bliver mere rimelig, og man maa derfor være forberedt paa, at vi ogsaa herhjemme maa tage Sagen op. Af denne Grund fortsættes Forsøgene med Blandingsbrændsel i Maskinskoleskibet.

Den svenske Marines Krigsmateriel.

Af Kaptajn J. H. Schultz.

I Lighed med den Beskrivelse af den danske Marines Krigsmateriel, som er givet i Tidsskriftets 34te Bind, skal her gives en Beskrivelse af den svenske Marines nuværende Krigsmateriel.¹⁾

Historisk Oversigt over Flaadens Udvikling.

1860—1870.

Monitorer og smaa Panserbaade.

Da de forskellige Flaader omkring Aaret 1860 havde begyndt at pansre Skibene, nedsattes i Sverrig i Juli 1861 en Komité bestaaende af Søofficerer, Teknikere og Rigsdagsmænd for at give Forslag om den bedste Maade at ordne Landets Søforsvar paa efter Datidens Forordringer.

Den 23de Maj 1862 afgav Komiteen sin Betænkning, der blandt andet gik ud paa, at Flaaden skulde have 6 panserklædte Træfregatter.

Den 17de Marts samme Aar havde imidlertid den berømte Kamp funden Sted paa Hampton Red mellem »Monitor» og »Merrimac» med gunstigt Udfald for den førstnævnte. Dette Resultat i Forbindelse med Granatens forøgede Betydning ved den samtidige Indførelse af det riflede Skyts bevirkede, at man i Sverrig blev betænkelig ved den valgte Kampskibstype (Træskib), og efter Rigsdagssamlingen 1862—63 antoges derfor den af Jern byggede Monitor som Kampskibstype for Sverrig.

¹⁾ Som Kilder ere benyttede »Tidskrift i Sjøvæsendet», Kommissionsforslaget af 1892, Katalog over Flottans Utställning 1897, m. m.

En medvirkende Grund hertil har vel ogsaa været, at »Monitor«s Konstruktor var en Svensker, John Ericsson, og at man syntes at skyldte Landets Søn at bringe hans epokegørende Opfindelse frem i hans Fædreland.

John Ericsson leverede da ogsaa selv Tegningen til den første Monitor, der blev færdig i 1865 og fik hans Navn, og som Gave til sit Fædreland forærede han Skibet dets første Armering, der bestod af 2 Stkr. 38.1 cm. glatløbende amerikanske Forladekanoner. Forøvrigt byggedes Skibet helt og holdent af svensk Materiale ved Motala, hvad der vakte berettiget Stolthed i Landet. Selve Skibet vækker ligeledes betydelig Opsigt og betegnes som det stærkeste Panserskib i Europa paa sin Tid, idet det har de største eksisterende Kanoner, den stærkeste Beskyttelse for disse, samt frembyder den mindste Flade.

Sverrig bygger ialt 4 Monitorer efter hinanden, den sidste er færdigbygget 1871; deres Hovedegenskaber ere: Deplacément 1500 Tons, Fart c. 7 Knob; Skroget meget lavt og let beskyttet fra Stævn til Stævn; Artilleriet opstillet i et stærkt beskyttet Drejetaarn. 1 Skrue.

Samtidigt med disse Skibe paabegyndtes Bygningen af en mindre Type Panzerbaade til Afløsning af de tidligere Skærgaardsfartøjer; da man ogsaa ønskede, at disse Panzerbaade skulde kunne optræde paa de store Indsøer, konstrueredes de saaledes, at de kunde passere hele Kanalen fra Gøteborg til Stockholm. Der blev ialt bygget tre af disse Fartøjer, »Garmer«, »Skøld« og »Fenris«, med følgende Hovedegenskaber: Depl. c. 250 Tons; Fart 4—6 Knob; lavt Skrog; Beskyttelse omtrent som paa de 3 første Monitorer. 1 Skrue. (Disse 3 Fartøjer ere ikke mere tjenstdygtige).

1870—1880.

Smaa Panzerbaade og upansrede Kanonbaade.

I Foraaret 1869 havde der fundet et stort Skydeforsøg Sted ved Finspong, dels som Panzerforsøg, dels

for at bestemme Kanontype for den svenske Marine. Resultatet blev, at man antog det ved Finspong fremstillede Kanonsystem: Ringede Støbejernskanoner med Skruemekanisme. For Panserets Vedkommende blev Resultatet, at man maatte gaa til meget større Tykkelser, end man hidtil havde anvendt, saafremt Beskyttelsen skulde være effektiv. »Løke« fik derfor sværere Panser end de 3 andre Monitører og blev af den Grund noget større; men Fordringerne til Beskyttelsen voksede stadigt, og man indsaar snart, at den antagne Monitor-type ikke længer kunde siges at tilfredsstille Fordringerne til et kraftigt Kystforsvarsskib, hvorfor der heller ikke blev bygget flere af dem. Forslag til en forbedret Monitor-type i 1873 og 1875 blev ikke vedtaget.

Derimod forbedrede man den mindre Panserbaadstype, som kom til at se saaledes ud: Depl. 460 Tons (mod 250), Fart 8 Knob, Beskyttelsen 418 mm. (mod 260) paa Kanontaarnet, (den største Pansertykkelse, vi have haft her i Danmark, er 315 mm. paa »Helgoland«). Armeringen 24 cm. BK. opstillet i fast Taarn. 2 Skruer.

Det første af disse Fartøjer, »Hildur«, er færdigbygget 1872, det sidste af de 6 efterfølgende 1875.

Fordringerne til Panserets Tykkelse stiger imidlertid stadigt, saaledes at man paa dette Tidspunkt er naaet til en Pansertykkelse af 600 mm., for at den kan være effektiv (Inflexible). Da Artilleriet stadigt har Overtaget, og da samtidigt et nyt Vaaben er fremkommet, nemlig Torpedoen (Slæbe- og Stangtorpedo), der er istand til at ødelægge det største Panserskib, og som kan føres af et hvilket som helst Fartøj, opgiver man fuldstændigt Bygningen af Panserskibe og slaar ind paa Bygningen af upansrede, hurtige, let manøvrerende Kanonbaade, der føre een svær panserbrydende Kanon. Denne Fartøjstypes Hovedegenskaber ere: Depl. 500 Tons, Fart 11¹/₂ Knob; Armering 1 27 cm. BK. og 1 12 cm. BK.

2 Skruer, og desuden have Fartøjerne Sejlkraft. Der bygges ialt 8 af disse Kanonbaade; den første, »Blenda«, er færdigbygget 1874, den sidste 1879.

1880—1890.

Et-Taarns Skibe med ubeskyttet sekundært Artilleri. Torpedobaade.

Imidlertid var der indtraadt andre Faktorer paa Krigsskibsbygningens Omraade, nemlig Staalets Anvendelse som Pansermateriale og Torpedobaadens Fremkomst, hvorefter den første bevirkede, at man igen kunde opnaa en effektiv Beskyttelse paa mindre Skibe, medens man i de hurtiggaaende Torpedobaade fik et forholdsvis billigt Forsvarsmiddel mod Panserskibene, med andre Ord en Afløser for de ubeskyttede Kanonbaade med svært Skyts.

For at tage disse Forhold nærmere under Overvejelse nedsattes ved Forordning af 26de September 1879 en Komité (den saakaldte Type- [Cert] komite), bestaaende af 9 Søofficerer og 2 Teknikere med Ordre til at fremkomme med Forslag til de Fartøjstyper, som maatte anses for nødvendige til den svenske Flaade, hvis Hovedopgaver ere følgende:

Holde fjendtlige Flaader ude fra Rigets vigtigste Havne.

Besværliggøre om ikke forhindre Landsætning af overvældende fjendtlige Hærmasser paa Rigets Kyster, hvorsomhelst en Landgang bliver forsøgt.

Om det skulde lykkes en Fjende at gaa iland, da at forurolige og forstyrre hans Forbindelser med eget Land, samt ved Foretagender paa Landets Indsøer og andre indenlandske Farvande understøtte egen og modvirke en fjendtlig Hærs Fremtrængning.

Den 28de Juni 1880 afgav Komiteen et Forslag, der omfattede 4 Fartøjstyper, nemlig:

A. *Panserbaad for Kyst- og Havneforsvar*: Depl. c. 2600 Tons, Fart 13 Knob, Citadelspanser og undervands Panserdæk med ovenliggende Cellebygning. Det svære Skyts opstillet i fuldt beskyttet Drejetaarn, det sekundære Skyts ubeskyttet. Undervands Stævnaparat. Ingen Vædder. 2 Skruer.

B. *Torpedobaad for selvbevægende Torpedoer*: Depl. c. 36 Tons, Fart 16—17 Knob.

C. *Stangtorpedobaad*: Depl. 16 Tons, Fart 10 Knob.

D. *Lille Panserbaad til Indsoerne*: Depl. 310 Tons, Fart 9.5 Knob. Citadelspanser og undervands Panserdæk. Hovedskytset delvis beskyttet (Barbettaarn), det sekundære Skyts ubeskyttet.

For disse Typers Vedkommende skal nærmere omtales, hvad Komiteen siger om Typen A, der noget forstørret bliver »Svea» (se Planen).

»Denne Fartøjstype er ikke ny for vor Flaade, men i mange Henseender af samme Grundtræk, som den hos os oprindelig antagne Monitor-type. Paa den ene som den anden er Panseret samlet omkring Fartøjets vigtigste Dele, ligesom man paa begge Typer har efterstræbt at indskrænke de Flader, som nødvendigvis maatte pansres, alt i den Hensigt med mindste Panservægt og mindste Bekostning at opnaa den størst mulige Modstandsevne hos Fartøjet. Det foreslaaede Panserskib er kun en udviklet, forbedret Monitor, en Monitor, hvis af Erfaringen paaviste Mangler ere blevne formindskede eller afhjulpne. Hovedarmeringen, de to store Kanoner, staa vedblivende i et helt beskyttet Drejetaarn, saaledes at de altid siderettes samtidigt og mod samme Maal; men deres Højde over Vandlinien er forøget fra 1.8 m. i Monitoren til 3.1 m. i det foreslaaede Skib, hvorved er undgaaet, at Artilleriet kan forhindres i sin Virksomhed af saa ringe Søgang, som kan forekomme paa Havnereder eller Farvandene indenfor vor Skærgaard; det foreslaaede Panserskib skal kunne føre sit Artilleri

lige saa længe som noget Fartøj tilhørende Østersøflaaderne. Den oprindelige Monitortypes Panserbælte, som gik fra Stævn til Stævn, er her indskrænket til et midtskibs liggende Citadel, som omslutter Maskiner, Kedler, Magasiner m. m., men lader Skibets Ender uden Sidepanser. Enderne ere kun beskyttede ved undervands Panserdæk, men Bæreevnen forøges ved talrige, korkfyldte Celler ovenover Panserdækket. I disse Henseender har man kun fulgt det i andre Lande givne Eksempel.

Til Hovedarmeringen maa stilles den Fordring, at den i Retning af Gennembrydningsevne og Virkning maa kunne maale sig med Artilleriet og Panseret paa de Skibe, som vi kune tænke os at komme til at forsvare os imod. I Panserskibet bør Hovedarmeringen derfor bestaa af en Kanon, der svarer til Armstrongs 26 cm. BK. L/26, der paa 1000 m.s Afstand kan gennembryde 47 cm. Smedejern, altsaa kan gennembryde Panseret paa hvert Krigsskib, som tilhører nogen af Østersøflaaderne.

Med Hensyn til at opstille det svære Skyts i Barbette-taarn eller lukket Taarn har Komiteen valgt det sidste af Hensyn til, at Panserskibets Hovedartilleri vilde være altfor meget udsat for fjendtlig Ild fra Stranden under en Kamp i Skærgaarden.»

Hvad Opstillingen af Hovedartilleriet angaar, valgte Komiteen at stille to Kanoner i eet Taarn væsentlig af økonomiske Hensyn.

Det sekundære Skyts skulde bestaa af 3 Stkr. 15 cm. BK., opstillede ubeskyttet agter under en Overbygning.

Inden Typekomiteen af 1879 havde afgivet sin Indstilling, nedsattes i 1880 en parlamentarisk Kommission, bestaaende af 5 Søofficerer og 10 Rigsdagsmænd (5 fra hvert Kammer), for at fremsætte Forslag til Søværnets Ordning.

I sin den 10de August 1882 afgivne Betænkning tiltraadte Kommissionen de af Typekomiteen anbefalede

Fartøjstyper og udtalte, at den svenske Flaade for at kunne løse sin Opgave maatte bringes op til en Størrelse for egentlige Krigsfartøjers Vedkommende af:

14 Panserbaade af 1ste Kl. og
80 Torpedobaade.

Efter dette Program blev da de 3 Skibe »Svea«, »Göta« og »Thule« byggede med nogle Modifikationer.

De to foreslaaede Typer Torpedobaade undergik, paa Grund af disses raske Udvikling, hurtigt Forandringer, der kunne sammenfattes saaledes: Stangtorpedobaaden faldt bort; den foreslaaede 1ste Kl. Torpedobaad blev til en 2den Kl. Torpedobaad, ikke søgaaende, medens der antages en omtrent dobbelt saa stor Baad, 66 Tons, som søgaaende Torpedobaad.

Den første Torpedobaad, 2den Kl. Nr. 61, til selvbevægende Torpedoer byggedes i 1882 paa Orlogsværftet i Stockholm, den næste købtes hos Thornycroft, de øvrige 5, som anskaffedes i dette Tidsrum, byggedes paa Orlogsværfterne.

I 1884 købtes den første Torpedobaad af 1ste Kl. hos Thornycroft, de øvrige 3 fra dette Tidsrum byggedes ved Bergsunds mekaniske Værksted i Stockholm.

Af den foreslaaede Panserbaadstype til Indsøerne blev der ikke bygget nogen.

Sluttelig skal for dette Tidsrum anføres, at ifølge Forordning af 1886 er den svenske Flaades Skibe inddelte i følgende Klasser:

I. Panserbaade (3 Klasser).

1ste Kl. Panserbaad	Type	»Svea«.
2den -	—	— »John Ericsson«.
3die -	—	— »Sølv«.

II. Kanonbaade (2 Klasser).

1ste Kl. Kanonbaade	Type	»Blenda«.
2den -	—	— »Ingegerd« (nu udgaaet).

III. Torpedobaade (3 Klasser).

1ste Kl. Torpedobaade	60 Tons Depl. og derover.
2den -	— 30—60 Tons Depl.
3die -	— under 30 Tons.

1890—1900.

2-Taarns Skibe med det sekundære Artilleri i pansret Kasemat. — Større Torpedobaade.

Efterat »Thule» var færdigbygget og man skulde til at paabegynde det næste Skib, fandt man det rigtigt paa Grund af Materiellets stadige Udvikling at underkaste Typen en nærmere Drøftelse. I September 1892 blev der derfor nedsat en Komité, bestaaende af 7 Søofficerer og 2 Teknikere, med Ordre til at afgive sin Betænkning inden Udgangen af November Maaned samme Aar.

De væsentligste Spørgsmaal, der blev forelagt Komiteen til Besvarelse, vare følgende:

1) Er der Anledning til at foretage Forandringer ved den nuværende »Svea«-type, Hensyn taget til, at Bekostningen ikke væsentlig maa overstige 3 Millioner Kroner?

2) Har Søforsvaret Brug for andre Fartøjstyper end de allerede eksisterende, og i saa Fald hvilke?

3) Er der Grund til at gøre Forandringer ved Bygningen af fremtidige Torpedobaade?

4) Er det ønskeligt at ombygge eller omarmere i Forvejen tilstedeværende Materiel, Hensyn taget til den dermed forbundne Bekostning?

Komiteen gør først Rede for den siden »Svea«-typens Fastsettelse stedfundne Udvikling af Materiellet og de Forholdsregler, der maa følge deraf, hvilke kunne sammenfattes i følgende:

Artilleriets Udvikling derhen, at en moderne Kanon af mindre Kaliber har faaet samme Virkning som en

ældre Kanon af langt større Kaliber (15 cm. BK. M/89 har samme panserbrydende Evne som 27 cm. BK. M/76). Kanonerne Skudhastighed er bleven væsentlig forøget, dels ved Indførelsen af Enhedspatroner til Mellemkaliberet, dels gennem Mekanismer og Affutagers Konstruktion.

Panserbeskyttelsens Indskrænkning til at kunne holde Granaterne fra de store Kanoner og Projektilerne fra Mellemkaliberet ude, eftersom man alligevel ikke formaar at holde de største Kanoners Panserprojektiler ude.

Panserbeskyttelsens Udstrækning til det sekundære Skyts paa Grund af Fremkomsten af det hurtigskydende Skyts af Mellemkaliber.

Paa Grundlag af de her berørte Forhold besvarer Komiteen de stillede Spørgsmaal paa følgende Maade:

ad 1) I det hele og store finder man ikke Anledning til at foretage Forandringer ved »Svea«-typen, da denne maa anses for at svare til sin Hensigt. Derimod anses det for rigtigt at foreslaa Forandringer i Armeringen og dens Opstilling i følgende Udstrækning:

For det svære Artilleris Vedkommende foretages ingen Forandring i Kaliberet, som anses at have tilstrækkelig balistisk Virkning, og det desuden er økonomisk for Ammunitionens Vedkommende ikke at forandre Kaliber.

De to 25 cm. BK. opstilles derimod i fremtidige Skibe hver for sig i to i Fartøjets Diametralplan anbragte Barbettetaarne, eet for og eet agter, hvorved opnaas, at man kan skyde hele Horisonten rundt med svært Skyts, ogsaa agterud, og man undgaar den samtidige Demolering af begge Kanoner. Ved Anbringelse i Barbettetaarne vindes desuden den store Fordel, at Kanonerne komme betydeligt højere over Vandet, hvorved deres Brugbarhed i Søgang udstrækkes.

Hvad det sekundære Skyts angaar, foreslaar Komiteen, at de 15 cm. BK. ombyttes med 12 cm. BK.,

hvorved der vil finde en Vægtbesparelse Sted, der skal benyttes til Beskyttelse af det sekundære Skyts, i det mindste mod Projektiler fra 57 mm. HK. Det sekundære Skyts anbringes mellem de to Barbettetaarne.

Skibene skulle have Vædderstævn.

Torpedoarmeringen foreslaar Komiteen indskrænket til et fast undervands Stævnør, da man ikke kan finde en af Panser eller Vand beskyttet Plads til bevægelige Sideapparater, og ikke anser det for rigtigt at anbringe Torpedoapparaterne ubeskyttet. —

De efter disse Principper byggede Skibe ere: »Oden«, »Niord«, »Thor« og »Dristigheten«; de afvige i nogle Henseender fra Forslaget, blandt andet deri, at Barbette-taarnene ere blevne erstattede med afbalancerede Dreje-taarne. Det sidste af dem skal løbe af Stabelen i dette Foraar.

ad 2) Typekomiteen af 1879 havde, væsentligt af økonomiske Grunde, ikke foreslaaet noget særligt Avisofartøj, idet den gik ud fra, at det 13 Knobs Panserskib selv kunde besørge Spejdertjenesten i aaben Sø og Torpedobaadene i Skærgaarden. Siden da ere imidlertid Fordringerne til Farten stegne, saa at de alt byggede Panserskibes Fart ikke mere er tilstrækkelig til denne Tjeneste. Dertil kommer, at man maatte have mange Panserskibe, saafremt disse selv skulde besørge Avisotjenesten, for at ikke et enkelt Fraværelse skal svække Hovedstyrken.

Dels af disse Grunde, dels fordi man ikke blandt Handelsmarinens Dampere kan finde Skibe med tilstrækkelig Fart, og endelig fordi Torpedobaadene ikke egne sig til Rekognosceringstjenesten, eftersom de ere for lave og lidt sødygtige, foreslaar Komiteen et Avisofartøj, hvis Type er repræsenteret ved »Ørnen« (se Planen), og Typen fik Navn af Torpedokrydsere, hvis Hovedegenskaber ere: Depl. 800 Tons, Fart 19.5 Knob, Dækspanser 19 mm, Armering: udelukkende hurtigskydende Skyts.

ad 3) Komiteen foreslaar en noget større Type 1ste Kl. Torpedobaade, c. 90 Tons, end den hidtil anvendte, c. 65 Tons, for at gøre Typen mere sødygtig, saaledes at den kan følge Panserskibene i alt Slags Vejr, og mere selvstændig, 3: større Kulforraad og større Ferskvandsforsyning.

Den første Repræsentant for den foreslaaede Type Torpedobaade af 1ste Kl. er »Komet«.

ad 4) I Betragtning af Flaadens nuværende højest utilstrækkelige Antal Panserskibe og Torpedobaade, faar selv vore ældste og svageste Krigsfartøjer et relativt Værd, hvis yderligere Forhøjelse sikkert kan berettigge herpaa anvendte Summer.

For Monitorernes Vedkommende udtaler Komiteen sig saaledes:

Skönt Komiteen holder for, at disse Fartøjer, hovedsagelig paa Grund af deres ringe Fart og mindre gode Manøvreevne samt det svage Panzer, herefter kun bør anvendes til Positions- og Havneforsvar, har man alligevel fundet det rigtigt at foreslaa følgende:

De 24 cm. BK. M/76 ombyttes med 15 cm. BK. M/89.

Taarnet kiles fast, og de to 15 cm. BK. skyde over Bænk fra en fælles Drejeskive.

Armeringen forøges med 2 57 mm. HK.

Kommandotaarnet flyttes hen til Kanontaarnets Agterkant.

Det eksisterende Trædæk erstattes med en tilsvarende Vægt Staaldæk.

I Overensstemmelse hermed er »John Ericsson« bleven ombygget i 1894, og paa Finansforslaget for 1901 foreslaas »Thordøn« og »Tirfling« ombyggede paa samme Maade.

Angaaende Kanonbaadene af 1ste Kl. udtaler Komiteen:

Indtil Flaaden faar passende Rekognosceringsfar-

tøjer, ville disse Baade kunne anvendes til Spejdertjeneste i Skærgaardsfarvandene og til Opbringelse af forbipasserende Handelsskibe, og da de desuden kunne anvendes til mange Tjenester i Fredstid, foreslaar Komiteen:

Den 27 cm. BK. M/76 ombyttes med 15 cm. BK. M/89, som anbringes foran for forreste Mast paa et Baksdæk, og den 12 cm. BK. flyttes op paa Skansedækket. Ved den høje Anbringelse af de to Kanoner vil Fartøjet vinde i Sødygtighed, uden at Stabiliteten forandres. Armeringen forøges med 2 57 mm. HK. Fartøjerne forsynes med elektrisk Belysning, dels til Anvendelse i Krigstid, dels og i Særdeleshed til Øvelse i Fredstid.

I Overensstemmelse hermed ere Kanonbaadene »Disa«, »Urd« og »Skagul« blevne ombyggede.

Endelig skal anføres, at Komiteen foreslaar en Flaadestyrke af følgende Størrelse:

15 Panserbaade af 1ste Kl.
 30 Torpedobaade af 1ste Kl.
 20 — - 2den -
 6 Avisofartøjer,

hvilken Flaadestyrke vil kunne naas med en aarlig Nybygningskonto paa 2 800 000 Kr. i Løbet af 20 Aar. —

Erfaringerne fra de efter 1892 stedfundne Søkrige viste, at Komiteen var gaaet den rigtige Vej i Retning af Nybygningernes Beskaffenhed, og allerede i det først byggede Skib fik man endvidere taget Hensyn til Brandfaren ved Anvendelse af Træ i Apteringen.

1900—1903.

Mange-Taarns Skibe — Ombygning af de 3 første Skibe af »Svea«-typen.

Efter den spansk-amerikanske Krig, som bekræftede Erfaringerne fra den kinesisk-japanesiske Krig, trængte Spørgsmaalet sig frem, om de tre ældste Skibe af »Svea«-

typen kunde anses for tidssvarende Kampskibe i deres nuværende Skikkelse, og i Efteraaret 1898 blev der derfor nedsat en Komité, bestaaende af 5 Søofficerer og 2 Teknikere, til at tage dette Spørgsmaal under nærmere Overvejelse, og i December s. A. indgav Komiteen sin Betænkning. Denne begynder med at fremføre de Resultater, der kunne uddrages af de to sidste Søkrige, og som kunne sammenfattes i følgende Punkter:

a) Det hurtigskydende Artilleri af Middelkaliber har, saafremt det er beskyttet, en afgørende Betydning i Kampen.

b) Det lettere hurtigskydende Artilleri har betydelig Virkning overfor upansrede Dele af Skroget og mod mindre velbeskyttet Mandskab.

c) Det store Skyts har en forholdsvis ringe Træfprocent.

d) Anvendelse af Træ i Apteringen har vist sig let at fremkalde Brand under Beskydning.

e) Torpedoen i ubeskyttede Overvandsapparater frembyde en Fare for eget Skib.

f) Ildslukningsapparaterne maa holdes effektive under Kamp.

I Overensstemmelse hermed foreslaar Komiteen at foretage følgende Forandringer ved de 3 nævnte Skibe, som iøvrigt maa anses for fuldt tjenstdygtige og værdige de Omkostninger, som Ombygningen ville medføre:

De to 26 cm. og de 4 15 cm. BK. erstattes med 1 21 cm. og 7 15 cm. HK., anbragte hver i sit afbalancerede Drejetaarn, og placerede som Tegningen viser; desuden skal Skibet have 11 Stkr. 57 mm. HK., anbragte ubeskyttet paa Overbygningerne.

De ubeskyttede Overvandsapparater afskaffes, og paa Grund af den store Bekostning foreslaas det ikke at anbringe Undervands-Bredsideapparater i disse Skibe.

Træ afskaffes saa vidt muligt i Apteringen, samt andre Detailbestemmelser.

Det fornødne Beløb til de 3 Skibes Ombygning bevilgedes paa forrige Aars Rigsdag, og Ombygningen begyndes med »Gøta« fra Foraaret 1900.

Samme Rigsdag bevilgede desuden udover Regeringens Forslag c. 13¹/₂ Millioner Kr. til Bygning af 3 1ste Kl. Panserbaade i Løbet af 2 Aar, og Tegningen til disse Skibe, A, B og C, blev udfærdiget i nær Overensstemmelse med Tegningen til den omdannede »Svea« type (se Planen). Den væsentligste Afvigelse er, at de ny Skibe have 2 undervands Bredsideapparater, men ikke Stævnapparat.

Af Grunde, der have talt for at gaa over fra Kasemat- til Drejetaarnsopstilling for det sekundære Skyts, skulle nævnes:

Mindre Fare for at faa flere Kanoner ødelagte paa een Gang.

Større Skydefrihed.

Beskyttet Ammunitionstransport for hver Kanon.

Evnen til at koncentrere Beskyttelsen paa Ildfronten.

Hermed skal den historiske Oversigt afsluttes, idet jeg blot skal bemærke: Indtil Kampen mellem Artilleri og Panser bliver afsluttet, eller Krige mellem lige stærke Modstandere have givet sikre Erfaringer, vil der altid blive Strid mellem Fagmænd om den heldigste Kampskibstype. Man kan saaledes ogsaa disputere om, hvorvidt den af Sverrig valgte Kampskibstype er den heldigste overfor Brisantgranater; men et er sikkert: der findes næppe en Sømagt i Verden, der kan opvise et, gennem saa lang en Tidsperiode bygget ensartet Materiel, og de svenske Søofficerer kunne være stolte af det Værn, de under mange Aars vanskelige Forhold have bygget op til deres Fædrelands Forsvar.

Beskrivelse af de enkelte Skibsklasser.

Jeg skal dernæst gaa over til at omtale de enkelte Skibstyper lidt nærmere, idet jeg i Hovedsagen henviser

til Tegningerne; disse ere ikke Konstruktionstegninger, kun Skitser. Farven angiver Panserets Art, idet

Lyseblaat betegner Smedejern.

Rødt — Staal eller Nikkelstaal.

Mørkerødt — hærdet Staal.

Rød Linie — Staaldæk.

Paa den øverste Tegning af Skibet angive de anførte Tal Panserets Tykkelse i mm.; hvor to Tal ere forenede med et +, angiver det sidste Tal Underlagets Tykkelse i mm.

2den Kl. Panserbaade (Monitorer).

Disse ere byggede af Jern med Undtagelse af Dæksbjælkerne, som ere af Træ; ingen Vædderstævn. Overdelen af Agterskibet har en ejendommelig Form, idet den i Længderetning strækker sig c. 6 m. agten for Propellerstævnen. Hensigten hermed er at beskytte Ror og Skrue, og for at mildne Overhængets Anslag mod Vandet i Sø er dets underste Del udskølpet, hvorved der dannes en Slags Luftpude under Overhænget.

Skibet har ingen dobbel Bund, og af de tværskibs Skodder ere kun faa vandtætte, saa at Skibet ikke kan siges at have vandtæt Inddeling.

Beboelsen er ordnet omvendt af nutildags; Chefen bor forude, agtenfor ham kommer Officererne, dernæst Mandskabet og agtenfor Maskinen Maskinpersonalet.

Panseret bestaar af sammenlagte tynde Plader (Sandwichpanser), 5 Lag paa Skibssiden og 12 Lag paa Taarnet. Under Sidepanseret findes et tykt Træunderlag, saaledes at Panserbolten ikke gaa ind gennem Skibssiden. Paa Kanontaarnet findes intet Træunderlag.

Kanontaarnet drejedes oprindeligt kun ved Dampkraft, men blev senere indrettet til ogsaa at drejes med Haandkraft; det hviler paa et Bryst paa en svær Midteraksel, omkring hvilken Taarnet drejer sig. Taarnets

Omkreds hviler umiddelbart paa Dækket, ikke paa Ruller; naar Drejning skal finde Sted, kiles Akslen op, hvorved Taarnets Omkreds bliver fri af Dækket.

Kommandotaarnet sidder fast paa samme Aksel, hvormom Kanontaarnet drejer sig.

3die Kl. Panserbaade.

Disse ere ligeledes byggede af Jern, og deres Konstruktion er meget nær overensstemmende med Monitorernes, men afvige fra disse i at have dobbel Bund og en mere udstrakt Inddeling i vandtætte Rum.

Kanontaarnet er faststaaende og ovalt; det er stærkt pansret paa Ildsiden, svagere paa modsat Side; Side-retningen tages med Skibet. Baadene have 2 Skruer.

Den ene af disse Panserbaade, »Folke«, har Kanonen vendende agterud, og flere af Baadene ere bag-efter blevne forsynede med Forrør (ligesom vore Kanonbaade af »Falster«-typen), for at kunne styres under Sakning.

I alle de her nævnte 11 Panserbaade bestod Armeringen oprindelig, foruden Smaaskyts, af den 24 cm. ringede Støbejerns Bagladekanon med Skruemekanisme.

1ste Kl. Panserbaade.

Alle Panserbaadene af 1ste Kl. ere byggede af Staal; de have dobbel Bund og en udstrakt Inddeling i vandtætte Rum. »Svea« havde oprindelig Kork i Cellerne iborde over det undervands Panserdæk; men ved Ombygningen vil Korken blive fjernet. Med Undtagelse af de to førstbyggede Skibe, »Svea« og »Göta«, have de alle Vædderstævn.

Panseret. Citadelspanseret er afsluttet paa For- og Agterkant af Traverser, der i de 3 Et-Taarns Skibe gaa lige tværs over, i de øvrige Skibe ere mer eller mindre stærkt udadbøjede, saa at de omslutte Foden af de i Diametralplanen anbragte Kanontaarne. Paa de 3 Et-

Taarne Skibe er Forsiden stærkest pansret, Bagsiden svagere, hvad der staar i naturlig Forbindelse med Enkeltaarnerne, medens i de 7 andre Skibe, der har symmetrisk anbragt Artilleri, Citadelspanseret er lige tykt overalt. Ovenpaa Citadelspanseret ligger et horisontalt Staaldæk.

Med Hensyn til Panserets Tykkelse vil man lægge Mærke til, at den falder fra 293 mm. almindeligt Staal til 175 mm. hærdet Staal, forfærdiget efter den Kruppske Metode, i de sidste Skibe.

Ifølge en af Direktør I. Tuxen opstillet Beregning svare følgende Tykkelser af forskelligt Pansermateriale nærlig til hinanden overfor bedste Slags Panserprojektiler:

Smedejern	390 mm.
Rent Staal og Nikkelstaal	290 —
Chrom-Nikkelstaal	255 —
Hærdet Staal efter Harweys Methode	210 —
Hærdet Staal efter Krupps Metode .	175 —

Heraf ses, at de 3 første og de 4 sidste Skibe have nærlig samme (største) Beskyttelse; de 3 mellem-liggende Skibe ere noget svagere beskyttede. Da Artilleriets Virkeevne i det forløbne Tidsrum samtidigt er stegen, vil det sige, at man har opgivet at pansre mod det svære Skyts Projektiler og indskrænker sig til at holde alle Granater og Projektiler fra Mellemkaliberet ude.

Panseret er leveret fra

Creusot	til »Svea«, »Göta«, »Thule« og »Oden«.
Cammell	- »Niord«.
Brown	- »Thor«.
St. Chamond	- »Dristigheten«.
Krupp	- A, B og C.

Desuden har Bofors Fabrik leveret Kasematpanseret til »Odin«, »Niord«, »Thor« og »Dristigheten«, og skal levere til den faste Del af de 15 cm. Taarne i de 3 ny Skibe.

For *Kommandotaarnenes* Vedkommende vil man se, at alle Skibene have nærlig samme Panserbeskyttelse paa Kommandotaarnet som i Vandlinien.

Artilleri. Medens Sverrig selv havde kunnet levere det svære Skyts, der skulde bekæmpe Smedejernspanser, maatte man gaa til Udlandet, da man skulde have Kanoner til at bekæmpe Staalet. Man henvendte sig da til den udenlandske Privatfabrikant, der havde optaget Skruemekanismen, nemlig Armstrong, som leverede det svære Skyts til »Svea«, »Göta« og »Thule«, samt ogsaa de 15 cm. B.K. til de to første Skibe.

For det næste Skibs Vedkommende, »Oden«, der fik Canetske afbalancerede Drejningstærne, var det naturligt og økonomisk at tage Kanonerne samme Sted; ligeledes fik »Thor« sit svære Skyts fra Canet.

Imidlertid havde Fabriken Bofors-Gullspång efterhaanden arbejdet sin Specialitet, det ved kemisk Proces fremstillede, blærefri, oliehærdede Staal, op og paabegyndt Fabrikationen af Kanoner af dette Materiale, og i 1894 antog den svenske Marine Fabrikens 12 cm. H.K. til sekundær Armering for »Oden«. 2 Aar efter bestilte den danske Marine de 15 cm. H.K. til »Herluf Trolle« hos Fabriken, hvorefter denne paatog sig at forarbejde om end ikke fremstille Materialet til »Niord«'s 25 cm. Kanoner. Nu har Fabriken modtaget Bestillingen til alle 21 cm. og 15 cm. H.K. til »Dristigheten«, A, B, C og de 3 omdannede Skibe, saaledes at Sverrig atter ved dygtigt Arbejde har gjort sig uafhængig af Udlandet med Hensyn til Marinens Forsyning med Artillerimateriel.

Hvad Skytsets Kaliber angaar, er Forholdet følgende: I de 6 førstbyggede Skibe er det svære Skyts Kaliber 26 cm., i de 4 sidste og i de 3 omdannede Skibe 21 cm.; man er gaaet ned med det svære Kaliber. Det sekundære Skyts Kaliber var først 15 cm., blev derefter 12 cm. og er nu igen gaaet op til 15 cm. Efter Ombygningen af de 3 Skibe vil der i de 10 Panserbaade af 1ste Kl.

ialt findes 4 forskellige Kalibre af svært og mellemsvært Kaliber og 2 Mekanismer: 26 cm. Canets Mekanisme, 21, 15 og 12 cm. Bofors Mekanisme.

Idealet for Artilleriets Opstilling i et Skib, der har fuldstændig Manøvfrihed, maa være, at Skibet er lige stærkt bevæbnet paa et hvilket som helst Punkt af sin Omkreds. — Betragter man Antallet af Kanoner, der kunne bære i de forskellige Retninger, vil man se, hvor nær Idealet er naaet i den omdannede »Svea«-type og dermed ogsaa i de 3 ny Skibe.

Torpedoarming. De 6 førstbyggede Skibe (med Undtagelse af »Thule«) have fast undervands Stævnapparat, og nogle af dem havde tillige ubeskyttede overvands Sideapparater, som nu ere afskaffede; de 4 sidste Skibe have faaet undervands Bredsideapparater, medens Stævnapparatet er samtidigt bortfaldet.

Ingen af de 10 Panserskibe have Torpedonet.

I de første Skibe af »Svea«-typen anbragte man Projektørerne lavt, under Dækket i Porte i Skibssiden; men da Erfaringen lærte, at Betjeningen hurtigt besværliggjordes af Sø og Søstæk, gik man over til at anbringe Projektørerne højt i alle Skibene.

Maskineri. For Kedlernes Vedkommende have Svea, »Göta« »Thule«, »Odin«, »Niord« og »Thor« hver 6 cylindriske Kedler, beliggende i 2 vandtætte Rum, med et Damptryk af 10 kg. paa cm.² »Dristigheten« har 12, de 3 ny Skibe 8 Kedler af Yarrowtypen med et Damptryk af 15 kg. paa cm.²

»Svea«, »Göta« og »Thule« have liggende Høj- og Lavtryksmaskiner, de øvrige Skibe vertikale 3 Gangsmaskiner.

Kanonbaadene af 1ste Klasse.

De første 2 Kanonbaade »Blenda« og »Disa« ere fuldstændig ens og have en Fart af 11¹/₂ Knob; derefter blev Tegningen noget forandret, idet man ved at gøre Længden c. 1 m. større forøgede Depl. ialt 36 Tons.

	Færdig- bygget	Længde	Bredde	Dybgaende	Deplacem.	I. H. K.	Fart	Byggested	Artilleri- armering	Torpedoarmering
Torpedobaad af 1. Kl.										
Nr. 1	1884	34,5	3,7	1,9	65	610	18,5	Thornycroft	1 Mitrail.	2 38 cm. Stævnapp.
- 3	1887	38,8	3,8	2,0	67	—	—	Bergsunds mek. Værkst.	—	—
- 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
- 7	—	—	—	—	—	—	18,7	—	—	—
- 9	1894	38,6	4,25	2,3	86	850	19,5	Karlskrona Orlogsv.	2 Mitrail.	{1 38 cm. Stævnapp. 1 38 cm. drejeligt O. V. App
- 11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
•Kometa	1896	39,0	4,8	2,1	92	1056	23,0	Schickau	2 47 mm. H. K.	—
•Blxt	1898	—	—	—	—	1260	23,5	Karlskrona Orlogsv.	—	—
•Meteor	1899	—	—	—	—	1330	23,8	—	—	—
•Stjerna	1899	—	—	—	—	1250	23,4	—	—	—
•Orkan	1900	—	—	—	—	•	•	—	2 37 mm. H. K.	—
•Bris	1900	—	—	—	—	•	•	—	—	—
•Vind	1900	—	—	—	—	•	•	—	—	—
A. og B.	und. Bygn.	—	—	—	—	•	•	—	—	2 38 cm. O. V. A.
Torpedobaad af 2. Kl.										
Nr. 61	1882	27,9	3,56	1,7	40	350	16,0	Stockholms Orlogsv.	1 Mitrail.	1 35 cm. Stævnapp.
- 63	1883	30,5	3,5	1,8	45	420	19,0	Thornycroft	—	2 35 cm. Stævnapp.
- 65	1885	—	—	—	45	420	19,0	Stockholms Orlogsv.	—	—
- 67	1886	30,7	—	1,85	46	430	19,2	—	—	—
- 69	1886	—	—	—	46	450	19,9	—	—	—
- 71	1887	31,5	—	2,0	58	460	18,6	—	—	—
- 73	—	—	—	—	58	460	18,6	—	—	—
- 75	1892	30,6	3,5	1,9	49	460	18,9	—	—	—
- 77	1891	—	—	—	49	460	18,9	Karlskrona Orlogsv.	—	{1 35 cm. Stævnapp.
- 79	und.	31,7	3,78	1,85	49	•	•	Stockholms Orlogsv.	1 37 mm. H. K.	{1 35 cm. drejeligt O. V. App.
- 81	Bygn.	—	—	—	49	•	•	—	—	—

Den forøgede Bæreevne anvendtes til at forøge Maskinkraften, saaledes at man i de efterfølgende 6 Baade, som alle ere ens, har opnaaet en Fart af 13 Knob.

Endelig har man i en senere bygget Baad af denne Type, »Edda« fra 1884, forøget Deplacementet med 100 Tons, hvorved man har opnaaet $\frac{1}{2}$ Knobs mere Fart samt faaet en 15 cm. B.K. istedetfor den 12 cm. B.K. som Agterbevæbning.

Torpedokrydserne.

Disse ere byggede af Staal med dobbel Bund og vandtæt Inddeling i nær Overensstemmelse med vore Krydsere af »Hekla«-typen. De afvige kun lidt fra hverandre.

Beskyttelsen bestaar kun af et 19 mm. Panserdæk. Armeringen er ens for alle Skibe.

De to senest byggede Skibe have faaet Rørkedler, hvorved man har opnaaet at faa 2 Knobs mere Fart end i det førstbyggede.

Torpedobaade.

For disses Vedkommende skal jeg i det væsentligste henvise til vedføjede Tabel.

Hvad Maskineriet angaar skal anføres, at af 1ste Kl. Baadene have Blixt og de efterfølgende Rørkedler af Yarrowtypen; det samme er Tilfældet med Torpedobaadene af 2. Kl. Nr. 77, 79 og 81, alle de øvrige have cylind. Kedler.

Vor Kampflaades relative Tilbagegang.

Af Premierløjtnant N. E. Mygind.

Da Dagbladet »Samfundet« for 11te Januar d. A. har bragt en Artikel, hvori en sagkyndig Indsender kraftigt imødegaar de af Kapt. Schultz uledede Konklusioner om vor Kampflaades relative Tilbagegang i Artiklen »Vor Flaades Tilstand ved Aarhundredets Slutning« i Tidsskriftets 1ste Nummer, — idet han gør gældende, at

John Ericsson
(1865)

Længde..... 60,9^m
Bredde..... 13,6
Dybgaaende... 3,7
Displacement 1560 Tons
Fart..... 6,5 Knot

Armering
2 - 24^{cm} Stå
2 - 25^{mm} Nitrail

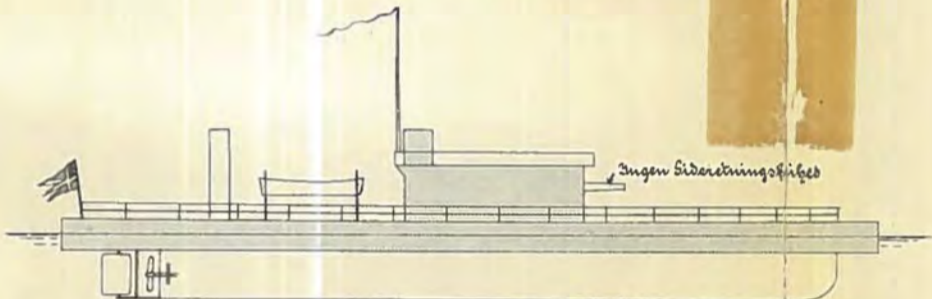


Samme Type: Indtøndig og "Horden" og "Dirking" (1866) (1867)

"Løke" (1870) Længde... 62,7 m
Bredde... 13,7 -
Dybgaaende 3,6 -
Displacement 1600 Tons
Fart..... 8,5 Knot

Sanser
Kantantaarn 427^{mm}
Kammandotaarn 237 -

Sanserbaadene af 3^{de} Klasse.

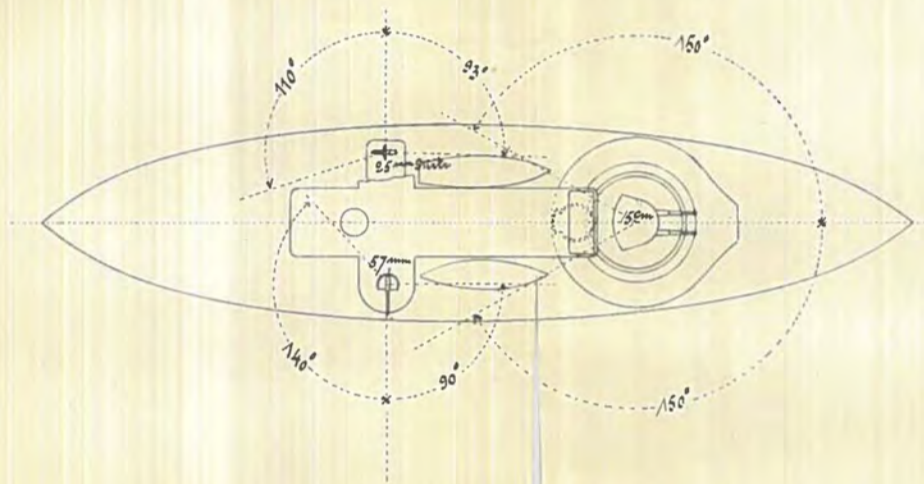
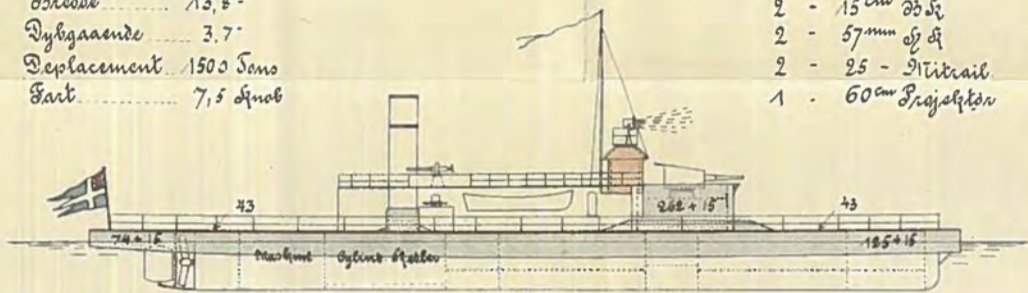


Navn	År	Længde	Bredde	Dybgaaende	Displacement	Fart	Sider	Taarn	Kammande	Armering
Spiden	1872	39,7 ^m	8,0 -	2,5	460 Tons	7,6	76	19	418	254
Garda	1873						76	"	"	254
Muf	1873					8,0	76	"	15	1-12 ^{cm} Stå; 2-57 ^{mm}
Hjorten	1874					"	95	"	"	1-24 ^{cm} Stå; 2-Nitrail
Horseshoe	1874					"	95	"	"	1-12 ^{cm} Stå; 2-57 ^{mm}
Salve	1875					"	76	"	"	1-24 ^{cm} Stå; 2-Nitrail
Falken	1875					"	76	"	"	"

"John Ericsson"
(omarmet 1894)

Længde..... 60,9^m
Bredde..... 13,6 -
Dybgaaende... 3,7
Displacement 1500 Tons
Fart..... 7,5 Knot

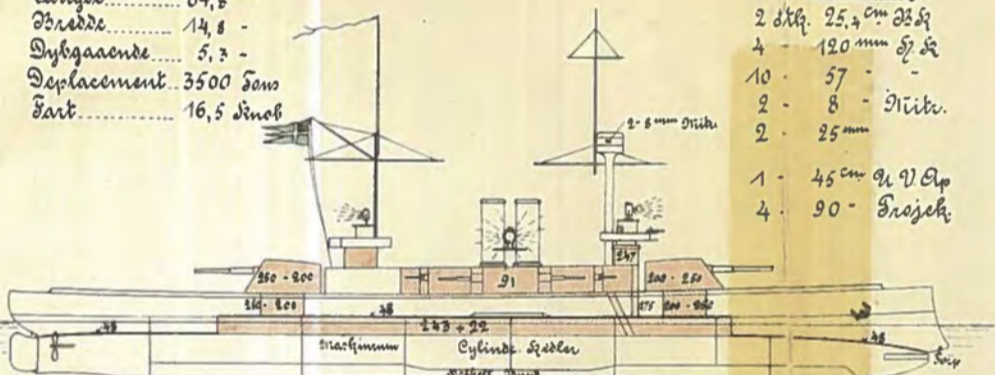
Armering
2 - 15^{cm} Stå
2 - 57^{mm} Stå
2 - 25 - Nitrail
1 - 60^{cm} Projektør



"Oden"
(1896)

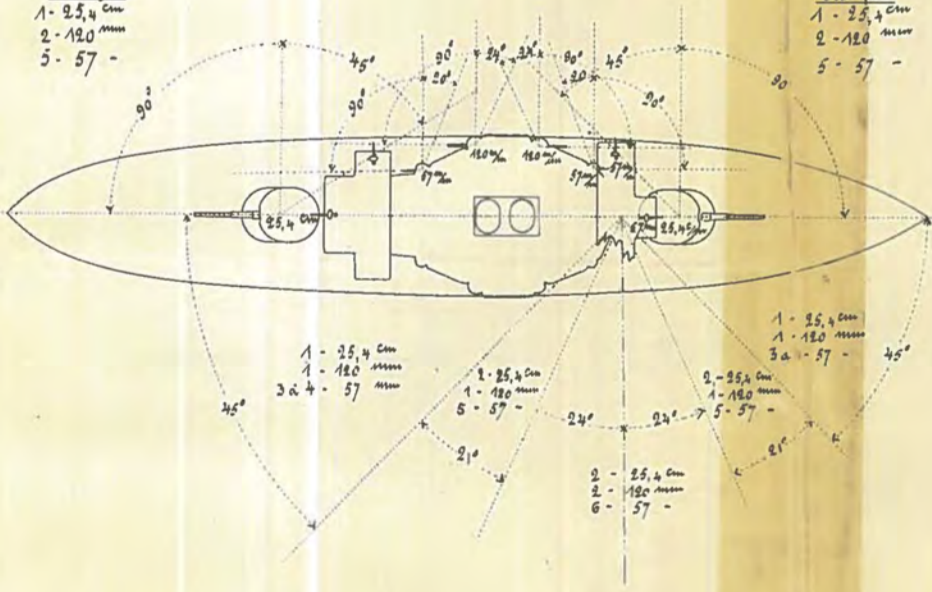
Længde..... 84,8^m
Bredde..... 14,8 -
Dybgaaende... 5,3 -
Displacement 3500 Tons
Fart..... 16,5 Knot

Armering
2 Stk. 25,4^{cm} Stå
4 - 120^{mm} Stå
10 - 57 -
2 - 8 - Nitrail
2 - 25^{mm}
1 - 45^{cm} U. V. App
4 - 90 - Projektør



Stet agter
1 - 25,4^{cm}
2 - 120^{mm}
5 - 57 -

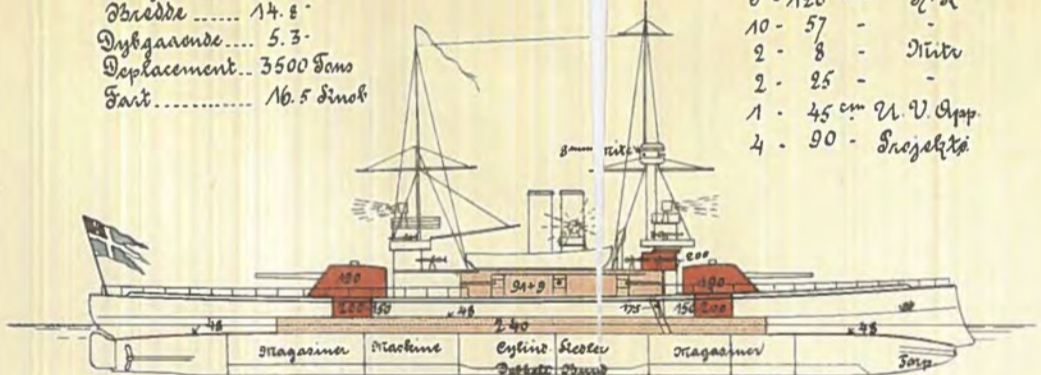
Stet for
1 - 25,4^{cm}
2 - 120^{mm}
5 - 57 -



"Thor og Nord"
(1898)

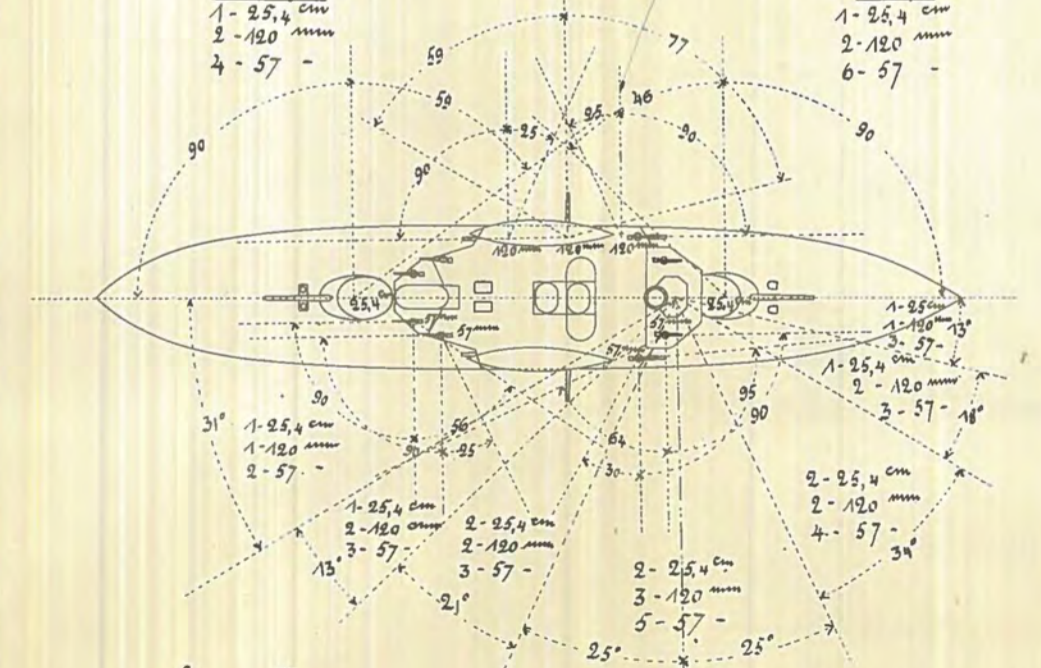
Længde..... 84,8^m
Bredde..... 14,8 -
Dybgaaende... 5,3 -
Displacement 3500 Tons
Fart..... 16,5 Knot

Armering
2 - 25,4^{cm} Stå
6 - 120^{mm} Stå
10 - 57 -
2 - 8 - Nitrail
2 - 25 -
1 - 45^{cm} U. V. App
4 - 90 - Projektør



Stet agter
1 - 25,4^{cm}
2 - 120^{mm}
4 - 57 -

Stet for
1 - 25,4^{cm}
2 - 120^{mm}
6 - 57 -



Samme Type

"Dristigheden"
(1900)

Siderætnings 200^{mm} Kars. Staal
Rørstæler

Armering
2 - 21^{cm} Stå
6 - 150^{mm} Stå
10 - 57 -
4 - 37 -

"John Ericsson"
(ansatt 1894)

"Svea"
(1885)

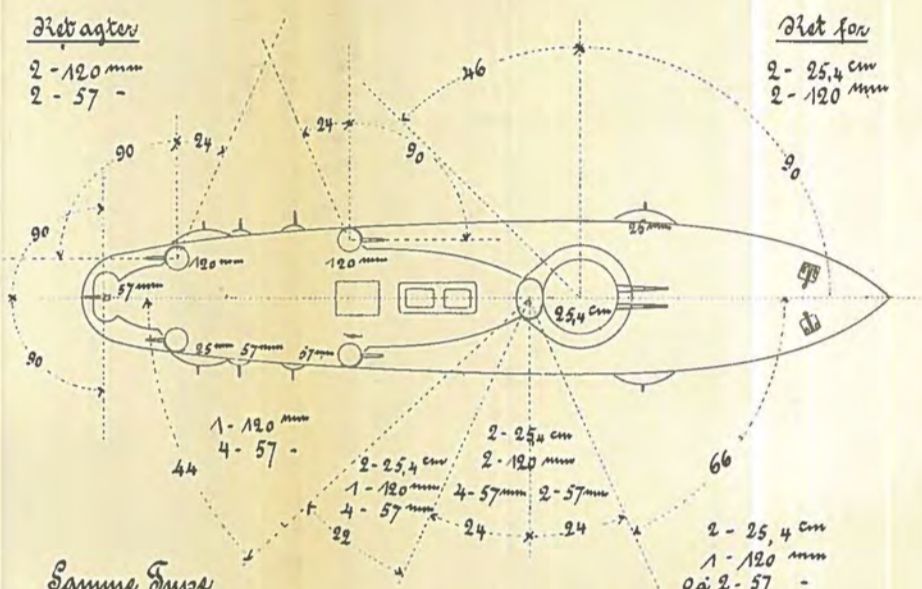
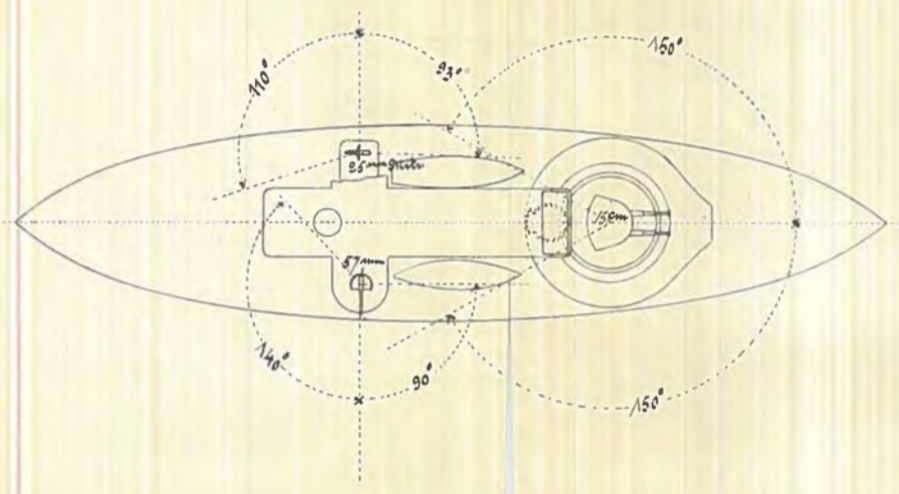
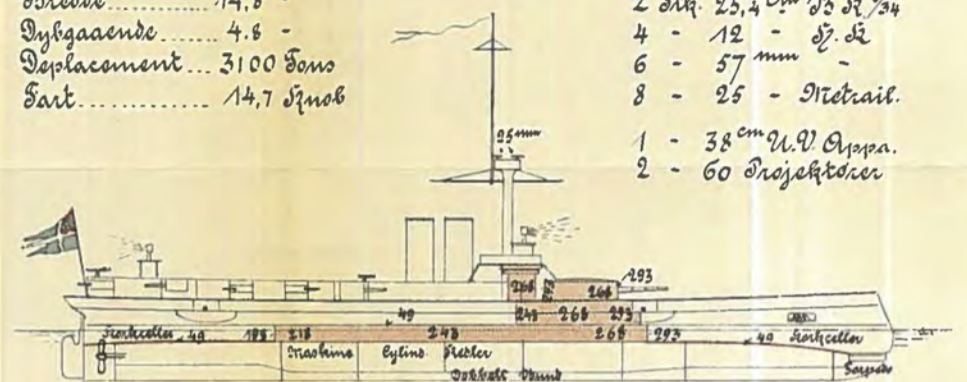
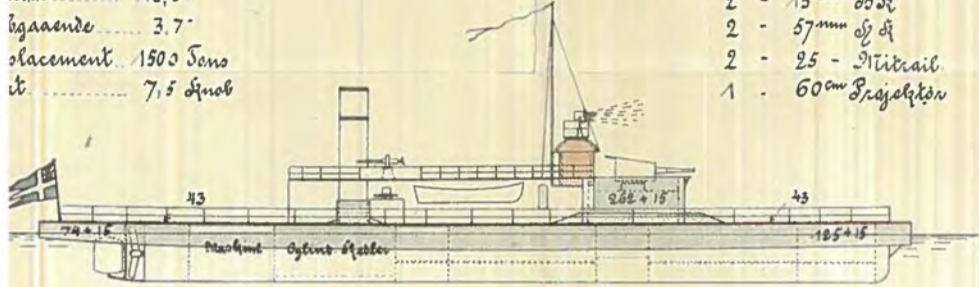
Längd
Bredd
Dybg.
Deplac.
Fart

Längd 60,9 m
Bredd 13,8 -
Dybgående 3,7 -
Deplacem. 1500 tons
Fart 7,5 knop

Armering
2 - 15 cm ss
2 - 57 mm sj
2 - 25 - Nitrail
1 - 60 cm Projektiler

Längd 75,0 m
Bredd 14,8 -
Dybgående 4,6 -
Deplacem. 3100 tons
Fart 14,7 knop

Armering
2 Stk. 25,4 cm ss sj
4 - 12 - sj
6 - 57 mm -
8 - 25 - Nitrail.
1 - 38 cm U.V. Appa.
2 - 60 Projektiler



Ret agter
2 - 120 mm
2 - 57 -

Ret for
2 - 25,4 cm
2 - 120 mm

Samme Type

	Göta (1889)	Skule (1892)
Längd	78,8	79,5
Bredd	14,6	14,6
Dybgående	5,1	5,1
Deplacem.	3290 tons	3300 tons
Fart	16,0 knop	16,2 knop

	Armering	Göta	Skule
2 Stk.	25,4 cm ss sj	2 Stk. 25,4 cm ss sj	2 Stk. ss sj
4	15 -	4 - 15 -	-
5	57 mm sj sj	5 - 57 mm sj sj	-
8	25 - Nitrail	8 - 25 - Nitrail	-
1-38 cm U.V. App.	Uadderstavn	1-38 cm U.V. App.	Uadderstavn
2-45 - U.V.	2-45 cm U.V. kran	2-45 - U.V.	2-45 cm U.V. kran
4	60 cm Projektiler	4 - 60 cm Projektiler	-

"Thor og Nord"
(1898)

A.B.C.
(1901)

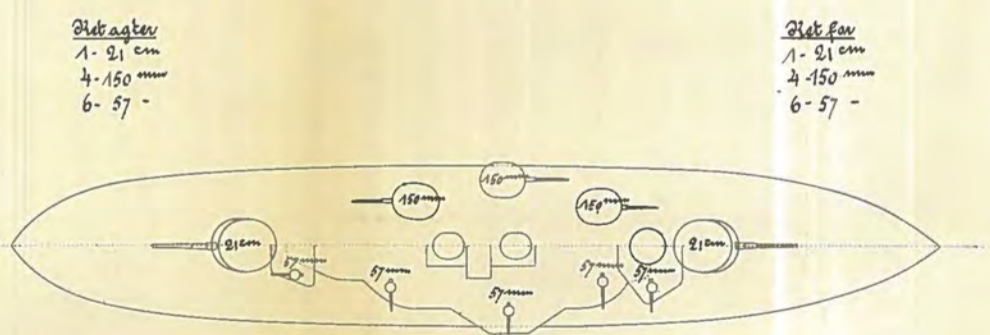
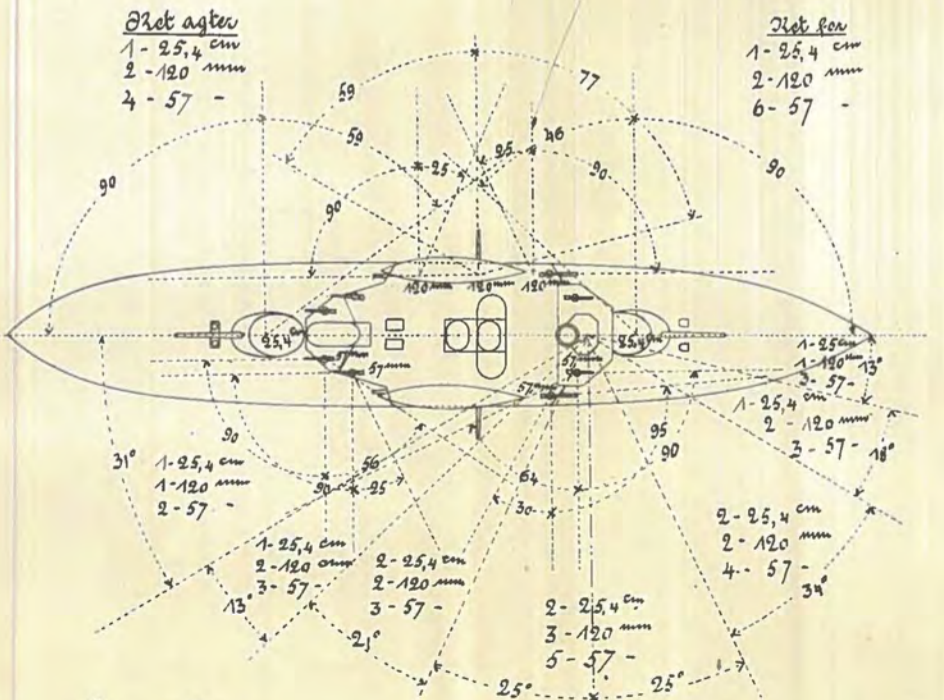
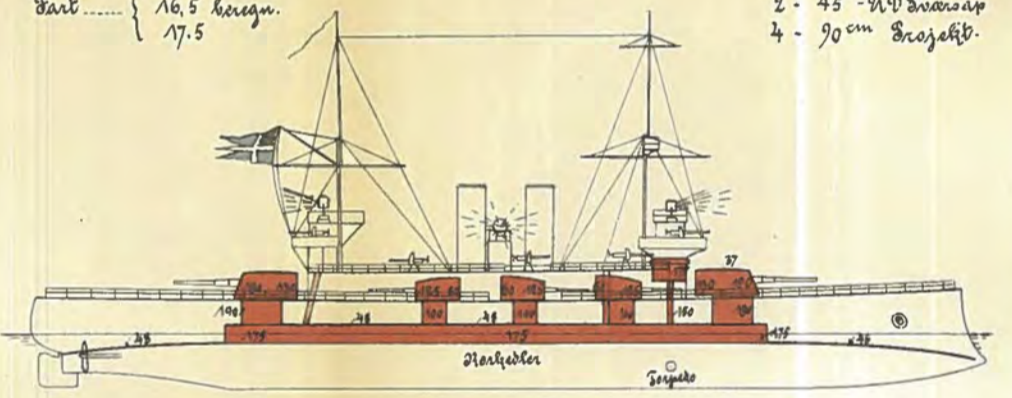
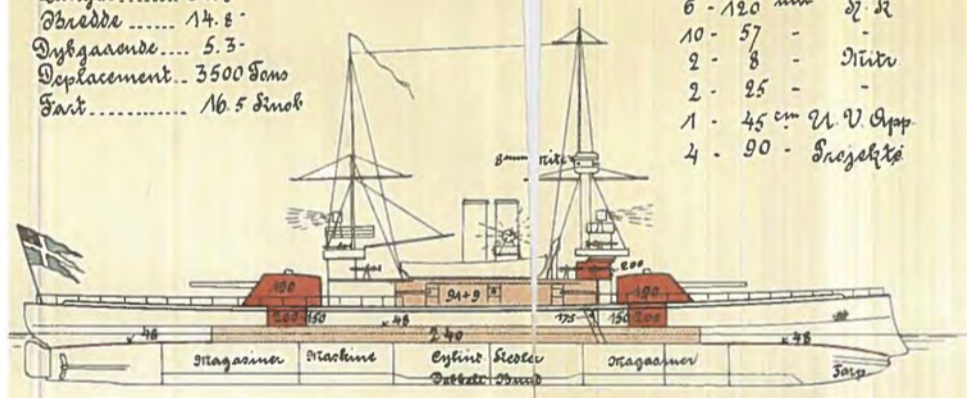
Längd
Bredd
Dybg.
Deplacem.
Fart

Längd 84,8 m
Bredd 14,8 -
Dybgående 5,3 -
Deplacem. 3500 tons
Fart 16,5 knop

Armering
2 - 25,4 cm ss sj
6 - 120 mm sj sj
10 - 57 -
2 - 8 - Nitru
2 - 25 -
1 - 45 cm U.V. App
4 - 90 - Projektiler

Längd 87,5 m
Bredd 15,0 -
Dybgående 5,0 -
Deplacem. 3650 tons
Fart 16,5 knop
17,5

Armering
2 - 21 cm ss sj
6 - 150 mm sj sj
10 - 57 -
2 - 37 cm -
2 - 45 - U.V. kran
4 - 90 cm Projektiler



Ret agter
1 - 25,4 cm
2 - 120 mm
4 - 57 -

Ret for
1 - 25,4 cm
2 - 120 mm
6 - 57 -

Ret agter
1 - 21 cm
4 - 150 mm
6 - 57 -

Ret for
1 - 21 cm
4 - 150 mm
6 - 57 -

Samme Type
"Dristigheden"
(1899)

Armering
2 - 21 cm ss sj
6 - 150 mm sj sj
10 - 57 -

Svarer { 2 - 21 cm ss sj
3 - 150 mm sj sj
5 - 57 -

Sideretningsvinklerne vilde være meget nær som Göta's.

(1898)
(1898)
(1899)
(1899)

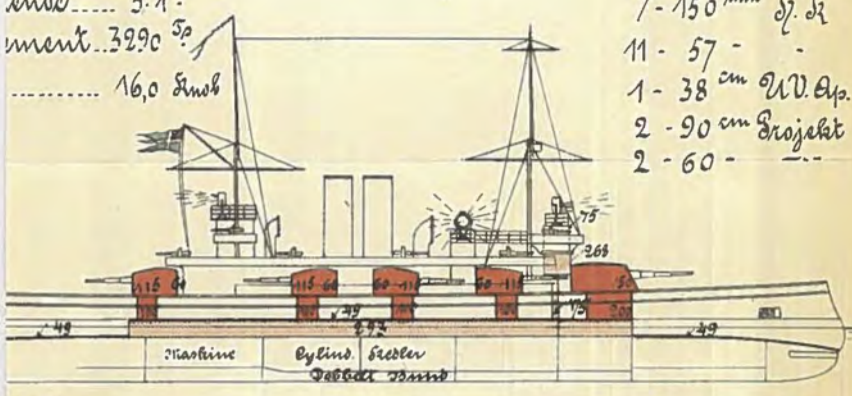
"Gota"

78,8 m
 11,6 -
 ende 5,1 -
 ment 3290 sp
 16,0 fnoh

(amarrert 1900)

Armering

- 1 - 21 cm 33. S
- 7 - 150 mm S. S
- 11 - 57 - -
- 1 - 38 cm U.V. Ap.
- 2 - 90 cm Projekt
- 2 - 60 - -

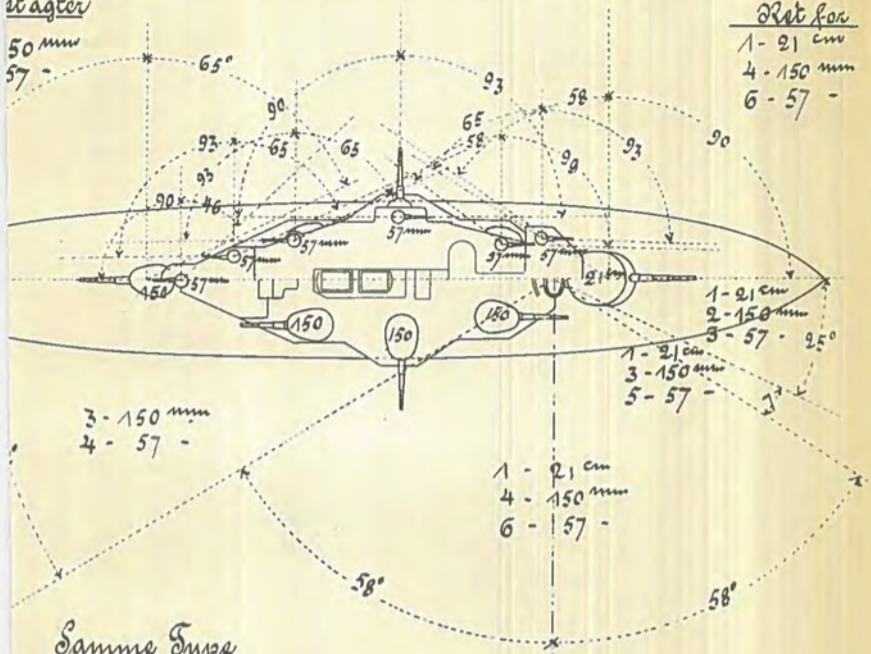


etager

50 mm
 57 -

Ret for

- 1 - 21 cm
- 4 - 150 mm
- 6 - 57 -



- 1 - 21 cm
- 2 - 150 mm
- 3 - 57 - 95°
- 1 - 21 cm
- 3 - 150 mm
- 5 - 57 -

- 1 - 21 cm
- 4 - 150 mm
- 6 - 57 -

Samme Type

"Svea" og "Skule", Skule har intet Stæmror

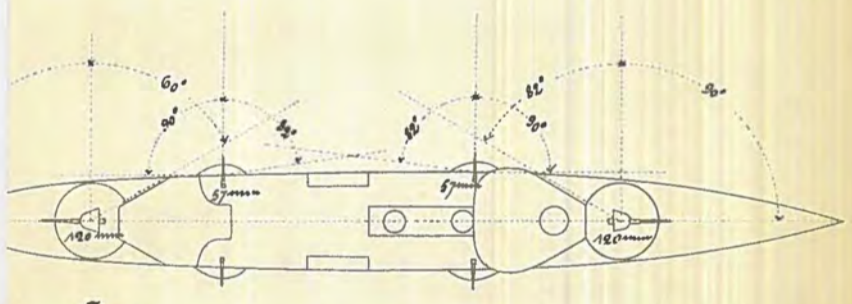
"Ønen"

(1896)

67,7 m
 8,2 -
 3,1 -
 800 tons
 19 fnoh

Armering

- 2 - 120 mm S. S
- 4 - 57 - -
- 1 - 38 cm U.V. Ap.
- 2 - 60 - Projekt



Samme Type

	Lgd.	Bred.	Dybg.	Depl.	Fart	Armering	Sæbler
Jacob Bagge	67,7	8,2	3,1	800	19,5		cylindr.
Laas Jern					20,0	som	
Laas Uggle	70,7	8,3	2,7	800	21 (lang)	Ønen	S. S.
Boilander							

Sammenligningen mellem Danmark og Norge-Sverrig for de sidste 4 Decennier giver et misvisende Billede, fordi Forholdene i Danmark i det første Decennium og i Norge-Sverrig i det sidste Decennium vare abnorme paa Grund af Forberedelser til Krig, — kan det formentlig have sin Interesse at foretage en anden Sammenligning paa et bredere Grundlag og undersøge, om den skulde give et væsenlig afvigende Resultat.

Jeg skal derfor forsøge at give et Billede af, hvorledes Sagen stiller sig, naar man betragter Udviklingen af vor Kampflaade i Forhold til Udviklingen af samtlige Nord- og Østersø Magters Kampflaader, idet jeg dog som Indledning til Betragtningen af den relative Gang i Udviklingen først med et Par Ord skal gøre Rede for den absolute Gang i Udviklingen af vore egne Kampskibe. Det Tidsrum, der vil blive behandlet, er Tidsrummet fra 1880 til 1900, og det Maal, der vil blive anvendt, er Skibenes Størrelse i Tons. Et Panserskibs Størrelse er ganske vist et meget ru Maal for dets Kampværdi, men hvilket Maal man end vilde anvende, vilde Billedet næppe blive meget forskelligt, og navnlig vilde det ikke blive gunstigere for vor Flaade, om man vilde indføre Koefficienter for Skibenes Alder, Ensartethed, Armering, Fart, Konstruktion o. s. v.

Vor Panserflaade bestod i 1880 af 8 Panserskibe¹⁾ af Gennemsnitsstørrelse 3100 Tons, den bestaar i 1900 — naar Herluf Trolle bliver færdig — ligeledes af 8 Panserskibe af Gennemsnitsstørrelse 3100 Tons. Af disse ere 5 de samme (Lindormen, Gorm, Odin, Helgoland, Tordenskjold) 3 ere fornyede (Rolf Krake, Danmark, Peder Skram med Skjold, Iver Hvitfeldt, Herluf Trolle). Selvfølgelig er der ingen Tvivl om, at de 8 Panserskibe, vi have i 1900, udgøre en langt bedre Pan-

¹⁾ Ved Panserskibe forstaas i denne Afhandling Skibe, hvis Vandlinie — eller Dele deraf, — er beskyttet af sværere end $3\frac{1}{2}$ Tomme Panser.

serflaade, end de 8 vi havde i 1880, idet der jo foruden Fornyetelserne tillige maa tages Hensyn til Ombygninger og Forbedringer af enkelte af de gamle Skibe, men Gangen i en Udvikling maa — som enhver anden Bevægelse — betragtes relativt og ikke absolut, og ville vi derfor nu henføre den til Tiden, stiller Forholdene sig saaledes:

I 1880 havde vi 8 Panserskibe af Gennemsnitsalder 10 Aar og Gennemsnitsstørrelse 3100 Tons.

I 1900 have vi 8 Panserskibe af Gennemsnitsalder 19 Aar og Gennemsnitsstørrelse 3100 Tons.

Ville vi dernæst gaa over til at betragte Gangen i Udviklingen af vor Panzerflaade i Forhold til Gangen i Udviklingen af alle Nord- og Østersø Magternes Panzerflaader tilsammen, — de Magter, der kunne ventes at komme til at optræde i vore Farvande under Krigsforhold, — kunne vi gøre det ved at beregne den Brøkdæl, hver enkelt Magts Panzerflaade udgør af Summen af alle Magters Panzerflaader ved begge de betragtede Tidspunkter. Resultaterne af disse Beregninger ere følgende:

	1880	1900
Danmark.....	2,8 0/0	1,3 0/0
Sverrig-Norge	1,5 0/0	2,4 0/0
Holland.....	4,7 0/0	3,2 0/0
Rusland (Østersøflaade).	10,1 0/0	13,7 0/0
Tyskland.....	11,0 0/0	9,8 0/0
Frankrig	30,3 0/0	22,4 0/0
England	39,5 0/0	47,2 0/0

Den relative Tilbagegang i Tidsrummet 1880 til 1900 er saaledes saa stor, at vor Panzerflaade fra at være 2,8 0/0 af de samlede Nord- og Østersø Magters Panzerflaader er gaaet ned til 1,3 0/0, altsaa med mere end Halvdelen.

Man vilde saa maaske vente, at vor Torpedoflaade havde haft en relativ Fremgang, der kunde bøde noget

herpaa, og jeg har derfor foretaget en lignende Beregning for dens Vedkommende, blot for Aarene 1890 og 1900, da Torpedoflaaderne i 1880 i alle Lande vare saa smaa og uudviklede, at en Beregning baseret paa dette Aar vilde give misvisende Resultater. Forholdene stille sig saaledes :

	1890	1900
Danmark	3,6 0/0	3,3 0/0
Sverrig-Norge	3,2 0/0	4,6 0/0
Holland	3,7 0/0	2,3 0/0
Rusland (Østersøflaade).	5,5 0/0	6,5 0/0
Tyskland	26,0 0/0	27,0 0/0
Frankrig	32,5 0/0	39,6 0/0
England	25,3 0/0	16,6 0/0

Tallene vise ogsaa her en relativ Tilbagegang, om end kun ringe, men hertil er at bemærke, at jeg for ikke at faa et næsten lige saa bedrøveligt Resultat for vor Torpedoflaades som for vor Panserflaades Vedkommende har nøjedes med at medtage Torpedobaade af Størrelse fra 30 til 200 Tons Displacement. Hvis jeg medtager Baade op til 400 Tons, — hele den lange Række af Baade, der er repræsenteret i næsten alle fremmede Mariner under Navn af »torpedo destroyer«, »avisotorpilleur«, »Divisions Boot«, »Torpedokrydser« (i Norge) eller simpelthen Torpedobaad (som »Sokol« Typen i Rusland) — bliver Tallet for vort Vedkommende 1,9 0/0, altsaa i det sidste Decennium formindsket næsten til det halve. Hertil kommer, at jeg i alle mine Beregninger kun har medtaget det Materiel, som er færdig bygget eller kan skønnes at ville blive færdig bygget i 1900, og overalt har man Torpedofartøjer under Bygning eller projekterede til Bygning; overalt undtagen hos os.

Jeg har dog ment at kunne blive staaende ved Grænsen 200 Tons, da de større Fartøjer ogsaa have andre Opgaver end at være Torpedobaade, og da Græn-

sen 400 Tons jo ligeledes vilde være ret vilkaarlig; den vilde f. Eks. ikke medtage de nye svenske Torpedokrydsere paa 800 Tons, men disse ere paa den anden Side saa store, at vi kunde lade vore Krydsere af 3. Kl. gaa ind i Procenten imod dem.

Overalt, hvor jeg har kunnet det uden at komme i Uoverensstemmelse med de faktiske Forhold, har jeg søgt at stille mine Beregninger op i vor Flaades Favør, saa det Billede, jeg har fremstillet, er det lyseste, jeg har kunnet give af vor Flaades relative Tilbagegang. Det Billede, der er ude i den store Befolkning, er imidlertid adskilligt lysere, og der er næppe nogen Tvivl om, at man netop i dette Forhold maa søge en af Hovedgrundene til, at det gamle Aarhundredes sidste Decennier kun have opfyldt saa faa af de Forhaabninger, vi ansaa os for berettigede til at nære.

Jeg skal i denne Sammenhæng tillade mig at hen-vise til det Udtryk for den almindelige Opfattelse af Flaadens Udvikling, som i sin Tid gav mig Anledning til at udarbejde det Materiale, hvorpaa nærværende Afhandling er bygget, nemlig en Artikel i Bladet »Vort Forsvar« for 24. Juli 1898 med Overskrift »Yderligere Bemærkninger om »Ansvaret«. Af Generaløjntant Bahnsen«, hvori vor Flaade i Begyndelsen af Firserne kun faar Betegnelsen »en ikke aldeles betydningsløs Flaade« medens vor Flaade i Slutningen af Halvfemserne omtales som »den forholdsvis gode Flaade, vi efterhaanden have faaet«.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1899.

Artilleri, Panser, Kystbefæstninger. Norsk Tidsskrift for Sø-væsen. Maskinskyts S. 79. — Tidsskrift i sjöväsändet. Årsberät-telse i bestyckning och bevåpning. S. 434. — Rivista marittima. 4. Cenni di nomografia con molte applicazioni alla ballistica. S. 315.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. *Nature. Vol. 61. Recent development of wireless telegraphy. S. 78. Magnetism and Electricity. S. 102. On the cause of dark lightning and the Cloyden Effect. S. 104. — *Annalen der Hydrographie Nordlicht am 30. August und am 1. September 1899 im Nordatlantischen Ozean. S. 617.

Fiskeri. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. Fiskerdampbaade. S. 514. — Rivista marittima. 4. Il primo congresso italiano di pesca. S. 265.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lods væsen, Vandbygningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Nød- og Tilflugthavn. S. 458. Nexø Havn. S. 471. — Ingeniøren. Den projekterede Bro over Lille-Belt. S. 339. — Engineering. 2. Notes from Japan. S. 767. The Humber Steam Pilot yacht «Commander Cawley». S. 826. — Revue des deux Mondes. Côtes et Ports Français de l'Océan. S. 872. 100. — Hansa. Neue Anlagen für die Schiffahrt in Argentinien. S. 607. — *Annalen der Hydrographie. Port Los Angeles. S. 587.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Om Vagthold i Ankerliggere. S. 460. Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874. S. 467. Jul ombord. S. 471. Rederens Ansvar for skjulte Mangler. S. 472. — Nautical Magazine. Old vessels. S. 73. British Seamen. S. 822. The Shipmaster's society. S. 827. Under-ballasted ships. S. 834. Shipping federation benefits. S. 835. — United Service Magazine. Scheme for mercantile training — ships or barracks. S. 234. — Revue maritime. 4. Bulletin de la marine marchande. S. 225. — Yacht. La navigation à voiles et le projet de loi sur la marine marchande. S. 581. Marine marchande. S. 613. — Hansa. Schiffsbibliothek. S. 603. — Rivista marittima. 4. Leggi e disegni di legge sull' Emigrazione. S. 287. Le nuove convenzioni marittime e la linea delle Indie. S. 302.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Fraser River 51° NBr. 122° VLgd. S. 472. — Vort Forsvar. En kort Evighed. Nr. 496. «Politiken» og Slaget paa Rheden. Nr. 496. En Flaade til Laans. Nr. 497. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Den spansk-amerikanske Krig. S. 49. — Nautical Magazine. Some places of historic interest on the Suez Canal Route to India. S. 807. — United Service Magazine. Our naval heroes. S. 215. 437. Some of my shipmates. S. 450. The intercepted correspondence of the French. S. 461. — Revue des deux Mondes. Voyage au Japon. S. 762. — Revue maritime. 4. La défense des côtes de France de Dunkerque à Bayonne an XVII^e

siècle. S. 61. — Marine Rundschau. Napoleons Pläne gegen England. S. 1396. Die Vermessung in Kiaoutschou. S. 1398. Nordelbisch-Dänisches. S. 1427. — Tour du Monde. La chasse aux ours marins de la mer de Béring S. 601. — Geografiska föreningens tidskrift. Sibirien, dess land och folk. S. 281, 321. — *Geographical Journal. On the Configuration of the Earth's Surface with Special Reference to the British Islands. S. 46. Exploration in the Siberian Sea. S. 72. New System for the Transcription of Geographical Names. S. 73. — *Nature. Vol. 61. A Contribution to Zoo-Geography. S. 99. A Treatise on Surveying. S. 150. — *Geographische Zeitschrift. Die Beziehungen zwischen Geographie und Geschichte. S. 665. Rückkehr und Ergebnisse von die Gerlache's Südpolexpedition. S. 711. — *Petermann Mittheilungen. Der VII. internationale Geographenkongress zu Berlin 28. September bis 4. Oktober 1899. S. 263. S. 288. Ingenieur Peary's Entdeckungen auf Grinnel-Land 1898—99. S. 271. Rob. Steins Reise zur Erforschung des Ellermere-Landes. S. 272. Die Grønland Expedition der Berliner Gesellschaft für Erdkunde. S. 293.

Seopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. *Geografiska föreningens tidskrift. Några iakttagelser öfver hafsvattnets salt-halt i Finska skärgårdshafvet. S. 257. — *Nature. Vol. 61. Elements of Precise Surveying and Geodesy. S. 77. — *Annalen der Hydrographie. Jahresbericht über die Thätigkeit der Deutschen Seewarte für das Jahr 1898. Beiheft II. Aus den Reiseberichten Seiner Majestät Schiffe. S. 577. Starker Zug der Strömung in die Themse-Mündung bei südöstlichem Winde. S. 617. — *Petermann Mittheilungen. Ozeanographie. S. 112.

Krigsmarine. Tidskrift i Sjöväsendet. Berättelse öfver Kongl. Örlogsmannasällskapets verksamhet under det förflytna året. S. 419. Från grannländernas mariner. S. 466. Något om befälstecken. S. 480. Kongl. Örlogsmannasällskapets täflingsämnen för år 1900. S. 484. — Engineering. 2 H. M. SS. »Pegasus» and »Pyramus». S. 788. The United States Navy S. 829. — Marine française. Les prix de revient des batiments de guerre en France et en Angleterre. S. 661. Commandes Russes aux Etats-Unis. S. 673. A propos d'administration maritime. S. 677. Le Budget de la marine pour 1900. S. 716. — Revue maritime Organisation du personnel de la marine anglaise. S. 111. Les forces navales de la France et de l'Italie dans la Méditerranée. S. 13. Faiblesse maritime de la Grande-Bretagne. S. 189. Nouveaux crédits pour la marine anglaise. S. 200 — Yacht. Les essais du »Guichen». S. 574. L'escadre de la Méditerranée sur la côte de Syrie. S. 582. Les batiments de guerre français S. 583. 608. 619. L'effort néces-

saire. S. 593. L'avancement dans la marine. . 595. Essais du cuirassé Brésilien «Marechal Deodoro». S. 597. Les crédits pour la marine. S. 605. L'escadre de la Méditerranée. S. 609. 620. Les puissances maritimes et le sous-marin. S. 617. — Marine Rundschau. D. Bonamico: Die Lehre von der Seemacht. S. 1365. — Scientific American. z. The new French armor-clad «Henri Quatre». S. 377. The submarine boat and its future. S. 376. The reconstructed cruiser «Atlanta». S. 424.

Lystsejlad. Ingeniøren. Om Maaleregler for Lystfartøjer. S. 1333. — Yacht. Circulaire au sujet de l'application des nouveaux règlements de course. S. 570. Le cotre anglais «Distant Shore». S. 573. Croisière du steam-yacht «Medjé» en Belgique et en Hollande. S. 578. 590. 602. 613. 625. La classe uniforme des 20 Tx de la Clyde. S. 585. Les monotypes du cercle de la voile d'Asnières-Argenteuil. S. 597. Le yacht auxiliaire de 533 Tx «Ophélie», ancien «Xarifa» S. 599. De la roue et de la barre franche. S. 606. 618. La goëlette «America» de 1851. S. 621.

Lægevæsen, Skibs-Sundhedsvæsen. Nautical Magazine. Colour blindness S. 826.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Tidsskrift i Sjöväsendet. Fortsatta Försök med svenska kol. S. 430. — Nautical Magazine. Warship engineers. S. 824. — Marine française. Les chaudières à tubes d'eau et l'association anglaise pour l'avancement des sciences. S. 698. — Rivista marittima. 4. Turbinomotore. S. 258. — Scientific American. z. The engines of the firstclass battleship «Wisconsin». S. 389. — *Nature. Vol. 61. A Text-book of Heats Motors. S. 100. Valve motions of engines. S. 152.

Meteorologi. Nautical Magazine. Cape Horn weather. S. 831. — *Nature. Vol. 61. The West Indian Hurricane of August 7—14. S. 112. Pilot Chart for November; Useful Map of the Hurricane Tracks during the Ten Years Period 1890—99. S. 112. Results of Meteorological Observations made on Board German Ships for the Ten Degree Square of the North Atlantic comprised between Latitude 20°—30° N. and Longitude 60°—70° W. — *Annalen der Hydrographie. Die Witterung an der deutschen Küste im Monat Oktober 1899. S. 621. — *Petermann Mitteilungen. Die erste meteorologische Jahresreihe auf dem Südpolargebiete. S. 283.

Navigation, Astronomi, Instrumenter. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Kronometeret. S. 90. — Nautical Magazine. Great circle sailing by tables. S. 793 Longitude by the variation of the compass. S. 816. — Revue marittime. 4. Cercle équatorial de relèvement. S. 56. — Rivista marittima. 4. Il materiale di Rotta e

l'estensione del sistema decimale alla graduazione dei cerchi. S. 281.

Signalvæsen. Dansk Søfartstidende. Forslag til en forbedret Lanterneføring. S. 461. — United Service Magazine. Admiral Colomb's last words. S. 305.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Tidsskrift i Sjøvæsendet. Acetylen-gas - Strålkastara. S. 478. — Engineering. 2. The American Society of Naval Architects and Engineers. S. 714. 749. 784. 819. — Nautical Magazine. Steamships. S. 825. Minus Tonnage! S. 830. Load-line marks. S. 832. — Revue maritime. Recherche des formes de carène les plus favorables aux grandes vitesses. S. 5. — Yacht. Les voiles ajourées. S. 585. De la protection des panneaux et écoutilles. S. 585. Le transbordement du charbon en mer. S. 606. Le vapeur «Jacques de Brazza». S. 610. Effets pratiques des quilles à roulis. S. 621.

Skolevæsen. Dansk Søfartstidende. Sømands Uddannelse. S. 478. — Yacht. L'école supérieure de la marine. S. 576. 589. — Hansa. Der mathematische Unterricht in den Navigationsschulen. S. 592.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst, Søforsvar. Vort Forsvar. De tyske Flaademanøvrer 1899. Nr. 496. — Nautical Magazine. Privateering and naval Belligerency. S. 786. — Yacht. Programmes navals et politique navale. S. 569. Les transports anglais. S. 572.

Sømandskab. Hansa. Soll das veraltete Rudercommando ins neue Jahrhundert hinübergeschleppt werden? S. 590. Das Rudercommando. S. 623.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. Norsk Søretsdom. S. 477. Engelsk Dom om Demurrage. S. 477. — Nautical Magazine. An Officer's dilemma. S. 828.

Søulykker, Redningsvæsen, Bjærgningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Dampskibet «Kronen»s Forlis. S. 457. Sammenstød i Nordsøen mellem en dansk Skonnert og en islandsk Trawler. S. 457. Søvejsreglernes § 16. S. 459. — Nautical Magazine. Why not an order of merit for Seamen? S. 783. Both to blame. S. 834. — Yacht. La Mouette. S. 573. Deux naufrages. S. 624. — Von den Küsten und aus See. Preise Emile Robin. S. 56. Die Schiffsunfälle an der deutschen Küste in den Jahren 1893 bis 1897. S. 59.

Torpedo- og Søminevæsen. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Lidt om Torpedobaadstjeneste. S. 72. — Tidsskrift i Sjøvæsendet. Våra under byggnad varande torpedbåtar. S. 476.

Forskelligt. United Service Magazine. Is war allowable? S. 137. — Revue maritime. 3. «Dahlgren», «Fox», torpilleurs; «Stringham»,

»Hopkins« et »Hull«, contre-torpilleurs des Etats-Unis. S. 643.
 Récompenses décernées aux collaborateurs de la »Revue maritime«. Année 1898. S. 629. — Marine Rundschau. Sprichwörter und sprichwörtliche Redensarten über Seeewsen, Schiffer- und Fischerleben in den germanischen Sprachen. S. 1313. 1400. —
 *Annalen der Hydrographie. Verflogene Brieftaube. S. 567.

Alle ovennævnte Blade og Tidsskrifter findes i Marinens Bibliotek; de med * betegnede i 2. Afdeling (Søkartarkivet, Toldbodvejen).

Adgang til Benyttelsen af Biblioteket og 1ste Afdelings Løseværelse (Bredgade 28) tilkommer alle tjenstgørende Officerer og ligestillede af Flaade og Hær, der opholde sig i Kjøbenhavn, samt Søofficersforeningens Medlemmer.

Afskedigede Officerer og ligestillede, der opholde sig i Kjøbenhavn, kunne henholdsvis af begge Afdelingers Bestyrere tilstaa Adgang til at laane Bøger m. m., samt Adgang til Løseværelset; og det samme gælder andre, der i videnskabeligt Ojemed ønske her paa Stedet at benytte Biblioteket.

Udlaanstiden for 1ste Afdeling er for Vinterhalvaaret (1ste Oktober—1ste April) hver Sognedag fra Kl. 3—4 Em.; i Sommerhalvaaret 2 Gange ugentlig (Mandag og Torsdag) fra Kl. 3 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{1}{2}$ Em.

Udlaanstiden for 2den Afdeling er: alle Arkivets Arbejdsdage fra Kl. 9 Fm.—Kl. 2 Em.

1ste Afdelings Løseværelse er som Regel tilgængelig daglig fra Kl. 10 Fm.—Kl. 7 Em.

Tilgang til Biblioteket.

Oktober Kvartal.

1ste Afdeling:

- Halcombe, C. J. H. The mystic flowery land. London 1899.
 Den danske Ingolf-Expedition. II. 3. (Tilsendt).
 Watts, Ph. Elswick Cruisers & Noble, A. The rise and progress of rifled naval artillery. London 1899. (Tilsendt).
 Kaptajn Skade. Om Nationens Levedygtighed. Aarhus & Kjøbenhavn. 1899.
 Statistisk Bureaus Historie. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).
 Wolfhagen, H. Sproglige Vink. Kjøbenhavn 1899.
 Simonsen, C. E. Grønsefolk. Kjøbenhavn 1899.
 Rang und Quartierliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1900. Berlin.
 (L'affaire Dreyfus). Cinq semaines à Rennes. Paris 1899.
 Friis, A. Andreas Peter Bernstorff og Ove Høegh Guldberg. Kjøbenhavn 1899.
 Forslag til Lov om Søværnets Ordning. (Tilsendt).

Forslag til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret fra 1ste April 1899 til 31te Marts 1900. (Tilsendt).

Samling af Registreringsbestemmelser for danske Flskerfartøjer. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).

2den Afdeling:

Annual Report of the Light-House Board for the Fiscal Year ended June 30, 1898. Washington 1898. (Tilsendt).

Bulletin de la Commission Géologique de la Finlande. Nr. 6. & 7. Helsingfors 1898. (Tilsendt).

Bulletin de la Société de Géographie 2^e a 3^e trimestre 1898. Paris 1899. (Tilsendt).

Bergesen, F. Conspectus algarum novarum aquae dulcis, quas in insulis Faeroensiliis invenit. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).

Cleve, P. T. A Treatise on the Pythoplankton of the Atlantic and its Tributaries and on the Periodical Changes of the Plankton of Skagerak. Upsala 1897. (Tilsendt).

Cronander, A. W. On the Laws of Movement of Sea-Currents and Rivers. Norrkøping 1898. (Tilsendt).

Danmarks geologiske Undersøgelse. II. Række Nr. 9 og 10. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).

Ekman, W. Ein Beitrag zur Erklärung und Berechnung des Stromverlaufs an Flussmündungen. Stockholm 1899. (Tilsendt).

Iagttagelser over Overfladevandets Temperatur, Saltholdighed og Plankton paa islandske og grønlandske Skibsrouter i 1898, foretagne under Ledelse af C. F. Wandel, bearbejdede af M. Knudsen og O. Ostenfeld. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).

Hartz, N. og Østrup, E. Danske Diatoméjord-Aflejringer. B. Diatoméerne af E. Østrup. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).

Markham, C. R. Antarctic Explorations: A Plan for a National Expedition. London 1898. (Tilsendt).

I Polarhavets Is. Barentz Rejser i Nord-Is havet, efter Gerrit de Veer's Beretning etc. Kjøbenhavn 1898.

Nautisches Jahrbuch oder Ephemeriden und Tafeln für das Jahr 1902. Berlin 1899. (Tilsendt).

Ostenfeldt, C. Skildringer af Vegetationen i Island. I.—II. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).

Plankton collected by the Swedish Expedition to Spitsbergen in 1898, examined by P. T. Cleve. Stockholm 1899. (Tilsendt).

Sæmundsen, B. Zoologiske Meddelelser fra Island. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).

Zeitsignal-Stationen 1899. Berlin 1899. (Tilsendt).

Strategi og Folkestemning.

Af Kaptajn William Hovgaard.

Indledende Bemærkninger.

Der har i de sidste Aartier fundet en uhyre militær Magtforøgelse Sted hos Østersøens to Stormagter, Tyskland og Rusland, ikke alene paa Landjorden, men tillige og navnlig paa Søen. Vor mægtige sydlige Nabo, hvis Flaade i 1864 var vor Flaade underlegen, vil om nogle faa Aar, selv med den nu gældende Flaadeplan af 1898, være indtraadt i Rækken af Verdens maritime Stormagter.

Det er dog ikke alene i Tyskland og Rusland, at en saa stor Udvikling har fundet Sted, ogsaa vore mindre mægtige Naboer, Sverrig og Norge, have i de senere Aar bragt store ekstraordinære Ofre for deres Forsvarsvæsen.

Samtidig have de indre politiske Forhold i Danmark været i høj Grad ugunstige for en harmonisk og planmæssig Udvikling af vort Forsvarsvæsen.

Vel er dette i visse Retninger, takket være de betydelige Beløb, der i en Aarrække har været ofret derpaa, nogenlunde udviklet efter vore Evner (den mobile Hær, Kjøbenhavns Forsvar mod Søsiden og mod Landsiden paa Sjælland, Torpedo- og Minevæsenet); men i andre og væsentlige Retninger mangler alt (Støttepunkt for Flaaden ved Storebælt, Kystbatterier ved Sjællands Havnestæder), atter i andre Retninger er Udviklingen foregaaet paa en saa usikker Basis, at Forsvaret er blevet haltende, idet der enten findes Huller og Mangler i det (Kjøbenhavns Sydfront, Feltartilleriet, Flaadens Skibe, Marinens Rammer), eller de enkelte Dele passe ikke til

hverandre eller til Formaalet (vore forskelligartede Skibstyper, Hærens Garnisonering).

Misforholdet mellem vor Krigsmagt og vore Naboers er saaledes efterhaanden bleven større og større. Særlig betydningsfuld er Forskydningen i Magtforholdet paa Søen, idet ikke alene Tyskland langt har overfløjet os (Forholdet vil 1903 være omtrent som 9 til 1), men ogsaa Sverrig-Norge vil om et Par Aar være i Besiddelse af en Marine, der er omtrent dobbelt saa kraftig som vor.

Det er under saadanne Forhold intet Under, at der hos en Del af Befolkningen, og deriblandt ogsaa en Del Sagkyndige, hersker en vis Modløshed, hvilken hos Mange antager Form af en sløv Mangel paa Interesse for Forsvarsvæsenet, og som finder sit Udtryk i den bekendte Formel: »Hvad kan det nytte?»

Endvidere have de ulykkelige indre politiske Forhold i Danmark, under hvilken Forsvarssagen er bleven dragen ind i Striden mellem de politiske Partier, hos Mange fremkaldt en ligefrem Antipati mod denne Sag i hvert Fald mod en Del af vort Forsvar (Kjøbenhavns Befæstning). Denne Antipati bunder dog næppe dybere, end at den vil kunne tænkes at forsvinde under forandrede politiske Forhold eller i hvert Fald ved den første Krigsfare.

Endelig er der endnu en Faktor, som i den senere Tid gør sig gældende og bidrager til at undergrave vor Energi paa Forsvarsvæsenets Omraade, nemlig den Maade paa hvilken Fredsideen opfattes af Mange.

Denne smukke og ideelle Tanke, som alle i sidste Instans maa kunne samle sig om, og som i et lille Land som vort ganske naturligt vinder mange Tilhængere, antages nemlig af Mange at kunne realiseres gennem en hel eller delvis Afvæbning. Men ligesom man ikke kan forhindre Røveri ved at gaa ubevæbnet paa Landevejen eller Tyveri ved at aabne sine Døre paa vid Gab, saaledes kan man heller ikke forhindre Krig ved at opgive at forsvare sig,

og navnlig gælder dette de smaa Stater, der ifølge deres Magtstilling netop maa komme sidst i Afvæbningen.

For at Fredstankens Endemaal, Afvæbningen og dermed Krigens Ophør, skal kunne naas, maa først Krigens Aarsag bortryddes, idet der skabes en fast international Retsordning.

Saafernt dette lykkes, saafremt der oprettes internationale Domstole, støttede til international Vaabenmagt, vil Tilliden til Freden efterhaanden fæstnes, og Krigsfaren vil træde i Baggrunden. Naar man er naaet saa vidt, vil Afvæbningen komme gradevis og saa at sige af sig selv, efterhaanden som Nødvendigheden og Nyttens af Forsvarsvæsenet svinder bort.

Men forud for denne Tilstand maa der gaa mange Aars, maaske Aarhundreders Arbejde og vistnok mange Krige, og medens denne Udvikling foregaar, maa enhver for sig værne om sin Selvstændighed. Vi have ikke i flere Aarhundreder staaet saa svagt, og været saa afhængig af Stormagternes Forgodtbeholdende som nu; idet der ikke tidligere har eksisteret saa kraftige og krigsberedte Vaaben som de moderne Stormagts- Hære og Krigsflaader.

Det nytter os ikke, at Fredsvennerne henvise til Fredskonferencen i Haag, den byder ikke nogen Garanti for Freden.

Det nytter os ikke, at det socialistiske Parti henviser til det gode Forhold til Udlandets Socialdemokrater; dette Parti er dog i intet Land stærkt nok til at kunne forhindre Krigen.

Det er heller ikke nok, som Nogle mene, at vi bestemme, at vi ville være neutrale. Der eksisterer ingen Garanti for, at en saadan Bestemmelse bliver respekteret, og et direkte Angreb paa vor Selvstændighed vil ikke kunne hindres derved. Heller ikke bør vi følge de Modløse, der udelukkende holde sig det Faktum for Øje, at et lille Land ikke kan forsvare sig mod et stort; thi om det end ikke er os muligt absolut at forhindre en Stor-

magt i at betvinge os, kunne vi dog byde en saa stor Modstand, at det, der kan vindes, ikke vil være værd det, der maa ofres.

Et forholdsvis kraftigt Forsvar byder ikke alene direkte den bedste og eneste Garanti for vor Selvstændighed, det er tillige det bedste Værn for vor Neutralitet, som jo alle Partier i Landet ere enige om at søge bevaret, og det giver os Mulighed for at styrke vor Stilling ved Sammenslutning med vore naturlige Allierede og Venner, Sverrig og Norge.

Nu læere end nogensinde er det derfor nødvendigt, at vi ordne vort Forsvarsvæsen paa en rationel Basis.

Det er nødvendigt, at vi i Fredstid stille os klart, hvorledes det forholder sig med vort Personels og Materiels Tilstand og Tilstrækkelighed, og at vi foretage en grundig Drøftelse af, hvilke Opgaver vi med det forhaandenværende Personel og Materiel i dets nuværende Tilstand ere istand til at løse, og hvilke vi maa lade ligge, altsaa hvorledes vi ville handle, naar Krigen staar for Døren.

Endvidere bør det undersøges, hvilke Opgaver vi kunne paatage os, saafremt blot de Mangler, der findes i vort Forsvar blive fjernede; altsaa naar vort Forsvarsvæsen bliver underkastet en Revision og Supplering, saaledes at det kommer til at danne et afrundet og harmonisk Hele; alt inden for en saadan rimelig finansiel Ramme, som man kan antage, at Bevillingsmyndighederne ville gaa med til.

Ved den førnævnte, mindre harmoniske Udvikling er der nemlig opstaaet en Fare for, at vi, naar Krigen kommer, skulle blive forledte til at paatage os Løsningen af Opgaver, til hvilke vi vel have nogle Midler, men mangle andre.

I vore Dage vil nemlig den offentlige Mening altid kunne faa stor Indflydelse paa Operationerne i Krigstid. Dette er en nødvendig Følge af en fri Forfatning og af

Pressefriheden. Den nyere Tids hurtige og fuldstændige Meddelelsesmidler bidrage desuden mere og mere til den hurtige Dannelse af en offentlig Mening og Stemning.

I Krigstid ville Folkestemninger derfor opstaa og brede sig med en hidtil ukendt Hurtighed, ikke alene i Hovedstaden men over hele Landet, og det kan ikke undgaas, at de udøve deres Virkning paa Rigsdag og Regering.

Saafermt nu de Sagkyndige i Fredstid have forsømt at klare deres Tanker paa, hvad man kan, og hvad man ikke kan forsvare i Krigstid og at oplyse Befolkningen derom, eller endog vildledt den ved et altfor optimistisk Syn paa Sagen, da vil, naar Krigsfaren kommer, og Stemningens Bølger gaa højt, den herskende Mangel paa Forstaaelse let faa sit Udslag i urimelige Fordringer til Krigsmagten. Der vil kunne opstaa en Folkestemning for Udførelsen af Operationer, ved hvilke vor lille Styrke bliver udsat for Kamp med en stor Overmagt uden Dækning og uden Mulighed for Retraite, hvilket vil føre til unyttige og lammende Katastrofer straks ved Krigens Begyndelse.

En saadan Folkestemning kan, som det skal blive vist ved efterfølgende Eksempler, vokse de Ledende over Hovedet og være saa mægtig, at det af Hensyn til indre Uroligheder vil være farligt at gaa imod den.

Saaledes kunne de Ledende blive tvungne til at følge en Strategi eller Taktik, som de aldrig vilde have fulgt, hvis de havde staaet frit.

Endskønt Regeringen overfor Rigsdagen klart har paavist Manglerne ved vort Forsvarsvæsen og vist, at vi ikke kunne løse de Forsvaret paahvilende Opgaver med det nuværende Personel og Materiel, ere dog Meningerne ikke alene meget delte om, hvad vi kunne magte at forsvare, men ogsaa hos Mange ret optimistiske.

Der findes endnu Folk, som tro, at vi kunne føre et Forsvar af Jylland og Fyn, og at Kjøbenhavns Fæst-

ningsværker burde nedlægges. Andre mene, at vi bør forsvare Sjællands Kyst i første Linie og Kjøbenhavn i sidste Linie. Atter andre holde paa, at som vort Forsvarsvæsen er nu, maa Kjøbenhavns Volde blive baade første og sidste Linie.

Der findes endnu Folk, endog blandt Sagkyndige, som mene, at vor Flaade i sin nuværende Tilstand og uden noget Støttepunkt, end ikke en Skanse, ved Bæltet bør sendes derover, naar Krigen bryder ud, medens paa den anden Side Andre ere af en stik modsat Anskuelse.

At saadanne Anskuelser fastholdes, uagtet vi dog nu have fjernet os saa langt fra 1864, kan man tildels ikke forundre sig over, naar man betænker, at over Halvdelen af vor mobile Hær garnisoneres i Jylland og Fyn, og at vi fortsætte med Bygningen af Skibe af en Type og Størrelse, som klarlig ere bestemte til at løse fornemlig andre Opgaver end Forsvaret af Kjøbenhavn, idet de ere konstruerede til at operere overalt i vore Farvande.

Det er derfor paa høje Tid, at der ikke alene hos de Militære danner sig en fast Anskuelse om Forsvarets Maal og Begrænsning, men at ogsaa den civile Befolkning bliver oplyst om, hvad man virkelig kan vente sig af Krigsmagten.

Den omtalte Mangel paa Interesse for Forsvarssagen, som findes hos en stor Del af Befolkningen, gør det imidlertid vanskeligt at faa den i Tale paa dette Spørgsmaal og at bibringe den som Helhed nogen tydelig Forestilling om, hvor stor den Fare er, vi svæve i; hvor lidet man i Virkeligheden kan vente sig af vort Forsvarsvæsen, saaledes som dette er nu, og hvor meget man kan vente sig deraf, hvis man blot vil bringe de moderate Ofre, som ere nødvendige for at supplere det og udvikle det med bestemt begrænsede Opgaver for Øje.

Øjeblikket maatte iøvrigt nu synes belejligt til at henlede Opmærksomheden paa Forsvaret. Ingen kan nægte,

at Forholdene i Europa ere saa ustabile, at en Krig kan udbryde med kort Varsel.

Det er umiddelbart indlysende, at en lille Styrke maa blive overvunden af en numerisk større Styrke under Kamp i aaben Mark eller i aaben Sø, naar forøvrigt alt andet er lige; men det er næppe almindelig bekendt, i hvilken Grad Overmagten vil kunne gøre sig gældende nu til Dags efter Indførelsen af langtrækkende og hurtigskydende Skyts.

Teoretisk vil 1 Kampenhed, der uden Dækning eller anden Fordel er stillet overfor f. Eks. 3 Kampenheder, være udsat for en Ild, hvis Intensitet er 9 Gange saa stor som den, hver af de tre Kampenheder er udsat for. Eller, i Almindelighed: for lige Kampenheder uden Dækning vil Ildens Intensitet være proportional med Kvadratet paa Styrkeforholdet. Denne Lov modificeres i høj Grad af Omstændighederne (Terrainforholdene, Kvaliteten af Personel og Materiel, kunstige Hindringer, den taktiske Ledelse m. m.) og naas sjældent eller aldrig i Praksis, men de langtrækkende og hurtigskydende moderne Vaaben have forøget Muligheden for, at Overmagten kan udfolde sig, og for at den vundne Fordel kan udnyttes hurtigt og intensivt.

Navnlig for en lille Magt gælder det derfor om i Fredstid at udvælge og forberede de bedste naturlige Stillinger, og at anlægge hele sin Forsvarsplan saaledes, at Krigsmagten aldrig skal blive tvungen til at møde stor Overmagt uden Dækning eller Mulighed for Retraite.

Det kunde synes overflødigt at holde sig saadanne Sandheder for Øje, men som de følgende tre Eksempler fra den nyere Tids Historie vise, har man set, at de Ledende have forsyndet sig imod ovennævnte Princip, uagtet de have været i Besiddelse af alle Oplysninger,

der behøvedes for at danne sig en korrekt Opfattelse af Situationen, idet de nemlig ere blevne tvungne til at handle mod deres Overbevisning under Trykket af en uoplyst offentlig Mening eller Folkestemning.

I. Fra Krigen 1864¹⁾.

Befolkningen overvurderede i høj Grad den danske Hærs Kampdygtighed inden Krigen, uagtet dens Krigsberedskab vitterlig lod meget tilbage at ønske. Ligeledes overvurderede man Betydningen af Dannevirkestillingen, til hvilken Nationen knyttede store Forventninger. Nationalfølelsen var bleven stærkt vakt, Folkestemningen var bleven begejstret over vore Fortidsminder, og man saa i Dannevirke et Bolværk for hele Norden, som det var en Hjertes- og Æressag at forsvare til det yderste. Men at man samtidig i militære Kredse var klar over Dannevirkestillingens ringe Modstandsevne fremgaar tydeligt paa flere Maader.

Saaledes blev Stillingen allerede i 1858, i Motiverne til et Lovudkast om Projektering af Befæstningsanlæg paa forskellige Punkter af Monarkiet, karakteriseret som »en Stilling af forbigaaende Betydning«, og det fremhævedes, at man ved dens Forsvar maatte have for Øje, at et fuldstændigt Nederlag let vilde kunne have Armeens totale Oprivning under den videre Retraite til Følge, og saaledes umuliggøre et fortsat kraftigt Forsvar. Der blev da heller ikke ofret meget paa Dannevirkestillingen i de følgende Aar før Krigen; den betragtedes af de Sagkyndige som en Sommerstilling, hvis Styrke væsentlig beroede paa Oversvømmelser.

Den kommanderende General, de Meza, sik desuagtet i sin Instruks Ordre til fuldstændig at besætte Dannevirkestillingen, men det tilføjedes rigtignok: »at hvor vidt Stillingens Forsvar skulde drives, maatte det i

¹⁾ Efter Generalstaben: »Den dansk-tyske Krig 1864«.

hvert enkelt Tilfælde blive den kommanderende Generals Sag at fatte Beslutning om. Endvidere, at saa stor Interesse det end maatte have at bevare Landet mod fremmed Vold og derved kun at vige tilbage efter en afgørende Kamp, saa var det dog under de forhaanden-værende politiske Forhold af endnu større Betydning, at det kommende Foraar fandt os i Besiddelse af en dygtig og slagfærdig Hær. Kampen i Dannevirkestillingen turde ikke føres saa vidt, at Hærens Tilværelse som Hær kompromitteredes.«

Disse Forhold røbede tydeligt, hvor ringe Tillid man i Ministeriet nærde til Stillingen, og hvor nøgtern man her saa paa Forholdene. Naar man desuagtet gav Ordre til dens fuldstændige Besættelse, kan det kun forklares ved, at man har givet efter for den dengang herskende Folkestemning, og man lagde Ansvar for at vælge Øjeblikket til at trække sig tilbage fra den farlige Stilling over paa den kommanderende General.

Saaledes gik det til, at den danske Hær, der højt regnet talte 35 000 Mand, den 4. Februar stod i Dannevirkestillingen mod en Hær paa 50 000 Mand, bestaaende af Evropas bedste Tropper og ledede af Evropas største Feltherre. Hvad der i endnu højere Grad forøgede Misforholdet var, at medens den danske Hær var bevæbnet med Forladegeværer, var den preussiske Hær bevæbnet med Bagladegeværer.

Det vil have Interesse at se, hvorledes man i den tyske Generalstab saa paa Sagen. I General v. Moltkes Direktiver for Operationerne hed det, at Hovedvanskeligheden ved en Krig med Danmark bestod i, at en Erobring af den jyske Halvø vilde i sig selv ikke føre til Krigens endelige Afslutning. Da Øerne og navnlig Regeringens Sæde vare beskyttede mod Angreb, saa længe den tyske Flaade ikke formaaede at optage en Kamp med den danske, og da en Besættelse af den jyske Halvø, med det Formaal at bevæge den danske Regering til

Eftergivenhed, maatte være af længere Varighed og kunde fremkalde diplomatisk Intervention, muligen endog væbnet Indskriden fra andre Magters Side, maatte det egentlige Angrebsobjekt i Krigen være den danske Hær. Maalet maatte være ikke blot at besejre den, men ved Forfølgning at tilintetgøre den, inden den kunde naa sine sikre Indskibningspunkter. Det laa saaledes i en afgørende Krigsførelses Interesse, at den danske Hær indtog sin fremskudte Stilling ved Dannevirke. Opgaven vilde være at omgaa Stillingen ved at bryde igennem paa den venstre Fløj, og derved afskære Hærens Tilbagegang mod Flensborg. Lykkedes det derimod, hed det endvidere, den danske Hær at naa tilbage til Dybbølstillingen, vilde den der forefinde en langt stærkere og mere koncentreret Stilling, der ligesom det nordligere Brohoved, Fredericia, vilde sætte den istand til at genoptage Operationerne paa Halvøen.

Man ser heraf, i hvor høj Grad man havde imødekommet General v. Moltkes Ønsker ved at besætte Dannevirkestillingen. Befolkningen anede næppe, i hvilken yderst farlig Stilling den danske Armée befandt sig.

Hindringerne paa Fløjene, nemlig Slien og den oversvømmede Reidedal, kunde i kort Tid fryse til, saaledes at Fløjene kunde omgaa. Det afslaaede Angreb paa venstre Fløj, ved Mysunde den 2. Februar, viste tydeligt nok Fjendens Hensigt. Centrum var desuden altfor svagt besat til at kunne modstaa et frontalt Angreb; her maatte Tropperne til Trods for den strenge Aarstid bivouakere, hvilket de i Længden ikke vilde kunne holde ud.

Den største Del af Terrainet foran Stillingen, hvor vore Forposter burde have staaet, var allerede besat af Fjenden, der var tæt inde paa Stillingen.

Fjenden var i fuld Gang med at etablere sit Artilleri, der snart vilde kunne demontere Skytset i Skanserne.

Disse vare i Hovedsagen de Grunde, som bleve anførte af det Krigsraad, der den 4. Februar holdtes i

Slesvig under General de Meza's Præsidium, og hvis Konklusion var, at Stillingen burde opgives, og Retraiten tiltrædes den følgende Dag med Efterladelse af alt i Stillingen værende Materiel.

Det stod Krigsraadet klart, at blev Stillingen gennembrudt, var en ordnet Retraite næppe mulig, og Arméens Tilintetgørelse, der var General v. Moltkes Hovedobjekt, var uundgaaelig.

I Løbet af Dagen den 5. traf man Forberedelserne til Tilbagetoget, som fandt Sted om Aftenen. Om Formiddagen afsendtes skriftlig Meddelelse til Krigsministeriet om den tagne Beslutning. Denne Skrivelse kunde ikke komme Ministeriet i Hænde, før Tilbagetoget var iværksat, og først om Aftenen sendtes et Telegram til Kongen og til Krigsministeren, saalydende: »Efter at have sammenkaldt et Krigsraad igaar har Overkommandoen besluttet at opgive Dannevirkestillingen, forinden et forestaaende alvorligt Angreb udføres. Arméen marcherer i Nat til Flensborg. Materiellet i Skanserne efterlades«.

General de Meza vidste, hvilken Skuffelse han beredede Nationen; men han var klar over, at det var hans første Pligt at frelse Arméen, selv om Krigsministeren, der maatte være stærkt paavirket af Trykket af den herskende Stemning i Kjøbenhavn, var af en anden Anskuelse.

For derfor at forhindre enhver Indskriden fra Ministeriets Side lod de Meza uopholdelig efter ovennævnte Telegrams Afsendelse resolut Forbindelsen med alle Telegrafinier ophæve, og det telegrafiske Apparat optage. Han følte, at enhver Vaklen i den engang tagne Beslutning maatte blive skæbnesvanger, og han havde det sjældne moralske Mod at paatage sig det fulde Ansvar for Tilbagetoget, som han maatte vide vilde blive strengt kritiseret af hele Nationen, og rimeligvis ogsaa af hans Ministerium.

Hvad Krigsministeren mente om den trufne For-

anstaltning, fik de Meza at vide straks efter sin Ankomst til Flensborg i Løbet af Natten mellem den 5. og 6.; han modtog da et Telegram saalydende:

»Jeg anerkender ikke, at Arméens øverstkommanderende General har holdt sig Instruksen efterrettelig, og forbeholder mig altsaa Undersøgelse i saa Henseende. Det er endnu min Mening, at Dannevirke burde forsvares.

C. C. Lundby.«

I Kjøbenhavn vakte Efterretningen om Tilbagetoget stor Skuffelse og den største Ophidselse, uden at det dog kom til alvorligere Udbrud; men Hæren var reddet. Den 8. Februar stod Hæren i Dybbølstillingen uden at have lidt noget større Tab under Tilbagemarschen.

Som bekendt maatte de Meza lide den Krænkelser at miste sin Stilling som øverstkommanderende General; først Efterverdenen har forstaaet og anerkendt hans kloge og resolute Optræden.

Saaledes reddedes den danske Hær af en yderst farlig Situation, frembragt ved, at man for at føje Folkestemningen havde ladet Hæren indtage en fremskudt, uholdbar Stilling; men den dybere Aarsag hertil var, at man ikke i Tide havde sørget for at oplyse Befolkningen om Stillingens sande Betydning. Var dette sket, havde man næppe besat Stillingen paa en saadan Aarstid.

Man maa lægge Mærke til, at naar Katastrofen i dette Tilfælde blev undgaaet, skyldtes det for det første de Mezas Personlighed, for det andet, at der overhovedet fandtes en Stilling at falde tilbage paa.

Man tør vel næppe paaregne, at der altid i Fremtiden vil findes en Mand som de Meza, og som Forholdene nu ere, findes der ingen Retraitestilling uden for Kjøbenhavn, hverken for Hær eller Flaade.

II. Fra Krigen 1870¹.

Endog umiddelbart før Krigen Udbrud havde Krigsministeren erklæret, at den franske Hær var fuldt krigsberedt. Den Overvurdering af Hæren, som var bleven fremkaldt ikke alene hos Rigsdagen, men hos hele Nationen, vedblev Ministeren at opretholde, lige til Slaget ved Sedan røbede Sandheden.

Det var i Slutningen af August 1870. Marskal Bazaine var indesluttet i Metz, men havde meddelt Ministeriet i Paris, at det var hans Hensigt at bryde ud.

Marskal Mac Mahon var med Chalonsarméen paa 120 000 Mand brudt op fra Lejren ved Chalons og marscherede fra Reims i nordostlig Retning paa Montmédy, i det Haab at kunne række Bazaine en hjælpende Haand, naar han brød ud fra Metz.

Men Bevægelsen var bleven opdaget af det tyske Hovedkvarter. To Hære under Kronprinserne af Sachsen og Preussen, paa i alt 240 000 Mand, vare under Marsch vester paa. Paa Grund af Chalonsarméens nordostgaaende Bevægelse fik de nu Ordre til at foretage en Frontforandring, saaledes at den ene Armée marscherede op i Ryggen paa Chalonsarméen, den anden, Maasarméen, fik Ordre til at marschere op i den franske Armées højre Flanke og til at besætte Overgangene over Maasfloden i dens Front. Saaledes begyndte Moltke at danne den Saks, i hvilken den franske Hær faa Dage efter skulde blive lemlæstet og fangen.

Den 27. August fik Mac Mahon Efterretning om Tyskernes Bevægelser, og om at de havde besat Chalons, og saaledes truede med at afskære Tilbagetoget til Paris. Situationen var kritisk. Var Bazaine brudt ud fra Metz? Var han allerede paa Marsch mod Montmédy? Det var de Spørgsmaal som maatte besvares, før endelig Bestemmelse kunde tages.

¹) Efter N. P. Jensen: «Den tysk-franske Krig».

Da modtog Mac Mahon i Løbet af Dagen paalidelig Efterretning om, at Bazaine endnu for to Dage siden ikke havde forladt Metz, og han besluttede sig da til at opgive Undsætningsforsøget og at gaa tilbage til Paris.

Der kunde ikke blandt de Sagkyndige, som var bekendt med Situationen, være nogen Tvivl om Rigtigheden af denne Beslutning. 200 000 Mand truede den franske Hær i Flanken og kunde hvert Øjeblik afskære Tilbage-toget. Marschen østerpaa var hæmmet ved Maasfloden, hvis Overgange vare besatte af 50 000 Fjender, og selv om det lykkedes Mac Mahon at passere Maas, vilde han uden for Metz møde en anden tysk Armée paa 200 000 Mand; det var derfor øjensynligt, at hans Hær paa lidt over 100 000 Mand maatte enten gaa tilbage til Paris eller blive tilintetgjort.

Men den Forestilling om den franske Armées udmærkede Forfatning og Kampdygtighed, som engang var vakt hos Befolkningen ved falske Fremstillinger, skulde vedblivende opretholdes, og Krigsministeren søgte nu at holde Folkets Stemning oppe ved i forblommede Udtryk at hentyde til de store Resultater, der skulde opnaas ved Mac Mahons Tog. Det gik endog saa vidt, at i de Dage, hvor Mac Mahons Hær saa at sige gik paa Randen af en Afgrund, og selv medens den led sine frygtelige Nederlag, gik man i Paris i en halv Sejrsrus. Dette gjaldt endogsaa den lovgivende Forsamling, der ligeledes var holdt i fuldstændig Uvidenhed af Krigsministeren. Efter at Sandheden engang var skjult, blev det vanskeligere og vanskeligere for Ministeren at afsløre den ved resolut at lade Hæren gaa tilbage. Han besluttede hellere at spille va-banc med den sidste Rest af Frankrigs regulære Arméer end at paadrage sig en rimeligvis forbigaaende Storm i Folkestemningen og Pressen. Kejserinden blev forledet af Ministeren til at give sit Samtykke til den skæbnesvangre Beslutning. Det telegrafiske Svar paa Mac Mahons Meddelelse om

Tilbagetoget begyndte saaledes: »Dersom De opgiver Bazaine, vil Revolutionen bryde ud i Paris« . . . og den sluttede saaledes: . . . »og den Spænding, hvormed man følger Dem, er overordentlig stor.« Denne Depesche viser bedre end andet, hvorledes Stemningen i Paris havde dikteret Ordren til at marschere paa Metz. For Sikkerheds Skyld afsendte Ministeren endnu en Depesche den 28. om Formiddagen; den lød saaledes:

»I Ministerraadets Navn opfordrer jeg dem til at bringe Bazaine Hjælp ved at benytte de 30 Timers Forspring, De har for Kronprinsen af Preussen«.

Tilbagemarschen til Paris var allerede paabegyndt, da der blev givet Kontraordrer, og der opstod som Følge deraf stor Forvirring.

Som bekendt blev Chalonsarméen oprevet ved Beaumont og ved Sedan, hvor den maatte overgive sig, og over 100 000 Mand maatte gaa i Krigsfangenskab.

Det var Folkestemningen og Pressen, der gav Chalonsarméen i Hænderne paa de tyske Hære.

Da Efterretningen om det eksempelløse Nederlag naaede Paris, brød nu den Revolution ud med fordoblet Kraft, som man saa længe havde søgt at dæmme op for ved usandfærdige Beretninger og dumdristige Operationer.

III. Fra den spansk-amerikanske Krig 1898¹⁾

De Forenede Staters Hær talte forinden Krigens Udbrud kun 27 500 Mand, spredte over et stort Territorium, medens Spanien havde over 100 000 Mand staaende paa Kuba alene.

Endvidere var, paa Papiret, den spanske Flaade nærlig af samme Styrke som den amerikanske.

I Spanien knyttede Befolkningen store Forhaabninger

¹⁾ Efter Naval Annual 1899, G. S. Clarke: »The Spanish-American War«.

til Flaaden; men hvorledes Sagernes sande Tilstand var, faar man det bedste Begreb om gennem de Rapporter, som den kommanderende Admiral Cervera i Løbet af de sidste Maaneder før Krigens Udbrud sendte til sin Regering.

Efter at Admiralen Gang efter Gang havde paavist den uhyre Fare ved en Krig med de Forenede Stater, efter at han havde opstillet Styrkesammenligninger og vist, hvor haabløs Krigen vilde være, skriver han den 26. Februar 1898:

»Jeg afsender idag den officielle Skrivelse, som jeg anmeldte igaar. Dens Slutninger ere i Sandhed bedrøvelige, men have vi Raad til at nære Illusioner? Skyldte vi ikke vort Land, ikke alene vort Liv om nødvendigt, men ogsaa Meddelelsen af vore Anskuelser? Jeg er meget urolig ved dette. Jeg spørger mig selv, om det er rigtigt at forblive tavs og derved gøre mig selv til Medskyldig i Eventyr, som sikkert ville føre til Spaniens fuldstændige Ruin.«

I en anden Skrivelse hedder det:

»Da ingen af de øvrige Skibe ere udrustede eller færdige, er Flaaden reduceret til »Vizcaya«, »Oquendo«, »Maria Teresa«, »Colon« og Torpedojagerne. Panserkrydserne »Vizcaya«, »Oquendo« og »Maria Teresa« ere gode Skibe af deres Klasse, men deres Hovedarmering, de 14 cm. Kanoner, ere saa godt som ubrugelige paa Grund af den daarlige Baglademekanisme og daarlige Patronhylstre. »Colon«, som utvivlsomt er det bedste af alle vore Krigsskibe, har endnu ikke sine store Kanoner ombord. Torpedojagerne »Furor« og »Terror« kunne næppe gøre effektiv Brug af deres 75 mm. Kanoner. I Cadiz have vi ikke været i Stand til at fylde Kul, og i Barcelona og Cadiz kan Flaaden ikke faa det halve Kvantum Beskøjter, som er nødvendigt. Flaaden mangler flere af de allervigtigste Fornødenheder. Vi have ingen Kort over de amerikanske Farvande. De otte vigtigste

Skibe paa Kuba have ingen militær Værdi og ere slet vedligeholdte. Naar man tager alt i Betragtning, forholder vor Flaadestyrke sig til den amerikanske som 1 til 3. Det er frygteligt at tænke paa, hvad Udfaldet af en Søkamp vil blive«.

Til Trods for disse advarende Ord foretog den spanske Regering dog lidet eller intet for at bøde paa Flaadens Mangler, og da kort før Krigens Udbrud den spanske Flaade laa samlet ved Cap Verderne i Slutningen af April, var den omtrent i samme Stand som ovenfor beskrevet. I et Krigsraad blev det besluttet at henlede Regeringens Opmærksomhed paa Eskadrens slette Forfatning og indtrængende at raade til, at Eskadren skulde forblive paa denne Side af Atlanterhavet.

Men det synes, som om den spanske Regering allerede før Krigens Udbrud havde bestemt sig til at sende Eskadren til Vestindien, og naar den til Trods for Admiral Cerveras gentagne Forestillinger dog fastholdt denne Plan, som den altsaa vidste vilde føre til sikker Ødelæggelse, kan det kun forklares derved, at Nationen, der var holdt i Uvidenhed om Flaadens sande Forfatning, gennem Pressen og paa anden Maade udøvede en saadan Pression paa Regeringen, at denne følte sig nødsaget til at foretage denne Operation af politiske Grunde.

Den 22. April blev Krigen erklæret, og den 24. fik Admiral Cervera Ordre til at sejle til Kuba.

Medens den spanske Flaade dampede med langsom Fart over Atlanterhavet, fortsatte Spanierne Krigen paa Kuba mod Insurgenterne og, som det syntes, ikke ganske uden Held. Samtidig blev Øen blokeret af den amerikanske Flaade, men Amerikanerne havde endnu ikke sendt Tropper derover, dels fordi Hæren endnu ikke var fuldt mobiliseret, dels fordi man ansaa det for at være for risikabelt at afsende nogen Landgangsekspedition, saalænge den spanske Eskadre endnu eksisterede. Den spanske Eskadre udøvede saaledes til Trods for sin Af-

magt en stor moralsk Virkning. Jo længere Rejsen over Atlanterhavet trak ud, jo mere voksede Uvisheden i Amerika om dens Endemaal, og samtidig voksede Utaalmodigheden og Nervøsiteten hos Befolkningen. Snart var man bange for Bombardement af Kyststæderne, snart forlangte man, at Landgangskorps øjeblikkelig skulde sendes til Kuba. En hel Maaned gik hen paa denne Maade, uden at man tilsyneladende var kommen et Skridt videre. Man begyndte i Amerika allerede at blive ked af Krigen, og havde Admiral Cervera kunnet manøvrere saaledes, at Afgørelsen blev trukken endnu længere ud, vilde Krigen maaske have faaet et andet Udseende; men han havde sine Ordre. Den spanske Nation forlangte Handling der, hvor en afventende Krigsførelse vilde have været fordelagtigst.

Den amerikanske Regering lod sig ikke drive til noget overilet Skridt, men afventede Admiral Cerveras Komme. Det var en stor Lettelse, da man den 20. Maj i Washington fik Efterretning om, at den spanske Flaade Dagen forinden var løben ind i Santiagos Havn. Allerede den 21. begyndte de første amerikanske Skibe at vise sig udenfor denne Havn, som fra den 1. Juni blev reguleret blokeret af Admiral Sampson.

Allerede den 4. Juni var Transportflaaden klar til at sejle fra Tampa, men et Rygte om, at en spansk Panserkrydser var bleven set nord for Kuba, bevirkede, at man holdt Ekspeditionen tilbage, indtil det viste sig, at Rygtet var uden Grund. I Virkeligheden fandtes der ingen spanske Krydsere nærmere end Cadiz; men Begivenheden viser, hvor stor den moralske Virkning af Tilstedeværelsen af fjendtlige Krigsskibe er under saadanne Forhold. Først den 14. Juni afsejlede Transportflaaden med 16 000 Mand under General Shafter. Landgangen foregik under Ilden fra Skibenes Kanoner, og Spanierne gjorde intet Forsøg paa at hindre den.

Admiral Sampson holdt paa, at Hæren skulde be-

mægtige sig de Højder, der beherske Indsejlingen, hvorefter han vilde forcere denne; men General Shafter dirigerede Tropperne ind i Landet, hvor de den 1. Juli bleve indviklede i en alvorlig Kamp, hvis Resultat nær kunde være bleven skæbnesvanger for Ekspeditionens Udfald. Det lykkedes vel Amerikanerne at tage de befæstede Stillinger San Juan og El Caney, men med et Tab, der var over tre Gange saa stort som Spaniernes. Den Fremrykning, som var fastsat at skulle finde Sted næste Dag, maatte opgives.

General Shafters Stilling var saaledes temmelig mislig. De amerikanske Tropper vare allerede stærkt medtagne af Klimaet, og stod opstillede i en lang, svag Linie uden Reserver, og Generalen forlangte da i sin Nød, at Flaaden, til Trods for at Højderne ved Indsejlingen, Aquadores, endnu var i Spaniernes Hænder, skulde forcere Indløbet. Admiralen ønskede ikke at udsætte sit kostbare Materiel ved en saa tvivlsom Operation, men en Konference blev aftalt at skulle finde Sted den næste Dag, den 3., da Admiral Cervera uventet forandrede Begivenhedernes Gang.

Den 2. Juli var Situationen altsaa den, at i Santiago laa 4 spanske Skibe og 2 Torpedobaadsjagere, alle slet udrustede og uden tilstrækkelig Forsyning af Kul til at kunne iværksætte en Flugt. Udenfor laa 16 amerikanske Skibe i fuldt kampdygtig Stand. I Santiago fandtes en spansk Styrke, der numerisk var Amerikanernes betydelig overlegen; den havde Proviant for 6 Uger, rigelig Ammunition og havde endnu Forbindelse med Landsiden, altsaa med Havana. Thi den Del af Cerneringen, som Insurgentgeneralen, Garcia, med 9 000 Mand skulde udføre, var langt fra effektiv. Den amerikanske Landgangsekspedition var saa medtaget, at den i Virkeligheden var paa Nippet til at ophæve Belejringen og afvente yderligere Forstærkninger Komme.

Dette var det kritiske Moment i Kampen om San-

tiago. Havde Spanierne kendt og forstaaet Situationen, saaledes som man kender den nu, og benyttet den til at udføre et energisk Angreb paa de amerikanske Linier, vilde Krigen mulig have kunnet trække længe ud endnu. Spanierne havde endnu Chancer, men den spanske Regerings Indgriben skulde sætte alle Fordele overstyr.

Allerede i Maj og i Løbet af Juni opfordredes Admiral Cervera flere Gange telegrafisk fra Madrid og fra Marskal Blanco i Havana, hvem han var bleven underlagt, til at forsøge at undslippe fra Santiago. Admiral Cervera svarede den 25. Juni, efter at have beskrevet Situationen, saaledes:

»Et Forsøg paa at forlade denne Havn vil være ensbetydende med vor absolute, fuldstændige Ødelæggelse. . . . Da det er absolut umuligt at undslippe under disse Omstændigheder, har jeg i Sinde at gøre al den Modstand, som staar i min Magt, og at ødelægge Skibene som sidste Udvej. . . . De vil have at afgøre, om vi skulle gaa videre og bringe et Offer, som jeg for min Part anser for unyttigt.«

Det var Cerveras Tanke at stille hele sin Styrke og sit hurtigskydende Artilleri til Disposition ved Landforsvaret af Santiago, hvor det, som vi have set, netop den 3. Juli vilde kunne have udrettet overordentlig meget. Den kommanderende General i Santiago, Toras, delte fuldstændig Cerveras Anskuelse.

Efter Udvekslingen af en Række Henstillinger, Modforestillinger og Protester fik Admiralen til Slutning den 2. Juli positiv Ordre fra Marskal Blanco til at forlade Santiago inden 12 Timer, og denne Ordre bekræftedes fra Madrid.

Ordren blev punktlig adlydt, idet Admiral Cervera næste Dag, den 3. Juli Kl. 9¹/₂ Fm. dampede ud af Santiagos Havn. Resultatet af dette Foretagende er noksom bekendt — den spanske Flaades fuldstændige Til-

intetgørelse i Løbet af nogle faa Timer, uden at Amerikanerne led noget nævneværdigt Tab.

Til Trods for den glimrende Sejr, Amerikanerne saaledes havde vundet, vare de dog stede i den største Forlegenhed; thi at gaa frem til Angreb paa Landsiden var umuligt paa Grund af Troppernes Forfatning, og Admiral Sampson vilde ikke indlade sig paa at forcere Indløbet, saalænge Kystbatterierne endnu vare i Fjendens Hænder.

Men Flaadens Nederlag havde haft en uhyre moralsk Virkning paa Besætningen i Byen. Ligesom vi i 1849 efter Eckernførde Affairen tabte Modet, og helt opgav Forsvaret af Slesvigs Fastland, saaledes viste det sig ogsaa her, at en Begivenhed, som i sig selv ikke er af afgørende Betydning for Krigsførelsen, dog kan vende hele Krigens Gang.

Uden at der iøvrigt blev ført nogen Kamp efter den 3. Juli, overgav Byen sig den 17., og den samme Modløshed, der havde grebet Santiagos Forsvarere, greb nu ogsaa snart hele Spaniens Befolkning, og Fredsunderhandlinger blev kort efter indledede.

Den dybere Aarsag til denne pludseligt opstaaende Modløshed kan som sagt ikke have været selve Tabet af de 4 Skibe og af Santiago. Endnu var Øens Hovedstad, Havana, aldeles uantastet og af langt større Modstandsevne og strategisk Betydning end Santiago; endnu havde man en Hærstyrke paa Kuba, der var Amerikanernes langt overlegen, og en stor Del af Flaaden havde man endnu hjemme til Forsvar af Moderlandets Kyster; men det, der skete, var, at det unyttige Nederlag rev Sløret fra Befolkningens Øjne. Den spanske Regering havde til det sidste vedblevet at holde Befolkningen i Uvidenhed om Sagerne sande Stilling og dækket over Nederlagene ved optimistiske Beretninger. Desto større blev Skuffelsen, da Katastrofen indtraadte. Paa engang fik man Øjnene op for Spaniens daarlige Krigsberedskab;

og den Krig, som maaske aldrig vilde være bleven begyndt, havde Befolkningen kendt Sagernes sande Sammenhæng, den opgav man nu straks ved det første, ret betydningsløse Nederlag.

Denne Krig viser den store Betydning, som selv primitive Kystbefæstninger og Minespæringer have overfor Flaadeangreb. Endvidere peger den amerikanske Ledelse af Operationerne hen paa Nødvendigheden af en fælles Overkommando for Hær og Flaade, naar de skulle virke sammen, samt paa Ønskeligheden af Indøvelsen af Samarbejde i Fredstid.

De her anførte Eksempler vise ikke alene, hvor farligt det er ikke at være vel forberedt, men tillige hvor farligt det er i Fredstid ikke itide at fremkalde en korrekt og nøgtern Opfattelse af Forsvarsvæsenets Tilstand hos Befolkningen, idet denne da vil kunne danne sig falske Illusioner om de Opgaver, som Krigsmagten virkelig formaar at løse.

Afsluttende Bemærkninger om vort Forsvars Tilstand, Udvikling og Begrænsning.

Pladsen i dette Hefte tillader ikke en Behandling i Detailler af disse vigtige Spørgsmaal. Her skal kun gives en summarisk Oversigt over vort Forsvars nuværende Tilstand og ringe Modstandskraft, endvidere over hvad der burde gøres for at afrunde Forsvaret, og hvad der derved kunde opnaas.

Vort Forsvars nuværende Tilstand.

Den mobile Hær har en efter vore Forhold ret passende Størrelse, ca. 40 000 Mand, og er vel bevæbnet og udrustet, naar undtages den væsentlige Mangel, at Feltartilleriet er meget for svagt, og dets eksisterende Materiel forældet og udslidt (9 cm. Staalkanon M. 1870).

Garnisoneringen rummer den Fare, at den større Del af Liniehærens Rammer og Depoter ville være udsatte for at blive afskaarne fra Sjælland ved Krigens Udbrud, idet $\frac{3}{5}$ af Liniefodfolket og Rytteriet og $\frac{1}{4}$ af Feltartilleriet er garnisoneret i Jylland og paa Fyn.

Flaadens Skibe ere, skønt vel vedligeholdte og i Orden, dog for største Delen helt eller delvis utidsvarende og forældede¹⁾.

Af Torpedobaade haves et ret betydeligt Antal, fuldt krigsbrugbare.

Søminevæsenet, saa vel det aktive som det passive, er i det hele godt udviklet og tidssvarende, men det passive Minemateriel er ikke tilstede i tilstrækkeligt Omfang til at møde de Krav, der maa stilles til Forsvaret udenfor Sundet.

Flaadens faste Personel er mangelfuldt i flere Retninger og for Maskinkorpsets og Søminekorpsets Vedkommende saa utilstrækkeligt, at man kun er i Stand til at besætte godt en Trediedel af Materiellet med teknisk Personel.

Befæstningsanlægene ved Kjøbenhavn ere som Helhed baade mod Sø- og Landsiden af betydelig Modstandskraft. Der findes dog ogsaa her en væsentlig Mangel, idet Sydfronten ligger saa godt som aaben.

Uden for Kjøbenhavn findes ingen Befæstninger. Flaaden finder saaledes intet Støttepunkt i Bæltet, og vore Torpedobaade finde end ikke en Skanse at trække sig bag ved. Vore Havne paa Sjællands Kyster ligge aabne for Landgange, og en Fjende har uhindret Adgang til de sjællandske Fjorde og indre Farvande.

Krigsberedskabet er vel i de senere Aar meget udviklet med hurtig Mobilisering for Øje baade i Hæren og Flaaden, men er ikke til enhver Tid betryggende mod Overrumpling.

¹⁾ Kaptajn J. H. Schultz: Vor Flaades Tilstand ved Aarhundredets Slutning. Dette Tidsskrifts Januar-Hefte.

Der findes ikke nogen fælles Overledelse for Hær og Flaade, og Samarbejdet mellem de to Værn ved Kystforsvaret (naar undtages ved Kjøbenhavn) er ikke indøvet.

Betragter man Forsvarsvæsenet som Helhed, vil man se, at til Trods for de store Kapitaler, der er ofret paa det, findes der i mere end een Henseende Mangler, der virke som daarlige Led i en Kæde, idet de forringe Modstandskraften af det Hele. Særlig gælder dette Forsvaret i første Linie, Kystforsvaret, der dog byder de bedste naturlige Betingelser.

Forsvarets Begrænsning under de nuværende Forhold.

Det forudsættes her som i det følgende, at Fjenden er en Stormagt, som vil angribe vor Selvstændighed, og hvis Angrebsobjekt derfor maa være Sjælland og i sidste Instans Kjøbenhavn.

Da der ikke findes noget Støttepunkt for Flaaden udenfor Kjøbenhavn, vil man ikke kunne sende nogen Eskadre til Bæltet.

Flaaden kan altsaa ikke yde nogen virksom Støtte ved Troppeoverførsler, og det er derfor højst usandsynligt, at det vil lykkes at faa Rammer og Mandskab til de jyske og fynske Afdelinger over, hvis dette ikke er sket inden Krigens Udbrud.

Den paa Sjælland staaende Del af Felthæren vil ikke alene, uden Flaadens Medvirkning og uden et eneste Batteri paa Kysten, kunne forhindre en fjendtlig Landgang paa Sjællands Kyst, og den Modstand, den tilligemed de sjællandske Besætningstropper kan byde ved Kjøbenhavn, kan ikke blive af lang Varighed, henset til at Besættelsen af Fæstningen vil blive meget svag, og da Fjenden uhindret vil kunne landsætte Belejringsstyks i de nærmeste Havnestæder.

Hvis Omstændighederne have tilladt os at kon-

centrere hele Hæren paa Sjælland inden Krigens Begyndelse, ville Udsigterne til at afværge en Landgang vel være betydelig bedre; men uden Flaadens Medvirkning og med vort nuværende Feltartilleri, vil Opgaven næppe kunne løses.

Sker den fjendtlige Landgang i Nærheden af Kjøbenhavn, er der Fare for, at større Dele af Hæren kunne blive afskaarne.

Den Modstand, som derefter kan hydes ved Kjøbenhavn, vil være mindre, end man i øvrigt kunde vente af den store Styrke, der under disse Forhold vil være koncentreret i Fæstningen, paa Grund af de ovenanførte Mangler ved Forsvarets forskellige Dele, og Forsvaret kan ikke blive af lang Varighed.

Det ses altsaa, at som vi nu ere stillede, vil Krigen indledes med, at hele Landet bliver besat af Fjenden, og at Kjøbenhavn cernerer.

Endvidere er der en Fare for, saaledes som illustreret ved de historiske Eksempler, at større Dele af vor Krigsmagt kunne blive stillede overfor en stor Overmagt uden Dækning eller Mulighed for Retraite. Denne Fare er under de nuværende Forhold navnlig til Stede paa tre Punkter:

1. De jyske og fynske Afdelinger kunne blive afskaarne og tilintetgjorte.
2. Saafremt Flaaden sendes til Bæltet, vil den være udsat for fuldstændig Ødelæggelse.
3. Hvis den mobile Hær forsøger at føre Sjællands Kystforsvar med Kraft, er der Fare for, at større Afdelinger kunne blive afskaarne fra Kjøbenhavn og tilintetgjorte.

Indtræffer blot et af disse unyttige Nederlag ved Krigens Begyndelse, vil Forsvaret, der i Forvejen kun kan blive ført med Modløshed, sandsynligvis være brudt.

Foranstaltninger til Udbedring af vort Forsvar.

De ekstraordinære Foranstaltninger, som vilde afhjælpe Manglerne og derved afrunde Forsvaret til et harmonisk Hele af forholdsvis stor Modstandskraft, ere i Henhold til Ovenstaaende i Hovedsagen følgende:

Hær.

1. En Udvidelse af Feltartilleriet og Anskaffelse af nyt Feltskyts.
2. Garnisonering af Hovedmassen af de jyske og fynske Afdelinger og hele Feltartilleriet paa Sjælland. Garnisoneringen ordnes saaledes, at Tropperne garnisonere i de Afsnit paa Sjællands Kyst, hvor de i Krigstid ere bestemte til at skulle optræde.

Flaade.

3. Rekonstruktion og Omarmering af en større Del af Flaadens Skibe, jævnsides med en rimelig og planmæssig Udvikling af Nybygninger.
4. Komplettering af Flaadens Rammer (en ny Søværnslov).
5. Udvidelse af det passive Mineforsvar udenfor Sundet.

Befæstningsanlæg.

6. Styrkelse af Kjøbenhavns Sydfront ved Anlæg af lettere Værker paa Amager og Saltholm.
7. Anlæg af Kystbatterier paa Sjælland ved Havnestæder og Fjorde, og Dannelsen af et beskyttet Tilflugtssted for vore større Skibe (Smaalandsfarvandene). For at reducere Bekostningen skulde sidstnævnte Stilling, foruden ved Minelinier i større Udstrækning, kun dækkes ved lettere Værker, der ligesom Kystbatterierne skulde armeres med eksisterende Materiel, fornemlig det ledigblevne fra

Flaadens Skibe i Henhold til Pkt. 3. Hvad enten man vil lade Hæren eller Marinen overtage Betjeningen af disse Værker, vil der kræves en Udvidelse af det respektive Personel.

Organisation.

8. En Udvikling af Krigsberedskabet og Efterretningsvæsenet særlig med Overrumpling for Øje.
En Mobiliseringsplan, ifølge hvilken den mobile Hær i første Instans koncentrerer sine ovennævnte respektive Afsnit paa Sjællands Kyst.
9. Afholdelse af kombinerede Øvelser mellem Hær og Flaade, navnlig vedrørende Troppeoverførsler og Kystforsvar (inkl. Forsvar af Kjøbenhavns Søfront).
10. Oprettelse af en Overledelse med Stab, fælles for Hær og Flaade, som Organ for alt Samarbejde mellem de to Værn, for Udarbejdelse af den samlede Plan for Mobilisering og Forsvar, for Ledelse af kombinerede Øvelser i Fredstid og af Operationerne i Krigstid.

Forsvarets Omraade efter Gennemførelsen af ovennævnte Foranstaltninger.

Det vil under disse Forhold være muligt at sende en ret kraftig Eskadre til Bæltet og at etablere Mine-spærringer, som ville gøre det umuligt for større fjendtlige Skibe at operere i alt Fald i vore indre Farvande og Fjorde.

Den største Del af Hærens Rammer og Depoter ville allerede befinde sig paa Sjælland, og det staar kun tilbage at overføre Resten samt Mandskabet fra Jylland og Fyn. Flaaden vil herved kunne yde virksom Støtte.

Hæren vil straks ved Mobiliseringen være fordelt paa Sjællands Kyst i de forskellige Afsnit, hvor Afdelingerne hver for sig ville være terrainkendte.

En Landgang paa Sjællands Kyst vil ikke blive forsøgt med mindre Flaaden er effektivt indespærret, og før Farvandet er ryddet for Miner der, hvor Landgangen skal iværksættes.

Idet Flaaden, selv om en effektiv Indespærring antages mulig, dækker Sjællands Sydkyst, vil Hærens Opgave begrænses. Kystbatterierne i Forbindelse med Torpedobaade og Krydsere stationerede i Havne og Fjorde ville tillige med et kraftigt moderne Feltartilleri sætte Hæren i Stand til at byde en Modstand, der kan blive skæbnsvanger for en Landgangsekspedition.

Medens vi med vore nuværende Midler maa indskrænke os til at føre et svagt Forsvar af Kjøbenhavn, vilde det efter de her nævnte Foranstaltningers Gennemførelse altsaa være muligt at føre et haardnakket Forsvar af Sjællands Kyst som første Linie. Ved Kampen i denne Linie udnyttes de naturlige Fordele, som vore Farvandes Beskaffenhed byde os, og Fordelene ved at Sjælland er en Ø. Vi møde Fjenden ved Landgangen, det for ham mest kritiske Moment, og vi kunne derfor haabe her at tilføje ham alvorlige Tab. Hovedvægten bør derfor lægges paa denne Linie.

Forudsættes det, at Fjenden alligevel kommer iland paa Sjælland, vil Belejringen af Kjøbenhavn endnu staa tilbage og kræve store Midler og lang Tid, thi baade paa Søen og paa Landsiden vil Fjenden forefinde et forholdsvis kraftigt, harmonisk Forsvar. Det vil dog næppe være muligt under Belejringen at bibringe Fjenden alvorlige Tab. Betydningen af Fæstningen Kjøbenhavn vil under saadanne Forhold navnlig ligge i, at Krigen ved den trækkes i Langdrag.

Muligheden for at komme til en rationel Ordning af Forsvarsvæsenet.

At Landet kan bære de Udgifter, der ville kræves til en Udbedring af vort Forsvar, som den her fore-

slaaede eller en lignende, er der ikke Grund til at tvivle om, henset til den nuværende økonomisk gunstige Periode.

Hvorvidt Befolkningen er villig til at bære Udgifterne, ere Meningerne derimod delte om.

Der er dog gode Grunde til at antage, at der i Virkeligheden af alle politiske Partier næres et Ønske om at komme til en tilfredsstillende Ordning af denne Sag.

At saaledes ikke alene Højre, men at ogsaa Venstre er velvillig stemt for Forsvarssagen, og i al Fald under forandrede politiske Forhold vilde bringe rimelige Ofre for dens Ordning, fremgaar klart af Folketingsmand J. C. Christensens Udtalelser i Rigsdagen den 16. Januar d. A. (Rigsdagstidende Sp. 2533): »Jeg tror, at vi en Gang maa komme til en virkelig samlet Overvejelse af alle de Forhold, som høre her ind under (Forsvarssagen), og naar den Dag kommer, at man fra alle politiske Sider med god Villie gaar til en saadan Overvejelse, naa vi vel ogsaa til et Resultat. Jeg tror, at vi da ville naa et Resultat, som ganske vist ikke kan bringe hele vort Forsvarsvæsen op til noget storstilet — det er vort Land for lille og for fattigt til — men til noget, der baade finansielt, rent økonomisk og efter de militære Krav vil skabe en Tilstand, som vi kunne være tjente med. Saaledes som det nu er ordnet, hvor det ene ikke passer til det andet, tror jeg, at alle Partier ere ved at indse, at en slettere Ordning kunne vi ikke have«.

Men ogsaa hos det socialdemokratiske Parti findes sikkert paa Bunden den samme Følelse, selv om de forsvarsfjendtlige Udtalelser, der ere komne til Orde fra dette Partis Side, maatte lade formode det modsatte.

De danske Haandværkere og Arbejdere, som danne den overvejende Del af dette Parti, have i de senere Aars faglige Kampe vist, at de ere i Besiddelse netop af de Egenskaber, som betinge en alvorlig Kamp for den nationale Uafhængighed. Der er ingen Grund til at tro,

at disse Egenskaber: Organisationsevne, Disciplin, Selvstændighedsfølelse og Offerberedvillighed, som have udfoldet sig i Kampene for den sociale Selvstændighed, skulde fornægte sig, naar det gælder den nationale Selvstændighed. Der behøves sikkert kun at tilvejebringes en Forstaaelse af Forholdene, og af hvor kritisk den nuværende Tid er.

Et Forsvarsforbund med Sverrig og Norge.

Geografisk set hører den skandinaviske Halvø til den russiske Del af Fastlandet, ligesom den jyske Halvø med Øerne hører til den nordtyske Slette; men de tre Folkeslag, som bebo disse Lande, danne i national Henseende og i den internationale Bevidsthed en Enhed, om end politisk splittede.

De uheldige geografiske Forhold ville bidrage til, at den ene af de tre Staters Fald vil drage de andres med sig.

Den vaagnende Følelse af Solidaritet i de skandinaviske Lande er udsprungen, foruden af Slægtskabet, af Følelsen af fælles Fare og af Ønsket om at vinde forøget Modstandskraft ved Sammenslutning.

Det gode Forhold, hvori de skandinaviske Stater for Tiden staa til deres mægtige Naboer, giver Haab om, at den Mulighed er fjern, som er opstillet af en svensk Politiker¹⁾, at disse Stater, under en eventuel Krig mellem Tyskland og Rusland, skulde blive benyttede som Kompensationsobjekter ved Fredslutningen.

Men tilbage bliver altid den Mulighed, at der kan opstaa politiske Forhold i Europa, under hvilke de skandinaviske Staters Neutralitet ville staa Fare for at blive brudt, saafremt de ikke selv ere i Stand til effektivt at værne om den.

¹⁾ Dagens Nyheter 17/9 1899 og følg. Numre: »Mellan Varangerfjord och Nedre Donau» af X.

En Hovedbetingelse for Sammenslutningen er, at hvert af de tre Lande efter Evne bidrager sit til Forsvaret, men i saa Henseende er Danmark for Tiden langt tilbage for Sverrig og Norge, og kan derfor ikke haabe at vinde nogen Forbundsfaelle.

En Ordning af Forsvarsvæsenet, som den ovenfor foreslaaede, vilde altsaa ikke alene umiddelbart i høj Grad forøge vor Modstandskraft, den vilde tillige aabne Muligheden for et Forbund, som vilde byde den bedst mulige Garanti for Bevarelsen af vor Neutralitet og Selvstændighed.

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

England.

Nybygninger m. m.

Kampskibe. Kampskib af I. Kl. »Glory», bygget hos Brødr. Laird i Birkenhead, er afleveret færdigt.

Kølen er lagt den 23. Novbr. til Kampskibet »Montagu» og den 1. Januar til Søsterskibet »Albemarle». Dimensionerne ere: Lgd. 123,4 m., Br. 23,0 m., Middeldybg. 8,1 m. Depl. c. 14 200 Tons.

De ville faa Bæltepansere af Harveystaal 88,5 m. langt og 178 mm. tykt, aftagende til 76 mm. Farten skal være 19 Knob.

Krydsere. Pansret Krydser »Sutlej» er sat i Vandet den 18. Novbr. Dimensionerne ere som for »Cressy» (Pag. 32); kun bliver Panserdækket 25 mm. tykkere. Kommandotaarnets Panzer bliver 305 mm. tykt. Kulbeholdning 800 Tons, kan bringes op til 2000 Tons.

Armering: 16 Stkr. 152 mm. H. K.; 4 paa øverste Dæk beskyttede af Skjolde, 12 i Kasematter pansrede med 152 mm. Harveystaal, heraf 8 paa Hoveddækket og 4 paa øverste Dæk, samt 4 Stkr. 76 mm. H. K. og 5 Stkr. 57 mm. H. K.

Torpedoarmering: 2 undervands Bredsideapparater.

Kølen til pansret Krydser »Essex« af en ny Type, der ligner »Drake«, men er mindre, blev lagt den 2. Januar, og til »Kent« den 12. Februar. Til samme Klasse høre 2 tidligere paabegyndte Krydsere »Monmouth« og »Bedford«. Deres Dimensioner ere: Lgd. 134 m., Br. 20,1 m.; Dybg. 7,5 m. Depl. 10 000 Tons.

Armering: 14 Stkr. 15 cm. H. K., 10 Stkr. 76 mm. H. K. og 3 Stkr. 47 mm. H. K. 2 undervands Torpedoapparater.

Maskineri: 22 000 I. H. K. Fart 23 Knob.

Krydser af III. Kl. »Pandora« er sat i Vandet den 17. Januar. Den er Søsterskib til »Pioneer«, der er beskrevet Pag. 33.

Prover og Forsøg.

Ved en Artilleriprøve i Torpedobaadsødelæggeren »Kestrel« forarsagede 1ste Skud med forreste 75 mm. H. K. en Sænkning paa 5 cm. af Styretaarnets Overdel, hvorfor Prøven maatte afbrydes.

Navn	Skibstype	Provons Varigh.	I. H. K.	Fart i Knob	Omdr. pr. Min.	Kedel- tryk i kg.-cm ²	Kulf. i kg. pr. H.K. i ft
»Britomart«	Kanonbaad	30t	667	11,2	240	15,5	—
—	—	8t	957	13	276	14,6	1.15
—	—	4t	1369	14,0	311	15,7	—

Ombygninger m. m.

Krydser af III. Kl. »Scout« har faaet sine 12,7 cm. B. K. ombyttet med 6 Stkr. 120 mm. H. K.

Panserskib af III. Kl. »Invincible«, 6100 Tons, skal overgaa til Torpedo-Skoleskib; det er 30 Aar gammelt.

Da den ny Yacht »Victoria and Albert« den 3. Januar skulde ud af Dok, og der var tilstrækkelig Vand i Dokken til, at den kunde begynde at flyde, krængede den 25° over og klemte sig fast i Dokken. Dagen efter lykkedes det at faa den ud efter at have fyldt 140 Tons Jern- og Vandballast i den, hvorved Krængningen formindskedes til 10°.

Krydserne »Carysfort«, »Prince Albert«, »Constance« og »Shannon«, samt Kanonbaaden »Acorn« ere solgte som forældede. »Acorn« er 14 Aar gammel, Krydserne c. 30 Aar.

Apparater til Telegrafering uden Traad skal anbringes i et Skib af hver af Kanonflaadens 4 Divisioner, nemlig »Magnificent«, »Majestic«, »Hannibal« og »Jupiter«.

Frankrig.

Nybygninger m. m.

Krydsere. I Cherbourg skal der paabegyndes en Panserkrydser paa 12 416 Tons; Lgd. 145 m., Br. 21,7 m.

Maskineri: 3 Maskiner skulle udvikle 24 000 I. H. K. og give en Fart af 21 Knob. Virkningsradius med 10 Knob: 10 000 Kml.

Armering: 4 Stkr. 19 cm. og 16 Stkr. 17 cm. Kanoner.

Prøver.

Krydseren »Guichen« har paa en 3 Timers Prøve opnaaet: Omdr. 136, I. H. K. 25 400, Fart 23,54 Knob, Kulforbrug pr. H. K. i 1 t 0,796 Kg., Kedeltryk 15,8 kg. paa cm.².

Torpedobaadene 212 og 213 har paa Fuldkraftsprøve løbet 26,8 Knob; Baadenes Længde er 37 m.

Krydserne af II. Kl. »Aréthuse«, »Dubourdieu« og »Naiade« ere udgaaede af Flaadelisten.

»Times« giver følgende sammenlignende Tabeller over forskellige Magters færdige og paabegyndte Skibe Oktober 1899.

Færdige Skibe:

	Eng-land	Frank-rig	Rus-land	Tysk-land	Ita-lien	Foren. Stater	Japan
Kampskibe	53	31	12	18	15	5	3
Panserkrydsere	17	8	10	3	3	2	3
Beskyttede Krydsere	107	36	3	13	15	14	14
Ubeskyttede —	15	14	3	21	1	6	9
Kystforsvarspanserskibe	13	14	15	11	—	19	4

	Eng- land	Frank- rig	Rus- land	Tysk- land	Ita- lien	Foren. Stater	Japan
Skibe til særligt Brug ..	3	1	5	3	2	1	—
Torpedoskibe.....	35	15	17	2	15	—	1
Torpedobaadsødelæggere	75	2	1	1	—	1	8
Torpedobaade.....	95	219	174	113	144	16	29
Undervandsbaade.....	—	3	—	—	—	—	—

Paabegyndte Skibe:

	Eng- land	Frank- rig	Rus- land	Tysk- land	Ita- lien	Foren. Stater	Japan
Kampskibe.....	17	4	12	7	4	11	4
Panserkrydsere.....	14	12	2	2	4	3	4
Beskyttede Krydsere .	9	4	8	4	3	7	2
Kystforsvarspanserskibe.	—	—	1	—	—	4	—
Skibe til særligt Brug ..	—	—	2	—	—	—	—
Torpedobaadsødelæggere	33	10	35	9	11	19	4
Torpedobaade.....	—	47	6	—	10	14	29
Undervandsbaade.....	—	9	—	—	—	—	—

Rusland.

Grundstodninger.

Kystforsvarspanserskibet »General-Admiral Apraxin«, som i September Maaned f. A. gæstede Kjøbenhavns Red, er den 25. Novbr. paa Rejse fra Kronstadt til Libau strandet paa Øen Hoglands Sydostpynt, $1\frac{1}{4}$ Kml. fra Fyret. Skibet er løbet paa en Sten, kun 20 Fv. fra Strandkanten; det ligger med Forstævnen i 14 Fod og Agterstævnen i 30 Fod Vand, krænget 11° til B. B.

De nærmere Omstændigheder ved Strandingen ere følgende: den 24. Novbr. afgik Skibet fra Kronstadt i nogenlunde godt Vejr; men saa snart det var kommen til Søs, begynde Barometeret at falde og Vinden at friske til Storm med stærke Snebyger. Ved Mørkets Frembrud mindskedes Farten til 5 Knob, Vejret var saa usigtbart, at intet af Fyrene kunde ses og Søen saa svær, at endogsaa agterste Kanontaarn overskylledes af Søer agter fra. Der navigeredes paa Bestik og Lodskud med Thomsons Loddeapparat, og Kl. $3\frac{1}{4}$, da man mente at være i Nærheden af Hogland, sattes Maskinens Gang til

»Saa langsomt som muligt. Kl. 3 T. 32 M. Fm. stødte Skibet. Stødet var meget let, det følte, efter Beskrivelserne, paa samme Maade, som om Skibet løb ind i en tynd Isflage. Der affyredes Rakter og Nødskud; med Projektørerne belystes Strandkanten, og c. Kl. 5 hørte man Øens Beboere strømme til Strandingsstedet, hidkaldte ved Signalerne. Fra Skibet blev der afskudt to Redningsraketter, og ved Daggry havde man faaet fire Raketlineforbindelser etableret. Indtil Mørkets Frembrud var det lykkedes at bringe hele Besætningen — først Mandskabet, derpaa Officererne og sidst Chefen — velbeholdne i Land, til Trods for Vanskelighederne ved at færdes paa det stærkt krængede Skibs overisede Dæk.

I de første Øjeblikke efter Grundstødningen holdt Inderbunden hel; men under Skibets voldsomme Slingrings-Bevægelser blev den trykket ind paa det paagældende Sted, saa at Stenen kom til at rage 3 Fod op igennem den. Vandet begyndte lidt efter lidt at trænge ind i de B. B. vandtætte Rum og Skibet at krænge til B. B., indtil det kom til at ligge an imod en Sten, som trykkede nogle Plader ind i Højde med Slingrekølen for om B. B.

Efterretningen om Ulykken blev bragt af Panserkrydseren »Admiral Nachimof«, der var afgaaet samtidig fra Kronstadt, men havde drejet under for Uvejret. Ved dennes Ankomst til Reval blev der straks afsendt en privat Bjærgningsdamper til Strandingsstedet, og den næste Dag afgik Eskadrepanserskibet »Poltava« med Dykkere, samt Lækmaatter og andet Materiel, under Kommando af Admiral Amosof, der har ledet Bjærgningsforsøgene. Senere er Isbryderen »Jermak«, nogle af Marinens Dampere, samt nogle private Bjærgningsdampere udsendte til Assistance.

Beskadigelsen af Yderbunden bestaar i et Hul i forreste Torpedorum om S. B., der er 10 Fod langt og 4 Fod bredt, samt den ovennævnte Beskadigelse ved

Slingrekølen for om B. B., om hvis Natur man ikke har kunnet faa fuld Besked, da Stenene forhindre Adgang udenbords fra, og Mandehullerne paa det paagældende Sted ere for smaa til at en Mand i Dykkerdragt kan komme igennem dem.

Tanken i Bjærgningsforsøgene synes at have været at bortsprænge saa meget af Stenen som muligt og derefter, selv med Fare for at ødelægge Yderbunden helt, at forsøge at rykke Skibet af Grunden. I al Fald var det Hensigten at søge at tætte Inderbunden og derefter bugsere Skibet til Aspø, for paa dette mere beskyttede Sted at udføre de Arbejder, der vare nødvendige for at gøre den midlertidige Udbedring solid nok, til at Skibet kunde bringes igennem Isbæltet til Kronstadt.

Sprængningerne for at underminere Stenen foretoges i Begyndelsen med Dynamitpatroner af fra 1—3 Pds. Størrelse; men efter 17 Sprængninger viste der sig kendselige Beskadigelser af Skibets Inderbund og enkelte Skodder, hvorfor man nu er gaaet ned til Patroner paa $\frac{1}{4}$ Pd. Boring med pneumatiske Bor efter samme System, som anvendtes ved Bjærgningsarbejderne for Krydseren »Reina Mercedes» i St. Jago Havn har været forsøgt; men maatte, til Trods for opnaaede gunstige Resultater opgives igen, da Instrumenterne bleve ødelagte. Efter nogle Opgivelser var Grunden hertil, at de russiske Staal ikke vare saa gode som de amerikanske, efter andre at Dykkerne ikke kunde behandle dem med den fornødne Varsomhed, da de paa Grund af Vandets lave Temperatur maatte arbejde med tykke Vanter paa Hænderne.

Til Udpumpning af Vandet har været anvendt, dels Bjærgningsdampernes Pumper, dels Skibets egne Lænsningsmidler, idet der har været Fyr under det halve Antal af Skibets Kædler, saa snart Forholdene have tilladt det. Skibet staar imidlertid paa et saa udsat Sted, at Adgang dertil fra Søsiden kun kan have i stille Vejr,

og derfor har man nu bygget en 35 Fod lang Hængebro fra Land og ud til Skibet.

Inden det første Forsøg paa at slæbe Skibet af Grunden blev gjort, vare alle Kullene, de 12 cm. H. K., Torpedoerne m. m. udlossede, samt alle Rum, med Undtagelse af 5, pumpede læns, saa der kun var 300 Tons Vand tilbage i Skibet. Slæbningen forsøgte af »Jermak« alene; men efter at dens Maskiner havde arbejdet med $\frac{1}{2}$ Kraft i c. 10 Minutter, sprang først den ene og derefter den anden Trosse.

Ved det andet Forsøg, som blev foretaget den 21. December, assisteredes »Jermak« af Bjærgningsdamperne »Meteor« og »Helios«, idet Skibet samtidig arbejdede »Fuld Kraft bak« med sine egne Maskiner. »Jermak« slæbte i to 6" Staaltraadstrosser fra Agterstævnen, »Meteor« i en 6" Trosse fra Agterstævnen og »Helios« i en Trosse fra Toppen af Fokkemasten S. B. ud. Forsøget mislykkedes, Skibet rørte sig ikke af Stedet.

Senere er der ikke gjort Forsøg paa at bugsere Skibet af Grunden, ligesom man ogsaa har indstillet videre Forsøg paa Bortsprængning af Stenene. Det synes, som om man har opgivet Tanken om Bjærgning, før Isen er borte, og der kan anvendes Kraner og andet Materiel til Udtagning af de 30,5 cm. Kanoner og andre svære Vægte, idet man dog søger at forstøtte Skibet og sikre det saa godt som muligt imod Isgang, af hvilken det allerede skal have lidt en Del.

Den 1. Januar ankom »Jermak« til Kronstadt med Admiral Amosof og største Parten af »General-Admiral Apraxin«'s Besætning ombord. Kun Chefen, 1 Officer og 35 Mand ere blevne paa Strandingsstedet. Den 26. Januar er »Jermak« paa ny afgaaet til Hogland med en stor Last af Tømmer, Bjælker, Dunkrafte, Blokke, Trosser o. s. v., samt Kul og Proviant.

Hogland har hidindtil været uden telegrafisk eller telefonisk Forbindelse med Fastlandet; der er ganske

vist begyndt paa Anlægget af en Telegrafledning allerede i September Maaned, men den ventes først færdig i Løbet af Sommeren. Man har imidlertid nu fra Kronstadt afsendt Personel og Materiel til Etablering af »Telegrafering uden Traad« imellem Hogland og Kotka.

Den 24. November afgik Panserkrydseren »Gromoboj« fra Petersborg til Kronstadt. Krydseren er bygget paa det baltiske Værft og maatte som alle store Skibe, der bygges paa Petersborg-Værfterne, afgaa til Kronstadt, inden den havde faaet alle sine Vægte ombord, fordi Vandstanden i Petersborg Kanalen normalt kun er 21 Fod, og Krydserens Dybgaaende til Tegningens VL er 27 Fod.

Overfarten maa foretages om Efteraaret, da Vandstanden paa denne Tid af Aaret er højest; men samtidig er Vejret meget stormende, og derved bliver Overfarten for disse Skibe med deres enorme Vindfang, naar de ligge saa højt paa Vandet, en meget vanskelig Sag. Hertil kom for »Gromoboj«s Vedkommende, at den blev opholdt ved Værftet — for tillige at faa sin midterste Maskine installeret — saa længe, at der var Is i Farvandet, inden den kom afsted.

Saa snart Krydseren kom udenfor den Del af Kanalen, der er beskyttet ved Dæmninger, mødte den fast Is; samtidig friskede Vinden og Skibet drev paa Grund. Til Trods for alle Anstrengelser lykkedes det ikke at faa Skibet flot hverken den Dag eller den næste; men Natten til den 26. gik det i Drift med Isen og drev c. $\frac{1}{2}$ Kml. ind mod Land, indtil det blev staaende ud for Peterhof paa et Sted, hvor der med normal Vandstand kun er 17 Fod. Isbryderen »Jermak« ankom til Assistance, men kunde intet udrette, da dens Dybgaaende, 22 Fod, ikke tillod den at gaa nær til »Gromoboj«, hvorfor den afgik til Petersborg og kom tilbage næste Morgen. Da var »Gromoboj« imidlertid allerede paa sikker Anker-

plads paa Kronstadt Red. Det var nemlig i Løbet af Natten lykkedes Chefen ved stigende Vandstand at komme flot ved egen Hjælp, at dreje Skibet rundt og fortsætte Rejsen, til Trods for Vanskelighederne ved at manøvrere med det 480 Fod lange og 68 Fod brede Skib i det snævre, isfyldte Farvand.

Skibet havde ingensomhelst Skade lidt ved Grundstødningen.

Skoler.

1899.

	Optaget	Dimitteret
Kadetskolen.	85	63
Skibbygning og Maskinskolen	{ 5 S. 19 M.	{ 6 S. 17 M.

Følgende Antal Officerer ere kommanderede paa Specialistskoler: 24 paa Torpedoskole, 24 paa Artilleriskole, 10 paa Skydeskole, 6 paa Dykkerskole samt 10 Maskinmestre paa Torpedo-Maskinistskole.

Paa den russiske Marines »École superieure« er kommanderet 7 Kaptajner og 2 Løjtnanter. Undervisningsfagene her ere: 1. Søkrigshistorie, Strategi og elementær Taktik. 2. Anvendt Marinetaktik. 3. Den russiske Flaades Historie. 4. Folkeret og Statistik. 5. De nyeste tekniske Forbedringer. 6. Strategi og Taktik til Lands. 7. Kystforsvar.

Den baltiske Flaades Øvelsesudrustninger for 1900.

1. Øvelseseskadren (4 Mdr.). Eskadrepanserskib »Sevastopol«, Kystforsvarspanserskibene »General-Admiral Apraxin« og »Admiral Tschitschagof«, Damper »Ilmen«, Torpedokrydser »Posadnik« og 10 Torpedobaade
2. Artilleriøvelseseskadren (4 Mdr.). Eskadrepanserskib »Kejser Nikolai I.«, Kystforsvarspanserskibene »Ad-

- miral Ushakoff», «Admiral Senjavin», «Pervenets», «Kreml», «Admiral Grieg», Krydsere af 1. Kl. «Minin», Kanonbaad «Grosa», Torpedokrydser «Vojevoda» og 4 Torpedobaade.
3. Torpedoøvelseseskadren (4 Mdr.). Krydser af 2. Kl. «Afrika», Transport «Europa», Torpedokrydser «Løjtnant Ilin», Øvelsesskib «Dvina» (tidligere Kejseryacht «Dersjava»), 5 Torpedobaade, 7 Torpedobaade af 1. Kl. og 7 Torpedobaade af 2. Kl.
 4. Dykkerskole (4 Mdr.). Øvelsesskib «Apritschnik»,
 5. Kadeteskadren (3 Mdr.). Krydsere af 1. Kl. «General-Admiral» og «Knias Pojarsky», Krydsere af 2. Kl. «Rynda», «Asia» (5 Mdr.), «Vestnik» (4 Mdr.), Øvelsesskib «Voin», «Vernij» (4 Mdr.) og «Morjak».
 6. Øvelsesskibe for Maskinskolen (3 Mdr.). Søgaende Kanonbaad «Grossaschtschtij», Øvelsesskib «Strellok», 3 Torpedobaade og 2 Torpedobaade af 2. Kl.
 7. Øvelsesskibe for Maskinister (4 Mdr.) Kystforsvarspanserskib «Ne tron menja», Torpedobaad «Sokol» (5 Mdr.), 3 andre Torpedobaade og 1 Torpedobaad af 2. Kl.
 8. Eskadre bestaaende af Skibe paa Prøve- og Forsøgstogter. Eskadrepanserskibene «Peresvjat» (3 Mdr.) og «Ossljabja» (1 M.), Krydserne af 1. Kl. «Gromoboj» (2 Mdr.) og «Diana» (2 Mdr.), Torpedobaadene «Kretschet», «Korsjun», «Jastreb», «Nyrok», «Berkut» (2 Mdr.), 4 Torpedobaade af Sokol-Typen, 2 af Sungari-Typen og 10 andre Torpedobaade (1 M.).
 9. I forskelligt Øjemed: Kejseryacht «Standart» (10 Mdr.), Krydser af 1. Kl. «Svjellana» (6 Mdr.), 10 Torpedobaade (4 Mdr.).

Desuden et Antal Opmaalingsfartøjer, Yachter, Havnedampere m. fl.

Kystforsvarspanserskibet «Admiral Ushakoff» var paa et 6 Ugers Togt i Novbr. og Decbr. med Styrmand

og Skippere (fra Østersøprovinserne), som vare udtagne til Uddannelse til Reserveofficerer i Flaaden.

Libau.

Følgende Skibe ere for Tiden stationerede i Libau: Eskadrepanserskibene »Poltava« og »Sevastopol«, Kystforsvarspanserskibene »Admiral Senjavin« og »Admiral Ushakoff«, 10 Torpedobaade samt Størsteparten af de til Kadeteskadren hørende Skibe.

Tørdok Nr. I er færdigbygget, dog kan den endnu ikke benyttes af større Skibe, da en udenfor liggende Barre endnu ikke er opmudret. Dokkens Længde er 600 Fod, Bredde 85 Fod og Dybde paa Tærskelen 30 Fod.

Tørdok Nr. II, som skal have de samme Dimensioner, er endnu under Bygning.

Størsteparten af Værftets Værksteder ere færdigbyggede; men Arbejdsmaskinerne ere endnu ikke opstillede, og man har heller ikke endnu en tilstrækkelig Stab af uddannede Arbejdere, saa at endogsaa Torpedobaadene maa tilbage til Kronstadt for paa det derværende Værft at faa en Del af de nødvendige Reparations- og Vedligeholdelsesarbejder udførte.

11. og 15 Ekvipage er i December Maaned overflyttet fra Kronstadt til Libau Krigshavn.

Ifølge kejserlig Resolution af 20. Septbr. f. A. er der formeret 2 nye Ekvipager, 19. og 20., i den baltiske Flaade.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1899.

Artilleri, Panser, Kystbefæstninger. Revue maritime. 2. Angleterre: Essai d'une plaque de cuirasse. S. 710. Une nouvelle poudre sans fumée. S. 720. Les plaques de cuirasse Krupp aux Etats-Unis. S. 720. Les effets du feu de l'artillerie dans la bataille navale de Manille. S. 723. Essai de l'obus Gathmann. S. 437. — Rivista marittima. 4. Le Antiche armi e retrocarica ed a tiro multiplo. S. 489. — *Nature. Vol. 61. Armour plates S. 301.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. *Nature. Vol. 61. Reports on the investigations of the Marconi System of wireless telegraphy. — *Comptes rendus des séances de la société de géographie. Un cable transpacifique entre Vancouver et l'Australie. S. 362. Etudes sur le magnetisme terrestre. S. 370.

Fiskeri. Rivista marittima. 4. La pesca marittima in italia. S. 551.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Revue maritime. 4. Bulletin de la marine marchande. S. 465. Développement du commerce maritime allemand. S. 505.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Revue maritime. 4. La défense des côtes de France de Dunkerque à Bayonne au XVII^e siècle. S. 307. Aperçus sur la Méditerranée. S. 393. Opérations maritimes combinées avec l'armée de terre. S. 349. — *Nature. Vol. 61. Expedition of Baron Toll for the exploration of the New Siberia Islands and Sannikoff Land. S. 184. The Science of Land Form, Physical Geography. S. 260. — *The Geographical Journal. Hudson's Voyage to Spitzbergen in 1607. S. 121. New Light on some Mediæval Maps. S. 130. Glacial Phenomena of Spitzbergen. S. 183. The Wellmann Polar Expedition. S. 184. — *Comptes Rendus des Séances de la Société de Géographie. Régions polaires; Expedition Stein. S. 371. — *Geographische Zeitschrift. Neuere Fortschritte in den Erkenntniss der mathematischen Erdgestalt. S. 1.

Søopmåling, Farvandsbeskrivelse, Gradmåling. *Nature. Vol. 61. Results of Recent Soundings in the Pacific. S. 211. — *The Geographical Journal. Soundings by the «Albatross» in the Pacific Ocean. S. 182. — *Comptes Rendus des Séances de la Société de Géographie. Le fond de la mer et les cartes lithologi-

ques sous-marines. S. 320. Le mouvement des eaux dans l'Atlantique nord d'après les épaves en dérive. S. 359. — *Annalen der Hydrographie. Azoren. Aus dem Reisebericht S. M. S. Schiff »Moltke«. S. 1. Die Insel Barbados. S. 6. Die Beschickung von Lothungen auf Niedrigwasser. S. 21. — *Geographische Zeitschrift. Verlauf der holländischen Tiefseeexpedition. S. 54.

Krigsmarine. Revue maritime. Budget de la marine anglaise. (1899—1900). S. 383. 643. Nécessité d'une inspection permanente et mobile. S. 481. Disposition logique de la puissance motrice des batiments de guerre. S. 691. Budget de la marine allemande pour 1899. S. 711. Marine allemande. Organisation de l'office impérial de la marine et ses fonctions. S. 717. Etats-Unis. Projet de budget de la marine pour 1899. S. 718. Les cuirassés neufs. S. 719. — Rivista marittima. 4. Il nuovo tipo di nave da battaglia S. 439.

Løgevæsen, Skibs-Sundhedsvæsen. Rivista marittima. 4. Le costruzioni navali e l'igiene. S. 595.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Revue maritime. 4. Géométrie des diagrammes. S. 273. — Rivista marittima. 4. Caldaia Pattison. S. 667. Camicie da vapore. S. 690.

Meteorologi. *Nature. Vol. 61. Meteorology of the Berlin Geographical Congress. S. 177. The Pilot Chart of the North Atlantic Ocean for January. S. 230. Compensation in Weather. S. 295. A Brilliant Meteor in Sunshine. S. 306. — *Annalen der Hydrographie. Sturm an der polaren Grenze des Südostpassatgebietes im südwestlichen Theile des Stillen Ozeans im März 1898. S. 17. Die Witterung an der deutschen Küste im Monat November 1899. S. 45. — *Meteorologische Zeitschrift. Der Einfluss der Wärmeschwankungen des Norwegischen Meeres auf die Luftcirculation in Europa. S. 539. Zum täglichen Periode der Windgeschwindigkeit. S. 546. Ueber den Wassergehalt der Wolken. S. 566. Bemerkung über die Temperaturdifferenzen in auf und absteigenden Luftströmen. S. 567. Versuche und Beobachtungen über den Gefrieren des Wassers. S. 569.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Rivista marittima. 4. Determinazione di tempo col metodo delle altezze pseudo-correspondenti. S. 573. — *Nature. Vol. 61. The Winds during Eclipses of the Sun. S. 200. The Approaching Total Eclipse of the Sun. S. 200. Astronomical and Optical Instruments. S. 241. — *Annalen der Hydrographie. Mittlere Entfernungen auf Dampferwegen in Seemellen. S. 20. Zur Berechnung der Breiten und Längenberichtigung nach der Standlinienmethode. S. 24. Zur Be-

rechnung des Schiffortes aus zwei Gestirns Höhen nach der Höhenmethode. S. 29.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine).
Revue maritime. 4. Progrès de la navigation à vapeur. S. 40. —
Rivista marittima 4. Sulla stabilita delle navi. S. 542.


Skolevæsen. Revue maritime. 4. Les élèves ingénieurs de la marine allemande. Leur instruction, leurs examens, leur établissement. S. 439.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Revue maritime. 4. Manœuvres navales anglaises de 1899. S. 374. Manœuvres navales allemandes de 1899. S. 379. Les cables sous-marins considérés comme arme de guerre. S. 423. Les communications télégraphiques sous-marines en temps de guerre. S. 432.

Søulykker. Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Marine Rundschau. Das Rettungswesen an den Küsten Europas. S. 1381.

Torpedo- og Søminevæsen. Revue maritime. *Albatross*, *Mermaid*, *Orwell*, contre-torpilleurs anglais; essais. S. 708. *Sheldrake*, canonniers-torpilleur anglaise; essais. S. 709. Le torpilleur *Fox*. S. 720.

Forskelligt. Hansa. Ein englisches Alters- und Invaliditätsgesetz für Seeleute. S. 604. — *Geographical Journal. The *Yermak* Ice Breaker. S. 32.

 Alle ovennævnte Blade og Tidsskrifter findes i Marinens Bibliotek; de med * betegnede i 2. Afdeling (Søkortarkivet, Toldbodvejen).

Adgang til Benyttelsen af Biblioteket og 1ste Afdelings Løseværelse (Bredgade 28) tilkommer alle tjenstgørende Officerer og ligestillede af Flaade og Hær, der opholde sig i Kjøbenhavn, samt Søofficersforeningens Medlemmer.

Afskedigede Officerer og ligestillede, der opholde sig i Kjøbenhavn, kunne henholdsvis af begge Afdelingers Bestyrere tilstaa Adgang til at laane Bøger m. m., samt Adgang til Løseværelset; og det samme gælder andre, der i videnskabeligt Øjemed ønske her paa Stedet at benytte Biblioteket.

Udlaanstiden for 1ste Afdeling er for Vinterhalvaaret (1ste Oktober—1ste April) hver Søndag fra Kl. 3—4 Em.; i Sommerhalvaaret 2 Gange ugentlig (Mandag og Torsdag) fra Kl. 3 1/4—4 1/2 Em.

Udlaanstiden for 2den Afdeling er: alle Arkivets Arbejdsdage fra Kl. 9 Fm. —Kl. 2 Em.

1ste Afdelings Løseværelse er som Regel tilgængelig daglig fra Kl. 10 Fm. —Kl. 7 Em.

Marinens Opgave under Krimkrigen og fælles nordisk Nevtralitet.

Af Fredrik Bajer.

Dansk Udenrigspolitik maa med Naturnødvendighed drives i Retning af Nevtralitet, og — saa vidt muligt — i Forstaaelse med de to andre nordiske Rigers Politik.

Deraf følger Jagttagelsen af visse indbyrdes Hensyn, naar det gælder Foranstaltninger til den fælles nordiske Nevtralitets Overholdelse.

Nødvendigheden heraf har ogsaa vist sig, hver Gang de tre nordiske Riger have været neutrals under Krig mellem Magter inden- og udenfor Østersøens Port.

»Om end Begivenhedernes Løb er underkastet Forandringer, bør dog Grundsatningerne altid forblive urokkelige«, skrev med Rette, den 14. Juli 1853, den svenske Udenrigsminister Baron Stierneld til den danske Udenrigsminister Bluhme, idet han indbød denne til at indlede Forhandlinger om Grundsatningerne for en fælles nordisk Nevtralitet under den Krig, hvis Udbrud allerede da med stor Sandsynlighed kunde forudses: Krimkrigen. Mærkelig nok mødtes dette Forslag med et aldeles lignende fra Bluhme til Stierneld. Depecherne krydsede hinanden¹⁾. Denne »coïncidence of thoughts« viser, hvorledes »vedblivende Fællesskab i Interesserne«²⁾ ligesom ligger i Luften, hver Gang Tordenskyer viser sig paa Nordens politiske Himmel. Studiet af de seks tidligere nordiske Nevtralitetsforbunds Historie er derfor endnu af Betydning, naar det gælder at træffe fælles Foranstaltninger for Fremtiden. »Ikke let vil man kunne finde et andet Forhold, for hvilket den historiske Erfaring er en saa god Læremester i Politik som for Nevtraliteten«, siger en udmærket Folkeretslærer³⁾.

Norge samtidig udstedte enslydende*) Neutralitetserklæringer (af December 1853) gik ud paa:

»2) At admittere de krigsførende Magters Krigs- og Handelsskibe i Monarkiets Havne, dog altid med Forbehold for Regeringen af at kunne udelukke de førstnævnte Skibe, saavel som Transportskibe henhørende til de krigsførende Magters Flaader, fra Kristiansøs Havn*).

»De Sundheds- og Politi-Anordninger, som Omstændighederne maatte have gjort nødvendige, eller endnu muligen kunde gøre nødvendige, skulle naturligvis adlydes og respekteres. Kapere blive ikke indladte i danske Havne eller taalte paa dansk Red.

»4) At lukke Monarkiets Havne for enhver Prise, undtagen i bevist Nødstilfælde, og i disse Havne at forbyde Kondemnation og Salg af Priser — — —.

Marinens Opgave som »Politivagt« i Farvandene var ikke oprindeligt betegnet saaledes af Udenrigsminister Bluhme (i ovennævnte Depeche). Et lignende Udtryk findes allerede den 8. Januar 1854 i en »konfidentiel Memoire« fra Marineminister S. A. Bille til Udenrigsministeren⁴⁾; deri siges, at »her ikke er Spørgsmaal om andet end at opstille den absolut nødvendige Politivagt«. Justitsminister A. V. Scheel havde ogsaa udtalt den 2. Februar, da han fremsatte for Folketinget et Lovforslag om »forøget Udskrivning« (Kongerigets Andel af i alt 1000 Mand), at der slet ikke var Tale om »Krigs-udrustninger, men om Politiforanstaltninger«. Under For-

*) Selvfølgelig afveg Deklarationerne fra hinanden i saadanne Enkeltheder som, at den svensk-norske forbeholdt Lukningen af flere befæstede Havne i Sverrig og Norge, medens den danske kun nævnte Kristiansøs. For Kjøbenhavn gjaldt altid særlige Bestemmelser, som ikke behøvede at nævnes.

handlingerne derom i Folketinget den 4. Februar bekræftede Marineministeren Udtrykkets Rigtighed ved at udtale, at der kun var »Spørgsmaal om at optræde med en saadan Magt, at man paa den Maade, man finder det passende, kan tilvejebringe det tilbørlige Politi paa vore Kyster«. Og Monrad (som Folketingsmand) sagde derfor, meget rigtig, at det udskrevne Mandskab altsaa skulde bruges »til Politiskibe, til Skibe, der skulde tjene til at holde Orden«.

Dette udelukkede dog naturligvis ikke, at der imellem alle vedkommende kunde være stor Uenighed om Omfanget og Naturen af disse Udrustninger i Anledning af den forestaaende Krig, under hvilken Danmark havde besluttet at opretholde sin Nevtralitet i Forstaaelse med Sverrig og Norge. Derfor maatte der veksles mange Skrivelser ej alene mellem de forskellige Ministerier, med Søetatens dygtige Generalprokurør H. J. Koefoed o. fl., men ogsaa imellem de nordiske Rigers Udenrigsministre, — alt sammen noget, som vilde have kunnet ske lettere, hurtigere — og dog meget grundigere og formaalstjenligere —, dersom mundtlige Forhandlinger i en skandinavisk Kommission havde gaaet i Forvejen, og dersom der som Udbytte af dennes Arbejde havde foreligget vel begrundede Overenskomster om alle Hovedpunkter, saa at man ved Krigens hvert Øjeblik ventede Udbrud kun havde behøvet at anvende det saaledes besluttede paa de da foreliggende Tilfælde ved Hjælp af de Midler, som havdes til Raadighed. Lige som i et vel ordnet Krigsministerium Marcheorder og lignende ligge paa rede Haand allerede i Fredstid, bør i et vel ordnet nordisk Udenrigsministerium ligeledes ligge paa rede Haand, saa fyldig som muligt udarbejdede, tidsvarende Aftaler om fælles Foranstaltninger til Opretholdelsen af de tre Rigers Nevtralitet i Tilfælde af Krig, Aftaler, som dog naturligvis fra Tid til anden maa gennemses af Hensyn til den fremskridende Udvikling.

Nødvendigheden af saadanne Forberedelser i Tide vil nærmere indses af det følgende.

Den Aftale, der laa til Grund for det 2det Punkt i de fælles Neutralitetserklæringer, nemlig — som Regel — at admittere de krigsførende Magters Krigsskibe i danske Havne, vilde næppe nu kunne fastholdes uden endnu større Forbehold end de, som allerede da var knyttede dertil. Udviklingen har nemlig senere gaaet i Retning af Reglen om lukkede Havne. Dog vilde det utvivlsomt være at gaa altfor vidt, om man fulgte, hvad *Institut de droit international* paa sit Aarsmøde i Haag 1898 tilraadede i den Henseende: Lukning med Nødstilfælde som eneste Undtagelse. Vedtages nemlig en saadan næsten undtagelsesfri Lukning, maa den ogsaa kunne opretholdes. Men dertil vilde — paa Grund af, at de nordiske Riger har længere Kyststrækninger med strategisk vigtige Havne end nogen anden evropæisk Stat (undtagen Rusland) — udkræves saa overordentlig store og kostbare Forsvarsforanstaltninger, at det vilde være umuligt at faa de dertil nødvendige Udgifter bevilgede. Og en Stat skal undgaa at love, hvad den ikke kan holde.

Dette (ultra posse nemo obligatur) blev ogsaa 1854 indrømmet af Rusland, som først ikke vilde anerkende Sverrigs Neutralitet, inden det havde erklæret at ville lukke mange flere Havne, end det havde forbeholdt sig, men som dog til sidst gav efter, især paa Grund af Danmarks Forestillinger om, at man ikke kunde kræve det umulige af Sverrig med sine udstrakte Kyster. Forbundet med Sverrig-Norge kom omtrent samtidig dermed Danmark til Gode. England krævede nemlig, at Danmark skulde lukke Sundet, og det af Frygt for, at Ruslands Orlogsmænd, der stak mindre dybt end de engelske, skulde kunne omgaa Vestmagternes Flaader. Lige over for denne Fordring behøvede Danmark nu kun at hen-

vide til, at det netop havde bevæget Rusland til at opgive sit Krav paa Lukning af flere svenske Havne, og følgelig ikke kunde gøre sig skyldig i en saadan Modsigelse som at gaa ind paa Englands Fordring om at lukke Sundet for Rusland. Saaledes var i Begyndelsen af Marts 1854 de tre nordiske Rigers fælles Regel om de krigsførende Magters Krigsskibes Adgang til de nevtrale Havne anerkendt af alle de 23 Stater, hvem Neutralitetserklæringerne var blevne notificerede. Det var Reglen om aabne Havne, men — vel at mærke — ikke uden Undtagelse og Forbehold.

Samme Regel bør vel, af Hensyn til de nordiske Rigers geografiske eller strategiske Forhold, fastholdes ogsaa i Fremtiden, men Undtagelserne og Forbeholdene maa udvides betydelig. Den rette Grænse synes i den Henseende at være truffen af det danske Udenrigsministerium, da det ved den spansk-amerikanske Krigs Udbrud, i Noter af 29. April 1898 til Kabinetterne i Madrid og Washington, fastsatte de Betingelser, under hvilke de krigsførende Magters Krigsskibe vilde faa Adgang til danske Havne og Farvande, gældende dog kun for de danske vestindiske Øer, da det egenlige Danmarks Farvande næppe vilde faa Krigens Virkninger at føle; de laa jo saa fjernt fra Krigsskuepladsen. Disse Betingelser var: 1) Ophold kun i 24 Timer, undtagen i »Nødstilstand formedelst Uvejr, Mangel paa Levnedsmidler, Havari eller andre Grunde« (nærmere Bestemmelse af Opholdets Varighed i disse Tilfælde ud over 24 Timer); 2) 24 Timers Forløb imellem »Afsejlingen af et Krigsskib, tilhørende en af de krigsførende Parter, og Afsejlingen af et Krigs- eller Handelsskib, tilhørende den anden krigsførende«; 3) Forbud imod Kaperes Adgang »undtagen under aabenbar Nødstilstand«; 4) Tilladelse til at forsyne sig med alle Slags Fødemidler og Varer, undtagen naturligvis Krigskontrebande, og iøvrigt med nærmere Begrænsning; 5) Lukning for

Priser, undtagen i Nødstilstand⁵⁾. — Naar man kender de nyere engelske og italienske Bestemmelser for samme Tilfælde, maa man vist indrømme, at disse de nyeste danske er en heldig Kodifikation af hine. Det var derfor ønskeligt, om de danske kunde blive almindelig skandinaviske, — ja, om muligt, internationale.

Kapere maatte ikke taales, ej engang »paa dansk Red« — stod der i den danske Neutralitetserklæring, og et aldeles tilsvarende Forbud i den svenske. Om Fortolkningen af Ordet »Red« var Aftale vel gjort med den svensk-norske Regering^{*)}. Men denne Aftale fandt man, da det var for sent, »i høj Grad ubestemt«. Beskaffenheden af Farvandene paa Jyllands Østkyst og imellem de danske Øer var jo saaledes, at Søterritoriet overalt langs med Kysterne maa betragtes som Red. Forbudet kunde det derfor blive vanskeligt at overholde, i alt Fald for Danmarks Vedkommende. Der var nu imidlertid intet andet at gøre end at optage det i den Instruks for Skibscheferne, som, efter en længere Forhandling imellem Udenrigsminister Bluhme og Marineminister Bille, af den første derefter blev sendt til de danske Missionschefer i Stockholm, London, Paris og St. Petersborg den 30. Marts 1854. Paa lignende Maade forholdt sig den svensk-norske Regering med sin — den 18. April af Kong Oscar I stadfæstede^{**)} — »Instruktion för Fartygscheferne.«

Med Hensyn til Gennemførelsen af den for begge Instrukser fælles Bestemmelse om, at Kapere taales ikke paa Territoriet, og end mindre maa indløbe i Havne,

^{*)} Udtrykket »Red« skulde betyde »Ankringsplads i Nærheden af en Havn.«⁶⁾

^{**)} Den danske fandt man det ikke nødvendigt at lade stadfæste af Kongen.

undtagen i Nødstilfælde, — saa trøstede Marineministeren sig med, at Kapere ikke vilde blive udrustede, og at Forbudet saaledes vilde blive uden praktisk Betydning⁷). Ellers kunde Marinens Opgave være bleven vanskelig at løse; thi — som det hedder i Instruksen til Skibscheferne — »mod Kapere beskytter De den danske Handel overalt og hvor som helst, og bruger i fornødent Fald Magt«.

Magt vilde Marineministeren ogsaa have anvendt imod fremmede Orlogsmænd, der vilde tilføje danske Handelsskibe Skade, eller øve Tvang imod dem, og ikke vilde respektere en dansk Skibschefs Erklæring om, at de stod under hans Beskyttelse, eller hans Advarsel imod at forulempe dem. Men Udenrigsministeren fik sin Kollega til at lade vedkommende Skibschef nøjes med en Protest og en Tilkendegivelse af, at han betragtede den udøvede Handling som »uberettiget og som et Brud paa Danmarks anerkendte Neutralitet«. For denne Ændring anførte Udenrigsministeren udførlig sine Grunde⁸).

For Priser var Havnene ligeledes lukkede ifølge Neutralitetserklæringernes 4de Punkt. Hvad Skibscheferne havde at iagttage til Gennemførelse heraf, blev foreskrevet i Instruksen (§ 6 enslydende i den danske og den svensk-norske). Da Instruksen — som ovenfor nævnt — blev meddelt fire fremmede Regeringer, sendtes den tillige til disses diplomatiske Repræsentanter i Kjøbenhavn. Den engelske, A. Buchanan, og den franske, Dotézac, gjorde da nogle Indvendinger. De var saaledes imod, at Skibscheferne skulde forlange, at vedkommende Opbringer eller Prisemester snarest muligt fjernede en Prise, som det paa Grund af Omstændighederne havde været nødvendigt at bringe til Ankers paa aaben Red eller Kyst paa det danske Territorium. Deraf udspandt sig temmelig vidtløftige Forhandlinger imellem de to danske Ministre og Vestmagternes oven-

nævnte Sendemænd. Disse sidste maatte, som det synes, til sidst indrømme, at Forskriften netop var til Gunst for Vestmagterne selv, saa længe de var Herrer til Søs, og først vilde blive det for Rusland, om det fik Overtaget, altsaa var Forskriften retfærdig til begge Sider og fuldt stemmende med, hvad Neutraliteten krævede. — Med Hensyn til dette Tvistemaal maa den senere Udvikling uden Tvivl siges at have givet de skandinaviske Stater Ret. I alt Fald har *Institut de droit international*, i sit 1887 endelig vedtagne internationale Prise-Reglement, foreslaaet Bestemmelser i fuld Samklang med dette Punkt i de skandinaviske Instrukser. Fjernelsen skal ske snarest muligt; og den neutrale Stat har baade den Ret og den Pligt at vaage over Prisen, indtil det sker⁹⁾.

Mærkeligt var det, at Instruksen for Skibscheferne, som kun Vestmagternes Repræsentanter havde fundet noget at udsætte paa i et enkelt Punkt, derimod mødte fuld Anerkendelse fra Ruslands Side, den Side, som dette Punkt netop under de daværende Forhold maatte finde gunstigt for sig.

»De Konduitereregler« — skrev Nesselrode den 18. April 1854 til sin Minister i Kjøbenhavn — »som netop ere blevne de kommanderende paa Skibsstationerne foreskrevne, ere prægede af en Visdom, som de krigsførende ikke kan andet end yde sin Hyldest.«

Instruksen stod ogsaa sin Prøve under Krimkrigen. Den 14. Marts 1855 forespurgte daværende Marineminister O. W. Michelsen Udenrigminister L. N. Scheele, om han ønskede den ændret. Denne fandt ingen Grund dertil.

Nu derimod vilde der naturligvis være Grund til et tidssvarende Gennemsyn.

Med Lodsning maatte Skibscheferne ikke hjælpe de krigsførende Magter ved at afgive bekendte Mænd

(Instruks § 2 saa vel i den danske som i den svenske). Men i øvrigt ansaas det stemmende med Neutralitets-erklæringen at lade de krigsførende Magters Flaader eller enkelte Krydsere forsyne sig med Lodser fra de under Marineministeriet staaende Lodserier. Da der nemlig var givet Skibene Adgang til Monarkiets Havne, kunde de ikke hindres i at bruge de ansatte Lodsers Hjælp (derimod ikke s. k. »bekendte Mænds«) til at lodse sig ind i Havnene¹⁰). Dog maatte naturligvis ingen Lodsning foregaa udover vedkommende Lodses Distrikt, altsaa ikke ud over de danske Farvande i det hele taget.

Med Hensyn til Bugsering af de krigsførende Magters Krigsfartøjer raadete i Krimkrigens første Tid stor Famlen. Kommandørkaptajn H. G. Sneedorf havde her en meget vanskelig Stilling som Kommanderende over de Bugserdampskibe, der hørte under Øresunds Toldkammer, hvilket atter stod under Finansministeriet. Endnu inden Krigen, den 28. Marts 1854, af Vestmagterne blev erklæret mod Rusland, var den engelske Flaade i vore Farvande og forlangte vor Hjælp (bl. a. ogsaa til Besørgelse af Depecher fra den engelske Minister i Kjøbenhavn til Sir Charles Napier, Flaadens Højstkommanderende). Efter ilsom Brevveksling imellem Udenrigsminister Bluhme og Finansminister Sponeck udfærdigede den sidste den 1. April en Instruks til Sneedorf i den Retning, at han »i Reglen« ikke maatte bugserer o. s. v. Men flere indtræffende Tilfælde i den følgende Tid belærte snart Ministeriet om, at denne afvisende Stilling var uholdbar. Derfor maatte Sponeck den 10. Juni ændre sin Instruks til det stik modsatte: de krigsførende Magters Skibe maatte bugseres »efter de almindelige Regler som om der ingen Krig var«, dog ikke »længere sønderpaa end Sundet ud«¹¹). Den Famlen, som havde vist sig ved denne Lejlighed, kunde vel til Dels været undgaaet, dersom disse og lignende Spørgsmaal havde været overvejede i Tide.

Først efter Krigens Udbrud blev de nordiske Regeringer færdige med at udarbejde de Forskrifter, hvorefter deres egne private Handlende og Søfarende havde at forholde sig under Krigen. I disse Kundgørelser fandtes adskilligt af Interesse ogsaa for Marinen, naar den skulde medvirke til Neutralitetens Opretholdelse. Den svenske Kundgørelse herom er af 8. April, den danske af 20. April 1854, og denne sætter — med enkelte uvæsentlige Ændringer — kun den gamle Forordning af 4. Maj 1803 i Kraft paa ny. Der havde været forhandlet imellem de nordiske Regeringer for at tilvejebringe Overensstemmelse imellem dem. Men Forhandlingerne var ikke nær blevne færdige, da man, af Hensyn til Begivenhedernes Udvikling, ikke kunde vente længer med Udstedelsen. Dette var meget beklageligt, og kunde vel ogsaa været undgaaet, dersom man i Tide havde forberedt sig paa, hvad der dog kunde forudses. Eksempelvis skal nævnes, at i Bestemmelserne om Blokader stilles danske ugunstigere end svenske; og kun ved en »Forestilling» i sidste Øjeblik til Kongen lykkedes det Udenrigsministeren at hindre noget lignende med Hensyn til Bestemmelserne om Krigskontrebande¹²).

Der kunde — efter Erfaringen alene fra Krimkrigens Tid — nævnes endnu en Række Spørgsmaal, om hvis ensartede Løsning forudgaaende bestemte Aftaler imellem de skandinaviske Regeringer havde været særdeles ønskelig. Ovenstaaende, der kun er at betragte som Antydninger, maa dog være tilstrækkeligt til at vise Ønskeligheden af, at en fælles Kommission af Sagkyndige fra alle tre Riger forbereder Foranstaltninger til den fælles Neutralitets Opretholdelse i Fremtiden, og at der paa Grundlag af denne Kommissions Arbejder træffes bindende Aftaler, helst i Form af en Konvention. Da Marinen vil faa Hovedrollen ved Løsningen af Op-

gavens militære Side, bør den naturligvis ikke være urepræsenteret i Kommissionen.

At faa en saadan Kommission nedsat snarest muligt, maa særlig anbefales af Hensyn til, at en international Søretskonference vist kan ventes nedsat i en nær Fremtid, — ja, maaske allerede er sammentraadt, naar dette læses.

Men, selv om denne lige som den i Luften liggende Plan skulde strande, vil den store Nytte af en skandinavisk Nevtralitetskommission kunne begrundes alene ved Henvisning til det Ønske, som blev fremsat af den intergubernementale Fredskonference i Haag fra den 8. Maj til den 29. Juli 1899, — nemlig »Ønsket om, at Spørgsmaalet om Neutrales Rettigheder og Pligter maa blive sat paa en snart efterfølgende Konferences Program«.

Det er af stor Vigtighed, at de tre nordiske Rigers Repræsentanter paa saadanne internationale Konferencer kan staa enige og støtte hverandre saa godt som muligt.

Men saadant enigt Sammenhold imellem vore Repræsentanter kan vanskeligt forudsættes, naar de ikke have haft Lejlighed til i Forvejen at pleje Raad om de Sager, som skal forhandles, og meddele hverandre al mulig gensidig Oplysning om de forskellige Spørgsmaal, som vedkomme deres Fædrelandes Nevtralitet, hvert især og alle tilsammen.

At nøjes med en Depecheveksling mellem Kabinetterne i Kjøbenhavn og Stockholm og Meddelelse af, saa vidt muligt, ensartede Instruktioner til Regeringernes Repræsentanter paa de internationale Konferencer, vilde næppe være fyldestgørende. Derfor bør uden Tvivl skandinaviske Konferencer mellem Delegerede gaa forud — til Dels samtidig med — de internationale, som kunne ventes i en nærmere Fremtid¹⁸⁾.

Henvisninger.

De i denne Artikel anførte Tal henviser til følgende Kilder:

¹⁾ Udenrigsministeriets Arkiv er altid Kilden, hvor Depecher nævnes — Med det samme benytter jeg Lejligheden til at takke Ministeriets Arkivchef, Hr. Baron Zytphen Adeler, der har aabnet dette Arkiv for mig.

²⁾ Dette Udtryk bruges af Udenrigsministeriets mangeaarige Direktør (indtil 1899) P. Vedel, idet han omtaler de nordiske Neutralitetsforbund imellem 1691 og Krimkrigen i en stor Note under Side 35—36 i Værket om »Den ældre Grev Bernstorffs Ministerium».

³⁾ Dr. P. Paul Schweizer: Geschichte der Schweizerischen Neutralitet. Frauenfeld 1895, S. 102.

⁴⁾ Om de imellem Ministerierne vekselde Skrivelser o. lign. gælder det samme som under ¹⁾.

⁵⁾ Se »Bekendtgørelse angaaende de i Anledning af Krigen mellem Spanien og de amerikanske Forenede Stater trufne Forholdsregler». (Findes i Tidsk. f. Søv. 1898, S. 140).

⁶⁾ Udenrigsministerens Skrivelse af 4. Marts 1854 til Marineministeren.

⁷⁾ Marineministeriets Skrivelse af 11. Marts 1854 til Udenrigsministeriet.

⁸⁾ Skrivelse af 14. Marts 1854 fra U. M. til M. M.

⁹⁾ Annuaire de l'Institut de droit international. IX. 1887—88, Pg. 230 § 60.

¹⁰⁾ Jfr. Generalauditor Koefoeds Skr. af 7. Febr. 1854 til M. M.

¹¹⁾ Den interessante Brevveksling herom i M. M.s Arkiv indeholder bl. a. en Skrivelse af 26. Marts 1854 fra Sneedorf, der belyser Vanskelighederne ved at træffe det rette ved Neutralitetens Hævdelse i den her omhandlede Henseende.

¹²⁾ Jfr. om Blokader § 4 i den svenske med § 15 i den danske; og om Krigskontrebande Udenrigsministerens Forestilling af 16. April til Kongen.

¹³⁾ Da nogen af de ærede Læsere muligvis endnu mindes, at det ikke er første Gang, jeg har den Ære at udtale mig i Tidsskrift for Søvæsen (se Aarg. 1887, s. 125 flg.), og da det, jeg udtalte der og i en dertil sig sluttende Artikel i Maanedsskriftet »Tilskueren» (1888, S. 225 flg.), muligvis kunde blive draget med ind i en senere Forhandling om hidhørende Spørgsmaal, — skal jeg en Gang for alle erklære, at jeg ikke hører til dem, som »intet har lært og intet har glemt» siden da. Men jeg haaber at mine daværende eller nuværende Modstandere maa kunne erklære det samme. I Politiken opnaas Resultater sjældent uden gensidige Ofre.

F. B.

Rettelsen for Sideafvigelserne ved Skydning tilsøs¹⁾.

Af Kaptajn F. Hammer.

For at et Skud skal kunne træffe et Maal i det Punkt, hvorpaa der sigtes, maa Opsatsen kunne indstilles nøjagtigt. Hertil fordres, at Afstanden er nøjagtigt kendt, og endvidere at alle de forskellige Afvigelser for Skarpet i Sideretningen kendes.

Den vigtigste Faktor er Afstanden, men denne er tillige den vanskeligste at faa nøjagtigt bestemt. Jeg skal ikke komme nærmere ind paa Omtalen af de forskellige Maader, hvorpaa man kan bestemme sin Afstand, men kun gøre opmærksom paa, at de næsten alle, navnlig ombord i et Skib, ere mere eller mindre mangelfulde; dog har man i Barr & Strouds Distance-maal faaet et Maaleapparat, som i Nøjagtighed og hurtig Betjening langt overgaar alle andre; det vilde derfor være meget ønskeligt, om denne Distancemaaler blev indført i alle vore Kampskibe. Naar Afstanden er maalt, gælder det om paa en hurtig og let opfattelig Maade at kunne meddele den til de forskellige Kanonplacementer, og her kunde der uden Tvivl gøres en Del om Bord i vore Skibe ved at indføre mekaniske, hydrauliske eller andre Meddelelsesmidler fra Afstandsmaalernes Plads til de forskellige Taarne, Kasematter m. m.

I Almindelighed er man vistnok ofte tilbøjelig til at tillægge Skarpets Afvigelser i Sideretningen (Opsatshovedets Sidederskydning) altfor stor Betydning, sammenlignet med Afvigelserne i Længderetningen (Fejlen i Afstandsbedømmelsen). Det, det hovedsagelig kommer an paa ved Skydningen, er Afstandsbedømmelsen; er den kun god, skal man nok træffe Maalet; den Fejl, der

¹⁾ Denne Artikels Fremkomst er bleven forsinket af Mangel paa Plads. Red.

kan fremkomme i Sideretningen paa Grund af Skarpets Afvigelse, spiller, i Sammenligning med Fejlen i Afstandsbedømmelsen, en rent forsvindende Rolle. Grunden til, at man om Bord er tilbøjelig til at tillægge Opsats-hovedets rette Sideforskydning en saa stor Rolle, er vistnok den, at man ved Skiveskydning mod vore Ballonmaal altid ser Fejlen i Sideretningen, medens Fejlen i Længderetningen næsten ikke kan observeres fra Kanonens Standplads eller fra et Skibsdæk. Jeg skal her kun anføre, at hvis man slet ikke retter sin Opsats for Maalets Bevægelse, men giver Kanonkommandøren Ordre til at sigte paa Maalets Stævn, vil man, saafremt de øvrige Betingelser for god Træfning ere til Stede, med »Skjold«s 9" B. K. træffe et Maal, der er f. Eks. 250 Fod langt, og som bevæger sig med 15 Knobs Fart, paa 8200 Alens Afstand, og gaar Maalet med kun 10 Knobs Fart, bliver Afstanden ca. 11000 Alen; man vil altsaa praktisk talt træffe Maalet paa alle de Afstande, hvorpaa man vil komme til at skyde. Naturligvis blive de for »Skjolds« 9" B. K. anførte Afstande mindre, naar der skydes med Kanoner, der have mindre Begyndelses-hastighed end den 9" B. K., men for den daarligst stillede Kanon den 87 mm. H. K. $\frac{1}{24}$ bliver Afstandene dog 5100 og 6900 Alen, og udover disse Afstande vil man næppe komme til at skyde med denne Kanon.

De forskellige Rettelser for Skarpets Sideafvigelse ere:

1. For Afdrift. 2. For Vind. 3. For eget Skibs Bevægelse og 4. For Maalets Bevægelse.

For disse 4 Rettelser findes der i Skydetabellerne udregnet Tabeller, og vil man have sin Kanon aldeles nøjagtigt indstillet, kan man efter disse Tabeller finde, hvormange $\frac{1}{1000}$ af Viserlinien (Inddelinger) Opsats-hovedet skal forskydes til Siden; men det tager Tid og kan derfor kun tænkes anvendt, hvor man længe i Forvejen har besluttet at afskyde sine Kanoner paa en be-

stemt Maade. Jeg kan f. Eks. tænke mig den anvendt ved Indledningen af en Kamp, hvor to Modstandere nærme sig hinanden, og man indstiller sine store Kanoner til forberedt Skydning paa lang Afstand. Her vil man maaske have Tid til at tage Hensyn til alle Finesserne ved Sideafvigelseerne; men under Kamp i Almindelighed maa man enten finde ud af en Maade, hvorpaa man hurtigt og sikkert kan indstille sin Opsats i Side-retningen, saaledes at den staar nogenlunde rigtigt, og som er saa simpel, at enhver Kanonkommandør selv kan foretage denne Indstilling, eller ogsaa maa man hellere helt lade være med at indstille Opsatshovedet, da en fejl Indstilling er værre end slet ingen Indstilling. — Kanonkommandøren maa selv kunne bestemme, hvor-meget Opsatsen skal forskydes, det kan ikke nytte at vente paa Kommando fra den ledende Officer; Forholdene forandres saa ofte og saa hurtigt, at denne har ondt ved at følge med; desuden er Artilleriet nutildags ofte opstillet saa isoleret, at Officeren meget vanskeligt kan lede Ilden, saa at alt maa være overladt til Kanonkommandørens eget Initiativ.

Den 1ste Rettelse, for *Afdrift*, kan man i Praksis se bort fra; den naar paa 3000 Alens Afstand kun op til 1 Inddeling og ved 5000 til ca. 2 Inddelinger, saa det er først paa lange Afstande, hvor Skydningen ikke foregaar saa hurtigt, at det maaske kan være ønskeligt at tage Hensyn til denne Rettelse. (Naar der her og i det efterfølgende tales om Rettelser for Skarpets Afvigelse i Sideretninger, er der kun tænkt paa Skydning med Krigsladning).

Hvad der ovenfor er sagt om Rettelsen for *Afdrift* gælder ogsaa for den 2den Rettelse, for *Vinden*; denne kan med en rebet Mærsejlskuling tværs paa Skudretningen naa op til 2 a 3 Inddelinger paa 3000 Alen, først ved Skydning paa længere Afstande bliver Rettelsen større; men saa er der ogsaa Tid til at tage Hensyn

til den. Under almindelige Omstændigheder behøver Kanonkommandøren kun at vide, at hvis det blæser haardt tværs paa Skudretningen, skal han forskyde Opsatshovedet lidt op til Luvart, men sjældent mere end 2 à 3 Inddelinger.

Den tredie Rettelse, for *eget Skibs Bevægelse*, anser jeg for den vigtigste, og for den maa der rettes.

Opsatshovedet skal forskydes agterefter, altsaa ved Skydning *Styrbord ud til højre* og ved Skydning *Bagbord ud til venstre*.

Enhver Kanonkommandør skal vide, hvor stor Rettelsen er for de forskellige Farter af Skibet, naar dette bevæger sig tværs paa Skudretningen. Dette er ikke vanskeligt; thi for de allerfleste B. K.s Vedkommende er Rettelsen i Inddelinger lig med Skibets Fart i Knob, kun for Kanoner med stor Begyndelseshastighed er den noget mindre.

Rettelsens Størrelse aftager med sinus af Vinkelen mellem Skibets Kurs og Skudretningen. Her kan følgende Regel benyttes:

Ved Skydning

ret for og agterud benyttes ingen Rettelse.

1 Streg fra Kursretningen	benyttes	$\frac{1}{4}$	af Rettelsen	ved Skydn.	tv.				
2 og 3	—	—	—	$\frac{1}{2}$	—	—	—	—	—
4 og 5	—	—	—	$\frac{3}{4}$	—	—	—	—	—
6, 7 og 8	—	—	—	hele	—	—	—	—	—

Eksempel: Skibets Fart 12 Knob. Rettelse for Skydning tværs 12 Inddelinger. Der skydes 3 Streger (for eller agter) ud om St. B. Hvor stor er Rettelsen?

6 Inddelinger til højre.

Skønt den fjerde Rettelse, for *Maalets Bevægelse*, kan blive lige saa stor som, ja større end Rettelsen for eget Skibs Bevægelse, anser jeg det dog for rigtigst, at man, i ethvert Tilfælde hvis man har med værnepligtige Skytskommandører at gøre, ikke indstiller Opsatshovedet for denne Rettelse, og det af følgende Grunde:

1. Ved at sigte paa Maalets Stævn vil man, som ovenfor anført, i de aller fleste Tilfælde alligevel ramme Maalet, selv om man ikke anvender nogen Rettelse for dette.

2. Man kender ikke Maalets Fart, den maa man derfor gisse sig til, hvilket aldrig kan blive nøjagtigt.

3. Det er ikke helt let at bedømme Vinkelen mellem Skudretningen og Maalets Kurs.

4. Ved at skulle rette for Maalets Bevægelse kompliceres Spørgsmaalet for Kanonkommandøren, som maaske derved kommer til at anvende fejl Rettelse, og dette er, som nævnt ovenfor, værre end ingen Rettelse. Det vil være forholdsvis let at lære en værnepligtig Skytskommandør at rette for eget Skibs Fart og sigte paa Modstanderens Stævn, medens det vil være ret vanskeligt og vistnok give Anledning til adskillige Fejltagelser, hvis man vil forsøge ogsaa at lære ham at rette for Maalets Fart.

Herimod kan naturligvis indvendes, at man ikke vil ramme det Punkt paa Maalet, hvorpaa man har sigtet; men naar Hensyn tages til alle de Fejl, der i Almindelighed ville fremkomme ved Skydning paa Søen, anser jeg det i det Hele taget for højst usandsynligt, at man vil ramme det Sted, hvorpaa man har sigtet, selv om man har taget Hensyn til alle de tilfældige Afvigelser for Skarpet, og udregnet dem saa nøjagtigt som muligt. Min Mening er, at kan man kun ramme Maalet, maa man være tilfreds. Dette gælder særlig ved Skydning paa længere Afstande; ved Skydning paa korte Afstande, hvor Banen bliver raserende overfor Maalet, kan der jo nok blive Tale om at ramme bestemte Dele af Skibet, og i saa Fald bør man ikke sigte paa Maalets Stævn, men paa et Punkt, som ligger noget foranfor det Sted, man ønsker at træffe, og som saavidt muligt opgives Skytskommandøerne af den ledende Officer.

Hvis det er en Underofficer, der er Skytskommandør,

stiller Sagen sig noget anderledes. En Underofficer kan man lære at rette for Maalets Bevægelse. Jeg er dog tilbøjelig til at tro, at den Nervøsitet, som en virkelig Kamp altid medfører, vil foraarsage, at Rettelsen for Maalets Bevægelse alligevel ikke bliver udført, og at Skytskommandøren, selv om det er en Underofficer, nøjes med at rette for eget Skibs Bevægelse.

En Underofficer bør imidlertid lære at tage Hensyn til Rettelsen for Maalets Fart, og denne Rettelse maa, som ovenfor anført, kunne udføres paa en saa let og simpel Maade som muligt, saaledes at Fejltagelser undgaas; jeg skal i det Følgende søge at vise, hvorledes dette praktisk kan udføres.

Rettelsen i Inddelinger for Maalets Bevægelse tværs paa Skudretningen er for Afstande indenfor ca. 4000 Alen meget nær lig med Maalets Fart i Knob, for større Afstande bliver Rettelsen noget større. Da man imidlertid ikke kender Maalets Fart, mener jeg, at man med tilstrækkelig Nøjagtighed kan gaa ud fra, at den er omtrent den samme som eget Skibs Fart, og at man derfor kan anvende en ligesaa stor Rettelse i Inddelinger for Maalets Bevægelse tværs paa Skudretningen, som man anvender for eget Skibs Bevægelse tværs paa Skudretningen. Hvis man vil, kan man jo ved Fastsettelsen af denne tage noget Hensyn til, at Rettelsen for Maalets Bevægelse paa større Afstande er noget større. Paa denne Maade vil Fejlen i Rettelsen ved Skydning med vore B. K. paa 6000 Alens Afstand, og naar Skibene gaa med 12 Mils Fart, sjældent blive større end højst 3 Inddelinger, som Regel mindre; kun ved de mindre H. K. og R. K. vil Fejlen paa længere Afstande end 2000 Alen blive noget større; men for disse Kanoners Vedkommende vil man næppe indlade sig paa at rette sin Opsats for Maalets Bevægelse.

Opsatshovedet skal for Maalets Bevægelse forskydes til samme Side, som den hvortil Maalet bevæger sig,

altsaa ved Skydning *Styrbord ind* paa Maalet *til højre* og *Bagbord ind til venstre*.

Rettelsens Størrelse aftager med sinus af Vinkelen mellem Maalets Kurs og Skudretningen, og Reglen er den samme som anført ved Rettelsen for eget Skibs Fart.

Ved Skydning

i Maalets Kursretning benyttes ingen Rettelse.

1 Streg fra Maalets Kursretn. benyttes $\frac{1}{4}$ af Rettelsen ved Skydn.
tværs paa Maalets Kurs.

2 og 3	—	—	—	—	$\frac{1}{2}$	-	-	—	-
4 og 5	—	—	—	—	$\frac{3}{4}$	-	-	—	-
6, 7 og 8	—	—	—	—	hele	-	-	—	-

Man vil nu kunne rette først for eget Skibs Fart og derefter for Maalets Fart og lægge disse Rettelser sammen, hvis de have samme Navn, og trække dem fra hinanden hvis de have modsat Navn og give den fundne Rettelse Navn efter den største, idet man erindrer, at ved Skydning *Styrbord ud* fra eget Skib og *Styrbord ind* paa Maalet gaar Rettelsen *til højre* og ved Skydning *Bagbord ud* fra eget Skib og *Bagbord ind* paa Maalet gaar Rettelsen *til venstre*.

Da det imidlertid vil være lettere at rette for eget Skibs og for Maalets Bevægelse samtidigt, kan efterfølgende Regel anvendes, idet man altid regner med de Vinkler, som Skudretningen danner med eget Skibs og med Maalets Diametralplan.

Hvis der skydes *Styrbord ud* og *Styrbord ind*, eller *Bagbord ud* og *Bagbord ind*, altsaa *naar de to Rettelser have samme Navn*, lægges *Vinklerne sammen*, den endelige *Rettelse* er afhængig af Summen og *gaar til højre* eller *til venstre*, eftersom der skydes *til Styrbord* eller *til Bagbord*; er Summen større end 8 Streger, tages først Rettelsen for 8 Streger, og hertil lægges Rettelsen for det Antal Streger, Summen er større end 8.

Hvis der skydes *Styrbord ud* og *Bagbord ind* eller *Bagbord ud* og *Styrbord ind*, altsaa *naar de to Rettelser*

have modsat Navn, trækkes Vinklerne fra hinanden, den endelige Rettelse er afhængig af Differentsten og gives Navn efter den største af Rettelserne.

Eksempel 1.

Skibets Fart er 10 Knob. Rettelse for Skydning tværs 10 Inddelinger. — Der skydes 4 Streger (for eller agter) ud om St. B. og Modstanderen 6 Streger (for eller agter) ind om St. B. — Hvad er Rettelsen? $6 + 4 = 10$ Streger, for 8 Streger benyttes hele Rettelsen, for 2 Streger $\frac{1}{2}$ af Rettelsen, altsaa i dette Tilfælde $1\frac{1}{2}$ af hele Rettelsen, det er 15 Inddelinger til højre.

Eksempel 2.

Skibets Fart er 12 Knob. Rettelse for Skydning tværs 12 Inddelinger. — Der skydes 6 Streger (for eller agter) ud om B. B. og Modstanderen 3 Streger ind om St. B. Hvad er Rettelsen? $6 \div 3 = 3$ Streger, for 3 Streger benyttes $\frac{1}{2}$ af Rettelsen, og da den første Rettelse er den største, og der skydes ud om B. B., gaar Rettelsen til venstre, altsaa 6 Inddelinger til venstre.

At udregne Rettelsen paa den Maade er ganske vist ikke helt korrekt, thi sinus af Summen eller Differentsten af Vinklerne er ikke den samme som Summen eller Differentsten af de to Vinklens sinus'er; men i de allerfleste Tilfælde vil Fejlen, naar Rettelsen, hvor Summen af Vinklerne bliver større end 8 Streger, udregnes paa den ovenfor anførte Maade, blive saa forsvindende, at det nok kan forsvares at anvende denne Regel i Praksis, især da den er en Del lettere at benytte, end hvis man først skal udregne Rettelsen for eget Skibs Bevægelse, derefter Rettelsen for Maalets Bevægelse, og saa endelig kombinere disse to Rettelser. —

Premierløjtnant Wenck har i et Foredrag holdt i Sølieutenantselskabet d. 28. Februar 1899 beskrevet et af ham konstrueret Instrument til Bestemmelse af Sideafvigelsen. Da dette Instrument synes at være det bedste og mest praktiske af alle kendte Instrumenter til at

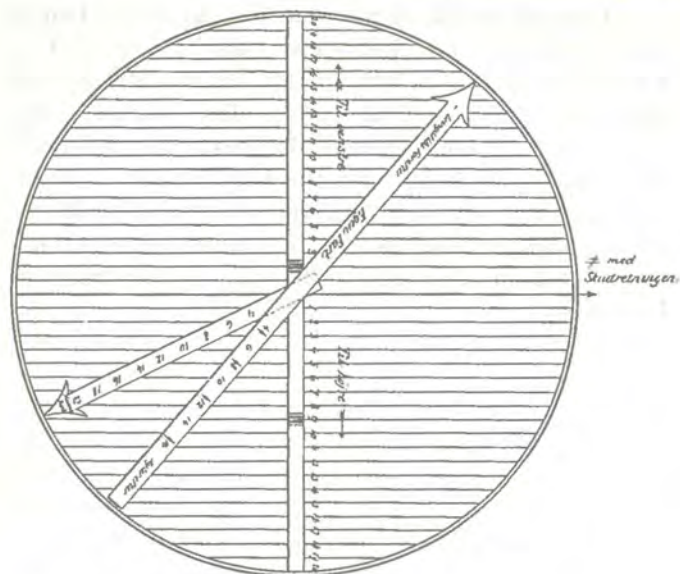
udfinde Rettelsen for Skarpets Sideafvigelse, og da det næppe kan antages at være almindelig kendt, skal jeg med Løjtnantens Tilladelse give en Beskrivelse af det.

Løjtnant Wenck mener som jeg, at man i Praksis kan se bort fra den Indflydelse, som Afdrift og Vind har paa Skarpet, idet han udtaler, at den forsvindende større Nøjagtighed ved at indføre disse Faktorer i Beregningen staar i fuldstændig Misforhold til den tilsvarende Tidsspilde og til de uundgaaelige Fejlregninger — uundgaaelige fordi der herved indføres fire adskilte Beregninger, som sluttelig skulle kombineres til een. Endvidere er Løjtnanten enig med mig i, at indrullerede Kanonkommandører kun bør oplæres til at rette for egen Fart og til at sigte paa Maalets Stævn. Han kommer derefter til den Konklusion, at det eneste Skyts, hvorved der bør tages Hensyn til Maalets Fart i en Beregning eller paa anden nøjagtigere Maade, er det svære Skyts (Taarnkanoner, svære Batterikanoner etc.). Løjtnanten mener imidlertid, »at man bør undgaa at belemre sin Hukommelse med noget somhelst Tal, og at man bør undgaa en hvilken somhelst Beregning i Hovedet, ved hvilken det er nødvendigt at huske Tal og Fortegn,« og med denne Betragtning for Øje har han konstrueret sit Instrument.

Instrumentet, som er vist paa hosstaaende Tegning, bestaar af en Metalskive, der er inddelt med parallelle, rette Linier i samme indbyrdes Afstand. Skiven er anbragt fast paa Affutagen (eller et Sted i fast Forbindelse med Taarnet eller dets Kappe) paa en saadan Maade, at de parallelle Linier tillige ere parallelle med Skudretningen.

En Diameter lodret paa disse Linier tjener som Skala for Mærker fra 0—20 til begge Sider af Centrum. (Hvis Skalaen er inddelt for Taarnsigtet, er der Mærker for hver 10 Minut op til det største benyttede Tal, c. 70').

Afstanden mellem Linierne er vilkaarlig; kun saa stor, at Aflæsningen bliver tydelig (c. 5 mm).



Om Centrum dreje 2 Visere sig, den ene, Radiusviseren, er kort og inddelt for Maalets Fart med Knobmærker (4, 6, 8—18), den anden, Diameterviseren, er lang, og paa sin bagudvendende Arm er den inddelt med Knobmærker for eget Skibs Fart. Knobmærkernes

Afstand fra Centrum ere i begge Tilfælde givne af den valgte Afstand mellem de parallelle Linier, idet den er lig med Rettelsen tværs paa Skudretningen og lig med den Afstand fra Centrum, som det tilsvarende Antal Inddelinger paa Skiven giver.

Skiven har langs Skaladiameteren en Not, hvori der vandrer 2 Skydere, som kunne indstilles fra Skivens Underkant, idet de her have en fremspringende Tap.

Princippet for og Benyttelsen af Skiven.

Princippet ligger lige for, idet Skalaen jo altid er lodret paa (tværs paa) Skudretningen.

Den lange Viser stilles langskibs, og udfor Mærket for eget Skibs Fart læses langs den nærmeste af de parallelle Linier lodret ned paa Skalaen, hvorefter Skyderen flyttes hen til dette Punkt; man har derved:

Egen Fart \times sinus af Vinkelen med Skudretningen.

Derpaa stilles den korte Viser parallel med Maalets Retning, og fra Mærket for Maalets gissede Fart læses langs den nærmeste af de parallelle Linier lodret ned paa Skalaen, hvorved man altsaa har:

Maalets Fart \times sinus af Maalets Vinkel med Skudretningen.

Gaa Rettelserne samme Vej, adderes de, gaa de modsat Vej, trækkes den mindste fra den største.

Anm. For at kunne benytte Skiven til al Slags Skydning, saavel med Krigs- og Øvelsesladning som Instruksionskydning, findes 3 Sæt Visere med forskellig Inddeling, medens Skiven iøvrigt er den samme til de forskellige Skydninger.

Ved Benyttelsen af Skiven faar man Rettelsen for Skibets og Maalets Fart. Den Indflydelse, som Afdriften og Vinden har, har man ikke taget med i Betragtning, ligesom heller ikke at Rettelsen for Maalets Fart vokser lidt med Distancen. —

Premierløjtnant Wenck fremhæver følgende Fordele ved Instrumentet:

1. Man kan ikke glemme den ene Rettelse for den

anden, selv om man afbrydes i Beregningen, thi Skyderen staar paa Mærket.

2. Man kan ikke regne Rettelserne forkert Vej, thi Skalaerne ere anbragte *samme Vej som Maalet gaar* (Radiusviseren) og *agterefter* (paa Diametervisereens *bagudvendende Arm*).

3. Uden at tænke nærmere over det (uden nogen-
somhelst Beregning) faar man en meget nøjagtig Kor-
rektion for Vinklerne med Skudretningen idet man direkte
læser af: Rettelsen tværs \times sinus af Vinkelen med Skud-
retningen.

4. Man behøver ikke at skønne hverken Vinkelen
mellem eget Skibs Kurs og Skudretningen, eller dennes
Vinkel med Maalets Kurs, man stiller blot den lange
Viser langskibs og den korte parallel med Maalets Kurs.
Det maa absolut være lettere at stille en Viser parallel
med et fjendtligt Skib, end at skønne dets Vinkel med
Skudretningen. Man undgaar ogsaa Fejltagelser som
f. Eks. at skønne Maalets Vinkel med eget Skibs Kurs,
istedetfor med Skudretningen. (Man kan ikke tage Fejl
af Viserne, da de ere mærkede henholdsvis »Egen Fart»
og »Maalets Fart.»)

5. Instrumentet er yderst simpelt og hurtigt at
betjene; man kan paa et Øjeblik sætte sig ind i dets
Anvendelse.

6. Man behøver ikke at huske nogetsomhelst Tal
udenad, behøver ikke at multiplicere med Korrektions-
faktorer og heller ikke at kunne nogen Regel. Brugen
af Tabeller undgaas. —

Jeg skal fremsætte nogle Bemærkninger til de af
Løjtnanten ovenfor nævnte Fordele ved Instrumentet.

Instrumentet kan ikke godt opstilles ved alle Ka-
noner; Løjtnanten vil jo ogsaa kuu anvende det ved det
svære Skyts. Det er derfor alligevel nødvendigt at lære
Kanonkommandørerne en Regel, hvorefter de kunne ind-
stille Opsatsen i Sideretningen, men saa er der en Fare

ved at vænne Folk til at benytte et Instrument, som de ikke altid kunne have ved Haanden, og som bringer dem ud af Øvelsen i at regne Rettelsen ud i Hovedet. Hovedet har man altid ved Haanden, men det samme kan ikke siges om Instrumentet.

Ved den af mig ovenfor nævnte Regel kan man heller ikke glemme den ene Rettelse for den anden, da man kun finder een Rettelse, den der skal benyttes.

Instrumentet giver ganske vist Rettelsen noget nøjagtigere end ved at benytte Regelen; men man skal jo alligevel gisse sig til Maalets Fart, og det er et Spørgsmaal, om dette bliver nøjagtigere, end at gaa ud fra at Modstanderen løber samme Fart som en selv. Jeg tror, at man med nogen Øvelse finder Rettelsen ligesaa hurtigt ved Udregning, som ved at indstille Instrumentet.

Jeg tror derfor ikke, at man, selv om Premierløjtnant Wenck's Instrument indføres til Brug ombord, kan undvære en let fattelig og let anvendelig Regel til at udfinde Sidekorrektionen; men det er min Overbevisning, at det i høj Grad vil gavne Skydningen fra vore Skibe under Krigsforhold, at man indfører praktiske Regler eller Midler til hurtig og paalidelig Bestemmelse af Rettelsen for Sideafvigelseerne ved Skydning tilsøs.

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

Norge.

Marinelodser: Allerede i flere Aar har man paa de norske Krigsskibe og da navnlig paa Kanonbaadene under de saakaldte Kystforsvarsafdelingstogter haft Lods ombord, for herved at give disse en Uddannelse til Krigslodse ogsaa udenfor deres eget Lodsfarvand. Afdelingscheferne have været meget tilfredse med denne Ordning, da det,

foruden den Betydning det kan have for Sejladsen i Krigstid, ogsaa i Fredstid giver Cheferne friere Hænder under den ofte vanskelige Skærgaardssejlads, saaledes at disse med større Udbytte have kunnet tage Del i Afdelingens taktiske Øvelser. —

Med disse Erfaringer for Øje har Forsvarsdepartementet paa Budgetforslaget 19⁰⁰/01 optaget et Beløb (4000 Kr.) for at tilvejebringe en tilfredsstillende Ordning paa dette Omraade. Marinekommandoen foreslaar at antage mindst 10 faste Marinelodser blandt de flinkeste Kystlodser, som, idet der gives dem et aarligt Vederlag af 400 Kr. foruden Dagpenge under Tjeneste, skulde forpligte sig til at overtage Lodsning af Krigsskibene, naar det forlangtes. De 10 Lodser tænkes fordelt med:

4 mellem Christiania og Bergen

4 — Bergen og Trondhjem

2 — Trondhjem og den russiske Grænse.

Denne Foranstaltning vil sikkert være meget nyttig, naar man betænker, at Afstanden ad Søvejen fra Færder til Vadsø er c: 1450 Kvartmil.

Krigsmærkevæsenet. I en Række af Aar har der været givet en Bevilling under Minevæsenet til Farvandsundersøgelser; Resultaterne af disse Undersøgelser, der vel hovedsagelig angaa Minespærringerne, findes i et hemmeligt Arkiv ved Minevæsenet. Sidste Aar har man af denne Bevilling tillige gjort en Del Forarbejder til Etablering af et Krigsmærkevæsen; da det passive Minevæsen imidlertid i 1899 er overgaaet til Kystartilleriet (jvf. Tidsskr. f. Søv. Aug. 1899), er der iaar optaget en særlig Konto paa 15 000 Kr. til fortsat Ordning af Krigsmærkevæsenet, deraf til et 3 Maaneders Befaringstogt med Chefsfartøjet »Rjukan« eller »Sarpen«. Krigsmærkevæsenet sorterer under den nyoprettede Marine-Generalstab, hvis øvrige Virksomhed og Omraade vil blive omtalt i Tidsskriftet under en samlet Fremstilling af den norske Marines Organisation.

Paa ovennævnte Konto er det Meningen at udarbejde en Sejlanvisning for »Kystlederne« til Vejledning for Skibscheferne under Sejlads indenskærs; Anvisningen skulde indrettes saaledes, at Cheferne deri kunne indføre Krigsmærkerne.

Miner til Panserskibene. Ligesom der ifjor anskaffedes passive Miner til »Harald Haarfagre« og »Tordenskjold«, skal der iaar anskaffes 12 Miner til hvert af de to ny Panserskibe »Eidsvold« og »Norge«, der skulle være færdige til Efteraaret. Minerne, der magasineres i et særligt, dertil bestemt Rum forude under Panserdækket, ere elektromekaniske (norske Haandminer), have en effektiv Sprængladning paa 28 kg. Bomuldskrudt og koster pr. Stk. c. 500 Kr.

Sverrig.

Skibe under Bygning. »Dristigheten«, skal løbe af Stabelen i Foraaret. Panserbaadene af 1ste Kl. A, B, C. Torpedobaadene af 1ste Kl. A og B. Torpedobaadene 2den Kl. Nr. 79 og 81.

De 4 førstnævnte Skibe ere tidligere beskrevne. Dimensionerne for de 4 Torpedobaade fremgaa af Tabellen S. 81.

De to Torpedobaade af 1ste Kl. ligne de 6 foregaaende, paa Carlskrona Orlogsværft byggede Torpedobaade, men afvige fra dem i følgende Henseender: Af Agterskibets Undervandsdel er et Stykke bortskaaret for at give Baadene bedre Manøvreevne. Af samme Hensyn faa Baadene Balanceror. Agterskibet har i det hele faaet en fyldigere Form, hvorimod selve Agterstævnen bliver lige. Paa den ene Baad udelades forsøgsvis Beskyttérbøjlen under Roret. Det i de tidligere Baade anbragte faste Stævnapparat er erstattet med et for paa Dækket anbragt drejeligt Apparat, hvilket anses for en stor Fordel for Baadene under en Skærgaardskamp. —

Med 5 Tons Kul ombord er Farten beregnet til 23 Knob; største Kulbeholdning er 16 Tons.

De to Torpedobaade af 2den Kl.s Armering bliver som de to foregaaende Baades: 1 Stævnaparat og 1 drejeligt Dæksapparat; der bliver ikke foretaget nogen Forandring ved Formen af deres Agterstævn. — Med 3 Tons Kul ombord er Farten beregnet til 20 Knob; største Kulbeholdning er 9 Tons.

Afløbninger. Torpedokrydserne »Psilander« og »Clas Ugglas« løb af Stabelen henholdsvis d. 25. November og 2. December. f. A.

Den 1ste Februar d. A. løb det paa Karlskrona Orlogsværft byggede Skibsdrenge-Skoleskib »Jarramas« af Stabelen. Skibets Hoveddimensioner ere: Lgd: 38,3 m., Br. 8,33 m., Dybg. 3,33 m., Depl. 280 Tons, Sejlareal 596 m². Skibet er bygget som »Najaden«, men er helt af Staal istedetfor Træ paa Jernspant som i sidstnævnte Skib. »Jarramas« faar intet ophøjet Halvdæk, ej heller Installation for Divisionschef.

Forsøg med svenske Kul. For at undersøge, om man under en Krig kan være uafhængig af Udlandet for Kulenes Vedkommende, har man i Sverrig anstillet Forsøg med Anvendelsen af svenske Kul fra de »øvre Lag i Billesholms-Bjufs Kullejer.«

Forsøgene paabegyndtes i November 1898 ombord i Kanonbaaden »Skuld«. Det viste sig hurtigt, at der maatte foretages en mindre Forandring ved Ildstedet for at forøge Lufttilførslen.

Som Resultat af en 3 Timers Prøve i og ved Carlskrona Havn d. 24. Nov. 98 fremgik, at det er muligt at anvende svenske Kul af forsøgte Slags i Flaadens Skibe, der have samme Maskineri som »Skuld,« uden at Skibets Fart reduceres i betydelig Grad (fra 13,1 til 12,5 Knob); derimod formindskes Aktionsradien ved fuld Kraft til omtrent det halve; hvorledes det stiller sig ved andre Farter blev ikke forsøgt.

Derefter blev Kullene forsøgte ombord i »Oden» under Togtet 1899 for at prøve deres Forhold ved forceret Træk. Resultatet af disse Forsøg sammenfatter Chefen for »Oden» i følgende Udtalelser:

»Varmeeffekten af disse Stenkul er god, men der fremkaldes vel stærk Varme i Skorstenen. Om Kullene kunne taale Opbevaring ombord vil blive undersøgt i Løbet af næste Vinter.

Hvorvidt Kullene uden Vanskelighed kunne anvendes under længere Tids Fyring, har der ikke været Lejlighed til at anstille Forsøg over, men af de anførte Forsøg synes at fremgaa, at disse Kul fordrer en stadig Opkradning og Rensning af Fyrene, hvorved saavel Kulforbruget som Arbejdet for Fyrpersonalet væsentlig forøges.

En mindre Forandring af Ildstederne i Retning af at forøge Lufttilførslen er nødvendig.

Det tilstrækkelige Damptryk kan uden Besværlighed holdes, men der udfordres strengere Fyring end med Waleskul.

Fartøjets Aktionsradius bliver betydelig mindre end med Waleskul, idet Kulforbruget ved 10—12 Knobs Fart viste sig at være 25—42 p. Ct., ved 15,4 Knob 85 p. Ct. og ved 16,7 Knob c. 95 p. Ct. større end med Waleskul.»

Af Forsøgene fremgaar som Hovedresultat, at svenske Kul ere anvendelige i Flaadens Skibe; men at de ere for dyre og besværlige at anvende i Fredstid.

(Tidskrift i Sjøvæsendet 1899).

Brevduevæsen. Ifølge Indstilling fra Marineforvaltningen og Flottans Stab har Kongen bestemt, at det til Flaaden hørende Brevduevæsen skal ophøre som saadan, da det ikke synes at kunne virke til nogen Gavn for Flaaden.

Kysteskadrens Krigsøvelser 1899.

Programmet for Kysteskadrens Krigsøvelser var følgende:

Formaalet med Øvelserne under første Del af samme er at indøve Beskyttelsen af egen Kyst ved Flaaden, samt saadanne Operationer, som foranlediges ved Forsøg paa at uskadeliggøre Modstanderens Søstridskræfter.

Forudsætningen er, at Krig udbryder mellem Sverrig og en anden Magt.

Indløbet til Gøteborg anses for at være befæstet og spærret med Miner ved Nya Elfsborg. Fjendens Hovedstyrke (fingeret) antages at bevogte Øresund og Bælterne for at hindre den svenske Kysteskadre i at naa op til Vestkysten. En mindre svensk Afdeling — den blaa Styrke — som før Krigens Udbrud befandt sig paa Vestkysten, faar til Opgave at beskytte denne Kyststrækning mod fjendtlige Foretagender og, efter Omstændighederne, operere paa Fjendens Forbindelseslinie. Fjenden har beordret en detacheret Afdeling — røde Styrke — til Forsvar af det af rød beherskede Omraade, Nordre Båhuslän, samt for at agere offensivt mod Gøteborg og Blaa's i derværende Skærgaardsomraade befindtlige Stridskræfter. Fjendtlige Transportfartøjer sammendrages i Rød's tilgrændsende Havne, særlig Lysekil, for at transportere en rød Armé til »trakten« af Gøteborg. Fjälbacka, Gullholmen og Lysekil anses for at være vigtige, ubefæstede Steder.

Operationsomraadet omfatter Båhuskysten fra Nidingen til Svinesund, saaledes at Onsala og Båhus søndre Skærgaardsomraade fra Nidingen til Paternosterskærene betragtes som tilhørende blaa Kyst, medens Båhus mellemste og nordlige Skærgaardsomraade, fra Paternoster-skär og Hättan til Svinesund, betragtes som værende behersket af røde Stridskræfter, der have deres Hovedoperationsbasis i Strömstad. De to Styrker bestaa af:

<i>Blaa.</i>	<i>Rød.</i>
1 Stk. 1ste Kl. Panserbaad.	2 Stk. 1ste Kl. Panserbaade.
2 - - - Kanonbaade.	2 - Torpedokrydsere.
3 - - - Torpedobaade.	2 - 1ste Kl. Torpedobaade.
3 - 2den - - -	

Blaa Styrkes Fartøjer anses for at have opbragt 1 fjendtligt Transportfartøj for hvert Interval af 2 Timer, hvori det lykkes et eller flere af dem, uforstyrret af overlegne røde Stridskræfter, om Dagen at indtage en Stilling mellem Hållø og Måsskär Fyr, der behersker de nord- eller sydfra til Lysekil førende Farvande.

Umiddelbart herefter tager den anden Del af Øvelserne sin Begyndelse.

Formaalet med anden Del af Øvelserne er at indøve Angreb paa og Forsvar af en Transportflaade.

Forudsætningen er, at der i nogen Tid har hersket Krig mellem Sverrig og en anden Magt. Fjenden antages med Hovedstyrken af sin Flaade at afspærre Øresund og Bælterne for at hindre Kystflaaden i at opræde paa vestre Søkrigsskueplads. En større fjendtlig Landgangsstyrke er afsendt mod Vestsverrig. Fjendens Transportflaade, repræsenteret ved et Minefartøj og konvoieret af rød Styrke, er af en Handelsdamper rapporteret at passere 12 engelske Mil nord om Skagen styrende østlig Kurs 6 Timer før Krigstilstandens Udbrud. Af den svenske Kystflaade er det lykkedes en mindre Del, ubemærket af Fjenden, at naa op til Gøteborg og forene sig med de derværende Torpedobaade til en Vestkystafdeling — blaa Styrke — som faar til Hovedopgave at forsvare samt om muligt forhindre fjendtlige Foretagender mod vor vestlige Kyst.

Styrkefordelingen er:

<i>Blaa</i>	<i>Rød</i>
1 Stk. 1ste Kl. Panzerbaad.	2 Stk. 1ste Kl. Panzerbaade.
1 - - - Torpedobaad.	2 - - - Kanonbaade.
2 - 2den - —	4 - - - Torpedobaade.
1 - Torpedokrydser, samt særskildt for Signalstationer bestemt Mandskab.	1 - Minefartøj.

Landgangsstyrkens Udskibning anses for at kræve en Tid af 2 Døgn, beregnet fra 3 Timer efter Trans-

portflaadens Ankring. Efter Udslibningen bliver Transportfartøjerne liggende.

Ethvert Fartøj af den blaa Styrke, hvem det lykkes, uden at være bleven uskadeliggjort, at trænge indenfor det af Transportflaaden optagne Søomraade, anses for at have opnaaet Hensigten og maa ikke, naar det befinder sig indenfor nævnte Omraade, angribes af eller selv angribe rød Styrkes Bevogtningsfartøjer. Blaa Styrkes Fartøjer, som saaledes befinde sig blandt Transportfartøjerne, bør tilkendegive dette ved Signal, som fastsættes af Kampdommeren.

Tiden for denne sidste Del af Krigstilstanden forudsættes at ville være 3 Døgn.

Om Øvelserne skriver »Carlskrona Weckoblad« d. 14/9 99:

Som Resultat af de afholdte Øvelser anføres, at de store Torpedobaade have vist sig ikke at være tilstrækkelig manøvreedygtige i Skærgaarden; man agter for Fremtiden at anvende en anden Bundform.

(Carlskrona Weckoblad).

Tyskland.

Flaadeudvidelsen: Den paa Kejserens Initiativ planlagte Flaadeudvidelse er forelagt Rigsdagen og synes at have al Udsigt til at blive vedtagen.

Udvidelsen er delvis baseret paa den sidst vedtagne Flaadelov og gaar efter de samme ledende Principer som denne, nemlig:

I: Flaaden bestaar af to Dele: en Kampflaade til Forsvaret hjemme, og en Krydserflaade til Varetagelse af tyske Interesser i oversøiske Farvande samt til Beskyttelse af den tyske Søhandel.

II: Flaadens Materiel bør forøges i begge disse Retninger. De nuværende 2 Kampskibs- »Dobbelt-eskadrer« (paa 8 hver) bør forøges med 2 nye dito.

For at bringe Flaaden op til en for det tyske Riges

Forsvar og Udvikling passende Størrelse kræves endvidere et passende Antal Krydsere og Torpedobaade.

Naar Kystforsvarsskibene — efter Flaadeloven af 1898 — skulle erstattes med nye Skibe, bør disse være Linieskibe.

Efter den første Flaadelovs Bestemmelser stille Forholdene sig som følger:

I 1898, 1899, 1900 paabegyndtes Bygningen af 9 »store« Skibe (Linieskibene \circ : I Kl. Kampskibe):

»Kaiser Karl der Grosze«, B, C, D, E, F, G og de »store« Krydsere: A og B.

I 1901, 1902, 1903 bygges 5 store Skibe:

Ersatz »Bayern«	} og:	{	Ersatz »Kaiser«
— »Baden«			— »Deutschland«
			— »König Wilhelm«.

Efter »Seksennatets« Udløb erstattes af store Skibe følgende:

I 1904, 1905, 1906: 2 fra Seksennatet resterende Linieskibe og Linieskibene: »Sachsen«, »Württemberg«, »Oldenburg«.

(Forholdet er i 1901—1906 som 1,3 til 3 i 1898—1900).

I 1907—1911 erstattes kun »Kaiserin Augusta.«

I 1912—1917 erstattes følgende Skibe med:

4 Linieskibe:	{	»Brandenburg«
		»Kurfyrst Friedrich Wilhelm«
		»Weissenburg«
		»Wörth«.

8 Linieskibe: (De 8 af »Siegfried«-Klassen, \circ : Kystforsvarsskibene).

6 »store« Krydsere.

Endvidere bygges: Den manglende »Materielreserve« for Skibene af »Brandenburg«- og »Siegfried«-Klasserne. \circ : 3 Linieskibe (1 for hver 4 Skibe).

(Nybygningsforholdet er her » $3\frac{1}{2}$ Skib« pro anno).

I 1904—1911 (den mindst bebyrdede Budgetperiode) bygges som rene Forøgelses-Nybygninger:

Den 3die Linieskibseskadre (8 Skibe) + 1 Flaadeflagskib (Linieskib) + 1 »Materielreserve-Skib« (Linieskib) — ialt 10.

Tillige forøges de store Kolonikrydsere med 6 nye dito (heri indbefattet Materielreserven) og Eskadrekrydserne forøges med 8 store Krydsere.

Résumé:

I Perioden 1901—1903: 3 store Skibe (efter Flaadeloven af 1898).
 — 1904—1911: 24 - - (18 Nybygn., 6 Erstatn.-dito).
 — 1912—1917: 21 - - (3 - 18 - -).

Gjennemsnitlig bygges i Aarene 1901—1917; 2,8 store Skibe aarligt (ialt 48) imod 3 store Skibe aarligt i Seksennatets første 3 Aar.

Nybygningskontoen stiger herved gennemsnitligt fra 60 til 85 Millioner Mark aarligt.

(Endvidere stige andre conti noget).

Saasnart den 3die Eskadre er bygget (1911), vil en mindre Flaadeforøgelse strække til, idet Erstatningsnybygningerne ville holde Flaaden paa Højde med dens Opgaver.

I 1917 vil den tyske Flaade herefter bestaa af:

40 Linieskibe (alle virkelige I Kl. Kampskibe, naar undtages de 4 af »Sachsen«-Klassen), inddelt i 2 Flaader à 2 Eskadrer à 2 Divisioner à 4 Kampskibe.

Hver Flaade har endvidere 1 Flagskib og 3 andre Linieskibe (Reserve).

8 store Krydsere. (Panserkrydsere)	} inddelte i 8 Krydsgrupper à 1 stor Krydsr, 3 smaa do. og 12 store Torpedobaade.
24 smaa —	
96 store Torpedobaade.	

12 store Kolonikrydsere (heraf 2 som Reserve). Kystforsvarsskibene, de mindre Torpedobaade, Skoleskibene, etc. etc. —

Den første Flaade er allerede enten bygget eller

under Bygning, den bestaar (efter Alderen) af følgende Skibe:

I.	Division:	»Sachsen« - Typen.....	4	Skibe.
II.	—	»Brandenburg« - Typen.....	4	—
III.	—	»Kaiser Wilhelm der Grosze« ..	} 4	—
	—	»Kaiser Friedrich III«.....		
		»A« og »B«.....		
IV.	—	»C«, »D«, »E«, »F«.....	4	—

Flaadeflagskib: »Kaiser Wilhelm II.«

Materielreserve: 3 Linieskibe (»G«, »H«, »I«, projekterede).

Ialt: 20 Linieskibe.

(Anm: »Oldenburg« betragtes som Kystforsvarsskib).

Man kan ikke andet end beundre den klare Forstaaelse af Flaadens Betydning for Tysklands Magtstilling, der er lagt for Dagen i Flaadelovene af 1898 og 1900, og den Omtanke og Conseqvens, hvormed Flaadeplanerne ere opstillede, idet der skarpt er skelnet mellem de ovennævnte to Hovedopgaver:

I. Forsvaret af det tyske Riges Kyster.

II. Beskyttelsen af Kolonierne og Søhandelen.

I logisk Slutning heraf har man bygget og vil bygge kraftige Kampskibsflaader med et passende Antal store og smaa Krydsere etc. til det første Formaal, samt et betydeligt Antal store og hurtige Krydsere, som ved en betydelig Kulbeholdning og stor Fart egne sig til at løse det andet Formaal.

De store Fordele i alle Retninger ved at have en fast Flaadeplan lovgiven behøve ikke at motiveres, men man kan tilføje:

Kun ved en saadan Plan kan man komme til et virkeligt Resultat.

Tyskland vil i 1917 besidde en Flaade, der — ved Benyttelsen af Kaiser-Wilhelms-Kanalen — vil stille Landet som en Sømagt af første Rang.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1900.

Artilleri, Panser, Kystbefæstninger. Tidsskrift i sjøvæsendet. Årsberättelse i bestyckning och bevåpning 1899. S. 9. — Engineering. 1. Coast-defence guns. S. 41. 12-in coast-defence gun and Schneider-Canet mounting. S. 78. 112. — Marine française. Note sur la spécialisation de l'artillerie. S. 89. — Revue maritime (99). 4. Les tirs dans la marine française. S. 669. — Rivista marittima. 1. I Puntatori di Bordo. S. 5 — Proceedings of the United States Naval Institute (99). Report of the Chief of the Bureau of Ordnance. S. 903. Armor for new Russian Ships. S. 912. — Scientific American. 1. The armament of our latest warships. S. 41.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Engineering. 1. Electrical installations on battle-ships. S. 102. — Marine Rundschau. Elektrische Hilfsmaschinen S. M. S. "Aegir". S. 83. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Elektrische Hilfsmaschinen in der Kriegs-Marine der Vereinigten Staaten. S. 105. — Proceedings of the United States Naval Institute (99). Electromechanical Battle Order Telegraph. S. 747. Notes on the Marconi wireless telegraph. S. 857. Electric Auxiliary Machinery in the United States Navy. S. 956. — *Nature. Vol. 61. Telephotography. S. 315. Wireless Telegraphy. S. 377. — *Comptes rendus des Séances de la Société de Géographie. Un cable transpacifique entre Vancouver et l'Australie. S. 362. Etudes sur le magnetisme terrestre. S. 370.

Fiskeri. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. Vestkystfiskeriet. S. 1. Danmarks Fiskeri og Fiskeexport. S. 10. Kattegatsfiskeriets Ødelæggelse ved de tyske Damptrawleres Fremfærd. S. 20. Ny Anlægsbro ved Kallehave. S. 21. Søgaende Fiskeri fra København. S. 22.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Dank Søfartstidende. Vore Farvandes Afmærkning. S. 20. — Ingeniøren. Forslag til Lov om Kystfredning. S. 27. Til Diskussionen om Kystfredningsloven. S. 58. — Teknisk Forenings Tidsskrift. Marconis Telegrafering. S. 187. — Tidsskrift for Søvæsen. Vore Farvandes Afmærkning. S. 20. — Engineering. 1. The waterways of Russia. S. 73. Transfer Bridges. S. 251. — Nautical Magazine. Father Thames. S. 113. — Revue des deux Mondes. 1. Côtes et ports français de l'Océan. S. 393. 653. 855. — Hansa-

Verbesserung des Wasserweges von Shanghai nach See (Woosung-oder Whangpu-Fluss). S. 65. — Proceedings of the United States Naval Institute. The American Interoceanic Canal. S. 753. — Scientific American. 1. Mechanical ore unloader. S. 7. Cantilever Cranes. S. 85. — *Nature. Vol. 61. Modern Light-House Apparatus. S. 393.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Spisereglementet og Dampskibsfarten. S. 3. Ansvar for Lastens Kvantitet. S. 17. Hamburgs Sejlskibsflaade. S. 18. Beskyttelse. S. 18. Pensionssagen. S. 19. Styrmandene og Sejlskibsflaaden. S. 37. 53. Poti som Ladeplads. S. 43. En Udnævnelse. S. 44. Vore Handelskibes Forsyning med Bøger. S. 40. Engelsk Dom om Forstaaelsen af et Certeparti. S. 46. Om Konservering af Majsfadninger. S. 47. Om Slæbekaner og Pramme. S. 57. — Nautical Magazine. British Steamship owners. S. 44. Foreign Seamen. S. 107. — Revue maritime. (99) 4. Bulletin de la marine marchande. S. 705. — Yacht. Marine marchande. S. 33. 58. — Marine Rundschau. Die französischen Handelsgesellschaften. S. 198. — Hansa. Zur Lage der Schifffahrt. S. 3. Ein neues Heimtschaffungsgesetz. S. 18. Handelskammerberichte. S. 30. Handel der Vereinigten Staaten mit Cuba, Portorico, Hawai und den Philippinen. S. 80. — Rivista marittima. La Diserzione marittima mercantile. S. 67.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Vort Forsvar. Vikingerne og deres Krigskunst. Nr. 498. 499. — Nautical Magazine. Deceased Shipowners. S. 15. Inland waterways of British Columbia. S. 16. The Trinity House, Newcastle-upon-Tyne. S. 19. The Riff coast Pirates. S. 28. Some places of historic interest on the Suez Canal Route to India. S. 33. — Marine française. La Corse. S. 99. — Revue des deux Mondes. 1. Voyage au Japon. S. 329. Ceylon sous l'administration coloniale de l'Angleterre. S. 120. — Revue maritime (99). 4. La défense des côtes de France de Dunkerque à Bayonne au XVII siècle. S. 541. — Marine Rundschau. Die Vermessung in Kiantschou. S. 29. Nordelbisch-Dänisches. S. 52. 169. Von der deutschen Tiefseeexpedition 1898—99. S. 135. Die türkische Marine von ihren Anfängen an. S. 222. — Proceedings of the United States Naval Institute. Explorations in Alaska. S. 799. — *Ymer. Geografiens och de geografiske upptäckternas historia. S. 450. Axel Hambergs undersökningar i Lappland. S. 461. — *Geographical Journal. Military Geography. S. 239. — *Nature. Vol. 61. The Evolution of Geography. S. 317. The German Antarctic Expedition. S. 318. The Geography of Europe. S. 368. — *La Géographie. Resultats généraux de l'expédition antarctique belge. S. 81. L'expédition polaire norvégienne. (1893—1896). S. 151.

Søopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. Revue des deux mondes. 2. Les grands sondages océaniques. S. 202. — *Ymer. Om systematisk hydrografisk och biologisk undersökning af norra Europas haf, invanhaf och djupa sjöar. S. 341. Den Andréeske polarbojens drift till Kung Karls land. S. 409. Fyndomständigheter, bojens identificering, tekniska undersökningar etc. S. 416. Om växt- och djurlämningarna i Andrées polarboj. S. 425. Forcering af polartrakternas hafis med islagtare. S. 464. — *Geographical Journal. The Danish «Ingolf» Expedition. S. 273. The «Albatross» Expedition to the Pacific. S. 285. Dr. Nordenskjöld's Proposed Antarctic Expedition. S. 287. The Dutch Deep-Sea Expedition in the Malay Archipelago. S. 287. — *Annalen der Hydrographie. Shanghai. S. 60. Die wichtigsten Häfen des Azowschen Meeres. S. 65. — *Geographische Zeitschrift. Expeditionen der U. S. Coast Survey nach Alaska. S. 116. Probefahrten von Makarof's Eisbrecher «Jermak», S. 118. — *Petermann Mittheilungen. Die hydrographischen Untersuchungen des Nordatlantischen Ozeans. S. 1. Die dänische «Ingolf» Expedition. S. 2. Polargebiete. S. 24.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søværnen. Vor Flaades Tilstand ved Aarhundredets Slutning. S. 1. Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne. S. 32. 123. Den svenske Marines Krigsmateriel. S. 62. Vor Kampflaades relative Tilbagegang. S. 82. Strategi og Folkestemning. S. 93. — Tidsskrift i Sjöväsendet. Flottan under sistförflutna året. S. 1. Pansarbåtarna A, B och C. S. 25. — Vort Forsvar. Søværnsloven. Nr. 498. — Engineering. 1. The United States protected cruisers, «Denver» class. S. 50. British and Foreign navies. S. 56. The new Japanese destroyers. S. 96. Naval Power and its cost. S. 189. The Navy Estimates. S. 291. — Marine française. Le prix de revient des bâtimens de guerre en France et en Angleterre. S. 20. Le Budget de la Marine pour 1900. Les cuirassés de 15000 tonnes et l'artillerie de marine. S. 1. Le Personnel ouvrier civil technique des arsenaux et des établissemens de la marine. S. 35. Le programme naval. S. 57. Projet de loi relatif à l'augmentation de la flotte. S. 64. Le Bilan d'une Tournée. S. 77. Les ateliers centraux de la flotte. S. 94. — Revue des deux mondes. Esquisse d'un programme naval en 1900. S. 758. — Revue maritime (99). 4. Le Spartiate, croiseur anglais de 1^{re} classe. S. 596. Le rôle des mécaniciens dans la marine anglaise. S. 608. La défense navale de l'Australie. S. 627. Les yachts à vapeur comme batimens de guerre auxiliaires. S. 633. Les navires de guerre pendant le combat guerre hispano-américaine. S. 641. Le Kasagi, croiseur protégé japonais. S. 660. Renflouement et réparation des batimens Espagnols coulés au combat de Manille. S. 654. —

Yacht. La marine française en 1899. Les constructions neuves dans les arsenaux et à l'industrie à la fin de l'année 1899. S. 1. Le Goubet Nr. 2 à Toulon. Essais préliminaires en route libre. S. 2. Nos croiseurs. S. 13. La canonnière fluviale Russe «Giliak». S. 23. Le «Galilée» & le «Lavoisier». S. 39. Le Rapport sur le budget de la marine. S. 59. Arsenaux et Iles frontières. S. 49. Les progrès de la Marine des Etats-Unis en 1899. S. 52. Les marines étrangères en 1899. S. 54. L'augmentation de la flotte. S. 61. Le croiseur Hollandais «Noord Brabant». S. 67. Le programme naval. S. 73. Les croiseurs protégés. S. 85. Le cadre de résidence fixe des officiers de vaisseau. S. 87. Les monitors type «Arkansas». S. 89. — Marine Rundschau. D. Bonamico: Die Lehre von der Seemacht. S. 1. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seeweasens. Neue Kriegsschiffsbauten. S. 36. Der niederländische Marinebudget-Voranschlag für das Jahr 1900. S. 49. Der französische Marinebudget-Voranschlag für das Jahr 1900. S. 118. — Proceedings of the United States Naval Institute (99). Designs for the Denver class, sheathed protected cruisers. S. 892. A new type of battleships. The French Henri Quatre. S. 908. The progress of the American navy. S. 929. — Scientific American. 1. Official trial of the United States cruiser «Albany». S. 34. Reconstruction of Farragut's flagship, the U. S. S. «Hartford». S. 53.

Lystsejlad. Ingeniøren. Om Maaling af Kapsejlere. S. 51. Om Maaleregler for Kapsejlere. S. 78. — Yacht. De la roue et de la barre franche à bord des Yachts. S. 3 22. 29. 46. 51. Les yachts à glace aux Etats-Unis. S. 3. Le yacht à vapeur «Freia». S. 6. Le steam-yacht de 328 Tx «Senta». S. 18. Les encouragements au yachting en Allemagne. S. 42. Le Monotype du club nautique de Nice. S. 52. 65. La classe des Monotypes de la société nautique de Marseille. S. 28. Le patinage à voiles. S. 63. Le steam-launch «Picore». S. 76. Le bulb-keel à voiles percées «Epsilon». S. 78. Yacht-Goelette auxiliaire américain. S. 88. Le «Minota» yacht canadien de la classe des 35 pieds. S. 90.

Lægevæsen, Skibs-Sundhedsvæsen. Statistischer Sanitätsbericht über die englische Marine für das Jahr 1897. S. 68. Sanitätsbericht über die Marine der Vereinigten Staaten von Nordamerika für das Jahr 1897 und den Zeitraum des Krieges mit Spanien im Jahre 1898. S. 73. Sanitätsbericht über die Kaiserlich Japanische Marine für das Jahr 1896. S. 79. Hygienische und sanitäre Verhältnisse in Tanger (Marokko). Las Palmas (Kanarische Inseln) und Porto Grande (Kap Verdische Inseln). S. 164. — Rivista marittima. Il cuoro del Marinaio. S. 27.

Maskinvæsen (Maskinprove-Togter se Krigsmarine). Tidsskrift

for Søværnen. Flydende Brændsel i Skibe. S. 49. — Journal of the Royal United Service Institution. (99). Causes for the adoption of watertube boilers in the United States Navy. S. 137. — Nautical Magazine. Mechanical stokers. S. 45. — Marine française. La question des chaudières marines aux Etats-Unis. S. 30. — Revue maritime. (99). 4. Géométrie des diagrammes. S. 513. — Yacht. Les turbines à vapeur employées à la propulsion des navires. S. 5. Les chaudières du croiseur Russe »Varyag«. S. 82. — Marine Rundschau. Einiges über Erfahrungen mit engrohrigen Wasserrohrkesseln. S. 30. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Parson's Dampfturbine. S. 26. Einige Resultate der Anwendung von Wasserrohrkesseln auf Kriegsschiffen. S. 89. Rohrbruchventile, System Hübner & Mayer. S. 114. — Proceedings of the United States Naval Institute (99). Causes for the adoption of watertube boilers in the United States navy. S. 896. Progress of the Parsons Steam Turbine for Marine propulsion. S. 914. — Scientific American. 1. Repairing a propeller shaft at sea. S. 68.

Meteorologi. Teknisk Forenings Tidsskrift. Om automatisk tegnende meteorologiske Instrumenter. S. 169. — Nautical Magazine. Pilot Charts. S. 112. — United Service Magazine. Cyclones and their habits. S. 457. — Hansa. Jahresbericht der Deutschen Seewarte für 1898. S. 20. — *La Géographie. Le brise glace »Jermak« dans la banquise au nord du Spitsberg. S. 165. — *Annalen der Hydrographie. Das kalte Küstenwasser. S. 74. Die Witterung an den deutschen Küsten im Dezember 1899. S. 93. — *Geographische Zeitschrift. Ueber die Herkunft des Regens. S. 89. Antarktischer Klima. S. 119. — *Meteorologische Zeitschrift. Berechnung der Mitteltemperaturen der Breitenkreise einer Land-beziehungsweise Wasser-Hemisphäre, sowie der Erde aus den an der Grenze der Atmosphäre zugestrahlten Wärmemengen. S. 36. Eine die elektrischen Vorgänge betreffende Frage. S. 40. Die wichtigsten Hilfsmittel zur Berechnung der Windstärke. S. 41.

Navigation, Astronomi, Instrumenter. Nautical Magazine. Spherical Traverse Tables and their uses. S. 1. The apparently altered size of celestial objects through change of altitude. S. 79. Longitude by eclipses. S. 98. — Hansa. Compass-Verbesserung. S. 5. Der Nebel und die Schiffsleitung. S. 76. 87. 101. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Der neue Distanzmesser von Commander J. F. Stuart. S. 141. — *Nature. Vol. 61. United States Naval Observatory. S. 330. The Evoy Compass. S. 398. — *Annalen der Hydrographie. Ueber die Auflösung des Zweihöhen Problems nach einer Näherungsmethode von Raper unter Benutzung der Tabelle der Mercatorschen Funktionen. S. 84.

Signalvæsen. Nautical Magazine. Anchor lights. S. 47. — Proceedings of the United States Naval Institute (99). The Coast Signal System. S. 727.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). Dansk Søfartstidende. Sideballasttank. S. 2. Skibsbygningsværftet »Vulkan» i Stettin. S. 47. — Engineering. 1. Highspeed Steam-launch. S. 153. — Revue maritime. (99).4. Les croiseurs d'Elswick. S. 592. — Yacht. Le sous-marine »Argonaut». S. 17. — Hansa. Schiffbau. S. 31. 80. — Marine Rundschau. Beitrag zur Theorie des Wasserwiderstandes der Schiffe. S. 203. — Proceedings of the United States Naval Institute (99). The late submarine boat. S. 919. French submarine boats. S. 923. A six-masted schooner. S. 930. American shipping and shipbuilding. S. 931. — Scientific American. 1. A new way of cleaning ship's bottoms. S. 100.

Skolevæsen. Dansk Søfartstidende. Fanø Sømandsskole. S. 4. — Yacht. L'école navale. S. 37. — Hansa. Das Cadetten-Schulschiff des Norddeutschen Lloyds. S. 45. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die neuen Schlussprüfungsvorschriften für die nautischen Schulen in Österreich. S. 100. — Proceedings of the United States Naval Institute. (99). The new naval Academy. S. 865. The practical training of Engineer Students. S. 940. The U. S. Naval Academy practice ships Chesapeake. S. 946. The Chilian Training-ship General Baquedano. S. 949.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Dansk Tidsskrift. Dansk Militærpolitik. Alliance — Neutralitet — Selvhjælpelse. S. 184. — Nautical Magazine. The French naval officer on the coming naval war. S. 65. — Marine française. La guerre sur mer et ses leçons. S. 82. — Revue des deux Mondes. 1. Les cables télégraphiques en temps de guerre. S. 181. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Beiträge zur Geometrie des Aufklärungsdienstes zur See. S. 1. Decentralisation der Commandoführung auf Schlachtschiffen. S. 34. — Rivista marittima. 1. Guerra coloniale. S. 13. La velocità nella tattica navale. S. 35.

Sømandskab. Hansa. Zum Wechsel des Rudercommandos. S. 15. Zum Rudercommando. S. 52.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. Fragt paa beskadediget Last. S. 17. Samling af nordiske Søretsdomme. S. 17. En interessant Dom. S. 29. — Revue maritime (99).4. Le congrès de droit international maritime en 1900. S. 512. — Hansa. Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt. S. 16.

Søulykker; Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Sø-

fartstidende. Vort Redningsvæsen. S. 43. Fra Jyllands Vestkyst. S. 45. Den danske Brig »Livingstone«s Forlis. S. 55. De internationale Søvejsreglers Art. 16 og Art. 21. S. 73. Dampskibet »Frederiksborg«s Bjærgning af 23 Menneskeliv. S. 74. — Lifeboat. Haul-off warps. S. 517. Sketch of the Progress made in the construction of coast life-boats 1795—1900. S. 537. — Nautical Magazine. Missing ships. S. 46. Unlucky ships. S. 57. The »Adula Inquiry«. S. 88. Salvage rewards. S. 105. A wrecked warship. S. 110. — Revue maritime (99). 4. L'accident du »Bullfinch«, destroyer anglais. S. 598. — Yacht. Exposition de 1900. Concours pour un prix de 100 000 francs au meilleur appareil de sauvetage (Prix Anthony Pollock). S. 34. — Hansa. Kapok als Schwimmkörper. S. 66. — Treibende Wracks. S. 78. — Marine Rundschau. Das Rettungswesen an den Küsten Europas. S. 22.

Torpedo- og Søminevæsen. Tidsskrift i Sjøväsendet. Våra torpedobåtar. S. 28. Årsberättelse i minväsände, elektroteknik och sprängämnen 1900. S. 39. — Engineering. 1. H. M. Torpedo-boat Destroyer »Viper«, with Parsons Turbines. S. 218. The Torpedo Boat in the naval warfare of the future. S. 42. — Revue maritime. (99). 4. Projets de nouveaux torpedo-destroyers anglais. S. 600. — Yacht. Les torpilleurs. S. 25. — Proceedings of the United States Naval Institute (99). The torpedo-boat, destroyer, and depot. S. 851. Japanese Torpedo Boat Destroyers. S. 911. The improved Goubet submarine Torpedo Boat. S. 924. — Scientific American. 1. Torpedo boat makes over 35 knots an hour. S. 35.

Forskelligt. Tidsskrift i Sjøväsendet. Hvem styr Flottans pensionskassas gratialfond? S. 65. — Marine Rundschau. Sprichwörter und sprichwörtliche Redensarten über Seewesen, Schiffer- und Fischerleben in den germanischen Sprachen. S. 39. 183.

Alle ovennævnte Blade og Tidsskrifter findes i Marinens Bibliotek; de med * betegnede i 2. Afdeling (Søkortarkivet, Toldbodvejen).

Adgang til Benyttelsen af Biblioteket og 1ste Afdelings Løsevmerelse (Bredgade 28) tilkommer alle tjenstgørende Officerer og ligestillede af Flaade og Hær, der opholde sig i Kjøbenhavn, samt Søofficersforeningens Medlemmer.

Afskedigede Officerer og ligestillede, der opholde sig i Kjøbenhavn, kunne henholdsvis af begge Afdelingers Bestyrere tilstaaes Adgang til at laane Bøger m. m., samt Adgang til Løsevmerelset; og det samme gælder andre, der i videnskabeligt Øjemed ønske her paa Stedet at benytte Biblioteket.

Udlaanstiden for 1ste Afdeling er for Vinterhalvaaret (1ste Oktober—1ste April) hver Søndag fra Kl. 3—4 Em.; i Sommerhalvaaret 2 Gange ugentlig (Mandag og Torsdag) fra Kl. 3 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{1}{2}$ Em.

Udlaanstiden for 2den Afdeling er: alle Arkivets Arbejdsdage fra Kl. 9 Fm. — Kl. 2 Em.

1ste Afdelings Løsevmerelse er som Regel tilgængelig daglig fra Kl. 10 Fm. — Kl. 7 Em.

En Dagbog, ført paa en Kinafarer 1730—32 af Kadet Tobias Wigandt.

Meddelt ved Arkivsekretær G. L. Grove.

Korvetten »Valkyrien« nærmer sig mere og mere Hjemmet efter paany at have vist det danske Orlogsflag i Indiens og Kinas Farvande og støttet de energiske Bestræbelser, der i de sidste Aar ere udfoldede for atter at aabne Handelsforbindelser for Danmark i hine fjerne Egne.

Ved Nutidens hurtige Meddelelsesmidler have ikke blot de Ombordværendes Slægt og Venner allerede kunnet følge »Valkyrien«s Oplevelser; men gennem underholdende Referater i mange Dagblade er den interessante Rejse saa vel kendt i alle Enkeltheder i vide Kredse, at det paa dette Tidspunkt mulig ogsaa kunde have sin Interesse til en Sammenligning at gøre Bekendtskab med en hidtil utrykt Beretning om den af de første danske Handelsekspeditioner, der ved sit gunstige Udfald indledede en højst indbringende Handel for Danmark paa Kina c: 1730,, og derved gav Stødet til, at det hensygnende Ostindiske Kompagni rejste sig i en ny og mægtigere Skikkelse ved Dannelsen af det bekendte danske Asiatiske Kompagni, der fik sin Oktroj Aar 1732.

Forfatteren var den 20aarige Kadet og 4de Styrmand *Tobias Wigandt*.

Naar han endog kalder Rejsen den første her fra Danmark paa det Farvande (o: til Kina), og Wiberg i sin Præstehistorie bestyrker dette ved at kalde den ombord værende Præst Johan Henrik Huusmand¹⁾ den første Kinapræst, er det dog noget tvivlsomt, om det kan tages aldeles bogstaveligt.

De dansk ostindiske Kompagnier havde da bestaaet i over 100 Aar og vel hovedsagelig sendt deres Skibe til Ostindien, men dog ogsaa strakt deres Rejser længere end til det egentlige Ostindien. Saaledes var Kaptajn Sigvard Adeler 1669 i Java og sluttede en Konvention med Kongen af Bantam, og Fr. Thaarup meddeler i sine historiske og statistiske Efterretninger om Asiatisk Kompagni, at dette 1684 sendte et Skib til Kina. Paa den anden Side siger han, at dette var »første Gang« og tilføjer mærkelig nok, at Skibet »handlede paa Mocca i Arabien og havde Ekspeditioner til de flippinske Øer og Lager i Masulipatnam, Vinclapatnam, Visinipatnam og flere Steder i Riget Golconda«, uden at nævne noget Sted i Kina, hvortil Skibet kom.

Det er dog givet, at allerede Christian IV d. 16. Maj 1637 udtrykkelig tillader den københavnske Handelsmand Hans Trægaard i 6—7 Aar at fare og negociere paa Kina, Japan, Siam og omliggende Pladser, ligesom endogsaa den første Oktroj, af 1616, nævner Kina, hvorfor det skulde synes mærkeligt, om intetsomhelst dansk Skib før 1732 var naaet hertil.

Sikkert er det imidlertid, at det her omtalte Skib »Kronprins Christian« var det første danske Skib paa

¹⁾ Denne Præst har under Mærket J. H. H. 1733 udgivet et lille Beskrivelse af samme Rejse, der imidlertid mere dvæler ved de besøgte Nationers, navnlig Kinesernes almindelige Vilkaar, Filosofi, Religion m. m., som andet Steds fra er bekendt, end ved selve Rejsen, hvilken Wigandt skænker mere Opmærksomhed og paa flere Punkter, navnlig med Hensyn til Negotten, mere indgaaende Omtale.

Kina i lange Tider. Det var nemlig efterhaanden gaaet saaledes tilbage med det ostindiske Kompagni, at det ophørte at udruste Skibe og den 28. April 1729 endog frasagde sig al Handel og videre Udvidning, uagtet der endnu var flere Aar tilbage af Oktrojtiden. Da traadte nogle driftige Købmænd sammen i Kjøbenhavn, og hovedsagelig paa Forslag af en fra Bremen indvandret Handelsmand Peter Baker, udrustedes disse nogle faa Skibe til Ostindien og Kina, som vendte hjem med saa rigt et Udbytte, at det gav Stødet til Dannelsen af det Asiatiske Kompagni. Og i Betragtning af den overordentlige Betydning, som dette Kompagni baade i den nærmest følgende Tid og i senere Perioder fik for Danmarks Handel og Skibsfart, turde den Ekspedition, som indledede Handelen paa Kina, der var den mest indbringende, vel ogsaa i og for sig fortjene at mindes.

Hvad Rejsen angaar, var den ikke rig paa Farer eller mærkelige Æventyr. Ligeledes var Sundhedstilstanden god; thi skønt der døde en Del Matroser i Kina, var det intet imod, hvad der jevnlige skete i hine Tider i de varme Lande. Paa Tordenskjolds første Langfart, som er beskrevet i Personalhistorisk Tidsskrift, 3. Række, 4. Bind, kom saaledes kun 26 Mand hjem af 67. Men er Rejsebeskrivelsen fattig paa mærkelige Æventyr, bringer den os et saa meget mere tro Billede af det daglige Liv ombord i hine Tider, hvorved gives Lejlighed til en mere gennemført Sammenligning med Nutidens, i saa mange Retninger grundforskellige Forhold.

Forfatteren var Ætling af en anset Handelsslægt og Sønesøn af den bekendte Købmand og Vinhandler i Kjøbenhavn, Wigandt Mickelbecker, der ejede Palæet paa Hjørnet af Frederiksholms Kanal og Ny Vestergade, der da efter ham kaldtes Wigandtsgade, og havde sikkert Blikket mere aabent for Negotien end en Søkadet i Almindelighed. Han giver ogsaa fyldige Oplysninger bl. a.

om det Føringsgods, Besætningen havde Lov til at føre hjem, hvortil man ellers kun har kunnet taget lidet Hensyn i de almindelige Beregninger over, hvor meget Danmark har tjent paa de rige Ladninger, det asiatiske Kompagni har hjemført, fordi dets Størrelse saa vanskelig lader sig beregne¹⁾. At Professor Holm med Rette kalder det »ingenlunde ubetydeligt«, illustreres in casu flere Steder af Wigandt, der bl. a. omtaler, at en simpel Matros, der døde paa Vejen, havde 400 Rdl. (eller alene i Pengeværdi c. 1300 Kroner) med til at købe Negotievarer for. Hvis han som Wigandt havde tjent 400 % paa Rejsen, var det en hel Formue i hine Tider.

Det er en bekendt Sag, at det asiatiske Kompagnis Langfarter dannede en ypperlig Skole for mange af Flaadens Officerer samtidig med at give dem et godt Supplement til deres ofte yderst knappe Gage. Ogsaa paa »Cron-Printz Christian« var Marinen godt repræsenteret. Chef var Tordenskjolds tapre Vaabenfælle, den senere Vice-Admiral Michael Tønder, født 1692, der fra 1714 til 1719 steg fra Sekondløjtnant til Kaptajn og døde som Vice-Admiral 1755. Sekondkaptajnen Fr. Wegerslöff, født 1702, dengang Sekondløjtnant, døde 1763 som Kommandørkaptajn. Tredie Styrmand Zimmer, født 1701, døde 1774 som Vice-Admiral. Fjerde Styrmand var Forfatteren af denne Dagbog, Tobias Wigandt, og foruden alle nævnte Skibsofficerer var ogsaa Konstablen og hans Mat hentede fra Flaadens Officerskorps, ligesom sikkert mange Underordnede hørte til Flaadens Mandskab.

Tobias Wigandt var født d. 26. August 1710, blev 1733 Sekondløjtnant, 1740 Premierløjtnant, 1741 Vice-Ekvipagemester ved Gammelholm, 1742 Havnemester i

¹⁾ Se Holms Danmarks-Norges Historie 1720—1814, II. S. 113. Forf. oplyser her bl. a., at Aktionærerne i Kr. VI.s Tid med en Bekostning af c. 6 500 000 Rd. havde tjent 2 700 000 Rd.

Kjøbenhavn. 1746 afgik han fra Holmen og fik kongelig Udnævnelse til et nyoprettet Embede som Havnemester i hele Danmark (ogsaa Kjøbenhavn) med 600 Rdl. aarlig. Men da Tjenesten ophævedes Aaret efter, maatte han atter gaa ned til sin Gage af 250 Rdl. aarlig i Marinen. Han døde som Kaptajn i Marinen 1758.

Manuskriptet, der tilhører dette Tidsskrifts Redaktør, er illustreret med c. 50 kolorerede Landtoninger, hvoraf 2 ere gengivne. Indholdet er nøje afskrevet, indtil Hjemreisen begynder, hvis Beskrivelse for at undgaa Gentagelser, er udeladt. For at bevare den gammeldags Kolorit er Retskrivningen bibeholdt, dog ikke den vilkaarlige Brug af smaa og store Forbogstaver, ej heller den vildledende Interpunktion.

Journal A° 1730

holdet paa Skibet Cronprins Crestian, som paa Guds Forsyn er destineret her fra Kiøbenhavn til Cantong udj China, og er dette den første Reise fra Dannemark paa det Farvande.

Skibets Bemanding, prima plana, 96 Mand.

Skibets Dybgaaende, agter $16\frac{1}{2}$ Fod, for $13\frac{3}{4}$ Fod.

Skibets Længde og Brede, lang 110 Fod, breed 30 Fod.

Førende 18 Canoner og 10 Falckenetter, hvoraf er om Lag 8te N° dere 4re.

NB. var tillat Hr. Capitain Tønder at førre Konge Flag og Vimpel overalt som en Orlogsmand.

Liste over Bemandingen prima plana, som er andtaget at farre med Skibet Cronprins Crestian.

Capitain Michal Crestian Uldrick Færdinandt	} Presang 1000 Rdl.
Tønder, nyder ingen Gage	

¹⁾ se ovenfor.

	maanedl. Gage
Sec. Capt. Friderich Wæggerslev ¹⁾	20 Rd.
Compagniets Premier Lieutn. og Ober-Styrmand samt Lods Gilliam Brouer	60 R.
Michael Herbst ²⁾	12 R.
Sec. Ltn. og 3de Styrmand Friderich Zimmer ³⁾	8 R.
Cadet og 4de Styrmand Tobias Wigandt ⁴⁾	6 R.
Præst Johand Hendrich Huusmand ⁵⁾	12 R.
Ober Balbeer Claus Bang	10 R.
Under do. Crestian Bischof	6 R.
Second Lieutn. og Constabel E Rasmus Nicolay Ehmsen ⁶⁾	8 R.
Cadet og do. Maht Hans Frederich Schumacher ⁷⁾	6 R.
Botteler Johand Norborg	6 R.
do. Maht Crestian Rudolf Meyer	4 R.
Baadsmand Jacob Thomesen	8 R.
do. Maht Jacob Nielsen Rønne	4 R.
Ober Tømmermand Jan Crestian	16 R.
2den do. Jacob Jensen	8 R.
3die do. Cornelius Andersen	8 R.
4de do. Anders Lind	6 R.
Skibman Peder Aattesen	6 R.
Quarttermester Matias Wiger	5 R.
do. Olle Larsen Busk	4 R.
Seilmager Jacob Licht	4 R.
Bødker Hermand Aattesen	4 R.
Cahyts Kock Hans Rose	8 R.
Skibs Kock Johan Kaabersmiht	5 R.
Corporal og Smed Gotfrid Berau	4 R.
Hovmester ved Cahytten Carl Friderich Kreyer.	4 R.
34 Matroser à maanedlig	4 R.

¹⁾ ²⁾ ³⁾ og ⁴⁾ se ovenfor.

⁵⁾ Født 1704, døde som Sognepræst i Vrellev og Hæstrup i Hjørring Amt 1774.

⁶⁾ Født 1702, død 1756 som Kaptajn i Flaaden.

⁷⁾ Muligvis identisk med den Hans Reimert Schumacher, født 1707, der døde som Schoutbynacht 1750.

	maanedl. Gage
2 Matroser à	3 R.
8 Opløbere à	2 R.
5 Drænge à	1 R.
1 do. for Kaasten	

Ved Negotien.

Prima Suppercargo Petter van Horch ¹⁾ , ingen Gage men pro Cento af Cargen	4 proc.
Seconde Suppercargo Petter Muhle ²⁾ Procento af Cargoen $\frac{1}{2}$ proc.....	24 R.
3die do. I. Bondsach, Proc. af Cargoen $\frac{1}{2}$ pro Cto.	24 R.
Obber Assistent Hans Crestian Øllegod.....	8 R.
2den do. Hans Brund.....	8 R.
Under Assistent Peter Jørgensen ³⁾	4 R.
do. Crestian Lindrop	4 R.
do. Crestian Hartwig.....	4 R.
do. Crestian Jæger	4 R.
Lerlinger ved Negotien Marchus Samuelsen ...	2 R.
do. Hans Brochmand	2 R.
do. Petter Bøyesen	2 R.
do. Torckel Berg, blef Matros paa Reisen	2 R.
Suppercargernis Tienere.	
1. Jan Laveretze Corindsius	indted
2. do. Poul Crestiand	1 R.
3. do. Axel Bang	1 R.

1730. *October* Maaned, 13. Halte ud med vorres faste Folck af Bommen: Kl. 2 om Eftermiddagen, da vi

¹⁾ Peter van Hurk, der var bleven indkaldt fra Holland som en med Kinahandelen velkendt Mand for at tjene som Superkargo paa denne Tur, grundlagde herved sin Formue. Han blev siden Direktør i Kurantbanken og i Asiatisk Kompagni og døde som Etatsraad 1775, jfr. nærmere C. F. Bricka: Biogr. Lexikon.

²⁾ Antagelig P. Mule, født 1693, der døde som Sekretær i Rentekammerkancelliet 1749, jfr. Giessing: Jubellærere II, 1 S. 142.

³⁾ Peter Nikolai Jørgensen tog 1784 som Overassistent til Guinea, hvor han siden blev Guvernør.

var kommen udenfor, fick vj at vide, at vorres allernaa-
digste Konge, Kong Friderich den 4de, var ved Døden
afgaaet udj Odense udj Fyen, hvorpaa Bommen sampt
alle Porterne blev ilucked.

20. vare de Commitere[de] omborde at holde Myn-
string, og befandtis alting rigtig.

21. til Midag gick den gyldene Løwe seil herfra
til Tranquebar destinered.

24. hvar min Moder omborde hos mig til Middags
Maaltid, siden hund laa her paa Reden med et Fartøj
for at gaa til Holsten, hvor hund boede.

25. i Eftermiddagsvagten, 2. Gl. ude, lættede vj og
løb ned til Sundet, hvor vj gick til Anckersz paa 11 Fn.
Vand.

28. Formiddagsvagten, Vinden S. O., i det første
Glas lættede vi og løb ud af Sundet; ved Eftermiddags-
vagtens Udgang peilte Fyrbacken paa Kullen i N. O. t. N.
 $\frac{1}{4}$ Miil.

29. Dagv. 7 Gl. ude peilte Warberg N. O. T. O.
 $2\frac{3}{4}$ Miil; i første Vagt saa Nijdingen.

30. saa Winger, Mastrand og Skagen Fyer i Hund-
vagten.

November Maaned, 1. i Eftermiddags Vagten saa Land
af Norge.

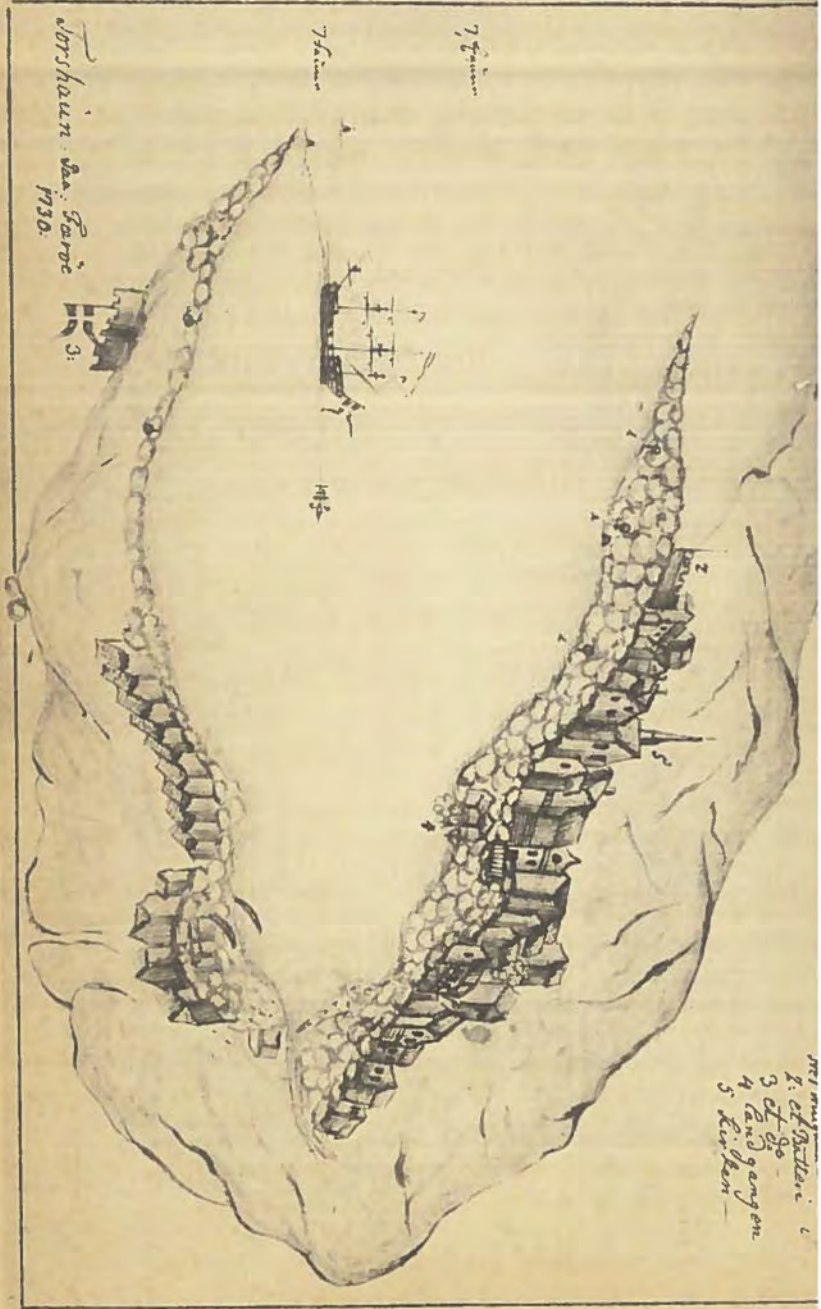
3. praiede vj en Engelszmand.

7. Formiddagsv. befandtes vorres Storestæng at være
tvært af oven for Eselhovedet.

9. befandes formedelst den flade udgaaende Gilling
agter under skibet, at Søen [: ved de haarde slag [paa]
indbemelte Gilling udj den hule søe:] trengede sig ind
udj Arckeljet, hvor vj hver Vagt kunde udøse 53 Pøser
Vand.

10. Sattè vorres Storstæng omhog igien.

11. hafde en haar Bielæger, laa og dref for et
Storszejl.



Torshavn den 1730

1730

1730

- 1. et Gælle
- 2. et Gælle
- 3. et Gælle
- 4. Landgangen
- 5. Kirken

12. først i Hundvagten saa Landet af Færø, som var Swinøe og Fuløe.

14. blev Skibsraadet samled, og blev resolvered at løbe ind udj Færøe for at forsee den store Læck, Skibet hafde agter under Gillingen, hvorfra det meget Vand kom ind udj Arckeliet. Formidv. skiød vi et Canon Skud efter Lods Kl. 9 og et do. Kl. 11. Eftermv. 5 Gl. ude kom Lods omborde. 8te Glas lod vj Ancker falde paa 20 Faune Vand under Nolsøe.

December Maaned 2. Formedelst her under Nolsøe var saa slempt et Ligested, formedelst at ved haar Kuling drev vj alstille¹⁾, og siden vj derved var bange at lige her længere, blev resolvered at løbe over til Byen óg lægge os i den rætte Haufn, nemlig Torshaufn, som og skeede; der gjorde vj Touer fast over alt i faste Landet og laae sickert.

5. i Dagvagten falt Vinden til. Vj begyndte at vinde ind paa vorres Touer for at gaa seil. Hvad kendtes? Da vj stod og skulde fiire vores Touer i Arckeliet, stod derhos Matros Crestoffer Olsen, som hafde samme Comition, og formedelst Uagtsomhed kom hands eene Been i Bugten af Touet og Pompen, hvor det med et blev bort[t]aget oven for Anckelen. Balberen skar det strax af under Knæet.

6. i Eftermidags Vagt kom en sterck Hagelbøye, der tog bort vores Forrestæng og skiørede vores Store Mersseil. Vj dreiede strax bie for at bærge vores seil. Matros Lars Nexøe falt fra forre Mersse Raaen og hafde nær good overborde.

7. i Eftermidags Vagt satte en anden Forstæng op igien.

22. om Eftermidagen Kl. 6 døde Skibs Kocken Jacob Koppersmiht.

23. om Formidagen blev indbemelte Kock under

¹⁾ o: stedse.

et Canon Skud sat overborde og hands Gods forauktioneret.

28. om Eftermidagen saa naaget drive, ligesom det var en død Mand, mens vj presomered, at det var en Skilpade.

1731.

Januarij Maaned, 3die om Eftermidagen saa en stærk Ild forud, udj S.W., ligesom et heelt Land kunde staa udj Brand, ongefær 16 Miil fra os.

4. i Dagvagten saa Land i Syd $\frac{1}{2}$ Ost. omtrent $\frac{1}{2}$ Miil fra os, som var Landzerotta |: dette Land var det som brændte og, efter som vj siden fick Oplysning om, nylig var gaad udj Brand og brendte udj alt 3de Maa-neder.

5. om Morgenen saa Land af Canarien.

Underrætning om Eylandet Tenneriffa og Bajen ved St.-Cruis.

Denne Stad St. Cruis er den fornemste Stad paa Eylandet Tinneriffa; thi her handler Indvonerne med Viine, som er det fornemste af Landets Frugter. Skibene tilførrer dem derimod Smør, Ost, lissen- og andre Kramvahre. Dette Eyland saa som de andre Eylender bebois af Spanier, og er dette Hovedstædet, hvor Capt. Genneralen som den Næstcommanderende residerer, og maa ingen handle paa de andre Eylender, føren de først har været her og faad Tilladelse. Paa Tinneriffa kand faas Vand og andre Frugter saasom Pampuner(?), Fiigen, Sitroner, Abelsiner, Pommerantser, Potates, Pisangs, Løg, hviid og grønd Kaal, Roer, Qvæg, Faar og Cabberitter¹⁾, mens i Januarij og Februarij er dæriss haareste Vindter, saa Kiød i den tiid icke er ret gott, Calcuner, smaa Hønds, Æg og Sucker er her i Abondance. Brød kand mand og faa her, mens det kand icke holde sig lenge;

¹⁾ Multgvis Geder (af cabbaris, en Ged).

om Hveden eller Bagningen kan have Skyld, ved ieg icke, dog har vi haft deraf til Jago naagenledes spiselig.

Hvad sig Bayen andgaar, da faar mand ingen Lodskud føren mand er mest inde paa Reden, hvor man icke har ringer end 18 a 20 Faune Vand heel nær Landet med Muder og Sandgrund, saa maa mand og have Tønder paa Tauene for Sten udj Grunden og forliste Anckere, som liger udj Grunden. Den eneste og bæste Anckerplads er oppe under N. O.-Vallen, hvor der og er grundest Vande, mens under den Vester eller S. W. Vald skald det være heel u-rent med Steen. Udj Januarij og Februarij er her heelt slæt at lige, thi da er Vind-teren; og naar da Syd og S. W. Vinde begynder, kand hvercken Anckere eller Taue holde. Indvonerne fortalte, at for 7 Aar siden gick alle Skibene i Land, som laa her paa Reden, hvilcked er helt rimeligt; thi det ene Skib maa tage det andet med sig, siden de liger saa meget nær hindanden, og holder ieg foere, saa vit ieg denne Gang har seet og erfahred, bør ingen Skibe paa denne Tiid af Aaret søge hertil, undtagen hand des-høyeligere har det fornøden. Ved vores Hiemkomst til Kiøbh. 1732 fick vi at viide, at alle de Skibe, som 1731 d. 8 Febr. der blev ligende efter os paa Reden af St. Creus, varre alle paa een Natt bleven tilsatt; imedens vi med en haar storm laa og dref imellem Eylenderne, efter at vi lykkelig hvar kommed tilseils; ligeledes hvar og alle de Skibe, som laa for Sante Creus paa Barba-reske Køsten bleven forliste¹⁾.

6. Saa de første Bonnetter.²⁾

7. i Dagvagten saa en Bregantine.

8. om Eftermidagen saa en Barke og saa vi al-stille Land af de Canarie Øer.

¹⁾ Stykket om Teneriffa synes senere indskrevet paa en tom Side i Dagbogen.

²⁾ En Slags Thunfisk, Thynnus Pelamis, (spansk Cornito), der er bekendt som en Forfølger af Flyveflsken.

9. om Morgenen Kl. 6 peilte Picco paa Canarie Eyland, Tinneriffa udj Süd $1\frac{1}{2}$ ostl. befantes efter Mt at have $6^{\circ} 44^{\text{mt}}$. N. Wstring Misvisning.

13. Observerede Norder Breede $20^{\circ} 35^{\text{mt}}$; haver brugt her $6^{\circ} 0^{\text{mt}}$. N.-wst. Misvisning.

14. Klocken 8te om Morgenen peilte Byen paa Tenneriffa ret udj Wester; saa endeel Skibe lige der inde. Om Eftermidagen kom vj til Anckersz der paa Reden, saluterede med 5 Cannon Skud. Her laa 13 Skibe med Franske, Spandske og Engelske. Her maa ey komme Naagen paa denne Plats undtagen de medbringer Sundhedspas. NB. Efter Udsigende af Spanierne her paa stædet, da er den Ild, som forhen er melt om, som vi saa paa Landzerotta, først begyndt for 7 a 8 Uger siden at antende Landet, som dog af sig self igien er udgaad efter 3de Maaneders Forløb. — Vi skiød her paa Stædet alletiid, baade Morgen og Aften, Vagten af.

17. da ieg idag efter Sædvane kom i Land med Baaden, tiltalte mig et gammelt Fruentimmer, som ieg andtog for en Bettlere, efterdi hund saaledes i 3de Dage hafde forfult mig og alstille af mig bleven afvist, mens som jeg da nu holt paa at vilde hørre, hvad hendes Forlangende var, sagde hund til mig paa Spandsk visende hend til et andet, ungt, Fruentimmer; og med et [af] sort Klæde tildæcked Andsiget; sigende, dette Fruentimmer, I her seer, har fundet Behag at tale med Eder, derfor følg mig efter. Jeg fælde strax med uden at betæncke de Farligheder, der kunde flyde af paa slige Stæder. Da ieg kom til hendes Huus, blotted hund sig, hvor ieg da fick at see en Deillighed, som ieg icke hafde vendted. Ieg forblef der den Dag og blev meget herlig andrettenered. Her er et meget herligt Land og Viine i Mengde. Folcked er mordisk og tyfagtigt, taaler ey heller, at naaget Contraband bringes udj Land, under stor Straf.

Idag kom her til Anckersz en Engelsz Bregantin

fra Majorcke, en do. fra Doblingen, saa vi nu ialt laa her 21 Skibe.

18. Kom her 3d. frandske Ostindiefarer og en Gueneafarer.

19. i Platfoden¹⁾ begyndte Batteriet at skyde²⁾. Da det hafde af skudt, begyndte heele Floden samt vorres Skib at skyde. Her saas og Fyrværkerie ud af Byen.

22. hafde vi endel Spandske omborde samt Fruentimer; blev skut for dem i alt 12 Skud.

27. gick ieg fraborde med Baaden og hafde ieg nær formedelst haarde Bøyer kulseilet; maatte saa gaa omborde igien.

28. gick 3de frandske Skibe, den eene til Ostindien og de 2de til Guenea.

Februarij Maaned, 1. om Aftenen saaes Fyrverckerie i Land.

3. om Natten fick vorres Anckere lætt og kom i Herrens Naufn under Seil med got Veier, mens fik derpaa strax saa hart et Veyer af en Storm, saa at vj maatte ligge bie og drive her imellem Eylænderne for en svigtet Besan. Heele Siden af Skibet laa under Vandet. Dette varede til den 9. do.

11. i Dagvagten saa en Seillere udj W. N. W.

13. fick vorris Folck første Gang Vand at dricke.

20. blev Matros Lars Walter berætted, og blev af ham til vorres Seilmager som hans Cammerat testementered, i Fald han skulde døe, 10 Rd.

25. fanget 2de Hayer³⁾ og en Bonnet.

26. fanget 2de Dradis⁴⁾.

¹⁾ Eftermiddagsvagten mellem Kl. 12 og 8.

²⁾ Huusman oplyser, at det var i Anledning af den spanske Kronprinses Fødselsdag, og at de danskes Svarskud blev meget vel optagne af Byen.

³⁾ Skibspræsten fortæller: »vi stunge Øjnene ud paa den eene og bandt en Tønde paa Rumpen [af den], og ihjelslog den anden og udtog Hjernen, som foregaves at være god Medicin.»

⁴⁾ En Slags Flyveflsk.

Martzj Maaned, 1. paa 58^{mint} syd. Br. satte Chaluppen ud og observerede Strømens Løb, nemlig pr. Etmaal 7^{1/2} Miil.

5. fangede 3 Hayer.

14. i Formidagsvagten tonede forommelte Seillere Flag, som vi og gjorde, holt til verandre for at praje, som skede om Eftermidagen. Skibets Naufn Hellegonda, Capt. Albert Fisker, kommen fra Horn, destinered til Batavia. Vi satte vorres Chalupe ud efter hans Begiering og lod vorres Mæster Balber følge med, fordj alle hands Mæstere vare døde. Hand hafde været i Søen siden den 20 Januarij og hafde døde nogle og 20 Mand af 300 Mand, som hand foer stærck. Deres Svaghed omborde bestod af Fæberen.

24. om Eftermiddagen var den hollandske Cappitain heromborde og tog Afskeed, siden han nu vilde forlade os. Vorre Mæstere haver hver Dag været deromborde for at corere hands Syge.

25. Marz. om Eftermidagen skiød det hollandske Skib, som var agter ud, 11 Skud til Afsked.

26. om Eftermidagen sck Land at see af Trinidadis og Martinva.

April Maaned, 2. om Eftermidagen blef visitered udj alle Folckenes Køyer og Kister, saasom Matros Hendrich Hilberg havde mist 3de Dicationner¹⁾ og 3 franske Specier, men de fandtes icke.

8. gick en Læseils Spiir overborde fra Backen.

9. Klocken 5 om Eftermidagen fald en Mand fra Sundecked overborde og blef borte. Det var et haart Veier. I samme Tiid fandtes førortalte Matroses Penge igien, som var bleven borte, udj hans egen Køye, indsvøbt udj Cabelgarn.

14. Eftermidagen fanget en Dradis. Blev og holt

¹⁾ Vistnok Ducaton'er, en venetiansk eller hollandsk Sølvmont af omtrent 4—5 Kroners Værd.

Ausion paa Matros Samuel Larsens Gods, som var falden overborde, som beløb sig 50 Rd. 1 $\frac{1}{4}$ 1 β .

27. samled Skibsraadet sig og resolverede at giøre Lærling Torchel Nielsen Berg til Matros.

Maij Maaned, 17. saa en Sommerfugl.

18. observerede vorres Storstæng var tvert over oven for Biørnen.

20. saa endnu Capsduer og Mallemocker¹⁾).

27. saa en Seillere udi N. O. til N.

28. Kl. 10 Formidag saa Land af S^t Pouel, som ligger efter det hollandske Carte paa 38st 0^{mt}. Sydbr. og 97^o 20^{mt}. Lengde, 19^o 0^{mt}. Nordweststrings Misvisning.

Her faar mand alle Tider Kraas²⁾) at see drive, naar mand er Landet nær passered, det er et vist Tægn.

31. Maij blev Corporalen og Matros Niels Maas afstraffed, fordi de icke vilde tage derisz Brændevin.

Junij Maaned, 7. i Dagtvagten sprang forre Boven Læsseils Spiir og Kryszraaen.

8. blev Skibsraadet samled andgaaende Hofmæsteren om Cahytsbrødet og Olle Busk, Quartermester, som hafde været Autor til at Folckene ey vilde tage deris Brændevin³⁾), og Botteleren andgaaende Provianten.

12. blev der holt Execution over den foromelte Quartermester med 3de Gange at springe fra Raaen under et Canonskud. Botteleren blev sat udj Bøyen i 8te Dage, paa Vand og Brød. Hofmæsteren, Capt[ajnehmens] Karl samt 2de Drænge blev straffed for Canonen.

13. Lod det ligesom vj saa Land efter Formening Land Fan Endvagt, mens kunde icke see vist om det var saaledes eller ey.

20. saa paa denne Side de første flyvende Fisk.

¹⁾ En Slags Stormfugl, procellaria glacialis.

²⁾ Kraas eller Kras er et gammelt dansk Ord, der betyder Smaastykker.

³⁾ Dette uddeltes i de hede Zoner for Sundhedens Skyld.

24. saa et Støcke Bambus drive. I det 8te Glas i Førstevagten saa Land i Norden $2\frac{1}{2}$ Miil fra os og hafde Lodskud paa 60 Faune modrig Grund og smaa Støcker af Skiæl.

25. i Dagvagten saa Land udi N. N. O. og det vestligste udj N. N. W. med disig Luft, dog alt uden Landkiending af Jawa, i det første Glas i Hundv. Underseillene op og gick med smaa Seil den Natt.

26. Junij i Dagvagten satte strax Seil til igien, saa 2de Seillere oppe under Landet, peilte vi west: < af Truvers Eyland i N. N. O. og Klops Eyland N. W. $\frac{1}{2}$ nord, den ostlige < og Landet af Java imellem bægge Eylænderne. Vi holt alt ved at løbe ind af Strat Sunda tillige med de 2de Seillere. Kl. 3 om Eftermidagen løb inden for den første < af Java, lod vores Flag vaie og skiød et Canonskud, fordj de af Printzen Eyland skulde komme ud til os med Skilpader etc. Kl. 7 kom vi til Ankersz paa 15 Faune Vand udj den nye Bay paa Java, peilte da Mitten af Nyvee Eyland udj S. W. og Ovningen af Nye Bay S. S. W., den Nord < af Java i N. O. og Printzen Eyland N. W. fra os.

27. lættede vi vorres Ancker og løb længere ind udj Bayen. De 2de Seillere laa tilankerss ved den N. O. <, vi lod vorres Ancker falde paa $12\frac{1}{2}$ Faune Vand Sandgrund, peilte Ost < af Bayen N. O. $\frac{1}{2}$ N. og den østlige < af Printzen Eyland udj Nord $\frac{1}{2}$ Ost. Baaden blef sendt udj Land efter Vand, og ieg foer i Land med Challuppen med alle de Syge. Vi skiød atter et Cannon Skud for at faa naagen Forfriskning omborde for de Syge. Klocken 2 om Eftermidagen kom 2de Fartøyer her omborde fra Printzen Eyland, af hvilcke vj kiøbte 40 Par Kyllinger og Høns. Baaden blev alt ved at fare i Land for at fylde Vand.

28. Junij om Eftermidagen kom 2de Fartøyer omborde fra Prindzen Eyland, med 40 Skilpader, som blev

kiøbt for 5 Støck von Agten¹⁾ og 80 Høns for 2de St. von Agten og et Tørcklæde.

29. Dagvagten i det 6te Glas lættede vi og gick herfra, Coursen N. O. $\frac{1}{4}$ nordlig. Folckene fick Forfriskning af 3de Skilpader. I Eftermidag var et Javas Fartøj her omborde for at forhøre, hvorfra vi var. Vi saa 3de Skibe som laa med os hend; i Platfoden gick vi til Anckersz paa 9 Faune Vand.

30. i Dagvagten gick Styrmand Zimmer og Assistent Øllegod i Land til Angrie. Her var og nogle Canauer omborde fra Landet, hvoraf vi kiøbte Høns, Cockesnøder Pisangs og Pompelmos²⁾. Kl. 11 kom vi underszeil igien. Først i Eftermidagsvagten kom Baaden omborde med 2de vilde Koebæster, endel Kogesnøder, Pompelmos etc., som blef udelt til Folckene.

Julij Maaned, 1. saa nogle Skibe samt endel indiansche Fartøyer, passered ogsaa tillige adskillige Lande og Øer, som vises af de herhos følgende Fortoninger. Folckene fick Forfriskning af Bøffel Kiød.

2. 3. passered adskillige Øer og Lande.

[20 Landtoninger af Pulo Taya, de 7 Eylender, Picken paa Lingen, Pulo Aurøe, Pulo Pisang, Pulo Timaon, Pulo Condora, Prindzen Eyland, Dwarsindevæg, Cracatau, Norder Eyland, Brabands <, 2de Brødre, Høye Land af Monnopin, Toppers Hutje, Luccapara, Banca].

4. Jullij saa vj en sinesk Joncker.

5. saa en do Joncker lige til Anckers lidet fra os.

6. saa 2de Skibe lige til Anckers udj N. t. O. fra os.

7. i Dagvagten Kl. 6 kom en hollandsk Baad ombord, hvilcken berættede, at disse 2de Skibe, her laa, var fra

¹⁾ Et Støck von Achten (= 8 Realer) var dengang omtrent 13 Mark dansk Rigsment.

²⁾ En Slags Citroner (Citrus dicumana). Skibspræsten beskriver dem som næsten af samme Størrelse som Kokosnødder, med en tynd Skal, af Udseende og Lugt som en Citron, rødagtig indvendig og smagende som et Æble af Sina.

Batavia i October Maaned udsendt paa de ostendiske Skibe, som fra China var vendtendes, i Strat Mallacka, at krysse mellem Cabra og Carmung, hvor de og hafde seet et Skib, imod Aften gjort Jagt paa ham og skiødt efter ham, mens dog undløb dem, hvor de da i Martzi Maaned efter Ordre var gaad fra deris Krystogt til Eyland Bancka, vor de skald være som Mediateur imellem Kongen af Bancha og Kongen af Palm Banka; og var de ey mere Folck omborde end 20 a 30 Mand paa hvert Skib, Resten agerede i Land. Skibenes Naufn Doneck, af 44 Canoner, førendes af Capitain Ari Lands Berger, som hafde Comandoen, det andet Midelvout af 44 Canoner, førendes af Capitain Goubandt. Styrmanden berættede at for 8 a 10 Dage siden var passeret 3de hollandske, 4 engelske og 2de frandske Chinafarer. Sist i Formidagsvagten kom en anden hollandsk Baad omborde, som berættede alting ligesom den forige, undtagen dette, at de engelske Skibe skald være her passeret d. 1. Junij. Same Baad, da hand gick fraborde |: lillige med den forrige Baad :| saluterede 2de Gange, hvergan[g] med 3de Skud, som fra os hvergang blev betacked med 1 Skud.

9. om Eftermidagen Kl. 6 kom her et Fartøyet ombord fra Palm Banka med hollandsk Quarteermeester for at forhøre, vor vi kom fra, og berættede hand ligesom de forrige.

20. i første Vagten saa en Seillere, som laa med os hend, mens maatte hand snart sacke agterud.

25. i Formidagsvgt. fick Land at see af China. Kl. 6 om Eftermidagen saa 3de Seillere i W. S. W. fra os. Vi laa og dref her i Nat. I Førstevagten løb en af de Hollandske os forom og prayede, mens vi kunde icke forstaa, hvad han sagde andet, end at hand var fra Amsterdam. De 2de andre var til Luvart fra os.

26. i Dagtvagten saa 3de Skibe om Styrbord forud og en sinesisk Joncker agter om Styrbord. Kl. 9 løb vi indefter ad Bajen, og kom der 2de sineske Fartøyer

omborde, hvoraf den eene var en Lods, der lodsed os ind. Kl. 12 halte vi ind i Caberitte Bayen, hvor vj i Herrens Naufn ankrede Kl. 1 paa 5 Faune høieste Vande. Vi salluterede med 9 Canon Skud. Vores 3de Suppercarger foer i Land til Macau, vi skiød for dem 7 Skud. Vi fandt her i Bayen 3 Hollandske, 2de Frandske og 4 Engelske. Vi fik adskilligt Grøndt. Blef os berættet af Lodsens, at den ene Engelsmand hafde lagt her inde i 20 Dage og i den Tiid haft 3de haarde Orcaner, den eene saa haar, at hand nær hafde blæst overende, og blef hands Baad og Challuppe taget med Søen udaf hans Dæk. Her skiød vi alletiid Vagtskud. De Frandske berættede os, at Ostindiefaren »Løven«¹⁾ var bleven forlist paa de skotske Eylønder, dog bærget Pængene.

27. om Formidagen Kl. 10 foer Suppercargerne i Land til Macau for derfra at fare op til Canton. Kl. 12 kom Chaluppen omborde igien for at hente dæris Tøy.

28. om Eftermidagen kom et engelsk Skib, som ankrede uden for Bayen.

29. Folcked blef tillat at gaa i Land paa et af Eylenderne for at movere sig. Kl. 4 Eftermidag kom et Portugis Skib herind, som løb ind til Byen, hvor der laa 3de andre Portugisere.

Augusti Maaned, 1. Kl. 7 om Eftermidagen kom Bref fra Suppercargerne i Canton, at vi skulde giøre vorres bæste at komme op til Canton med Skibet. Vi sendte strax Bud efter Lods.

2. om Formidagen kom vi underseil, holt ud af Bajen af oster Gatted. De hollandske og engelske Skibe, her laa, vilde icke bæere os med at hidse derris Flage. Eftermidag Kl. 3^{1/2} saa vi de 2de frandske Skibe forud. Kl. 4 peilte Store Ladrong S. ^{1/4} ostl. og Lingting,

¹⁾ o. »Den gyldne Løve«, der gik fra Kjøbenhavn 3 Dage før de selv jfr. Huusman (under 14. Novb.).

N. O. t. N., det høye Land af Lantouw O. t. S. og < af Eiland Chiho N. N. W. $\frac{1}{2}$ W. Kl. omtrent 8te kom vi til Anckersz paa $6\frac{3}{4}$ Fn. Mudergrund, peilte Lingting S. O. $\frac{1}{4}$ Syd, S. W < af Lantau S. t. O., hafde den Syder Preuse Klippe N. O. $\frac{1}{2}$ N. og den Norder do. N. O. t. N. og < af Kiho i Wester.

3. Kl. lidet over 6 om Morgenen lætted vorres Ancker tillige med de 2de Frandske, holt Nord og N. t. O, hen. Passerede adskillige Stæder, som her falder for vitløftig at oprægne. Kl. 2 Eftermidag lod vi tillige med de tvende Frandske vorres Ancker falde formedelst Strømmens Kendtring. Tømmermanden forfærdigede 2de Plankestøcker a 3 Al., som skulde slaaes paa Roret for at lystre i Strømmen. I Platfoden kom os et sinesk Fartøy omborde fra Bockatire for at vide Skibets Mandskab, Canoner og Handgevær saa og Skibets Last og Dregtighed.

4. Kl. 6 om Morgenen kom Hoppo¹⁾ og Mandariner omborde anden Gang for at vide Skibets Force og bragte os 2de af Hoppoens Folck omborde for at følge op med Skibet. Kl. 7 kom vi underseil. Kl. 8 var vi i Indløbet af Bockatire. Om Eftermidagen gick vi til Anckers.

5. Formidagsv. Kl. $9\frac{1}{2}$ lættede og kom underseil, og om Eftermidagen Kl. 1 lod vj vorres Ancker falde for Wampo paa $5\frac{1}{2}$ Fn. Vand og fortøiede strax. De 2de frandske Skibe kom paa samme Tiid til Anckersz strax hos os. Til samme Tiid kom 2de Engelske fra Eyropa. Her laa desuden 3de engelske Køstskibe. Vi foer strax ind med Chaluppen til Wampo for at indtage en Plads til Banksal. Strax derpaa foer ieg med Chaluppen op til Canton, som er 4re Miil, hvormed

¹⁾ En Hoppo eller Oppo var den kinesiske Embedsmand (Indsamler), der modtog Skibs- og andre Afgifter, «saa meget som en Visiteur i Danmark», siger Huusman.

følgte Lodsens, saa at ieg af Skibs Mandskab fra Danmark var den første, der betræder dette Stæd.

6. Kom ieg Challuppen tilbage igien fra Canton. Challuppen foer strax op igien. Idag indkom 3de hollandske og 2de engelske Skibe fra Eyropa og engelsk do fra Køsten. Er saa i alt her 8te engelske, 3de hollandske og 2de frandske, som udgiør ialt 14 Skibe. Kl. 8 omtrent om Aftenen hafde en Bøye med Torden, Lyndild og Vin[d], at det engelske Køstskib, som laa indenfor os kom drivenes ned paa Siden af os.

7. Kl. 10 Formidag kom Chaluppen omborde med Supper Cargerne, og strax efter kom den store Hoppo omborde fra Canton for at maale Skibet fra Focke Masten til Misansmasten, som var 71 Couder 9 Tomme Længde, og bred 18 Couder og 9 Tommer. Da hand kom omborde blef hand imodtaget af os alle Officerer med Hilsen paa Sinisch. Hand forærede til Skibets Mandskab 4re Faar, 4 Grise, 2de Krucker med Landets Viin, 2de Pølser med Riis Meel og endeel Silcketøyer, som skulde være til Officererne, mens formedelst Suppercargerne var self for at tage alting, saa ved ieg ey, hvor det blef af; da Hoppo kom, og imens hand var, og da hand gick fraborde blef skudt 38 Canonskud. Vi var det første Skib, hand besøgte; ieg førte Baaden med Pænge udj tilligemed andet Tøye op til Canton.

14. Kl. 3 Eftermidag kom den fornemste Mandarin her ombord fra Canton tillige med 6 Undermandariner, for at bese Skibet. Disse Undermandariner var fra andre Provinser; blev, da de kom, skudt 15 Skud, og da de gick, 15 do. De var og omborde paa et engelsk, et frandsk og et hollandsk Skib. Vi holt alt ved at førre ud af Skibet ind til Bankesalen, hvor ieg laa stadig med 8te Mands Vagtsfolck.

19. Den fornemste Mandarins Sønd hvar her ombord idag for at bese Skibet og ey paa Naagen af de andre Skibe.

30. kom her et morisk Skib herind, som var en Maniilsfarer.

September Maaned, 6. var Mandarinens Sønd omborde hos os og blev skudt, da hand kom, 7 Skud, og da hand gick fraborde, 7 Skud.

10. Efter at ieg var kommed ned fra Canton til Banksalen, gick nogle af vorre Folck ud i Reveret for at bade sig, mens ved det, at Strømen løb naaget haar, blev en af Matroserne, naufnlig Anders Karelsen, borte og drucknede.

11. blev den drucknede fundet og begravet, som kaastede 1 Teil 5 mees.

19. begyndte vi at indtage Porselien.

20. om Natten sprang Matros Peder Hollersen overborde af Desperation i hands Sygdom og blev borte.

28. hafde Baaden inde i Land for at begrave en Død, som var opflyt ved Strandkandten, som vi formente var sallig Peder Hollersen. Hundene løb hver med sit Støcke af hands Lægeme.

29. imedens ieg var oppe i Canton med Pøngeskister, laa Constabel-Lieutn. Emsen saa lenge ved Banksalen. Døde Matros Niels Maas, og samme Tiid, som var om Natten, stial Sinesserne alt mit Skibstøyg og en Kiiste udaf Banksalen.

30. blev den afdøde Matros Niels Maas begravet.

October Maaned, 1. Kl. 2 Eftermidagen døde Matros Lars Revensen oppe i Canton, som blev lagt udj en Kiiste og haared ud paa Landet og der begravet.

11. Kl. 9 Formd. døde Opløber Engelbret Ørum, blev indsyet udj hans Køye og begravet paa Eylandet.

12. døde Bødker Peder Ottesen paa Banksalen af Blodgang. Blev lagt udj en Kiiste og begravet paa Eylandet.

17. gick det engelske Køstskib seil herfra.

31. gick det mohrske Skib seil herfra.

November Maaned, 8. Kl. 2 om Natten døde Matros Søren Rickart.

9. blev indbemelte Matros begravet.

18. gick en engelsz Pick seil herfra og et portugis Skib igien indkommen.

28. Som var Dronningens Gebursdag blev skut 27 Skud under Flag og Gjø.

30. som var Kongens Geburdsdag blev ligeledes skut 27 Skud.

December Maaned, 5te gick et engelsz Køstskib seil herfra.

11. kom endeel af Folckenes Kiister heromborde fra Canton.

13. om Morgenen lættede vores Ancker og backede os ud med Ebben forbie det forfaldene Castel, imellem Wampo og den første Bare, hvor vi lod Ancker falde.

14. kom alt vorres Tøy fra Canton, som hafde været paa Fagtoriet til Brug, saa vi nu var gandske klar.

15. kom Styrmand Lieutn. Zimmer og ieg omborde fra Banksalen, efter at vi gandske hafde gived den til Priis for Sineserne, som strax ref den ned, og hver løb med sit Støcke. Kl. 8te Formidag kom Suppercargerne omborde fra Canton, som var det siste. Vi lættede og seilede over den første Bare, hvor vi ankrede.

16. Kl. 9^{1/2} slæt lættede vi, mens føren vi blev læt, kom en af de frandske Officerer omborde med et Varpancker og Tau og tilbød os sin Tieneste. Lidt efter Sollens Nedgang var vi passered d. 2den og tredie Bare, og siden ankrede, efter at vi passered Bockatire paa 8te fn. Vand.

18. i Dagvagten gick Lodsens fraborde. Vi peilte Kl. 12 Macaus Ost $<$ N. t. W. $\frac{1}{4}$ N. og Ladrong S. O. fra os.

Gud give os nu fremdeles en lykkelig og beholden Hiemreise.

Extragt over hvad som er passeret i den
Tiid, vi laa for Wampo.

Først arbeidede med at tackle af, og Tackelationen med Runholter, Brænde, Proviant, Fader, Breeder, Mandskabets Kiister og alt andet at indføre paa Bancksalen, saa vi havde rydelig Skib og Last. Nedbrød saa alle Kammerne paa Mellemdækket, Siælekøien¹⁾, Cabelrummet, Hellegatted, Bottelieriet og Ruffet, Touerne og Seillene nedskudt i Lasten. Tømmermændene begyndte at calfatre det underste Dæck, derefter Naaderne med Seildug beklæd og Lister overslaget. 6 chineske Tømmermænd andtaget, som gjorde Cocker til Store- og Fockemasten samt Gangspillet. Imellem Dæcketerne [!] et Skode opreist tversz over Skibet ved Forkandten af Storluen, hvorfra og forefter Vandet og Provianten blev lagt, saa og et Lag paa hver Side fra Archelie Skodet til Svære Touerne, som foer i Storlugen, med Proviant og Steenkul. Archelie Skodet forfløtted til Misansmasten og blev gjort mindre; Ruffet gjort større for derudj at bærge Kiøbmandsvahre, gjorde Seil Køyen i Archeliet om Styrbord, bægge Brødkammerne blev gjort rene, saa og 4re Kammerne opreist under Skandsen, Touerne og Seillene opskudt af Lasten og paa deres Plads. Indtog saa Baglast af Singel [o: Flint] og Tüttinage[?] og alt, hvad som af Iernfang, Anckere og Canoner, kunde mistes; begyndte saa at tage imod Ladningen, som nedkom fra Canton med Champanerne²⁾ og bortstuede den, Skibet lapsalved. | NB. saa og blev solt Tauverck, Blocker, Tiære, Proviant, Krut, Varpanckere, Seildug med andet, som kunde mistes alt for at profitere af Rummet |: Vandter og Stage lætted for at eftersees. Vulingen efterseet paa Bugsprydets, Gillingen overtrocken med

¹⁾ o: Sejlkøjen.

²⁾ Kinesiske fladbundede Skibe.

Seildug og med Lister overslagen; ligeledes Fortynnningen paa begge Sider af Skandsen og 4re Slag Touer derpaa udenborsz; siden hver Dag saavel ombord som paa Banksallen Skibmand[skabet] med Tackelation, Botte[er]jen med Gryn at drifte og rendse, Flæsked og Kiødet at omlæge. Og i ald den Tiid, vi her har lagt, har der været en Officer, nemlig mig selv tillige med 6 Mand at holde Vagt paa Bancksalen, ligeledes i Fagtoriet i Canton som hver Stende Dag blev afløst; og i den Tiid de saaledes laa der, skulde de med samme forrætte deres Negotie. En Comprador andtaget, som efter Accort 2de Gange om Ugen skulde levere Forfriskning af Kiød og Grøndt til Folckene, og hver Dag efter Forlangende til Cahytten, som ved hver Maanedes Udgang efter Regning blev udbetalt. Tømermændene blev ved at arbeide hver Dag, til Skibet blev calfatred uden og indenborsz, Rundholterne forseet, Stængerne afkorted, Lasten forstøttet, Lugerne forandret til Svære Touerne at fahre(?), Faarestie, Hønszehuuse, Svine og Gaaszestier at giøre, krænget og luttred. Begyndte saa at hendte fra Banksalen af alle Sorter, og i Rummet og overalt at hendstue. Fyldte Vand, packede og hendstuede alt, hvad som i China til Proviant for Hiemreiszen blev indkiøbt. October begyndte at tackle til, og da Alting mest hvar omborde, saa at Lasten og Ruffed var fuld stued, blev alle Matrossernes og Underoffic. Gods ombordeført fra Canton. Og de, som med Gods var fylt, blev imellem Dækkett, fra Archelie Skodet og paa Siderne iborde langs Ruffed og forefter, Touerne i Storluen plassered, samt og paa Proviantfadene og paa Dæcked hendstued. Underofficerernes Kiister blev sat udj Archeliet, Køyeplatzer blev uddeelt fra Storeluen paa bage Sider agter og 2 og 2 om en Køye, og de Kiister, som ingen Føring var udj, i Støcker slagen og annotered for Intresenterne ved Hiemkomsten at betale, 12 Fade med Kiød og Flesk blev opsendt til Canton, som ey kunde rummes.

NB: — I den Tiid, vi laa her, har her været eropeske Skibe, 4re engelske, 3de hollandske, 2 frandske; af Kjøstskibe 5 engelske, 1 holland, 1 morsk og 1 Manilsfarer, ialt 18 Skibe. Hos os saavel som paa de andre Skibe har været 2de Toldbetientere, hver med sin Champan, af hvilcke vi, endten vi drog fraborde eller kom tilborde, blef visitered og ligeledes ved 2de andre Toldstæder, førend mand kom op til Canton, undtagen Captainens Challup, der passerer friet, naar den fører Flag, hvilcked ingen anden maa betiene sig af undtagen Capitainen og Suppercargerne.

Efter denne Ekstrakt følger en Beskrivelse af Hjemrejsen, der imidlertid bringer Lidet af Interesse og derfor ikke skal gengives.

D. 8. Januar 1732 ankrede Skibet i Bugten ved Kap, d. 29. Marts saas St. Helena, d. 17. Juni Hitland, d. 25. s. M. passeredes Kronborg Derefter slutter Beskrivelsen af Hjemrejsen med Ordene:

26. om Morgenen, da vi skulde lætte og løbe indenfor 3 Croner nægtede det gandske Mandskab at lætte, da de med Druckenskab var overiilet. Vi skiød da et Canon Skud med [? efter] Jou fra Compagnien. Her kunde vel været Raad til at tvinge dem, mens siden de ey var istand til at arbeide, lod vi det blive saa til videre. Kl. 9^{1/2} kom 30 Jouere omborde, som strax gick iværck med at varpe Skibet. Skibets Mandskab blef permitered at gaa i Land og Cabysen slucked. Lieutnant Herbst bliver omborde efter Ordre til Skibet kommer i Compagniets Grav.

Herrens Naufn være lovet for lykkelig og beholden Reise.

Hermed er den egentlige Rejse-Journal afsluttet, men Forfatteren tilføjer endnu følgende ikke uinteressante

Oversigter over Rejsens Længde, Udgifterne ved samme og navnlig de hjembragte Varers Mængde og Art, med Specificering af Kompagniets Gods, de Andres og hans eget Føringsgods samt Angivelse af hans Indkøb og Udbytte.

Vorrisz seillede Miile for heele Reisen til og fra
China efter Gissing.

fra Kiøbh. til Tinneriffa	890 Miil
fra Tinneriffa til Ny Baye.....	3256 —
fra Ny Bay til Wampo	494 —

for Udreisen... 4640 Miil

fra Wampo til Strat Sunda, ud	454 Miil
fra Strat Sunds til Cap de Bone.....	1314 —
fra Cap til Kiøbh.s Reed	2140 —

for Hiemreisen... 3908 Miil

for Udreisen..... 4640 Miil

for Hiemreisen.... 3908 —

tilsammen... 8548 Miille

Hvad Slags Casser	Thee Cassernes ordinaire Størelse		
	Tomme lang	Tomme bred	Tomme høye
Een heel The Boe Casse	34	38	25 ¹ / ₄
En half do. af første Sort	28	24	17
En do. af anden Sort	34	24	14 ³ / ₄
En Casse til Pego Thee	21 ¹ / ₄	19	17 ¹ / ₂
En Casse til grøn Thee	22 ¹ / ₂	16 ¹ / ₂	16 ¹ / ₂
En Casse Bing Thee	22 ¹ / ₄	23 ¹ / ₄	15 ¹ / ₄
En do til Congo Thee	21	18	15 ¹ / ₄
En Casse Heysan Thee.....			

Porselains, Silcke etc samt andre Casser giøres
ligesom de, der bliver bestilt.

De Particulaires Cassres Tal som er i Lasten	Casser
Mons. van Hurk 32 halve privilegerede Casser som gjør 16 helle	32 Casser
Mons. Brouer 42 smaa, som er hver $\frac{1}{8}$ af en heel Casse	} 44 do.
Privilegered Casse	
1 Do. eller $\frac{1}{4}$ af en heel	
Priligellered	
1 do. eller $\frac{1}{2}$ af en heel do.	} som gjør i alt 6 helle accorderede Casser
Mons. Muhle og Bonsach 14 Casser, som gjør 6 priwil. Casser	14 do.
Captainen	3
Sec. Capt. Wegersløff	2
Herbst	1
Zimmer	1
Assistenterne	
Øllegod	1
Brund	1
Bang	2 smaa som halve Porcelins Casser
Deres her optægnede og indsiglede haver Pænge Sum og ingen Kisteføring(!)	11 Casser
i Lasten... 101 Casser.	

Compagniets hjemgaaende Negotie fra China	heele Casser	halve Casser	Summa
Porselain	17	101	118
Sucker Casser	"	"	105
Bohe Thee	550	150	700
Peege Thee Casser	"	"	50
Grønd Thee ordinaire som Boche differente Casser	"	"	280
Bing Thee Casser	"	"	65

Compagniets hjemgaaende Negocie fra China.	heele Casser	halve Casser	Summa
Congo Thee, ordinaire som Bohe Casser	100	5	105
Heysand Thee, ordinaire som Thee Boye Casser	50	5	55
Silcke Casser	"	"	40
Porselain for Kongen.....	"	"	3
Prøve Thee Casse	"	"	1
Stok Lack Casser.....	"	"	3
Bourax Casser	"	"	3
Rabarbra Casser.....	"	"	8
Drageblods Casser.....	"	"	1
Myrra Casser	"	"	1
Knaster Thee	"	"	432 St $\frac{1}{2}$
Porseliins Bundter	"	"	305 $\frac{1}{2}$
Støcker Tüttinge.....	"	"	274 St $\frac{1}{2}$
Radix China i Kurver	"	"	70 Kv.
Gallegang i Kurver	"	"	7
Quægsølv i Cuttinger.....	"	"	10
Particulaires Casser i Lasten [se ovenfor].....	"	"	101
For de Fattige og døde sammen- lagt udj en Kiiste	"	"	1

Skibets Omkostninger paa Udreisen til China

Paa Færøe	29 Rd.	"	9 β
paa Tinneriffa.....	684 Rd.	5 $\frac{1}{2}$	" -
Ny Bay og Angri i Stratsunda.....	53	—	" 8 -
paa Macau	57	—	" 5 -
for Wampo saaveld i den Tiid, vi laa der, som og til Hiemreisen .	1720	—	" 4 -
	Summa 2544 Rd.	3 $\frac{1}{2}$	10 β

Fagtoriet i Canton at holde med

Provision etc.	1902	Rd. 2	Ƴ	»	β
Fagtoriets leie	833	—	5	Ƴ	» -
Skibeds Opmaaling	4333	—	2	Ƴ	» -
			7069	Rd. 3	Ƴ
					» β

Udgifter paa Hiemreisen fra China

For Prindzen Eylan i Stratsunda ..	11	—	»	»	-
paa Cabo Bonesperandse	232	—	1	10	β
Lodsen i Dhina Rever op og ned.	50	—	»	»	-
Summa for heele Reisen	9907	Rd. 2	Ƴ	4	β

NB. Sinesk Myndt bestaaer i Theil, Mees, Cas og Canderin.

1 Theil er 10 Mees.	I dansk Myndt er
1 Mees er 10 Canderin.	1 Theil 10 Ƴ
1 Canderin er 10 Cas.	1 Mees 16 β
	1 Canderin 1 ¹ / ₂ β
	eller 10 Cas.

Indkøbt udi China til mln egen Negotie	Theil	Mees	Candarln
210 Par blaa og hvide Thee Kopper ..	3	3	6
100 Par smaa brune do	1	6	»
8 Par store do.	»	2	4
10 større Spuldkommer	»	9	»
Et Stil ammalierede Kopper	1	6	»
Et Stil do andet Mynster	1	6	»
2de Stil andre do	4	»	»
3de Trækpotter	»	»	9
30 Pappegøyer	»	3	»
50 adskillige Ducker	»	2	5
Nogle do	»	2	»
2de Riisstøcker i Ramme	»	1	»
Nogle Stockebaand	»	»	7

Indkiøbt udi China til min egen Negotie	Theil	Mees	Candarin
50 Papirer med Blomster	1	2	»
2de Pichel Congo Thee	38	»	»
8te Catti grønd Thee		Presang	
1 Støcke Silcke Tørklæder	2	6	»
1 Støcke Pecking	1	1	»
15 Catti Sago	»	3	»
27 ¹ / ₂ Catti Caffè Bønner	2	5	5
¹ / ₂ Ancker Lemonsaft	»	6	»
161 Støcker Tusk	»	4	»
1 Par Silcke Strømper	»	7	»
3de Støcker guult Nandking	»	7	»
3de Stocke Knapper	»	1	8
	62 T.	6	4
til mit eget Brug indkiøbt for	22 T.	3	2
	ialt 84	9	6

Som er i danske Penge 141 Rd. 3 $\frac{1}{2}$ 9 β

For denne Indkøpte Negotie samt for endeel af det, som til mit eget Brug var indkiøbt, hafver ieg igien udj Kiøbh. bekkomet nemlig for 141 Rd. 3 $\frac{1}{2}$ 9 β Indkiøb 520 Rd. 3 $\frac{1}{2}$ 4 β

Afregning paa Asiatische Compagniets Huus ved Hiemkomsten, ialt fortient à maanedlig 6 Rd. 122 — 2 - 6 -
Cadets Gage af Kongen for den Tiid, ieg har været, borte à maanedl. 4 Rd. 80 — " - " -

I heele Tiden, ieg har gjort denne sinische Reise er alt fortient Summa 722 Rd. 5 $\frac{1}{2}$ 10 β
Summa, som ieg dog har hiulped mig med til 1734 Aars Udgang, da ieg begiered Lof at reisse udenlands, nemlig til Holland.

Lodsning i Krigstid af fremmede Orlogsmænd og vor Nevtralitet.

Af Kommandør, Overlods I. N. Sølling.

I Hr. Frederik Bajers Artikel i »Tidsskrift for Sø-
væsen« for April d. A., »Marinens Opgave under Krim-
krigen og fælles nordisk Nevtralitet«, siges Side 147,
hvor Talen er om Lodsning: »Dog maa naturligvis
ingen Lodsning foregaa udover vedkommende Lodses
Distrikt, altsaa ikke udover de danske Farvande
i det hele taget.

Paa den Tid, Aarhundredets Midte, den her udhæ-
vede Nevtralitetsbestemmelse sattes i Kraft, kunde der
formentlig ikke være noget at erindre imod den, idet
den svarede til vort da mere omfattende Søomraade.
Anderledes nu, hvor dansk og tysk Lodsfarvand mødes
og gaar ind i hinanden. I det vestlige Overlodsdistrikt
have danske Lodser Forpligtelse, vel ogsaa Rettighed,
til at foretage Lodsninger udover dansk Farvands Om-
raade og ind paa fremmed. Formentlig maa det ind-
rømmes, at udenlandske, tyske, Lodser ere stillede paa
tilsvarende Maade overfor dansk Farvand i Overlods-
distriktet.

En Nevtralitetserklæring nu omstunder kan ikke
undlade at tage Hensyn til disse forandrede Forhold.

En nøje Drøftelse af Tilstedeligheden af Lods-
betjening i Krigstid ved danske Statsborgere af frem-
mede Orlogsmænd turde være af indgribende Betydning
for at skærme vor Nevtralitet og bør foretages, medens
der er Fred og ingen Krigsfare. Staar Krigen for Døren,
eller er udbrudt, bliver Sagen vanskelig. Tidens Ugunst
stiller sig i Vejen.

Nu mere end forhen bør alt, hvad der angaar vor
Nevtralitet, den være sig tænkt med eller uden Fælles-

skab med de to andre nordiske Riger, Norge og Sverrig, være planlagt og ordnet i rolig Betimelighed.

Østersøen og Adgangene dertil have i lange Tider ikke været Krigsskueplads for fremmede. I Krimkrigen viste den russiske Flaade sig ikke i aaben Sø overfor den engelsk-franske Søstyrkes Overmagt, og paa lignende Vis forløb Krigen 1870. Den tyske Flaade holdt sig inde og lod den franske Flaade uhindret færdes i vore og Nabofarvandene ganske som i Fredstid.

Med Nutidens store Udvikling af Østersø-Stormagternes Krigsflaader er Faren for Søkrig ved vore Kyster vokset. Vi kunne vente at se i vor Nærhed Kampe udfægtede, ikke alene imellem enkelte Skibe, men ogsaa imellem Flaader. Herved maa erindres, at fremmede, særlig store Krigsskibe, samlede i Flaade, saa at sige ere nødsagede til i de vanskeligt navigable Farvande, der omgive vore Øer, at forskaffe sig vejledende Hjælp for til enhver Tid at kunne med fornøden Hurtighed bevæge sig sikkert fra Sted til andet.

For Danmarks Vedkommende har Lodsningsspørgsmaalet i Krigstid størst Betydning, mindre for Sverrig, medens Norge kun i ringe Grad ses at være interesseret deri.

I en mulig fælles nordisk Neutralitetserklæring maa Spørgsmaalet tages op og besvares. Det vil Solidariteten nødvendigvis medføre.

Bog anmeldelser.

Sjømaktens indflytande på historien. 1660—1783 af A. T. Mahan, Captain i förente staternes flotta.

Oversættelsen af dette den berømte amerikanske Forfatters første Værk er udført af Kaptajn i den kongelige svenske Flaade L. Åkerhjelm og udgivet af svenska

militärlitteratur-föreningen. Endnu foreligger kun første Del, der gaar til 1748, men det maa haabes, at Oversætteren, efter at have fuldendt anden Del, vil fortsætte med samme Forfatters andet Værk, om Søherredømmets Indflydelse under den franske Republiks og Kejserdømmets Krige.

Originalerne have tidligere været anmeldte her i Tidsskriftet (1895), men vi undlade ikke atter at henlede Opmærksomheden paa dette udmærkede Værk. Som næsten alle engelske og amerikanske Specialværker er Originalen temmelig kostbar, og alene af den Grund har militärlitteratur-föreningen indlagt sig stor Fortjeneste ved at bringe Kaptajn Åkerhjelm's smukke og korrekte Oversættelse paa Bogmarkedet til en meget moderat Pris, idet Bogen, der ikke alene har stor Værdi for Søofficerer, men for Enhver, der beskæftiger sig med eller har Interesse for Forsvarsvæsen, derved er bleven tilgængelig for en større Kreds.

Grunden til, at Kaptajn Mahan's Værker have vakt saa stor Opsigt og indtage en saa fremragende Plads i den sømilitære Litteratur, som de gøre, er, at han er den første, der tydeligt fremhæver den Betydning, som Søkrigsbegivenhederne have haft paa Verdenshistorien. Tidligere Søkrigshistorikere have vel meget indgaaende behandlet deres Stof, men som oftest fra et organisatorisk, taktisk eller teknisk Synspunkt, uden at bekymre sig videre om Sammenhængen mellem Verdenshistorien og deres Specialitet. Dette har gjort det vanskeligt for den almindelige Historiker, der selv er uden fortroligt Kendskab til militære Forhold, og som navnlig staar uforstaaende overfor Forholdene paa Søen, ret at faa Øjet op for Søkrigsbegivenhedernes dybere Betydning, medens det paa den anden Side har været ham forholdsvis let at sætte sig saaledes ind i den landmilitære Litteratur, at man kunde fristes til at tro, at han var Fagmand. Hvad der yderligere vanskeliggør Sagen er,

at Sømagten som oftest har haft en mere indirekte Betydning; en Sejr paa Søen har saaledes sjældnere direkte medført en Fredsslutning, medens derimod det deraf følgende Søherredømme, ikke i og for sig det militære men det atter deraf ofte følgende økonomiske, har umuliggjort Krigens Fortsættelse, mange Gange tiltrods for glimrende Sejrvindinger iland.

Man behøver blot at tænke paa et Eksempel, der ofte er blevet misforstaaet og derfor misbrugt under Forsvarsbevægelsen herhjemme, Hollændernes Kamp mod Spanien i den første Halvdel af det syttende Aarhundrede. Denne Kamp kan kun uegentlig betegnes som en Kamp mellem en lille Magt og en Stormagt; thi man overser fuldstændig Betydningen af Hollands daværende Søherredømme, hvilket snarere gør Kampen til en Kamp mellem to Stormagter, og af disse var Spanien endda i mange Retninger den uheldigst stillede.

Efter de italienske Republikkers Forfald vare Hollænderne deres Arvtagere til Handelen paa Levanten, og da de desuden laa paa Søvejen mellem Østersøen og Vestevropa, kom snart al Skibsfart i deres Hænder. Saagodtsom hele Spaniens Trafik med Kolonierne kom efterhaanden paa hollandske Hænder. Det faldt netop saa heldigt for dem, at de vare de eneste, der vare istand til at overtage det store Opsving i Trafikken, der fulgte efter de store Opdagelser. Paa Frihedskrigens Tid var den hollandske Handelsflaade ligesaa stor som Resten af Evropas Handelsflaader tilsammen.

Næsten hele Evropa forsynedes af dem med Koloniernes Produkter, og det lyder jo næsten utroligt, men under selve Krigen forsynedes endog Spanien ikke alene med alle Luksusartikler, men med en stor Mængde Nødvendighedsartikler ved hollandske Skibe. Spanierne selv havde nemlig næsten aldrig udbyttet deres umaadelige Kolonier paa anden Maade end ved at presse ædle Metaller ud af dem, og medens nu Spanien ved Hjælp

af deres Sølvgallioters Ladninger underholdt en dyr hvervet Hær paa en fjern Krigsskueplads med usikre og vanskelige Kommunikationslinier, da disse gik gennem fremmed Territorium til Moderlandet, florerede Hollands Handel ustandselig under Krigen, og uagtet Landet var lille og i sig selv fattigt, vare dets Hjælpekilder paa Grund af dets ubestridte Herredømme paa Søen udtømmelige. Dette er kun et Eksempel af mange, og vi kunne derfor ikke nøksom anbefale enhver, der har Interesse for Historie, at stifte nøjere Bekendtskab med disse Værker, der med fremragende Intelligens gaa ind paa en hidtil temmelig stedmoderligt behandlet Side af Sagen, og dette saameget mere, som den udmærkede Oversættelse ved sin Prisbillighed har gjort dem lettere tilgængelige for et større Publikum.

A. P. H.

Vindkort over den nordligste Del af Atlanterhavet og Davis-Stræde. Konstruerede paa Grundlag af Observationer tilhørende det Danske meteorologiske Institut af V. Garde, Kaptajn i Marinen. Udgivet med Carlsbergfondets Understøttelse. Det kgl. Søkort-Arkiv. Kjøbenhavn 1900.

Disse Kort fremstille, ved Hjælp af Vindroser, Vindforholdene i Farvandene fra 56° til 70° N. Br. og 0° til $57\frac{1}{2}^{\circ}$ V. Lgd. fra April til Oktober, begge Maaneder inklusive.

Af Vindroserne fremgaa:

- 1) De 8 Hovedvindretningers og Stilleobservationernes relative Hyppighed i Procent,
- 2) Middelvindstyrken af hver Vindretning og af samtlige Observationer, og endelig
- 3) hvor stor en Del af de i de 8 Hovedretninger observerede Vinde, der optræde som stormende.

Endvidere gives der i Teksten, der ledsage Kortene, Middelvindstyrken af samtlige Vinde for hele det om-

handlede Areal og tillige Middelantal af Stormdage paa forskellige Steder af de omhandlede Farvande.

Til Sammenligning med Observationerne paa Havet er anført Vindroser fra Stationen paa Færøerne, Island og Grønland for hele Aaret.

Materialet, der omfatter Skibsobservationer i en tyveaarig Periode, nemlig 1876—1895, er af Bestyreren af meteorologisk Institut stillet til Kapt. Gardes Afbenyttelse, og denne har da med Carlsbergfondets Understøttelse udgivet dette fortjenstfulde Værk, hvis fortrinlige Oplysninger ikke alene ere lærerige for Skibsførere, men ogsaa for Enhver, der interesserer sig for de meteorologiske Forhold i Nordatlantehavet, hvilke Forhold udøve en stor Indflydelse paa de klimatiske Forhold i Nordevropa.

Et nøjere Studium af Vindkortene vil i højeste Grad lønne sig for Enhver, som færdes paa Ruterne til og fra vore nordlige Bilande; thi jo nøjere man undersøger dem, des mere forbavses man over den Fylde af Oplysninger, de give.

Som Ejendommeligheder, der maaske ikke tidligere have været almindelig kendte, men som ved et flygtigt Studium af Kortene straks falde i Øjnene, skulle eksempelvis nævnes:

1) Det aldeles overvejende Antal Ø.- og NØ.-lige Vinde, der forefindes omkring Island, og som særlig i Foraarsmaanederne April og Maj kun rent undtagelsesvis levne de vestlige Vinde en beskedent Plads.

2) Det interessante Faktum, at V.- og SV.-lige Vinde egentlig slet ikke ere fremherskende i Atlanterhavet mellem 60° N. Br. og Island, og at de endog Syd for 60° N. Br. først begynde at blive fremherskende i Juni.

3) De for hele det omhandlede Farvand paafaldende rolige Vejrforhold i Juli i Modsætning til Aarets andre Maaneder.

4) De interessante Oplysninger om Stilleprocentens store Værdi og Stormdagens ringe Antal i Davis-Stræde og NØ. for Island i Modsætning til Farvandet mellem Island og Færøerne og omkring Kap Farvel.

Teksten er affattet baade paa dansk og engelsk, og denne saavel som Kortene fremtræde i en særdeles tydelig Form og smuk Udstyrelse.

Kapt. Gardes Vindkort er som sagt et fortræffeligt Arbejde, der foruden at være til Gavn for alle, der besjeler vore nordlige Bilande, desuden er et Værk, der gør den danske Meteorologi Ære.

H. R.

Nekrologer.

Den 25. Marts afgik Kommandør George Eduard Fugl pludseligt ved Døden.

Han var født i Vestindien 1841, hvor hans Fader var juridisk Embedsmand, men kom allerede som Barn her til Byen, blev Kadet 1856, Løjtnant 1862 (der var den Gang kun en Klasse Løjtnanter) og begyndte næste Aar sin Officersbane som Skibsofficer ombord i Fregatten »Tordenskjold».

Ved Krigens Udbrud blev han udkommanderet med Korvetten »Thor» og gjorde under hele Krigen Tjeneste der ombord under Kaptl. A. Hedemanns Kommando. Efter Afslutningen af den ulykkelige Krig var der blandt de unge Officerer Frygt for, at der i den nærmere Fremtid vilde blive smaat med Udkommandoer, og der blev derfor forespurgt i Marineministeriet fra en Del af de daværende Unge, om der var Mulighed for at komme i fremmed Tjeneste. Ministeriet var saa heldig at skaffe 10 Pladser, 2 i England og 8 i Frankrig. Fugl valgte England og gjorde i 3 Aar, 1865—67, Tjeneste i den engelske Marine, en Tid, der har spillet en stor Rolle

i hele hans Udvikling og utvivlsomt givet ham sit Præg for Livet.

Efter Hjemkomsten var han i stadig Virksomhed, ikke alene med de almindelige Udkommandoer for subalterne Officerer, men ogsaa i Virksomheder, der laa udenfor den egentlige Orlogsfart. Han var Styrmand med Postdampskibet paa Island og Næstkommanderende ved Vagervæsenet; han var Kadetofficer (1874—76) og førte Postskib i Korsør 1877—79; her avancerede han 1877 til Kaptajn. I Aarene 1881—83 var han Underløjtmester ved Artillerikorpsset.

Fra 1884 begyndte hans Chefskommandoer med Kanonbaaden Grønsund og fulgte nu Slag i Slag. Briggen Ørnen 1885—86, Hs. Maj. Kongens Dampskib 1887—88 og Skonnerten Ingolf 1890—91.

I 1892 blev han udnævnt til Kommandør og var som saadan Chef for Panserskibet »Iver Hvitfeldt« 1893 og Krydserkorvetten »Valkyrien« 1896.

Desuden har han, dels som Formand, dels som Medlem fungeret i Værftskommissionen og Signalkommissionen. Han havde Sæde i Forfremmelsesraadet og var de sidste Aar Chef for Transportvæsenet. Han var Komd. af Dbr. 2 Grad og Dannebrogsmænd og desuden dekoreret med en Del fremmede Ordener.

Det er saaledes en ret omfattende og mangesidig Virksomhed, der nu er blevet afsluttet ved Kommandør Fugls Død, der vel kom pludseligt, men næppe uventet; thi allerede i de sidste Aar havde hans Helbred været nedbrudt, og skønt han selv energisk kæmpede mod den Svaghed, der var kommen over ham, kunde det jo dog ikke være skjult for Nogen, at han gik med Spirerne til en Sygdom, der hurtigt og naar som helst kunde gøre Ende paa hans Dage.

Han var en dygtig og praktisk anlagt Officer, en rolig og besindig Karakter, og han forstod i Tjenesten at lade sit gode Hjerte komme til sin Ret uden at lade

det løbe af med sig. Han havde nu og da lidt vanskeligt ved at udtrykke sig og finde Ordene for sin Tanke; men den var sund og klar, og hvad han sagde, stod han ved, som den brave Mand og gode Kammerat, han var.

Under sit Ophold i engelsk Tjeneste giftede han sig med en engelsk Dame fra Barbados, der nogle Aar efter Ankomsten her til Byen afgik ved Døden. Senere har han ægtet en dansk Dame, der overlever ham.

G.

Den 5te Januar d. A. afgik ved Døden forhenværende Skibsintendant **Vilhelm Aamodt**; han var født den 17de Februar 1819 og indtraadte i Marinens Tjeneste 1853 som Proviantskriver, blev Proviantforvalter 1857 og har derefter været i uafbrudt Aktivitet og deltaget i mangfoldige Togter i denne Egenskab.

Da ved Loven af 28de Maj 1880 Søværnets Intendanturkorps oprettedes, ansattes han i dette som Skibsintendant den 23de December s. A. og fortsatte som saadan sin Virksomhed, indtil han den 1ste April 1887 afskedigedes paa Grund af Alder.

Under Krigen 1864 var han udkommanderet med Fregatten »Jylland« og deltog med dette Skib i Slaget ved Helgoland.

Den 28de Februar 1887 udnævntes han til Ridder af Dannebrog og var desuden dekoreret med et Par fremmede Ordener.

Aamodt var i sin Tid en vel kendt Figur i den danske Marine, hvor han havde erhvervet sig en privilegeret Særstilling. Ligesaa sikkert som Trækfuglene om Efteraaret drage mod Syd, drog han om Efteraaret ud med Vinterskibet for at vende hjem om Foraaret og passe sin Have om Sommeren.

Bag hans ærværdige Ydre skjulte sig et ungdommeligt Sind, og han kunde være ung med de unge

Officerer ombord ligetil sit sidste Togt. Det er jo nu allerede endel Aar siden han forlod Marinen, og i vor rastløse Tid glemmes de ikke aktivt deltagende hurtigt; men naar disse Linier læses, vil Billedet af den »gamle, velsignede Mand«, som han selv spøgefuldt kaldte sig, atter dukke frem og fremkalde mange glade Minder.

B. J.

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

England.

Nybygninger m. m.

Krydsere. De pansrede Krydsere af Monmouth-Klassen faa et Sidepanser af 105 mm. Tykkelse; det begynder 32 m. fra Agterstævnen.

Af de 14—15 cm. H. K. opstilles de 10 i Kasemat, og de 4 opstilles 2 og 2 paa fælles Drejeskiver for og agter beskyttede med Barbetter og Skjolde.

Af de 10—76 mm. H. K. opstilles 6 paa Hoveddækket, 4 paa øverste Dæk.

Panseret til Kasematter, Barbetter og Skjolde til 15 cm. H. K. bliver 100 mm.

Skibene faa 2 Panserdek, det øverste paa 34 mm., det nederste paa 17 mm.

Maskineri: 31 Belleville Kedler. Kulbeholdning 1500 Tons.

Prøver.

Navn	Skibstype	Provens Varigh.	I. H. K.	Fart i Knob	Omdr. pr. Min.	Kedeltryk i kg. cm. ²	Kulfb. HK. itt	Depl. i Tons
Glorv	I. Kl. Kampsk.	30t	10587	16,78	99	16,9	0,77	13000
—	—	8t	13745	18,12	108	18,8	0,72	—
Albatros	{ Torpedobaads- ødelægger }		7784	31,5	380	16,9	—	365

Det engelske Flaadebudget for 1900—1901 andrager 27 255 500 £, hvilket overstiger Budgettet for 1899—1900 med 661 000 £. Af denne Forøgelse falder over Halvdelen paa Personellet; dette er tildels begrundet i, at der er bevilget Marineinfanteriet og Lægekorpset højere Lønninger, men skyldes ogsaa for en Del, at Personellet skal forøges med 4240 Mand, saa at det samlede Antal bliver 114 880. Af de 4240 ere 220 Officerer, 3050 Underofficerer og Matroser og 150 Maskinister.

Embedsmændene i Maskinkorpset ville faa højere Rang, og deres Lønninger ville blive forbedrede.

I Finansaaret 1900—1901 skal paabegyndes 2 Kampskibe, 6 pansrede Krydsere, 1 2den Kl. Krydser, 2 Sloops, 3 Kanonbaade (med ringe Dybgaaende) og 2 Torpedobaade; af disse skulle Kanonbaadene, Torpedobaadene og 4 af de pansrede Krydsere bygges paa private Værfter.

Foruden disse Nybygninger skal følgende Skibes Bygning fortsættes eller fuldendes:

- I. Kampskibe: Af Canopus-Klassen: »Glory», »Albion» og »Vengeance», Formidable-Klassens 6 Skibe (»Formidable», »Irresistible», »Implacable», »London», »Bulwark» og »Venerable») og Duncan-Klassens 6 Skibe.
- II. Pansrede Krydsere: Cressy-Klassens 6 Skibe, Drake-Klassens 4 Skibe og Monmouth-Klassens 4 Skibe (»Monmouth», »Kent», »Essex» og »Bedford»).
- III. 1ste Kl. Krydser: »Spartiate».
- IV. 2den Kl. Krydser: »Hyacinth» (Hermes-Klassen).
- V. 3die Kl. Krydser: »Pandora» (Pelorus-Klassen).
- VI. 6 Sloops.
- VII. 21 Torpedobaadsødelæggere.
- VIII. 2 Torpedobaade.
- IX. 1 kongelig Yacht.

Paa Konstruktionskontoen bevilges 8 460 146 £,

hvilket er c. 400 000 £ mindre end bevilget for 1899—1900, men 1 131 179 £ mere end forbrugt.

»Warrior«, det ældste pansrede Skib, og »Boadicea« ere strøgne af Flaadelisten.

Der foretages for Tiden Forsøg med Ballonopstigning fra Skib

Frankrig.

Nybygninger m. m.

Krydsere. Panserkrydseren »Jeanne d'Arc«, som bygges i Toulon og skal være færdig 1ste Juli 1900, faar i Stedet for 8—14 cm. og 12—10 cm. H. K. 14—14 cm. H. K.

Panserkrydseren »Montcalm«, af samme Type som »Admiral de Gueydon« (pag. 35) er løbet af Stabelen den 28de Marts.

Torpedobaadsødelæggere. Framée-Typen har følgende Dimensioner: Deplacement 300 Tons, Lgd. 56 m., Br. 6 m., Dybg. 3 m.

Maskineri: 2 Skruer, 4800 I. H. K., Virkningsradius med 10 Knob 3300 Kml., med 26 Knob 217 Kml.

Der skal i Rochefort paabegyndes 6 Torpedobaadsødelæggere af Fauconneau-Typen; de 4 faa Navnene »Pertuisane«, »Esopette«, »Flamberge« og »Rapière«.

Prøver, Ombygninger m. m.

Navn	Skibstype	Depl. i Tons	Provens Varigh.	I. H. K.	Fart i Knob	Kulfb. i kg.pr. HK.lit
Gaulois	Panserskib	11 275	24t	9 200	16,5	0,695
—	—	—	—	14 925	18	0,808
Charlemagne	—	—	24t	9 270	16,4	0,708
—	—	—	—	15 295	18,14	0,87

Panserskibene »Colbert«, »Trident« og »Richelieu« ere strøgne af Flaadelisten.

»Courbets« ny Armering (jvnf. pag. 36) bestaar af 4—34 cm. B. K. i Kasematen, 3—24 cm. M. 87 paa Dækket, beskyttede af Skjolde og 11—14 cm. H. K.

Norge.

Prøvemobilisering af en Eskadre.

I de sidste Aar er der aarlig bleven bevilget 30 000 Kr. til Mobiliseringsøvelser, dog saaledes at Regeringen har Ret til at slaa Bevillingerne sammen til samlet Anvendelse enkelte Aar.

I 1896 mobiliseredes en Torpedobaadsdivision, og Fastelavnsmandag d. 26de Februar og følgende Dage d. A. foretoges en Øvelsesmobilisering af en Eskadre bestaaende af:

Panserskibene »Tordenskjold« og »Harald Haar-fagre«,

Kanonbaadene af 1ste Kl. »Frithiof« og »Viking«, Torpedodivisionsbaaden »Valkyrjen« samt

Torpedobaadene af 1ste Kl. »Storm«, »Brand«, »Trods« og »Delfin«.

Samtidig udrustedes Kommandofartøjet »Heimdal« til Inspektionsrejse for Forsvarsdepartementets Chef (Statsraad Holst) og den kommanderende Admiral (v. Krogh).

Endvidere mobiliseredes nogle Kystsignalstationer paa Vestsiden af Christianiafjorden.

Fartøjerne, der alle have været paa Togt i 1899, vare oplagte saaledes:

»Heimdal« og Torpedofartøjerne ved Carljohansværn ved Horten,

Panserskibene i Melsomvik ved Tønsberg,
Kanonbaadene i Marvik ved Christianssand.

(Afstand Carljohansværn—Christianssand c. 100 Km.)

Skibenes Besætninger androg ialt c. 950 Mand faste og værnepligtige; til Sikring af Carljohansværn yderligere 300 Mand, ialt altsaa c. 1250 Mand.

Officererne og det faste Mandskab hører næsten udelukkende hjemme i Carljhv., det værnepligtige indkaldtes fra følgende Indrulleringsdistrikter:

4 sidste Aargange Matroser fra Drammens, Arendals og Christianssands Distrikter.

6 sidste Aargange Maskinister og Fyrbødere sammesteds fra, samt tillige fra Bergens Distrikt.

Vejret var meget ugunstigt, idet der var indtraadt Tøvejr efter haard Frost, saaledes at Vejene vare meget daarlige; Skibene laa indefrosne, og Toggangen var usikker paa Grund af Sne. Taage og Snetykning lagde ligeledes en Del Hindringer ivejen.

Mobiliseringen, der henhører under den nyoprettede Marine-Generalstab, foregaar ved, at Generalstaben pr. Iltegram averterer Værfterne og Indrulleringscheferne, disse sidste udfylde Mobiliseringsblanketterne, der udbringes i Byerne ved Politiet, paa Landet gennem Lensmændene ved Rodeforsanderne. Efterhaanden som Mandskabet møder paa Indrulleringskontorerne, forsynes det med et Beløb til Rejseudgifter og afsendes med første Lejlighed til Bestemmelsesstedet.

Naar undtages Jernbanen fra Christiania over Tønsberg til Laurvik er Forbindelsen udelukkende søværts. (Afstand Bergen—Christianssand 3: 200 Kml.).

Mobiliseringsordren udgik fra Generalstaben Kl. 10 Fm.; samtidig afsendtes Isbrydere fra Christiania for at skære Fartøjerne ud ved Carljohansværn og Melsomvik. Isen var 1 à 2 Fod tyk.

Fartøjerne blev klare i følgende Orden:

Mandag (Mobiliseringsdagen) Kl. 10 E. M. »Heimdal«, der med Statsraaden ombord afgik samme Aften til Christianssand.

Tirsdag Kl. 12 Md. (26 Timer) Panserskibene, der dog manglede en Del værnepligtigt Maskinpersonel fra Vestlandet, der først overtoges i Laurvik Torsdag Em.

Tirsdag Kl. 10 Em.: Kanonbaadene med samme Begrænsning.

Tirsdag Kl. 10 Em.: Torpedobaadsafdelingen, der afgik

Onsdag Morgen til Vrængen udfor Tønsberg for at prøve de mobiliserede Kystsignalstationer, der var meldt klare Mandag Em.

Onsdag Aften Kl. 10 overtog Kontreadmiral Børresen Kommandoen over Eskadren ombord i »Tordenskjold«.

Torsdag og Fredag samledes Eskadren udfor Horten og afgik Fredag Em. til Christiania.

De følgende Døgn anvendtes til forskellige Øvelser, d. 5te Marts inspiceredes Eskadren af Kongen, d. 6te strøg Admiralen sit Flag, og d. 7de oplagdes Skibene (med en lille Sikkerhedsbesætning af fast Mandskab).

Naar der ses hen til de ugunstige Omstændigheder, maa Resultatet siges at have været meget tilfredsstillende.

Hvad Besætningsspørgsmaalet angaar, saa er Vanskeligheden her som andre Steder at skaffe det fornødne Maskin- og Fyrpersonale. Der manglede af denne Klasse 15 Mand trods de 6 Aargange, og skønt Vestlandet var taget med, en Omstændighed som jo væsentlig forsinkede Klargøringen. En anden Ulempe er den, at de Værnepligtige kun tilfældigt og rent undtagelsesvis komme til at gøre Tjeneste i de Skibe, hvori de have faaet deres Uddannelse — der var saaledes i Panserskibene ialt kun 12 Værnepligtige af deres tidligere Besætninger.

Nødvendigheden af, at Regeringen iaar fremsatte Krav om Stambesætninger fik saaledes en kraftig Illustration.

Særlig Interesse frembyder Mobiliseringen af Torpedobaade under Isforhold. Baadene, der selvfølgelig maatte slæbes gennem den brudte Is ud i rent Farvand, lede med Undtagelse af et mindre Havari paa »Storm«s Stævn og Fastfrysning af Bougrorene ingen Skade. Under Opholdet ved Christiania maatte dog paa Grund

af Isforholdene de for Torpedo- og Vedetbaadene planlagte Bevogningsøvelser om Natten opgives.

(Morgenbladet m. m.)

Tyskland.

Nybygninger, Prøver, Forsøg m. m.

Linieskibet »Kaiser Karl der Grosze« (ex: B) blev sat i Vandet d. 18. Oktober 1890 i Hamburg (Blohm & Voss). Skibet skal være sejlklart i 1902 (i Foraaret).

Følgende Data anføres:

Hoveddimensionerne: 115 m. — 20,4 m. — 7,8 m. (Middeldybg.). Deplacement: 12 000 Tons.

Beskyttelsen som i Søsterskibene.

13 000 IHK og 18 Knob. — 650 Tons Kul.

Armering: 4—24 cm. $\frac{1}{40}$ HK. i 2 lukkede Drejetaarne.

— 18—15 cm. $\frac{1}{40}$ HK. i Drejetaarne og Kasematter.

— 12—88 mm. $\frac{1}{40}$ HK.

5 Undervandsapp. og 1 Overvandsapp. Station: Nordsøen.

Linieskibet »Kaiser Wilhelm II« indrettes som Flaade-flagskib.

Panserkrydseren »Kaiser« indrettes til Værkstedsskib.

Linieskibet »Württemberg«s Udholdenhedsprøve (72 Timer) har haft et heldigt Resultat. — Prøven blev imødeseet med Interesse paa Grund af den her benyttede tyske Rørkedel-Type (Richard Schulz). — Den samme Kedeltype anvendes i Linieskibene »Kaiser Wilhelm II« og »Kaiser Wilhelm der Grosze«, hvor de haves i Forbindelse med cylindriske Kedler (i Forholdet 4 til 8, \circ : $\frac{1}{3}$ og $\frac{2}{3}$).

Man er i Tyskland meget tilfreds med den nye Panserkrydser-Type »A« (8900 Tons og 20 $\frac{1}{2}$ Knob; se iøvrigt Januar-Heftet), idet denne har en passende Beskyttelse, Armering, Fart og Aktionsradius.

»Fürst Bismarck« er for stor (10700 Tons) og for langsom (19 Knob), de 5 Krydsere af »Victoria Luise«-Klassen ere for svage (6000 Tons, 19 Knob).

Typen »A« er formentligt den rette Mellemevej.

Den »lille« Krydser (III Kl.) »A« (Typen »Gazelle« — se Januar-Heftet) har faaet Navnet »Nympe«. Den blev sat i Vandet fra Germania-Værftet i Kiel d. 21. Nov. 1899.

Displacement: 2600 Tons (100 m. — 11,8 m — 4,95 m).
50 mm. Panserdæk. 8000 IHK og 21,5 Knob.

Armering: 10—10,5 cm. H. K.

— 14—37 mm. Maskinkanoner.

— 4—8 - - -

— 2 Undervandsapparater (?).

195 Mands Besætning.

Kanonbaaden »Lux« er sat i Vandet og skal høre til Østersøstationen.

Torpedobaadene S. 5 og S. 6. ere strøgne af Flaadelisten, S. 5. skal benyttes som Skive.

(»Mitth.«, »Le Yacht« m. m.)

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hoblenberg.

1900.

Artilleri, Panser; Kystbefæstninger. Tidsskrift for Søvæsen. Rettelsen for Sideafvigelserne ved Skydning tilsøs. S. 151. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Skydeforsøg mod en 149,8 mm. Panserplade. S. 154. — Engineering. 1. Millimetre Gun with naval landing carriage and limber. S. 339. Armour-Plates. S. 435. — United Service Magazine. The Government gun-powder and others. S. 66. — Revue maritime. 1. Efficacité du tir à la mer. S. 297. — Marine Rundschau. Ueber New-York und seine Kampfmittel. S. 271.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. *Nature. Vol. 61. The effects on lightning upon electric lamps. S. 343, 413. New Instrument for use in connection with radiography and wireless telegraphy. S. 421.

Fiskeri. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. Fiskekutternes Hjælpekrue. S. 133. — Yacht. Les Terre-Neuviers du port de Fécamp. S. 115. — *Annalen der Hydrographie. Die gegenwärtige Eismeerfischerei und der Walfang. S. 120. — *Petermann Mittheil-

lungen. Die Expedition der Deutschen Seefischerei-Vereins nach Bären-Insel im Frühsommer 1899. S. 72.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Afmærkningen af Mariager Fjord. S. 93. — Dansk Tidsskrift. Østersøens Vandforbindelse med Sortehavet og den Kaspiske Sø. S. 303. — Engineering. 1. Transfer bridges. S. 377. — Scientific American. 1. Electric Light-ship for Cape Hatteras. S. 166. Removing obstructions in San Francisco Bay S. 186.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Dampskibsstyrmændenes Lønninger. S. 102. Engelsk Lovforslag om Reders Ansvar for Skade, forårsaget af hans Skib. S. 121. — Engineering. 1. Russian Mercantile Marine. S. 327. — Revue maritime. 1. Bulletin de la Marine marchande S. 177, 385. — Yacht. Marine marchande. S. 105, 153. — Hansa. Patententziehung auf Zelt. S. 136.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Tidsskrift for Søvæsen Marinens Opgave under Krimkrigen og fælles nordisk Neutralitet. S. 137 — Geografisk Tidsskrift. Plan for den østgrønlandske Expedition. S. 149 — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Den spansk-amerikanske Krig. S. 113. — Nautical Magazine. Treasure-seeking expeditions. S. 125. Supremacy in South-Africa. S. 151. — Revue des deux mondes 2. Voyage au Japon. S. 337. — Revue maritime 1. A travers Le Tonkin. La rivière Claire. S. 5. La défense des côtes de France de Dunkerque à Bayonne au XVII^e siècle. S. 250. — Marine française. La flottille de Napoléon. S. 121. — Yacht. Le Vice-Amiral Baron Duperré. S. 145. — Marine Rundschau. Die Vermessung in Klautschou. S. 314, 485. Was verdankte die athenische Demokratie ihrer Herrschaft zur See? S. 403. Die türkische Marine von ihren Anfängen an. S. 418. Von der ostasiatischen Station. S. 427. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Campagne von Abukir. S. 161. — Scientific American. 1. Naval constructor Francis T. Bowles. S. 137. — *Nature. Vol. 61. The Natural History of the Shores of the Barents Sea. S. 342. — *Geographical Journal. New Light on some Mediæval Maps. S. 378. An Equal-Area Projection for Equatorial Maps. S. 427. — *La Géographie. Rapport sur les progrès de la Géographie. S. 197. Exploration scientifique dans la Laponie suédoise. S. 229. Expédition Welman à la Terre François-Joseph. S. 243. Les terres submergées de l'Atlantique oriental. S. 246. — *Geographische Zeitschrift. Der Einfluss der Eiszeit auf der Natur und Kulturbild der skandinavischen Länder. S. 129. Die Genauigkeit der Flächenangaben in der Geographie. S. 139. Die

Teilnahme Schwedens an der Erforschung der Südpolar-Gegenden. S. 177. — *Petermann Mittheilungen. Die Expedition von Baron Toll nach Sannikow-Land. S. 70. Expedition von Prof. G. Kolthof nach Ostgrönland. S. 71. Plan für die deutsche Südpolar-Expedition. S. 71.

Søopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. *Nature. Vol 61. Stockholm International Conference on the exploration of the sea. S. 413. Tides along the Antarctic Continent. S. 490. — *Geographical Journal. The Date Line in the Pacific. S. 415. The «Albatross» Expedition to the Pacific. S. 425. Depths in the North Pacific. S. 426. Subterranean Explorations by Martel in 1899. S. 427. — *Petermann Mittheilungen. Die hydrographischen Untersuchungen des Nordatlantischen Ozeans in den Jahren 1895—96. S. 25. Die englische «Research» Expedition und die Flaschenposten des «Fishery Board.» S. 30. Untersuchungen in den nördlichen Teilen des Norwegischen Meeres und in den Barentz-See durch skandinavische, russische und englische Forscher. S. 33. Die erste kartographische Darstellung von W. Wellmann's Entdeckungen in Franz-Josef Land. S. 48. Die topographischen Entdeckungen der belgisch-antarktischen Expedition unter Leitung von Leutn. de Gerlache. S. 48. Die Wasserzirkulation im Nordatlantischen Ozean. S. 61. Expedition zur Erforschung des Grossen Ozeans von Prof. Agassiz. S. 72.

Krigsmarine Tidsskrift for Søvæsen. Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne. S. 163. — Tidsskrift i Sjøvæsendet. Flottan under sist förflutna året. S. 75. Förslag til anordnande af «Svängningsbana» i Carlskrona Skärgård. S. 103. Slaget i Øresund 1658. S. 115. Det strategiska sammenbandet emellan flottan och armén. S. 128. — Engineering. 1. The Status of Naval Engineers. S. 325. The Japanese battleship «Asahi». S. 442. Naval Engineers. S. 449. — Nautical Magazine. Recent experiments with submarine boats. S. 147. — Marine française. Le prix de revient des bâtiments de guerre en France et en Angleterre. S. 110. Marine anglaise. S. 125. Un programme de réformes. S. 129. L'avenir de la Marine auxiliaire. S. 140. — Revue maritime. 1. Le «Chicago», croiseur américain. S. 83. Le «Kearsarge», cuirassé américain. S. 86. Progrès de la Marine Japonaise. S. 89. Le personnel de la flotte allemande. S. 335. La loi des cadres de la marine des Etats Unis. S. 342. Réorganisation du personnel dans la marine des Etats Unis. S. 342. L'Albany et La Nouvelle-Orléans. S. 362. Comparaison entre les croiseurs actuels et les croiseurs proposés. S. 357. — Yacht. Les bâtiments de guerre français. S. 9, 27, 41, 63, 77, 99, 125, 136. Les Avisos-Mortiers. S. 99. Les marines

étrangères en 1899. S. 34, 88. Notre puissance navale S. 109. Les croisières corsaires. S. 121. Notre matériel naval. S. 133. Les essais du Chateaurenault. S. 138. La canonnière Russe Le «Khrabri». S. 138. Le projet de cadre de résidence fixe S. 140. Les gros Tonnages et la vitesse dans les bâtiments de combat. S. 142. Lancements du «Montcalm», du «Dupleix» et du «Yatagan». S. 147. Le cuirassé japonais le «Shikishima». S. 149. — Marine Rundschau. Die fremden Kriegsmarinen im Jahre 1899. S. 281. — Scientific American. 1. New York navy yard, Brooklyn. S. 138. Our latest protected cruiser, the «Albany». S. 152. The construction of warships at government navy yards. S. 162. An Admiralty Board for the navy. S. 179. The new French battleship «Suffren» and her predecessor. S. 184.

Lystsejlad. Ingeniøren. Et Par afsluttende Bemærkninger til Hr. Ingeniør Vogt. S. 105. Lidt om Maaling af Kapsejlere. S. 117. — Yacht. Le yacht Canadien «Minota». S. 98. Le yacht «Malta». S. 102. Croisière du steam-yacht «Gabrielle». Grèce, Crète, Asie-Mineure, Constantinople. 1899. S. 105, 118, 130, 143, 154. Bateau pour la chasse dans la Baie de La Somme. S. 112. Le yacht «Fellow». S. 114. De la roue et de la barre franche à bord des yachts. S. 119. Jauge du congrès de 1896. S. 125. Le yacht de 3 Tx «Folle-Pensée». S. 125. Nouvelle classe de Knickerbockers en Amérique S. 153.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Engineering. 1. Framing of Engines of the United-States cruiser «Denver». S. 325. The United-States cruisers of the Denver class. S. 306. — Yacht. Le destroyer à turbines «Viper». S. 113. — Revue maritime. 1. Essais d'une chaudière Babcock et Wilcox. S. 360. — Hansa Flüssige Feuerung für unsere Handelsflotte. S. 163. — Scientific American. 1. A novel form of steam engines. S. 181. — *Nature. Vol. 61. Motive Power. Steam Turbines. High Speed Navigation. S. 424. The Problem of coaling at sea. S. 430.

Meteorologi. Revue maritime. 1. Météorologie de l'extrême-Orient. Typhons des mers de Chine et au Japon. Cyclones de l'Océan Pacifique Nord. S. 96. — *Nature. Vol. 61. Applied Meteorology. S. 448. Drunkenness and the Weather. S. 469. — *Annalen der Hydrographie. Sturm auf dem Südatlantischen Ozean im Februar 1899 S. 117. Wasserhosenartige Erscheinungen im Golfstrom. S. 118. Windhosen. S. 133. Ueber Echo bei Nebel und ein auffälliges Verhalten der Wassertemperatur in der Nähe der Neufundland-Bank. S. 133. Die Witterung an der deutschen Küste im Januar 1900. S. 140. — *Geographische Zeitschrift. Die systematische Erforschung der höheren Schichten unserer Atmos-

phäre S. 170. — *Meteorologische Zeitschrift Das dynamische Princip der Cirkulationsbewegungen in der Atmosphäre. S. 97. Gibt es eine zehnjährige Wetterperiode. S. 130. Über Gletscherschwankungen in den arktischen und hochnordischen Gegenden überhaupt. S. 135. Zum Klima des arktischen Nordamerika. S. 139.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Rungs Universalaltimeter S. 121. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Kronometeret. S. 144. — Engineering. 1. Steinle's Steel Mercury Thermometer S. 415 — Nautical Magazine. The protest of an «irresponsible amateur». S. 139. — Hansa. Das Chronometer auf der deutschen Handelsflotte. S. 111, 123, 135, 147. Neue Methode zur Bestimmung des Beobachtungsortes aus 2 Höhen, der verflommenen Zeit und Declination. S. 162. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Ein Diagramm zur graphischen Lösung der astronomischen Schifffahrts-Probleme. S. 201. Die Genauigkeit der heutigen Chronometer-Erzeugung. S. 208. Der Sternsucher. S. 216. — Scientific American. 1. Distance and speed. S. 82. Experiments with decimal instruments in the French marine. S. 148. A. Milligrade Thermometer. S. 170. — *Oversigt over Videnskabernes Selskabs Forhandling. Præstationsnivelementet over Øresund. S. 491. — *Nature. Vol. 61. The Relation between the Periodic Changes of Solar Activity and the Earth's Motion. S. 445. — *Annalen der Hydrographie. Hülfsstafel zur Berechnung der Besteckversetzung bei der Längen- und Breitenmethode. S. 126. Zur Berechnung des Schifffartes aus zwei Gestirnhöhen nach der Höhenmethode. S. 128. Zur Berechnung des Schifffartes aus zwei und mehr Gestirnhöhen nach der Höhenmethode. S. 130.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Aføbning se Krigsmarine) Dansk Søfartstidende. Om Brugen af Damp og Vindkraft i Forening. S. 111. — Engineering. 1. International competition in Shipping. S. 387. The Hamburg-American Atlantic liner «Deutschland». S. 382. The rolling of ships on waves. S. 442. — Nautical Magazine. What is to be done with the tramps? S. 132. — Revue maritime. 1. Victoria et Albert, nouveau yacht de la Reine. S. 73. Les charbons au Bassin Houiller du Ponetz. S. 150. L'Océanic, paquebot de la White Star Line. S. 327. — Hansa. Wellenbrüche bei Schraubendampfern. S. 126. Automatische wasserdichte Schottthüren. S. 140. — Marine Rundschau. Beitrag zur Theorie des Wasserwiderstandes des Schiffe. S. 461. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Kohlenüberschiffung in See. S. 212. — Scientific American. 1. New steamships building. S. 131.

Skolevæsen. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Er de nuværende,

ifølge Lov om Styrmandsexamen m. v. af 20de Juni 1891 stillede Krav tilstrækkelige og betryggende til at kunne give fuldt duelige Skibsofficerer i Koffardimarinen. Paavis i Tilfælde Manglerne ved den nuværende Ordning af denne Examen og angiv det Maal som maa sættes, for at en fuldt betryggende Uddannelse kan opnaaes. (Prisbelønnet). — United Service Magazine. On Seamanship. Training for the naval executive. S. 40.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømansvære, Søkrigs-Kunst, Kystforsvar. United Service Magazine. Scouting and Reconnaissance-Naval and Military. S. 22 — Revue maritime. 1. La sécurité des convois. S. 67. La défense des convois. S. 71. Huitième contribution à la cinématique navale. S. 225. Des captures à la mer. S. 297. — Tour du Monde. La guerre aux Philippines. S. 109. — Marine Rundschau. Das Werkstattschiff „Vulkan“ der Vereinigten Staaten-Flotte. S. 307.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. Sørets-Institutionen. S. 91. — Hansa Der Art. 16 des See-Strassenrechts. S. 150.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Søulykke-Statistikken. S. 81. Sammenstød mellem en Koffardisejler og et engelsk Krigsskib. S. 103. En Skibsdrage. S. 122. S. M. Kromann's Redningsapparater. S. 124. — Nautical Magazine. Shipping casualties of 1899. S. 162. — Yacht. Les Règlements de route et leur application aux escadres. S. 140. Bateau de sauvetage à deux hélices. S. 148.

Torpedo- og Seminevæsen. Revue maritime. 1. La construction des torpilleurs. S. 322. Le bateau torpilleur Bailey. S. 361. — Yacht. Les torpilleurs et le pilotage. S. 97. Les contre-torpilleurs japonais „Le Niji“. S. 103. Le contre-torpilleur japonais e „Shiranni“. S. 126. — Scientific American. 1. Torpedo Practice at Newport, R. I. S. 152.

Forskelligt. Marine Rundschau. Zur deutschen Marine-litteratur in den vierziger Jahren. S. 324. Sprichwörter und sprichwörtliche Redensarten über Seewesen, Schiffer- und Fischerleben in den germanischen Sprachen. S. 339, 341. — „Nature. Vol. 61. To calculate a simple table of logarithms. S. 415. Mechanical method of calculating logarithms. S. 469.

Alle ovennævnte Blade og Tidsskrifter findes i Marinens Bibliotek; de med * betegnede i 2. Afdeling (Søkortarkivet, Toldbodvejen).

Adgang til Benyttelsen af Biblioteket og 1ste Afdelings Løseværelse (Bredgade 28) tilkommer alle tjenstgørende Officerer og ligestillede af Flaade og Hær, der opholde sig i Kjøbenhavn, samt Søofficersforeningens Medlemmer.

Afskedigede Officerer og ligestillede, der opholde sig i Kjøbenhavn, kunne henholdsvis af begge Afdelingers Bestyrere tilstaaes Adgang til at laane Bøger m. m., samt Adgang til Løseværelset; og det samme gælder andre, der i videnskabeligt Øjemed ønske her paa Stedet at benytte Biblioteket.

Udlaanstiden for 1ste Afdeling er for Vinterhalvaaret (1ste Oktober—1ste April) hver Søndag fra Kl. 3—4 Em.; i Sommerhalvaaret 2 Gange ugentlig (Mandag og Torsdag) fra Kl. 3 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{1}{2}$ Em.

Udlaanstiden for 2den Afdeling er: alle Arkivets Arbejdsdage fra Kl. 9 Fm.—Kl. 2 Em.

1ste Afdelings Løseværelse er som Regel tilgængelig daglig fra Kl. 10 Fm.—Kl. 7 Em.

Fortegnelse

over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.¹⁾

Ved Kaptajn R. Hammer.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. udkomme fra 1ste Jan.—31te Marts 1900. Under Søkort ere opførte ny udgivne, med større Rettelser forsynede, samt udrangerede Kort over Farvande, som have Interesse for dansk Skibsfart.

Anm. Ved større Rettelser forstaas saadanne, som ikke kunne udføres med Haanden i ældre Søkort, og som derfor gør Anvendelsen af det rettede Kort ønskeligt. Kort, som ere rettede efter de Data, der findes i Efterretninger for Søfarende, ere ikke medtagne i Fortegnelsen. Den Dato, til hvilken saadanne Rettelser ere udførte findes som Regel anført forneden til venstre i Kortet.

For at lette Oversigten ere Kort og Bøger opførte under et af følgende 10 Afsnit:

- I. Danske Farvande, derunder Færøerne, Island og Grønland.
- II. Udenlandske Farvande i Østersøen, Sundet, Lille Bælt, Kattegat og Skagerrak.
- III. Nordsøen, Norges V.-Kyst, Kanalen, V.-Kysten af England og Skotland, Irland.
- IV. Nordlige Ishav.
- V. Nordlige Atlanterhav.
- VI. Vestindien, Meksikanske Bugt, Karaibiske Hav.
- VII. Sydamerikas Ø.- og V.-Kyst.
- VIII. Middelhavet, Sorte-Hav og Azovske-Hav.
- IX. Den nordlige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.
- X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Følgende Betegnelser anvendes:

N	betyder Ny udkommet.	†	betyder udrangeret.
R	— Rettet.	h	— heftet.
T	— Tillæg	i	— indbunden.

¹⁾ En saadan Fortegnelse vil for Fremtiden udkomme som Regel hvert Kvartal.

Hvor udkommet	Kort Nr.	Afsnit	Titel	Pris
Søkort.				
Danmark	179	I	Nordsøen, nordlige Blad (Færøerne indlæst efter ny Opmaaling) 1:200,000	—
Frankrig	3155	III	Iles Guernsey, Herm et Serk	—
do.	2823	III	Iles Scilly	—
do.	4627	VI	Aproches de Belize	—
do.	248	VIII	De la pointe Revellata à la pointe Mortella	—
do.	252	VIII	De Bastia au port de Malfalco	—
do.	257	VIII	De Tium Orlo à Bastia	—
do.	258	VIII	Des bouches de Bonifacio à Ficim Orho	—
Holland	225	III	Noordsee, Zuidelijk gedeelte. Blad I. 1897	1.90 fl.
do	29	IX	Westkust Sumatra van Iler Ajer Bangies 1:250,000	1.10 -
Norge	B 52	III	Ranfjorden 1:50,000	1.00 Kr.
Tyskland	2	—	Linien gleicher magnetischer Deklination für 1900	1.00 M.
do.	2 a	—	Linien gleicher magnetischer Inklination für 1900	1.00 -
do.	3	—	Linien gleicher magnetischer Horizontal-Intensität für 1895	1.00 -
do.	55	I	Der Sund 1:100,000	2.40 -
do.	25	I	Gewässer um Anholt 1:150,000	2.00 -
do.	47	I	Der Grosse Belt zwischen Sprogø und Langeland 1:150,000	1.60 -
do	78	II	Die Ostsee, Nordlicher Theil 1:600,000	1.70 -
do.	9	II	Der Moon-Sund 1:150000	2.00 -
do.	10	II	Der Rigasche Meerbusen, Westlicher Theil 1:150,000	2.00 -
do.	11	II	Der Rigasche Meerbusen, Südlicher Theil 1:150,000	1.50 -
do.	72	II	Stettiner Haff 1:75,000	2.00 -
do.	33	II	Kieler Förde 1:40,000	1.00 -
do.	67	II	Kieler Hafen 1:12,5 0	1.70 -
do.	39	II	Kleiner Belt, Gewässer um Aarø 1:50,000	2.25 -
do.	53	III	Die Hoofden 1:300,000	3.40 -
Farvandsbeskrivelse m. m.				
Danmark	—	I	Fortegnelse over Fyr og Taagesignaltationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1900	0.50 Kr.
do.	—	I	Vindkaart over den Nordligste Del af Atlanterhavet og Davis-Stræde (af Kapt. V. Garde).	7.20 -
Frankrig	Suppl. I. til 1795	V	Notice hydrographique Nr. 3, de 1899 Côte Ouest de France	—

	Hvor udkommet	Kort Nr.	Afsnit	Titel	Pris
†	Frankrig	423	VI	Notes sur les traversées de retour de Golf du Mexique en France.	—
T	Holland	—	III	Aanhangsel op Beschr. der Ned. Zug., Al II, Brouwershahn, Vere en Zie- ritzee	—
N	Tyskland	—	—	Verzeichnisses der Lenchfeuer aller Meere für das Jahr 1900. Afsluttet 1. Dec. 1899 med Tillæg for Dec. 1899....	—
		Hefte			
		I	I & II	Ostsee, Belte, Sund, Kattegat und Ska- gerrak	{ 0.75 M. 1.25 -
		II	III & IV	Nordsee, Nördliches und Südliches Elsmeer	{ 0.75 - 1.25 -
		III	III	Englischer Kanal, Westküste von Eng- land und Schotland, die Küsten von Island	{ 0.80 - 1.30 -
		IV	VIII	Mittelmeer, Schwarzes und Azowscher Meer	{ 0.80 - 1.30 -
		V	V	Nördlicher Atlantischer Ocean	{ 1.20 - 1.70 -
		VI	VI	West-Indien und Südlicher Atlantischer Ocean	{ 1.20 - 1.70 -
		VII	IX	Indischer Ocean med Ostindischer Ar- chipelag ..	{ 0.50 - 1.00 -
		VIII	X	Nordlicher und Südlicher Stille Ocean	{ 0.50 - 1.00 -
N	do.	—	—	Verzeichnisses der Zeitsignal-Stationen aller Meere für das Jahr 1900	0.50 -
N	do.	—	—	Alphabetischen Verzeichnisses der deut- schen Seehafen sowie europäischer und aussereuropäischer Hafen, An- lege und Küstenplätze	3.40 -
N	do.	—	—	Ämtliche Liste 'der Schiffe, der deut- schen Kriegs- und Handelsmarine mit ihren Unterscheidungssignalen für 1900. Anhang zum internationalen Signalbuch	1.60 -
N	do.	—	—	Gezeitentafeln für das Jahr 1901 ...	1.50 -
T	do.	—	II	Nachtrag zu dem Segel-Handbuch für die Ostsee Abtheilung III. 1899....	—
N	do.	—	III	Segel-Handbuch für die Nordsee. I. Theil, 4. Heft 1899. Die Hoofden	3.00 -
T	do.	—	III	Nachtrag zu dem Segel-Handbuch für die Nordsee, II. Theil, 2. Heft, 1897	—
T	do.	—	III	Nachtrag zu dem Segel-Handbuch für die Nordsee I. Theil, Heft 3, 1898 .	—
T	do.	—	III	Nachtrag zu dem Segel-Handbuch für die Nordsee, II. Theil, Heft 3, 1894	—

Plan for den østgrønlandske Ekspedition¹⁾.

Ved Premierløjtnant i Flaaden G. Amdrup.

Den forestaaende østgrønlandske Ekspedition i Aaret 1900 danner en Fortsættelse af den østgrønlandske Ekspedition 1898—99²⁾. Ligesom denne bekostes den af »Carlsbergfondet«, hvis Bestyrelse bestaar af Professorerne *P. E. Holm*, Formand, *S. M. Jørgensen*, *J. L. Ussing*, *J. E. B. Warming* og *C. Christiansen*, og udsendes af »Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland«, der bestaar af Søofficererne, Kontreadmiral *C. F. Wandel*, Formand, Kommandør *G. F. Holm* og Geologen Dr. phil. *K. I. V. Steenstrup*.

Ekspeditionens Ojemed er:

1. Undersøgelse af Kyststrækningen mellem Kap Brewster (70° 10' N. Br.) og Agga's Ø (67° 22' N. Br.), hvilken Strækning endnu aldrig har været betraadt af Europæer.
2. Naturvidenskabelige Undersøgelser i Egnene omkring Scoresby Sund og Fjordene her nordenfor, samt
3. Naturvidenskabelige Undersøgelser i Angmagsalik-Distriktet.

Disse Opgaver skulle løses dels gennem en Skibsekspedition, dels gennem en Kystekspedition af lignende Art som Ekspeditionen 1898—99.

Takket være »Carlsbergfondets« og »Kommissionens« Velvillie har Ekspeditionen faaet sit eget Skib, idet Ishavsartøjet »Antarctic« er blevet købt. Skibet er vel kendt fra de to svenske Ekspeditioner til Spitsbergen

¹⁾ Denne Artikel er samtidig fremkommen i »Geografisk Tidsskrift«.

²⁾ »Tidsskrift for Søvnæsen« 1898. S. 197.

1898 og til Grønlands Østkyst 1899, der begge udførtes under Ledelse af Professor *A. G. Nathorst*, og af hvilke den sidste havde til Hensigt at eftersøge *Andrée*.

»Antarctic« er oprindeligt bygget til Sælfangst i 1871. Som alle Sælfangerskibe er den meget stærkt fortømt og forsynet med Ishud. Skibet er barkrigget og har en tobladet Hjælpekrue, der i stille Vejr kan give Skibet en Hastighed af 6 Knob. Fra de svenske Ekspeditioner er Skibet fuldstændig indrettet til at huse de mange Mennesker, som den forestaaende Ekspedition skal tælle. Foruden Rum til Skibsmandskabet findes der nemlig en stor Messe omgivet af 11 Lukafer samt et fotografisk Mørkkammer. I et Dækshus er der endvidere indrettet et Laboratorium til Videnskabsmændene.

Ekspeditionens Deltagere blive: Premierløjtnant *G. Amdrup*, den samlede Ekspeditions Leder, indtil han gaar fraborde for at foretage Kystekspeditionen. Cand. mag. *N. Hartz*, den samlede Ekspeditions Næstkommanderende og Skibsekspeditionens Leder, naar Løjtnant Amdrup er gaaet fraborde; Cand. pharm. & mag. *Ch. Kruuse*, Skibsekspeditionens Botaniker; Cand. med. & chir. *H. Deichmann*, Skibsekspeditionens Læge, Entomolog og Ornitholog; Premierløjtnant af Infanteriet *J. P. Koch*, Skibsekspeditionens Godæt; den svenske Docent Dr. *O. Norden-skjöld*, Skibsekspeditionens Geolog; Cand. phil. *S. Jensen*, Skibsekspeditionens Zoolog, og Kunstmaler *E. Ditlevsen*, Skibsekspeditionens Tegner og Maler. Desuden har Assistent ved zoologisk Have *J. Madsen* faaet Tilladelse til at ledsage Ekspeditionen for om muligt at indfange nogle Moskusokser til Haven.

Kystekspeditionens Deltagere blive: Underkanoneer *A. Jakobsen*, Smed *S. Nielsen* og Styrmand *Einar Mikelsen-Loth*.

Besætningen vil komme til at udgøre 17 Mand, foruden Løjtnant Amdrup, der fører Skibet, indtil han gaar fraborde for at foretage Kystekspeditionen, hvorefter

1ste Styrmand og Icemaster, *V. Kjøller*, overtager Posten som Kaptajn for Skibet. *V. Kjøller* har som Styrmand i den kgl. grønlandske Handel erhvervet sig et indgaaende Kendskab til Isforhold. Ved *Velvillie* fra Direktoratet for Handlen har han erholdt Orlov fra Handlens Tjeneste.

Skibsekspeditionen.

Omtrent midt i Juni d. A. afrejser »Antarctic« og søger derpaa at trænge gennem Isen mellem den 70. og 75. Breddegrad ind til Grønlands Østkyst. Saa snart Isen tillader det, gøres Forsøg paa at landsætte Kystekspeditionen, om muligt paa ca. 69° N. Br., men lykkes det ikke da noget nordligere. Skibsekspeditionen skulde da undersøge Kysten fra Kystekspeditionens Landsætningspunkt og op til Kap Brewster, hvilken Kyststrækning kun er kortlagt gennem Opmaalinger fra Skib, først delvis af *Scoresby* i 1822 og senere af *Ryder* i 1892, men har forøvrigt aldrig været betraadt af nogen Europæer og maa saaledes i naturvidenskabelig Retning siges at være saa godt som ukendt.

Skibsekspeditionen vil dernæst foretage naturvidenskabelige Undersøgelser i Egnene om *Scoresby Sund* og *Fjordene* nordenfor, dels for at komplettere tidligere Undersøgelser og dels for om muligt at kortlægge og undersøge det saa godt som ukendte *Flemings Inlet* og *Fjordene* vestenfor *Kap Gladstone*.

Henimod Slutningen af August gaar Skibet atter ud af Isen og anløber en islandsk Havn for dernæst at søge ind til *Tasiusak* i *Angmagsalik* Distriktet. Her fortsættes atter de naturvidenskabelige Undersøgelser, specielt i den store *Sermilikfjord*, som kun er delvis kendt gennem *G. Holms Konebaadsekspedition* 1883—85. Skibet forbliver her, saalænge det kan uden Fare for Overvintring for eventuelt at optage den nordfra kommende Kystekspedition.

Endskønt Skibet for enhver Pris skal undgaa en

Overvintring, er det for alle Eventualiteters Skyld provianteret for 15 Maaneder.

Kystekspeditionen.

Som tidligere nævnt, tæller denne Ekspedition 4 Deltagere.

Saasnart Ekspeditionen og dens Gods er landsat, rejses det medbragte Hus, der har en Grundflade af 10×12 Fod. Husets Bjælker og Planker ere tilskaarne og tilpassede herhjemme og derpaa mærkede saaledes, at det med Lethed kan rejses og slaas sammen. Heri stuves Proviant, Kajakker, Slæder og øvrige Udrustningsgenstande, hvorefter der gøres Forsøg paa med Baad at naa ned til Angmagsalik.

Baaden bygges paa Orlogsværftet efter Tegning af Kommandør *Bonnesen*. Den bliver 18 Fod lang og 5 Fod og 3 Tommer bred, er bygget paa Kravel af spejlskaaren Eg med en Klædningstykkelse af $\frac{1}{2}$ Tomme og kan med et Fribord af 10 Tommer bære ca. 2500 pd.

Skulde det ikke lykkes Kystekspeditionen at naa Angmagsalik i Efteraaret 1900, har den altid Landsætningsstationen at falde tilbage paa, hvor den da vil overvintrere, hvorefter Forsøget atter gentages Sommeren 1901.

Lykkes det heller ikke dette Aar at naa Angmagsalik, gaas der atter tilbage til Vinterkvarteret.

Under den Forudsætning, at det paa de nævnte to Baadture idetmindste er lykkedes at udlægge et Depot et godt Stykke søndenfor Vinterkvarteret, helst noget vestenfor Kap Grivel, vil der i Løbet af Vinteren 1901—02 blive gjort Forsøg paa at naa Angmagsalik med Slæder og Kajakker. Det eventuelle Depot ved Kap Grivel i Forbindelse med Depoterne paa $67^{\circ} 15'$ N. Br. og $66^{\circ} 7'$ N. Br., der udlagdes af Ekspeditionen 1898—99, skulde muliggøre denne Slædetur, men, da Ekspeditionen ingen Hunde har, vil Udfaldet i høj Grad komme til at afhænge af Isens Beskaffenhed.

Skulde det hænde paa en af de to Baadture, at Vinteren overrasker Ekspeditionen, er det Meningen at gaa i Kvarter paa Kysten, lave Slæder af Baaden og saa forsøge at naa Angmagsalik, saasnart Isen tillader det, idet da de ovennævnte to Depoter skulde muliggøre dette.

Mislykkes alle de ovennævnte tre Forsøg, vil Ekspeditionen Sommeren 1902 søge op til det af den Ryderske Ekspedition 1891 etablerede Depot ved Kap Stewart.

Det vil af det Foranstaaende ses, at gaar alt vel, vil den samlede Ekspedition kunne være hjemme allerede i Efteraaret 1900; men Muligheden for, at Kystekspeditionen først naar Angmagsalik efter »Antarctics« Afgang herfra er ikke fjern. Kystekspeditionen vil da vende hjem med den kgl. grønlandske Handels Skib »Godthaab« i Efteraaret 1901, eventuelt 1902.

Konvoirejser i Slutningen af det 17. Aarhundrede¹⁾.

Af Premierløjtnant C. Bastrup.

Under Krigen i Sydafrika har det atter vist sig, hvor usikre Retsforholdene tilsøs ere for den neutrale Søhandel. Ganske vist tillader England, og maa tillade, Handel med Varer, bestemte til fredelige Formaal; men Begrebet Krigskontrebande fortolkes ikke og er aldrig blevet fortolket ganske ens af de krigsførende og af de neutrale Magter. Heller ikke finde de neutrale Magter sig gerne i nutildags, hvor Tiden er saa kostbar, at deres Skibe paa løs Mistanke opbringes og føres for den nærmeste Priseret. Fredskonferencen i Haag synes

1) Som Kilder til det efterfølgende er udelukkende benyttet Dokumenter, der forefindes i Rigsarkivet, nemlig: Admiralitetets Kopibøger, Indkomne Sager til Admiralitetet og til Krigscancelliet samt Krigscancelliets Ekspeditioner.

ikke at have bragt Spørgsmaalet om den neutrale Søhandels Retsstilling under en Krig synderlig nærmere til sin Løsning.

Da dette Spørgsmaal ikke har været uden Aktualitet under den nuværende Krig, kunde det muligvis være interessant ved at kaste et Blik tilbage paa Fortiden at undersøge, hvorvidt der er Fremgang at spore eller ej.

Da Forholdene i Fortiden sikkert belyses bedst ved Eksempler, er der i det efterfølgende fremdraget nogle Episoder fra en Tid, hvor der udkæmpedes en af Historiens største og blodigste Søkrige, nemlig det sidste Aarti af det syttende Aarhundrede. Danmark stod da i venskabeligt Forhold til begge de krigsførende Magter, og vor Flaade var i sin Glansperiode under Niels Juels glimrende Styrelse efter Krigen med Sverrig.

Da der i Aaret 1689 udbrød Krig mellem Frankrig paa den ene Side og England-Holland paa den anden, blev Danmark og Sverrig, hvis gensidige Forhold da mod Sædvane var venskabeligt, enige om i Fællesskab at søge at beskytte deres Søhandel ved at lade deres Orlogsskibe konvoiere Handelsskibe af begge Nationer. Meningen med Konvoieringen var som bekendt ikke blot at beskytte mod de talrige Kapere, der sjældent forstode at skelne mellem Ven og Fjende, naar der var noget at tjene; men Orlogsskibets Nærværelse skulde ogsaa være en Borgen for, at der ikke i Handelsskibene indeholdtes Krigskontrebande. Derved skulde de krigsførende Magters Visitation af Handelsskibene falde bort, og hvis der dog forsøgte en saadan, skulde Konvoiskibet protestere og om muligt med Magt forhindre den.

Forholdet mellem Danmark og Sverrig angaaende Konvoieringen ordnedes ved en Traktat af 1691, hvoraf følgende Ekstrakt medgaves Skibsscheferne:

»Extract af dend imellem Danmark og Swerrig sluttede Tractat Anno 1691.

1. Articul.

Begge deris Mayt^{er}: Mayt^{er}: tilsiger hverannen paa goed troe og Lofve, at ville dend eene dend andris, samt deris Undersaatteris Siøefart, Handel, Personer, Skib og goeds, beskytte og forsvaere, og icke liide eller tilstaa, at deris Frihed og Rettighed desfals maa, formedelst dend Krig, som adskillige Potentater og Stater med hver annen nu hafver og fører, eller under nogen slags annen Tittel af de Kriigende Parthier besværis og hindris.

8.

Begge deris Mayt^{er}: Mayt^a lofve oc forbinder sig ogsaa, at til deris Undersaatteris forsvaer, lade udruste og underholde Convoy-Skip, hvilcke begge Nationers Kiøpmans Skip og Goeds skulle beskytte, og imod all ofverlast forsvere, saaledis at de Danske Orlogs-Skip, de Svenske Undersaatteris Skip og Goeds, og de Svenske Orlogs-Skip de Danske Undersaatteris Skip og Goeds, under sit Convoy antager, handthæfver og forsvarer, Liige som de vare deris egne Undersaattere i alle maader, skullendis ey heller nogen Convoyere derfor fordre af dend andris Undersaattere nogle Convoypenger, eller anden Wedergeldning, mens hver af Kongerne forbeholde sig, at belegge sine egne Undersaattere, og de som Seyle og handle paa deds Riiger og Lande, med saadan Afgifft til Convoyernis unnerholdende, som hand finder tildrageligt og beqvæmeligt være.

11.

Sammelunde lofver begge deris Mayt^r: Mayt^r: at lade udruste paa begge siider wisse Orlogs-Skip, at krytze der det best kand tilpas komme Undersaatternis Skip og Fart til beskyt og sickerhet, og disse sine Krydsere efven saa, indbyrdes handhæfve og beskierme.

12.

Skulle deris May^r May^r gotfinne, at deris Krydsere eller Convoyere, sammenstødte og følgis ad; Da skal kastid Laad, hvilcken deris Commandeurer skal dend første Reysen føre Command, og siiden skulle de alternere, og skall ved saadant tilfelde, dend, som fører Commando, Cursen dirigere, Seigne-bref udgifve, med meere, som der af dependerer.

Samme Aar sluttedes en Konvention mellem Kongen af Danmark og Norge paa den ene Side og Kongen af Stor-Britannien og General-Staterne af Nederlandene paa den anden Side angaaende Handlen paa Frankrig under Krigen, i Lighed med en Konvention sluttet 1679 mellem Sverrig og Nederlandene. Hovedpunkterne i denne Traktat vare følgende:

1) Ingen engelske og hollandske Skibe, der fare paa Danmark, Norge og Østersøen eller gennem Sundet, skulle blive anholdte og ingen Repressalier udøvede mod dem, førend de i den 4de Artikkel af den mellem Sverrig og Nederlandene ^{12/10.} 79 i Nimwegen sluttede »Tractat de Marine« omhandlede Formaliteter ere iagttagne. Ligesaa vice versa imod danske Skibe, der fare paa England og Holland.

3) Intet fjendtligt Gods maa inklades i danske Skibe eller transporteres fra en fransk Havn til en anden; men de danske Skibe skulle, naar de have indtaget deres Ladning, gaa direkte til danske Pladser, og omvendt.

4) Naar danske Skibe møde engelske eller hollandske Orlogsskibe, skulle de iagttage den 20de Artikel i den svensk-hollandske Traktat.

5) Forat forhindre »Louendreyeri og Undersleb« ved Naturalisation af fremmede Undersaatter, har Kongen af Danmark resolveret, at Ingen kan blive naturaliseret eller løse Borgerbrev uden at have boet 10 Aar itræk i hans Riger og Lande og ville blive boende der.

6) Kongen forpligter sig overfor England og Holland til ikke at tillade noget Kaperi paa sine Strømme eller Opbringelse til sine Havne.

Foruden en Afskrift af Konventionen medgaves der Skibscheferne en nærmere Forklaring over enkelte Punkter deri:

3) Danske Skibe maa ikke gaa fra en fransk Havn til en anden, medmindre de aldeles ingen Ladning have inde, eller naar de ikke have kunnet sælge hele deres Ladning paa et Sted.

4) Der maa ikke føres Varer fra nogen krigsførende Magts Havne til Frankrig og omvendt, kun fra neutrale Havne.

6) Danmark skal haandhæve Neutraliteten paa sit Søterritorium.

De omtalte Artikler i den svensk-hollandske »Tractat de Marine« vare følgende:

4) Alle eksisterende Repressalie-Breve annulleres, og ingen Nye kunne udstedes, medmindre Retten er alvorlig krænknet, og endda ikke førend vedkommende Lands Gesandt paa Stedet først har faaet 4 Maaneder til at modbevise det.

20) Saafremt svenske Skibe møde et hollandsk Orlogsskib, skal dette holde sig et Kanonskud borte og kun sende en Chalup ombord for at undersøge Søpassene.

Endvidere medgaves følgende Specifikation paa Kontrabande-Varer.

»Under Contrabande-Vahre skal forstaaes alle slags Fyrvercker / og hvis som dertil hører / saasom Canoner, Musqveter, Mortierer, Petarder, Bomber, Granater, Saucisser, Begkrantzte / Affuyter, Forqvetter, Bandelerer / Krud / Lunte / Salpeter / Kugler / Picker / Kaarder / Stormhetter / Kyrasser / Hellebarde / Heste / Saddeler / Hylster / Seeletøy / Seiglverck / Touverck / Master / Bly / Beg / Tiære / Hamp / med hvis som til en Evqi-page til Lands eller Vands kand tienlig være / uden

nogen videre Vahre / af hvad slags de og være kunde / der under at begribes.«

Da det allerede fra tidligere Tid var bekendt, hvor vanskeligt det var at tilfredsstille forskellige fremmede Magters, navnlig Englands Fordringer til Høfligheden tilsøs uden at ydmyge sig, medgaves desuden en detailleret, hemmelig Instruks desangaaende, der indeholdt følgende:

Dersom de faa noget engelsk Orlogsskib eller armeret Fartøj, der fører kongelig engelsk Flag og Vimpel, isigte, skulle de saa vidt muligt undgaa at komme saa nær, at der kan blive Tale om Strygning. Kunne de paa Grund af Vind og Vejr ikke undgaa at komme nærmere, skulle de en Tid lang forud indtage deres Sejl og lade drive, saa det ikke skal hedde, at de have gjort det af Respekt, og de maa ikke indlade sig i nogen Strid angaaende dette Punkt, hvorpaa Englænderne »dog uden all føye, saa opiniatre altid ere bestaaende«. Først naar Sejlene have været bjærgede i lang Tid, skulle de hilse dem med sædvanlig Salut.

Da det altid har været Brug, at Hollænderne have hilst først paa vore Orlogsskibe, skulle de stadig fordrø dette (vel at mærke, naar ingen Flagmand eller Eskadre af Flagmænd er tilstede); dersom Hollænderne mod Forhaabning ikke hilse først, skulle de erindre dem om deres Skyldighed ved tre skarpe Skud efter hinanden, enten over eller ved Siden af dem; men dersom det heller ikke hjælper, skulle de opgive det. I Kanalen eller isigte af de engelske Kyster skulle de dog ikke opholde sig dermed, men roligt fortsætte Rejsen. Mod franske Flaader og Eskadrer skulle de forholde sig som mod de engelske. Forresten skulle de stadig føre Vimpel fra Storstangen, hvilket ikke kan formenes dem af nogen. Ellers skulle de søge at undgaa al »Widerværdighed« og blot sørge for at konvoiere deres Koffardskibe sikkert frem og tilbage. —

Men trods Traktater og Instrukser forefaldt der dog jævnlig Rivninger med de krigsførende Magter, undertiden af en meget alvorlig Natur, hvilket vil fremgaa af følgende kortfattede Beskrivelse af Konvoirejserne i denne Periode.

I 1690 vare fire Skibe udrustede til Konvoi, nemlig Fregatterne: »Svenske Falck« (44 Kan.) (Kpt. Hans Skjønnebøl), »Ørnen« (20 Kan.) (Kpt. Thies Carstensen Nybuhr), »Engelen« (50 Kan.) (Kpt. Niels Lauritsen Barfoed) og »Lossen« (20 Kan.) (Kpt. Georg Carsten Nybuhr). De to første konvoierede fra Bock van Raae, nærved Bergen, til Holland; de to sidste fra Fleckerø til England.

Der hændte intet af Interesse paa disse Konvoirejser, men »Lossen« havde paa et 14 Dages Kryds, som den foretog i Juni Maaned i Skagerrak, nogle Stridigheder med et hollandsk Konvoiskib og med to engelske armerede Koffardiskibe, der nægtede at stryge Mærsejlene for den; dog lykkedes det G. C. Nybuhr ved Trusler at bevæge dem dertil.

1691 beordredes Fregatterne »Svenske Falck« (44 Kan.) (Kpt. M. de Voss) og »Neptunen« (44 Kan.) (Kpt. Hans Skjønnebøl) til Fleckerø for at konvoiere derfra til Frankrig. I Juni forlode de Fleckerø med 25 Koffardiskibe; men da de kom til de flamske Banker, blev de anholdte af 11 hollandske Orlogsskibe, der trods de Voss's Protest toge Skipperne fra Skibene og førte dem ind til Grefling. Skønt Skipperne før Afsejlingen fra Fleckerø havde forsikret at de ingen Kontrabande-Varer havde ombord, og deres Toldsedler bekræftede dette, viste det sig dog, at 4 af dem havde saadanne inde. De 4 Skibe samt et, der var bestemt for Dugnkircken, som var blokeret, bleve arresterede; med Resten fortsatte de to Fregatter Rejsen, som fuldendtes uden Uheld.

Ved sin Hjemkomst indberettede de Voss, at der ved Frankrigs Kyster fandtes en Mængde spanske Kapere,

der angreb og udplyndrede alle Skibe, ladede med franske Varer, hvorfor det var nødvendigt at ledsage Koffardiskibene helt ind til de forskellige franske Havne, hvilket havde været vanskeligt for ham paa Grund af Fregatternes store Dybgaaende.

I 1692 udrustedes Fregatterne »Svenske Falck« (44 Kan.) (Kpt. Christen Thommesen Sehestedt), »Hvide Falck« (26 Kan.) (Kpt. Jost Juel) og Snauen »Maagen« (18 Kan.) (Kptlt. Jørgen Liebedanz) til Konvoi fra Fleckerø til Frankrig; den sidste skulde ledsage Koffardiskibene til og fra de Havne, der ikke kunde besejles af de dybtgaaende Fregatter. Det var Bestemmelsen, at den unge Ulrich Frederik Gøldenløve skulde gøre Rejsen med ombord i »Svenske Falck«; men da de paa Vejen til Norge havde en Del stormfuldt Vejr, blev han ked af Søen og gik allerede iland her.

I Nordsøen fik Konvoien megen Modvind og Taage, men de generedes dog endnu mere ved forskellige Rencontrer med de Allierede, paa hvis Uforskammethed man let mærkede, at Franskmændene havde lidt et Nederlag. Alle de danske Skibe bragtes lykkeligt igennem, dog, som Sehestedt i sin Rapport siger, ikke uden Luntestokken udi Haanden; men tre svenske Skibe havde hverken Lunte eller Krudt kunnet hjælpe; omtrent udfør Wight blev Konvoien opholdt en hel Dag af 11 engelske og hollandske Fregatter, der trods Sehestedts energiske Protest visiterede Flaaden og arresterede de tre svenske Skibe.

I Juli Maaned ankom Flaaden til Bordeaux, hvorfra »Maagen« sendtes videre til Nantes med nogle af Skibene. Her kom der en fransk Branderkaptajn ombord for at efterse Passene; han kom op at skændes med en dansk Skipper, trak sin Kaarde og vilde stikke ham ihjel. Liebedanz befalede ham at gaa fraborde og bragte ham, da han ikke vilde lystre, med Magt ned i sin Chalup og førte ham iland. Da de kom iland tog Franskmanden

Liebedanz under Armen, og idet han lod, som om han vilde gøre en Undskyldning for det passerede, lokkede han ham op fra Fartøjet; men da de vare komne et godt Stykke bort fra Fartøjet, trak Franskmanden sin Kaarde og angreb Liebedanz, der imidlertid satte sig til Modværge og stak Franskmanden ihjel.

I Slutningen af August sendtes »Maagen« atter fra Bordeaux for at gaa til Nantes. Da den var kommen c. 3 Mil bort fra Kysten, opdagedes et stort Skib med fransk Flag og Vimpel, der stod ned mod den; men da Franskmandene ansaas for Venner, følte Liebedanz sig ikke foruroiliget deraf. Da det fremmede Skib kom paa klods Hold, halte det det franske Flag ned, løb tæt foranom »Maagen« og gav sig til at skyde Skud paa Skud med Skarpt paa den. Nu indsaa Liebedanz, at han var bleven narret; men da der var for lidt Luft, til at han kunde undløbe, sendte han sin Næstkommanderende, Løjtnant de la Moinerie, derombord med Chaluppen for at spørge om Grunden til denne Adfærd. Saa snart Løjtnanten var kommen over Faldrebet, sprang det fremmede Skibs Kaptajn ind paa ham, tog hans Kaarde fra ham og gav sig til at prygle ham med den, idet han raabte paa hans Pas, og tilsidst søgte han at stikke ham ihjel; men da de la Moinerie sprang tilside, blev han kun saaret i Armen; Folkene var imidlertid blevne tagne op fra Chaluppen og jagede ned om Læ. Da Chaluppen ikke kom igen, gjorde Liebedanz Signal efter den, skød et løst Skud og løb op paa Siden af den fremmede. Kaptajnen raabte til Liebedanz, at han skulde gaa i Læ af ham og vise sit Pas, hvortil Liebedanz svarede: Jeg er en Kongens Mand, og der waier mit Pass udi min Flag, Wimpel og Giøs. Uden videre Varsel gav den Fremmede ham hele sit Lag »med Musqvetterie og Støcker,« Liebedanz blev ham ikke Svar skyldig, og de skød paa hinanden i et Par Glas. Saa blev uheldigvis »Maagens« Mesanmast truffen, den faldt ned over Ror-

pinden, saa »Maagen« ikke mere kunde styre, men ragede for Boven af Modstanderen, der straks entrede, og efter et tappert Forsvar maatte »Maagen«s Besætning vige for Overmagten. Det fremmede Skib viste sig at være en spansk Kaper paa 44 Kanoner og 340 Mands Besætning fra St. Sebastian; den førte »Maagen« til sit Hjemsted, hvor den straks blev gjort til Prise. Liebedanz og de øvrige Officerer bleve udplyndrede og kastede i Fængsel, hvor de ikke fik andet end Vand og Brød, men som det hedder i Rapporten mere Prygl end Mad. Folkene bleve ligeledes udplyndrede og ved Stokkeslag og Stenkast jagne ud af Byen, hvorfra 41 af dem ved at tigge sig frem naaede Bordeaux, ganske nøgne og uden Hat og Sko. Først flere Maaneder efter bleve Officererne satte paa fri Fod og fik Lov at rejse hjem; »Maagen« var i en saa slet Tilstand efter Kampen, at den ikke kunde bruges mere.

»Svenske Falck« og »Hvide Falck« besørgede Konvoieringen hjem uden videre Uheld, om de end lede en Del af Storm undervejs.

Da de diplomatiske Underhandlinger med Spanien om Skadeserstatning for det begaaede Overfald ikke førte til noget Resultat, anmodede Regeringen Admiralitetet om at fremkomme med et Forslag om, hvorledes man bedst skulde faa Hævn. Admiralitetet foreslog da, at der skulde sendes tre svære Fregatter og tre hurtige Snauer til de vestindiske Farvande for at opbringe spanske Skibe der. Forslaget blev approberet af Kongen, men kom dog aldrig til Udførelse, formodentlig af Penge-mangel; derimod bragte Tilfældet Skadeserstatning. I Foraaret 1693 strandede nemlig et stort, spansk Handels-skib »det lidet Barn Jesus« paa Norges Kyst. Den Del af Ladningen, der tilhørte spanske Undersaatter, blev konfiskeret, den bestod i en stor Mængde Vin, Olie og rede Penge og erstattede rigeligt »Maagen«s Værdi.

I 1693 udrustedes Fregatterne »Delmenhorst« (46 Kan.)

(Kpt. Jørgen Biørn) og »Lossen« (20 Kan.) (Kptlt. Ove Dall) for sammen med den svenske Fregat »Spes« (Kpt. Ribbing) at konvoiere fra Fleckerø til Frankrig.

I August var der samlet en temmelig stor Flaade af Koffardiskibe ved Fleckerø; Kommandoen var ved Lodtrækning tilfaldet J. Biørn, men det blev ikke noget let Arbejde for ham at fuldføre Rejsen. I Løbet af September og Oktober begyndte han Rejsen 2 Gange, men efter lange Kryds i Nordsøen, nødtes han begge Gange af svære Storme til at vende om og søge Fleckerø igen. Efter det andet Forsøg var »Lossen« saa læk og svag, at den maatte ombyttes med Fregatten »Ørnen«. Først i Slutningen af December fik de atter gunstig Vind, og Flaaden gik atter i Søen, c. 150 Sejlere stærk. Men allerede udfor jyske Rev fik de en haard Storm med Snefog og Tykning, der fuldstændig adspaltede Flaaden. Efter Stormen lykkedes det Biørn atter at samle nogle af Skibene, hvormed han fortsatte Rejsen, der dog vedblev at forfølges af Storm; først i Begyndelsen af Februar naaede han St. Martin med 12 Koffardiskibe hos sig. »Spes« havde efter Stormen ogsaa søgt at fortsætte Rejsen med en Del af Skibene, men de bleve i Kanalen stoppede af en engelsk Eskadre og bragte ind til Dover; de bleve dog snart atter frigivne og gik til Plymouth for at afvente »Ørnen«.

Denne havde under Stormen mistet sin Stormast og var gaaet til Dugnkirchen for at reparere, og her fik O. Dall Brev fra Kpt. Ribbing med Anmodning om at støde til ham i Plymouth, hvortil han naaede i Marts.

Medens de laa her for at afvente gunstig Vind, gik en Dag Ove Dall iland sammen med Kpt. Ribbing i dennes Fartøj for at hente Post, og Næstkommanderende paa »Ørnen«, Lt. Walckendorff, gik ind for at købe Proviant. Imidlertid gik Skipperen paa en Ostindiefarer, der laa i Havnen, og som havde haft en Strid med O. Dall, op til Guvernøren paa Pladsen og angav »Ørnen«

som Sørøver, og Guvernøren gav straks en engelsk Fregat »Dønkircken« Ordre til at sætte sig i Besiddelse af den. Uden Varsel sendtes 6 Slupper fulde af bevæbnede Folk ombord i »Ørnen«; de overfaldt den intetanende Besætning med Knipler, Sabler og ladte Pistoler, bemægtigede sig Fregatten og sendte saa godt som hele Besætningen ombord i »Dønkircken«. Da Lt. Walckendorff vilde gaa ombord, blev ogsaa han arresteret og sendt over i Englænderen. O. Dall fik imidlertid inde iland at vide, hvad der gik for sig; han laante den svenske Chalup og roede ud til »Ørnen«; men her forbød Englænderne ham at gaa ombord og gave ham Ordre til at gaa ombord i »Dønkircken«. Det vilde Dall naturligvis ikke indlade sig paa, han vendte om og roede ind imod Land for at klare Sagen med Guvernøren.

Da Englænderne saa hans Hensigt, sendte de en Slup med bevæbnede Folk efter ham, og da de ikke kunde ro ham op, begyndte Kastellet iland at skyde med Skarpt efter ham, saa han maatte stoppe. Nu toge Englænderne ham tilfange, udplyndrede baade ham, den svenske Slup og dens Besætning, og førte ham ombord i »Dønkircken«. Naturligvis fik han snart overbevist Englænderne om deres Fejltagelse, og »Ørnen« blev atter frigiven.

Endelig i Slutningen af April ankom »Spes« og »Ørnen« med 11 Koffardiskibe til St. Martin, hvor »Delmenhorst« laa med en Del Skibe klar til Hjemrejsen. Da »Spes« trængte til en grundig Reparation, besluttedes det, at »Delmenhorst« og »Ørnen« alene skulde gaa hjem med de sejlfærdige Koffardiskibe, kun skulde »Ørnen« først afhente nogle Skibe i Nantes.

Paa Vejen fra Nantes hændte der »Ørnen« den Ulykke, at den kom paa Grund paa N. O. Siden af Bankerne »les boeufs«, skønt det var lyst, sigtbart Vejr, og der var to Lodser ombord. Ove Dall havde kort efter Afgang fra Nantes sat den ene Lods fra Be-

stillingen, da han var uduelig; den anden Lods havde Kommandoen, da de stødte. Styrmandene paastode, at de havde set Brændingen paa Bankerne i god Tid og advaret Ove Dall; men hverken han eller Lodsens brøde sig om Advarslen, de toge ikke tilstrækkelig Hensyn til den stærke Strøm, der førte dem ind paa Grunden. Straks efter Grundstødningen gik Lt. Walckendorff med 17 Mand fraborde med Sluppen uden Chefens Tilladelse, saa Dall maatte anmode de tilstedeværende Koffardiskibe om Fartøjer til Assistance. Det lykkedes henimod Aften at faa »Ørnen« af Grunden, og skønt den var læk, mente Officererne, at den endnu kunde bjærges; men Ove Dall besluttede dog at forlade den, da den laa tæt ved Brændingen; det var mørkt, og Folkene meget udmattede. Kort efter, at den var forladt, sank »Ørnen«; Ove Dall blev ved sin Hjemkomst stillet for en Krigsret og afskediget.

»Delmenhorst« maatte nu alene føre Flaaden hjem, og skønt den var 93 Sejlere stærk, lykkedes det dog Jørgen Biørn uden Uheld at naa hjem til Danmark i Juni 1694.

I Oktober 1693 havde Kaptajn Niels Lauritsen Barfoed faaet Ordre til at ekvipere Fregatten »Güldenløve« (56 Kan.) for sammen med den svenske Fregat »Wachtmeister« (Kpt. Wattraugh at) konvoiere fra Fleckerø til Frankrig. Da han i December kom til Fleckerø, erfarede han, at »Wachtmeister« endnu laa aftaklet i Marstrand, hvorfor Rejsen blev opsat, »Güldenløve« aftaklet og Folkene indkvarterede iland. Først i April fik han atter Ordre til at gøre sig klar, og samtidig beordredes Fregatten »Packan« (16 Kan.) (Kpt. Magnus Sehestedt) at slutte sig til ham. Kommandoen paa Udrejsen tilfaldt Barfoed, og i Juni Maaned stak de 3 Fregatter i Søen med c. 60 Koffardiskibe. Paa Doggers Banke mødte Flaaden 8 hollandske Orlogsmænd under Schoutbynacht Hedde de Vries, der forlangte at efterse Koffardiskibenes Passer, hvilket Bar-

foed indvilgede i; det bestemtes, at Visitationen skulde foregaa Dagen efter ombord i »Güldenløve«, og Hollænderne lovede ikke at sende Fartøj ombord i noget af Koffardiskibene.

Om Aftenen efter Visitationen sendte imidlertid Hollænderne alligevel Fartøjer til en Del af Skibene, der vare ladede med Korn, toge Skipperne og de bedste Folk fraborde og satte deres egne Folk istedet i den Hensigt at opbringe Skibene, og Barfoed kunde intet udrette mod Overmagten. Næste Morgen, medens Hollænderne endnu vare beskæftigede hermed, fik man 8 Skibe isigte, der viste sig at være 8 franske Fregatter under den berømte Jean Barts Commando. Han angreb straks Hollænderne, og efter 2 Timers Kamp var Schoutbynachtsens og 2 andre hollandske Skibe erobrede, Resten slaaede paa Flugt.

Nogle Dage senere mødte Flaaden en engelsk Fregat, hvis Chef sagde, at han havde Ordre til at arrestere tre svenske Kornskibe, der skulde til Håvre, idet han paastod, at Korn ifølge en Kontrakt af 1661 maatte anses for Krigskontrabande. Medens Barfoed parlementerede med ham, listede »Wachtmeister« sig bort fra Flaaden med Kornskibene, og da »Packan« allerede Dagen før var bleven sendt til Dugnkirchen, var nu »Güldenløve« ene om at beskytte Flaaden. Atter et Par Dage efter kom der om Morgenen 2 engelske Fregatter og 3 Jagter og vilde visitere Flaaden, hvorpaa Barfoed svarede dem, at han ingen forbudne Varer havde inde, og at han ingen Visitation vilde tillade; men ved Middagstid ankom endnu 12 engelske Orlogsskibe, der uden videre sejlede ind i Flaaden, tvang ved Kanonskud Koffardiskibene til at brase op, sendte Folk ombord og besatte dem, og toge Skipperne med deres Papirer ombord til sig. »Güldenløve« laa i Læ af Flaaden, og da der var for megen Kuling til at sætte Fartøjer ud, kunde Barfoed intet udrette. Om Aftenen sendte den engelske

Admiral en Jagt ned til Barfoed med Ordre til at krydse sig op til ham, hvad Barfoed ogsaa søgte at gøre.

Om Natten kulede det saameget op, at Flaaden blev en Del spredt, og om Morgenen stode Englænderne med en Del af Koffardiskibene ind mod Dugus. Da Barfoed vidste sine Skibe fri for Kontrabande, og han dog maatte søge Havn for Stormen, fulgte han efter med Resten af sine Skibe. Den 1. Juli kom han ind til Dugus, hvor han forefandt »Wachtmeister«; han sendte straks Bud til den engelske Admiral for at spørge om Grunden til hans Adfærd, men denne svarede blot, at han handlede efter Ordre, og at Skibenes Passer vilde blive undersøgte af Prisemesteren. Barfoed indberettede da Sagen til den danske Envoyé.

Den 10de kom en engelsk Eskadre under Vice-Admiral Shovell ind og ankrede paa Dugus Red. Admiralen sendte straks en Officer ombord i »Güldenløve« og forlangte, at Barfoed skulde indtage sin Vimpel for ham, hvortil Barfoed svarede, at det kunde han ifølge sine Ordre ikke gøre. Kort efter kom to Officerer ombord i samme Ærinde og fik samme Svar, og endelig 3die Gang kom der 4 Officerer ombord, der forlangte, at Barfoed blot skulde stryge sin Vimpel et Øjeblik og straks efter atter lade den vaje, hvis ikke vilde Admiralen bringe ham dertil. Barfoed svarede, at da Englænderne ikke gjorde Sligt for danske Fæstninger, kunde han heller ikke indlade sig derpaa; men han bad, om Admiralen vilde give ham skriftligt, at han havde Kongen af Englands Ordre til at stille et saadant Forlangende. Barfoed fik intet Svar herpaa, men om Aftenen sejlede Linieskibet »Stirling Castle« (70 Kanoner, 500 Mand) op og ankrede tæt foranfor »Güldenløve«. Da den svenske Chef saa dette, sendte han Bud til Barfoed for at høre, hvad der var ivejen, og da han havde erfaret Sammenhængen, raadede han Barfoed til at sætte Sagen paa Spidsen, skønt han troede, at det kun var tomme

Trusler fra Englændernes Side. Om Natten gjordes der klart Skib baade i »Stirling Castle« og i »Güldenløve«, og om Morgenen den 11te Kl. 5 sendte den engelske Chef 2 Officerer ombord til Barfoed for at bede ham stryge for sidste Gang. Barfoed svarede, at han hverken turde eller kunde stryge Vimplen, saa kunde de gøre, hvad de vilde, da han var i deres Vold; han vilde afvente 3 Skud, men give dem det 4de igen. Nu lettede »Stirling Castle«, gik tæt agtenom »Güldenløve« og skød 2 Skud efter dens Vimpel og det 3die agter i Hakkebrættet. En engelsk Officer, der stod i Faldrebet med Kaarde i Haanden, raabte til Barfoed, om han vilde stryge Vimplen, og da denne svarede nej, begyndte Englænderen at skyde Skud paa Skud mod »Güldenløve«, der straks svarede derpaa med hele sit Lag. Da »Stirling Castle« var passeret, vendte og atter stod ned mod »Güldenløve«, og et andet engelsk Linieskib paa 70 Kanoner samtidig nærmede sig fra den anden Side, opgav Barfoed den ulige Kamp, da han desuden hindredes i at bruge alle sine Kanoner af de Koffardiskibe, der laa rundt omkring ham. Han bjærgede Vimplen, strøg Stængerne og aftog alle Fløjene, og lod kun Flaget vaje. I denne Affaire havde »Güldenløve« 3 døde og 18 saarede, blandt hvilke sidste var Kapitajn Barfoed og Løjtnant Fuchs; Englænderne havde efter nogle Beretninger 8 døde og 16 saarede, efter andre 36 døde. »Güldenløve« blev nu belagt med Arrest og ført til Sheerness; først den 18. November blev det atter frigivet. I December forlod »Güldenløve« Sheerness for at gaa hjem, men blev af Storm tvungen tilbage til Gravesend, hvor det af Isgang holdtes indespærret til ind i Februar 95; først i Marts naaede det til Norge.

Imidlertid havde Kaptajn Wattraugh med »Wachtmeister«, »Packan« og Koffardiflaaden fortsat Rejsen til St. Martin, hvortil de naaede midt i Oktober. Ved Isgang sinkedes Koffardiskibenes Ladning saa meget, at

man først kunde tiltræde Hjemrejsen i Slutningen af Marts 95. I Nordsøen blev Flaaden overhalet af en engelsk Fregat, der kom i Strid med »Wachtmeister«; de aabnede Ilden paa hinanden, men efter faa Lag flygtede Englænderen, hvorefter »Wachtmeister« sejlede bort fra Flaaden. Dagen efter kom en større engelsk Fregat til Flaaden og spurgte efter »Wachtmeister«, men denne var da borte i Nordsøen. I Slutningen af April kom Flaaden til Norge.

I Oktober 1694 ekviperedes Fregatten »Lindormen« (50 Kan.) (Kpt. Jost Juel) til en fransk Konvoirejse sammen med den svenske Fregat »Steenbocken« (Kapt. Petter Pleg). Begge Fregatterne kom til Fleckerø, men da der kun var faa Koffardiskibe, fik de Ordre til at vente indtil Medio November. Den 22. November stak de i Søen med 33 Skibe; efter faa Dages Sejlads fik de imidlertid en haard Storm, der jog Flaaden ind i forskellige norske Havne.

Kommandoen var tilfaldet Juel, der med nogle af Skibene var kommet ind til Christianssand; Resten af Flaaden, deriblandt »Steenbocken« laa i forskellige vestligere Havne.

Den 18. December blev Vinden god, hvorfor Juel med sine Skibe gik ud og sejlede langs Land, idet han stadig skød for at faae »Steenbocken« og de øvrige Skibe til at slutte sig til ham. Koffardiskibene kom efterhaanden til, og »Steenbocken« viste sig ogsaa henimod Aften; men den holdt sig saa langt borte, at den om Natten kom ud af Sigte, og de saa ham først igen i St. Martin. Rejsen forløb meget heldigt for Juel, da han sørgede for at passere de Steder om Natten, hvor han kunde vente at finde engelske Orlogsmænd. Det eneste, der hændte, var, at han i Kanalen traf et hollandsk Orlogsskib med en stor Koffardiflaade; Hollænderen strøg sin Vimpel og saluterede, da Juel blot havde sendt et enkelt Skud over ham. »Lindormen« kom allerede den

8. Januar med Flaaden til St. Martin, hvor »Steenbocken« indtraf i Slutningen af Maanedén.

I Maj Maaned tiltraadte de Hjemrejsen med c. 100 Koffardiskibe. Den 30. Maj, da de var i Kanalen, maatte Juel, der havde sin Post agterst i Flaaden, tage et Fløgt-Skib paa Slæb, der ikke kunde følge med. Da han atter naaede op til Flaaden, fandt han den opbrast, fordi der laa en engelsk Fregat bak paa Siden af »Steenbocken«. Juel sejlede op til dem, braste bak, højste Flag og Gøs og afgav det danske Løsen, som Englænderen, der var Fregatten »Jersey« under Kaptajn Paul imidlertid ikke besvarede. Derimod sendte han en Officer ombord til Juel med den Besked, at Salutten ikke var bleven besvaret, fordi han ikke havde kippet sin Vimpel, hvilket Englænderen havde Ordre til at lade alle gøre, som han mødte i Kanalen, hvis ikke med det gode, da med det onde; hvis Juel ikke vilde kippe, maatte han slaas med ham, da han ellers vilde blive hængt, naar han kom hjem. Dertil svarede Juel, at det højligén fortred ham, at Englænderen ikke havde besvaret hans Salut, hvorved Juel havde vist, at han kun søgte Venskab, samt at han efter sin Ordre ikke kunde stryge sin Vimpel, hverken for ham eller for nogen anden. Juel bad ham sige sin Kaptajn, at hvis de kunde komme overens, skulde det være ham kært, hvis ikke, var han klar til at tage imod dem paa hvad Maade, de vilde. Dertil svarede Englænderen, at han vel kun var liden og maaske ikke istand til at tvinge Juel, men han vilde gøre, hvad han kunde, og hvis han selv var for svag, skulde han hente andre engelske Fregatter, som der var nok af langs Kysten. Hertil svarede Juel, at ikke alle Kongen af Englands Fregatter tilsammen vare istand til at tvinge ham til at begaa den Fejghed at stryge sin Konges Vimpel, men vel at skyde ham igrund eller tage ham, hvortil det før skulde komme. Nu forlod den engelske Officer »Lindormen«, der satte Kurs

efter Flaaden, men da den passerede »Jersey«, aabnede denne Ilden, som Juel straks besvarede. Da de havde vekslet Lag paa Lag i et Par Timer, holdt Englænderen af og forsvandt med uforrettet Sag.

Da Juel den næste Dag om Morgenen tidlig naaede op til Flaaden, laa den atter opbrast, en engelsk Fregat »Charles Gallei« (Kapt. Poulton) (paa 44 Kanoner) laa paa Siden af »Steenbocken« og havde sendt sin Chalup ombord i flere af Koffardiskibene. Da Juel kom paa Siden af dem, sendte han sin Løjtnant (Jørgen Bille) ombord til Englænderen for at formelde ham sin Respekt og sige, at han som Forsikring om al Høflighed og Venskab vilde afgive dansk Løsen, men tillige bede ham om ikke at opholde Flaaden. Imidlertid saluterede Juel, men Salutten blev ikke besvaret. Da Lt. Bille kom tilbage, meldte han fra Englænderen, at han ikke skulde opholde Flaaden, men blot fordrede, at Juel skulde kipe sin Vimpel; hvis han ikke gjorde det, havde Englænderen Ordre til at tvinge ham dertil. Nu brasede Juel af og stod efter Flaaden, der imidlertid havde sat sin Kurs. Englænderen brasede ogsaa af, løb forud for »Lindormen«, vendte og stod ned forbi den saa tæt, at Raanokkene næsten rørte ved hinanden. Juel stod op paa en af Kanonerne paa Skandsen og spurgte, hvad Englænderen vilde, siden han kom saa nær, hvortil Kapitain Poulton, der stod paa Fordækket med Kaarden i Haanden, svarede, at Juel skulde kipe Vimplen. Da Juel svarede, at det skulde aldrig ske, gav Englænderen ham hele Laget, hvilket »Lindormen« straks gav ham tilbage. De sloges nu i 5 Timer, hvorefter Englænderen forlod dem i en temmelig forskudt Tilstand med afskudt Flag, Vimpel og Gøs; »Lindormen« havde 22 Døde og Saarede i Affairen, »Charles Gallei« havde 29. Juel søgte nu efter Flaaden, som han dog paa Grund af Taage først naaede næste Morgen. Der fik han at vide, at »Charles Gallei« efter at have hentet

friske Folk atter havde været ved Flaaden om Natten sammen med en anden engelsk Fregat og en Kitz for at opsøge »Lindormen« og opbringe den. Midt i Juni kom Juel til Kjøbenhavn, hvor han modtoges meget naadigt af Kongen, der lykønskede ham til den smukke Affaire.

I 1695 udrustedes Fregatten »Nellebladet« (48 Kan.) (Kpt. Iver Huitfeldt) til Konvoi sammen med et svensk Skib. »Nellebladet« kom i Juni Maaned til Fleckerø, hvor den imidlertid fik Ordre til foreløbig at blive liggende. Medens den laa der, havde Huitfeldt temmelig alvorlige Stridigheder med Kommandanten paa Frederiksholms Fæstning, Hartvig de Nostitz. Ved et i Anledning af en Klage fra Nostitz nedsat Forhør viste det sig, at Huitfeldt ganske havde Retten paa sin Side. Det blev ikke til noget med Konvoirejsen, »Nellebladet« hjemkaldtes i Slutningen af September og blev aftaklet.

Efter 1695 udsendtes der ikke flere Orlogsskibe paa Konvoi, formodentlig tildels fordi Omkostningerne vare for store i Forhold til den Nytte, de kunde gøre; og Koffardiskibene vilde hellere løbe Risikoen at blive tagne af Kapere, end maaske ligge og vente i lange Tider paa at komme afsted, naar en tilstrækkelig stor Flaade var samlet.

Man vil af de nævnte Eksempler se, at den eneste Ret, der den Gang respekteredes paa Søen, var Nævetten, og der er vel næppe Tvivl om, at det samme er Tilfældet den Dag i Dag.

Nekrolog.

Den 17. Oktober f. A. afgik ved Døden afskediget Kaptajn i Marinen Otto Ludvig Michael Munthe af Morgenstjerne efter nogen Tids haabløs Sygdom.

Afdøde, hvis Fader var Oberstløjtnant, var født i 1831, blev Kadet i 1845, Sekondløjtnant i 1852, Premierløjtnant i 1868 og erholdt ifølge Ansøgning Afsked fra Marinens Tjeneste med Kaptajns Karakter i 1873. Foruden hans Deltagelse i begge de slesvigske Krige, 1848—50 og 1864, skal iblandt de talrige Orlogstogter, i hvilke han deltog, uden dog nogensinde at opnaa at blive Chef, her blot nævnes som de interessanteste af disse: Togtet med Briggen »Ørnen« til Grønland i 1859, hvilket fortjener at fremhæves, fordi »Ørnen« var den første danske Orlogsmænd, der besøgte dette Lands Kyster, siden Fregatten »Blaa Heyren« i Aaret 1736 var bleven sendt til Grønland, for at beskytte Kolonien der og hævde Kongens Ret til dette Land — samt Togtet i 1869 med Fregatten »Sjælland«, som repræsenterede Danmark ved Suez-Kanalens Aabning. Til Koffardis søgte han Uddannelse i 1856 paa Togt i et Aar med den af Ungdomsvennen, daværende Sekondløjtnant A. E. Christensen førte Brig »Flensborg«. Morgenstjerne var Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd samt Kammerjunkere. Han blev gift d. 13. Marts 1861 med Baronesse Anna Løvenskiold (Løvenborg), som overlever ham.

Det var et haardt Stød for ham, som iøvrigt for saa mange Andre, i en forholdsvis ung Alder som Følge af Aldersgrænsen at se sig afskaaret fra den Virksomhed, han havde omfattet med Interesse fra sin tidligste Ungdom, og han søgte at bøde derpaa ved at tage Ophold paa Landet, kaste sig over Landvæsenet og dertil drive Snedkerhaandværket med megen Energi. Samtidig knyttede han Haabet til den ældste Søn Bredo, der var udset til en Gang at skulle følge Faderen i Marinens Tjeneste; men da kom i Efteraaret 1882 det andet haarde Stød i hans Liv, idet den unge, haabefulde Søn som frivillig Lærling med Fregatten Sjælland i Atlanterhavet fandt en hurtig Død ved et ulykkeligt Fald. Den unge Mands Navn blev dog paa den smukkeste Maade knyttet

til Marinen, idet Faderen til Bedste for veltjente faste Underofficerer af Flaadens Artilleri- eller Matroskorps stiftede et Legat: Bredo Munthe af Morgenstjernes Legat, hvis Renter udbetales én Gang aarlig (Fundatsen stadfæstet d. 13. Decbr. 1882).

Efterat have endt sit Landophold vendte Morgenstjerne tilbage til Hovedstaden og beklædte derefter en Del Aar Embedet som Regnskabsfører og Secretair ved Søtransportvæsenet, hvilken Stilling han endnu beklædte ved sin Død, og for Udførelsen af hvilken Tjeneste med Dygtighed og Paalidelighed han for en Del Aar siden fik Marineministeriets meget paaskønnende Anerkendelse.

Han var endvidere i en Aarrække Revisor i Søofficersforeningen og beklædte mange private Tillidshverv, saa som flere Værgemaal og Kurateler, Noget der vel ikke strengt taget hører hjemme i denne for »Marinens Tidsskrift« bestemte Nekrolog, hvis det ikke var for at det samtidig kan fremhæves, at han ved Udførelsen af nævnte vanskelige Hverv fra alle paagældende Autoriteter har høstet fortjent Ros for udvist Dygtighed, Omhu, Redelighed og Humanitet, i Modsætning til de ufortjente, ja stundom hadefulde Angreb, han fra visse Sider var Genstand for.

Det vil af ovenstaaende Hovedtræk af Afdødes Liv fremgaa, at han ikke udelukkende har »danset paa Roser«; men hvad der har hjulpet ham til at komme over forskellige Stød, har i en ikke uvæsentlig Grad været det fortrinlige Humør, hvormed han var begavet af Naturen. Han forstod ved mangen Lejlighed at fremdrage Sagens lyse Side, han havde et vaagent Øje med, et aabent Øre for al Komik, og man hørte ham ofte citere sin Yndlingsforfatter, Holberg, af hvem han efterlod en værdifuld Samling »Holbergiana«.

Kaptajn Morgenstjerne forstod ved sit rige Lune, som vel undertiden kunde være noget kraftigt, i festlige Lag at fremkalde Munterheden, om det behøvedes,

at vedligeholde den, hvor den var tilstede, og hans nærmeste Venner, Kammeraterne i Søofficersforeningen, ældre og yngre, hvem han har skaffet mangan en Latter, bevare det bedste Minde om den gamle Kammerat.

H.

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

Danmark.

Udrustninger i Aaret 1900.

Skoleskibe.

- Korvetten »Dagmar« (Kommandør F. Bardenfleth) fra 5. Maj i 3 Maaneder med Søofficersskolens Elever.
- Skonnerten »Absalon« (Kaptajn C. Bloch) fra først i August 4 Uger med Søofficersskolens Elever.
- Skonnerten »Ingolf« (Kommandør Schoustrup) fra 28. April i 5 Maaneder med Underofficersskolens Elever.
- Kanonbaaden »Falster« (Kaptajn Amundsen) fra 15. Maj i 3 Maaneder med Skibbygning- og Maskinskolens Elever.
- Skonnerten »Absalon« (Kaptajn Messerschmidt) fra 2. April i 1 Maaned som Artilleriskoleskib.
- | | |
|--|--|
| Skonnerten »Esbern Snare« (Kaptajn Jøhnke) | } fra 31. Marts i
6 Uger til Torpedoskolens
Øvelser. |
| Minebaaden »Hjælperen« (Prmlt. Rothe) | |
| Torpedobaaden »Narhvalen« (— C. Hansen). | |

Skibe til Uddannelse for Værnepligtige.

- Kanonbaaden »Falster« (Kaptajn Foss) fra 15. Marts i 2 Maaneder til Øvelse for værnepligtige Maskinister.
- Kaserneskipet »Jylland« (Kommandør Bræstrup) fra 4. Maj til 2. Juni.
- | | |
|--|----------------------------|
| Panserskipet »Helgoland« (Kom. de F. Skibsted) | } fra 6. Juni
i 2 Mndr. |
| — »Odin« (— C. With). | |

Eskadre.

Panserskibet »Helgoland«.	(Kom. de F. Skibsted)	} under Kommando af Viceadmiral Uldall fra først i Aug. 2 Maaneder.
— »Odin«.	(— C. With)	
Krydseren »Hekla«.	(Kaptajn Klixbüll)	
Minebaaden »Hjælperen«	(Prmlt. Brockmeyer)	
Torpedobaaden »Havhesten«.	(Kaptajn Nyholm)	
— »Narhvalen«.	(Prmlt. Wessel)	
— »Søløven«.	(— C. Hansen)	
— »Støren«.	(— Bendsen).	

Stations-, Inspektions-, Opmaalingskibe m. m.

Fregatten »Sjælland« (Kommandør Bræstrup) hele Aaret, Vagtskib ved Kjøbenhavn og Kaserneskiib.

Krydseren »Hejmdal« (Kommandør Schlüter) fra 20. Marts i 6 $\frac{1}{2}$ Maaned, Stationsskiib og Fiskeriinspektion ved Island.

Skonnerten »Ingolf« (Kaptajn Nyeborg) fra først i Oktober i 5 $\frac{1}{2}$ Maaned, Stationsskiib i Vestindien.

Kanonbaaden »Guldborgsund« (Kaptajn Schack) hele Aaret, Fiskeriinspektion ved Færøerne.

Kanonbaaden »Grønsund« (Kaptajn T. Olsen) fra 14. Marts i 7 $\frac{1}{2}$ Maaned. } Fiskeri-

Torpedobaaden »Havhesten« (Kapt. Nyholm). } inspektion
fra 15. Marts i 2 $\frac{1}{2}$ Maaned. } i Nords. og
Skagerrak.

Kanonbaaden »Krieger« (Kaptajn Konow) } Fiskeriin-
hele Aaret. } spektion

Torpedobaaden »Narhvalen« (Prmlt. Wessel) } udenfor
fra 4. Maj i 3 Maaneder. } Skagen.

Skonnerten »Diana« (Kaptajn R. Hammer) fra 17. April i 5 Maaneder Opmaalning under Færøerne og Island.

Opmaalingsfartøjet »Marstrand« (Kaptajn Grove) fra 1. Maj i 5 Maaneder, (militær Opmaalning).

Opmaalingsfartøjet »Willemoes« (Premlt. Bruun) fra 15. Maj i 3 Maaneder, (militær Opmaalning).

Dampskibet »Dannebrog« (Kommandør Kofoed-Hansen) fra 1. Maj til H. M. Kongens Brug.

Sverrig.

Afløbninger.

Den 28. April løb Panserbaaden af 1ste Kl. »Dristig-
heten« af Stabelen paa Lindholmen ved Gøteborg. Under
Afløbningen blev Skibet staaende paa Beddingen, hvor-
fra det først efter en Dags Arbejde lykkedes at faa det
fri; Skibet havde ikke lidt nogetsomhelst; Aarsagen til
Uheldet kendes endnu ikke.

Den 5., d. 10, og 16. Maj løb henholdsvis Torpedo-
baaden af 1. Kl. »Orkan«, »Bris« og »Vind« af Stabelen
paa Carlskrona Orlogsværft.

Udrustninger i Aaret 1900.

Skoleskibe.

Korvetten »Saga« (Kommandørkaptajn W. Dyrssen) fra
14. Maj i 2¹/₂ Maaned med Kadetter og Matrosaf-
delingens Rekrutkursus.

Korvetten »Freja« (Kommandørkaptajn W. E. Elers) fra
7. Juli i 2 Maaneder med Aspiranter til Søkrigsskolen
og Matrosafdelingens Rekrutkursus.

Øvelsesskibet »Najaden« (Kapt. Lagerbielke)	} under Kommando af Kom- mandørkaptajn von Konow fra 23. Maj i 3 ¹ / ₂ Maaned med Skibsdrenge.
Øvelsesskibet »Jarramas« (Kapt. C. Gyllenstierna)	
Kaserneskipet »Stockholm« (Kapt. C. C. Engstrøm)	} under Kommando af Kom- mandørkapt. A. v. Schoultz fra 24. April i 2 Maaneder til Skydeskolens Øvelser.
Kanonbaaden »Edda« (Kapt. A. Kleman)	
Kanonbaaden »Urd« (Kapt. S. Feychting)	

Desuden anvendes 1 Torpedobaad af 1ste Kl. i
en Uge.

- | | | |
|--|---|--|
| Kaserneskipet »Eugenie«
(Kapt. F. M. Peyron)
Værkstedsfartøjet »Ran«
Torpedobaade af 1. Kl. »Bris«,
»Vind«, 67, 75, 77,
Stangtorpedobaade 149, 151, | } | under Kommando af Kommandørkaptajn P. I. Dahlgren fra 29. Juni i c. 5 Uger til Torpedoskolens Øvelser. |
| Kaserneskipet »Chapmann« (Kapt. I. A. Helin) samt endel Minekraner m. m. Under Kommando af Kommandørkaptajn O. L. Beckmann fra 13. Juli i 2 Maaneder til Mineøvelser). | | |

Skibe til Uddannelse for Værnepligtige.

- | | | |
|--|---|---|
| Kaserneskipet »Eugenie«
(Kapt. G. H. Lidbeck)
Panserbaad af 3. Kl. »Berserk«
(Kapt. R. W. Leuhusen)
Panserbaad af 3. Kl. »Ulf«
(Kapt. F. Graham). | } | under Kommando af Kommandørkaptajn C. L. A. Munthe fra 9. Maj til 19. Juni til Uddannelse for Stockholms Værnepligtsafdeling. |
| Kaserneskipet »Stockholm«
(Kapt. H. W. Hamilton)
Panserbaad af 1. Kl. »Thor«
(Komdkapt. D. Linder)
Panserbaad af 1. Kl. »Niord«
(Komdkapt. C. Rosenvärd)
Panserbaad af 1. Kl. »Oden«
(Komdkapt. N. Sandstrøm)
Torpedokrydser | } | under Kommando af Kontreadmiral J. Hägg fra 1. Juli til 13. August til Uddannelse for Carlskronas Værnepligtsafdeling. |

Eskadrer.

- | | | |
|--|---|---|
| Panserbaad af 2. Kl. »John Ericsson«
(Kapt. H. Palme)
Panserbaad af 3. Kl. »Hildur«
(Kapt. U. C. Sparre)
Panserbaad af 3. Kl. »Bjørn«
(Kapt. I. Nordenfelt) | } | under Kommando af Kommandør C. O. Olsen fra 23. Juni til 4. August udgør Stockholms - Eskadren. |
|--|---|---|

Panserbaad af 3. Kl. »Berserk« (Kapt. R. Leuhusen)	} under Kommando af Kommandør C. O. Olsen fra 23. Juni til 4. August udgør Stock- holms - Eskadren.	
Panserbaad af 3. Kl. »Ulf« (Kapt. F. Grahm)		
Kanonbaaden »Urd« (Kapt. S. Feychting)		
Panserbaad af 1. Kl. »Thor«	} som ovenfor	
— — »Niord«		
— — »Odin«		
Torpedokrydser	} under Kommando af Kontreadmiral Hægg fra 14. Aug. til 27. Spth. danner Kysteskadren.	
Torpedokrydser		
Torpedobaad af 1. Kl. »Orkan« (Kapt. C. Fallenius)		
		Divisionschef.
— — »Bris« (Kapt. L. Åkerhielm)		
— — »Vind« (— H. Enestrøm)		
— — »Stjerna« (— K. Posse)		
— — »Komet« (— K. Rosenwärd)		
		Divisionschef.
— — 67 (Prmlt. Unger)		
— — 69 (— S. I. Dahl).		
— — 70 (— I. Bolinder)		

Inspektionsskibe, Opmaalingsskibe m. m.

Kanonbaaden »Alfhild« (Kaptajn C. Norselius) fra Medio Maj i 4 Maaneder med 3 mindre Dampslupper til Farvandsundersøgelser i Stockholms og Øregrunds Skärgeard.

Kanonbaaden »Skagul« (Kaptajn E. Mæchel) til Fiskeriinspektionstjeneste fra 25. Maj.

Kanonbaaden »Svensksund« (Kaptajn H. von Krusenstjerna) fra Begyndelsen af Maj i c. 4 Maaneder paa Ekspedition til Spitzbergen.

Dampskibet »Drott« (Kommandørkapt. H. Lagercrantz) til H. M. Kongens Brug.

Rusland.

Den baltiske Flaades Udrustninger til oversøisk Togt for Aaret 1900.

1. I Stillehavet.

Eskadre Panserskibene »Petrapovlovsk«, »Sissoj Velikij«, »Navarin«.

Krydserne af 1ste Klasse »Rossija«, »Rjurik«, »Admiral Nachimof«, »Admiral Kornilof«, »Dmitri Donskoj«, »Vladimir Monomach«.

Krydserne af 2den Klasse »Rasbojnik« og »Sabi-jaka«.

Torpedokrydserne »Vsadnik« og »Hajdamak«.

Søgaaende Kanonbaade »Gremiastsjij«, »Otvasjnij«, »Giljak«, »Koreets«, »Mandsjur«, »Sivutsj«, »Bobr«.

2. I Middelhavet.

Søgaaende Kanonbaad »Krabrij«, Torpedokrydser »Abrek« og Torpedobaadene Nr. 119 og 120.

3. Afgaa til Middelhavet.

Eskadre Panserskib »Poltava«, Søgaaende Kanonbaad »Kubanets«.

4. Vende tilbage fra Middelhavet.

Eskadre Panserskib »Kejser Alexander II«, Søgaaende Kanonbaad »Saporosjets«.

5. Afgaa til Stillehavet.

Krydserne af 1ste Klasse »Pallada« og »Varjag«. Mineudlægningsfartøjerne »Amur« og »Jenissej«. 10 Torpedobaade af Sokol Typen.

6. Vende tilbage fra Stillehavet.

Krydser af 1ste Klasse »Pamjat Asova«.

7. *Øvelsesskibe for Underofficers Elever.*

Krydser af 1ste Klasse »Hertugen af Edinburgh«.

Krydser af 2den Klasse »Djigit«.

8. *Fiskeriinspektion i det nordlige Ishav.*

Transport »Bakan«.

Med alle den russiske Flaades Skibe paa alle Have bliver i Aaret 1900 ialt udkommanderet: 12 Admiraler 329 Stabs Officerer, 1318 subalterne Officerer, 414 Maskinmestre, 166 Læger, 219 Regnskabsførere af Embedsmands Rang, 48 Præster, 831 Kadetter og Maskin-Kadetter, 43 122 Menige og Underofficerer.

Nybygninger.

(Se Oversigt over Skibe under Bygning i Østersøflaaden 34te Bind Side 668—69).

Eskadre Panserskib »Alexander III« bliver af samme Type som »Borodino« og »Areol«, dog med et noget andet Maskin-Arrangement, idet Maskineriet ikke forfærdiges efter franske Tegninger, men efter det baltiske Værfts egne.

Paa Admiralitets-Værftet i St. Petersborg skal bygges et nyt Kystforsvars Panserskib med 5950 Tons Displacement. Hovedarmeringen skal bestaa af 2 21 cm. BK. i et Drejetaarn forude og 1 21 cm. BK. i et Drejetaarn agter, og det svære hurtigskydende Artilleri skal installeres i to Kasematter over og under hinanden paa Midten af Skibet.

Krydserne af »Diana« Typen ere beskyttede af et stærkt hvælvet Panserdæk, som strækker sig fra for til agter, og som paa den midterste, nærlig horisontale Del bestaar af 35 mm., paa den hældende Del af 60 mm. Nikkel-Staalplade. I Vandlinie Beskyttelsen indgaar tillige Kasser med Majs Briketter. Optrækket er beskyttet af 35 mm. Plade.

Krydseren »Varjag« er løbet af Stabelen den 31. Ok-

tober f. A. Den er forsynet med 30 Niclausse Kedler i 4 Grupper, hver Gruppe med sin Skorsten. Krydseren »Askold« er løben af Stabelen den 15. Marts d. A. i Overværelse af den tyske Kejser.

Der er givet Ordre til Bygning af en ny Krydser af Type »Bogatyr« paa Regerings Værftet paa Galej Øen.

Følgende under Bygning værende Torpedobaadsødelæggere ere tilførte Flaadens Lister: Lebed, Pelikan, Pavlin, Fasan (Okta Værft), Albatros, Drost, Djatel (Ischora Fabrik), Baklan, Bekkas, Gorlika, Gratsch, Kulik, Perepel, Skvoretz, Strisch, Tschegol (Neva Fabrik). Sidstnævnte have følgende Dimensioner: Deplacement 350 Tons, Længde 65 m. Bredde 6,5 m, Dybgaaende (foruden Kølen) 1,8 m. Armeringen bestaar af 1—75 mm. HK. 5—47 mm. HK. samt 3 Torpedoudskydnings-Apparater. Der er 2 Tregangseksensionsmaskiner og 4 Yarrow Kedler med et Arbejdstryk af 250 Pund. Den samlede Hedeflade er 12824 □ Fod, hvilket svarer til $2\frac{1}{4}$ □ Fod pr. IHK. Kulkasserne skulle indrettes til flydende Brændsel, da Spørgsmaalet om, hvilket Brændsel, der skal anvendes, endnu ikke er afgjort.

Prisen for hver Baad er 493 240 Rb. For forsinket Aflevering betales 1^o/_o af Baadens Pris i Bøde for hver Maaned, og hvis Forsinkelsen overstiger 4 Maaneder, modtages Baaden ikke.

Farten skal være 26 Knob, for hver $\frac{1}{4}$ Knob mindre Fart betales en Bøde af 5500 Rb. indtil 25 Knob og 4460 Rb. indtil $24\frac{1}{2}$ Knob.

De færdigbyggede Torpedobaadsødelæggere »Kretschet« og »Korschmi« (Okta Værft) vare oprindeligt projekterede til at anvende flydende Brændsel til deres Yarrow Kedler, men paa Grund af utilfredsstillende Resultater blev Planen forandret, saa at de nu anvende almindelige Kul.

Prøver.

Eskadrepanserskibet »Peresvjet«s Modtagelsesprøver bleve afholdt den 4. November f. A. Skibet var ved Vandballast i Rummene mellem Bundene bragt ned til sin normale Vandlinie og til et Deplacement af 12 640 Tons. Gennemsnit af 5 Løb paa den maalte Mil gav en Fart af 18,44 Knob, og Gennemsnit af 8 Sæt Diagrammer gav en samlet Hestekraft af 14 533 IHK., hvilket er 33 IHK. mere end fordret efter Kontrakten. B. B. Maskine udviklede 4709, S. B. Maskine 4567 og midtskibs Maskine 5257 IHK.

Forskelligt.

Panserkrydseren »Admiral Nachimof« er efter endt Hovedreparation afgaaet for at indlemmes i Stillehavs Eskadren og opholder sig for Tiden i Middelhavet. Den har faaet sit ældre Artilleri ombyttet med moderne Kanoner af samme Kaliber, har faaet nye Bredside Torpedoudskydnings Apparater, er bleven forsynet med Belleville Kedler, har faaet lave Master med Krigsmærs, har faaet Batteridæk af Jern, og er bleven forsynet med elektriske Motorer til Taarndrejning, Ammunitionsopbejlsning og Turbiner, hvilke anvendes som Læsningsmiddel.

Eskadre Panserskibet »Petrapavlovsk« og Kanonbaaden »Giljak« ere indlemmede i Stillehavs Eskadren, Panserkrydseren »Pamjat Azova« er afgaaet derfra til Kronstadt. Kystforsvars Panserskibet »General Admiral Apraxin« er endelig efter 5 Maaneders Anstrængelser bragt flot og den 26. April bragt ind paa sikker Ankerplads paa Aspø Inderred ved Isbryderen »Jermak«s Assistance. Panserskibet gik for sin egen Maskine i »Jermak«s Kølvand paa den 7 Timers Sejlads igennem Isen, og tiltrods for svær Snestorm og Isgang forløb Rejsen uden Uheld, uagtet Skibet havde saa store Beskadigelser, at ikke mindre end 1500 Kvadratfod af Bunden var

tætnet med Lækmaatter. Bjærgningen skete i yderste Øjeblik, thi i samme Storm brækkede den faste Is ved Hogland og gik i Drift.

Russisk Polar Ekspedition udrustet af det kejserlige Videnskabernes Akademi.

Ekspeditionen ledes af Baron Toll og afgaar fra Petersborg i Juni Maaned ombord i Damperen »Sarja«. Ekspeditionens øvrige Medlemmer ere: Lt. Kolomejsef, Fører af »Sarja«, Lt. Mathiesen (Meteorolog, Geodæt og Fotograf), Lt. Koltsjak (Hydrograf), Candidat Seeberg (Magnetolog og Astronom), Zoolog Bjalyanskij-Birulja og Dr. med. Walter. Alle Medlemmerne have tidligere deltaget i Polar Ekspeditioner. Besætningen — 13 Mand — er udvalgt blandt Marinens Mandskab og bestaar udelukkende af Folk hjemmehørende paa Kyststrækningerne i Archangelsk Guvernement. En af dem har overvintret paa Frants Josefs Land, en anden paa Novaja Semlja, og desuden medfører Ekspeditionen som Tolk en jakutsk Kosak, der allerede har overvintret en Gang med Baron Toll paa de nysibiriske Øer.

Ekspeditionen forsynes med Proviant til 1200 Døgn samt 60 Polar Hunde. Damperen »Sarja« er købt i Norge for 60 000 Rb.; den er af norsk Hvalfanger Type, og den er ombygget og udrustet til Polar Ekspedition af »Fram«s Bygmester i Laurvig. Foruden Beboelsesrum for Ekspeditionens Medlemmer og Mandskabet er der indrettet opvarmede Lokaler med elektrisk Belysning til zoologisk, bakteriologisk, hydrologisk og geologisk Laboratorier.

Ekspeditionen afgaar til Tromsø, anløber derefter Jekatarina Havnen og skal i Slutningen af Juli være i Strædet »Jugerskij Schar«. Derpaa gaar den igennem det kariske Hav, forbi Kap Tscheluskin i Begyndelsen af September og skal saa søge Havn paa NO Siden af Tajmyra Halvøen. Her skal den overvintre og indrette

en magnetisk og meteorologisk Station, idet Halvøen samtidig undersøges og opmaales. Det følgende Aar, naar Sejladsen bliver fri, i August Maaned skal Ekspeditionen fortsætte Rejsen forbi Lena's Munding og de nysibiriske Øer imod Nord og NO, idet den skal søge at opdage det af Baron Toll i 1886 observerede, men endnu ikke undersøgte »Sannikovaja Semlja« samt Bennet Øen, og derefter skal den trænge frem imod Nord, saa langt som muligt, gennem fuldstændig ukendte arktiske Egne, imellem Kurslinierne for den i 1881 strandede »Jeanette« og »Fram«. Her skal paa et eller andet passende Sted overvintres, i Vinteren 1901—1902, samt indrettes en magnetisk-meteorologisk Station, og i Løbet af det 10 Maaneders Ophold skal Ekspeditionen foretage Ekskursioner tilfods, med Slæder og paa Ski. Her skal ligeledes søges Løsning paa Spørgsmaalet om, hvor langt mod Nord de nyopdagede Øer strække sig. Naar Sejladsen kan begynde i 1902, skal Ekspeditionen afgaa ad samme Vej som »Vega« igennem Behring Strædet til Vladivostok.

For det Tilfælde, at Skibet skulde forulykke, findes der 3 Proviant Depoter paa de nysibiriske Øer, som allerede i 1893 ere indrettede af Baron Toll for Nansen. Disse Depoter blive inspicerede og Conserves Provianten fornyet i den kommende Sommer.

I 1901 udruster naturvidenskabelig Kandidat Volossovitsch en Hjælpe Ekspedition, som med Slæder afgaar igennem Sibirien til Jana's Munding og foretager Undersøgelser af de nysibiriske Øer. Samtidig med Ekspeditionens Arbejder foretages der magnetiske, meteorologiske og fysiske Observationer paa Fastlandet fra Stationer, der blive oprettede ved Øvre-Jana, ved Jana's Munding og ved Indigirka's Munding. Denne Ekspedition foretager endvidere geologiske, bakteriologiske og zoologiske Undersøgelser.

(Efter et Foredrag holdt af Baron Toll i Kronstadt Marineklub.)

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Höhlenberg

1900.

Artilleri, Panser; Kystbefæstninger. Engineering. 1. Ships' armour. S. 483. — Journal of the Royal United Service Institution. Barbette mounting for two 12 inch. 40 calibre B. L. guns. S. 447. — Revue maritime. 1. Nouvelle méthode de tirage forcé. S. 594. — Rivista marittima. 1. Cannoni e Corazze. S. 205. — *Nature. Vol. 61. Modern explosives. S. 548.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. *Nature. Vol. 61. Atmospheric Electricity, S. 514. Effects of Lightning upon Electric Lamps. S. 539. Electricity in War. S. 541. The Relations between Electricity and Engineering. S. 622.

Fiskeri. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. Havets Plankton. S. 142, 159, 174.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Thunø Fyr. S. 156 — Engineering. 1. The Hotopp Syphon Locks on the Elbe-Trave Canal. S. 571. Six-yard Dipper Dredge. S. 592. — Nautical Magazine. Notices to Mariners. S. 241. — Revue maritime. 1. Bassins de Rudoub. S. 590. — Yacht. Le projet de loi sur l'outillage des ports. S. 157. — Hansa. Die russischen Canalprojecte. S. 207. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Der Hafen von Fiume. S. 325. — Scientific American. 1. 700-foot floating dock at South Brooklyn. S. 248.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Søgaende Flodskibe. S. 143, 154. Dækket-Maskinen. S. 146. Den søgaende Løgtertrafik. S. 154. En farlig Ladning. S. 158. Working day of 24 hours. S. 166. Britiske Kaptajner for britiske Skibe. S. 167. — Revue maritime. 1. Bulletin de la marine marchande. S. 625. — Hansa. Haftbarkeit der Rheder in Collisionsfällen. S. 210.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Kaptajn Haas Frederik Munck Harboe. S. 163. — Tidsskrift for Søvæsen. En Dagbog ført paa en Kinafarer 1730—1732 af Kadet Tobias Wigandt. S. 181. Boganmeldelse (Sjømaktens indflytende på historien). S. 213. Nekrologer. S. 218. — Journal of the Royal United Service Institution. The sailors of the Russian Imperial Guard during the invasion of 1812. S. 438. — Nautical Magazine. Treasure-seeking expeditions. S. 189. The naval outlook in the British colonies. S. 219. Some places of historic interest

on the Suez Canal Route to India. S. 229. — *Revue des deux Mondes*. 2. La France des Antipodes. S. 779. — *Revue maritime*. 1. Nos batiments de guerre et leurs ancêtres. Récits de leurs campagnes et de leurs combats depuis l'apparition de chacun d'eux dans l'histoire de la marine française. S. 433. Bizerte. Les souvenirs du Passé. S. 473. — *Rivista marittima*. 1. Sulla battaglia dei sette pozzi e le sue conseguenze. S. 225. Il dominio del Mediterraneo durante il medio evo. S. 449. — **Geographical Journal*. Sir G. Newnes' Antarctic Expedition. S. 539. Results of the Belgian Antarctic Expedition. S. 539. — **Deutsche Geographische Blätter*. Die Entwicklung der Geographie im XIX. Jahrhundert in einigen Merkszahlen. S. 58. Verlauf, und die wichtigsten geographischen Arbeiten der Valdivia-Expedition. S. 73. — **Geographische Zeitschrift*. Geologische Ergebnisse der letzten Nordpolarfahrten. S. 226. Geologische und geographische Ergebnisse der belgischen Südpolarstation. S. 228.

Søopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. **Geographical Journal*. The Oceanographical and Meteorological Work of the German «Valdivia» Expedition. S. 518. Ice in the Arctic Seas, 1899. S. 539. — **Annalen der Hydrographie*. Sprungwelle und Fluthgrösse im oberen Theil der Fundy-Bai. S. 181. — **Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte*. Die Oberflächen-Strömungen des nordatlantischen Ozeans nördlich von 50° N. Br. Untersuchungen über die Strömungen der Ostsee. Nr. 6. — **Geographische Zeitschrift*. Prüfung der arktischen Strömungen. S. 228. Polarhydrographie. S. 228. — **Petermann Mitteilungen*. Die Wasserzirkulation im Nordatlantischen Ozean. (Schluss). S. 81. Polargebiete. S. 96.

Krigsmarine. *Tidsskrift for Søvæsen*. Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne. S. 221. — *Engineering*. 1. Submarine boats. S. 553. The Japanese battleship «Asahi». S. 581. — *Journal of the Royal United Service Institution*. «Considering the changes made in naval construction during the past twenty years, and in view of the experience gained during the China-Japanese and Spanish-American wars, what are the best types of war-vessels for the British navy, including armour, armament, and general equipment for ships of all types?» (Prisbelønnet). S. 359. — *Nautical Magazine*. The Minister of Marine on the augmentation of the French navy. S. 197. — *Marine française*. Evolution. S. 153. La composition de la flotte et la chambre. S. 156. *Marine anglaise*. Les essais de la «Minerva» et du «Highflyer». S. 169. Un programme de réformes. S. 177. L'avenir de la Marine auxillaire. S. 185. Une lettre de l'amiral Cuverville. S. 206. — *Yacht*. La vitesse dans les navires de combat. S. 169. Le cuirassé russe

«Petrovavlosk». S. 173. Suppression du doublage sur les cuirassés américains. S. 181. Les batiments de guerre français. S. 184. L'état major général de la marine. S. 193. Les cuirassés américains «Kearsarge» et «Kentucky». S. 197. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Budget der k. und k. Kriegs-Marine für das Jahr 1900. S. 287. Der deutsche kleine Kreuzer Gazelle. S. 297. Das schwedische Marine-Budget für das Jahr 1900. S. 302. — Rivista marittima. 1. Una recente pubblicazione del Signor Lockroy. S. 419. 2. Funzioni dell' esercito e dell' armata nella difesa nazionale. S. 5. — Scientific American. 1. Germany's naval programme. A lesson for the United States. S. 194. The double-turret system on trial. S. 226. The superposed turrets of the «Kearsarge». S. 230. Latest Japanese battleship «Shikishima». S. 264.

Lystsejlad. Yacht. Coupe des yachts de un tonneau du cercle de la voile de Paris. S. 159. Exposition universelle de 1900. Concours internationaux de yachting à voile. S. 159. Projet de cruiser de 4 Tx $\frac{1}{2}$ de déplacement. S. 161. Croisière du steam-yacht «Gabrielle». Grèce, Crète, Asie-Mineure, Constantinople 1899. S. 166, 190, 201. Le steam-yacht «Sélika». S. 173. Yacht auxillaire américain avec grément de yawl. S. 185.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Farveblindhed hos Suffolk. S. 167.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Engineering. 1. Graphic method of balancing Marine engines. S. 487. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Kessel-explosion auf S. M. Torpedoboot Adler. S. 253. — Scientific American. 1. American freight locomotives and the engines of the «Oceanic». A comparison of horsepower. S. 199.

Meteorologi. Tidsskrift for Søvæsen. Boganmeldelse. (Vindkort over den nordligste Del af Atlanterhavet og Davis-Stræde). S. 216. — Revue maritime. 1. Météorologie de l'extrême Orient. Typhons des mers de Chine et du Japon, Cyclones de l'Océan Pacifique Nord. S. 524. — *Nature. Vol. 61. Jubilee of the Royal Meteorological Society. S. 505. The Eclipse Wind. S. 589. Recent Exploration in the Upper Air and its Bearing on the Theory of Cyclones. S. 611. — *Annalen der Hydrographie. Rückblick auf das Wetter in Deutschland im Jahre 1899. S. 170. Die Witterung an den Deutschen Küsten im Februar 1900. S. 189. — *Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte. Die Strömungen der Luft in den barometrischen Minima und Maxima, ein Beitrag zur Theorie der Cyclonen und Anticyklonen. Nr. 2. Wissenschaftliche Grundlage einer Wettervorhersage auf mehrere Tage voraus. Nr. 5. — *Meteorologische Zeitschrift. Das dynamische Princip der Cirkulations-

bewegungen in der Atmosphäre. S. 145. Hauptsätze über die Temperaturvertheilungen in der Erdatmosphäre. S. 182.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Et nyt Hjælpemiddel ved Navigeringen. Logregistratoren „Good-fellow“. S. 137. Rungs Universal-Batometer. S. 145. — Nautical Magazine. Dr. Nansen and his scientific results. S. 226. Abnormal refraction. S. 237. Mr. Plumstead's articles. S. 242. — Hansa. Gleiche Sonnenhöhen. S. 186, 198. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Methoden für die astronomische Ortbestimmung in See. S. 267. Astronomische Ortsbestimmung zur See ohne Rechnung und Tafeln. S. 341. Der Seedistanzmesser der Professoren Barr und Stroud. S. 368. — Scientific American. 1. A simple compass with a caliper-scale. S. 260. — *Nature. Vol. 61. The Use of Silica in Thermometry. S. 540. Variation of Latitude. S. 574. — *Annalen der Hydrographie. Rasche Fahrten deutscher Segelschiffe auf südlichen Breiten. S. 160. — *Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte. Die Vorausberechnung der Sonnenfinsternisse und ihre Verwerthung zur Längenbestimmungen. Nr. 1.

Signalvæsen. Revue maritime. 1. Persistence des impressions lumineuses et les signaux visuels rapides. S. 565. — Hansa. Nachtsignale verschiedener Dampfer-Rhedereien. S. 173. Art. 2 des Seestrassenrechts. S. 183.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). Dansk Søfartstidende. Sejlskibsbyggeriet flourer. S. 144. Priserne paa Dampskibe. S. 146. Om Brugen af Damp- og Vindkraft i Forening. S. 157. — Engineering. 1. The shipbuilding boom. S. 555. — Nautical Magazine. Big cattle-boats. S. 240. — Yacht. Lancement du paquebot „La Savoie“ de la compagnie générale transatlantique. S. 162. — Hansa. Dampfer für Winterschiffahrt und Eisbrecher. S. 209. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Zunahme der Grössenverhältnisse der Seeschiffe. S. 390. — Rivista marittima. 1. Determinazione del momento resistente agli sforzi di flessione longitudinale a cui vanno soggette le navi. S. 219. Alcuni elementi di peso delle navi da guerra. S. 471. 2. Influenza della profondità dell' acqua sulla resistenza al movimento delle navi. S. 59. Esperienze navipendulari sul rollio delle navi in mare ondosio. S. 67. — Scientific American. 1. The steering of modern screw-propeller ships. S. 194. The North German Lloyd Liner „Kaiserin Maria Theresia“. S. 197. The Marine Department of the Trans-Siberian Railroad. S. 200. A problem in ship propulsion. S. 213. Ferry Steamer with an elevated deck. S. 216.

Skolevæsen. Nautical Magazine. Higher Marine education. S. 243. Scholarships for merchant officers. S. 240. — Hansa. Das Cadettenschulschiff „Herzogin Sophie Charlotte“. S. 195.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigs-Kunst, Kystforsvar. Dansk Søfartstidende. Krigskontrebande. S. 156. — Tidsskrift for Søvæsen. Lødsning i Krigstid af fremmede Orlogsmænd og vor Neutralitet. S. 212. — Journal of the Royal United Service Institution. An introduction to the study of naval tactics. S. 264. Tactics in the Jane naval war game, as exhibited in various navies. S. 248. — Marine française. Combat du «Météor» et du «Bouvet» (7 novembre 1870). S. 199. — Revue maritime. 1. Manœuvres navales anglaises de 1899. S. 509. — Rivista marittima. 1. La velocità nella tattica navale. S. 251. Insegnamenti della guerra Ispano-Americana. S. 397. 2. L'idea nuova. Considerazioni ed appunti vari su di un recente lavoro del capitano di fregata Filippo Baggio. S. 19.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. En Bjærgnings-sag. S. 157. — Nautical Magazine. Recent notable salvage awards S. 200. — Yacht. Le naufrage de l'«Anna». S. 165. — Hansa. Untergang des deutschen Fischerfahrzeugs «Alma». S. 184. — Scientific American. 1. The use of acetylene in raising sunken vessels. S. 261.

Torpedo- og Søminevæsen. Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Der brasilianische Torpedokreuzer Tamoyo. S. 300. — Scientific American. 1. The engines of the torpedoboat-destroyer «Viper». S. 248.

Tilgang til Biblioteket.

Januar Kvartal.

1ste Afdeling:

Bahnson, J. J., Forsvarsvæsenets Udvikling i den sidste Menneskealder. Kjøbenhavn 1896.

Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1ste April 1898 til den 31te Marts 1899. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).

Heinz, J., Nautisch-Technisches Wörterbuch der Marine. Deutsch, Italienisch, Französisch und Englisch. Ergänzung zum Ersten Bande. Pola 1900.

The United States Revenue Cutter Service in the war with Spain 1898. Washington 1899. (Tilsendt).

List and Stations of the commissioned and warrant officers of the navy of the United States and of the Marine Corps on the active list, and officers appointed for temporary service. July 3. 1899. Washington 1899. (Tilsendt).

Roncière, Ch. de la., Histoire de la marine française. I. Paris 1899.

- Beretning om Undervisningsanstalterne ved Søværnet i Skoleaaret 1898—99. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Tychsen, V. E., Fæstningskrigen. Vejledning til Brug ved Undervisningen i Officersskolens ældste Klasse. Anden gennemsete Udgave (Trykt som Manuskript). Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Meteorologiske Middeltal og Extremes for Færøerne, Island og Grønland. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).
- Annual Reports of the Navy Department for the year 1898. Report of the Secretary of the Navy. Miscellaneous Reports. Washington 1898. (Tilsendt).
- Annual Report of the Supervising Surgeon-General of the Marine Hospital Service of the United States for the fiscal year 1897. Washington 1899. (Tilsendt).
- Report of the Surgeon-General U. S. Navy, Chief of the Bureau of Medicine and Surgery, to the Secretary of the Navy. 1899. Washington 1899. (Tilsendt).
- Retirements on account of age of the commissioned officers, Warrant Officers, and Mates of the navy of the United States, and of the Marine Corps, to January 1. 1911. Washington 1899. (Tilsendt).
- Report of the Board of Visitors to the United States Naval Observatory 1899. Washington 1899. (Tilsendt).
- Annual Register of the United States Naval Academy, Annapolis. M. D. Fifty-fifth Academy-year. 1899—1900. Washington 1899. (Tilsendt).
- Inventaire sommaire des Archives Historiques (Archives-Anciennes-Correspondance). Tome premier, Première Fascicule. Nr. 1 à 1203. Deuxième Fascicule Nr. 1204 à 1615. Paris 1898. 1899. (Tilsendt).

2den Afdeling:

- Davis, P. L. H., Stars True Bearing etc. London 1900. (Tilsendt).
- Samling af Registreringsbestemmelser for danske Fiskerfartøjer. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).
- Kornerup, T. Oversigt over Meddelelser om Grønland 1876—99 etc. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Finlands geologiska undersökning. Beskrifning til Kartbladet Nr. 34. Mohla. Helsingfors 1899. (Tilsendt).
- Société de Géographie de Finlande. Atlas de Finlande. Text til Atlas öfver Finland. Helsingfors 1899. (Tilsendt).
- Conway, M. The First Crossing of Spitsbergen. Etc. London 1897.
- Peary, J. Diebitch. My Arctic Journal. Etc. London 1894.
- Wissenschaftliche Meeresuntersuchungen, etc. Kiel 1900.

- Den Norske Nordhavs-Expedition 1876—78. XXV & XXVI. Geologi. Christiania 1899. (Tilsendt).
- Report of the Superintendent of the U. S. Coast and Geodetic Survey showing the Progress of the Work during the Fiscal Year ending with June 1897. Washington 1899. (Tilsendt).
- Om Danmarks Deltagelse i de ved Stockholmerkongressen 1899 for et Tidsrum af 5 Aar foreslaaede internationale Havundersøgelser. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Sjögren, H. The Iron Ore Deposits by Dundernald (Norway). Upsala 1894. (Tilsendt).
- Scott, R. H. The Diurnal Range of Rain, at the Seven Observatories in Connection with the Meteorological Office. London 1900. (Tils.)
- Schriften des Naturwissenschaftlichen Vereins für Schleswig-Holstein. Bd. XI, 2tes H. Kiel 1898. (Tilsendt).
- Bulletin de la commission géologique de Finlande Nr. 8, 9 & 10. Helsingfors 1899. (Tilsendt).
- Fortegnelse over Telegraf og Telefonstationer i Danmark. Kjøbenhavn 1899. (Tilsendt).
- Brynildsen, J. & Magnussen, J. Engelsk-Dansk-Norsk Ordbog 1. H. Kjøbenhavn 1900.
- Deutsch-Nautischer Almanach. Etc. Berlin 1899.
- Guyau, E. Manuel des instruments nautiques. Paris 1899. (Tilsendt).
- Skírsla um hinn lærða Skóla í Reykjavík 1898—99. Reykjavík 1899. (Tilsendt).
- Bulletin de la Société Impériale des Naturalistes de Moscou. Année 1899. Nr. 1. Moscou 1899. (Tilsendt).
- Walcott, C. D. Nineteenth Annual Report of the Geological Survey 1897—98. Part I, IV & VI. Washington 1898 & 99. (Tilsendt).
- Annales de l'observatoire magnétique de Copenhague, Années 1892, 1893—94. Livraison I & II. Copenhague 1893—1900. (Tilsendt).
- Transactions of the Wisconsin Academy of Sciences, Arts, and Letters. Vol. XII, Part I. Madison 1898. (Tilsendt).
- The Pacific Coasters Nautical Almanac for the Year 1900. Washington 1899. (Tilsendt).
- Meteorologisk Aarbog 1896, 2den Del, 1898, 1ste Del. Kjøbenhavn 1899 & 1900. (Tilsendt).
- Report of the Meteorological Council for the Year ending 31st of March 1899. London 1899. (Tilsendt).
- Fennia Nr. 14, 15 & 17. Helsingfors 1897—99. (Tilsendt).
- Geografiska föreningens tidskrift. 1899. Helsingfors 1899 (Tilsendt).
- Tide Tables for the Year 1900. Washington 1899. (Tilsendt).
- Annuaire des marées des côtes de France pour l'an 1898. Paris 1897. (Tilsendt).

Den svenske Marines Organisation¹⁾.

Af Premierløjtnant K. Reinhard.

- A. *Overstyrelse og Administration.*
- B. *Personellet.*
- C. *Materiellet.*
- D. *Budgettet.*

A. Overstyrelse og Administration.

Den svenske Marine kan føre sin Oprindelse tilbage til »Skeppslagen«-Institutionen, der hvilede paa Jordbesiddernes Forpligtelser til: »Land at värja«. Kystlandskaberne vare herefter inddelte i Skeppslag, der, naar det var fornødent, udrustede og bemandede hver et Skib for Krigen. Senere forandredes Skeppslagenes Forpligtelser til Pengeydelse, men først da Gustav Wasa og Erik d. XIV genoprette Flaaden efter dens Forfald under Unionstiden, kommer der en Slags *Marinestyrelse og Forvaltning*, der i Kongens Navn udøves af hans Statholdere og Fogeder. Johan d. III overdrager nu den samlede Styrelse af Marinens Anliggender til en »Øfverste-Admiral«, der fra 1602 som »Riksadmiral« har Sæde i Rigens Raad. Under denne udvikler Marinens Centralstyrelse sig og stadfæstes i Aaret 1634 som *Admiralitetskollegiet*, der bestod af: Riksadmiralen som Præses, 2 Riksraader, der helst skulde have tjent til Søs, og 4 Viceadmiraler, hvoriblandt, »Holmadmiralen« (Værftchefen). — Kollegiet skulde have Bestyrelsen af alle Rigets Orlogsskibe og -fartøjer samt deres Besætninger. Skibene havde hidtil været fordelt til flere mindre Stationer, men nu samledes Størsteparten til Stockholm,

¹⁾ Som Kilder ere navnlig benyttede: *Wrangel*: Svenska flottans bok; Forskellige Aargange af »Tidsskrift i Sjöväsendet»; Svenske Budgetter og Love m. fl.

der forøvrigt allerede var den vigtigste Station, og her fik ogsaa Admiralitetskollegiet Sæde. Men efter Anlæggelsen af Carlskrona 1680 flyttedes Kollegiet dertil med Hovedparten af Flaaden.

I de næste 100 Aar fører Kollegiet en mere og mere hensygnende Tilværelse, flyttes 1776 tilbage til Stockholm, men opløses derpaa i 1791.

Herefter bestyredes Marinens Anliggender først i tre Aar af et *Sjømilitiekontor*; dernæst i andre tre Aar af 2 *Storadmiralsembeder*, et i Carlskrona for Orlogsflaaden, og et i Stockholm for Armeens Flaade (Skjær-gaardsflaaden). Disse afløstes af 2 *Komiteer*, der atter 1830 maatte vige for *»Forvaltningen af Sjøtrentena»*, som 1878 forandredes til den nuværende *Marineforvaltning*.

Medens Admiralitetskollegiet havde haft Styrelsen i saavel økonomisk-teknisk som i Kommando-Henseende, indførtes under dets Forfald under Gustav d. III (1789) en Ordning, hvorefter Forsvarsvæsenets økonomiske Side refereredes for Kongen af en for Hær og Flaade fælles *Sekretær for »Krigsärendena»*, medens Kommandosager paa Kongens Vegne besørgeades af *Generaladjutanter*, een for Hæren og een for Flaaden. 1840 indførtes endelig den nuværende *Departementalstyrelse*.

Herefter er Hs. Maj. Kongen Krigsherre til Lands og til Vands. Hans Raadgiver i Marineanliggender er *»Sjøministeren»* eller *»Statsraaden og Chefen for kgl. Sjøforsvarsdepartementet»*, der forener Statssekretærens og Generaladjutanten for Flaadens Myndighed — Statssekretærens selvfølgelig dog kun forsaavidt den angaar Marinen — og desuden næstefter Kongen er Marinens højeste Kommandomyndighed. Dette sidste Forhold er dog i Flaadens nye Reglement — traadt i Kraft d. 1. Jan. d. A. — modificeret derhen, at Sjøministeren ikke eo ipso er Flaadens Øverstkommanderende, men skal have særlig Udnævnelse som saadan af Kongen, som altsaa ogsaa, naar det findes hensigtsmæssigt, kan ansætte en

anden end Ministeren som Øverstkommanderende. Under Sjøforsvarsdepartementet ligger direkte:

1. Departementets Afdeling af Kgl. Maj. Kancelli (svaerer til vort Sekretariat). Herunder hører: Modtagelse og Fordeling af indkomne Sager; Officerers og Embedsmænds Ansættelse og Afsked; Udfærdigelse af alle Instruktioner og Ordre, der ikke ere Kommandosager samt: «hvad mere som under Kongens høje Navn udi militære Sager udgaar». — Personalet er: 1 Ekspeditionschef, 2 Kancellisekretærer, 1 Registratør og et ubestemt Antal Amanuenser (f. T. 1.). Hele Personalet er civilt.

2. Departementets Kommandoekspedition. Herunder hører: Alle Kommandosager saasom Udrustnings- og Desarmeringsordre; Udkommandoer; Instruktioner og Reglementer m. m. — Personalet er: 1 Chef (Stabsofficer) og 2 Adjutanter (f. T. dog 3).

Under Sjøforsvarsdepartementet har endvidere *Marineforvaltningen* i teknisk og økonomisk Henseende Ledelsen af Flaadens og i det hele taget Søforsvarets Anliggender. Marineforvaltningen, hvis Chef er Flagmand ell. Stabsofficer, bestaar af 6 Afdelinger:

- 1) Intendantafdelingen,) Cheferne for disse Afdelinger
- 2) Artilleriafdelingen,) skulle være Stabsofficerer.
- 3) Mineafdelingen, Chefen herfor som Regel Officer (Stabsoff.).
- 4) Torpedoaafdelingen (fra 1900), Chefen herfor som Regel Stabsofficer.
- 5) Ingeniørafdelingen, Chefen herfor er Overdirektøren (altsaa en Tekniker).
- 6) Civilafdelingen, Chefen herfor er Admiralitetsraad og er tillige Chef for det for alle Afdelinger fælles Kancelli og Advokatfiskalkontor.

Sagerne forberedes af de enkelte Afdelinger, hver for deres Omraade, men afgøres dernæst i en Kommission, bestaaende af de 6 Afdelingschefer med Marineforvaltningschefen som Præsæs. Cheferne for Artilleri-, Mine-, Tor-

pedo- og Ingeniøraftdelingerne deltage dog kun i Forhandlinger om og Afgørelser af Sager, der tilhøre deres egne Afdelinger.

Personalet bestaar af saavel Officerer og Marineingeniører som — i Civilafdelingen og Kancelliet — Civile.

Under Marineforvaltningen sortere de Sager, der herhjemme ere fordelte paa Admiralitets-, Kommissariats- og Revisionsdepartementerne. Dog maa det erindres, at en Del af Arbejdet udføres af det i »Flottans Stationers« Administration ansatte Personale.

En paa en vis Maade Sjøforsvarsdepartementet sideordnet Stilling med Marinens Overledelse indtager »*Flottans Stab*«. De første Spirer til denne Institution findes i »Reglement før Flottan« af 1884, hvori bestemmes, at Chefen for Sjøforsvarsdepartementet i rent militære Spørgsmaal skal bitrædes af Chefen for Flottans Stab, men først 1896 har Institutionen faaet en fast Organisation ved følgende kgl. Kundgørelse (af ²⁹/₅ 1896):

»Flottans Stab bestaar af en overfor Kongen ansvarlig Chef (Flagmand ell. Kommandør) samt de Officerer, der kommanderes til Tjeneste derved«. (f. T. 6 Kaptajner og 4 Løjtnanter).

»Flottans Stab har til Opgave:

— at forfatte Planer for Flaadens Mobilisering samt behandle Spørgsmaal, som angaa Søforsvarets Evne til at løse sin Opgave;

— at følge det til Flaaden hørende Personales Uddannelse, Øvelser og Tjenestedygtighed med Opmærksomhed og indbringe Forslag til Forbedring i disse Henseender;

— at udarbejde hensigtsmæssige Instruktioner, Reglementer og Forskrifter for Tjenesten i Flaaden, naar den derom erholder Paalæg;

— at foretage Overvejelser og afgive Betænkning over sømilitære Spørgsmaal, der henvises til den, samt at samle alle herfor hensigtsmæssige Oplysninger saavel

om Flaadens Personel og Materiel som om Søkommunikationerne og om saadanne Anstalter i Landet, som ere oprettede for den almindelige Søfarts Fremme.»

»Chefen for Flottans Stab kan til Kongen og til Sjøforsvarsdepartementet indgaa med de Forestillinger, som Stabens ovennævnte Arbejder kan foranledige.»

»Stabens Arbejder fordeles i Almindelighed paa 2 Afdelinger:

a. Mobiliserings- og statistisk Afdeling.

b. Kommunikationsafdeling.

hver under sin Stabsofficer ell. Kaptajn som Chef; dog kan Personalet samles til fælles Arbejde under Chefen for Flottans Stab.»

»Naar Chefen f. Fl. St. refererer ell. deltager i Kommissioner, kan han tilkalde den Afdelingschef ell. Officer i Staben, der har udført det paagældende Arbejde, for at denne kan meddele Oplysninger (ikke deltage i nogen Afgørelse).

»Chefen f. Fl. St. udnævnes af Kongen. Afdelingscheferne og de øvrige Officerer tilkommanderes efter Forslag af Chefen f. Fl. St.» —

Som det fremgaar af foranstaaende Fremstilling, er Chefen for Fl. St. en meget vigtig Faktor i den svenske Marines Overledelse, ligesom ogsaa Marineforvaltningschefen indtager en ret selvstændig Stilling.

Flottans Stabs Virksomhed 1896.

Arbejde paa Flaadens Mobiliseringsplaner.

Besætningslister for Flaadens Skibe.

Forslag til Bevogtningsinstruks for Flaaden.

Bestemmelse for Krigsøvelser - -

Forslag til Søkrigshøjskole.

— - Undervisning for Mandskabet.

— - Skydereglement.

— - Fordeling af Materiellet.

— - Krigsøvelser 1896.

— - Øvelsesplan —

Betænkning over Sjømandskorpsets Organisation.

Forslag til Torpedoskole.

Beretning om den japansk-kinesiske Krig.

Arbejde paa Kystsignal- og Efterretningsvæsnet.

Telegraf- og Telefonkaart over Sverrigs Kyster.

Beskrivelse af Krigsmærker.

Forslag til en Signalebog og en Taktik.

— - Lodsvæsnets Mobilisering.

— - lokalt Forsvar af Havne i Norrland.

Beretning om Krigsøvelserne 1896.

Flaadens Stationer.

Marinens Personel og Materiel er fordelt til 2 Stationer: *Stockholm* og *Carlskrona*.

Antallet af Flaadestationer i Sverrig har i tidligere Tid været langt større; navnlig var Skjærgaardsflaaden, der fra 1756 til 1825 dannede en særlig Flaadeafdeling, »Armeens Flotta«, — som endog (I Tiden 1866—73 var Skjærgaardsflaaden atter udskilt under Navn af *Skjærgaardsartilleriet*) fra 1756—66 sorterede under Krigskollegiet — stærkt udstykket, saa at der ved vort Aarhundredes Begyndelse fandtes ikke mindre end 8 Stationer — hvoraf 4 i Finland og 1 i Pommern — for denne Flaade foruden Carlskrona Station for »Orlogsflottan«. Af disse mistedes de 4 finske Stationer imidlertid i 1808, Stralsunds Station flyttedes 1807 til Landskrona, men saavel denne Station som den i Malmø nedlagdes kort efter. Gøteborgs Station endelig forandrede 1854 til et Depot af Stockholms Station og inddroges 1870. —

Paa hver af de nuværende to Stationer er den øverste Myndighed hos en »*Stationsbefälhafvare*«, der i Carlskrona tillige er Overkommandant i Byen med tilhørende Befæstninger. Stationsbefälhafvaren er ansvarlig overfor Kongen og Sjøministeren, — hvad Økonomisager angaar dog overfor Marineforvaltningen — og fører Tilsyn med, at Stationen og alt, hvad dertil hører, er i Orden, særlig at Personellet er tilstede og tjenestedygtigt. Han ud-

nævner og udkommanderer Stationens Underofficerer og antager Mandskab, om hvis Opflyttelse i højere Lønningsklasser han ogsaa tager Beslutning. Han vaager over Stationens Sikkerhed og har Eskadrechefs Kommando over udrustede Fartøjer indenfor Stationens Omraade. Dog har han ingen Myndighed over Værftets Ledelse i økonomisk Henseende eller over Værftets civile Personale.

Direkte under Stationsbefälhafvaren staar:

1) En *Kommandant*, der særlig skal vaage over Disciplinens Opretholdelse hos det paa Stationen værende militære Personel — udenfor Værftet — samt Underofficerers og Mandskabs Uddannelse. Under ham staa Cheferne for Stationens Matros-, Fyrbøder- og Handværkerkompagnier.

2) *Cheferne for Skolerne* (Underbefäls- Eksercits- og Mineskolerne), samt i Carlskrona Chefen for Skibsdrengekorpsset.

3) *Undervisningskommissionen*, *Forvaltningsdirektion*, *Syge- og Retsvæsen*, *Gejstlighed*, m. m., samt for *Regnskabsvæsenet* et Kontor med et ret betydeligt Personale (civilt).

4) Paa Befæstningerne ved Carlskrona findes en særlig *Kommandant*, der under Overkommandanten er ansvarlig for Befæstningernes Forsvar og Sikkerhed. Han er tillige *Chef for Carlskrona Artillerikorps*. —

Ifølge Flaadens nye Reglement ($\frac{1}{1}$ 1900) er Forholdene for Carlskrona Station nu omordnede saaledes, at der er ansat en kommanderende Admiral, som tillige er Kommandant i Carlskrona Fæstning, samt desuden, saafremt ikke anderledes forordnes, Stationsbefälhafvare. Derved er dennes Titel af Overkommandant bortfalden, og Chefen for Carlskrona Artillerikorps er istedetfor Kommandant paa Befæstningerne — se ovenfor under 4) — blevet Chef for Fæstningens Artilleri. Derimod ansættes hos Kommandanten i Fæstningen som Adjudanter: 1) en Søofficer, 2) en Officer af Carlskrona Artillerikorps, som tillige er Pladsmajor i Fæstningen. Desuden an-

sættes paa ethvert af de til Fæstningen hørende Forter en Fortkommandant, der sorterer direkte under Kommandanten i Fæstningen.

Værftet styres paa hver Station af en *Værftchef* (Stabsoff.), der vel i militær Henseende er underlagt Stationsbefälhafvaren, men ellers kun er ansvarlig overfor Kongen og Sjøministeren, i økonomisk-teknisk Henseende dog overfor Marineforvaltningen. Arbejderne paa hvert Værft er fordelt mellem 5 *Departementer*: Artilleri-, Mine-, Torpedo, Ekvipage- og Ingeniørdepartementerne, de 4 første hver med en Stabsofficer, det sidste med en Marinedirektør (Tekniker) som Chef.

At Marinens Administrationsudgifter vilde blive ikke ubetydelig formindskede ved at samle Personel og Materiel paa een Station er klart, og der er derfor ogsaa adskillige Gange — saavidt vides sidste Gang 1896 — i Riksdagen indbragt Forslag om Nedlæggelsen af enten Stockholm eller Carlskrona Flaadestation. Riksdagen har dog stadig afvist Forslagene under Henvisning til *1892-Sjøforsvarskomiteens* Udtalelser i den Henseende.

Disse Udtalelser gaa i Hovedsagen ud paa, at *Stockholms Station* ikke kan nedlægges, da Forsvaret af Hovedstaden og Mellemsverrig er af saa stor Betydning for Landet, at dets Udenværk, Skjærgaarden mellem Øregrund og Landsort, ikke kan lades uden flydende Forsvar, der maa være paa Stedet altid. Desuden turde det være betænkeligt at flytte alle Værfter m. m. saa langt fra Administrationens Sæde (Stockholm), som det vilde blive Tilfældet, hvis Carlskrona blev eneste Station. Heller ikke mentes den økonomiske Fordel for Staten (ved Salg af Værftets og Stationens Grunde) at blive synderlig stor. — At flytte *Carlskrona Station* til Stockholm fraaadedes, dels fordi den i det almindelige Omdømme har Traditionen for sig som Station, dels fordi de gennem

Aarhundreder udførte Arbejder ved Stationen jo derved vilde miste al Værd, medens det paa den anden Side med stor Bekostning vilde være nødvendigt at forøge Etablissementerne m. m. ved Stockholm Station, dels endelig fordi Flaadeafdelingen i Carlskrona er nærmere ved det sydlige Sverrig, hvis Kyster jo ogsaa skal forsvares, og desuden her er mindre udsat for Indefrysning end i Stockholm.

B. Personellet.

Personellet deles i følgende Korpser og »Stater«:

a. *Militære*: 1) Officers-, 2) Underofficers- 3) Sjømands- og 4) Skibsdrengekorpset.

b. *Civilmilitære*: 1) Marineingeniør-, 2) Civil-, 3) Læge-, Ecclesiastik-, Lærer-, Maanedslønare-, og Daglønarestarterne samt Politikorpset.

ad. a. 1) *Officerskorpset* tæller 175 Officerer¹⁾. Foruden fast Løn oppebære Officererne ved Tjeneste iland: 1. Dagpenge og 2. Fribolig eller Godtgørelse herfor. Officerer uden særlig Tjeneste iland — men en saadan sørger man som Regel for at give dem — have kun halve Dagpenge. — Under Udkommando have Officererne: 1. Dagpenge og 2. Diæt- (Messe-) penge.

Antallet af Officerer i de forskellige Grader, samt Størrelsen af Lønninger m. m. fremgaar af omstaaende Tabel.

Messepengenes Størrelse varierer saavel efter Graden som efter Tjenestebestilling og forhøjes i udenrigs Fart (Udenlandsk Havn eller Fart udenfor Lindesnæs Meridian) med 50 %, men er i intet Tilfælde under 3 Kr. pr. Dag.

¹⁾ Fra og med Aar 1901 skal Officerskorpset forøges med: 1 Kommandør, 1 Kommandørkaptajn af 1^o Grad, 2 do. af 2^o Grad, 9 Kaptajner (6 ældste, 3 yngste Lønning), 9 Løjtnanter og 3 Underløjtnanter.

Tabel I.

Gradsbenævnelse	Antal	Fast Gage	Dagpenge iland	Dagpenge ombord
		Kr.	Kr.	Kr.
Flagmænd	3	8 000	6	} 50% højere end Dagpenge iland.
Kommandører	6	6 000	5	
Kommandørkaptajner 1 ^o Gr.	12	4 000	} 4	
Kommandørkaptajner 2 ^o Gr.	12	3 500		
Kaptajner (ældst Lønning) . .	42	2 800	} 3	
Kaptajner (yngst Lønning) . .	20	1 800		
Løjtnanter	54	1 200	} 2	
Underløjtnanter	26	600		

Det skal bemærkes, at omend der paa Finansloven kun bevilges Lønninger til det oven anførte Antal Officerer af hver Grad (Officerer »vid Flottan«), er der intet til Hinder for, at der indenfor Graderne findes et større Antal Officerer; de overskydende ere isaafald Officerer »i Flottan«, d. v. s. de have den nærmest lavere Grads Lønning, eller, som Svenskerne udtrykke det, de have: »en Kos Rang men en Geds Traktement«.

»Fuld Pension« = Pension + Tillægspension opnaas, forsaavidt der haves 30 Aars Tjenestetid og 2 Aars Tjeneste i Graden, af en Flagmand med 65, af en Kommandør med 60 og af alle andre Officerer med 55 Aar. Flagmænd og Stabsofficerer have dog Ret til efter opnaaet Pensionsalder at blive staaende i Graden i 3 Aar endnu.

Fuld Pension er:

for en Flagmand	6 000 Kr.
- - Kommandør	4 500 -
- - Kommandørkaptajn af 1 ^o Grad	3 200 -
- - Kommandørkaptajn af 2 ^o Grad	2 800 -
- - Kaptajner	2 400 -

Af disse Beløb er $\frac{2}{3}$ Pension, $\frac{1}{3}$ Tillægspension. Enhver Officer, der har 30 Aars Tjenestetid, er med

55 Aars Alder berettiget til Afsked med Pension, men faar, hvis han er Flagmand eller Kommandør, ingen Tillægspension. Allerede med 50 Aars Alder er enhver Officer afskedsberettiget, men erholder da kun $\frac{3}{4}$ af 55 Aars Alderens Pension.

Forfremmelse sker indtil Kaptajn inklusive efter Anciennitet, til de højere Grader efter Valg. Et Forfremmelsesraad, (oprettet $\frac{21}{12}$ 1892), bestaaende af Chefen for Flottans Stab, Chefen for Marineforvaltningen og de to Stationschefer, indgiver hver Januar Maaned Forslag om Forfremmelse til højere Grad af:

- 2 Kommandørkaptajner af 1^o Grad,
- 3 Kommandørkaptajner af 2^o Grad og
- 5 Kaptajner,

men Kongen har ingen Forpligtelse til at følge Indstillingen. I Modsætning til Forholdet f. Eks. hos os kræves for Forfremmelse ingen bestemt Søfart eller Tjenestetid, ejheller kræves, at Vedkommende har gennemgaaet Skoler eller Kursus; men det er i den svenske Marine en fast Regel, at de unge Officerer, inden de anvendes som Vagtchefer i de egentlige Krigsskibe, faa en passende Uddannelse gennem Tjeneste ved Eksercerskoler, ved Værfternes forskellige militære Departementer samt ombord i de til oversøiske Togter udrustede Skoleskibe. Endvidere er det Hensigten i Fremtiden at lade alle Officerer gennemgaa det almindelige Kursus paa den 1897 oprettede Søkrigshøjskole, og iflg. de Udtalelser, hvormed Sjøministeren fremsatte Forslaget i Statsraadet, vil en bestaaet Afgangseksamen fra Højskolen i Praxis blive en nødvendig Betingelse for at kunne avancere til Stabsofficer.

Uddannelsen til Officer foregaar paa Søkrigsskolen i Stockholm, oprettet 1867. Der stilles for Optagelse paa denne ingen Fordring om tidligere Søfart, men Adgangsprøven omfatter dels en Eksamen iland, — ved hvilken Fordringerne ere omtrent de samme som ved

Adgangsprøven paa vor Søofficersskole — dels et c: 4 Maaneders Sommertogt — efter Eksamen iland — med et af Flaadens Skoleskibe. Der har i de senere Aar paa dette Togt aarlig været udkommanderet c. 30 Aspiranter, hvoraf 8—12 — Antallet bestemmes administrativt — med højest Sum af de sammenlagte Land- og Søkarakterer antages til Kadetter. Optagelsesalderen er 13—16 Aar.

Søkrigsskolen har 6 eet-aarige Klasser, men med kun 6 Maaneders teoretisk Kursus aarlig (1. Okt. til 1. Maj med 1 Maanedes Juleferie). Undervisningsplanen svarer temmelig nær til vor Søofficersskoles, dog gives der ogsaa Undervisning i Befæstningskunst. I Maanederne Maj—Juli inkl. ere alle Kadetterne udkommanderede med Korvetten »Saga«, hvor deres Tjeneste er indrettet paa samme Maade som vore Kadetters i »Dagmar«, dog har det vagthavende Kvarter, naar Skibet er under Damp, Tjeneste saavel paa Dækket som i Maskinen og paa Fyrpladsen; men da Antallet af Kvarterer i »Saga« kun er 5, tæller hvert Kvarter ogsaa 12—14 Kadetter. Efter Afmønstringen fra »Saga« gaa de 3 ældste Hold Kadetter ombord i en 1. Kl. Kanonbaad, som faar attachedet en 1. Kl. Torpedobaad og et Par Dampbarkasser, og med disse Fartøjer afholdes nu i August Maaned Øvelser i Torpedoskydning, Dampmanøvrer, Søopmaaling, »Skjærgaardssejlads«, Maskintjeneste o. s. v. De tre yngste Hold af Kadetter have i de første 14 Dage af August Roning, Fartøjssejlads, Eksercits o. l. ved Carlskrona Station.

September Maaned — for de to yngste Hold ogsaa Slutningen af August — er en Slags Eksamensferie, idet Afgangs- og Oprykningseksamina afholdes i Oktober.

Medens Kadetterne ombord have frit Underhold, faa de iland kun fri Undervisning. De ere ej heller kaserne-rede paa Skolen.

Hvad *Officerernes videre Uddannelse* angaar, saa

findes ved Stationerne foruden de alt nævnte *Eksercer-skoler* ogsaa Specialskoler i *Søminevæsen*. Desuden have en Del Søofficerer gennemgaaet Kursus ved Hærens *Artilleri- og Ingeniørhøjskole* eller ved den *tekniske Højskole* samt ved *Krigshøjskolen* (svarer til vor Officersskoles ældste Klases Stabsafdeling), men disse Skoler ere jo ikke egentlig beregnede paa Søofficerer, saa at Undervisningen — set fra disses Standpunkt — medtager en Del, der kan undværes, medens andre Fag, og da navnlig Søkrigskunst, aldeles ikke doceres.

Den svenske Marine har tidligere haft en Slags *Søkrigshøjskole*, idet der i Begyndelsen af Aarhundredet ved Carlskrona Station anordnedes Forelæsninger for Officerer i Artilleri og Navigation, hvortil fra 1820 kom Forelæsninger i Søtaktik, Manøvrering og Søkrigshistorie. Til en Begyndelse holdtes disse Forelæsninger lejlighedsvis, men fra 1830 optoges aarlig et Beløb paa 1500 Riksdaler dertil, saa at de nu holdtes regelmæssig, indtil Beløbet i 50erne inddroges, hvorefter Forelæsningerne bortfaldt.

Men allerede i 70erne begynder man indenfor den svenske Marine at opstille Kravet om en »Højere Søkrigsskole«, og dette Krav er i den seneste Tid bleven fyldestgjort, idet der i Stockholm er bleven oprettet en Søkrigshøjskole, ved hvilken det første Semester paa-begyndtes d. 1. Okt. 1898.

Skolen har et almindeligt og et højere Kursus. For ikke at berøre Sommerudrustningerne er al Undervisning henlagt til Vintermaanederne (1. Okt. medio April); det alm. Kursus er toaarigt, det højere etaarigt (afholdes samtidig med det alm. Kursus's 2. Aar).

Ved det alm. Kursus, der, som alt berørt, afsluttes med en Eksamen, og hvortil som Elever kommanderes subalterne Søofficerer med mindst 4 Aars Tjeneste som Officer, meddeles Undervisning i Søkrigskunst, Søkrigshistorie, Landkrigskunst, Mil. Kystgeografi, Marineorga-

nisation, Artilleri, Søminevæsen (alle Brancher) Skibbygning & Maskinlære, Fysik (Elektricitetslære og Elektroteknik) samt Matematik & Mekanik.

Ved det højere Kursus, hvortil som Elever Stabsoff. eller Kaptajner i Marinen efter Ansøgning kommanderes, meddeles Undervisning i Søkrigskunst, Landkrigskunst, Mil. Kystgeografi, Artilleri, aktivt Søminevæsen, Skibbygning & Maskinlære samt Folkeret. Der afholdes ingen Eksamen, og Undervisningen gives udelukkende som Foredrag; men Eleverne skulle i Løbet af Vinteren besvare Opgaver af strategisk ell. taktisk Natur, der stilles af Chefen for Sjøforsvarsdepartementet efter Forslag fra Skolens Chef.

De svenske Søofficerers *Rang* i Forhold til Landofficerer er som hos os, de to Charger — Kommandørkaptajn af 1^o og 2^o Grad — som Svenskerne have mere end vor Marine, rangere med resp. Oberstløjtnant og Major.

Reserveofficerskorpset. Dette har flere Kategorier, nemlig:

a. De 1866 og 1873 oprettede Reserveofficerskorps, hvori ansattes de Officerer, der ved de nævnte Aar foretagne Reduktioner af Officerskorpset udskødes af dette. Disse Officerer ere tjenestepflichtige saavel i Fred som i Krig og erholde Gage, men Korpserne dø efterhaanden ud, da de ikke længere erholde Tilgang. (Besluttet ophævet 1887).

b. Officerer der: 1. have faaet Afsked efter opnaaet Pensionsalder, eller 2. før opnaaet Pensionsalder have faaet Afsked fra Kgl. Flottan med Ret til at blive staaende i Reserven, eller 3. efter bestaaet Afgangseksamen ved Søofficersskolen kun have opnaaet Reserveofficersudnævnelse. — Disse Officerer, der kunne være af alle Grader, have ingen Gage og ere kun tjenestepflichtige under Krig eller større Rustninger. Tjenestepflichten ophører for Flagmænd og Kommandører med

70 Aars, for Kommandørkaptajner med 65 Aars, subalterne Officerer med 50 Aars Alderen.

c. De til Reserveofficerer uddannede Koffardiofficerer. Aarlig uddannes c. 10 — fra og med Aar 1901: 20 — Reserveofficersaspiranter, der forinden Antagelsen som saadanne skulle have taget Sjøkaptajnseksamen. Ingen, der er fyldt 25 Aar, kan antages. Uddannelsen varer et Aar, hvoraf de 8 Maaneder tilbringes paa Carlskrona Station i Eksercits-, Mine- og Underbefalsskolerne; i de resterende 4 Maaneder udkommanderes Aspiranterne med de udrustede Skibe. Efter endt Uddannelse udnævnes Aspiranterne til Underløjtnanter i Kongl. Flottans Reserv. Disse Reserveofficerer ere tjenestepflichtige under Krig og større Rustninger, indtil Værnepligten er forbi (med det 40. Leveaar) og have desuden Forpligtelse til at indstille sig til tvende to-Maaneders Vinter-Repetitionskursus, det ene 4—6, det andet 9—11 Aar efter den første Uddannelse samt skulle holde Marinebestyrelsen underrettet om Opholdssted. Efter at have gennemgaaet det sidste Repetitionskursus udnævnes de Paa-gældende til Reserveløjtnanter¹⁾.

Saa vel under den første Uddannelse som under de tvende Repetitionskursus erholde Reserveofficersaspiranterne, resp. Reserveofficererne: 1) Dagpenge (3 Kr.), 2) Munderingspenge (20 Kr. mdl.), 3) Naturalforplejning eller Godtgørelse herfor, 4) Indkvartering.

Et godt Middel til at sikre Effektiviteten af dette

¹⁾ Fra 1899 ere Reserveofficerernes Repetitionsøvelser forandrede derhen, at de fremtidig skulle indstille sig til et enkelt 6 Maaneders Repetitionskursus, hvoraf da de 2 første Maaneder anvendes til egentlige Repetitionsøvelser ved Flaadestationen, medens der i de resterende 4 gøres praktisk Tjeneste som Officer ombord i udrustede Skibe. Under denne Tjeneste oppebæres da Emolumenter som for en Underløjtnant i Kgl. Flottan. Repetitionskursuset afholdes 6 Aar efter den første Uddannelse, men Udnævnelsen til Reserveløjtnant opnaas først efter 8 Aars Anciennitet som Reserveunderløjtnant.

Reserveofficerskorps er den Pension, der tilsikres de Reserveofficerer, der opfylde de ovennævnte Forpligtelser. Pensionen er 300 Kr. aarlig og udbetales de Paagældende fra deres 55. Leveaar. Staten benyttede tidligere den Metode ved Aspiranternes første Uddannelse at indbetale den til Pensionen svarende Præmie i en Forsikringsanstalt, men da denne Ordning viste sig at have forskellige Ulemper, — bl. a. var den uøkonomisk for Staten — er man fra 1899 gaaet over til at ville udbetale Pensionerne direkte af Statskassen.

Det første Hold af disse Reserveofficerer ere udnævnte $\frac{1}{5}$ 1898.

I ovennævnte 3 Kategorier tilsammen findes f. T. c: 140 Reserveofficerer.

(For Fuldstændigheds Skyld skal her tilføjes, at Reserveofficerernes Uniform er noget forskellig fra de faste Officerers; særlig adskiller de under c omhandlede Reserveofficerers Uniform sig ved, at forskellige Distinktinktionstegn ere af Sølv istedetfor af Guld).

2) *Underofficerskorpset*. Dette deles i 7 »Stater»: *Artilleri-, Skipper-, Styrmands-, Økonomi-, Maskinist-, Haandværker-, og Minorstaterne*. — De ved Artilleri-, Økonomi-, og Minorstaterne ansatte Underofficerer benævnes *Konstabler*, de øvrige benævnes: *Styrmænd, Skippere, og Maskinister* samt — i Haandværkerstaten — *Rustmestere, Kvartermænd, Torpedomestere og Sejlmestere*.

Underofficerskorpset har 2 Grader; 1^o Grads Underofficerer benævnes *Flagunderofficerer*.

Antallet af Underofficerer, *Lønninger* m. m. fremgaar af omstaaende Tabel.

Foruden de i Tabellen anførte Emolumenter have en Del Underofficerer *Fribolig* eller Godtgørelse herfor (i Stockholm 150 Kr., i Carlskrona 100 Kr. aarlig).

Pension opnaas med 55 Aars Alderen; og er for 30 Aars Tjenestetid aarlig 1000 Kr. for Flagunderofficerer, 864 Kr. for Underofficerer af 2^o Grad.

Tabel II.

Grad og Tjenestegren	Antal ¹⁾	Fast Mannedelen	Dagpenge iland	Dagpenge ombord	Aarlige Mundtøringspenge	Godtgørelse for Naturalforpl. dgl.	Messpenge ombord dgl.
		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Underofficer (Maskinist)	16	80	2.00	} 50% højere end Dagpenge iland	200	0.62	0.70
— (Konst., Skipper osv.)	20	60	1.50		200	0.62	0.70
off. af 2 ^o (Maskinist)	68	60	1.50		200	0.62	0.70
— (Konst., Skipper osv.)	180	60	1.00		200	0.62	0.70

Underofficerskorpset *rekruterer* fra Sjømandskorpsets højeste Lønningsklasse (Underofficerskorporalerne). For at kunne forfremmes til Underoff. af 2. Grad maa Underkorporalen bestaa en Eksamen-, ved hvilken Fordringerne rette sig efter den Stat, hvori han ønsker at ansættes — samt have gjort 1½—2 Aars Land- og Søtjeneste som Underofficerskorporal i Sjømandskorpsets tilsvarende Stat. Dog tages der ved Forfremmelse til Underofficer — saavel som ved Oprykning til Flagunderofficer — først og fremmest Hensyn til praktisk Duelighed og Paalidelighed i Tjenesten samt god Opførsel; Eksamensbevisets Godhed kommer først i 2. Række. —

Angaaende de forskellige »Stater« skal her kun bemærkes, at medens Skipperne svare til vore Matrosunderofficerer, saa ere Styrmandene Navigatorer, der i

¹⁾ Af de i Kolonnen opførte Antal høre kun 10 Underofficerer af 2. Grad til Haandværkerstaten, men der holdes paa Maanedslønarestaten 17 Underofficerer af 2. Grad, der vistnok for Størstedelen ere Haandværkere.

Desuden holdes f. T. (ekstraordinært »øfver Stat«) 6 Maskinistunderofficerer af 2. Grad, saa at *det samlede Antal* Underofficerer er 302. Fra og med Aar 1901 foreges Antallet med 58, nemlig 49 Flagunderofficerer (heraf 19 Maskinister og 5 Haandværkere) og 9 Underofficerer af 2. Grad (alle Maskinister).

de udkommanderede Skibe ere Navigationsofficerens Medhjælpere.

Om Maskiniststaten skal anføres, at den indtil 1894 kun talte ialt 41 Underofficerer, hvilket medførte, at man under Sommerudrustningerne maatte forhyre private Maskinister i temmelig stort Antal (I Aarene 1885—90 anvendtes aarlig hertil c: 7000 Kr.). 1894 forhøjedes Antallet til 62, og fra iaar er det bragt op til 79 (foruden 6 overtallige).

Kun i 1. Kl. Panserbaade udkommanderes en Under- (Extra) ingeniør som 1. Maskinist; i alle andre Skibe og Fartøjer er denne kun Underofficer.

Der findes i Sverrig et Reserveunderofficerskorps paa c: 100 Mand, hovedsagelig pensionerede Underofficerer, der ere tjenestepligtige under Krig og større Rustninger.

Iøvrigt skal bemærkes, at der ved Afskeden kan tillægges veltjente Flagunderofficerer »Navn, Hæder og Værdighed« som Underløjtnant i Reserven.

3) Sjømandskorpset og 4) Skibsdrengeskorpset ere bestemte til at danne den faste Stamme for Flaadens Mandskab, og det vil derfor ved Omtalen af disse Korps være rigtigst ogsaa at behandle den resterende Del af Skibenes Bemanding, nemlig *Beværingmandskabet*.

Da imidlertid den nuværende Ordning af Bemandingsspørgsmaalet er af temmelig ny Dato, og Udviklingen af den svenske Værnepligt desuden frembyder en Del Interesse, vil en kort historisk Oversigt vistnok være paa sin Plads her.

I Indledningen omtaltes »Skibslagene«, c: den Institution, hvorefter visse Landstrækninger vare forpligtede til i Ufreds Tid at stille et fuldt udrustet og bemandet Skib til Landsherrens Disposition. Denne Institution taber i Betydning, efterhaanden som Vikingetogene ophøre, og kan ved Aar 1300 siges at være bortfalden. Dog fik den forsaavidt blivende Betydning, som den *Skat*, der

efter gammel Skik erlagdes af Skibslagene — egentlig af disses Underafdelinger: »Havnelagene» (hver af disse stillede en Mand af Skibsbesætningen) — de Aar, hvor Krigstjeneste ikke udførtes, gik over til at blive en fast Skat paa Jorden.

Under de paafølgende c. 250 Aar har den svenske Søstridsmagt saagodt som ingen Betydning; men i Løbet af dette Tidsrum udviklede *den almindelige Værnepligts* Princip sig derhen, at enhver vaabenfør Mand eo ipso var værnepligtig, og at Kongen til Krigs Førelse kunde opbyde det fornødne Antal lige til »Mand af Huse». Dette sidste gjaldt dog kun i Nødstillfælde og til Landets eget Forsvar; det almindelige var, at der af et vist Antal Mand eller Gaarde, der benævnedes en »Rode», udskreves 1 Mand, som Rodekammeraterne saa vare pligtige at udruste og underholde.

Men i denne Periode svækkes imidlertid ogsaa mere og mere den Følelse i Folket, at Krigserhvervet var det ærefuldeste, der paahvilede den »fri» Mand, som derfor fulgte dets Kaldelse med Glæde. Allerede omtrent Aar 1300 maa den svenske Konge opmuntre Krigslysten hos sine Undersaatter ved at udlove Skattefrihed for dem, der vilde forpligte sig til fremtidig at gøre Ryttertjeneste¹⁾. Og i Midten af det 16. Aarhundrede er Gustav Vasa temmelig ked af Bondehærene, hvis Styrke var meget uberegnelig, da de opbudte Bønder, naar de mente Bedriften krævede det, ganske rolig gik hjem. Denne Konge begynder derfor at opkræve en Pengesum af de værnepligtige Roder istedetfor at anvende personlig Udskrivning. For de opkrævede Penge *hvervedes* saa Krigsfolk, og særlig anvendes da herefter Hvervning

¹⁾ Herved fremkommer Rusttjenesten. Medens til at begynde med »Frälsebonden» o: den skattefri Bonde *personlig* skulde gøre Ryttertjenesten, indføres senere Stillingsvæsen, hvorved Frälsebonden gaar over til at blive Rustholder.

for at faa Folk til Bemanding af Flaaden, som under Gustav Vasa og hans Sønner atter bringes tillive.

Men Folket lærte hurtig Kongerne Kunsten at hverve af. Medens det hidtil havde været saavel Jordejerne som Byernes Borgere selv, der ved Udskrivning mødte til Krigstjeneste, saa indføres nu lidt efter lidt overalt *Stillingsvæsen*, idet Krigstjenesten udføres ved lejede Folk, hvilket lettedes ved Bestemmelser om, at løse og ledige Personer ved Regeringsmagtens Hjælp kunde tvinges til at lade sig hverve. Ved Stillingsvæsenets Indførelse gaar saaledes Jordejerne og Borgerne over til at blive *Rust- og Rodeholdere*, og iblandt disse udvikler sig lidt efter lidt den Praksis at lønne Stillingsmændene ved at overdrage dem et Stykke Jord. Herved gaa Stillingsmændene over til at blive en særegen Klasse, der vel paa en Maade af Erhverv vare Krigere, men som udenfor den som Regel korte Tid, hvori de vare opbudte til Tjeneste, levede som Landarbejdere.

Medens Kongerne indtil c. Aar 1600 havde Retten til at bestemme Antallet af de udskrevne, saa begynder Stænderne, der efterhaanden havde tiltvunget sig mere Indflydelse paa Landets Styrelse, at arbejde paa at bringe disse Forhold ind i et mere fast Spor. Dette lykkes ogsaa, idet der i de første $\frac{3}{4}$ af det 17. Aarhundrede efterhaanden fastsættes et bestemt Antal »Båtsmän» for de enkelte Byer og Landsdele, som disse til Stadighed skulde holde, og hvoraf saa Kongen opbød det fornødne Antal til Tjeneste ombord i Skibene og paa Flaadens Stationer og Værfter. I denne Periode reguleres ogsaa Størrelsen af de Ydelser, hvormed Rust- og Rodeholderne skulde lønne deres »Båtsmän».

»Båtsmans« Holdets samlede Styrke var paa denne Maade Aar 1675 bragt op til c: 5000 Mand.

Under Carl d. XI's Regering tog imidlertid den svenske Flaade et mægtigt Opsving, og da 1680 Carlskrona anlægges, tages ogsaa Flaadens Bemandingsspørgs-

maal op til Overvejelse. Resultatet heraf blev »*Inddelningen*»¹⁾ Anvendelse paa Tilvejebringelsen af Mandskab til Flaaden.

»Inddelningen« af en Landsdel bestod i, at der mellem denne og Kronen oprettedes en Kontrakt, hvorefter Landsdelen forpligtede sig til at holde et vist Antal »Båtsmän« mod at Kronen gav Afkald paa Landsdelens Grundskat. Herved opnaaedes selvfølgelig et større Antal »Båtsmän« end ved at »rottere« Landsdelen.

»Inddeling« istedetfor »Rotering« med »Båtsmän« indførtes nu i Aarene 1680—85 i de ved Flaadestationerne nærmest liggende Provinser, og da navnlig i Blekingen og Søndre Møre Herred (Kalmar Len), hvorved opnaaedes at have de til Flaadens Bemanding bestemte Folk ved Haanden under en Mobilisering. Samtidig »*vakanssattes*« Båtsmansnumrene i nogle Provinser, som laa saa langt fjernede fra Flaadestationerne, at man frygtede for, at Folkene ved en Mobilisering ikke skulde møde i rette Tid. »*Vakanssætningen*« bestod i, at Rodeholderne istedetfor at holde Båtsmän in natura betalte en aarlig Afgift til Kronen. Denne Organisation af Båtsmansholdet bibeholdtes i de næste 200 Aar, idet dog Antallet af Vakanssætningerne varierede en Del, ligesom ogsaa det samlede Antal af Båtsmän undergik Forandringer, navnlig ved Tabet af Finland 1809.

Den effektive Styrke af Båtsmän kan imidlertid i denne Periode anslaaes til 6000—6500 Mand.

Institutionen havde dog visse Mangler, og da navnlig den, at Hovedmassen af Følkene vare for gamle, da der kun var fastsat en Maksimumsgrænse for Hvervningensalderen, men ikke for Tjenestetiden, saa at de engang hvervede Båtsmän stod i Nr. til deres Død. Hertil kom

¹⁾ Det af Carl d. XI oprettede »Inddelningsverk« omfattede ikke alene Tilvejebringelsen af Hærens og Flaadens Mandskab, men ogsaa Lønningen af Embedsmænd — ved Overdragelse til disse af Krongods — og andre Forhold af lignende Art.

endvidere, at selv om Folkene maaske nok før deres Hvervning vare Sømænd, saa gik jo den langt overvejende Del, naar den aktive Tjeneste var overstaaet, over til at blive Landarbejdere.

Disse Mangler ved Institutionen blev navnlig følelige, da Søkrigsmateriellet efter Midten af vort Aarhundrede antog helt nye Former. Og da samtidig Rustnings- og Roteringsbyrden, der næsten udelukkende hvilede paa Jordbruget, begyndte at trykke dette lovlig haardt¹⁾, ønskede man fra alle Sider en Omordning af Forholdene, som da ogsaa 1886 gennemførtes.

Her skal dog nu, inden Omorganisationen omtales, indskydes følgende:

De svenske Konger havde fra ældgammel Tid bibeholdt Retten til, naar Landets Forsvar krævede det, at opbyde alt vaabenført Mandskab. I lange Tider blev denne Ret dog ikke benyttet; det Mandskab, der i Krigstid behøvedes til Flaadens Bemanding, fik man, naar Båtsmansholdet og de faste Korps, der nedenfor skulle omtales, ikke strakte til, ved at kommandere *Soldater* ombord i Skibene, særlig da i Skjærgaardsflaadens Fartøjer.

Under Krigen 1808 benyttede Kong Gustav d. IV imidlertid sin Ret til at opbyde Landstormen — der opbødes 30 000 M. — men med et sørgeligt Resultat, idet der blandt de daarligt udrustede og beklædte samt uorganiserede Folk udbrød en hærgende Epidemi, og Folkene i det hele viste sig lidet anvendelige.

Disse Erfaringer i Forbindelse med den Kendsgerning, at »Indelningen«, der jo kun kunde tilvejebringe en bestemt Styrke, ikke tilfredsstillende de Krav, der maatte stilles til det levende Værn, bevirkede, at man i 1812 indførte — eller maaske rettere: genind-

¹⁾ Allerede nu har Staten overtaget en Del af denne Byrde, og fra 1904 skal den iflg. Beslutning af 1892 Urtilma Riksdag yde Rust- og Rodeholderne fuld Erstatning.

førte *almindelig Værnepligt*, dog med Stillingsvæsen og Frikøb. Tjenestetiden var dog kun 5 Aar, og fast *Freds-tjeneste* indførtes ikke.

Institutionen fik da heller ikke i lange Tider nogen Betydning for Flaaden. Dennes »Bevåringsmän« (Værnepligtige) indøvedes enten slet ikke eller kun i nogle faa Dage, og da ved Hæren eller i bedste Fald paa »Armeens Flotta.«

Først 1885 indføres 42 Dages Fredstjeneste, der for Flaadens »Bevåring« skulde aftjenes ved Flaaden.

Denne Ordning er det, der giver Stødet til, at man 1886 vedtager et Forslag af Sjøforsvarskomiteen af 1882 (bestod af Søofficerer og Rigsdagsmænd), der gik ud paa at vakanssætte Båtsmansholdet i Løbet af 8 Aar¹⁾ og anvende de indvundne Penge, *dels* til at skaffe Værfterne Erstatning for Tabet af Arbejdskraft, *dels* til Be- stridelse af en Del af Omkostningerne ved et *Sjømands-* korps, bestaaende af en fast og en hvervet Stamme. Disse Afdelinger skulde saa danne Kærnen i Skibsbe- sætningerne, Supplementet til denne Kærne skulde tages af Bevåringsmandskabet.

Som allerede løselig berørt havde forøvrigt den svenske Marine allerede længe besiddet *en fast, af Staten hvervet Stamme*, bestaaende saavel af Artillerister som af Matroser og Skibsdrenge, hvortil, som Institution af særegen Art, maa føjes *Enrolleringsmandskabet*.

Om end Forekomsten i Marinen af faste, af Staten hvervede Folk kan føres tilbage til Gustav Vasas Tid, er det dog først Carl d. XI, der skaber en fast Orga- nisation af disse Forhold.

Aar 1686 opstilles saaledes et *Artillerivolontærregiment*, inddelt i Kompagnier, der tildeltes de forskellige Flaade- stationer. Regimentet eller Troppen bestod under for-

¹⁾ Vakanssætningen gennemførtes dog ikke indenfor denne Tids- frist, der findes endnu et Par hundrede Båtsmän.

skellige Organisationer og Navne samt med en Mandskabsstyrke, der vekslede mellem c. 600 og c. 3 000, indtil 1845, da det, med Undtagelse af 2 Kompagnier à 75 Mand, omdannedes til et *Marineregiment*, bestemt til Infanterigarnisonstjeneste i Carlskrona samt Soldater-tjeneste i Skibene. Dette Marineregiment overførtes 1871 til Hæren for successivt at inddrages.

De nævnte 2 Kompagnier »Kanonerer» bragtes 1852 paa 100 Mand pr. Kompagni og overførtes 1873 til *Matroskorpset* som dettes 5. og 6. Komp.

Medens Artilleristerne gjorde Tjeneste hele Aaret rundt, vare Folkene ved det 1685 af befarne Matroser oprettede *Kofferdikarsregiment* kun til Tjeneste i Sommerhalvaaret, indtil i Begyndelsen af dette Aarhundrede stadig Tjeneste for en Del af Styrken indførtes. Antallet af Kofferdikarle var til at begynde med ej heller stort, nemlig kun c. 300, men forøgedes efterhaanden noget, saa at det 1787 var 500, der, indordnede i Kompagnier, vare tildelte de forskellige Flaadestationer. 1824 indførtes stadig Tjeneste for hele Afdelingen, der omdøbtes til *Matroskorpset*, og Styrken fastsattes til 450 Mand. 1873 optog Korpset som nævnt de to Kanonerkompagnier og dannede saaledes Overgangen til det 1887 oprettede Sjømandskorps.

Disse faste Korps af Artillerister og befarne Folk havde dels den Opgave at danne en fast Stamme for Skibenes Besætning, dels skulde Underofficerskorpset rekruterer fra dem. Selv rekruteredes de ved Hvervning, eller, for saa vidt angaar den befarne Stamme, fra *Skibsdrengekorpset*.

Skibsdrenge forekomme allerede omkring Midten af det 16. Aarhundrede, men først godt 100 Aar senere organiseres et Korps af disse Drenge. Saavel Drogenes Antal som den Alder, hvori de antoges, har varieret en Del — Antagelsesalderen har til Tider været helt nede paa 8 Aar — hvorimod den Alder, hvori de »karlskreves»

altid har været 18—20 Aar. Den karlskrevne Skibsdreng gik enten over i Kofferdikarsregimentet eller blev, hvis han var særlig flink, straks forfremmet til Underofficer.

Hvad endelig **Enrolleringen** angaar, saa oprettedes denne Institution i Slutningen af det 17. Aarhundrede og bestod deri, at befarne Folk — først kun fra de sydlige Provinser, senere fra hele Riget — udtoges til at gøre Tjeneste under Krig. De Enrollerede fik i Fredstid kun en mindre Sum i »Wartgelder«, men havde Tilladelse til at drive Søfart og kunde ej hverves paa anden Maade (af Rust- og Rodeholderne). Ved Krigs Udbrud skulde de uophødelig melde sig til Tjeneste, og fik da under denne Maanedshyre.

1790 ophævedes Institutionen, men Kronen forbeholdt sig Ret til, naar Forholdene krævede det, at *tvangsforhyre* det fornødne Antal af de ved »Sjømandshus«¹⁾ indskrevne Søfolk. Denne Ret blev jo imidlertid overflødig ved Værnepligtens Indførelse 1812.

Det **Sjømandskorps**, der ifølge den foran omtalte Beslutning oprettedes 1887, havde i korte Træk følgende Organisation:

1. *Den faste Stamme* paa c. 900 Mand skulde ude-

¹⁾ »Sjømandshusene» svare paa det nærmeste til vore Mønstringskontorer. Iflg. Kongl. Brev af 29. Jan. 1864 skal der i hver Stapelstad findes et Sjømandshus (Antallet 1888 var 45), der forvaltes af en af Magistraten valgt Direktion paa 6 eller 3 Medlemmer, af hvilke $\frac{1}{3}$ skal være Skibsførere, $\frac{2}{3}$ Redere. Desuden findes Suppleanter og en Revision. Ved S. føres Indskrivningsregister over i S.s Distrikt hjemmehørende Fartøjer og Søfolk samt Rulle over værnepligtige Søfolk. Endvidere uddeler S. Understøttelser til gamle Søfolk og disses Enker og Børn; Midlerne hertil fremkomme hovedsagelig ved en Tonafgift (3 Øre pr. Ton) paa udklarernde Skibe og en Hyreafgift — Plåtafgift — ved Afmønstring: 2 % for Fører, $1\frac{1}{2}$ % for Styrmand og Maskinister, 1 % for øvrige Søfolk). S. eje ret betydelige Kapitaler (1884: $2\frac{1}{4}$ Mill.).

lukkende rekruteres fra Skibsdrengekorpset og inddeltes i 4 Lønningsklasser. Efter Tjenestegren inddeltes den i 4 Afdelinger: Matros-, Haandværker-, Fyrbøder- og Minørafdelingerne.

2. *Den hvervede Stamme* paa 2 900 Mand inddeltes i 3 Lønningsklasser, svarende til den faste Stammes 3 laveste. Den rekruteredes ved Hvervning fra Koffardimarinen; Kapitulationen var paa 8 Aar med 3 Aar og 5 Maaneders Fredstjeneste. $\frac{1}{8}$ hvervedes hvert Foraar, saa at der om Sommeren havde $\frac{4}{8}$ (= 1 450 Mand), om Vinteren $\frac{3}{8}$ (= 1 088 Mand) til Tjeneste. Ved at tilbageholde Halvdelen af den Hvervedes Løn til Kapitulationens Ophør, søgte man at sikre sig, at de Hvervede opfyldte deres Forpligtelser ved Mobilisering m. m. Den hvervede Stamme var fordelt til de samme Afdelinger som den faste, samt til en Fæstningsartilleriafdeling, der dog ophævedes, da Carlskrona Befæstning i 1893 fik Officersbesætning af et særligt Korps, Carlskrona Artillerikorps, istedetfor som tidligere af Søofficerer.

Der klæbde imidlertid flere Ulemper ved den hvervede Stamme, og da navnlig den, at man lønnede Folkene efter deres Hjemsendelse, uden at man dog havde nogen synderlig Garanti for, at de mødte ved Indkaldelse under Mobilisering, da man ikke forbød dem at gaa i Koffardifart. Det viste sig ogsaa ved foretagne Undersøgelser, at man ikke kunde gøre Regning paa, at mere end højt regnet 50 % af de Hjempermitterede vilde give Møde ved Indkaldelse.

Man har derfor ogsaa i det forløbne Decennium stadig gjort Forandringer i Sjømandskorpsets Organisation, alle gaaende ud paa at forøge den faste Stamme paa den hvervedes Bekostning. — Samtidig har man forøget Bevåringens Tjenestetid og forbedret dens Uddannelse for derved at faa et brugeligt Suppleringsmandskab til Flaadens Bemanding.

Den sidste Organisation af Sjømandskorpset er traadt i Kraft 1899 og gaar ud paa følgende:

Sjømandskorpset tæller 2 400 Mand til aktiv Tjeneste, fordelt paa 5 Afdelinger med tilsammen 16 Kompagnier, nemlig: 1) Matrosafdelingen med 8 Kompagnier (hvoraf 2 ere Rekrutter), 2) Ekonomiafdelingen, 3) Fyrbøderafdelingen, 4) Haandværkerafdelingen og 5) Minørafdelingen, hver med 2 Kompagnier. Kompagnierne med ulige Numre tilhøre Carlskrona Station, de med lige Numre Stockholm Station.

Ekonomiafdelingen, der er en Nyskabning, omfatter Sygepassere, Hovmestre, Kokke og Hornblæsere m. fl. Disse Folk indgik tidligere i Matrosafdelingen.

Fordelingen af Mandskabet til de forskellige Afdelinger bestemmes efter disses Behov af Kongen, medens *Fordelingen* til de 4 Lønningsklasser er bestemt ved Lov.

Denne Fordeling samt *Lønninger* m. m. fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Tabel III.

Lønningsklasserne	Antal ²⁾ Mand	Fast Maanedsgage ¹⁾ pr. Mand	Dagpenge om- bord og iland ³⁾ pr. Mand
		Kr.	Kr.
1 ^o (Underofficerskorporaler)	300	30	0.80
2 ^o —	700	20	0.60
3 ^o —	500	10	0.40
4 ^o —	900	5	0.20

¹⁾ En mindre Del af Maanedsgagen udbetales ikke Manden, men indsættes af Kompagnichefen i en Sparekassebog, der først ved Hjemsendelsen udleveres til den Paagældende.

²⁾ Under Udkommando forhøjes Dagpengene efter en *god Tjeneste* i henholdsvis 2 Aar og 5 Maaneder, 6 Aar og 10 Aar med resp. 10, 20 og 30 Øre.

³⁾ Fra og med Aar 1901 foretages Sjømandskorpset med 300 Mand, nemlig 50 Underofficerskorporaler, 200 Mand i 2. Lønningsklasse og 50 Mand i 3.

Foruden de i Tabellen opførte Emolumenter har Mandskabet fri Mundering (beregnet til 111 Kr. pr. Mand aarlig), Naturalforplejning (beregnet til 52 Øre iland, 53 Øre ombord pr. Mand og Dag) og Indkvartering.

Pension opnaas med 50 Aars Alderen, for saa vidt 20 Aars Tjenestetid haves, samt ved Invaliditet. Størrelsen af Pensionen varierer mellem 50 og 360 Kr. om Aaret.

Korpset rekruteres:

1) fra Skibsdrengekorpset. De herfra karlskrevne Folk ere forpligtede til at tjene 6 Aar.

2) ved Hvervning. Kapitulationen er mindst for 2 Aar og 8 Maaneder — for Fyrbødere og Minører dog 3 Aar og 8 Maaneder — højst for 6 Aar. Hvervningen foretages ved Stationschefernes Foranstaltning aarlig i September Maaned, men gælder fra 1. Februar det paafølgende Aar; dog staar det den Hvervede frit for til enhver Tid mellem 1. Oktbr. og 1. Febr. at indtræde i Tjenesten, saa at den første Hvervningstid kan blive indtil 3 Aar (for Fyrbødere og Minører: 4 Aar). Det aarlige Kontingent er beregnet at skulle blive c. 300 Mand.

I Hvervningspenge gives 50 Kr., hvoraf dog kun 30 Kr. udbetales, Resten indsættes i den ved Omtalen af Maanedsgagen nævnte Sparekassebog.

For alt Sjømandskorpsets Mandskab gælder følgende:

Den, der tager Eksamen i en Underbefalsskole, paa drager sig herved *Forpligtelse* til 2 Aars Tjeneste udover sin Kapitulationstid. Paa den anden Side har den, der har fyldestgjort Fordringerne for Oprykning til Underofficerskorporal, *Ret* til at forblive i Korpset efter Kapitulationens Udløb. Simpel *Rekapitulation* kan altid finde Sted, dog kun for en Tid af mindst 2 Aar.

Den anden Del af den faste Mandskabsstamme dannes som nævnt af Skibsdrengekorpset. Dettes Oprindelse er alt omtalt; her skal kun tilføjes, at Drengene i den nærmeste Snes Aar før 1894 antoges i en Alder af

13—16 Aar, og Uddannelsen varede da 4 Aar. Det nævnte Aar nedsatte man af økonomiske Grunde denne til 2 Aar og hævede samtidig Antagelsesalderen til 16—18 Aar; men det viste sig nu vanskeligt at rekrutere Korpset. For at bøde herpaa er fra 1899 Drengenes Dagpenge forhøjede fra 2 til 10 Øre, og Minimumsalderen for Antagelse sænket til 15 Aar. Iøvrigt faa Drengene fri Mundering og Naturalforplejning, ere indkasererede paa Carlskrona Station, hvor de om Vinteren faa en elementær teoretisk Undervisning i almindelige og militære Fag, samt have Eksercits, Gymnastik og Sløjd, medens de om Sommeren i 4 Maaneder uddannes ombord i særlige Skolefartøjer. — Antallet af Drenge er f. T. c. 250, men skal bringes op til 320.

Den sidste Del af Flaadens Mandskab udgøres endelig af **Beværingen**.

Af den svenske *Værnepligtslov* skal følgende anføres:

Enhver svensk Mand er værnepligtig fra og med det Kalenderaar, hvori han fylder 21 Aar til og med det Kalenderaar, hvori han fylder 40 Aar.

Værnepligten aftjenes med 8 Aar i Beværingens 1. Opbud, 4 Aar i Beværingens 2. Opbud og 8 Aar i Landstormen.

1. Opbud kan indkaldes af Kongen (Statsraadet). Indkaldes 2. Opbud, skal Riksdagen straks sammenkaldes, hvis den da ikke er samlet, i hvilket Tilfælde dens Sanktion til Foranstaltningen maa indhentes forinden Indkaldelsen. Landstormen endelig kan — af Kongen (Statsraadet) — kun opbydes under Krig og udelukkende til Landsdelens eget Forsvar.

Fredstjenestetiden er 90 Dage.

Af Værnepligtsmassen udtages til Flaaden:

- 1) De ved Sjømandshus indskrevne Værnepligtige.
- 2) Værnepligtige, ansatte i Lods-, Fyr- og Redningsvæsenet.

3) Efter Kongens Bestemmelse andre Værnepligtige, som Flaaden har Brug for.

Heraf ere fritagne for Fredstjeneste:

a) de under 2) nævnte Personer.

b) Værnepligtige, som ved Begyndelsen af det Kalendarjaar, hvori de fylde 21 Aar, allerede have været indskrevne ved et Sjømandshus i 4 Aar, af hvilke 12 Maaneder skulle være tilbragte i udenrigs Fart; eller, for saa vidt de ere indskrevne som Maskinister eller Fyrbødere, have gjort Tjeneste som saadan i 12 Maaneder.

Disse Værnepligtige henhøre under hele deres Værnepligtstid til Bevåringens 1. Opbud.

c) Værnepligtige, der have haft Ansættelse ved »Flottans stam eller reserv« i mindst 24 Maaneder.

Disse Værnepligtige henhøre under 1. Opbud i hele den Tid, de staa i Bevåringen.

Som allerede berørt har man i Sverrig i de senere Aar gjort en hel Del for at forbedre Bevåringens *Uddannelse*. Medens de 42 Dages Fredstjenestetid, der indførtes 1885, kun anvendtes til Eksercits og Øvelser iland og ombord i særlige Logisskibe, der stadig laa tilankers, naar undtages nogle faa Dages afsluttende Skydeøvelser, under hvilke de bugseredes, saa gik man efter Indførelsen af de 90 Dages Fredstjeneste (i 1892) først over til en noget besynderlig Ordning, efter hvilken de Indkaldte først i 60 Dage uddannedes iland af Befalingspersonel fra Hæren og derefter i 30 Dage vare udkommanderede med Flaadens Skibe.

Men fra og med 1895 uddannes Bevåringen udelukkende ombord. Straks selve Mødedagen fordeles de Indkaldte til de ved Stationens Foranstaltning ekviperede Skibe, der formeres i Eskadrer, en for hver Station. 5-6 Uger anvendes nu udelukkende paa Bevåringens Uddannelse, derefter faa Skibene fri Manøvre i en 14 Dages Tid for at foretage en Del Skydning, Skjærgaards-

sejlads m. m. I de sidste 4 Ugers Tid foretages endelig Eskadreøvelser.

Under Indkaldelsestiden faa Folkene Dagpenge (50 Ø.) foruden selvfølgelig Mundering og Naturalforplejning.

Ifølge Opgivelse fra Chefen for Flottans Stab (Kgl. Maj. Proposition f. 1897) ansaas Behovet af Bevåring ved en Mobilisering at være:

til de udrustede Fartøjer	c. 2 969	Mand
til Erstatning og Stationstjeneste	c. 1 513	—
til Stationernes og Værfternes Værksteder c.	550	—
til Erstatning for sandsynlige Vakancer i		
Sjømandskorpset	c. 300	—
Ialt . . .		c. 5 332 Mand

Imidlertid er Flaaden jo siden den Tid bleven noget forøget, saa Behovet er vel nok nu nogle Hundrede Mand mere.

Tallet paa dem, der indskrives til Tjeneste ved Flaaden, opgives i de svenske Kilder meget forskelligt, nemlig fra c. 1 700 til c. 2 700. Derimod findes der meget bestemte Opgivelser om, hvor mange der aarlig indstille sig til Tjeneste og vaabenøves. I nedenstaaende Tabel IV er opgivet Tallene for Aarene fra og med 1895, der som ovenfor nævnt var det første, hvor Uddannelsen foregik i de udrustede Skibe.

Tallene ere:

Tabel IV.

Aar	Alm. Tjeneste	Fæstningstjeneste	And. særl. Tjeneste
1895...	875	485	207
1896...	818	495	228
1897...	939	491	203
1898...	964	412	202
1899...	985	411	210

Da der imidlertid af de saaledes mødte aarlig af forskellige Grunde kasseres en 70—100 Mand, bliver

det endelige Resultat, at der ombord og paa Stationerne aarlig uddannes ca. 1 000 Mand.

ad b. 1) **Marineingeniørkorpset.** Dette tæller 20 Officerer. Antallet i Chargerne, Lønning med mere fremgaar af nedenstaaende Tabel V. Korpset vil forøvrigt i en sandsynligvis nær Fremtid blive forøget.

Tabel V.

Chargens Benævnelse	Ant.	Bangerer med	Gage	Tjeneste
			Kr.	
Overdirektør	1	Kommandør	9000	Chef for Korpset og for Marineforvaltningens Ingeniørafdeling
Direktører	2	Komkapt. 1 ^o	6 000-6 500	Chefer for Værfternes Ingeniørdepartementer.
Ingeniører	5	Kaptajn	4 000-5 000	I Marineforvaltningen (kontrollere Materielleverancer) eller ved Værfterne.
Bygmestre	2			Ved Stationerne.
Torpedo- og Mineing.	3	Løjtnant	3 000-4 000	En ved hvert Værfts Artilleridepartement, en i Marineforvaltningens Mineafdeling.
Ekstraingeniører . . .	5			Som Ingeniørerne samt udkommanderes med udrustede Skibe.
Underingeniører ¹⁾ . .	2	Underløjtn.	1 000	Som Ekstraingeniører.

2) **Civilstaten,** paa hvis Sammensætning her ikke skal gaas nærmere ind, forretter Kontortjenesten i Overstyrelsen og paa Stationerne og maa desuden afgive Personale til Udkommando som *Intendanten* i de større Skibe, idet der ikke findes noget særligt Intendanturkorps i Sverrig. I de mindre Skibe gør, som alt nævnt, Underofficerer af Økonomietaten Intendanttjeneste. — Ogsaa *Auditørtjenesten* besørges af Personale af Civilstaten.

¹⁾ Underingeniørsposterne have paa Grund af de lave Gager i lange Tider været vakante.

3) Lægekorpset tæller 9 faste Læger med Kommandørkaptajns og Kaptajns Rang, fordelt til Stationerne, samt et Antal — f. T. 20, fra og med Aar 1901: 30 — *Stipendiater*, 3: medicinske Kandidater, der mod en ringe Aarsgage (5—600 Kr.) forpligte sig til at gøre Tjeneste som Skibslæger i de udrustede Skibe, hvor de da have 8 Kr. i Dagpenge foruden Messepenge.

De øvrige civilmilitære Korps: *Lærer-, Ecklesiastik-, Maanedslønare- og Daglønarestaterne* — de to sidste omfattende Haandværkere, Arbejdere, Daglejere m. fl. ved Stationerne (Værfterne) — samt Politikorpset give ikke Anledning til særlig Omtale.

Endelig sorterer under Marinen Carlskrona Artillerikorps. Indtil 1893 besattes Befæstningerne ved Carlskrona af Flaadens Officerer og Mandskab, men det nævnte Aar oprettedes — saavidt vides for at frigøre Søofficererne til Flaadens Besætning — det nævnte Korps, der tæller:

- 1 Oberst, Chef for Fæstningens Artilleri og for Korpset,
- 1 Major,
- 9 Kaptajner,
- 19 subalterne Officerer.

Saa vel Søofficerer som Land (Artilleri)-Officerer kunne ansættes i Korpset. *Mandskab* udskrives særlig til denne Tjeneste (se Beværingen).

C. Materiellet.

(Angaaende Materiellet henvises til Kapt. J. Schultz's Artikel herom i Tidsskr. f. Søv. Aar 1900 Pag. 62 og flg.).

D. Budgettet.

Det svenske Marinebudget, eller, som det paa Svensk benævnes: 5te Hufvudtitel (af Riksbudgettet), falder lige-

Tabel VI. Fe

Treaarig Periode	Aarligt Riksbudget	Aa		
		Ordinært	Ekstra ordinært	Sur
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1881—83.....	76 560 700	5 275 000	805 300	6 080
1887—89.....	85 736 000	6 051 200	964 700	7 015
1893—95.....	99 786 000	6 808 700	1 716 000	8 524
1898—1900.....	124 492 000	7 232 100	7 827 100	15 059

som vort i 2 Dele, en ordinær og en ekstraordinær. Ovenstaaende Tabel giver en Oversigt over Budgettets gennemsnitlige Størrelse i visse 3-aarige Perioder i de sidste 20 Aar. De i Tabellen opførte Tal ere tagne af de aarlige Finanslove, men saavel Riksbudgettet som Marinebudgettet er forøvrigt en Del større; til dels ejer Staten særlige Fonds, for hvis Forvaltning der ikke gøres Rede paa Finanslovene, dels — se nedenfor under »Forslagsanslag» — finder der temmelig betydelige Overskridelser Sted paa Udgifterne. Paa den anden Side opføres en Del Indtægter, der ere i jævn og stadig Stigning, systematisk for lavt paa Finanslovene, saa at Statsregnskaberne alligevel i de senere Aar udvise betydelige Overskud. (I Aarene 1895, 1896, 1897 og 1898 respektive 14, 12, 21 og 21 Mill Kr.).

Det skal bemærkes, at Udgifterne til Pensioner ikke opføres paa Marinens Budget, hvilket Forhold jo iøvrigt ogsaa findes hos os.

Posterne — paa Svensk: »Anslag» — paa Finansloven ere af forskellig Art, nemlig:

a. Almindelige Anslag. Disse maa ikke overskrides: Overskridelser skal efterbevilges; eventuelle Besparelser gaa tilbage i Statskassen.

b. Reservationsanslag. Eventuelle Besparelser kan

udtitel.

Budget

% af udget	Civile Del	Militære Del	Militære Del i % af Riksbudget	Ekstraord. til Ansk. af Materiel
	Kr.	Kr.		Kr.
9	1 283 700	4 796 600	6.2	390 100
2	1 377 100	5 038 800	6.6	605 200
6	1 461 900	7 062 700	7.0	1 272 700
1	1 541 900	13 517 300	10.8	6 792 200 ¹⁾

Ministeriet det eller de følgende Aar anvende paa samme Konto; Overskridelser skal paa den anden Side dækkes ved Besparelser det eller de følgende Aar.

c. Forslagsanslag, der uden videre kan overskrides, endog med ret betydelige Beløb.

De forskellige Undertitler paa Budgettet ere følgende:

I. Departementet og Overstyrelsen (opføres med ca. 85 000 Kr. aarlig).

II. Flaadens Personel (c. 3 Mill. Kr. aarlig; forhøjes fra og med Aar 1900 til c. 3³/₄ Mill.). Heraf afholdes samtlige Udgifter til Lønninger, Tillæg, Beklædning og Naturalforplejning for Flaadens faste Personel; dog gaar under Udkommando Sotillæg og Messepenge for Officerer, samt Dagpenge for Underofficerer og den faste Stamme (ialt c. 74 000 Kr.) af Udrustningskontoen. Af de forskellige Konti paa denne Undertitel ere saa vigtige Poster som: Carlskrona Artillerikorps (c. 300 000 Kr.) og Beklædning til den faste Stamme og Skibsdrenge (c. 300 000 Kr.) Reservationsanslag, medens Naturalforplejning (c. 420 000 Kr.) endog er Forslagsanslag.

III. Flaadens Materiel. Herunder findes kun een

¹⁾ For Aar 1900 under Nybygning medtaget Bevillingen (2500 000 Kr.) til Ombygning af «Svea», «Göta» og «Thule».

Konto: Flaadens Nybygning og Vedligeholdelse (1 300 000 Kr.; forhøjes fra og med Aar 1901 til 1 600 000 Kr.), der er Reservationsanslag. Kontoens Navn er noget misvisende, da den aldrig anvendes til Nybygning af Skibe eller Fartøjer, men kun til Vedligeholdelse af disse samt til saavel Vedligeholdelse som Nybygning ved Flaadestationerne. Desuden gaar en Del af Udgifterne ved Udrustning og Oplægning af denne Konto.

Efter at den i 1892 nedsatte Kommission af Søofficerer varmt havde anbefalet at indføre en fast ordinær Konto til Nybygning af Skibe og Fartøjer, har Regeringen Gang efter Gang forsøgt at faa en saadan Konto (paa c. 2³/₄ Mill. Kr.) sat ind paa Budgettet under den her omhandlede Undertitel, men Riksdagen har hidtil bestemt afvist disse Forsøg. Alle Nybygninger foretages, som nedenfor nærmere skal omtales, for ekstraordinært bevilgede Midler.

IV. Diverse Anslag (c. 1¹/₄ Mill. Kr.). De vigtigste Konti her ere: Reservationsanslaget Flaadens Øvelser og Forslagsanslaget Sjöbeväringens Vaabenøvelser og Beklædning, der tilsammen udgøre den svenske Udrustningskonto. Den første Konto, der var bestemt til det faste Personels Uddannelse ombord, var indtil 1883 550 000 Kr., men forhøjedes da til 670 000 Kr., for hvilken Sum der beregnedes følgende Antal Øvelsesdage ombord aarlig:

for en Stabsofficer.....	51	Dage
— Kaptajn	46	—
— subaltern Officer	146	—
— Underofficer	59	—
— Mand af Stammen	112	—

Da imidlertid Udgifterne til disse Udrustninger stadig steg, idet navnlig Kul- og Ammunitionsforbruget for hvert Aar repræsenterede større og større Værdier, fore-

slog Regeringen Kontoen for 1897 forhøjet med 155 000 Kr., saa at dels Eskadreøvelserne kunde forlænges med 2 Uger til c. 8 Uger, dels 2 Vinterskibe kunde udsendes istedetfor det sædvanlige ene. Til Trods for at Sjøministeren lagde stærkt Vægt paa den sidste Bevilling, som han mente var af stor Betydning for Personellets Sømandsuddannelse, blev den (105 000 Kr.) dog strøgen, medens de 50 000 Kr. til Eskadreøvelsernes Forlængelse bevilgedes. Fra og med Aar 1900 har Riksdagen paa Regeringens Forslag forhøjet Kontoen med 150 000 Kr., saa at der kan gives Mandskabet en forbedret artilleristisk Uddannelse og en Torpedoskole — ligeledes for Mandskabet — kan oprettes. Samtidig strøg dog Riksdagen en ekstraordinær Bevilling til Erstatning af forbrugt Ammunition, der i de senere Aar med et Beløb af c. 40 000 Kr. havde faaet Hævd paa Budgettet, idet Riksdagen henviste Regeringen til fremtidig at afholde denne Udgift af den forhøjede Øvelseskonto.

Forslagsanslaget til Sjøbevåringens Øvelser og Beklædning opføres med 350 000 Kr. aarlig, men Overskridelsen er ofte meget stor (over 100 000 Kr).

V. Handelen (c: $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr.). Den betydeligste Konto er Reservationsanslaget Lods-, Fyr- og Redningsvæsen, der opføres med 1 500 000 Kr. aarlig. (Fra og med Aar 1900: 1 600 000 Kr).

VI. Ekstraordinære Anslag. Interessen knytter sig her hovedsagelig til Kontoen: Anskaffelse af Fartøjsmateriel, hvilken Konto er opført i sidste Rubrik af ovenstaaende Tabel VI. Som det fremgaar af Tabellen, er Kontoen vokset meget betydeligt i den omhandlede Periode, hvilket selvfølgelig hovedsagelig har sin Grund i, at man har bygget stadig flere og større Fartøjer, men ogsaa for en Del skyldes, at Prisen for Fartøjer af samme Type er stegen betydelig. Et Panserskib af »Oden«-typen ansattes saaledes i 1895 til 3 190 000 Kr., men 1899 (»Dristigheten«) til 4 373 000 Kr. (heri ind-

befattet 1. Forsyning af Ammunition og Torpedoer). For en 1. Kl. Torpedobaad ere de tilsvarende Tal: 215 000 Kr. og 263 000 Kr.

Åf andre i de senere Aar ret faste Poster paa denne Undertitel skulle nævnes: Anskaffelser til Minevæsenet (75 à 100 000 Kr. aarlig); Ammunition og Skydeforsøg (c: 100 000 Kr. aarlig) og (siden 1897) Anskaffelse af Beklædningsforraad for en Mobilisering (c: 100 000 Kr. aarlig). Desuden er der i de senere Aar sporadisk anvendt ret betydelige Summer til Tilvejebringelse af Reserveskyts og Reservetorpedoer samt til Anlæg af Dokker, Forraadshuse m. m.

Hermed er Budgettet, som det forelægges for Riksdagen, udtømt, og det vil ses, at det i Administrationens Haand er i Besiddelse af temmelig stor Elasticitet paa mange Omraader. [De mange Reservations- og Forslagsanslag]. Men set fra et Marinestandpunkt maa det sikkert betegnes som en stor Ulempe, at der ikke findes nogen ordinær Nybygningskonto; thi vel have de ekstraordinære Bevillinger til Nybygning paa Grund af Forhold, hvorpaa der her ikke skal gaas nærmere ind, i de senere Aar været ret betydelige, og Regeringen er derved bleven sat istand til — dog rigtignok ogsaa fra omtrent bar Bund — at skabe en meget homogen Flaade, saa at det for en overfladisk Betragtning nok kan se ud, som om en ordinær Konto var overflødig; men det maa vel erindres, at ekstraordinære Bevillinger jo altid kunne opnaas, naar blot Stemningen i Folkerepresentationen er for en kraftig Udvikling af Flaaden, medens paa den anden Side en fast ordinær Konto er det eneste Middel til at sikre en jævn Udvikling af Materiellet ogsaa i de Perioder, hvor Bølgerne gaa højt mod de saakaldte uproduktive Statsudgifter, og kun ved en saadan jævn og stadig Udvikling kan man vedligeholde den Stab af Teknikere og særligt uddannede Arbejdere, som er nødvendig for til enhver Tid at kunne frembringe 1. Klasse Søkrigsmateriel.

Til Slut skal endnu nævnes en iøvrigt allerede løselig berørt Egenskab ved det svenske Budget, den nemlig, at det danner saavel Organisations- som Lønningsløv for Personellet, idet alle Forandringer i dettes Sammensætning — herunder ogsaa Oprettelsen af helt nye Korps, som f. Eks. iaar: »Flottans Politikorps« — eller Lønninger simpelthen bevirkes ved at optage (stryge) de dertil nødvendige Midler paa det næste Budget.

Bog anmeldelse.

Fiskeriberetning for Finansaaret 1898—99 udarbejdet af C. F. Drechsel.

Efterhaanden er det et stort og værdifuldt Materiale, som hvert Aar samles sammen i disse Fiskeriberetninger, og for en driftig Fisker, der forholdsvis let kan faa Bogen i Hænde, er der her Stof nok til aandeligt Arbejde i mange ledige Dage og Timer. Der findes Beretninger om Fiskeri og Fiskeriforsøg helt oppe fra Island, gennem Nordsøen og Kattegat til Sund og Bælter og endnu videre helt ind til Indsøen, Aaen, Bækken og Udklækningsanstaltens Rugekasse. —

Der er tjent noget mindre i 1898 end i det foregaaende Aar; Udbyttet er med et rundt Tal 6 Millioner Kroner. Det er egentlig ikke meget.

Nedgangen i 1898 skyldes navnlig den Omstændighed, at det vigtige Aalerusefiskeri slog fejl mange Steder, og Fiskeriet langs Jyllands Vestkyst var heller ikke straalende godt.

Derimod viser Limfjordens Rødspættefangst stor Fremgang, hvilket tilskrives den Saaning af Rødspætteyngel, som om Foraaret indføres i Fjorden; i det Hele taget var al Rødspættefiskeri — den vigtigste Gren af Fiskeriet — i god Fremgang. Af samme Grund forøges

ogsaa Kutterflaaderne baade i Frederikshavn og i Esbjerg, de ældre Fartøjer sælges, og de ny blive baade større og mere sødygtige end hidtil; samtidig gaar man overalt rask over til at anvende Petroleumsmotorer som Drivmiddel til Hjælpekrue og Spil, og Damp vil efterhaanden ikke mere blive anvendt. Med en Motor paa 20 H. K., der drev en to-bladet Skrue, opnaaede en 55 Tons Kutter en Fart af 5 Knob i stille Vejr.

Til stor Nytte for alle deri interesserede offentliggøres i Beretningen de Rapporter, som indkomme efter afholdte Forsøg paa et eller andet Omraade: fra Udlandet, fra Orlogsskibes Togter, fra Konsulater o. s. v.; at man netop herved faar det rette Udbytte af det udførte Arbejde behøver ikke at forklares.

Saaledes bør omtales en Rapport fra Skonnerten Diana, der har opmaalt Farvandene om Island, foretaget Fiskeriundersøgelser og undersøgt Bundens Beskaffenhed. For hver Fjord gives der da en Udtalelse om Ankerpladser, Fiskebestanden, og om Forholdene egne sig for Trawling eller Snurring o. s. v., hvilke Oplysninger vil være til stor Nytte for enhver Fiskekutter, der uden at være lokalt kendt søger ind paa Fjorden for at fiske.

Forstanderen for Fiskerskipperskolen i Frederikshavn har indsendt Rapport over en Rejse til Island for at gøre sig bekendt med Navigering i Fiskerskibe og for at studere Fiskeriforhold. Han udtaler, at Garnfiskeriet utvivlsomt har en stor Fremtid for sig paa Island, og mener, at man med en moderne Kutter med Hjælpekrue sikkert vil fiske lige saa godt om ikke bedre med Garn end med Snurrevaad.

Flere andre Rapporter, f. Eks. Beretningen fra det kgl. danske Generalkonsulat for Pommern, og Afsnittet om »Foretagender til Fremme af det danske Fiskeri« ere i høj Grad læseværdige.

Den 400-Sider store Beretning slutter med en Offentliggørelse af biologisk Stations Trawlinger i Skagerak

og Kattegat, samt en interessant og belærende Beskrivelse af Bundarten og Fiskebestanden i disse Farvande.

C. I. H.

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

England.

Nybygninger.

Panserkrydser. Panserkrydseren »Aboukir« er sat i Vandet d. 16. Maj; den er Søsterskib til »Cressey« (Side 32).

Torpedobaadsødelægger. Regeringen har modtaget Torpedobaadsødelæggeren »Albatross«, der efter Kontrakten skulde løbe 32 Knob, skønt den paa Prøveturen kun har opnaaet 31 $\frac{1}{2}$ Knob.

30 Knobs Torpedobaadsødelægger »Ostrich« er sat i Vandet.

Ombygninger m. m.

Kampskibene af »Admiral«-Klassen skulle moderniseres. Underste Dæk for og agter skal pansres med 90—100 mm. Krupp's Staal; det svære Skyts skal erstattes med 23 cm. B. K., de 15 cm. B. K. rimeligvis med 76 mm. H. K.

»Inflexible« skal have ny, moderne sekundær Armering.

Prøver og Forsøg.

Type	Navn	Displacement	Provens Varighed	I. H. K.	Omdr. pr. Minut	Fart i Knob	Kedeltryk i kg. / cm. ²	Kulforb. i Kg. pr. HK. i 1 t.
Torpedobaads- ødelægger	Peterel	370	3t	6 432	380	30,1	—	1,08
	Viper	370	3t	11 000 (ansl.)	1 050	34,0	11,8	—

Den 26. Maj afholdtes et Skydeforsøg mod Panserskibet »Belleisle«, der er bygget i 1878 og har et De-

placement af 5000 Tons, for at komme til Kundskab om Virkningen af moderne Artilleri overfor Træ.

»Belleisle« laa fortøjet og blev beskudt fra »Majestic«, der passerede med 12 Knobs Fart, med 30,5 cm., 15 cm. og 47 mm. Kanoner. Afstanden varierede mellem 1700 m. og 1000 m. Det var pansret i Vandlinien hele Skibet rundt med Compound Panser paa 305—152 mm., med et Træunderlag paa 407—228 mm., Kasemat 228—127 mm. og Kommandotaarn 228 mm.

Panserdæk af Jern 25 mm. paa den horisontale Del, 76 mm. i Borde.

Skibet havde en Besætning paa 130 Træmænd og laa klargjort til Kamp med Dampen oppe, og dets Pumper overøste Trædækket med Vand.

I et overvands Torpedoapparat laa en ladt Torpedo klar til Affyring. Beskydningen varede $9\frac{1}{4}$ Minut og der afgaves 12—30,5 cm. og 192—15 cm. Projektiler. Der skødes saavel med Panserprojektiler som med Lyddite- og Krudtgranater. Træfferprocenten var c. 80.

Der fandt ingen Antændelse af Betydning Sted. Torpedoen blev ved Beskydningen affyret uden at eksplodere. Skorstenen blev skudt ned, men Kedlerne holdt hele. Skibet var efter faa Minutter Vrag.

Rusland.

Skibs-Hygiejne.

Om Livet ombord i en af de moderne russiske Krydsere, set fra et hygiejnisk Synspunkt, har en Skibslæge fornylig i et Tidsskrift for Marinelæger skrevet en Afhandling, af hvilken vi efter »Kronstadt Tidende« bringe nedenstaaende Uddrag:

»Naar vi undersøge de hygiejniske Betingelser, hvorunder Officererne leve ombord, maa vi indrømme, at Livet i de moderne Skibe i adskillige Henseender betegner væsentlige Fremskridt, ja at Officererne i mange Tilfælde end ikke savne en vis Comfort.

De maanedlange Sørejser fra Sejlskibenes Tid kendes ikke mere; selv paa de længere Rejser lide Officererne ikke mere Mangel paa ferske Provisioner, da man næsten altid har Kølerum i Skibene, og dog, tiltrods for alle Nutidens Forbedringer i Officerernes Livsvilkaar ombord, kan det ikke nægtes, at Officererne nutildags, hvad Sundheden angaar, ikke kunne taale Sammenligning med Sejlskibs Periodens Officerer. Et Vidnesbyrd herom er den overordentlig hyppige Afgang af Officerer fra Eskadrerne paa Grund af Sygdom. Vi lægge Mærke til en Nervøsitet i Nutidens Søofficerers Karakter, som man hos tidligere Slægter vilde have betragtet som en Absurditet. Denne Nervøsitet gaar i mange Tilfælde over til Nevrasteni, derfra til Hysteri og ofte endogsaa til Melankoli. Endvidere se vi, at oprindelig ubetydelige Skrøbeligheder ofte — under Indflydelse af visse Betingelser — antage en saadan Form, at de gøre en fortsat Tjeneste i Eskadren umulig og tvinge Vedkommende til at ansøge om at fratræde Tjeneste for at rejse hjem eller helt forlade Tjenesten.

Man maa upaatvivlelig have sin Opmærksomhed henledt paa dette Forhold og søge at komme til Klarhed over Aarsagerne dertil. Disse Aarsager maa ikke alene søges i de Vilkaar, hvorunder vore Skibe nutildags sejle i Stillehavet, men ogsaa i vor Tids Søofficerers Udvikling. I Sejlskibenes Tid foregik al Tjeneste paa Dækket i Kamp med Elementerne, d. v. s. under Forhold, der hærdede Officererne baade aandeligt og legemligt; Skibene tilbragte hele Tiden med Rejser fra det ene Sted til det andet, og det er bekendt, hvor stor Betydning Afveksling i Indtryk har for Humøret.

Nutildags koster hver Sørejse med de store Skibe kolossale Summer, derfor ligge Skibene en stor Del af Aaret tilankers, ofte langt fra Land. De store Fremskridt paa Artilleri- og Torpedovæsenets Omraade og Nødvendigheden af stedse at holde Skibet kampberedt med-

føre uafbrudt og ensformig Eksercits og Øvelser Aaret rundt. Efterat Rejsningerne ere afskaffede, er Officerernes tidligere Tjeneste i fri Luft derfor gaaet over til at blive Tjeneste i lukkede Rum og til Arbejde i Lukaerne. De tidligere Søvagter ere afløste af de paa Grund af deres Ensformighed kedelige og opslidende Ankervagter.

Tidligere var Udkommando paa oversøisk Togt en Belønning for fortrinligt anbefalede Officerer, nu skulle alle Officerer uden Undtagelse sejle i Stillehavs Eskadren, og det er uden for al Tvivl, at der jævnlig udkommanderes Officerer, som ere syge, som ikke have noget-somhelst Ønske om at komme tilsøs, som ikke have deres Familieforhold ordnede o. s. fr., netop de Kategorier, hvortil de høre, som afgaa fra Eskadren paa Grund af Sygdom, Familieforhold e. l., førend de have tjent den fastsatte Tid.

Disse Forhold i Forbindelse med Nutids Togternes Ensformighed og Besværlighed fremme Udviklingen af Nevrasteni og dens Afskygninger og kunne bringe selv ubetydelige Skrøbeligheder til at antage Karakter af en haard Sygdom.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1900.

Artilleri, Panser; Kystbefæstninger. Revue maritime. 2. Progrès de l'artillerie dans la marine. S. 99. — Yacht. L'importance de Lézardrieux au point de vue militaire. S. 241. — *Nature. Vol. 62. Some modern explosives. S. 86.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Engineering. 1. The electrical equipment of ships of war. S. 619. — *Nature. Vol. 62. Application of electrical science. S. 43. The telephonograph. S. 61. — *Meteorologische Zeitschrift. Beiträge zur Kenntniss der atmosphärischen Electricität. S. 226.

Fiskeri. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. Neksælø-Bugten. S. 245.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lødvæsen, Vandbygningsvæsen. Dansk Søfartstidende Nexø Havn. S. 181. »Skik og Brug«. S. 191 — Engineering. 1. The Thames docks. S. 654. — Nautical Magazine. An advisory lighthouse committee. S. 298. — Hansa. Die Versendung des Hafens von Memel. S. 218. Der Hafen von Nexø auf Bornholm. S. 234. — Scientific American 1. Floating dry docks for New York City. S. 275. Great submarine blast in San Francisco bay S. 308.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Søgaende Pramme. S. 173. Dampskibes Ekspedition. S. 174. Den franske Mæglerkurtage S. 189. Den norske Konsulatlov. S. 190. Sømandsbiblioteket for Danmark. S. 192. Despatchpenge. S. 194. Lønningsforholdene i Horsens. S. 199. Styrmandenes Lønninger. S. 200. Foreningen til Søfartens Fremme. S. 201. — Revue maritime. 2. Bulletin de la marine marchande. S. 177. — Hansa. Seemannsordnung. — Sonntagsarbeit. S. 271. — Scientific American. 1. Revival of the American merchant marine. S. 274.

Historie og Biografi. Geografi og Rejser. Tidsskrift for Søvæsen. Plan for den østgrønlandske Ekspedition. S. 237. Konvoirejser i Slutningen af det 17. Aarhundrede. S. 241. Nekrolog. S. 260. — Nautical Magazine. Treasure-seeking expeditions S. 251. Two naval actions of the commonwealth. S. 277. — Revue maritime. 2. Brueys à Aboukir (1er août 1798). S. 5. Bizerte. Les souvenirs du Passé. S. 50. Guerre Hispano-Americaine. S. 80. La bataille de Santiago. S. 88. — Hansa. Der Hafen Lourenço-Marques. S. 220. 231. — Marine Rundschau. Nordelbisch-Dänisches. S. 546. Die deutsche Südpolarexpedition. S. 575. 658. Das Royal Naval House in Sydney. S. 585. Die Murman-Küste und der Hafen von Alexandrowsk (Jekaterinenhafen). S. 588. Welchen Einfluss hätte die Seeherrschaft auf den österreichisch-italienischen Krieg ausüben können, und welche Bedeutung hat sie im chinesisch-japanischen Krieg gehabt? S. 676. Die Seeschlacht bei Salamis am 27. oder 28. September 480 v. Chr. S. 687. — Proceedings of the United States Naval Institute. The navy's cooperation in the Zapote River Campaign. S. 105. The landing at Baiquiri. S. 117. The war and its lessons. S. 127. Combined maritime operations. S. 143. The St. Louis' cable-cutting. S. 157. — *Ymer. Randteckningar i gamla handskrifter af Datis La Sfera. S. 15. Er der foregået nye indvandringer i Norden. S. 25 Sydpolarforskningens nuvarande ställning och mål. S. 51. 1900 års svenska zoologiska polarexpedition. S. 109. Den danske Undersøgelse af Grønlands Østkyst mellem ca. 65³/₄° N. Br. og ca. 70° N. Br. ved Premier-

lieutenant i den danske Marine G. C. Amdrup. S. 111. Rysk polar-expedition. S. 112. — *Geographical Journal. Some Unpublished Spitzbergen Manuscripts. S. 628. Dr. Nansens Next Voyage. S. 650. Russian Arctic Expedition. S. 651. Lakes and Valleys of the Upper Nugsuak Peninsula, North Greenland. S. 652. — *Geographisches Jahrbuch. Fortschritte der Länderkunde aussereuropäischer Gebiete. S. 259. — *Geographische Zeitschrift. v. Toll's Expedition nach Sannikow-Land. S. 284. Nachforschungen von Andrée. S. 285. Internationale Kooperation zur Erforschung der Antarktis. S. 285. Borchgrevink's Südpolarexpedition. S. 285.

Seopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. *Geographical Journal. The «Albatross» Expedition to the Pacific. S. 649. — *Nature. Vol. 62. Variation of the Limits of the Mediterranean Region. S. 17. — *Annalen der Hydrographie. Lothungen auf der Rockall-Bank. S. 202. — *Geographische Zeitschrift. Eisverhältnisse bei Grønland. 18'9. S. 284.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søvæsen. Meddelelser fra Nord-og Østersømarinerne. S. 263. — Engineering. 1. The Japanese battleship «Asahi». S. 680. The naval programme. S. 719. — Journal of the Royal United Service Institution. «Considering the changes made in naval construction during the past twenty years, and in view of the experience gained during the Chino-Japanese and Spanish-American wars, what are the best types of war-vessels for the British navy, including armour, armament, and general equipment for ships of all types?» (Prisbelønnet). S. 491. — Nautical Magazine. Our naval defences. S. 298. — United Service Magazine. Marines and coaling-stations. S. 171. — Marine française. L'avenir de la marine auxiliaire. S. 260. — Yacht. L'utilisation de nos torpilleurs et sous-marins. S. 205. Les bâtiments de guerre français. S. 213. Les progrès de la marine allemande. S. 217. Les cuirassés allemands. Type «Brandenburg». S. 224. La construction du croiseur «Varese» par les chantiers Orlando Frères, à Livourne. S. 246. — Marine Rundschau. Der neue Typ des Schlachtschiffes. S. 563. 633. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das englische Marine-Budget für das Verwaltungsjahr 1900—01. S. 477. — Proceedings of the United States Naval Institute. Recent British warships. S. 186. French shipbuilding. S. 184. The fleets of the powers. S. 192. — Scientific American. 1. The new Russian battleship «Petrovavlosk». S. 308.

Lystsejllads. Ingeniøren. Et Par afsluttende Bemærkninger til Hr. Professor Kroman. S. 158. — Yacht. Le lancement du yacht de 20 Tx «Quand-même». S. 208. Le yacht «Polly». S. 210. Le «Mary Taylor» & le «Moses Grinnell». S. 222. Un yacht à vapeur de grande marche l'«Arrow». S. 238.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine) Marine française. Le problème de la chaudière marine en Angleterre. S. 252. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über den Gebrauch der Maschinencomplexe auf modernen Kriegsschiffen. S. 455. — *Nature. Vol. 62. Valve motions of engines. S. 31.

Meteorologi. *Geographical Journal. Typhoons of the China Seas. S. 643. — *Nature. Vol. 62. Drunkenness and the Weather. S. 31. — *Annalen der Hydrographie Die Witterung an der deutschen Küste im März 1900. S. 236. — *Meteorologische Zeitschrift. Wo ist der höchste Luftdruck der Erde, mit und ohne Reduktion auf das Meeresniveau S. 207. Beiträge zur Frage der Kälterrückfälle im Mai. S. 209. Ergebnisse von Beobachtungen über Wogenwolken. S. 216. Die erste meteorologische Jahresreihe aus dem Südpolargebiete. S. 220. Unsichtbare Luftwogen. S. 231. Die relative Feuchtigkeit unserer Wohnungen im Winter. S. 233.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Nautical Magazine. Time and its curious contradictions. S. 259. The new theory of the tides. S. 286. Lunars. S. 290. One view of navigation. S. 299. The vagaries of the compass. S. 301. Lunars in fiction and in fact. S. 302. — Die Wirkung des Temperaturunterschiedes zwischen Luft und Oberflächenwasser auf Höhenmessungen von Himmelskörpern. S. 267. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Kimm-tiefen-Beobachtungen. S. 429. Astronomische Ortsbestimmungen zur See. S. 439. — *Annalen der Hydrographie. Von Hamburg nach Hongkong und Kiautschou und zurück. S. 203. Von New York nach Hiogo und von Kobé über Singapore und zurück nach Bremerhaven. S. 208. Prüfung eines neuen Anemometers von R. Gradenwitz und Theorie dieses Instrumentes. S. 227.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). Journal of the Royal United Service Institution. Opening Address by Sir William White, K. C. B., L. L. D., F. B. S., President of the mechanical science section of the British Association, delivered at the meeting of the association, at Dover, on 15th September, 1899. S. 18. — Nautical Magazine. What is to be done with the tramps? S. 272. — Hausa. Stand des Schiffbaues am 31. März 1900. S. 234. Anwuchs von Schiffen. S. 252 Moderne Frachtdampfer. S. 258. — Marine Rundschau. Entgegnung auf Herrn Marine-Oberbaurath Schwarz' Beurtheilung des Beitrages zur Theorie des Wasserwiderstandes der Schiffe. S. 559. — Proceedings of the United States Naval Institute. Coaling vessels at sea. S. 208. 215. — Scientific American. 1. The upbuilding of the American Merchant marine. S. 278. — *Nature. Vol. 62. The use of steel in shipbuilding. S. 90.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigs-Kunst, Kystforsvar. Marine française. Utilisation des Inscrits maritimes dans la défense des côtes. S. 209. En face de l'Angleterre. S. 241. — Proceedings of the United States Naval Institute. Combined maritime operations. S. 143. The United States Harbor-defense vessels. S. 193. Our coast defenses. S. 220.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. Cathay-Clan Macgregor. S. 174.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Yacht. L'association de secours aux gens de mer de la Méditerranée et la société nautique de Marseille. S. 249. — Proceedings of the United States Naval Institute. Twin-screw lifeboats for the U. S. Life-saving Service. S. 216.

Torpedo- og Søminevæsen. Engineering 1. H. M. Torpedo-boat destroyer «Viper». S. 625. — Proceedings of the United States Naval Institute. Torpedo-Craft: Types and employment. (Prisbelønnet). S. 1. The automobile Torpedo and its uses. S. 47. Tactical considerations involved in the design of the torpedo-boat. S. 167. U. S. S. Bailey. S. 219. — Scientific American. 1. Steering Torpedoes by means of wireless telegraphy. S. 291.

Forskelligt. Apropos de telegraphie sous-marine. S. 229. — Hansa. Cabel-Gesellschaften. S. 260. 272. Internationaler Congress für die Handelsschiffahrt. S. 262.

Alle ovennævnte Blade og Tidsskrifter findes i Marinens Bibliotek; de med * betegnede i 2. Afdeling (Søkartarkivet, Toldbodvejen).

Adgang til Benyttelsen af Biblioteket og 1ste Afdelings Læseværelse (Bredgade 28) tilkommer alle tjenstgørende Officerer og ligestillede af Flaade og Hær, der opholde sig i Kjøbenhavn, samt Søofficersforeningens Medlemmer.

Afskedigede Officerer og ligestillede, der opholde sig i Kjøbenhavn, kunne henholdsvis af begge Afdelingers Bestyrere tilstaa Adgang til at laane Bøger m. m., samt Adgang til Læseværelset; og det samme gælder andre, der i videnskabeligt Øjemed ønske her paa Stedet at benytte Biblioteket.

Udlaanstiden for 1ste Afdeling er for Vinterhalvaaret (1ste Oktober—1ste April) hver Søndag fra Kl. 3—4 Em.; i Sommerhalvaaret 2 Gange ugentlig (Mandag og Torsdag) fra Kl. 3 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{1}{2}$ Em.

Udlaanstiden for 2den Afdeling er: alle Arkivets Arbejdsdage fra Kl. 9 Fm. —Kl. 2 Em.

1ste Afdelings Læseværelse er som Regel tilgængelig daglig fra Kl. 10 Fm. —Kl. 7 Em.

Om Uddannelsesskoler for Officerer.

Foredrag holdt i Sølieutenant-Selskabet d. 13. Februar 1900
af Premierløjtnant R. Rothe.

Mine Herrer!

Det Emne, jeg skal have den Ære at tale om i Aften, har to Gange været optaget blandt Prisopgaverne, idet *Prissspørgsmaal Nr. 6 — 1896* lyder:

»Vilde det være formaalstjenligt med den nuværende Uddannelse til Officer for Øje at oprette et Kursus for alle farende Officerer i Stedet for det nuværende Kursus paa Officersskolen, og hvorunder indordnes Artilleri- og Sømineskolerne, og hvorledes bør denne Sag i bekræftende Fald ordnes?«

Prissspørgsmaal Nr. 6 — 1898 lyder:

•Idet man gaar ud fra, at det nuværende Kursus paa Officersskolen ikke kan undværes til Uddannelse af de Officerer, som indtage særlige Stillinger, som f. Eks. ved Artilleriet og Flaadens Opmaalingsvæsen m. m., og at det til samme Tid er ønskeligt, at det samlede Officerskorps er bekendt med Materiellets Udvikling paa det sømilitære Omraade, ønskes det undersøgt, om det med den nuværende Uddannelse til Officer for Øje vilde være formaalstjenligt at oprette et Kursus, hvori alle farende Officerer kunde eller skulde deltage, og hvorunder mulig kunde indordnes Artilleri- og Sømineskolerne, og hvorledes bør denne Sag i bekræftende Fald ordnes?«

Ingen af de to Prisopgaver blev besvaret. I et Foredrag er det jo ganske vist ikke muligt at behandle Spørgsmaalet saa udtømmende, som ønskeligt kunde være, og som det kan gøres ved et Prissspørgsmaals Besvarelse, og jeg har derfor ogsaa maattet holde mig til de store Træk og en mere skitse-mæssig Fremstilling; men den Omstændighed, at Sagen to Gange har været optagen blandt Prisopgaverne, har dog givet mig Anled-

ning til at haabe, at det kunde have nogen Interesse at fremdrage den her, isærdeleshed saafremt nogle af d'Hrr. vilde udtale sig om Sagen, saa at den kunde blive belyst saa alsidigt som muligt.

Naar man vil behandle Spørgsmaalet om Uddannelses- eller Fortsættelsesskoler for Officerer, maa man først gøre sig klart, om saadanne Skoler i det hele ere nødvendige, og hvad der skal naas ved dem. Hvad Nødvendigheden angaar, tror jeg nok, at man vil kunne opnaa Enighed om, at en Søofficer ikke kan klare sig Livet godt igennem med de Kundskaber, som selv den bedst indrettede Kadetskole kan give, og ligeledes om, at det hverken kan forlanges eller tør ventes, at han helt paa egen Haand skal kunne vedligeholde disse Kundskaber og langt mindre følge med Udviklingen paa alle de Omraader, hvor der stilles Krav til en Søofficers Viden. Der maa gives ham Lejlighed dertil, hvilket i Praksis vil sige: nogen Skolegang er nødvendig; og hos os, hvor Midlerne kun tillade en saa indskrænket Øvelsestid, maa Skolerne som Følge deraf nødvendigvis komme til at spille en særlig stor Rolle — man kunde gerne sige en altfor stor Rolle — for Officerernes Uddannelse. Det Formaal, en saadan Skoleundervisning bør have, kan vist udtrykkes nærlig i Overensstemmelse med Planerne for de nuværende Sømine- og Artilleriskoler samt for Flaadeafdelingen paa Officersskolen, nemlig: *at vedligeholde og udvikle Officerernes Kendskab til Materiellet og dets Benyttelse, og: at give Officererne en videre-gaaende Uddannelse, som i Almindelighed kan være dem til Nytte i deres Stilling som Søofficer.*

De to førstnævnte Skoler skulle jo imidlertid ikke give sig af med »Materiellet» i Almindelighed, men kun med det specielle Sømine- og Artillerimateriel, og der er dog meget andet Materiel, som en Søofficer maa kende og forstaa at benytte, og som man nok kunde fordre medtaget, naar der er Tale om at sende Officerer

paa Skoler; sidstnævnte Kursus, Officersskolens Flaadeafdeling, medtager jo noget mere, men dels gennemgaas det af mange Grunde kun af faa, dels er det ogsaa kun temmelig maadeligt indrettet efter en almindelig Søofficers Tarv. Paa nogle Punkter gaas der langt videre end nødvendigt eller blot særligt ønskeligt, og til Gengæld udelades ganske adskillige Fag, som ere i højeste Grad vigtige for en Søofficer. For Resten har jo Flaadeafdelingen yderligere den Opgave *at give Grundlaget for Uddannelsen til de særlige tekniske Stillinger*; den Side af Sagen skal jeg imidlertid indtil videre lade ligge, senere kommer jeg tilbage dertil. Men for de farende Officerers Vedkommende staar efter min Formening den Tid og den Bekostning, der nu anvendes paa Skolegang, ikke i Forhold til Udbyttet; som allerede antydet, ere nemlig de nuværende Kursus og Skoler for ensidige, hvorved Uddannelsen bliver saa spredt, at det for den enkelte tager alt for lang Tid at naa et fyldigt Resultat — hvis han overhovedet kan naa det ad den Vej.

Og det er netop det, der bør opnaas, naar man sender en Officer i en modnere Alder paa Skole: et fyldigt Resultat, et omfattende almindeligt Overblik, Kendskab til Flaadens Materiel og dets Benyttelse og ikke blot til et Par særlige Dele deraf. En Underofficer skal uddannes til saa grundig som muligt at kende et enkelt Materiel, men det er ikke et tilstrækkeligt Formaal for en Uddannelsesskole for Officerer.

Jeg berørte, at der ved det nuværende System med de spredte Skoler medgik for lang Tid for den enkelte til Skolegang, naar et nogenlunde fyldigt Resultat deraf skulde opnaas. En anden Mangel ved Systemet er, at det er meget vanskeligt, for ikke at sige ugørligt, at skaffe Officererne en blot nogenlunde jævn og ligelig Fordeling af Lejlighed til Skoleuddannelse, henset til alle de andre mere eller lige saa berettigede Hensyn, der maa tages til Officerernes Fordeling og Anvendelse.

Resultatet maa blive Usikkerhed og Vilkaarlighed, der baade har en ret uheldig Indflydelse paa den ensartede alsidige Uddannelse, som er Idealet for et Officerskorps, og som betydelig svækker Interessen for Skolerne og det Resultat, der kan naas ved dem. Man kan jo ikke paa Forhaand vente, at Tanken om at »skulle paa Skolebænk« skal vække nogen særlig stor Begejstring hos nogen; men saa kan det ogsaa forlanges, at enhver skal kunne have Bevidstheden om, dels at Resultatet er Møjen værdt, dels at han ikke risikerer snart — maaske allerede Aaret efter — at skulle begynde forfra igen.

Et Par Tal kunne belyse det her anførte:

Tage vi de Officerer, som nu have 22—10 Aars Tjenestealder (Aargangene 1878—1890), ses, at fra 1884 til Udgangen af 1899 have 31 % af dem været 3 Gange alene paa Artilleri- og Sømineskolerne, 10 % 4 Gange, 8 % 5 Gange og et Par Stykker 6 og 7 Gange paa disse to Skoler alene; dertil komme saa de, der have gennemgaaet Officersskolens ældste Klasse, Skydekursus, Signalskoler og Kursus og Foredrag af forskellig Art (f. Eks. Kapt. Clausens Kompasforedrag), eller som have været paa Skole før 1884; og endelig har en stor Del af de nævnte Officerer adskillige Skoler i Udsigt endnu. Disse Forhold hænge imidlertid ogsaa tildels sammen med en Betragtningmaade, som tilsyneladende findes kun altfor mange Steder baade foroven og forneden i Marinen, nemlig at det betragtes som en Nødvendighed, at den Officer, som skal have med et eller andet Materiel at gøre, maa have gennemgaaet en dertil sigtende Skole helst lige forinden eller i alt Fald ganske kort forinden, og det hvad enten han lige er kommen ud af Kadetskolen eller har en Snes Aars Tjenestetid — undertiden ogsaa, selv om han har gennemgaaet den samme Skole et Aar eller to forinden. Jeg tror, at vi hermed er inde paa, at Administration og Officerer, om jeg saa maa sige, demoralisere hinanden gensidig, idet

Tiltroen til den Enkeltes Evner og Arbejdslyst svækkes baade hos ham selv og Andre. Man maatte kunne forlange og vente, at en Officer ved Udtrædelsen af Kadetskolen skulde være saa godt funderet, at han paa egen Haand kan klare sig mindst en 4—6 Aar i de Stillinger, han vil blive sat i, og som dog altid — ligesom ogsaa senere i Livet — ville være afpassede efter hans Alder og Udvikling; efter den Tid, men nødig ret meget før, kunde han saa komme paa Skole og skulde saa atter kunne klare sig en Aarrække — jeg skal straks komme til de nærmere Detailler. Men min Grundtanke er, at man blot i lidt højere Grad, end det nu synes at være Tilfældet, maa kunne gaa ud fra, at den Officer, der faar en Stilling eller et Hverv, ogsaa vil sætte sig ind deri; man maa stole lidt mere end nu paa den enkeltes eget Arbejde — viser det sig, at man ikke kan, kommer det dog til at gaa ud over ham selv. Hvis man kan gaa ind paa denne Betragtningssmaaade, vil man sikkert kunne naa en Ordning, som giver et betydelig bedre Udbytte end den nuværende med samme eller mindre Bekostning og sjældnere og mere ordnet Skolegang for den enkelte Officer.

Jeg har i Hovedtrækkene tænkt mig følgende Ordning:

1) De nuværende Kursus og Skoler for Officerer ophæves, og der oprettes paa Orlogsværftet en Uddannelsesskole for Officerer.

2) Skolen bestaar af et kortere Kursus, bestemt for alle farende Officerer, og et længere for dem, der ville søge en videregaaende Uddannelse enten af almindelig Lærelyst eller for at blive egnede til de halv-tekniske Stillinger saasom Inspektionsofficer ved de tekniske Fag, Inspektionsofficer og senere de overordnede Poster ved Artilleriet, Kemiker og de overordnede Poster ved Søminekorpset o. s. v.

3) *Det korte Kursus* skulde hovedsagelig træde i

Stedet for de nuværende Artilleri- og Sømineskoler m. m. og skulde tage sin Begyndelse hvert 3die Aar efter Eskadrens Hjemkomst og vare til næste Eftersommer, indbefattende c. 7 Ugers praktiske Øvelser om Foraaret; endvidere skulde Eleverne udkommanderes med næste Eskadre, først og fremmest altsaa med dennes Krydser, »Hjælperen« og Torpedobaadene; Skoletiden bliver saaledes c. 10 Maaneder. For den teoretiske Undervisnings Vedkommende gaar altsaa fra Orlogsværftets 293 Arbejdsdage c. $49 + 60 = c. 109$ Dage, hvilket til Rest giver 184 Skoledage. Med en daglig Undervisningstid af 6 Timer ($8\frac{1}{2}$ Fm.— $3\frac{1}{2}$ Em. med 1 Times Frokost) giver dette c. 1100 Skoletimer, som eksempelvis kunde fordeles saaledes:

			mere end ved nuværende Ordning. Timer
Artilleri.....	c. 270	Timer	c. 40
Sømine- og Elektricitets- lære	c. 270	—	c. 50
Kemi (særlig Spræng- stoffer)	c. 40	—	c. 30
Opmaaling og Kortkon- struktion.....	c. 50	—	c. 50
Skibbygning	c. 50	—	c. 50
Maskinlære	c. 50	—	c. 50
Navigationsinstrumenter m. m.	c. 20	—	c. 20
Matematik.....	c. 80	—	c. 80
Taktik og Strategi; Sig- nalvæsen.....	c. 30	—	c. 30
Hærens Organisation og Taktik.....	c. 10	—	c. 10
	Ialt....		c. 870 Timer.
	Rest...		c. 230 —

De tiloversblevne 230 Timer skulde sammen med, hvad der mulig kunde blive tilovers fra de teoretiske Timer, anvendes til praktiske Øvelser iland og paa Søen her ved Kjøbenhavn, saasom Eksercits og Haandvaabenskydning, Udstikningsøvelser i Spærringerne, Torpedo-eksercits og Mineudlægningsøvelser, praktiske Opmaalingsarbejder (særlig Landopmaaling), Instrumentbehandling (Theodolit, Passageinstrument), Kompasrettelser, Signalering o. s. v.

Man vil se, at Timeantallet for Artilleri- og Sømine-lære er sat noget højere end paa de nuværende Skoler. For Artilleriets Vedkommende er Forøgelsen tænkt brugt til at lægges til den Del af de 230 Timer, der kan falde paa Artilleriets Part til de Øvelser i Eksercits m. m., som nu foretages paa Artilleriskolen. — Hvad Søminelæren angaar, er Hensigten den samme: en Forøgelse af Timerne for de praktiske Øvelser; Anledningen hertil er, at der maa skaffes Kompensation for den Nedgang i Tiden for Sømineøvelserne, der vil finde Sted paa den praktiske Foraarsskole, og som straks skal blive nærmere omtalt under denne. Forøgelsen vil iøvrigt blive større end anført, idet jeg har tænkt mig en Del af den Elektricitetslære, der nu haves paa Sømineskolerne, taget fra det korte Kursus og henlagt til det lange, medens jeg dog ikke har nedsat Timeantallet; Forøgelsen vil derfor snarere blive 80 à 90 Timer end 50.

Et Kursus i Opmaaling, Instrumentbehandling o. s. v. maa vistnok siges at være meget ønskeligt, ikke alene for Søkortarkivets og Opmaalingsfartøjernes Forsyning med Officerer, men ogsaa fordi det jo ikke sjældent hænder, at andre Skibe, som Stations- og Inspektions-skibe, Fyr- og Vagervæsenets Fartøjer o. s. v., faa Ordre til at foretage Sø- og Landopmaalingsarbejder, og disses forsvarlige Udførelse kræver jo selvfølgelig et uddannet Personel.

Et Kursus i Skibbygning og Maskinlære vil vist

ogsaa være meget betimeligt; der gives jo nu sjældent eller aldrig de farende Officerer Lejlighed til at følge med Udviklingen paa disse saa vigtige Omraader.

Hvad angaar Navigationsinstrumenter m. m. har der jo flere Gange, bl. a. ved Kapt. Clausens Kursus heri, vist sig Trang til teoretiske og praktiske Øvelser i de forskellige nyere Navigationsinstrumenters Brug.

Matematikundervisningen har jeg dels tænkt mig som Indledning til Matematikundervisningen paa det lange Kursus, dels som Optræning af tidligere Kundskaber, Sandsynlighedsberegning til Brug for Artilleriundervisningen m. m. Men da den i saa høj Grad vil være afhængig af Elevernes Standpunkt ved Indtrædelsen, hvilket vel nok for Tiden er temmelig forskelligt for de ældre og de yngre, er Timeantallet i endnu højere Grad end for de andre Fag kun anslaaet.

Undervisningen i Taktik og Signalvæsen m. m. — som bl. a. skulde træde i Stedet for Signalskolerne — er tænkt fortsat paa den praktiske Foraarsskole. Jeg tror, at de Fleste ville give mig Ret i, at der trænges til en fyldig, god og samlet Undervisning i Taktik og Strategi. Det er nu kun gennem mange og besværlige Veje, at en Officer kan erhverve sig den til vore særlige Forhold passende Indsigt og Dygtighed i disse vigtige Fag, man kunde gerne sige de vigtigste af dem alle; for her er det jo, at det skal behandles, som er Hovedformaalet for Skolen: Materiellets Benyttelse eller rettere de forskellige Materiels samlede Benyttelse, hvilket som før fremhævet maa være Hovedopgaven for en Skole for Officerer i Modsætning til en Skole for Underofficerer.

Det vil være et Fag, hvor der stilles store Krav til Læreren, om der skal komme noget virkelig godt ud deraf; han maa være en erfaren og dygtig Mand, der har fulgt godt med Udviklingen paa de forskellige Omraader; som senere omtalt, kunde jeg særlig passende tænke mig denne Undervisning overtaget af Skolens

Chef. Han skulde saa de sidste 8—10 Dage af Foraarskole-Tiden hejse sin Stander som Eskadrechef for Øvelsesfartøjerne og afholde kombinerede taktiske Øvelser med alle til Raadighed staaende Forsvars- og Angrebsmidler.

En anden Fremgangsmaade, som mulig kunde være heldig, var — dersom Omstændighederne iøvrigt passede — at lade den Officer, der den paafølgende Sommer skulde være Stabschef hos Eskadrechefen, overtage Taktikundervisningen; det vilde baade for ham og Eleverne kunne blive en god Forskole til Eskadren.

Henset til Fagets Betydning er Timeantallet unægtelig sat temmelig lavt — hvilket navnlig er gjort af Hensyn til, at det saa at sige er et første Forsøg, der skal gøres — og det vilde vistnok hurtigt kræves forøget. Dette vil imidlertid ogsaa uden Vanskelighed kunne ske; dels behandles en stor Del af det, der naturligt hører hjemme under Taktikundervisningen, nu under Fagene Artilleri- og Søminelære, hvorfra da de tilsvarende Timer kunde tages; dels kunde Timeantallet for Opmaaling, Skibbygning, Maskinelære og Matematik maaske nok indskrænkes noget.

Med Hensyn til den praktiske Foraarskole har jeg i Hovedtrækkene tænkt mig den som en Sammendragning af de nuværende praktiske Artilleri- og Sømineskoler i Issefjord og afholdt samme Sted og indtil videre med nærlig samme Materiel. Tiden er som nævnt ansat til c. 7 Uger, altsaa omtrent som for den nuværende Sømineskole; da imidlertid alle Eleverne skulle deltage baade i Artilleri- og Sømineøvelserne, vil dette betyde en Nedgang i Tiden for de sidstnævnte for den enkelte Elevs Vedkommende. Herpaa raades imidlertid Bod, dels ved at jeg har sat 3 Torpedobaade paa Skolen istedetfor de nuværende 2, dels ved at der som ovenfor omtalt er skaffet rigelig Tid til praktiske Sømineøvelser under Skolen paa Orlogsværftet, og hertil skulde saa

henlægges en Del af de Øvelser, der nu finde Sted i Bramsnæsvig — en Del af Øvelserne med det passive Materiel, Torpedoeøksercits, Betjening af Fortætningspumper, Dynamoer, Udskydningsapparater m. m. — saa at det endelige Resultat vel kan blive en Omlægning istedetfor en Nedgang. Iøvrigt tror jeg, at denne Samvirken af de to Vaaben vil være gavnlig i mange Retninger; der er jo allerede i de senere Aar ved Chefernes eget Initiativ gjort Skridt i den Retning under Øvelserne. Uden at den grundige Uddannelse i hvert enkelt Materiels Benyttelse behøvede at lide, vilde man undgaa noget af den Ensidighed og Ensformighed, der let kan blive Følgen ved den nuværende Ordning; man vilde faa Lejlighed til flere og navnlig værdifuldere taktiske Øvelser, som Angreb paa Minespærringer og Forsvar af disse, Torpedobaadsangreb paa flere Skibe, Evolutioner i Forbindelse med Kanon- og Torpedoskydning (jeg tænker mig bl. a. »Esbern Snare« forsynet med et Par lettere hurtigskydende Kanoner, hvis Baksningsfrihed og Skudhastighed lejlighedsvis kunde indskrænkes for at give Billedet af et Kampskib) o. s. fr. Den større Variation, det var muligt at give Øvelserne, vilde give dem forøget Interesse og Værdi.

4) *Det lange eller udvidede Kursus*, som navnlig er tænkt sat i Stedet for Officersskolens Flaadeafdeling, skulde have det første Aar tilfælles med det korte og saa efter dettes Afslutning og Eskadrens Hjemkomst fortsætte endnu c. $1\frac{1}{4}$ Aar, saa at den samlede Skoletid blev c. $2\frac{1}{4}$ Aar med Afslutning midt i Januar. Fra det andet Skoleaar skulde dog atter gaa 2 Maaneders Eskadretid, men derimod ingen Foraarsskole i Issefjord; til Rest bliver da c. 1 900 Timer (317 Dage), som eksempelvis kunde fordeles som omstaaende.

Naar man holder sig for Øje, at baade den nuværende og den foreslaaede Skoles Formaal er at give Officererne en videregaaende Uddannelse, som i Alminde-

	sidste 1/4 Aar c. Timer	1ste Aar c. Timer	Ialt c. Timer	Mere end ved nuvnr. Ordning c. Timer	Mindre end ved nuvnr. Ordning c. Timer
Matematik	300	+ 80	380	—	50
Fysik	100	+ 50 ^{*)}	150	—	50
Kemi	300	+ 40	340	—	100
Tekniske Fag	350	350	—	30
Artilleri	200	+ 270	470	—	330
Søminelære	100	+ 270	370	370	—
Skibbygning	400	+ 50	450	50	—
Maskinlære	150	+ 50	200	50	—
Opmaaling m. m.		50	50	50	—
Navigationinstrumen- ter m. m.		20	20	20	—
Taktik m. m.		30	30	30	—
Fransk			0	—	200
Krigen tillands		10	10	—	70

Ialt... c.1900 Timer.

*) Elektricitetslære.

lighed kan være dem til Nytte i deres Stilling som Søofficer, tror jeg, at dette Kursus opfylder Formaålet mindst lige saa godt og i visse Henseender bedre end Flaadeafdelingen paa Officersskolen.

Søminelære er jo tilkommen som et helt nyt Fag; saa mærkeligt det ogsaa lyder, kender jo den højeste Uddannelsesanstalt for Søofficerer slet ikke dette Fags Eksistens. Det samme gælder i mere eller mindre Grad om Opmaaling, Navigation og Taktik. De 100 Timer Søminelære, der specielt ere opførte for det udvidede Kursus, skulde anvendes til et videregaaende og mere detailleret Studium af Materiellet og dets Benyttelse; endvidere er som nævnt en Del af Elektricitetslæren tænkt henlagt hertil.

De gjorte Indskrænkninger ere formentlig forsvar-

lige, henset til Skolens Formaal; dog maa jeg gøre en Bemærkning om den store Indskrækning i Antallet af Artilleritimerne, hvilken jo nok kunde synes mindre logisk. Der haves nu paa Officersskolen 200 Timer i »Søartilleri«, og 600 Timer anvendes til sammen med Landofficererne og med en Landofficer som Lærer at studere »Artilleri i Almindelighed«. Jeg kan støtte mig til Udtalelser fra meget kompetent Side, naar jeg mener, at det sidstnævnte Fag uden Skade kan indskrænkes endog meget betydeligt for Søofficerernes Vedkommende, ialtfald for dem, der ikke ville uddanne sig særlig i Artilleri-Konstruktion; Indskrækningen menes af Flere endog at kunne gaa endel videre, end jeg for en Sikkerheds Skyld har ansat den til.

5) Hvad de egentlige tekniske Stillinger angaa, vil dette Kursus ikke — ligesaa lidt som det nuværende — give en tilstrækkelig fyldig Uddannelse. Til disse Stillinger regner jeg Orlogsværftets Direktør og Underdirektører, Værftsingeniøren, Fyringeniøren og Bestyreren af Bygningsvæsenet. Bygningsingeniøruddannelsen maatte selvfølgelig, ligesom nu, helt foregaa andetsteds end paa et for Søofficerer bestemt Kursus, og det samme gælder for den videregaaende geodætiske Uddannelse, som maa regnes for hensigtsmæssig for de overordnede Poster ved Søkortarkivet og enkelte subalterne Officerer samme-steds. Hvad angaar de øvrige af de nævnte Stillinger vil det Grundlag for Uddannelsen, som den foreslaaede Skole vil kunne give, i det Hele og Store næppe staa tilbage for det, der nu faas, og forresten maatte jo de Officerer, der vilde uddanne sig til en af disse Stillinger eller til speciel Artillerikonstruktør, søge den videre Uddannelse ved Værfter, Fabrikker, Laboratorier o. s. v. i Ind- og Udlandet i Lighed med, hvad nu er Tilfældet.

Af de Forandringer, den Plan, jeg her har skitseret, vil medføre i den nuværende Ordning, falde de mindst ind-

gribende paa det lange Kursus; imidlertid forekomme disse Forandringer mig dog hovedsagelig at være Forbedringer.

1^o. Det kan kun være en Vinding, at denne betydningsfulde Uddannelse af Søofficerer bliver lagt helt og direkte ind under Marinen, hvorved man langt bedre end nu er i Stand til at holde den paa Højde med Tidens Krav.

2^o. Med nærlig den samme Skoletid som nu lære Eleverne baade teoretisk og praktisk adskilligt mere af de Fag, der særlig have Betydning for Søofficerer.

3^o. Officererne blive i Løbet af denne Skoletid udkommanderede 3 Gange, nemlig 2 Gange i Eskadre og 1 Gang paa Foraarskolen i Issefjord, hvorved de i Løbet af $2\frac{1}{4}$ Aar faa c. $\frac{1}{2}$ Aars virkelig Søfart og ikke som nu blot en nominel. Det vil vel ikke heller være helt uden Betydning for Administrationen at vinde nogle Officerer til Udkommando, særlig i disse personelfattige Tider.

Manglerne ere jo bl. a.

1^o. Man taber den nærmere Berøring, der nu finder Sted mellem en Del af Flaadens og Hærens Officerer, og som man ikke kan frakende en vis Betydning.

2^o. Nogle Fag udgaa eller indskrænkes.

Fordelene ville dog vist rigelig opveje Manglerne.

For det korte Kursus ere som alt anført Principforandringerne større; de kan vel kortelig udtrykkes ved: Flere Fag og længere, men sjældnere og mere regelmæssigt ordnet Skolegang. Jeg har imidlertid allerede nærmere belyst disse Forandringer og omtalt, hvorfor jeg finder dem heldige.

Et Spørgsmaal, som naturligt frembyder sig, er, hvem denne Skole skal underlægges. Jeg skal hertil kun sige, at det sikkert vilde være uheldigt at knytte den til en eller anden allerede eksisterende Stilling; der maa af Skolechefen kræves særlige Kvalifikationer, som

man ikke paa Forhaand kan vente at finde hos en Mand, der mulig egner sig udmærket for en anden højere Stilling, og i alt Fald vil det være uheldigt, om Skolechefens Tid skulde optages af andre Forretninger. Det maa iøvrigt om ham gælde, at det maa være en Mand, som nøje har fulgt med Udviklingen paa alle de Omraader, hvor der stilles Krav til en højere stillet Søofficer, og som fuldt ud er i Besiddelse af det Overblik, som det skulde være Skolens Formaal at meddele Eleverne. Jeg anførte noget lignende ved Omtalen af Læreren i Taktik, og som nævnt kunde jeg da ogsaa særlig tænke mig dette Fag overtaget af Skolechefen, saameget mere som han alligevel nødvendigvis maa anordne eller dog have en betydelig Indflydelse paa de praktiske Øvelser og i saa vidt Omfang som muligt overvære disse, hvilket bedst lod sig udføre, naar han selv overtog Taktikundervisningen med den dertil hørende Stilling som Eskadrechef for Øvelsesfartøjerne paa Slutningen af den praktiske Foraarsskole.

Et Par andre Forhold, der maa undersøges, ere: for det første, hvordan Indtrædelsen i Skolen skulde ordnes, og om den vil kunne forenes med Fordringen om at besætte de aarlige Udkommandoer; for det andet, hvorvidt den Uddannelse af Artilleriets og Søminekorpsets Underofficerer, samt Reserveløjnantseleverne, som nu tildels foregaar sammen med Officerernes Uddannelse, vilde lide ved den foreslaaede Ordning, og for det tredie kommer Bekostningsspørgsmaalet. Et fjerde Spørgsmaal, man kunde stille, skal jeg straks besvare, nemlig om Lokaler til Skolen; jeg har tænkt mig at benytte Artilleriets og Søminekorpsets Skolelokaler i Forbindelse med mulige Lokaler i Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen; skulde der vise sig Vanskeligheder derved, kunde man vel nok uden stor Bekostning installere Skolen i et af Reserve-Kasernes skibene.

Med Hensyn til Indtrædelsen i Skolen og Elevantallet kan anføres følgende:

Betragte vi det sidste Tiaar, 1890—1900, ses, at 67 Officerer have gennemgaaet Artilleriskolen og 114 Sømineskolerne i den Tid, tilsammen 181; gennemsnitlig har altsaa godt og vel en Snes Officerer (Lærerne iberegne) om Aaret paa Grund af Skolegang ikke været disponible til Udkommando før i Slutningen af Maj. Hertil komme de Officerer, som Regel 3 à 4 og undertiden en Del flere, der have været paa Officersskolen og altsaa som oftest slet ikke disponible. Tager man nu i Betragtning, at det var min Hensigt, at Eleverne skulde udkommanderes med Eskadren, kan der ikke for Udkommandoerne være noget væsentligt til Hinder for at have rigelig en Snes Elever paa Skole ad Gangen.

I den Tid, vi have levet under Søværnsloven af 28. Maj 1880, har Løjtnantsaarenes Antal gennemsnitlig været 16. Den aarlige Tilgang til Løjtnantsklassen har i Gennemsnit været 5 og Afgangen ad naturlig Vej, ved Avancement, 3 om Aaret; vil man prøve paa at opstille en Normalplan, kan man vel derfor regne med 4 Løjtnanter pr. Aargang.

Hver Officer skulde normalt 2 Gange i Løbet af sin Løjtnants- og yngste Kaptajnstid gennemgaa det korte Kursus; dog burde vel de, der gennemgik det lange Kursus, dermed være fri eller ialfald nøjes med at overvære Undervisningen i et eller flere Fag samt deltage i hele den praktiske Foraarskole. Det samme kunde selvfølgelig paalægges eller tillades Andre, for hvem det maatte være ønskeligt.

Jeg har opstillet et Eksempel paa, hvordan Tilgangen til Skolen kunde ordnes under de Forudsætninger, jeg her har nævnet. Selvfølgelig er en saadan Normalplan i og for sig ikke meget værd, fordi de Forudsætninger, hvorpaa den hviler, sjældent eller aldrig ville være tilstede; men den kan dog give nogle Fingerpeg.

Aargang	1ste Gang paa Skole	2den Gang paa Skole
1895	{ 1899..... 2	Officerer } 1908
	{ 1902..... 2	
1896	1902..... 4	} 1911
1897	1902..... 4	
1898	{ 1902..... 2	
	{ 1905..... 2	} 1914
1899	1905..... 4	
1900	1905..... 4	} 1917
1901	{ 1905..... 2	
	{ 1908..... 2	
1902	1908..... 4	} 1917
1903	1908..... 4	
1904	{ 1908..... 2	} 1917
	{ 1911..... 2	
1905	1911..... 4	} 1917
1906	1911..... 4	
1907	{ 1911..... 2	} 1917
	{ 1914..... 2	

o. s. fr.

Herefter vilde Elevantallet paa hver Skole blive 24; men da altid Nogle ville være faldne fra, især 2den Gang, fordi de have gennemgaaet det udvidede Kursus eller have faaet specielle Stillinger eller af andre Grunde, regner jeg Elevantallet til c. 20. Tjenestealderen ved Indtrædelsen vil for 1ste Gang være 4—7 Aar, for 2den Gang 11—13 Aar. Om end jeg som nævnt er ganske klar over, at maaske ikke ubetydelige Afgivelser fra disse Tal jævnlige kunne vise sig nødvendige, vil jeg dog blot endnu en Gang fremhæve det efter min Mening ønskelige i, at Mellemløbet især ikke gøres for korte, saavel mellem Kadetskolen og Uddannelsesskolen som mellem de Gange, denne gennemgaaes; det lærte bør fordøjes og anvendes i Praksis, før man gaar videre eller repeterer, og dette gælder maaske særlig for de yngre Officerer.

En Fremgangsmaade, som jeg blot vil nævne i Forbigaaende, men som næppe vilde vinde Sympati, var at bære sig ad som Landartilleriet og Ingeniørerne: at lade Reglen være, at alle Officerer gennemgik det lange Kursus og da kun een Gang i Livet. Jeg har navnlig omtalt denne Fremgangsmaade, som jeg iøvrigt ikke heller selv vilde finde ønskelig, fordi den giver mig Lejlighed til at berøre en anden Side af Sagen. I de to nævnte Vaaben — og noget lignende finder jo ogsaa Sted i flere fremmede Mariner — er det nemlig en absolut Betingelse for at komme videre frem, at en Officer har gennemgaaet en saadan Skole og derfra erhvervet sig Attest for at have de Kundskaber, som ere nødvendige i de højere Stillinger. Dette kendes jo ikke hos os; og der er dog faa Stillinger, hvor det er saa vigtigt som for de højere Poster i Krigsmarinen, hvoraf Skibs- og Eskadrecheferne tages, at Alle have Bevidstheden om, at Indehaverne af disse Stillinger ere fortrolige med det dem underlagte Materiel og fuldt ud forstaa *personligt* at udnytte det. Og i saa Henseende vilde et Certifikat eller Attest fra en saadan Uddannelsesskole sikkert kunne faa stor Betydning; den Skole, jeg har foreslaaet, er maaske ikke særlig anlagt herpaa, men jeg har dog villet benytte Lejligheden til at fremsætte Tanken.

Hvad angaar Reserveløjtnantselevernes og Underofficerernes Uddannelse, vilde det jo nok blive nødvendigt, saalænge vi have den nuværende Reserveløjtnantsuddannelse, at udruste «Absalon» en Tid til Skydeøvelser i de to Aar, hvor der ingen Officersskole var i Issefjorden, og dermed vilde jo Spørgsmaalet ogsaa være løst for Artilleriunderofficerernes Vedkommende; naar der ingen Officerer var med som Elever, vilde imidlertid Tiden og Bekostningen kunne indskrænkes en Del.

For Søminekorpsets Vedkommende vilde Vanskelighederne vel nok være noget større, dog næppe mere end at de med god Villie kunde overvindes, henset til:

1^o at det er Meningen at give Officererne nogen praktisk Øvelse i Mineudstikning- og Udlægning samt Torpedobehandling iland, hvorved jo ogsaa bliver Anvendelse for Underofficerer,

2^o at det forholdsvis let lader sig gøre at sætte de 2 aarlige Rekrutskoler ved 1ste Afdeling i Forbindelse med Øvelser, som maatte anses for ønskelige for Underofficererne udover, hvad de nu faa,

3^o at det sikkert uden større Vanskelighed lod sig gøre at sætte Torpedobaadsskolen for Maskinister i Forbindelse med Skydeøvelser o. s. v.,

4^o at en Del af de Øvelser, som nu naturligt holdes ved Skolen i Bramsnæsvig, ogsaa kunde afholdes paa Orlogsværftet eller ombord i Skibene i Flaadens Leje (Behandling af Dynamoer, Fortætningspumper, Projektører, Torpedoeksercits m. m.),

5^o skulde det vise sig nødvendigt, lod det sig ogsaa gøre at lade et Par af Øvelsesfartøjerne holde kortvarigere Øvelser paa Søen, idet der er en mindre Sum tilovers ved den af mig foreslaaede Ordning.

Til Slut skal jeg saa omtale Bekostningsspørgsmaalet.

Sammenligningen er anstillet mellem en 3aarig Periode for den foreslaaede Skole og de nuværende Artilleri- og Sæmineskoler samt Flaadeafdelingen paa Officersskolen, idet jeg altsaa ikke har medregnet Signalskoler, Kompasforedrag o. s. v.

Udgifterne i en 3aarig Periode til Artilleri- og Sæmineskolerne samt Officersskolens Flaadeafdeling.

1) De teoretiske Skoler.

3 Artilleriskoler, c. 720 Timer . . c. 1200 Kr.

2 Sæmineskoler, c. 480 . . . c. 1000 -

1 Sæmine-Repetitionskursus . . . c. 100 -

c. 2300 Kr.

De for Officersskolens Flaadeafdeling særlige
Fag (Krigsministeriets Budget).

Overført... 2 300 Kr.

Seartilleri... 200 Timer	} 1840 Kr. aarl.	5 520 -
Skibbygning. 400 —		
Maskinlære.. 150 —		
Fransk 200 —		
Krigen til- lands 80 —		

Ialt Teori... c. 7 820 -

2) De praktiske Skoler.

•Absalon..... 3 Gange à c. 14 000 Kr...	42 000 Kr.
•Esbern Snare..... 2 — à - 14 000 - ..	28 000 -
•Hjælperen..... 2 — à - 5 400 - ..	10 800 -
2 Torpedobaade..... 2 — à - 4 500 - ..	9 000 -
Semine - Repetitions- kursus..... 1 — à - 7 500 - ..	7 500 -
Haandvaaben - Skyd- ning iland 3 — à - 50 - ..	150 -
	<u>97 450 Kr. 97 450 Kr.</u>
	Sum c. 105 270 Kr.

Trækkes herfra de c. 5000 Kr., som ere opførte paa Krigsministeriets Budget, blive altsaa Marinens Udgifter til de nævnte Skoler i Løbet af 3 Aar c. 100 000 Kr.

Udgifterne i en 3aarig Periode til den foreslaaede Skole.

1) Skolen paa Orlogsværftet.

Korte Kursus c. 1100 Timer à 2 Kr.	c. 2 200 Kr.
Udvidede do. ekstra c. 1900 Timer à 5 Kr.	c. 9 500 -
Praktiske Øvelser (anslaet)	c. 500 -
Bestillingstillæg til Skolens Chef	c. 2 400 -
	<u>14 600 Kr. c. 14 600 Kr.</u>

2) Skolen i Issefjorden.

•Absalon 1 Gang i c. 7 Uger (anslaet)	c. 33 000 Kr.
•Esbern Snare do.	c. 15 000 -
	<u>48 000 Kr.</u>

	Overført 48 000 Kr.	c. 14 600 Kr.
•Hjælperen• do.	c. 5 400 -	
3 Torpedobaade do.	c. 6 500 -	
	c. 59 900 Kr.	c. 59 900 Kr.
		Ialt. . . . 74 500 Kr.
Hertil maa lægges:		
•Absalon• 2 Gange for Reserveløjtnantselever og Under-		
officerer (anslaaet)	c. 20 000 -	
		Sum c. 94 500 Kr.

Udgifterne til Bøger, Materialier m. m. er ikke medregnet for nogen af Skolerne.

Der bliver altsaa med den foreslaaede Ordning en lille Besparelse paa c. 6000 Kr.; tænker man sig de 5520 Kr. overførte fra Krigsministeriets til Marineministeriets Budget, hvad vel nok var muligt, bliver Besparelsen for Marinen c. 10—11 000 Kr. i en Skoleperiode.

Det kunde muligt have været heldigt til Slut at anstille en kort Sammenligning med Uddannelsesforholdene i fremmede Mariner, men jeg har ikke haft det dertil fornødne, temmelig store Materiale liggende. Hvad jeg imidlertid særlig har ønsket at fremhæve er, at de nuværende Skoleforhold hos os efter min Mening ikke ere tilfredsstillende, og at de følgelig forekomme mig at trænge til en Forandring. At den Ordning, jeg her i de store Træk har skitseret, skulde være den bedste, tror jeg selvfølgelig ikke, men mener dog, at der kunde være Anledning til at tage den med i Betragtning, naar engang — forhaabentlig snart — denne Sag skal tages under Overvejelse. Det hele Spørgsmaal er dog uimodsigeligt af den største Betydning, idet saa at sige hele Marinens Kampværdi og dermed dens Eksistensberettigelse hænger i vort Kendskab og Evne til at benytte det Materiel, der bliver givet os ihænde.

TABLE BAY 1799

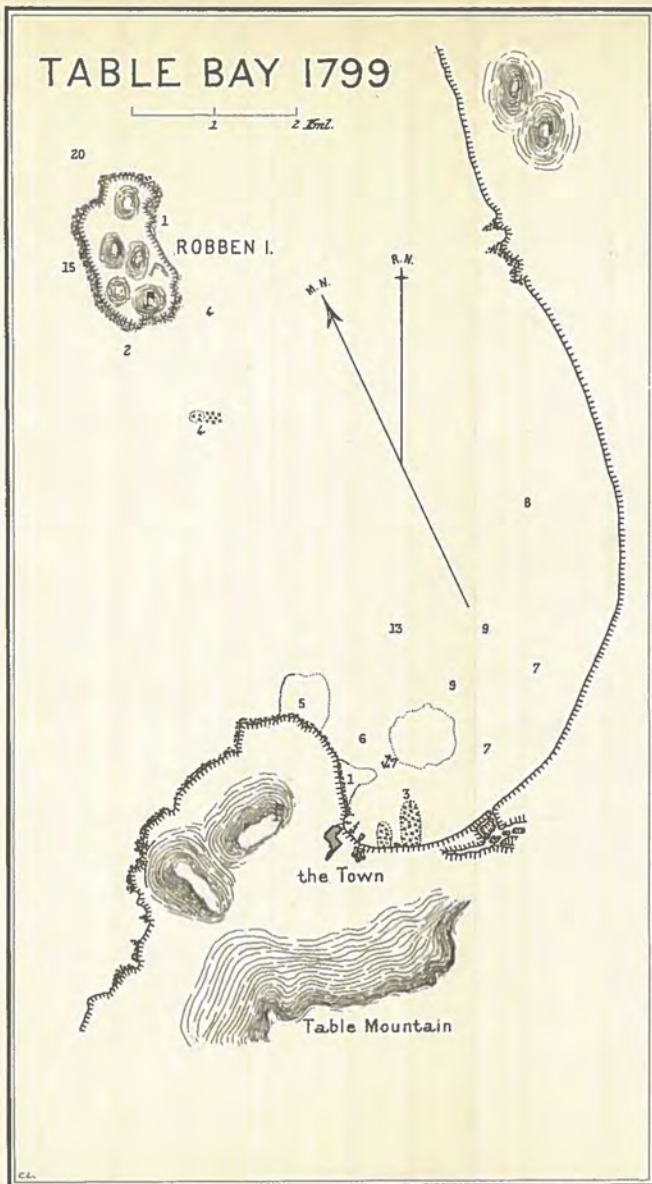
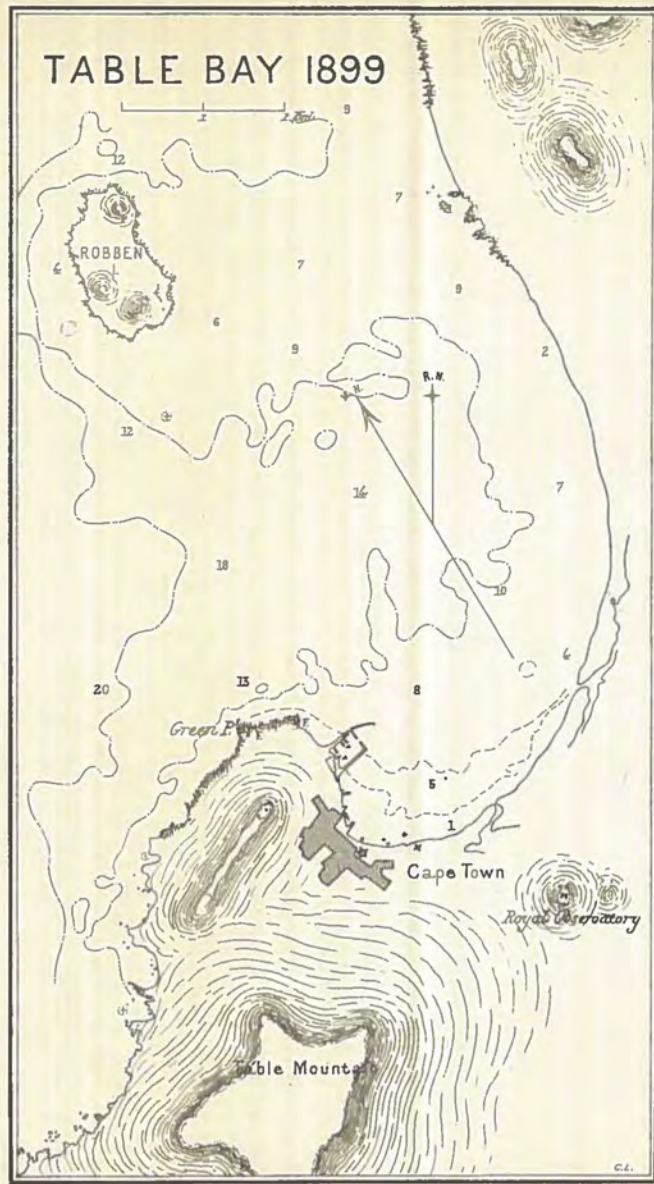


TABLE BAY 1899



Landsætning og Forlis af Orlogskibet „Oldenburg“

i Table Bay d. 5. November 1799.

Efter to Foredrag, holdte i Sølieutenant-Selskabet i Foraaret 1900 af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

I Slutningen af det 18de Aarhundrede, under den daværende glimrende Handels- og Skibsfarts-Periode, blev der hyppig sendt Krigsskibe dels til Ostindien og St. Helena, dels til Vestindien, dels til Middelhavet, ligesom der ogsaa holdtes ikke faa Krigsskibe krydsende i Nordsøen og de danske Farvande, Alt for at beskytte Handelen, for at konvojere Handelsskibene.

Ifølge H. G. Gardes »Efterretninger om den danske og norske Sømagt« afsejlede saaledes d. 5. Juni 1799 Fregatten »Iris«, Kaptajn Riegelsen, til Tranquebar og d. 1. Juli s. A. med samme Bestemmelsessted Orlogskibet »Oldenburg«, ført af Kommandørkaptajn J. O. Fischer. Dette Skib naede imidlertid ikke længere end til Sydkysten af Afrika, hvor det, liggende til Ankers i Taffelbay¹), forliste under en orkanagtig Storm af NV. Ved samme Lejlighed forliste et engelsk Linieskib »Sceptre« og 5 Koffardiskibe, hvilke Skibes Besætninger — ogsaa det engelske Linieskibs — for største Delen omkom, i Modsætning til »Oldenburg«s Besætning, som i sin Helhed reddedes.

Dette er Alt, hvad der, saa vidt vides, foreligger

1) »Taffelbay« er, som bekendt, den endnu her i Landet almindeligst benyttede Benævnelse paa Bugten ved Afrikas sydvestlige Hjørne, hvor Cape Town (Kapstaden) ligger paa Bugtens Sydside. Denne Benævnelse stammer vistnok fra den tyske Benævnelse »Tafel Bai«; men da Kapstaden ikke er tysk Land, er i det Følgende den engelske Benævnelse »Table Bay« benyttet.

trykt her i Landet om denne mærkelige Katastrofe; men da den har stor Interesse, saavel i national som i navtisk Henseende, og man har været saa heldig i Rigsarkivet at forefinde Kommandørkaptajn Fischers Original-Rapport med tilhørende Uddrag af Skibs-Journalen og i Sølieutenant-Selskabets Arkiv¹⁾ en Afskrift af et i Aaret 1816 af Sekondløjtnant C. H. L. Donner — hvis første Udkommando var med »Oldenburg« — dersteds afholdt Foredrag, betitlet »Relation om Orlogskibet Oldenburgs

¹⁾ Under Kjøbenhavns Bombardement i September Maaned 1807 boede Selskabet til Leje paa Amagertorv hos Enken efter den Kommandør Lütken, der som Chef for Orlogskibet »Indfødsretten« forsvandt med dette Skib paa Hjemrejsen fra Cap i 1783.

Intetsteds vidste man sig i Bombardements-Dagene sikret imod Englændernes Bomber; dog blev det anset for raadeligst at flytte Sølieutenant-Selskabets Ejendele fra Amagertorv til Gammelholm som det sikreste Sted; men heri tog man fejl. Da Englænderne kom til Gammelholm, blev, som bekendt, flere paa Stabelen staaende Orlogskibe ødelagte, iblandt meget andet, og det gik ogsaa ud over Sølieutenant-Selskabets Ejendele og Arkiv, hvoraf omtrent alt blev tilintetgjort, saaledes at kun ganske enkelte værdiløse Genstande, som vare blevne tilbage i Lejligheden paa Amagertorv, forbleve uskadede. Hvad Sølieutenant-Selskabet nodigst af alt vilde miste, var det af Jens Juel malede Portræt af dets Stifter, Henrik Gerner, hvilket Portræt var bleven flyttet til Gammelholm, men heldigvis skaandedes af Englænderne.

Som ovenfor bemærket, blev hele Arkivet ødelagt, altsaa ogsaa de mange fra 1784 til 1807 skrevne Afhandlinger, som vare blevne oplæste i Selskabet. En Afhandling om Katastrofen ses tidligere at være skreven af Sekondløjtnant Ferry, som var bleven Officer i Somren 1797 og i 1799 blev udkommanderet med »Oldenburg«. Denne Afhandling, som var bleven indleveret 1802 og havde som Titel »Om Orlogsskibet »Oldenburgs« Stranding i Tafel Bayen«, eksisterer imidlertid ikke og har altsaa sikkert været iblandt dem, som Englænderne tilintetgjorde.

Løjtnant Ferry gik til Norge i 1815, efterat dette Land var bleven skilt fra Danmark.

Landsætning og Forlis d. 5te November 1799 i Taffel-Bayen«, er paa Grundlag af disse fuldtud paalidelige Aktstykker den følgende Fremstilling udarbejdet. Da nævnte Aktstykker imidlertid i alle vigtigere Punkter ere omtrent enslydende, er der her, for at undgaa Genta-gelser, af Donners Foredrag ikkun som Anmærkning til Fischers Rapport optaget de Afsnit, som afgive oplysende Supplement til denne. —

Søndag Aften d. 3die November 1799 laa Orlogskibet til Ankers for Tøjankeret¹⁾ paa Reden ved Cap, klar til at gaa tilsøs; men da Vinden ikke var gunstig, blev det liggende Mandag over. Tirsdag Morgen vare Forholdene uforandrede, og det blæste ikke mere, end at der om Morgenen var Fartøj i Land efter fersk Kød og Grønt til Mandskabet. Det maa imidlertid hurtig være frisket op i Løbet af Formiddagen, idet man ifølge Journalen:

»Kl. 12¹/₄ strøg de faste Stænger;

Kl. 12¹/₂ lod Daglig Ankeret falde, udstak paa Tøjet at Daglig Ankeret kunde komme til at bære med. Havde ¹/₄ af Daglig Touget og ⁵/₄ af Tøj Touget ude; forsaae Tougene med Sarving i Klydsene. Havde en svær

1) Det ligger i Sagens Natur, at der i en Skibs-Journal, som er 100 Aar gammel, forekommer forskelligt, som lyder noget fremmed, navnlig for den, som har Nutidens Skibe for Øje; men det anses dog ikke nødvendigt her at anføre, hvor mange Ankre Skibene havde for 100 Aar siden, deres Benævnelser eller Plads. Hvad der derimod maaske er mindre bekendt, er den Omstændighed, at det først var i 1822, man begyndte at indføre Ankerkættinger i vor Marine; for den Tid laa man altsaa altid til Ankers for Tove. Ogsaa efter 1822 brugtes Tove endnu i en Del Aar. I den store Udrustning i 1848 maatte saaledes nogle af Fregatterne lade sig nøje med Ankertove, da Værftets Beholdning af Kættinger ikke var tilstrækkelig stor.

Et Tov havde en Længde af 110 Favne, og af saadanne var der for et Linieskib reglementeret 8, hvoraf Daglig Ankeret havde 3, Tøjankret 2, Pligten 2 og Læggeren 1.

Braadsøe, hvorved Skibet duvede overmaade haart. Søen brækkede over For Skibet.

Kl. 2 $\frac{1}{2}$ drev et amerikansk Skib, som Nøden bød at seile paa Strand.

Kl. 3 drev en amerikansk Brig og gik ligeledes i Land. Pomperne holdtes i Gang, da Klydsene indtog meget Vand ved Duvninger. Observerede at det danske Coffardie Skib »Holger Danske« gjorde adskillige Skud om Hielp.

Kl. 3 $\frac{1}{2}$ drev og seilede derefter en Engelsk Brig og Skonnert iland.

Kl. 4 $\frac{1}{2}$ sprang Daglig Anker Touget, lod Pligten falde, stak paa Pligtouget til $\frac{1}{4}$ Toug og paa Tøj Touget til 1 $\frac{1}{2}$ Toug, talliede Daglig Touget ind og stak det i Læggeren, som blev afbouet.

Kl. 5 $\frac{1}{2}$ sprang Tøj Touget, stak ud paa Pligten til 1 $\frac{1}{2}$ Toug; forsaae Touget saa godt muelig.¹⁾

Kl. 6 gjorde den Engelske Commandeur Nød-Signal og skiød Nødskud.

Skibets Jolle kunde ikke indsættes, blev kentred af Søen og drev siden bort.

Kl. 6 $\frac{1}{2}$ drev et Engelsk Coffardie Skib, som gik i Strand.

Kl. 7 $\frac{1}{2}$ observerede at den engelske Commandeur drev i Strand og skiød Nødskud.

Kl. 8 sprang Pligt Touget. Lod Læggeren falde og stak ud til Masten; men Skibet vedblev at drive, uvidende om Lægger Touget eller Ankeret var sprungen.

¹⁾ Om Vejrforholdene hedder det i Donners Afhandling: »I de sidste 2 Etmaal var Vinden nordlig, men meget laber, uden at sætte den ringeste Sø. Den 5te om F. M. tiltog Kulingen og Kl. 1 om E. M. blæste det en Undersejls Kuling, som i Bygerne gik til NV. og rejste Søen til en truende Højde, der Kl. 5 $\frac{1}{2}$ E. M. overgik ligesaa meget den unge Søemands Fantasie, som den Ældres Erfarenhed. Søen brød uafsladelig over Skibet og rækkede med Kast til Stormasten og kun ved en uafsladelig Pumpning var det muligt at holde læns«.

Skibs-Raad blev af Chefen sammenkaldt, bestaaende af D'Herrer Capitain Lieutenanter Fabricius Tengnagel og Gerner, Capit. Petersen, Ober Styrmand Dreyer og Høybaadsmænd Peter Trougott. I samme blev resolveret: at søge ved smaa Seil at faae Skibet til at staae paa Grund med Vind og Søe agter ind paa beqvemmeste Sted og om muelig paa Sandgrund, for at conservere om mueligt Skibet samt Mandskabets Liv.

Skibs-Raadets Beslutning kunde Chefen for Orlogskibet intet tilføie.

Med Mesanen og Klyveren søgte paa beste Maade efter Omstændighederne at opfylde dette.

Indsatte Lænsportene.

Kl. 8 $\frac{3}{4}$ saae at den Engelske Commandeur stod paa Strand, havde kappet sine Master og stoed med For Enden imod Vind og Søe.

Samme Tiid opgav Mesanen, da kuns 4 Favne Vand havdes, og lod Skibet løbe ind for Klyveren for Veiret.

Klocken omtrent 9 støtte Orlogskibet paa Sandgrund; lod Klyveren staae for at tvinge hende paa Grunden; afyrede nogle Nødskud.

Kl. 9 $\frac{1}{2}$ begyndte Skibet at kaste lidet, saa Søen kom Styrbord ind. Resolverede med Skibs Raadets Tykke at kappe Mesans-Masten for at Skibet ey skulde kaste tvers paa Søen, havde svær Braadsøe agter ind. Observerede, at den Engelske Commandeurs Skib »Sceptre« var skilt ad i Midten, søgte at conservere begge vore Master for om Skibet kunde komme af, da at see Muelighed at gjøre Reyse; men uheldigviis Kl. imellem 1 og 2 kastede Skibet sig Styrbord over, hvorved Søen fik stærk Kraft til at bryde over og ald Pompning maatte desaaarsag ophøre. Resolverede med Skibs Raadet at kappe begge Masterne, for saa meget muelig at holde Skibet fra reent at kaste sig paa Siiden; ved Stormastens Fald gik een af øverste Batteries Canoner over Bord, samt Chef Chaluppen knust; da Stormasten var kappet

syntes at skimte Haab til endnu at kunde conservere Fockemasten, men Kl. imellem 2 og 3 gik Fockemasten, som strax derpaa medtog Bougsprydet. Ved Stormastens Fald blev den med Roed Enden liggende paa Styrbords Krølle, Toppen forefter i Grunden til Hæld for Mandskabets Conservation, da Søen bræckede sig derimod. Vandet i Skibet voxede ligesaameget inden Bords som uden Bords; laae saaledes hen til Dagens Komme; observerede da Grusomheden af den Engelske Commandeurs Skibs Skiæbne, Skibet splittet til Kiølen og Stranden bestroet med Vrag og døde Legemer.

Vi skiød endeel Nødsjud om Hielp af Fartøyer fra Land for at bierge Mandskabet, samme Tid observerede at Sæe-Capitaine Oxholm, Lieutenant Holm og Hr. Edouard Heugh var kommet paa Stranden for at giøre Anstalt til muelig Hielp.

Kl. 6^{1/2} kom adskillige Fartøyer fra Land tilligemed Travallie Chaluppen til Biergning af Mandskabet.

Under Skibets gruesomme Uhæld haver Forsynets beskiærmende Haand vaaget over vores Besætning, Alle ere friske og vel, Fatigue og Tab uberørt.

Orlogskibet «Oldenborgs» Journal den 6te November 1799 om Morgen.

Olfert Fischer. F. Fabritius v. Tengnagel.
Gerner. C. C. Petersen. Jacob Petersen Dreyer,
Ober Styrmand.

P. Traugott.

Berg.

Saa vidt Journalen.

«Underdanig Rapport.

Den mere end sørgelige Pligt at tilmelde det Kongl. Collegium Orlogskibet «Oldenborgs» Forlis i Taffelhayen d. 5te November om Aftenen er mit uhældige Lod. Med Ødelæggelsens Forbud Vinden af NW. og det alleroprørteste Hav er jeg dreven i Land efter at alle 4re An-

kere og Touge ere forliste. Skibet er landsat paa Sand, saa viidt endnu viides. Toe à 3 Cabellængder fra Orlogskibet »Oldenburg« landsatte ligeledes det Kongl. Engelske Orlog Skib »Sceptre« paa 74 Canoner, commanderet af Commandeur Edward; han og hele Besætningen paa 60 à 70 Mand nær, ere borte blevne, da Skibet er revnet og splittet i 1000 Stykker; benevnte Orlog Skibs Skiebne har 4 à 5 Engelske og Amerikanske Coffardie Skibe deelt.

Mit Uheld er nogenledes forsødet, ved det hver Mand fra første Officeer til sidste Mand har giordt det yderste for at assistere mig med Flid og Omhue for Skibet, og Forsynet har velsignet den Pligt Alle har viist, ved at hver Mand er bierget og ingen kommen til Skade.

Med Masterne kappet, Skibet brudt og fuldt af Vand har Nøden hydet mig at inqvartere Mandskabet i Land og dernest at bierge hvad mueligt er.

Et Skib afgaaer til St. Helena hvormed denne strenge Pligt opfyldes at hjemsende denne Efterretning. Af Skibets Journal og Skibsraadets Beslutning er vedlagt fuldstændig underskreven Afskrift, som jeg underdanigst videre maa henvise til.

Jeg og alle under min Commando har stedse indrettet Alt til at værne for Flagets Ære og Kongens interesse — Mod Forsynets strenge Haand ere vi for svage at stride. Gud er Vidne at menneskelig Flid er af Alle vist — Han sørger for Resten; dette opholder mig i min skrækkelige Forfatning.

Det usammenhængende af denne Rapport vil gunstigt undskyldes, da hvert Øieblik er kostbar i min nærværende Stilling. Alt, hvad jeg nu kan indberette er, at Udgifterne og Bekostningerne ere og blive uhyre, dog hvad der meest embarasserer mig vil blive at faae Mandskabet hjemsendt, en Styrmand 8 à 10 Mand har jeg allerede tilladt at tage hyre — give Gud jeg kunde gjøre det med de fleste paa den Maade, thi uhyre ere

Bekostningerne her — især embarasserer Soldatesqvens Hjemsendelse m. v. mig.

Hvad som jeg faar bierget af Skibet lader jeg bort-sælge, Canoner og alt Krigs Armatur undtagen, som deponeres til videre, som Kongl. Dansk Eiendom, da jeg troer dette ikke før nærmere Ordre bør sælges her.

General Anker i Tranqvebar og Gouvernementet i Bengalen saavel som Fregatten Iris har jeg tilmeldt mit Uheld for at de kunde anvende alt for at faae danske Retour Skibe til at anløbe Cap for at medtage Mandskabet til Europa for at lette Udgifterne.

Min Barkasse haaber jeg i Dag at faae ud af Skibet da Fartøjs Fragter er uhyre dyr.

Officeer med fornøden Mandskab til Vagt er ombord, med en lejet Indretning at bierge samme om Natten om Skibet skulde revne. Bliver det heelt, da haaber jeg at redde Canoner, Raperter, Seil og hvad mueligt af Kosten, alt er fordervet af Søevand. Fuldstændig Efterretning om alt dette kan ikke affattes, Tiden og Omstændighederne tillader det ej.

Det engelske Gouvernements Tienstvillighed efter Omstændighederne er stor, assistencen fra Væry er intet her af at vente.

Taffelbayen er og har været bekiendt for en slet Rehde; men endskiøndt man ikke kan mindes saadant Veir i de sidste 30 Aar som det Orlogskibet satte til udi paa denne Tid af Aaret —, saa bør dog denne Dag give denne Rehde sit Banesaar; i de sidste 4re Aar ere Ankerne som bleve forliste paa Rehden i ondt Veir, ikke kunnet bleven optagne og Bayen mod Sommeren rensset, maaske kan noget af mit Uheld søges herudi.

Til Mandskabets indquartering i Land er anviist af det Engelske Gouvernement et beqvemt Sted uden for Byen, hvor Kiedler og Alt forefindes, jeg giver dem Brændeviin om Morgenen — om Middagen Suppe og

Kiød, Viin og haart Brød, saaledes forflages de —, efter mine Tanker paa beste og mindst kostbare Maade.

Daglig haver en Officer Vagt her, Officerene og Betientene have maattet søge Leilighed i Caps Bye, da ingen Vertshuse haves her.

Cap. d. 8. Nov. 1799.

Underdanigst

Olfert Fischer«.

Den i Rapporten nævnte General Anker var Gouvernør i den danske Koloni Tranqvebar i Ostindien, 30 Mil Syd for Madras. Denne Besiddelse blev afstaaet af Danmark i 1845 til det engelsk-ostindiske Kompagni.

Rapporten ankom hertil d. 27de Marts 1800 og var altsaa ikke mindre end omtr. 5 Maaneder om at naa hertil fra Kap.

D. 3di April refererede Collegiet Sagen for H. M. Kongen, og Dagen efter udgik Allerhøjeste Resolution, som udtaler at Kommandørkaptajn Fischer har i alle Henseender i den ham anfortroede Post som Chef for Orlogskibet »Oldenborg« forholdt sig som han burde.

Som Supplement til ovenstaaende Uddrag af Skibs-Journalen samt Chefens Rapport anføres nedenfor et Afsnit af Donners Skildring af dette Forlis¹⁾.

¹⁾ — — Kl. 1 Em. var der stukket til heelt Toug, Underræerne strøgne, Bramstængerne taget til Dæks, Pligten afbouet, og idet de faste Stænger bleve strøgne faldt Daglig Ankeret, hvorpaa der blev udstukket til $\frac{1}{4}$, og paa Tøj Toget til $\frac{5}{4}$ Toug. Flere Skibe vare den Tid i Drift, 2 Brigger, 1 Skonnert og den amerikanske Ostindiefarer Antibes landsatte 4 Glas i Em. Vagten. Orlogskibet duvede den Tid allerede saa stærkt, at vi maatte pompe, da meget Vand styrtede ind ad Klydsene og over Bakken. Kl. 4 $\frac{1}{2}$ sprang Daglig Touget. Pligten faldt strax, stak ud til $\frac{1}{4}$ og paa Tøjet til 1 $\frac{1}{2}$ Toug. Daglig Touget blev indtalliet, indstukket i Læggeren, som blev afbouet. Kl. 5 $\frac{1}{2}$

Til nærmere Forklaring af Aarsagen til denne Katastrofe skal her gives en kort Fremstilling af de meteorologiske Forhold paa Kap.

sprang Toj Touget, stak ud paa Pligten til 1½ Toug, for hvilket Skibet sang op. Flere Skibe landsattes og det engelske Orlogskib «the Sceptre», hvorfra den Commanderendes Stander vajede, drev og gjorde flere Nødskud, Kl. 7½ drev «the Sceptre» i Land og kort efter sprang Ringen ud af vort Pligt Anker. Læggeren faldt strax, og ihvorvel vi stak ud lige til Masten, vilde Skibet dog ei tørne op. Da Strandingen ei kunde undgaaes, blev strax Skibsraad, bestaaende af Næst- og Trediecommanderende, den bekjendte Mand, Oberstyrmanden og Højbaadsmanden sammenkaldet, der fuldkommen bifaldt Chefens Forslag at tilsætte F. St. Stagseil og Mesanen, for derved ei alene at klare os fra de i Bayen liggende Skibe, men for tillige derved at holde Skibet under Commando, hvis Landsætning skulde skee med Vind og Sø agter ind, da man haabede derved at conservere det saa godt, at det ved Bedagning af Veiret kunde bringes af, og fortsætte Reisen. Lænsportene bleve indsatte, og da vi vare paa 4re Favne Vand, Mesanen bjerget. Kl. henimod 9 stodte Skibet paa Sandgrund. F. St. Stagseil blev staaende for at bringe Skibet bedre paa Grunden og for Formaliteternes Skyld affyret nogle Nødskud. Det engelske Orlogskib «Sceptre» saae vi staae omtrent 1 Kabellængde fra os om Bagbord, med Forstævnen imod Søen.

Kl. 9½ begyndte «Oldenborg» at kaste sig lidet Styrbord, saa Søen kom Styrbord ind. Chefen befalede derfor med Skibsraadets Samtykke at kappe Mesanmasten for at Skibet ei skulde kaste sig tvers. Efterat vi til den Ende havde taget Pertlinien (hvori Jollen havde været forløiet) om Masten, halt den stiv og fastgjort den om Styrbords Røstskinner, kappet Mesan- og Krydsstaget, Styrbords Mesansvant ligesom alt løbende Redskab, blev Mesanen lidet udhalt, men Masten vilde dog ei gaa overbord, forend der var kappet i den om Bagbord noget nedenfor Pertlinien. Efter Mesanmastens Kapning haabede vi endnu ved Veirets Bedagning at redde Skibet, da vi holdt temmelig lens ved Pomperne, der stedse holdtes i Gang af Mandskabet, der alle, paa de 80 af de raskeste Matroser nær vare commanderede om Læ for ei at være i Veien for Manoeuvrene. Naar jeg undertager Kongens Penge, som bleve opbragte fra Kabelrummet til Chefens Kahyt, turde ingen Ting bringes paa øverste Dæk, for ei at belemske Skandsen eller Bakken.

Ved Kap det Gode Haabs Forbjerg forstaaer man den Halvø, som fra Table Bay strækker sig omtrent 7 Mil i sydlig Retning imellem Atlanterhavet paa den

Kl. 10 observeredes at det engelske Orlogskib adsplittedes. Vi laae saaledes hen til henimod 3 Glas i Hundevagten, da Skibet med et kastede sig Styrbord over imod Vind og Vand, hvorved Søen kom til at brække med saa svær Kast paa og over os hen, at vi troede om faa Øieblikke at see Skibet adsplittet. Masternes Kapning blev nu befalet. Stormasten gik ved Kapning af det andet Spænd Vant om Bagbord, den faldt saa heldig, at Toppen foer i Grunden, og Rod-Enden blev liggende paa Styrbords Krølle, saa Søen, der nu maatte bryde over den hen inden den naaede Vraget kunde ei længer slaae saa voldsomt mod Skibet. Ved at bemærke det, befalede Chefen ei at kappe Fokkemasten, men paa det 5te Glas i Hundevagten gik den dog overbord og medtog Bougsprydet. Efter at Skibet havde kastet sig saa meget Styrbord over, kunde Mandskabet ei blive længer ved Pumperne. Vandet naaede lige saa meget inden, som det var udenbords. Saaledes laae vi til Dagens Komme. Rædsomt var det Skuespil som nu viste sig for os. Mange Vrage stode fra Caps Byen til Sault Revieret; alle adsplittede og Størstedelen af deres Besætning laae livløse paa Stranden. Alene af Orlogskibet •Sceptres• Mandskab havde 481 Officerer og Gemene fundet deres Grav den Nat. Veiret begyndte nu at bedage sig, og efter nogle Nødskud kom salg Capitaine Holm, som Dagen i Forvejen var sendt i Land for at hente Forfriskninger med Travalliechaluppen og flere Fartøjer ombord. Efterat Mandskabet var blevet indquarteret i det store Hospital, som ligger i Værkerne af Gode Haabs Kastel, og en Besigtelses-commission havde erklæret at det var umuligt at bringe Skibet af, da det var knækket under Store og Fokke Røsterne, Agterstævnen splittet, og den hele Styrbords Side imellem Kulerne aaben, blev en Buk reist af Vahrestængerne, en Flaade gjort af de kappede Master, Stænger og Ræer, hvorpaa Bjergningen af Barkassen, Skibets Kanoner, Fadeværk o. s. v. begyndtes. Saasnart Barkassen var udsat, bleve Ankerne fiskede, og hvoraf saaes at Tøjet, Daglig og Lægger Tougene vare sprungne imellem 10 og 15 Favne fra Stikket. Derimod var af Pligten Anker-Ringen udreven.

Efterat Alt hvad der kunde fiskes var bierget ud af •Oldenborg•, blev Vraget solgt d. 5. Marts 1800, og derved blev et Orlogskib udslettet af Søe-Etatens Liste, hvis sidste Fata stedse

ene Side og False Bay paa den anden. Det blev, som bekendt, omsejlet af Bartholomeo Diaz i 1487. Han saa ikke Forbjerget og kunde ikke søge Land paa Grund af stormfuldt Vejr, hvorfor han kaldte det »Cabo tormentoso«, Stormenes Forbjerg, hvilket Navn det dog ikke beholdt længere end til hans Hjemkomst til Portugal, hvis Konge, Johan den Fuldkomne, omdøbte det til »Cabo da boa Esperanza« i Haabet om, at Vejen til Indien gik der forbi, et Haab, som, takket være Vasco da Gama, viste sig at gaa i Opfyldelse 10 Aar efter.

Det var ikke uden Grund, at Bartholomeo Diaz kaldte Forbjerget det stormende, idet meget haarde — undertiden orkanagtige — Storme herske her.

Kaplandet ligger paa Grændsen imellem Sydostpas-satens Bælte og det sydlige Vestenvindsbælte søndenfor dette. SO og NV ere derfor de fremherskende Vinde. Andre Vindretninger forekomme, men ere meget sjældne.

Sydost-Vinden kan optræde til alle Tider paa Aaret, men hersker navnlig om Sommeren, i November, December og Januar. Storm fra denne Retning bebudes altid ved en særegen Skyformation paa Toppen af »Table Mountain«. Saa snart dette meteorologiske Fænomen, hvis Fremkomst lader den danske Sømand sige: »Taf-felet er dækket«, medens Englænderne benævne det

vil høre med til de talende Beviser, Staten har at fremvise: at dens Marine forstod ligesaa godt i Kamp imod de mest oprørte Elementer, som imod Landets Fiender, at værne for Fædreneflagets Ære og Hæder.

— — Dersom almeen Høiagtelse kan lindre Skibsbøns haarde Slag, saa maa Chefen allerede Dagen efter Forliset være bleven forsonet med sin Ulykke. Besætningens Frelse, den Opmærksomhed, hvormed Commandeuren blev modtaget af det Britiske Gouvernement, tolkede tydelig at Enhver følte at man næst Forsynet havde hans Søemandskab og Aandsnærverelse at takke for hele Equipagens Redning, og at vi uden at rødme kunde see den danske Vimpel vaie fra Stumperne af Vragets Master*.

«Table Cloth» og Franskmændene «la perruque», skyder sig ned langs Bjergets Sider, er det et ubedrageligt Tegn paa Storm fra SO, og Skibene paa Reden træffe Forsigtighedsforanstaltninger imod haardt Vejr. Trods dette foreligger der mange Tilfælde, i hvilke Skibe, selv med denne Fralands-Vind, enten fordi Ankerne ere rippede med, Tove eller Kættinger ere sprungne, have maattet forlade deres Ankerplads og maattet staa tilsøs for at holde gaaende udenfor, i Læ af Land, hvis de ikke forinden ere forliste paa Pynten, hvad meget ofte har været Tilfældet.

Nordvest-Storm indtræder som Regel i Vintermaanederne, Maj, Juni og Juli, og det var altsaa i Modstrid med Meteorologiens Regler, naar «Oldenborg» forliste i en Sommermaaned som November i en Storm af NV. Dette stemmer ogsaa ganske med hvad Orlogskibets Chef skriver i sin Rapport, nemlig at der ikke i de sidste 30 Aar »paa denne Tid af Aaret havde hersket en saadan Storm af NV, som den der herskede d. 5te November 1799«.

Der er en Omstændighed, som gør Vindretningen af NV langt farligere for Skibe paa Reden, end SO, og det er den umaadelige Sø, som Storm af NV sætter ind paa Reden fra Sydatlanterhavet. Mangfoldige Skibe ere som Følge heraf med denne Vind strandede her, Øst for Cape Town.

En naturlig Følge af de ovenfor skildrede Forhold var da den, at Bunden i Table Bay d. 5te Nov. 1799 var i høj Grad opfyldt af Ankre, og Chefen har sikkert Ret, naar han i sin Rapport tror at kunne tilskrive disse mange, i Bunden liggende Ankre fra strandede Skibe, hvilke ikke vare blevne optagne i 4 Aar, «Oldenborgs» Forlis, idet Fligene paa de opstaaende Arme efterhaanden have skamfilet saaledes paa Skibets Ankertove, at disse ere sprungne et efter et.

Man kan ønske det Spørgsmaal besvaret, hvad der

var Grunden til, at det engelske Linieskib og de 5 Kofardiskibe forliste saa at sige med Mand og Mus, medens ikke en eneste Mand af »Oldenburgs« Besætning kom det mindste til Skade.

Svaret maa blive det, at medens disse 6 til Ankers liggende Skibe for Takkell og Tov lode sig drive for Vind og Sø, indtil de tog Bundten med Agterenden, tilmed uden at agte paa Bundartens Beskaffenhed, fik deres Banesaar ved første Stød og sloges itu paa Klipperne, lykkedes det »Oldenburg« ved fortrinlig Manøvre med Klyver og Mesan at dreje Skibet rundt og sætte det paa Grund med Forenden og i Sandbund.

Naar man imidlertid vil spørge, hvad Grunden var til denne Manøvre, eller rettere Mangel af Manøvre fra Linieskibet »Sceptres« Side, saa faaes ogsaa Svaret herpaa af den foreliggende Afhandling.

Grunden til Ulykken var nemlig den, at det var den 5te November!

»Remember, remember the fifth of November«.

I Aaret 1605 fandt den under Navnet »the gunpowder plot« bekendte Krudtsammensværgelse Sted, som gik ud paa at sprænge den engelske Konge Jakob I og Parlamentet i Luften, hvilken forbryderiske Plans Udførelse kun forhindrede ved et anonymt Brev, som gav Anledning til, at S sammensværgelsens Hovedmand, Guy Fawkes, blev greben d. 5te November paa fersk Gærning. Han og de øvrige S sammensvorne bleve dømt til Døden for Højforræderi, og Guy Fawkes blev brændt. Næsten 300 Aar ere forløbne siden da, og aarlig er d. 5te November bleven fejret i enhver By i England ved Spektakel-Møder og Optog, under hvilke en gennem Gaderne ført Straamand er endt med at blive brændt.

Saaledes ogsaa ombord i »Sceptre«¹.

¹) Donner skriver: »Aarsagen til den slette Manøvre hidrørte uden Tvivl deraf, at denne Dag var bleven høitideligholdt ombord i

Førend Skuepladsen for den ovenfor skildrede Katastrofe forlades, er der Anledning til at gøre den Bemærkning, at de omtalte daarlige og usikre Forhold i Table Bay for de der til Ankers liggende Skibe ikke mere finde Sted. I de allersidste Aar er der nemlig med store Bekostninger bygget en fortrinlig »breakwater», som endda vil blive yderligere forlænget. Fortrinlige Dokker, Ophalings-Beddinger, Kajer o. s. v. ere blevne anlagte, og Cape Town's Havn regnes nu for den bedste paa den sydlige Halvkugle.

»Cap» har altid spillet en stor Rolle som Anløbssted for Skibe i evropæisk-asiatisk-avstralsk Fart, idet saadanne vistnok regelmæssig ere løbne ind her for at proviantere, fylde Vand, Kul, o. s. v. For Tiden har denne Plads dog vistnok tabt en Del af sin Betydning i saa Henseende, efterat Suez-Kanalen er bleven aabnet og de fleste Dampskibe søge denne Vej¹.

Til nærmere Oplysning om Orlogskibet »Oldenborg»,

»the Sceptre» med al den Uorden en Saturday-night fører med sig, og al Commando ophørte ved det at Chefen commodore Edwards sprang overbord, da han saae Skibets uundgaaelige Stranding. Nøje fik vi aldrig at vide om »the Sceptre» havde mistet alle sine Ankere; thi de faa Mennesker, der bleve redede, kom strax ombord i det i Bayen liggende masteløse Orlogskib »Jupiter» — men det er tilforladeligt, at Kanonerne, der stode klare til Salut, ei allene førend Strandingen reve dem ud af Tallierne, men at de og ved Skibets Overhalinger foer fra Side til Side og dræbte mangan en Mand, inden Skibet blev adsplittet.

¹) Under Udarbejdelsen af denne Artikel er Opmærksomheden bleven henledet paa, at der ved Foden af Table Mountain ligger en Plantage ved Navn »Constantia». Paa Strandvejen ligger der, som bekendt et Beværtningssted af samme Navn; fremdeles ligger der her et Landsted ved Navn »Taffelbay» og imellem disse to ligger »Bonne Espérance». Mon ikke disse Navne stamme fra den Tid, da det Asiatiske Compagni blomstrede og hjemførte store Formuer fra Asien og maaske ogsaa fra Cap?

navnlig med Hensyn til dets Armering, Besætning og Længde, skal her anføres følgende:

Skibet var bygget af Henrik Gerner, som i de 16 Aar, han var Fabriksmester, byggede, iblandt meget andet, 18 Linieskibe, »Orlogskibe«, som de endnu dengang altid kaldtes.

Gerners Orlogskibe vare af 3 forskellige Størrelser. Af 1ste Størrelse var der kun eet: »Neptunus«, som havde 80 Kanoner og en Besætning af 848 Mand. Dernæst kommer 11 af 2den Størrelse, blandt hvilke som Eksempel skal nævnes »Trekroner«, som havde 70 Kanoner og 679 Mand. Endelig kommer 6 af 3die Størrelse, til hvilke hørte »Oldenburg«, med 60 Kanoner og 559 Mand¹.

Med Hensyn til disse Skibes Længde var »Neptunus« 58^m lang (lig Skonnerten »Ingolf«), »Trekroner« 54^m lang (lig Korvetten »Dagmar«), medens »Oldenburg« kun havde en Længde af 50^m (2^m længere end Skonnerten »Diana«).

Ved en Sammenligning med de 3 sidste Linieskibe, Danmark har ejet (»Skiold«, »Christian den Ottende«, »Dannebrog«), som havde omtrent samme Længde, fremgaar det at »Oldenburg« var 7 à 8 metres (o: 24') kortere.

Sammenlignes »Oldenburgs« Længde med vort næstlængste Skib (Krydserkorvetten »Valkyrien«) eller vort længste Skib (Panserskibet »Herluf Trolle«), er Forholdet som 5 til 8, med andre Ord, »Oldenburg« var kun lidt over halv saa lang.

Af de her nævnte Data fremgaar det, at »Olden-

¹) Disse Data ere tagne af Gardes »Efterretninger«; af »Oldenburgs« Journal fra den omhandlede Rejse fremgaar det imidlertid, at Skibet paa denne var armeret med 26 Stkr. 18 \mathcal{W} dige Kanoner, 26 Stkr. 12 \mathcal{W} dige Kanoner og 10 Stkr. 8 \mathcal{W} dige Kanoner (altsaa 62 Stkr.) og kun havde en Besætning af 446 Mand.

De sværesie Kanoner, de 3 Klasser af Orlogskibe førte, vare 24 \mathcal{W} dige.

borg» var et forholdsvis lille Skib og Tabet deraf altsaa saa meget desto mindre, om det end i Aaret 1800 maatte føles med stor Beklagelse.

»Oldenborg», som var løbet af Stablen i 1779, var bleven meget benyttet i sin 20-aarige Levetid.

I 1782 var det ude i 4 Maaneder, hørende til Viceadmiral Fontenays Eskadre.

I 1783 var det i Middelhavet paa 5 Maaneders Togt for at beskytte Handelen. Da det kom hjem fra denne Rejse i September, medbragte det fra Livorno Marmor til Frederik den Femtes Gravmonument, som netop da var under Opførelse i Roskilde Domkirke af Billedhuggeren Wiedewelt.

I 1784 var det paa Øvelsestogt i Østersøen.

I 1788 var der udrustet ikke mindre end 6 Linieskibe, hvoriblandt »Oldenborg», som var paa Togt i Nordsøen og først kom hjem i December Maaned, medførende Kronprins Frederik, som havde været paa Krigstogt i Norge.

I 1796 var det tilligemed 7 andre Linieskibe og 3 Fregatter i Eskadre, kommanderet af Viceadmiral Kaas. »Oldenborg» førtes dette Aar af Kommandørkaptajn Fischer, som saaledes første Gang var dets Chef.

I 1798, endelig, var »Oldenborg» udrustet fra April til November og var paa Togt til St. Helena for at beskytte Handelen.

For Fuldstændighedens Skyld skal endnu blot anføres, at dette Skib var det første, som — paa sin Rejse i Middelhavet i 1783 — førte faste Bovenbramstænger, og at det var et af de første af vore Krigsskibe, som — i 1793 — fik Kobberforhudning.

Til Slutning endnu nogle Oplysninger om de Gerner'ske Orlogskibes Skæbne. Et forsvandt sporeløst i 1783 paa Hjemrejsen fra Kap: »Indfødsretten». To gik

tabt i Slaget paa Reden: «Sjælland» og «Indfødsretten» (bygget 10 Aar efter det foran nævnte af samme Navn). To kasseredes: «Nordstjernen» og «Prindsesse Louise Augusta» (der flere Gange var bleven benyttet som Kadetskib og naaede den høje Alder af 46 Aar). Tolv bleve tagne af Englænderne i 1807. Endelig «Oldenburg», som forliste. Havde dette Forlis ikke fundet Sted, vilde Linieskibet maaske i 1807 have faaet samme Skæbne som de 12, Englænderne bortførte (Af disse brændtes dog «Mars» (paa Saltholm) og «Neptunus» (paa Taarbæksrevet).

Det lader sig tænke, at der fra private Folks Eje endnu kan fremkomme Optegnelser om «Oldborgs» Forlis; men det synes dog, at der allerede er tilstrækkeligt bekendt, til at man forstaar, hvorledes Situationen var, og hvorledes det hele gik til.

Med det foreliggende for Øje, nemlig den Kongelige Resolution, Chefens Rapport, Skibets Journal, Løjtnant Donners Afhandling og endelig det Britiske Gouvernements Optræden paa Kap, maa den nævnte Dag, bortset fra Skibets paa Grund af Naturforholdene uundgaaelige Forlis, betragtes som en Hædersdag for Orlogskibet «Oldborgs» Chef og Besætning.

De Foredrag, der danne Grundlaget for denne Artikel, bleve affattede sidste Sommer, for, dersom Forholdene havde tilladt det, at afholdes d. 5te November, i Anledning af, at denne Dag var Hundreedaarsdagen efter Begivenheden.

Tabet af et Linieskib fortjener vel ikke i og for sig at bringes i Erindring netop paa Hundreedaarsdagen efter dets Forlis af den Grund; men af Dagen er der dog taget Anledning til at drage netop denne Sag frem, i Overbevisningen om at det vilde interessere at læse en Beretning om «Oldborgs» Forlis og hvad dermed

staar i Forbindelse, og det saa meget mere, som der til dette Skibs Historie knytter sig to i den danske Marine saa fremragende Navne, som Henrik Gerner, Skibets Bygmester, og dets sidste Chef, Olfert Fischer, der som vel bekendt, $1\frac{1}{2}$ Aar efter Forliset var Chef for Sø-Defensionen paa Danmarks Hædersdag, d. 2den April 1801.

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

Norge.

Udrustninger i Aaret 1900.

Skoleskibe.

- Korvetten »Ellida» (Kmdkapt. Sparre) Eksercerskole for Kadetter $\frac{1}{5}$ - $\frac{4}{6}$.
 — (—) Togt i Nordsoen for Kadetter $\frac{5}{6}$ - $\frac{15}{7}$.
 — (Chef ikke designeret) Vintertogt for Kadetter af 3die Kl. og Konstabler af 3die Kl. af Sæmilt. Korps (Oktbr.—Maj).

Skibe til Uddannelse for Værnepligtige m. fl.

- Eksercerskibet »Kong Sverre» (Kmdkapt. Müller) Rekrutskole $\frac{1}{5}$ - $\frac{13}{7}$.

Eskadre.

- | | |
|---|--|
| Panserskibet »Tordenskjold» (Kmdkapt. C. B. Mørch) $\frac{15}{6}$ - $\frac{15}{9}$. | } Eskadreachef Viceadmiral G. F. v. Krogh fra $\frac{7}{7}$ (Flagskib »Harald Haarfagre» Flagkapt Kommandørkapt. A. Frisak). |
| — »Harald Haarfagre» (Kmdkapt. A. Frisak) $\frac{15}{6}$ - $\frac{15}{9}$. | |
| Kanonb. af 1ste Kl. »Frithiof» (Kmdkapt. T. Rosenqvist) $\frac{15}{6}$ - $\frac{15}{9}$. | |

Jeu de la guerre navale dans la marine russe. S. 321. Destroyers anglais. S. 347. Le Pandora, croiseur protégé anglais. S. 349. Pegasus et Pyramus. croiseurs anglais de 3e classe. S. 351. La Wien, le Monarch et le Budapest, cuirassés autrichiens. S. 358. L'Argonaut, bateau sous-marin. S. 363. — Yacht. Ligue maritime française. S. 273. Les cuirassés allemands. S. 281, 307. L'Amiral Gervais. S. 289. Le projet de défense naval à la chambre. S. 289, 307. Le croiseur cuirassé russe le «Bayan» de 7000 tonneaux de déplacement. S. 293. Nos forces navales dans les mers de Chine. S. 297. Les bâtiments de guerre français. S. 298, 322. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. S. M. Schiff Kaiser Karl VI. S. 580. Der italienische Marinebudget-Vorschlag für das Verwaltungsjahr 1900/01. S. 585. Der russische Kreuzer 1. Cl. «Askold». S. 591. — Rivista marittima. Il naviglio ausiliario nella marina moderna. S. 249. — Scientific American. 1. United States battleship «Georgia» and class. S. 361. The battleship of the future. S. 386. Two notable high-speed foreign cruisers. S. 405.

Lystsejlad. Yacht. Le «Manuel pratique du yachtsman». S. 280. La «Belle sauvage». S. 282. Concours ouvert par le journal «Le Yacht» pour un plan de Racer, jauge de 1899. S. 295. Exposition universelle de 1900. Concours internationaux de bateaux à moteur mécanique. S. 306. — Scientific American. 1. The Herreshoff 70-foot yacht «Mineola». S. 373.

Lægevæsen og Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Berj-Berj. S. 218.

Maskinvæsen (Maskinprove-Togterse Krigsmarine). Engineering. 1. Triple-expansion engine for steam-trawlers. S. 830. — Marine française. Le problème de la chaudière marine en Angleterre. S. 322. — Revue maritime. 2. Machines du steamer Moskva, de la flotte volontaire russe. S. 372. Les charbons de l'Australie occidentale. S. 375. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die logische Vertheilung der bewegenden Kraft auf Kriegsschiffen. S. 562.

Meteorologi. *Geographical Journal. Observations on the Aurora Australis. S. 92. — *Annalen der Hydrographie. Beziehung zwischen Tornados und den Gezeiten im Busen von Guinea. S. 258. Die Wetterprognose auf Grund der täglichen Wetterkarten. S. 273. Vergleichung der Falbschen Prognosen mit dem in Deutschland tatsächlich eingetretenen Wetter im meteorologischen Jahre 1898—99. S. 278. Die Witterung an der deutschen Küste im April 1900. S. 284.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Årsberättelse i navigation och sjöfart. S. 159. — Revue maritime. 2. Critique de la méthode de Foerster pour déterminer le point par deux hauteurs d'étoiles. S. 312. Sur une nouvelle distribution des

aiguilles dans la rose du compas. S. 316. — Yacht. Appareil pour la correction des indications du compas. S. 272. — Hansa. Das Zweihöhenproblem in elementarer Darstellung. S. 280, 291. — *Geographical Journal. Degree-measurement in Spitsbergen. S. 111. — *Nature. Vol. 62. The Total Eclipse of the Sun. Preparations at Santa Pola. S. 104. The Total Eclipse of the Sun. S. 132. French Observations of the Total Eclipse of the Sun. S. 183. The Total Eclipse observed at Sea. S. 183. — *Annalen der Hydrographie. Berichte über die dreiundzwanzigste auf der Deutschen Seewarte abgehaltene Konkurrenz-Prüfung von Marine-Chronometern. S. 266. Zur Bestimmung des Schnittpunktes zweier Marcq St. Hilaire'schen Standlinien. S. 272.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). Dansk Søfartstidende. Slingring og Slingrekøl. S. 218. — Tidsskrift i Sjøvæsendet. Om rullningsförhållanden och slingerkölar på 1:a klass pansarbåtar. S. 188. Rost på fartyg. S. 194. — Engineering. 1. The cable-laying steamer «Von Podbielski». S. 829. — Yacht. Les vapeurs brise-glaces. S. 269, 286. Le trois mâts «Commandant Marchand». S. 270.

Skolevæsen. United Service Magazine. Naval training. S. 237. — Revue maritime. 2. Notices sur les écoles de maistrance. S. 259. Le Général-Baquedano, vaisseau-école chilien. S. 370. — Yacht. Les écoles de la marine. S. 253. — Hansa. Eine nautische Muster-schule vor hundert Jahren. S. 316, 328.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigs-Kunst, Kyst-forsvar. Marine française. Utilisation des Inscrits maritimes dans la défense des côtes. S. 269. — Revue maritime. 1. Défense maritime des Baléares. S. 333. — Yacht. Les manoeuvres navales. S. 297, 303, 317. — Rivista marittima. Insegnamenti della guerra ispano-americana. S. 221. La velocità nella tattica navale. S. 269.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. Cathay-Clan Macgregor. S. 205. Sammenstød mellem et Krigsskib og et Koffardiskib. S. 217. Tysk Højesteretsdom. S. 219. — Revue maritime. 2. Tribunal arbitral maritime de Hambourg. S. 447.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Vår handelsflottas segelförluster under 1898. S. 219. — Revue maritime. 2. Statistique des naufrages et autres accidents de mer pour l'année 1896. S. 291. Sauvetage du personnel embarqué en cas de sinistres maritimes. S. 401.

Torpedo- og Seminevæsen. Revue maritime. 2. La Viper, contre-torpilleur anglais. S. 356. — Yacht. Les torpilleurs sous-marins. Type «Holland». S. 265.

Forskelligt. Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Fortschritte der Photogrammetrie. S. 281. — Rivista marittima. L'Educazione del sentimento nel marinaio italiano. S. 479.

Alle ovennævnte Blade og Tidsskrifter findes i Marinens Bibliotek; de med * betegnede i 2. Afdeling (Søkortarkivet, Toldbodvejen).

Adgang til Benyttelsen af Biblioteket og 1ste Afdelings Læseværelse (Bredgade 28) tilkommer alle tjenstgørende Officerer og Igestillede af Flaade og Hær, der opholde sig i Kjøbenhavn, samt Søofficersforeningens Medlemmer.

Afskedigede Officerer og Igestillede, der opholde sig i Kjøbenhavn, kunne henholdsvis af begge Afdelingers Bestyrere tilstaa Adgang til at laane Boger m. m., samt Adgang til Læseværelset; og det samme gælder andre, der i videnskabeligt Ojemed ønske her paa Stedet at benytte Biblioteket.

Udlaanstiden for 1ste Afdeling er for Vinterhalvaaret (1ste Oktober—1ste April) hver Sogndag fra Kl. 3—4 Em.; i Sommerhalvaaret 2 Gange ugentlig (Mandag og Torsdag) fra Kl. 3 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{1}{2}$ Em.

Udlaanstiden for 2den Afdeling er: alle Arkivets Arbejdsdage fra Kl. 9 Fm. —Kl. 2 Em.

1ste Afdelings Læseværelse er som Regel tilgængelig daglig fra Kl. 10 Fm. —Kl. 7 Em.

Panserets Betydning for Krigsskibe med særligt Henblik paa vore Forhold.

Af Kaptajn H. Foss.

Til de forskellige Tider siden Panserskibenes Fremkomst have Meningerne om Panserets Betydning været ret afvigende i de forskellige Mariner og ere det forøvrigt den Dag i Dag. Dette er for saa vidt forklarligt nok, som Spørgsmaalets Besvarelse først og fremmest betinges af Artilleriets Virkning, men dernæst ogsaa i væsentlig Grad maa paavirkes af de Fordringer, man iøvrigt maa stille til et Krigsskib alt i Erkjendelsen af, at hvad man ofrer paa et Skibs defensive Egenskaber, taber man paa andre Omraader, saa som i Fart og Aktionsradius, i Sødygtighed (højt Fribord) og Evne til at kæmpe i aaben Sø. Et Skib med ideale Egenskaber i alle Retninger lader sig ikke konstruere.

Mange vil da muligvis anse det for tvivlsomt, hvorvidt man nogensinde kommer til andet Resultat end det ganske relative, hvormed vi herhjemme som andre Steder have slaaet os til Ro, et Resultat, der nærmest har fundet sit Udslag i de velkendte Kompromis-Skibe.

Da en rigtig Vurdering af Panserets Værdi imidlertid maa anses for at være af den allerstørste Betydning, fordi Beskaffenheden, Typen af Krigsskibsmateriellet saa aldeles betinges af en slig Vurdering, er det unægtelig fristende at tage Spørgsmaalet op til fornyet Drøftelse og dette saa meget mere, som man nu ved Aarhundredets Udgang synes at være naaet til en Afslutning saa vel vedrørende Panserets Modstandsevne som vedrørende Skibsartilleriets Virkning; desuden er der netop i det sidste Decenium, gennem enkelte vigtige Søtræfninger, kastet en Del mere Lys over Spørgsmaalet, rent praktisk set, end Tilfældet har været i lange Tider.

I efterfølgende Afhandling har jeg da gjort et Forsøg paa at udrede Spørgsmaalet for eventuelt at komme til et Resultat for vort Vedkommende.

I. Summarisk Oversigt over Panserets og det pansrede Skibsmateriels Udvikling.

Som et første Led af Undersøgelserne vil en saadan Oversigt, set i Belysning af Artilleriets Virkning, have sin Betydning, ganske bortset fra den historiske Interesse. Den falder naturligst i 3 Perioder efter det anvendte Pansers Art og Modstandsevne.

Smedejernsperioden.

Det var som bekendt den almindelige Indførelse af Granaterne til Skibs- og Kystskytset, der gav Stødet til det pansrede Skibsmateriels Fremkomst, og da det under Affæren ved Kinburn (¹⁷/₁₀ 1855) havde vist sig, at de 24 Pd.s Granater fra den russiske Fæstning, uden at gøre nogen Virkning, sloges i Stykker mod de med 4¹/₂" Jern klædte Skibssider paa de franske flydende Batterier, indlededes den mærkelige Kamp mellem Artilleriet og Beskyttelsen af Krigsskibene, som har kendetegnet den sidste Halvdel af vort Aarhundrede og mægtig bidraget til Udviklingen af Jern- og Staalindustrien i hele den civiliserede Verden.

Det franske 5 600 Tons Panserskib »La Gloire» fra 1859 og de 6 800 Tons engelske Panserskibe af »Prince Consort» Klassen fra 1862 ere illustrerende Eksempler paa søgaaende Kampskibe fra Periodens Begyndelse; begge disse Typer vare pansrede med 4¹/₂" tykke Jernplader over hele Skibssiden og havde en Bestykning af henholdsvis 36 Stkr. 6¹/₂" og 24 Stkr. 7" og 8" riflede Forladekanoner paa det lukkede Batteri. Skibene vare fuldriggede og kunde for Damp gøre en Fart af henimod 12 Knob. Til samme Type hørte vort Panserskib »Danmark» fra 1864.

Hvad angaar Kystforsvarsskibe, da kendtes i Periodens Begyndelse kun de førnævnte flydende Batterier, indtil der under Krigen i Amerika fremstod en ny Type — Monitorerne — der i lange Tider blev det Mønster for Skibe af denne Klasse, som fulgtes ogsaa i Europa; vor 1350 Tons, 2 Taarns Monitor »Rolf Krake« fra 1864, pansret over hele Livet samt paa Taarnene med $4\frac{1}{2}$ " Jern og armeret med en 8" F. K. i hvert Taarn, er et Eksempel paa denne Art Krigsskibe.

Det Princip, der saaledes blev det ledende ved Bygningen af de første pansrede Skibe, og som støttede sig direkte til de indhøstede Erfaringer med Hensyn til Virkningen af Granaterne, var altsaa at beskytte Skibssiderne over det hele med $4\frac{1}{2}$ " Jernpanser. Der er heller ikke nogen Tvivl om, at Maalet var naaet, saa længe det drejede sig om de almindelige Granater, idet saadanne Projektiler selv fra den kraftigste Skibskanon i Begyndelsen af Tredserne, nemlig den 8" Armstrongske F. K., vare absolut virkningsløse overfor det $4\frac{1}{2}$ " Jernpanser.

Anderledes stillede Sagen sig, da man lidt efter lidt i de forskellige Mariner begyndte at indføre de panserbrydende Jerngranater (Palliser Granater), hvilke Projektiler overfor det bløde Jernpanser viste sig at forene en god Gennembrydningsevne med en respektabel Sprængvirkning efter Passagen gennem den pansrede Skibsside, om end denne sidstnævnte Virkning paa Grund af Granaternes forholdsvis lille Hulrum til Sprængladning ikke kunde blive saa stor som ved den almindelige Granat.

Langt ugunstigere stillede det sig dog for Skibenes Beskyttelse, da Artilleriets Kaliber voksede, og da dets Gennemslagskraft øgedes ved Indførelsen af Bagladeskyts, Forøgelsen af Løblængden og Forbedringer i Krudtfabrikationen. Det $4\frac{1}{2}$ " Jernpanser fra Tredsernes Begyndelse blev hurtigt et tilbagelagt Stadium, og man

faar klarest Øjet aabnet for den rivende Udvikling ved at gaa 12 à 15 Aar frem i Tiden og betragte Typer af Kamp- og Kystforsvarsskibe fra Slutningen af Halvfjerserne, da Smedejernsperioden nærlig er til Ende.

Som oplysende Eksempler paa store, søgaaende Kampskibe fra dette Tidspunkt kan anføres det engelske 13 Knobs 12 000 Tons Skib »Inflexible» fra 1877 og det franske 14 Knobs 11 000 Tons Skib »Admiral Duperré» fra 1879. Skønt de afvige meget i Principperne for Pansring, Skytsinstallation m. m., er det for begge Parter karakteristisk, at man, for at opnaa effektiv Beskyttelse paa enkelte, mindre Partier, har maattet lade andre og langt større Dele af Skibet ganske uden Beskyttelse; den fuldstændige Pansring fra Periodens Begyndelse er man bleven tvunget til at opgive. Medens det engelske Skib saaledes kun er pansret paa sin midterste Trediedel med 24", der da til Gengæld gaar helt op til øverste Dæk, er det franske Skib pansret med 22" fra Stævn til Stævn, men kun som et smalt Vandlinie-Bælte; i det ene er altsaa hele For- og Agterskibet, i det andet hele Overskibet ganske udækket. Medens »Inflexible» fører sine 4 Stkr. 16" F. K. i 2 lukkede 15" Pansertaarne, skraat for hinanden i Midterskibet over Sidepanseret, har »Admiral Duperré» sine 4 Stkr. 14" B. K. anbragte i 4—12" Barbetter. Idet den nævnte engelske 16" F. K. og franske 14" B. K. paa klos Hold kun kunde gennembyrde ca. 22" og 21" Jern, var det altsaa lykkedes at sikre enkelte, vitale Dele mod Gennembrud af Pansergranater fra Datidens kraftigste Skibskanoner; men dette var kun naaet derved, at hele det øvrige Skib fuldstændig blev priggivet de almindelige Granaters ødelæggende Virkning, et ikke særlig gunstigt Resultat, naar man erindrer de Motiver, som ledede til Panserets Indførelse.

Den forskellige Opfattelse af, hvad der skal forstaas ved de vitale Dele, er derhos iøjnefaldende; i Frankrig

er det hele Vandlinien, i England Midterskibet omkring Maskiner og Kedler. Det er Vanskeligheden eller rettere Umuligheden af at løse Opgaven fyldestgørende i Forbindelse med de mange modstridende Fordringer, som opstilles, der allerede nu har bragt Konstruktørerne ind paa Kompromisernes tornefulde Vej.

Som Typer paa Kystforsvarsskibe fra Slutningen af Smedejernspanser-Perioden kunne anføres de franske 5600 Tons Skibe af »Tonnerre« Klassen fra 1877 og det danske 5300 Tons Skib »Helgoland« fra 1878 (begge 14 Knobs). De franske Skibe have lavere Fribord og ere gennemgaaende noget bedre beskyttede end »Helgoland« (12" Brystværn og Kanontaarn, 13" i V L.), desuden findes kun et mindre Dækshus agtenfor Kanonhuset som er udækket; til Gengæld er »Helgoland« — der i det hele maa anses for et enestaaende kraftigt Kystforsvarsskib for sin Tid — langt bedre armeret end Tonnerre Kl., der kun fører 2—27 cm. B. K. i det lukkede Pansertaarn. Skal man tale om »Helgoland«s Svaghed, da maa denne uden Tvivl søges i det store ubeskyttede For- og Agterskib, der byder et stort Maal for Granatvirkningen; paa den anden Side ere Maskiner og Kedler fortræffeligt beskyttede derved, at det 10" Kasematpanser gaar helt op til øverste Dæk. Ikke lang Tid efter bryder man i Frankrig med de utvivlsomt sunde Principper, der ligge til Grund for Kystforsvarsskibene af »Tonnerre« Klassen, for at overgaa til Typer (»Furieux« og »Caïman« Kl.) med højt Fribord, det svære Artilleri opstillet i Barbetter og Panserbeskyttelse kun i V. L. altsaa til mindre Udgifter af »Admiral Duperré«; uheldigvis komme vi herhjemme ind paa en lignende Vej.

Staal- og Compoundperioden.

Det var, som bekendt, det store Pansersforsøg i Spezia i 1876, der gav Stødet til den almindelige Indførelse af de haardere Pansere af Staal og Compound

som Beskyttelse for Skibene, idet de prøvede 22" tykke Staalplader fra Creusot havde vist langt større Modstandsevne end Smedejernsplader af lignende Tykkelse. Resultatet beroede hovedsagelig paa, at Staalpanseret havde formaaet at knuse de anvendte Pansergranater af haardstøbt Jern; da dette Resultat imidlertid ogsaa maatte kunne opnaas ved kun at gøre Panserets Yderside haard, kom man i England og senere ogsaa andre Steder ganske naturligt ind paa Fremstillingen af Compound-Pansere, hvis Fordele fremfor Staalpanseret da skulde søges i den ringere Tilbøjelighed til at Pladerne revnede ved Beskydning, som en Følge af det blødere og sejgere Materiale paa Indersiden.

Lige til Begyndelsen af Halvfemserne kæmpede de to Slags Pansere om Forrangen, idet en Mængde kostbare, sammenlignende Forsøg afholdtes i de forskellige Stater for at fastslaa, hvilket Pansermateriale man burde anvende til de projekterede eller under Bygning værende Panserskibe (Nettle-Forsøgene i England 1877—78, Gåvre 1880, Octa og Spezia 1882, Spezia 1884, Amager 1884, Meppen 1888 og Octa 1890).

Denne interessante Kamp, der naturligvis stærkt udviklede og forbedrede Panserfabrikationen i det hele taget, maatte nødvendigvis ende, som den gjorde, med en ubetinget Sejr for Staalpanseret; dette hidrørte fra den samtidige Udvikling og Forbedring af de panserbrydende Projektiler, der nu tilvirkedes af smeddet og hærdet Staal, hvilke Projektiler frembød en ganske anderledes Modstand mod Sønderbrydning i Anslaget end Pallisergranaterne.

Overfor Beskydning med de hærdede Staalprojektiler maatte den Omstændighed, at Panseret af Staal helt igennem byder større Modstandsevne end Compoundpanseret blive af afgørende Betydning (jævnf. Amager-Forsøget i 1884 mod Panseret til »Iver Hvitfeldt«).

Trods de bedre Projektiler var Modstandsevnen af

de haardere Pansere dog betydelig større end af det gamle Smedejern, og man vilde følgelig for den samme disponible Vægt have kunnet give Krigsskibene en lige saa effektiv, men mere udstrakt Beskyttelse end Tilfældet havde været ved Skibene fra Slutningen af Smedejernsperioden. Men uheldigvis havde det panserbrydende Artilleri i den samme Periode gjort tilsvarende Skridt fremad ved Løblængdens Forøgelse og Anvendelsen af ny Krudtsorter. I Virkeligheden repræsenterer den franske Marines 61 Tons 14" B. K. M./1887 og den engelske Marines 68 Tons 14" B. K. (i Skibene af »Admiral«- og »Royal Sovereign« Klassen) — hvilke Kanoner paa klos Hold gennembryde ca. 32" Jern-, men kun ca. 21" Staalpanser — en ganske tilsvarende Forøgelse af Offensivkraften fra de tidligere omtalte kraftigste Skibskanoner i Slutningen af Halvfjerserne, som den Forøgelse i Beskyttelsen, der resulterede i Overgangen til de haardere Pansere.

Forholdet var saaledes ikke væsentlig forandret; kun paa et enkelt Punkt havde Beskyttelsen opnaaet en Fordel derved, at man havde været nødsaget til at opgive Sprængladningen i de panserbrydende Projektiler, for at disses gennembrydende Evne overfor de haarde Pansere fuldt ud kunde blive udnyttet. De effektivt beskyttede Dele af Skibene vare altsaa ikke som tidligere udsatte for at blive gennembrudte af Projektiler, der sprang indenborde efter Gennemslaget.

I Slutningen af Staal- og Compoundperioden kommer Udviklingen af Skibsartilleriet paa tvende Omraader, nemlig 1) Indførelsen af hurtigskydende Kanoner af stort Kaliber og 2) Fremkomsten af Brisantgranater atter i høj Grad til at indvirke paa de raadende Ideer med Hensyn til Skibenes Beskyttelse. Opfattelsen af, hvilken Vej man rettest bør gaa, er imidlertid meget afvigende i de forskellige Lande, saavel hvad Kamp- som Kystforsvars-

skibe angaar. Ved et Par Eksempler vil dette træde tydeligt frem.

Sammenlignes saaledes de engelske 14 000 Tons, 17 Knobs Kampskibe af »Royal Sovereign« Klassen med de italienske 13 800 Tons, 19 Knobs Kampskibe af »Sardegna« Klassen (begge Typer fra 1891), da ses det, at medens de engelske Skibe ere pansrede med 18" i V. L. over $\frac{2}{3}$ af Længden, have de italienske Skibe kun en Beskyttelse af 4" sammesteds, men denne Beskyttelse er da til Gengæld ført helt op til Overdækket; »Royal Sovereign« Klassen har vel ogsaa et lignende tyndere Panser paa Skibssiden mellem Barbetterne; men dette Panser rækker kun halvvejs op til Overdækket; begge Skibstyper ere ubeskyttede over det hvælvede Panserdæk for og agter; men medens dette Dæk i »Sardegna« Klassen fortsættes videre over hele Skibet indenfor det 4" Sidepanser, har »Royal Sovereign« Klassen et almindeligt horisontalt Panserdæk over det svære Sidepanser. Forskellen mellem de nævnte Typer i defensiv Henseende er saaledes meget stor, og »Sardegna« Klassen har derhos et betydeligt større Antal H. K. af stort Kaliber; man har imidlertid senere i Italien faaet Øjet aabent for Faren ved den meget svage Beskyttelse af kun 4" i V. L. og paa Skibssiden, idet man i de nyeste Kampskibstyper af »St. Bon« Klassen er gaaet til en langt fuldstændigere og mere rationel Beskyttelse.

Frygten for Brisantgranater og Virkningen af det svære hurtigskydende Artilleri fører 1891 i Frankrig til Bygningen af det 6 400 Tons, 20 Knobs Skib »Dupuy de Lôme«, der foruden et 2" hvælvet Panserdæk er pansret over hele Livet fra Stævn til Stævn med $4\frac{1}{2}$ " Plader, altsaa en Beskyttelse, der er af ganske tilsvarende Beskaffenhed som i det 30 Aar ældre, første franske Panserskib »La Gloire«. Udviklingen er gaaet i Ring tilbage til sit første, vel motiverede Standpunkt.

Sammenlignes Kystforsvarsskibe fra Slutningen af

Firserne og Begyndelsen af Halvfemserne, saa træffes endnu større Divergens i Værdsættelsen af de of- og defensive Egenskaber. Det amerikanske 4 000 Tons 13 Knobs Skib »Monterey» fra 1891 har saaledes lavt Fribord foran og agtenfor de tvende, 5' over Panserdækket hævede Pansertaarne; mellem disse findes et mindre, upansret Dækshus med afskaarne Hjørner og af betydelig mindre Bredde end Skibet. Vandliniebeskyttelsen, der gaar fra Stævn til Stævn, er 13", og den afsluttes af et 2—3" tykt Panserdæk; Taarnbaserne ere pansrede med 13" for og 12" agter, selve Drejetaarnene — for henholdsvis 2 Stkr. 12" og 2 Stkr. 10" B. K. — med 10" for og 8¹/₂" agter; iøvrigt findes kun som Antitorpedobaadsskyts 6 Stkr. 57 mm. H. K. paa Overbygningen.

De tyske 3 500 Tons, 15 Knobs Kystforsvarsskibe af »Siegfried» Klassen fra 1889—93 se helt anderledes ud; de have et meget højt Fribord, men ere kun beskyttede af et smalt 9" V. L. Panserbælte med overliggende 1¹/₂" Panserdæk; hele det øvrige, høje Skrog er ganske udækket; de 3 Stkr. 9" Kanoner, der udgøre Hovedarmeringen, ere anbragte i 8" Panserbarbetter med meget stor Ildhøjde (20' de forreste, 16' den agterste); men Barbetterne ere ikke førte ned til Panserdækket, hvad der rummer en stor Fare; iøvrigt føre Skibene 8 Stkr. 88 mm. H. K., kun dækkede af tynde Skjolde. Hvad Vægt man, i Betragtning af at det drejer sig om Kystforsvarsskibe, nu end vil lægge paa »Siegfried» Klassens større Sedygtighed¹⁾ og 2 Knobs større Fart end »Monterey», saa er det efter de seneste Krigserfaringer ret indlysende, at til Kamp maa disse Skibe

¹⁾ Den amerikanske Kommission til Prøve af »Monterey» udtaler dog, at Skibet vil kunne betjene sine Taarnkanoner selv i betydelig Sø med Rulninger paa indtil 15°, hvilket naturligvis skyldes det, at selve Drejetaarnene ere løftede 5' fra Panserdækket.

med deres store udækkede Skrog, den slettere beskyttede Vandlinie og tynde Panserdæk (der vil blive gennemslaaet af sværere Brisantgranater, som springe over det), samt deres svagere og daarligt beskyttede Armering med svært Artilleri, absolut blive »Monterey« langt underlegen. Ved Værdsættelsen af de her omtalte Kystforsvarstyper fra Begyndelsen af Halvfemserne maa naturligvis tages et billigt Hensyn til, at »Monterey« er over 500 Tons større end »Siegfried« Klassen; men dette berører jo ikke de helt forskellige Principper, som have været ledende ved Skibenes Konstruktion.

Harveypanser-Perioden.

Allerede i 1891 fremkom Amerikaneren Harvey med sin Opfindelse, der gik ud paa at cementere Panserpladernes ydre Overflade, saaledes at denne gennem en senere intensiv Hærdning blev glashaard, medens Sejgheden bibeholdtes indefter. Gennem Forsøg i Armerika konstateredes det, at slige Plader formaede at knuse selv de bedste Slags Panserprojektiler i Anslaget. Alle de europæiske Panserfirmaer kastede sig straks over Fremstillingen af dette ny Panzer, som de forskellige Marinestater nu forlangte til Skibenes Beskyttelse, og Firmaet Fried. Krupp tog hurtig Teten. I 1893 og følgende Aar er der afholdt en stor Mænde Forsøg i Europa og Amerika, dels som Modtagelses-, dels som Konkurrenceprøver, gennem hvilke Harveypanserets Overlegenhed over det tidligere Staalpanzer tilfulde er godtgjort; af mere kendte Forsøg skal saaledes mindes om de i Meppen, Gåvre og Shoeburyness 1893, i Octa og Shoeburyness 1895 (Prøve af Panseret til »Skjold«), i Meppen, Indian Head og Octa 1896, i Gåvre 1897, i Meppen samt paa Amager 1898 (Prøve af Panseret til »Herluf Trolle«) og endelig atter hos Firmaet Krupp i Meppen en Række Forsøg i 1899.

Paa Grundlag af de senest afholdte Forsøg mod

den bedste Slags Harveypanser (der ubestridelig er det af Krupp leverede) kan det med en temmelig korrekt Angivelse nu fastslaaes, at moderne, 40 Kal. lange Kanoner med stor Begyndelseshastighed (d. v. s. under Anvendelse af røgfrit Krudt) paa tæt Hold — ca. 1 200 Al. — og under normalt Anslag kun formaa at gennembryde et Harveypanser af bedste Kvalitet, der er godt og vel saa tykt som Kanonens Kaliber (de mindre Kalibres Gennembrydningsevne, 20 cm. og derunder, er dog noget større). Dette betyder et meget stort Fremskridt for Beskyttelsen. Artilleriet har dog straks søgt at gøre et Modtræk for at hindre Projektilernes Knusning mod det meget haarde Panser ved — oprindeligt efter Admiral Makaroff's Forslag — at forsyne Panserprojektilerne med en blød Staalkappe paa Spidsen, og dette er ogsaa til en vis Grad lykkedes. Det kan dog nu efter meget indgaaende Forsøg, foretagne af Firmaet Krupp i Meppen 1897—99, slaas fast, at det bedste Slags Harveypanser trods Anvendelsen af Kappeprojektiler dog stadig bibeholder en betydelig Overlegenhed over de ældre Staalpansere, idet Gennembrydningsevnen af Kappeprojektiler fra 40 Kal. lange Kanoner paa tæt Hold ikke kan sættes væsentlig højere end en Pladetykkelse af $\frac{6}{5}$ af Projektillets Kaliber (de mindre Kalibre dog noget mere).

Det er i og for sig indlysende, at Harveypanserets Modstandsevne overfor Beskydning med Sprængprojektiler med større eller mindre Hulrum er endnu langt betydeligere end overfor den bedste Slags Panserprojektiler, hvor man har gjort alt for at hindre Projektillets Sønderbrydning i Anslaget. Af Sprængningsprojektiler haves til det moderne Skibsartilleri 3 Slags nemlig:

Halvpansergranater,
Almindelige Krudtgranater og
Brisantgranater.

Efter de nyeste Krupp'ske Forsøgsresultater kan Halvpansergranater fra moderne, 40 Kal. lange Kanoner i det højeste gennembryde en Harveyplade af $\frac{4}{5}$ af Projektilets Kaliber paa tæt Hold og under normalt Anslag, og et sligt Resultat kan endda kun ventes naaet, naar Pansergranatens Hulrum holdes forholdsvis lille, d. v. s. at Forparten næsten er massiv; Gennembrydningsevnen aftager dog stærkt med det skraa Anslag, hvor Pansergranaternes Tilbøjelighed til øjeblikkelig Knausning er stor.

Med almindelige tyndvæggede Staalgranater, ladede med Krudt, har der saa vidt bekendt ikke været foretaget Forsøg mod de haarde Pansere; men sætter man Gennembrydningsevnen for moderne, lange Kanoner til det Halve af Kaliberet, er det sikkert højt regnet; og hvad Brisantgranaternes Gennembrydningsevne angaar, da ved man med Bestemthed fra forskellige Forsøg, at den er mindre end Krudtgranaternes af tilsvarende Kaliber, hvilket skyldes Omstændigheder, jeg ikke her skal komme nærmere ind paa.

Saaledes er altsaa i store Træk Standpunktet vedrørende det eksisterende Skibsartilleris Virkning kontra den moderne Beskyttelse ved Aarhundredets Udgang, og det er disse Tal, som maa blive det uundværlige første Grundlag for Bedømmelsen af Panserets Værdi i al Almindelighed.

Vedrørende de forskellige Marinestaters Materiel af Kamp- og Kystforsvarsskibe, med hvilke der først kan regnes i det ny Aarhundrede, spores saa lidt som tidligere nogen stor Overensstemmelse i Værdsættelsen af de of- og defensive Egenskaber, hvad et Par Eksempler tydeligt vil vise. Sammenlignes saaledes de 11 100 Tons, 18 Knobs tyske Kampskibe af »Fried. III« Klassen med de 11 500 Tons, 16 Knobs amerikanske Skibe af »Alabama« Klassen, da ses det, at de tyske Skibe kun ere beskyttede af 12"—6" Bæltepanser i V. L. over $\frac{5}{6}$ af

Længden forfra, der afsluttes af en Travers og agterud fortsættes af et 3" undervands Panserdæk.

Over Sidepanseret findes et 2 $\frac{1}{2}$ " plant Panserdæk, men iøvrigt er hele Skibsskroget med det høje Fribord af 15—20' uden nogen Beskyttelse, naar undtages de pansrede Taarne og Kasematter til Skytset. Armeringen er 4 Stkr. 9" Kanoner i lukkede Pansertaarne (9 $\frac{1}{2}$ " Harvey) og 18 Stkr. 6" H. K. dels i Pansertaarne, dels i Kasematter (6"—4" Harvey), foruden 12 Stkr. 88 mm. H. K. og 10 Stkr. 37 mm. Rekulkan. De amerikanske Skibe ere byggede efter helt forskellige Principper. Mellem Panserredouterne (15" Harvey) for de svære Taarnkanoner findes paa omtrent Skibets halve Længde et V. L. Panserbælte af 16 $\frac{1}{2}$ " Harvey, der afsluttes for og agter af 12" Traverser og foroven af et 3" Panserdæk. For- og Agterskibet beskyttes af et 4" hvælvet tildels Undervandsdæk, men tillige af et 8"—4" Bæltepanser i V. L.; mellem Redouterne er Skibssiden næsten helt op til Overdækket pansret med 6" Harvey. Armeringen er 4 Stkr. 13" B. K. i lukkede Pansertaarne (15" Harvey) og 14 Stkr. 6" H. K. bag 6" Kasematpanser, foruden en stor Mængde 57 mm. og 37 mm. Antitorpedobaadsskyts.

Der er altsaa i »Alabama« Klassen tilvejebragt en langt mere fuldstændig Beskyttelse og en langt kraftigere Armering med svært Skyts end i »Fried. III« Klassen med Opofrelse af 2 Knobs Fart samt en væsentlig Reduktion i Antallet af H. K. af større Kaliber.

Paa Forhaand er det selvfølgelig altid umuligt at beregne Udfaldet af en Kamp mellem Skibe som de her nævnte; men som Momenter til en slig Vurdering skal dog anføres, at medens de amerikanske Skibes V. L. paa hele Midtpartiet samt deres Taarne og Redouter ere ganske usaarbare af de tyske Skibes svære Kanoner, saa vil omvendt disses V. L. paa hele Længden saa vel som deres Taarne med Kraftoverskud blive

gennembrudte af de 13" Kanoner i de amerikanske Skibe; og medens disse paa Midten over det svære Sidepanser ere usaarbare af Granatild fra samtlige Kanoner i de tyske Skibe (9" Halvpansergranater dog undtagen), saa ligger sidstnævnte Skibes høje Skrog over Bæltepanseret fuldstændig blot for Granatilden fra samtlige de amerikanske Skibes Kanoner, heri Brisantgranater iberegne; kun Taarne og Kasemater holde denne Ild ude fra de 6" H. K. og mindre Piecer.

Hvad Kystforsvarsskibe af de nyeste Typer angaar, da er det fristende at sammenligne den svenske »Niord« Klasse med vor »Herluf Trolle«; Forskellen er nemlig ogsaa her særdeles betydelig. De 3 400 Tons, 16 Knobs svenske Skibe ere kun pansrede i V. L. paa ca. $\frac{3}{5}$ af Længden med et meget smalt $9\frac{3}{4}$ " Bæltepanser (alm. Creusotstaal), der for Enderne afsluttes af $9\frac{3}{4}$ " Pansertraverser og fortsættes for og agefter af $1\frac{3}{4}$ " tykke Panserdæk til Stævnene; foroven afsluttes Bæltepanseret af et $1\frac{3}{4}$ " plant Panserdæk.

Skibene have højt Fribord, og hele For- og Agterskibet over de Undervandsdæk er ganske udækket; de 2 Kanontaarne samt deres Redouter ere pansrede med $9\frac{3}{4}$ ", og mellem Taarnene findes over Hoveddækket en med $3\frac{3}{4}$ " Staal pansret Kasemat for de 5" H. K. Armeringen er 2 Stkr. 10" B. K., 6 Stkr. 5" H. K., foruden 10 Stkr. 57" mm. H. K. »Herluf Trolle«s of- og defensive Egenskaber vil være tilstrækkelig kendt. »Niord« Klassens V. L. Panzer og Taarne kan gennembrydes af »Herluf Trolle«s 9" B. K.¹⁾, og »Herluf Trolle«s Sidepanser samt Taarne kan gennembrydes af de 10" B. K. i de svenske Skibe; paa dette Punkt er Forholdet ens. Men medens de svenske Skibes høje Skrog ligger aabent for Granatilden fra samtlige »Herluf Trolle«s Kanoner

¹⁾ Havde de svenske Skibes Panzer været af Krupps bedste Harveystaal, vilde dette ikke have været muligt.

(den $3\frac{3}{4}$ " Panserkasemat holder dog almindelige Granater fra de 6" og 57 mm. H. K. ude), saa byder »Herluf Trolle« kun et meget ringe Maal for denne farlige Ild, nemlig den upansrede midtskibs Overbygning. Paa dette Punkt er det danske Skibs Overlegenhed stor, og særlig er Forholdet for de svenske Skibe uheldigt derved, at Panserdækket kun har en saa ringe Tykkelse; Brisantgranater fra de 9" B. K., der eksplodere over dette Dæk, ville nemlig i mange Tilfælde kunne slaa det igennem.

De Principper, der ligge til Grund for Bygningen af »Herluf Trolle«, ere da utvivlsomt — som Kystforsvarsskib betragtet — langt sundere; »Niord« Klassen er nemlig ret beset kun en moderniseret »Iver Hvitfeldt«, en Type, vi heldigvis kun har faaet et Skib af, og hvis uheldige Egenskaber til al egentlig Kamp klart vil fremgaa af de i det følgende Afsnit omhandlede Krigserfaringer.

(Fortsættes.)

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

Danmark.

Paa Finanslovens § 23 for 1900—01 er der til Marineministeriet bevilget 6 851 449 Kr., hvoraf til Søværnet 5 164 469 Kr. og til andre under Marineministeriet henlagte Institutioner 1 686 980 Kr.

Disse Hovedsummer fordeles saaledes:

I. Søværnet.

A. Marineministeriet	91 434 Kr.
B. Lønninger og andre Udbetalinger til Flaadens Personale	792 308 -
C. Værftets Lønninger og Materiale	2 856 252 -
At overføre	3 739 994 Kr.

	Overført...	3 739 994 Kr.
D.	Udgifter til Brød.....	40 134 -
E.	— - Sygevæsen.....	48 600 -
F.	— - Beklædning.....	62 917 -
G.	— - Indkvartering.....	123 293 -
H.	Opmudringsvæsen.....	35 000 -
I.	Undervisningsanstalter.....	116 308 -
K.	Udrustninger.....	1 002 400 -
L.	Forskellige Udgifter.....	93 228 -
M.	Betaling for Flaadens Mandskabs Børns Undervisning.....	120 -
N.	Pensionister.....	1 146 -
O.	Søkortarkivet.....	32 390 -

5 295 530 Kr.

Herfra afdrages for Leje af Boliger i Ny- boder.....	131 061 -
Udgift for Søværnet.....	5 164 469 Kr.

Af den under C opførte Sum kan 1 215 000 Kr. anvendes til Nybygninger saaledes:

1. Fuldføre Bygningen af Panserskibet »Herluf Trolle«.....	514 000 Kr.
2. Fuldføre Bygningen af et Inspektions- fartøj, indrettet til Udlægning af Miner (»Beskytteren«).....	330 000 -
3. Paabegyndelse af et Panserskib af »Her- luf Trolle« Typen.....	371 000 -
	<hr/> 1 215 000 Kr.

Følgende større Reparationsarbejder skulle udføres:
Panserskibet »Tordenskjold«: Fuldføre Hovedreparation af Kedlerne, Skiftning af Dæk og Skandæk og Hovedrensning indenbords.

Dampskibet »Dannebrog«: Hovedrensning indenbords.

Kanonbaaden »Guldborgsund« : Hovedrensning inden-
ds.

I. Andre under Marineministeriet henlagte
Institutioner.

. Lodsvæsenet.....	177 416 Kr.
. Fyrvæsenet.....	1 103 077 -
. Vagervæsenet.....	131 945 -
. Navigationsvæsenet.....	81 100 -
3. Eksamen for Maskinister.....	33 500 -
F. Skoleskibet »Georg Stage«.....	15 000 -
G. Det meteorologiske Institut.....	87 780 -
H. Christiansø og dens Vedligeholdelse som Nødhavn.....	22 702 -
I. Hirsholmene.....	23 000 -
K. Forskellige Udgifter.....	11 460 -
	<hr/>
	1 686 980 Kr.

Desuden er der bevilget paa § 26: Andre og over-
ordentlige Statsudgifter.

A. Til Søværnet.

1. Til Forandringer ved ældre Krigsskibe:		
a. Anskaffelse af en ny Fortætningspumpe til Panser- skibet »Tordenskjold«....	9 500	
b. Anbringelse af Fødepumper af ny Konstruktion i 6 Tor- pedobaade.....	11 000	
	<hr/>	20 500 Kr.
2. Til Søminer.....	99 000	-
3. Til Artillerimateriel:		
a. Anskaffelse af Ammunition til Pan- serskibet »Herluf Trolle« .	100 000	
	<hr/>	
At overføre...	100 000	119 500 Kr.

	Overført...	100 000	119 500 K
b.	Anskaffelse af Ammunition til Mine- og Inspektions- fartøjet	15 000	
			115 000 -
4.	Til Sømærker til Brug i Krigstid		13 500 -
5.	Tre nye Kedler til Maskinværkstedet .		45 000 -
6.	Bygningsarbejder paa Orlogsværftet ..		69 100 -
7.	Indretning af Lokaler paa Søbefæst- ningen til den paa Reden komman- derende sømilitære Myndighed		6 800 -
8.	Ekstraordinært Tilskud til Marinemini- steriets Udrustningskonto for at kunne forlænge Krydseren »Hejmdal«s Togt som Stationsskib ved Island i 2 ¹ / ₂ Maaned		35 000 -
			<u>403 900 Kr.</u>

B. Andre Udgifter.

1.	Hydrografiske Undersøgelser	2 500 -
2.	Til Udrustning af en treaarig Opmaalings- ekspedition til Island (sidste Bidrag)	28 000 -
3.	Til yderligere Forlængelse af Krydseren »Hejmdal«s Togt i en Maaned	14 000 -
4.	Til Paabegyndelse af Udgivelsen af Re- sultaterne af den islandske Opmaa- lingsekspeditionens Arbejder	1 000 -
		<u>45 500 Kr.</u>

Der er i Aar paa det ordinære Budget bevilget 98 649 Kr. mindre til Søværnet end det, der blev bevilget forrige Aar, medens der til andre under Marineministeriet henlagte Institutioner er bevilget 106 827 Kr. mere i Aar end i Fjor. Paa § 26 ere Bevillingerne til Søværnet lige store begge Aar, medens der til »Andre Udgifter« er bevilget 15 000 Kr. mere for indeværende Finansaar.

Arbejdet ved Mine- og Inspektionsfartøjet »Beskytteren«, der bygges paa Orlogsværftet, er nu saa vidt fremmet, at Skibets Prøver ventes at kunne afholdes i Oktober Maaned.

Hoveddimensionerne m. m.

Længde mellem Perpendikulærerne..	40,80 m.
— overalt	43,42 m.
Største Brede	7,61 m.
Dybgaende	{ for 2,68 m. } agter 3,80 m.
Deplacement	

Armering: 3 Stkr. 47 mm. H. K.

Til Sammenligning skal anføres, at Hjælperen er 38,29 m. lang med et Deplacement af 270 Tons.

Maskinen er en Tregangsmaskine, beregnet til at kunne udvikle 600 I. H. K.

Kedlerne ere Rørkedler af Babcock & Wilcox Typen. De have den Fordel, at Rørene, der ere lige, let kunne renses og skiftes, samt at Dampen hurtigt kan sættes op.

Hastigheden paa en 4 Timers Prøve forventes at blive 12 Knob. For kortere Tid vil Farten imidlertid kunne bringes højere op.

Kølen er lagt den 23. November 1899, og Skibet er sat i Vandet den 7. Juni 1900.

»Beskytteren« skal som bekendt kunne anvendes til Udlægning af passive Miner og til Inspektionstjeneste i Farvandene omkring Færøerne. Da Fordringerne til et Mineudlægningsfartøj og til et Inspektionsskib staa i Modstrid til hinanden paa mange Punkter, er Hovedvægten lagt paa at gøre Skibet sødygtigt og beboeligt, selv om dets Egenskaber som Minefartøj derved maatte lide noget.

Forude findes en Bak, og agter er Dækket hævet op i Højde med den faste Lønning, ligesom i »Hjælperen«, for at give bedre Plads til Agterapteringen. Over Maskin- og Kedelrum er Skibet delvis overbygget. Paa

Overbygningen er anbragt et Bestikhus og et Styrehus, og paa disse findes igen de to 40 cm. Projektører. Skibet er ved 6 vandtætte Skodder delt i 7 Hovedafdelinger. For og agter findes Vandballasttanke, der skulle bruges, naar Styrlastigheden skal forandres. Iøvrigt har Beskytteren 2 Apteringer, svarende til Togtets Beskaffenhed.

Sverrig.

Marinens Budget for 1901 er vedtaget saaledes:

Ordinære Budget.

Ministeriet og Overstyrelsen	85 900 Kr.
Flaadens Personel:	
Lønninger til Flaadens Korpser	2 520 982
Carlskronas Artillerikorps.....	293 795
Alderstillæg	37 000
Beklædning til Sømands- og Skibsdrengekorpset	317 510
Naturalforplejning	483 000
Båtsmaninddelingen	26 400
Lindring i Rustnings- og Rote- ringspligten	33 300
	————— 3 711 987 -
Flaadens Materiel:	
Reparationer og Vedligeholdelse.....	1 725 000 -
Udrustninger og Øvelser:	
Flaadens Øvelser.....	870 000
Repetitionsøvelser for Reserve- officerer	11 900
Øvelser og Beklædning for Be- væringen	350 000
	————— 1 231 900 -
At overføre...	5 754 787 Kr.

Overført... 5 754 787 Kr.

Undervisningsanstalter:

Søkrigshøjskolen	11 100	
Søofficersskolen.....	31 040	
Skibsdrengeskolen.....	9 380	
		51 520 -
Søkortarkivet.....		65 000 -
Forskelligt.....		158 000 -

Handelen:

Lods-, Fyr- og Redningsvæsen	1 500 409	
Undervisningsanstalter for Søfart	100 300	
Nautisk meteorologisk Bureau.	9 000	
Alderstillæg for Personalet ved de to sidstnævnte Anstalter.	13 000	
		1 622 709 -
		8 652 016 Kr.

Ekstraordinære Budget.

Anskaffelse af nyt Krigsskibsmateriel..	7 823 500	Kr.
Ombygning af »Svea«, »Göta« og »Thule«	2 420 000	-
Ombygning af »Thordön« og »Tirfing«	100 000	-
Ammunition til Krigsskibene.....	315 000	-
Anskaffelse af Torpedoer.....	96 900	-
Skydeforsøg.....	15 000	-
Armering af Befæstningerne ved Carls- krona og Fårösund.....	852 500	-
Passive Minevæsen.....	150 000	-
Pumpeværk til den ny Dok i Carlskrona	85 000	-
Kulforraad til Mobilisering.....	628 145	-
Mineforsvar ved Indløbet til Gøteborg..	730 000	-
Lønforbedring til Underbefalingspersonalet ved Carlskrona Artillerikorps.....	6 200	-
Lønforbedring til Lærerne ved Søofficers- skolen.....	1 860	-
Dyrtidstillæg til endel Bestillingsm. m. m.	198 000	-
		13 422 105 Kr.

Sammenlignes det ordinære Budget for 1901 med Budgettet for 1900 (T. f. S. 1899 S. 167), vil man se, at førstnævnte er forøget med over 1 Million Kroner, hvilken Forøgelse for den største Del falder paa de to Konti: Flaadens Personel og Flaadens Vedligeholdelse. Den store Forøgelse af Materiellet kræver naturligt en Forøgelse af Personellet, og i Aar er dette bleven forøget med:

	1 Kommandør,
	3 Kommandørkaptajner,
	9 Kaptajner,
	12 Løjtnanter,
	<hr/>
Officerer	25
Reserveofficersaspiranter	10
Læger	10
Underofficerer	58
Sjömanskåren	250

Ministeren havde stillet Forslag til Rigsdagen om at vedtage en fortsat, planmæssig Udvidelse fra 1902, som skulde være afsluttet Aar 1911, til hvilket Tidspunkt Flaadeplanen skulde være gennemført, men det vilde Rigsdagen ikke gaa ind paa.

Forøgelsen paa Kontoen: Flaadens Vedligeholdelse har længe været paatrængende paa Grund af Flaadens raske Forøgelse, Materialernes og Arbejdslønnens Forøgelse, og i Aar blev den bevilget.

For det ekstraordinære Budget er følgende at bemærke:

Bevillingerne til »Anskaffelse af nyt Krigsskibsmateriel» og »Ombygning af Panserskibene »Svea«, »Gøta« og »Thule« ere Resten af de af forrige Aars Rigsdag bevilgede Summer, henholdsvis 13 200 000 Kr. og 4 920 000 Kr.

Marineforvaltningen havde fremsat Forslag om at faa bevilget Penge til Anskaffelse af en Torpedobaads-

ødelægger (Fart 30 Knob) og 4 Torpedobaade (2 af 1ste og 2 af 2den Klasse); men af Hensyn til andre Forslag paa nærværende Budget har Ministeren ikke villet støtte dette Forslag; desuden kunne de to Orlogsværfter ikke paabegynde Bygningen af ny Torpedobaade før ved Udgangen af 1901.

De i Aarene 1866 og 1867 byggede Panserskibe af 3die Klasse »Thordøn» og »Tirfing» ere foreslaaede ombyggede for at bidrage til Forsvaret af Carlskronas Havn med tilhørende Minespærringer. Ombygningen skal finde Sted i følgende Udstrækning: Dæksbeskyttelsen forøges; Taarnet flyttes lidt forefter; ny Indretninger for Ammunitionstransport m. m. Den nuværende Armering (2—24 cm. B. K. og 2—25 mm. Mitraill.) erstattes med: 2—12 cm. H. K. og 8—57 mm. H. K. paa »Thordøn», 8—47 mm. H. K. paa »Tirfing». De 12 cm. H. K. faas fra »Svea» ved dens Ombygning; de 8—47 mm. B. K. tages fra Torpedobaadene Komet, Blixt, Meteor og Stjerna, som istedetfor skulle have 37 mm. H. K. M./98, medens de 57 mm. H. K. skulle nyanskaffes. Desuden skal hver af de to Skibe have en Projektør (fra Svea). Ved Omarmeringen af disse 2 Skibe er der lagt langt større Vægt paa hurtigskydende Skyts end ved Omarmeringen af det første af denne Klasse Panserskibe, »John Ericsson» (se S. 72).

Bekostningen af denne Ombygning med dobbel Ammunitionsforsyning er beregnet til 330 000 Kr. pr. Skib; de 100 000 Kr. iaar er saaledes kun den første Del af det nødvendige Beløb, Resten er bevilget for næste Aar.

Bevillingen til Armering af Fæstningerne ved Carlskrona og Fårø Sund er første Del af en samlet Bevilling paa 1 146 000 Kr. for 1901 og 1902.

Ved Bevillingen til Mineforsvar ved Gøteborg, samtidig med at der paa Hærens Budget er bevilget Midler til Flankeringsbatterier for Minespærringerne, hvilke begge Dele ville blive færdige ved Udløbet af 1901, har den

svenske Flaade igen, efter mange Aars Forløb, faaet et beskyttet Tilflugtssted paa Vestkysten, hvor der desuden findes Dokker, som ere istand til at optage Marinens største Skibe.

Ved Bevillingen: Kulforraad til Mobilisering er der gjort det første, vigtige Skridt til at sikre den svenske Flaade den fornødne Beholdning og lette Forsyning af Kul under Mobilisering eller Krig.

Marinestaben har udregnet, at under en Krig vil Flaaden have et dagligt Behov af 675 Tons Waleskul og 250 Tons Newcastlekul under den Forudsætning, at: Panserskibene have 4 Timers Gang pr. Døgn med største Fart uden forceret Træk.

Torpedokrydsere	} have 12 Timers Gang i Døgnet med største Fart uden forceret Træk, dog ikke over 16 Knob.
Kanonbaade	
Avisofartøjer	
Rekognosceringsfartøjer	

Torpedobaade have 15 Timers Gang i Døgnet med største Fart med naturlig Træk og 1 Times Gang med størst mulig Fart.

Transportdampere 12 Timers Gang i Døgnet med almindelig Fart.

Sættes Varigheden af Krigs- eller Mobiliseringsforholdene til 6 Maaneder, skulde Marinen behøve ca. 45 000 Tons Newcastlekul og ca. 125 000 Tons Waleskul.

Af Undersøgelser i Landet fremgik det, at der altid fandtes tilstrækkelige Mængder af Newcastlekul, som kunde rekvireres til Marinen ved Mobiliserings Indtræden; det viste sig dog, at Kulmængden i Landet varierede meget paa de forskellige Tider af Aaret, saaledes at Marinestaben har maattet udarbejde forskellige Rekvisitioner til de forskellige Maaneder i Aaret.

For Waleskullenes Vedkommende viste det sig, at man kun kunde gøre Regning paa ca. 18 000 Tons ved Mobilisering (fraregnet Jernbanernes Beholdning); Staben henvendte sig til 25 større Kulhandlende og Firmaer,

om de vilde paatage sig at holde Forraad af Waleskul til Marinen, men kun 1 vilde gaa ind paa det mod en ublu Betaling. Sagen er derfor bleven ordnet paa en anden Maade, idet Jernbanerne paatager sig altid at holde 40 000 Tons Waleskul i Forraad til Marinens Brug mod et Vederlag af 5 000 Kr. aarlig; de øvrige 85 000 Tons skulle oplægges i Depoter, hvoraf man foreløbigt tænker sig at have et Centraldepot inde i Landet og 5 Depoter langs Kysten, hvoraf Orlogshavnene naturligvis ere selvvalgte. Med det Forbrug i Fredstid, som nu finder Sted, vil en Beholdning af 85 Tons Waleskul kunne blive fornyet i Løbet af 10 Aar.

For den i Aar bevilgede Sum vil der blive anlagt et nyt Kuldepot (Stedet ikke angivet); i Carlskrona vil der blive anlagt et Par ny Kulskure og Oplagssteder med Transportmateriel; og endelig vil der blive indkøbt 17 500 Tons Waleskul, saaledes at Carlskrona har en Kulbeholdning af 22 000 Tons. Da Jernbanerne straks har overtaget Forpligtelsen af Kulbeholdningen paa 40 000 Tons, vil Sverrig allerede ved næste Aar sikkert have Halvdelen af det til en 6 Maaneders Krigstilstand beregnede Kvantum Kul, foruden de Hjælpekilder, som det i Nødstilfælde besidder i Newcastle og svenske Kul.

(Budget-Propositionen.)

Tyskland.

Flaadeloven:

I »Marineverordnungsblatt« af 20. Juni 1900 staar følgende Uddrag af »Reichsgesetzblatt«:

Lov af 14. Juni 1900, angaaende den tyske Flaade.

Vi Wilhelm, af Guds Naade tysk Kejsler, Konge af Preussen etc., bestemme i Rigets Navn og med Forbundsraadets og Rigsdagens Samtykke følgende:

I. Skibsmateriellet:

§ 1. Flaaden skal bestaa af:

- | | | |
|----------------------|----------------------------|--------------------------|
| 1) Kampflaaden: | 2 Flaadeflagskibe, | |
| | 4 Eskadrer à 8 Linieskibe, | |
| | 8 store Krydsere | } som »éclai-
reurs«. |
| | 24 smaa — | |
| 2) Koloniflaaden: | 3 store — | |
| | 10 smaa — | |
| 3) Materielreserven: | 4 Linieskibe, | |
| | 3 store Krydsere, | |
| | 4 smaa — | |

Herunder iberegnes de i Bilag A (se nedenfor) anførte Skibe.

§ 2. Fraregnet Tab af Skibe skulle erstattes:

Linieskibe efter 25 Aars Forløb,
Krydsere — 20 — —

at regne fra det Aar, da den første »Bygningsrate« bevilgedes, til Bevillingen af første Rate for Erstatningsskibet gives.

For Tiden fra 1901 til 1917 reguleres Erstatnings-Nybygningerne efter Bilag B (se nedenfor).

II. Krigsberedskabet:

§ 3. Følgende Bestemmelser angaa Kampflaaden:

- 1) Den 1. og 2. Eskadre udgøre den aktive Kampflaade,
- 3. - 4. — — Reserve-Kampflaaden.
- 2) Samtlige Linieskibe og Krydsere i den aktive Kampflaade holdes uafbrudt i Tjeneste; det samme gælder Halvdelen af ovennævnte Skibstyper i Reserve-Kampflaaden.
- 3) Under Manøvrer skulle nogle af Reserve-Kampflaadens ikke i Tjeneste værende Skibe atter indgaa i Tjeneste.

III. Personellet:

§ 4. Af Dækofficerer, Underofficerer og Menige af Matros-, Værft- og Torpedodivisionerne skal der være til Raadighed i Tjenesten:

- 1) Fuld Besætning til den aktive Kampflaades Skibe og til Halvdelen af Marinens Torpedobaade, Skoleskibe og Skibe til specielle Formaal.
- 2) Rammer (Maskinpersonel $\frac{2}{3}$, det øvrige Personel $\frac{1}{2}$ af fuld Besætning) til Reserve-Kampflaadens Skibe og til den anden Halvdel af Torpedobaadene.
- 3) $1\frac{1}{2}$ Gang fuld Besætning til Skibene i Udlandet.
- 4) Det nødvendige Personel iland.
- 5) Et Tillæg af 5% af hele Antallet.

IV. Udgifterne:

§ 5. Rigs-Finans-Etaten bestemmer den aarlige Udgift til Bestridelsen af denne Lovs Gennemførelse.

§ 6. For saa vidt Budgettet til de aarlige tilbagevendende Udgifter og Udgifterne een Gang for alle i Marinens ordentlige Etat skulde overstige Rigsstempel-Skatternes Overskud udover Summen 53 708 000 Mark, og for saa vidt Underskuddet ikke dækkes af Rigets øvrige Indtægter, maa dette ikke dækkes ved Forhøjelse eller Forøgelse af de indirekte, Masseforbruget paa- hvilende Rigsskatter.

V. Slutningsbestemmelse:

Denne Lov træder i Kraft samtidig med Loven om Forandring af Rigsstempeloven af 27. April 1894 og med Loven om Forandring af Toldtarifen.

Flaadeloven af 10. April 1898 ophæves.

Under Vor Højstegne Underskrift og Vort keiserlige Segl. Givet paa Kastell Saalburg ved Homburg v. d. Höhe den

(L. S.)

14. Juni 1900.

Wilhelm.

Fürst zu Hohenlohe,
Berlin, d. 20. Juni 1900.

Foranstaaende Lov bringes til Marinens Kundskab.
Statssekretairen for Rigs-Marine-Amtet.
v. Tirpitz.

(Anm.: Rigsdagen vedtog Loven d. 12. Juni 1900
med 201 Stemmer mod 103).

Bilag A.

Liste over de i den ny Flaadelovs Rammer ind-
gaaende Skibe:

27 Linieskibe.	12 store Krydsere.	29 smaa Krydsere.
1. Bayern.	1. König Wilhelm.	1. Zieten.
2. Sachsen.	2. Kaiser.	2. Blitz.
3. Württemberg.	3. Deutschland.	3. Pfeil.
4. Baden.	4. Kaiserin Augusta.	4. Arkona.
5. Oldenburg.	5. Hertha.	5. Alexandrine.
6. Brandenburg.	6. Victoria Louise.	6. Greif.
7. Kurfüst Friedr. Wilhelm.	7. Freya.	7. Irene.
8. Weiszenburg.	8. Hansa.	8. Prinzess Wilhelm
9. Wörth.	9. Vineta.	9. Schwalbe.
10. Kaiser Friedr. III.	10. Fürst Bismarck.	10. Wacht.
11. Kaiser Wilhelm II	11. (A) Prinz Hein- rich.	11. Jagd.
12. Kaiser Wilhelm der Grosze.	12. B.	12. Sperber.
13. Kaiser Barbarossa		13. Bussard.
14. Kaiser Karl der Grosze.		14. Meteor.
15. (C) Wittelsbach.		15. Falke.
16. D.		16. Komet.
17. E.		17. Kormoran.
18. F.		18. Kondor.
19. G.		19. Seeadler.
20. Siegfried.		20. Geflon.
21. Beowulf.		21. Geier.
22. Frithjof.		22. Hela.
23. Hildebrand.		23. Gazelle.
24. Heimdall.		24. Niobe.
25. Hagen.		25. Nympe.
26. Aegir.		26. (C) Thetis.
27. Odin.		27. D.
		28. E.
		29. F.

Bilag B:

Fordeling over de forestaaende Erstatnings-Nybygninger, fordelte paa de enkelte Aar, i Tidsrummet 1901 til 1917 inklusive.

Erstatnings-Aar.	Linleskibe.	Store Krydsere.	Smaa Krydsere.
1901.....	—	1	—
1902.....	—	1	1
1903.....	—	1	1
1904.....	—	—	2
1905.....	—	—	2
1906.....	2	—	2
1907.....	2	—	2
1908.....	2	—	2
1909.....	2	—	2
1910.....	1	1	2
1911.....	1	1	2
1912.....	1	1	1
1913.....	1	1	2
1914.....	1	1	2
1915.....	1	1	2
1916.....	1	1	2
1917.....	2	—	1
Sum...	17	10	29

Det vil ses, at Flaadeloven ikke indeholder saa mange Krydsere m. m. som det oprindelige Forslag i 1899; men den betegner dog et mægtigt Fremskridt og sikrer Tyskland en Plads i første Række blandt Sømagterne.

Der skal iøvrigt ikke nærmere gaas ind paa Loven, da denne nærlig falder sammen med det i Tidsskriftet af April d. A. Pag. 171 nærmere omtalte Forslag.

Nybygninger, Prøver, Forsøg etc.

Panserkrydseren „Prinz Heinrich“ (ex: „A“):
(sat i Vandet ²²/₃ 00).

Skibet er pansret med et Vandliniepanser paa samme Maade som »Fürst Bismarck«, men har desuden over en halv Skibslængde midtskibs en vertikal Panserbeskyttelse (Citadelpanser) paa 2,3 m. Højde. Alt Panseret er 100 mm. tykt og er fremstillet af Dillinger efter Krupps Metode.

Skibets 2 Panserdæk ere henholdsvis 40—60 mm. (hvælvet) og 30 mm. (øverste Panserdæk).

Iøvrigt er Krydseren beskrevet i Tidsskriftets Januar- og Maj-Hefter.

Kulbeholdningen er 1 500 Tons.

Søsterskibet »B« er under Bygning paa det kejserlige Værft i Kiel.

Linieskibet »Kaiser Barbarossa (ex: »A«) løb af Stabelen d. 21. April.

Linieskibet »Kaiser Karl der Grosze« (ex: »B«) løb af Stabelen d.

Linieskibet »Wittelsbach« (ex: »C«) løb af Stabelen d. 3. Juli.

Linieskibene D, E, F, G ere, som før omtalt, under Bygning.

Naar »Hagen«s Ombygning (Forlængelse midtskibs) er fuldført, vil Turen komme til »Beowulf«.

De smaa Krydsere D, E, F ere under Bygning (færdige i 1901).

Kanonbaaden A er under Bygning (færdig i 1901).

Det Krupp'ske Germania-Værft i Gaarden (Kiel) har 3 søgaaende Torpedobaade (G. 90—93) under Bygning.

Torpedobaadene (fra Firserne):

Schütze, Flink, Scharf, Tapfer, Kühn, Vorwärts (50 Tons) fra Weser-Værftet, og:

3 Vulcan-Baade (75 à 90 Tons) — (»V«-Baade), samt:

1 Thornycroft-Baad (80 Tons)
udgaa af Flaadelisten og skulle sælges.

Østasien.

Den her stationerede Styrke vil om kort Tid bestaa af:

»Hertha« (Flagskib)	} samt den I. Eskadres tidligere	} »Kurfürst Friedrich Wilhelm« (Flagskib).		
»Hansa«				
»Kaiserin Augusta«			} »1. Division«, nu kaldet: »2. Division«:	»Brandenburg«
»Irene«				»Weiszenburg«
»Gefion«				»Wörth«
»Iltis«				»Hela« (Aviso).
»Seeadler«				

Den 1. Division underlægges »Hertha« (Admiral Bendemann).

Øvelseseskadren.

(Kejserlig Forordning af 30. Juni 1900.)

Den II. Eskadre formeredes den 30. Juli af:

»Aegir«,

»Odin«,

»Heimdall«,

»Hildebrand«,

»Frithjof«,

»Siegfried«,

endvidere af II. Torpedobaadsflotille.

Øvelserne paabegyndes d. 15. August og sluttes d. 19. September.

Øvelsesflaaden bestaar af:

I. Eskadres Linieskibe,

II. — Kystforsvarsskibe,

I. og II. Torpedobaadsflotiller,

Krydserne: »Greif«, »Blitz«, »Jagd«,

Skoleskibet: »Grille« og en »Ordonnans-Torpedobaad«.

Endvidere indtræde senere:

»Pelikan«,

»Pfeil«,

Skibene i Prøvefart

og til Slutning (under Kejsermanøvrerne d. 15.—19. September).

»Mars«,
 »Carola«,
 »Friedrich Carl«,
 Panserkanonbaadsdivisionen, og
 »Condor«.

Kiautschou's Betydning for Søhandelen.

Ifølge »Hansa« ankrede i 1899 205 Skibe med ialt ca. 186 600 Tons Drægtighed paa Bugten.

Nationaliteten var fordelt som følger: Tyskland: 129, England: 41, Rusland: 14, Japan: 11, Amerika: 3, China: 3, Norge: 2, Danmark: 1, Korea: 1, endvidere 457 Dschunker; de fleste kom fra Shanghai og de nordlige Havne.

Troppetransporterne til Kina.

I Tidsrummet fra d. 28. Juli til d. 4. August afgik 10 Dampere med ialt 11 360 Mand (heraf 558 Officerer) til Taku.

6 Dampere tilhørte »Norddeutsche Lloyd« og transporterede 6 143 Mand; de 4 andre tilhørte »Hamburg-Amerika« Linien og transporterede 5 217 Mand.

Den 3. Juli afgik »Wittekind« og »Frankfurt« med 2 Marinebatailloner fra Wilhelmshaven.

Yderligere og betydelige Stridskræfter ville følge. Udrustningen og Indskibningen er gaaet hurtigt og som forventet. — Man er i Tyskland tilfreds med heri at have opnaaet langt bedre Resultater end Englænderne med deres Troppeforsendelser til Sydafrika ved Krigens Udbrud.

(Mitth. — Le Yacht. — Marineverordnungsblatt. — Marine Rundschau. — Hansa. — Kieler Zeitung etc. etc.)

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1900.

Artilleri, Panser, Kystbefæstninger. Engineering. 2. The «Drift» and «Throw» of a projectile. S. 59, 157. — Revue maritime. 2. Puissance de l'artillerie du «Bouvet». Comparaison avec le «Majestic». S. 485. — Yacht. Effets du tir de l'artillerie anglaise sur le «Belleisle». S. 318. Rampe circulaire Normand pour le pointage du canon de 65 millimètres. S. 344. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Beschiessung des Belleisle. S. 648. — Rivista marittima. 2. Sulle Esercitazioni di tiro in mare. S. 407. — Proceedings of the United States Naval Institute. High explosives in naval warfare. S. 245. A proposed new method of scoring target practice in the navy. S. 329.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Revue maritime. 2. Machines auxiliaires électriques dans la Marine des Etats-Unis. S. 558. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über drahtlose Telegraphie nach Marconi. S. 664.

Fiskeri. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. Om Dansk Fiskeriforenings Organisation og Ulykkesforsikringsforeningen for danske Fiskere. S. 309. Folkethingsmand, Kaptajn Trolls Foredrag. S. 310. — Tidsskrift for Søværnen. Fiskeriberetning for Finansaaet 1898—99 (Bog anmeldelse). S. 319. — Nautical Magazine. Notes on whales and whaling. S. 326. Steam fishing in Scotland. S. 357. — Yacht. Le yachting et la construction des barques de pêche. S. 353.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lods væsen, Vandbygningsvæsen. Ingeniøren. Dobbelte Bolværksflager. S. 243. — Nautical Magazine. A channel fairway lightship. S. 370. — Revue maritime. 2. Le nouveau dock flottant d'Algiers (Etats-Unis). S. 544. — Yacht. Embarcations des lamaneurs de Dunkerque. S. 330. — Scientific American. 2. Dredges on the Mississippi. S. 6. Fire-proof docks. The moral of a great calamity. S. 18.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling. S. 251. Forholdene i Wemyss. S. 255. International Kongres for Handelsmarinerne. S. 256. Trafikken paa New Orleans. S. 256. Et Rederi gjort ansvarlig for overbordskyllet Kvæg. S. 261. Japans Skibsfart. S. 375. — Nautical Magazine. Dangerous cargoes. S. 371. Free

Traders! S. 372. — Revue maritime. 2. La crise de notre marine marchande. S. 625. Les vivres considérés comme contrebande de guerre. S. 644. Paris port de mer. S. 660. — Hansa. Das Seewesen auf der Pariser Weltausstellung. S. 340. Haftbarkeit deutscher Rheder. S. 364. Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder über das Jahr 1899—1900. S. 366.

Historie og Biografi. Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Dødsfald. S. 255. Personalia. S. 263. — Tidsskrift for Søvæsen. Landsætning og Forlis af Orlogsskibet „Oldenburg“ i Table Bay den 5. November 1799. S. 349. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Den spansk-amerikanske Krig. S. 163. — Nautical Magazine. Treasure-seeking expeditions. S. 309, 388. Our naval heroes in conference. S. 317. Admiral Lord Cochrane, tenth Earl of Dundonald. S. 413. — Revue des deux Mondes. 4. Les expéditions antarctiques. S. 673. — Revue maritime. 2. Voyage de l'Alerte de Dunkerque à Marseille par les voies navigables. S. 449. Nos bâtiments de guerre et leurs ancêtres. Récits de leurs Campagnes et de leurs combats depuis l'apparition de chacun d'eux dans l'histoire de la marine française. S. 498. — Tour du monde. L'alpinisme au Spitsberg. S. 337, 349. — Hansa. Eine deutsche Nordpolarexpedition. S. 376. — Marine Rundschau. Der Uebergang nach Alsen unter dem Grossen Kurfürsten am 14. Dezember 1658. S. 763. Nordelbisch-Dänisches. S. 805. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Diē altrömische Flotte. S. 617. — Proceedings of the United States Naval Institute. Notes on Cuban ports. S. 332. — Scientific American. 2. A new antarctic expedition. S. 43. — *Geographical Journal. Arctic Exploration in New Siberia. S. 232. — *Nature. Vol. 62. The Geological Age of the Earth. S. 235. The Arctic Steamer Windward. S. 229. — *Geographische Zeitschrift. Erforschung der Halbinsel Kola. S. 398. Ende der Herrnhuter Missionsthätigkeit in Grønland. S. 401. Verlauf und Ergebnisse der dänischen Nordlicht Expedition. S. 402. Forschungsreise nach dem Südpol. S. 402. Englische Südpolarexpedition. S. 402. — *Petermann, Mittheilungen. Die geologischen Ergebnisse der Reisen des Barons E. Toll entlang der nordsibirischen Eismeerküste und nach den Neusibirischen Inseln. S. 161. Die Scottische Südpolar Expedition. S. 165.

Søopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. *Nature. Vol. 52. A Partial Explanation of some of the Principal Ocean Tides. S. 258. Explorations of the Albatross in the Pacific. S. 307. — *Geographische Zeitschrift. Institut für Meereskunde an der Universität Berlin. S. 402. — *Petermann, Mittheilungen. Siboga Expedition. S. 172.

Krigsmarine. Teknisk Forenings Tidsskrift. Undervandsbaade. S. 89. — Tidsskrift for Søvæsen. Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne. S. 367. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Vil vort Søforsvar erholde en tilstrækkelig Styrke og Udvikling, om der kun bygges Panserskibe af «Harald Haarfagres» Type samt 1ste og 2den Klasses Torpedobaade? — Bør 1ste og 2den Klasses Kanonbaade fremdeles indgaa som Led i vort Materiel, og hvilke Forandringer bør i saa Tilfælde disse Typer undergaa? Hvis Materiellet bør suppleres med andre Typer angiv da deres Konstruktion (Prisopgave). S. 199. — Journal of the Royal United Service Institution. «Considering the changes made in naval construction during the past twenty years, and in view of the experience gained during the China-Japanese and Spanish-American wars, what are the best types of war-wessels for the British navy, including armour, armament, and general equipment for ships of all types?» (Prisopgave). S. 719. — United Service Magazine. Marines and coaling-stations. S. 381. — Revue maritime. 1. La marine anglaise et les marines étrangères. S. 521. Le Denver, croiseur protégé des Etats-Unis. S. 534. Nouveaux croiseurs des Etats-Unis, du type «Denver» comparés au «Cincinnati» et au «Raleigh». S. 537. Le Rio-de-la-Plata, croiseur espagnol. S. 570. — Yacht. Le programme de défense naval à la chambre. S. 315. Les batiments de guerre français. S. 322. Les cuirassés allemands. S. 334. Nos forces navales dans les mers de Chine. S. 343. — Marine Rundschau. Gesetz, betreffend die deutsche Flotte vom 14. Juni 1900. S. 759. The Royal navy. A History from the earliest Times to the present. (Bog anmeldelse). S. 798. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Etat für die Verwaltung der kais. deutschen Marine für das Rechnungsjahr 1900. S. 672. — Rivista marittima. 1. La Navigazione subacquea a scopo di guerra. S. 379. Prove in mare. S. 41. — Scientific American. 1. Our battleships in the light of the «Belleisle» experiment. S. 34. Attack on the coast-defense ship «Belleisle». S. 41. Increase of our navy since the Spanish war. S. 50.

Lystsejlad. Yacht. Influence des formules de jauge sur les progrès de la construction des yachts. S. 329. Les moteurs à pétrole dans la navigation de «Lady Francis» yacht de 30 Tx et 60 chevaux de puissance. S. 336. — Scientific American. 1. A yacht that sails itself. S. 56.

Lægevæsen, Skibs-Sundhedsvæsen. Hansa. Ueber Skorbut und Beriberi an Bord. S. 342. — Proceedings of the United States Naval Institute. On the examination of navy-yard apprentices. S. 341.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Engine-

- ring. 2. Belleville boilers. S. 89. Navy boilers. S. 123. — *Revue maritime*. 2. Machines et chaudières aux Etats-Unis. S. 553. — *Rivista marittima*. 2. Lo studio dell' albero a manovella della macchina a più cilindri. S. 417.
- Meteorologi.** **Geographical Journal*. Comparative Studies in Climate. S. 234. — **Nature*. Vol. 62. The Daily Weather Report of the Meteorological Office. S. 300. — **Astronomische Nachrichten*. Ueber die Photographie des Nordlichtspectrum und des Nordlichts selbst. Nr. 3649.
- Navigation, Astronomi, Instrumenter.** *Nautical Magazine*. Mr. Moxley's appeal to the gentiles. S. 339. Fast passages. S. 368. Strandings by chronometer. S. 425. — *Hansa*. Kritische Prüfung der beobachteten Gestirns Höhen auf offener See, bezüglich ihrer Richtigkeit, ihrer Brauchbarkeit oder Untauglichkeit zur Ableitung eines Schiffsortes. S. 830. — *Marine Rundschau*. Das Chronometer-Observatorium in Kiel. S. 789. — *Scientific American*. 2. An ingenious calculator. S. 54. — **Geographical Journal*. Duration of Totality of Solar Eclipses of Greenwich. S. 269. — **Nature*. Vol. 62. The Total Solar Eclipse. Observed by the Smithsonian Expedition. S. 246. — **Astronomische Nachrichten*. Latitude Variation, Earth Magnetism, and Solar Activity. Nr. 3649.
- Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine).** *Engineering*. 2. The twin-screw channel steamer «Alberta». S. 47. A new Atlantic liner. S. 60. — *Nautical Magazine*. Sailing-ships. S. 368. — *Revue maritime*. 2. A propos du rivetage et du calfatage des navires. S. 581. — *Hansa*. Schiffswiderstand und Schiffsbetrieb auf dem Dortmund-Ems-Canal. S. 356. — *Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Project eines Oceandampfers mit eingebauten Rettungstheilen. S. 634. — *Scientific American*. 2. The «Deutschland». S. 34. The end-of-the-century steamship. S. 50.
- Skolevæsen.** *Dansk Søfartstidende*. Koffardloflcerernes Uddannelse. S. 244. — *Tidsskrift for Søvæsen*. Om Uddannelsesskoler for Officerer. S. 329. — *Nautical Magazine*. The Indefatigable. S. 364. Board of Trade examinations. S. 367. Sea-going training ships. S. 367. — *Revue maritime*. 2. Recrutement des officiers mécaniciens de la marine anglaise. S. 524. — *Yacht*. La réforme de l'école navale. S. 351. — *Hansa*. Eine nautische Musterschule vor hundert Jahren. S. 339. Der Mangel an Maschinisten III. Cl. und die Ausbildung der Maschinisten II. Cl. S. 368.
- Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar.** *Militært Tidsskrift*. Nogle Oplysninger om de engelske Troppetransporter til Sydafrika 1899—1900. S. 166. — *Revue des deux Mondes*. 4. La flotte et l'armée coloniale. S. 455. — *Yacht*

Les manoeuvres navales. S. 317, 328, 339. Fin des manoeuvres.
 La revue navale. S. 358. — Marine Rundschau. Studie über die
 Ramme. S. 773. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
 Ueber Kriegspferde-Transport zur See. S. 693. — Rivista marittima. 2.
 Insegnamenti della guerra ispano-americana. S. 441. — Proceedings
 of the United States Naval Institute. The defenses of Manila Bay.
 8. 279. An introduction to the study of naval tactics. S. 287.

Sømandskab. Artikel 16. S. 269.

Søret og Søfartslove. Nautical Magazine. Speculative insu-
 rance. S. 363. Shipping law. Final judgments. S. 406. — Hansa.
 Mare Clausam. 1900. S. 379.

Søulykker, Redningsvæsen. Bjærgningsvæsen. Nautical Maga-
 zine. Costly collisions. S. 366. — Yacht. Le filage de l'huile à la
 mer. S. 334. — Hansa. Stoppen bei Nebel. S. 354.

Torpedo- og Søminevæsen. Engineering, 2. Torpedo-boats
 for the Dutch navy. S. 78. — Revue maritime, 2. Le Seagull,
 canonnière-torpilleur anglaise. S. 533. La Proserpina. Contre-tor-
 pilleur espagnol. S. 572. — Scientific American, 2. Accident to
 the torpedo-boat «Dupont». S. 52.

Forskelligt. Dansk Søfartstidende, Et Middagsselskab paa
 Havets Bund. S. 264. — Nautical Magazine. Accidental discour-
 tesy. S. 365. Suez Traffic. S. 371. — Rivista marittima, 2. L'avve-
 nire marittimo dell'Italia. S. 21. — Scientific American, 2. Through
 Niagara whirlpool rapids in a boat. S. 59.

Tilgang til Bibliotheket.

April Kvartal.

Iste Afdeling.

- Orlogsværftets Driftsplan for Finansaaret 1900—1901. (Tilsendt).
 Jensen, N. P. Den anden sleevigske Krig 1864. Kjøbenhavn 1900.
 Harbou, H. W., Tuxen, A. P. og With, C. L. Kong Frederik IV.s
 Første Kamp om Sønderjylland. Krigen 1700. Kjøbenhavn 1899.
 Bartels, R. T. Gamle Minder fra 1848—50. Kjøbenhavn 1900.
 Bodenhoff, E. Mellem Heltegravene. Kjøbenhavn 1900.
 Kyhl, O. Krigene 1848—50 og 1864. Kjøbenhavn 1899.
 Jensen, P. Vink til unge Førere og Styrmand i Dampskibsfarten.
 Kjøbenhavn 1900.
 Jørgensen, A. D. La question Dano-Allemande. Copenhague 1900.
 Jørgensen, A. D. The Dano-German question. Copenhagen 1900.

- Ottoen, J. Folkenes Historie. Kjøbenhavn 1900.
- Carlsen, J., Olrik, H. og Starcke, C. N. Danmarks Kultur ved Aar 1900. Kjøbenhavn 1900.
- Hansen, C. Energi og Arbejde. Kjøbenhavn 1900.
- Brynildsen, J. og Magnussen, J. Dansk-Norsk-Engelsk Ordbog. Kjøbenhavn 1900.
- Mahan, A. T. Lessons of the war with Spain and other Articles. London 1899.
- Lockroy, E. La défense navale. Paris 1899.
- Wallon, H. Le Tribunal révolutionnaire 10. Mars 1793—31. Mai 1695. Paris 1899.
- Bergholz, P. Die Orkane des fernen Ostens. Bremen 1900.
- Ratzel, F. Das Meer als Quelle der Volkergrösse. München 1900.
- Hickmann, A. L. Geographisch-statistischer Universal-Taschen-Atlas. Wien 1900.
- Almanach für die k. u. k. Kriegsmarine. Wien 1900.
- Labrès, R. Uie Flottenführung im Kriege auf Grund des Doppelstaffel Systems. Berlin 1900.
- Junge, A. Schiffs Collisionen auf See und auf den mit der See in Verbindung stehenden Gewässern. Hamburg 1900.
- Jahrbuch des Deutschen Flotten-Vereins 1900. Berlin 1900.
- Bajer, F. Ideen til Nordens særlig Danmarks vedvarende Neutralitet. Kjøbenhavn 1900.
- Munthe, A. Jakob Bagge. Stockholm 1900.
- Drechsel, C. F. Fiskeri-Beretning for Finansaaret 1898—99. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Dansk Søulykke-Statistik for Fem-Aaret 1894—1898. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Løffler, J. B. Ruinerne af Vitskøl Klosterkirke. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Tillæg til Marineministeriets Budget for Finansaaret 1899—1900. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Marineministeriets Budget for Finansaaret fra 1ste April 1900 til 31. Marts 1901. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Report of the Secretary of the Navy. Washington 1896. (Tilsendt).
- Annual Reports of the Navy Department for the Year 1897. Washington 1897. (Tilsendt).
- Tilgang til Artilleriets Bibliothek i Finansaarene 1898—99 og 1899—1900. (Tilsendt).

2den Afdeling:

- Garde, V. Vindkort over den nordligste Del af Atlanterhavet og Davis-Stræde. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).

Østasien.

Den her stationerede Styrke vil om kort Tid bestaa af:

»Hertha« (Flagskib)	} samt den I. Eskadres tidligere	} »Kurfürst Friedrich Wilhelm« (Flagskib).		
»Hansa«				
»Kaiserin Augusta«			} »1. Division«, nu kaldet: »2. Division«:	»Brandenburg«
»Irene«				»Weiszenburg«
»Geflon«				»Wörth«
»Iltis«				»Hela« (Aviso).
»Seeadler«				

Den 1. Division underlægges »Hertha« (Admiral Bendemann).

Øvelseseskadren.

(Kejserlig Forordning af 30. Juni 1900.)

Den II. Eskadre formeredes den 30. Juli af:

»Aegir«,

»Odin«,

»Heimdall«,

»Hildebrand«,

»Frithjof«,

»Siegfried«,

endvidere af II. Torpedobaadsflotille.

Øvelserne paabegyndes d. 15. August og sluttes d. 19. September.

Øvelsesflaaden bestaar af:

I. Eskadres Linieskibe,

II. — Kystforsvarsskibe,

I. og II. Torpedobaadsflotiller,

Krydserne: »Greif«, »Blitz«, »Jagd«,

Skoleskibet: »Grille« og en »Ordonnans-Torpedobaad«.

Endvidere indtræde senere:

»Pelikan«,

»Pfeil«,

Skibene i Prøvefart

og til Slutning (under Kejsermanøvrerne d. 15.—19. September).

»Mars«,
 »Carola«,
 »Friedrich Carl«,
 Panserkanonbaadsdivisionen, og
 »Condor«.

Kiautschou's Betydning for Søhandelen.

Ifølge »Hansa« ankrede i 1899 205 Skibe med ialt ca. 186 600 Tons Dræglighed paa Bugten.

Nationaliteten var fordelt som følger: Tyskland: 129, England: 41, Rusland: 14, Japan: 11, Amerika: 3, China: 3, Norge: 2, Danmark: 1, Korea: 1, endvidere 457 Dschunker; de fleste kom fra Shanghai og de nordlige Havne.

Troppetransporterne til Kina.

I Tidsrummet fra d. 28. Juli til d. 4. August afgik 10 Dampere med ialt 11 360 Mand (heraf 558 Officerer) til Taku.

6 Dampere tilhørte »Norddeutsche Lloyd« og transporterede 6 143 Mand; de 4 andre tilhørte »Hamburg-Amerika« Linien og transporterede 5 217 Mand.

Den 3. Juli afgik »Wittekind« og »Frankfurt« med 2 Marinebatailloner fra Wilhelmshaven.

Yderligere og betydelige Stridskræfter ville følge. Udrustningen og Indskibningen er gaaet hurtigt og som forventet. — Man er i Tyskland tilfreds med heri at have opnaaet langt bedre Resultater end Englænderne med deres Troppeforsendelser til Sydafrika ved Krigens Udbrud.

(Mitth. — Le Yacht. — Marineverordnungsblatt. — Marine Rundschau. — Hansa. — Kieler Zeitung etc. etc.)

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1900.

Artilleri, Panser, Kystbefæstninger. Engineering. 2. The «Drift» and «Throw» of a projectile. S. 59, 157. — Revue maritime. 2. Puissance de l'artillerie du «Bouvet». Comparaison avec le «Majestic». S. 485. — Yacht. Effets du tir de l'artillerie anglaise sur le «Belleisle». S. 318. Rampe-circulaire Normand pour le pointage du canon de 65 millimètres. S. 344. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Beschiessung des Belleisle. S. 648. — Rivista marittima. 2. Sulle Esercitazioni di tiro in mare. S. 407. — Proceedings of the United States Naval Institute. High explosives in naval warfare. S. 245. A proposed new method of scoring target practice in the navy. S. 329.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Revue maritime. 2. Machines auxiliaires électriques dans la Marine des Etats-Unis. S. 558. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über drahtlose Telegraphie nach Marconi. S. 664.

Fiskeri. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. Om Dansk Fiskeriforenings Organisation og Ulykkesforsikringsforeningen for danske Fiskere. S. 309. Folkethingsmand, Kaptajn Trolls Foredrag. S. 310. — Tidsskrift for Søværnen. Fiskeriberetning for Finansaaaret 1898—99 (Bog anmeldelse). S. 319. — Nautical Magazine. Notes on whales and whaling. S. 326. Steam fishing in Scotland. S. 357. — Yacht. Le yachting et la construction des barques de pêche. S. 353.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lods væsen, Vandbygningsvæsen. Ingeniøren. Dobbelte Bolværksflager. S. 243. — Nautical Magazine. A channel fairway lightship. S. 370. — Revue maritime. 2. Le nouveau dock flottant d'Algiers (Etats-Unis). S. 544. — Yacht. Embarcations des lamaneurs de Dunkerque. S. 330. — Scientific American. 2. Dredges on the Mississippi. S. 6. Fire-proof docks. The moral of a great calamity. S. 18.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Dansk Sejlskibsrederi-Forenings ordinære Generalforsamling. S. 251. Forholdene i Wemyss. S. 255. International Kongres for Handelsmarinerne. S. 256. Trafikken paa New Orleans. S. 256. Et Rederi gjort ansvarlig for overbordskyllet Kvæg. S. 261. Japans Skibsfart. S. 375. — Nautical Magazine. Dangerous cargoes. S. 371. Free

Traders! S. 372. — *Revue maritime*. 2. La crise de notre marine marchande. S. 625. Les vivres considérés comme contrebande de guerre. S. 644. Paris port de mer. S. 660. — Hansa. Das Seewesen auf der Pariser Weltausstellung. S. 340. Haftbarkeit deutscher Rheder. S. 364. Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder über das Jahr 1899—1900. S. 366.

Historie og Biografi. Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Dødsfald. S. 255. Personalia. S. 268. — Tidsskrift for Søvæsen. Landsætning og Forlis af Orlogskibet „Oldenborg“ i Table Bay den 5. November 1799. S. 349. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Den spansk-amerikanske Krig. S. 163. — *Nautical Magazine*. Treasure-seeking expeditions. S. 309, 388. Our naval heroes in conference. S. 317. Admiral Lord Cochrane, tenth Earl of Dundonald. S. 413. — *Revue des deux Mondes*. 4. Les expéditions antarctiques. S. 673. — *Revue maritime*. 2. Voyage de l'Alerte de Dunkerque à Marseille par les voies navigables. S. 449. Nos bâtiments de guerre et leurs ancêtres. Récits de leurs Campagnes et de leurs combats depuis l'apparition de chacun d'eux dans l'histoire de la marine française. S. 498. — *Tour du monde*. L'alpinisme au Spitsberg. S. 337, 349. — Hansa. Eine deutsche Nordpolarexpedition. S. 376. — *Marine Rundschau*. Der Uebergang nach Alsen unter dem Grossen Kurfürsten am 14. Dezember 1658. S. 763. Nordelbisch-Dänisches. S. 805. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die altrömische Flotte. S. 617. — *Proceedings of the United States Naval Institute*. Notes on Cuban ports. S. 332. — *Scientific American*. 2. A new antarctic expedition. S. 43. — **Geographical Journal*. Arctic Exploration in New Siberia. S. 232. — **Nature*. Vol. 62. The Geological Age of the Earth. S. 235. The Arctic Steamer Windward. S. 229. — **Geographische Zeitschrift*. Erforschung der Halbinsel Kola. S. 398. Ende der Herrnhuter Missionsthätigkeit in Grønland. S. 401. Verlauf und Ergebnisse der dänischen Nordlicht Expedition. S. 402. Forschungsreise nach dem Südpol. S. 402. Englische Südpolarexpedition. S. 402. — **Petermann*, Mittheilungen. Die geologischen Ergebnisse der Reisen des Barons E. Toll entlang der nordsibirischen Eismeerküste und nach den Neusibirischen Inseln. S. 161. Die Scottische Südpolar Expedition. S. 165.

Søopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. **Nature*. Vol. 52. A Partial Explanation of some of the Principal Ocean Tides. S. 258. Explorations of the Albatross in the Pacific. S. 307. — **Geographische Zeitschrift*. Institut für Meereskunde an der Universität Berlin. S. 402. — **Petermann*, Mittheilungen. Siboga Expedition. S. 172.

Krigsmarine. Teknisk Forenings Tidsskrift. Undervandsbaade. S. 89. — Tidsskrift for Søvæsen. Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne. S. 367. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Vil vort Søforsvar erholde en tilstrækkelig Styrke og Udvikling, om der kun bygges Panserskibe af «Harald Haarfagres» Type samt 1ste og 2den Klassenes Torpedobaade? — Bør 1ste og 2den Klassenes Kanonbaade fremdeles indgaa som Led i vort Materiel, og hvilke Forandringer bør i saa Tilfælde disse Typer undergaa? Hvis Materiellet bør suppleres med andre Typer angiv da deres Konstruktion (Prisopgave). S. 199. — Journal of the Royal United Service Institution. «Considering the changes made in naval construction during the past twenty years, and in view of the experience gained during the China-Japanese and Spanish-American wars, what are the best types of war-wessels for the British navy, including armour, armament, and general equipment for ships of all types?» (Prisopgave). S. 719. — United Service Magazine. Marines and coaling-stations. S. 381. — Revue maritime. 2. La marine anglaise et les marines étrangères. S. 521. Le Denver, croiseur protégé des Etats-Unis. S. 534. Nouveaux croiseurs des Etats-Unis, du type «Denver» comparés au «Cincinnati» et au «Raleigh». S. 537. Le Rio-de-la-Plata, croiseur espagnol. S. 570. — Yacht. Le programme de défense naval à la chambre. S. 315. Les batiments de guerre français. S. 322. Les cuirassés allemands. S. 334. Nos forces navales dans les mers de Chine S. 343. — Marine Rundschau Gesetz, betreffend die deutsche Flotte vom 14. Juni 1900. S. 759. The Royal navy. A History from the earliest Times to the present. (Bog anmeldelse). S. 798. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Etat für die Verwaltung der kais. deutschen Marine für das Rechnungsjahr 1900. S. 672. — Rivista marittima. 2. La Navigazione subacquea a scopo di guerra. S. 379. Prove in mare. S. 41. — Scientific American. 2. Our battleships in the light of the «Belleisle» experiment. S. 34. Attack on the coast-defense ship «Belleisle». S. 41. Increase of our navy since the Spanish war. S. 50.

Lystsejlad. Yacht. Influence des formules de jauge sur les progrès de la construction des yachts. S. 329. Les moteurs à pétrole dans la navigation de «Lady Francis» yacht de 30 Tx et 60 chevaux de puissance. S. 336. — Scientific American. 2. A yacht that sails itself. S. 56.

Lægevæsen, Skibs-Sundhedsvæsen. Hansa. Ueber Skorbut und Beriberi an Bord. S. 342. — Proceedings of the United States Naval Institute. On the examination of navy-yard apprentices. S. 341.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Enginee-

ring. 2. Belleville boilers. S. 89. Navy boilers. S. 123. — *Revue maritime*. 2. Machines et chaudières aux Etats-Unis. S. 553. — *Rivista marittima*. 2. Lo studio dell' albero a manovella della macchina a più cilindri. S. 417.

Meteorologi. **Geographical Journal*. Comparative Studies in Climate. S. 234. — **Nature*. Vol. 62. The Daily Weather Report of the Meteorological Office. S. 300. — **Astronomische Nachrichten*. Ueber die Photographie des Nordlichtspectrum und des Nordlichts selbst. Nr. 3649.

Navigation, Astronomi, Instrumenter. *Nautical Magazine*. Mr. Moxley's appeal to the gentiles. S. 339. Fast passages. S. 368. Strandings by chronometer. S. 425. — *Hansa*. Kritische Prüfung der beobachteten Gestirns Höhen auf offener See, bezüglich ihrer Richtigkeit, ihrer Brauchbarkeit oder Untauglichkeit zur Ableitung eines Schiffsortes. S. 830. — *Marine Rundschau*. Das Chronometer-Observatorium in Kiel. S. 789. — *Scientific American*. 2. An ingenious calculator. S. 54. — **Geographical Journal*. Duration of Totality of Solar Eclipses of Greenwich. S. 269. — **Nature*. Vol. 62. The Total Solar Eclipse. Observed by the Smithsonian Expedition. S. 246. — **Astronomische Nachrichten*. Latitude Variation, Earth Magnetism, and Solar Activity. Nr. 3649.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). *Engineering*. 2. The twin-screw channel steamer «Alberta». S. 47. A new Atlantic liner. S. 60. — *Nautical Magazine*. Sailing-ships. S. 368. — *Revue maritime*. 2. A propos du rivetage et du calfatage des navires. S. 581. — *Hansa*. Schiffswiderstand und Schiffsbetrieb auf dem Dortmund-Ems-Canal. S. 356. — *Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Project eines Ozeandampfers mit eingebauten Rettungstheilen. S. 634. — *Scientific American*. 2. The «Deutschland». S. 34. The end-of-the-century steamship. S. 50.

Skolevæsen. *Dansk Søfartstidende*. Koffardiofficerernes Uddannelse. S. 244. — *Tidsskrift for Søvæsen*. Om Uddannelsesskoler for Officerer. S. 329. — *Nautical Magazine*. The Indefatigable. S. 364. Board of Trade examinations. S. 367. Sea-going training ships. S. 367. — *Revue maritime*. 2. Recrutement des officiers mécaniciens de la marine anglaise. S. 524. — *Yacht*. La réforme de l'école navale. S. 351. — *Hansa*. Eine nautische Musterschule vor hundert Jahren. S. 339. Der Mangel an Maschinisten III. Cl. und die Ausbildung der Maschinisten II. Cl. S. 368.

Søkrig og Søkrigshistorie, Semanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. *Militært Tidsskrift*. Nogle Oplysninger om de engelske Troppetransporter til Sydafrika 1899—1900. S. 166. — *Revue des deux Mondes*. 4. La flotte et l'armée coloniale. S. 455. — *Yacht*

Les manoeuvres navales. S. 317, 328, 339. Fin des manoeuvres.
 La revue navale. S. 358. — Marine Rundschau. Studie über die
 Ramme. S. 773. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
 Ueber Kriegspferde-Transport zur See. S. 693. — Rivista marittima. 2.
 Insegnamenti della guerra ispano-americana. S. 441. — Proceedings
 of the United States Naval Institute. The defenses of Manila Bay.
 8. 279. An introduction to the study of naval tactics. S. 287.

Sømandskab. Artikel 16. S. 269.

Søret og Søfartslove. Nautical Magazine. Speculative insu-
 rance. S. 363. Shipping law. Final judgments. S. 406. — Hansa.
 Mare Clausam. 1900. S. 379.

Søulykker, Redningevæsen. Bjærgningsvæsen. Nautical Maga-
 zine. Costly collisions. S. 366. — Yacht. Le flage de l'huile à la
 mer. S. 334. — Hansa. Stoppen bei Nebel. S. 354.

Torpedo- og Seminevæsen. Engineering, 2. Torpedo-boats
 for the Dutch navy. S. 78. — Revue maritime, 2. Le Seagull,
 canonnère-torpilleur anglaise. S. 533. La Proserpina. Contre-tor-
 pilleur espagnol. S. 572. — Scientific American, 2. Accident to
 the torpedo-boat «Dupont». S. 52.

Forskelligt. Dansk Søfartstidende, Et Middagsselskab paa
 Havets Bund. S. 264. — Nautical Magazine. Accidental discour-
 tesy. S. 365. Suez Traffic. S. 371. — Rivista marittima, 2. L'avve-
 nire marittimo dell' Italia. S. 21. — Scientific American, 2. Through
 Niagara whirlpool rapids in a boat. S. 59.

Tilgang til Bibliotheket.

April Kvartal.

Iste Afdeling.

Orlogsværftets Driftsplan for Finansaaret 1900—1901. (Tilsendt).
 Jensen, N. P. Den anden slesvigske Krig 1864. Kjøbenhavn 1900.
 Harbou, H. W., Tuxen, A. P. og With, C. L. Kong Frederik IV.s
 Første Kamp om Sønderjylland. Krigen 1700. Kjøbenhavn 1899.
 Bartels, R. T. Gamle Minder fra 1848—50. Kjøbenhavn 1900.
 Bodenhoff, E. Mellem Heltegrave. Kjøbenhavn 1900.
 Kyhl, O. Krigene 1848—50 og 1864. Kjøbenhavn 1899.
 Jensen, P. Vink til unge Førere og Styrmand i Dampskibsfarten.
 Kjøbenhavn 1900.
 Jørgensen, A. D. La question Dano-Allemande. Copenhague 1900.
 Jørgensen, A. D. The Dano-German question. Copenhagen 1900.

- Ottosen, J. Folkenes Historie. Kjøbenhavn 1900.
- Carlsen, J., Olrik, H. og Starcke, C. N. Danmarks Kultur ved Aar 1900. Kjøbenhavn 1900.
- Hansen, C. Energi og Arbejde. Kjøbenhavn 1900.
- Brynildsen, J. og Magnussen, J. Dansk-Norsk-Engelsk Ordbog. Kjøbenhavn 1900.
- Mahan, A. T. Lessons of the war with Spain and other Articles. London 1899.
- Lockroy, E. La défense navale. Paris 1899.
- Wallon, H. Le Tribunal révolutionnaire 10. Mars 1793—31. Mai 1695. Paris 1899.
- Bergholz, P. Die Orkane des fernen Ostens. Bremen 1900.
- Ratzel, F. Das Meer als Quelle der Volkergrösse. München 1900.
- Hickmann, A. L. Geographisch-statistischer Universal-Taschen-Atlas. Wien 1900.
- Almanach für die k. u. k. Kriegsmarine. Wien 1900.
- Labrès, R. Uie Flottenführung im Kriege auf Grund des Doppelstaffel Systems. Berlin 1900.
- Junge, A. Schiffs Collisionen auf See und auf den mit der See in Verbindung stehenden Gewässern. Hamburg 1900.
- Jahrbuch des Deutschen Flotten-Vereins 1900. Berlin 1900.
- Bajer, F. Ideen til Nordens særlig Danmarks vedvarende Neutralitet. Kjøbenhavn 1900.
- Munthe, A. Jakob Bagge. Stockholm 1900.
- Drechsel, C. F. Fiskeri-Beretning for Finansaaret 1898—99. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Dansk Søulykke-Statistik for Fem-Aaret 1894—1898. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Løffler, J. B. Ruinerne af Vitskøl Klosterkirke. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Tillæg til Marineministeriets Budget for Finansaaret 1899—1900. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Marineministeriets Budget for Finansaaret fra 1ste April 1900 til 31. Marts 1901. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Report of the Secretary of the Navy. Washington 1896. (Tilsendt).
- Annual Reports of the Navy Department for the Year 1897. Washington 1897. (Tilsendt).
- Tilgang til Artilleriets Bibliothek i Finansaarene 1898—99 og 1899—1900. (Tilsendt).

2den Afdeling:

- Garde, V. Vindkort over den nordligste Del af Atlanterhavet og Davis-Stræde. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).

- Nathorst, A. G. Två somrar i Norra-Ischafvet, Kung Karls Land, Spitsbergens kringsegling, spannande efter Andréa i Nordöstra Crönland. Stockholm 1900.
- Carlheim-Gyllensköld, V. På ättionde bredetgraden etc. Stockholm 1900.
- Thun, C. Aus den Tiefen des Weltmeeres. Jena 1900.
- Notices sur les appareils d'éclairage, modèles et dessins exposés par le service des phares. Paris 1900. (Tilsendt).
- Schwerin, H. H. von. Om kustfolks olika sjöduglighet. Lund 1900. (Tilsendt).
- Annual Reports of the Board of Regents of the Smithsonian Institution, to July 1895, 1896, 1897. Washington 1896-98. (Tilsendt).
- Hjort, J., Nordgaard O. and Gran, H. H. Report on Norwegian Marine Investigations 1895-97. Bergen 1899. (Tilsendt).
- Tesserenc de Bort, L. Sur les ascensions dans l'atmosphère d'enregistreurs météorologiques portés par des cerfs-volants. Paris 1899. (Tilsendt).
- Den Norske Nordhavs-Expedition 1876-78. XXVII. Zoologi. Christiania 1900. (Tilsendt).
- Bonardi, G. Studio sulla Variazione della Latitudine di Collurania. Etc. Collurania 1900. (Tilsendt).
- Practical Rules for ascertaining and applying the Deviation of the Compass caused by the Iron in a Ship. London 1899. (Tilsendt).
- Aarsberetning for 1899 fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Cleve, P. T. On the Origin of «Gulf-stream water». Stockholm 1899. (Tilsendt).
- Cleve, P. T. Plankton Researches in 1897. Stockholm 1899. (Tilsendt).
- Cleve, P. T. On the Seasonal Distribution of Some Atlantic Plankton-organisms. Stockholm 1899. (Tilsendt).
- Cleve, P. T. The Plankton of the North Sea, the English Channel, and the Skagerak in 1898. Stockholm 1900. (Tilsendt).
- Jensen, S. Nogle Oplysninger om Rhizorhina Ampelina H. J. H. etc. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- The American Ephemeris and Nautical Almanac for the Year 1900. Washington 1899. (Tilsendt).
- Register of the Apalachian Mountain Club for 1900. Boston 1900. (Tilsendt).
- Procès-verbal recording the Accession of the Russian Empire to the Cape Spartel International Lighthouse Convention of May 31, 1865. Signed at Tangier May 31, 1899. London 1900. (Tilsendt).

- Børgesen, F. A Contribution to the Knowledge of the Marine Alga Vegetation on the Coasts of the Danish West-Indian Islands. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Boeggild, O. B. and Winther, C. On Some Minerals from the Nephelite-Syenite at Julianehaab Greenland etc. collected by G. Flink. Copenhagen 1900. (Tilsendt).
- Bulletin de la Société Imperiale des Naturalistes de Moscou Année 1898, Nr. 1. 1899, Nr. 2 og 3. Moscou 1898 og 1900. (Tilsendt).
- Drechsel, Fiskeri-Beretning for Finansaaret 1898—99. Etc. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Orlogsværftets Driftsplan for Finansaaret 1900—1901. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Dickson, H. N. The Mean Temperature of the Surface Waters of the Sea round the British Coasts, and its Relation to the Mean Temperature of the Air. London 1899. (Tilsendt).
- Schück, A. Beobachtungen über Temperatur, Salzgehalt und spezifisches Gewicht des Meerwassers zwischen den norwegischen Schären. Hamburg 1899. (Tilsendt).
- Cleve, P. T. Some Atlantic Tintinnadea. Stockholm 1899. (Tilsendt).
- Report of the Superintendent of the Coast Survey showing the Progress of the Work during the Fiscal Year July 1. 1897 to June 30. 1898. Washington 1899. (Tilsendt).
- Aarsberetning fra den lærde Skole i Reikjavík 1898—99. Reikjavík 1899. (Tilsendt).
- Hjort, J. Dahl, K. Fiskeforsøg i Norske Fjorde. Kristiania 1899. (Tilsendt).
- Dahl, K. Beretning om Fiskeriundersøgelser i og om Trondhjem-fjorden 1898. Trondhjem 1899. (Tilsendt).
- Hjort, J. Hydrografisk-biologiske Studier over Norske Fiskerier. Christiania 1895. (Tilsendt).
- Berliner Astronomisches Jahrbuch für 1902. Berlin 1900.
- Connaissance des temps pour l'an 1902. Paris 1899.
- Marineministeriets Budget for Finansaaret fra 1ste April 1900 til 31te Marts 1901. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
- Tillæg til Marineministeriets Budget for Finansaaret 1899—1900. Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).

Panserets Betydning for Krigsskibe med særligt Henblik paa vore Forhold.

Af Kaptajn H. Foss.

(Fortsat).

II. Krigserfaringerne.

Resultatet af Affæren ved Kinburn ¹⁷/₁₀ 1855, der jo gav Stødet til den almindelige Overgang til panserklædte Skibe, er alt nævnt i det Foregaaende. Den 4 Timers uafgørende Kamp paa Hamptons Red ⁹/₈ 1862 mellem »Merimac» og »Monitor«, den første som fandt Sted mellem pansrede Skibe, er særlig interessant, naar man erindrer, hvilken frygtelig og usaarbar Modstander Sydstaternes førstnævnte Skib havde været overfor Nordstaternes Træskibe; i den lille »Monitor« havde den fundet sin Overmand, og dens Rolle under Krigen var dermed udspillet.

Efter den vellykkede Optræden af dette Nordstaternes første Panserfartøj byggedes, som bekendt, fra 1863—65 en Del 6 Knobs, Et- og Totaarns Monitorer af »Catskill« og »Manhattan« Klassen, hvilke vare pansrede med 5" Jernpanser paa Skibssiden samt 11" og 10" paa Taarnene, og som ved deres lave Fribord frembød et meget ringe Maal for den fjendtlige Ild, idet kun Kanontaarnene, Kommando-taarnet og Skorstenen ragede op over Dækket. I hvilken Grad disse ny Panserfartøjer viste sig at være usaarbare overfor den hidtil saa frygtede Granatild fra Dattidens svære Kanoner, har man det eklatanteste Bevis for i de 9 Ettaarns-Monitorers Forhold under det første Angreb paa Forterne ved Charleston ¹/₄ 1863 samt under de derefter følgende Operationer mod disse Forter. Monitorerne vare i over ¹¹/₂ Time udsatte for en voldsom Ild fra 6 Forter og Batterier, der afgav over 2 000

svære Granatskud mod Skibene, og kun et af disse (Monitoren »Keokuk») blev saa læk ved de mange Granattræffere, at det sank Morgenen efter Affæren; Resten havde ikke lidt noget væsentligt, til Trods for at de fleste Monitorer havde faaet over 100 Træffere af svære Granater paa Skrog og Taarne.

Da Granaterne ikke formaaede at gennemtrænge de pansrede Sider og Taarne, er der ikke Tale om Brand ombord, denne de senere Søtræfningers store Kalamitet.

Kampen ved Lissa ^{20/7} 1866. Det af Østerrigernes Artilleri opnaaede Resultat overfor de italienske Panserskibe var, som bekendt, i store Træk følgende: »Palestro» kom i Brand ved et 8" Granatskud agterind og sprang i Luften; »Affondatore» og »Ancona» blev ligeledes skudte i Brand, men Ilden slukkedes. »Affondatore» fik Dækket skudt igennem, og »Re'd'Italia» fik Roret beskadiget ved Granatskud, hvorved den kom til at ligge stille saaledes, at »Ferdinand Max»s 3die Vædringsforsøg lykkedes; endvidere fik »Maria Pia» en Granat gennem en Kanonport, hvorved en Kanon demonteredes. Dette Resultat er opnaaet med almindelige Granater (eftersom Østerrigerne ikke havde sværere Riffelkanoner end 6", til hvilke ingen Pallisergranater var reglementeret), og de virkningsfulde Granatskud maa have truffet paa Steder, der ikke vare beskyttede af Panser; thi de med 4¹/₂" til 5¹/₂" Plader klædte Sider paa de italienske Fregatter holdt med absolut Sikkerhed Granatskud fra de østerrigske Kanoner ude. Virkningen af Italienernes Ild mod de østerrigske Skibe var forholdsvis ringe, idet der ingen virkelige Resultater blev opnaaet: de panserklædte Skibssider bleve indtæt Sted gennembrudte, skønt de 8" og 9" Armstrongske, riflede F. K. paa de italienske Skibe vare Panseret paa de østerrigske Fregatter væsentlig overlegent. Betingelsen for Gennembrydning var dog

selvfølgelig den, at der til de nævnte Kanoner havdes Pallisergranater, hvad imidlertid en italiensk Søofficer i Rivista Marittima for 1877 har oplyst om ikke var Tilfældet. Resultatet former sig derfor nærmest som et Bevis for det lette Pansers store Betydning overfor Granatild selv fra forholdsvis svære Kanoner.

Kampen ved Punta Angamos ^{8/10} 1879. Artillerivirkningen under denne Jagtkamp gik næsten udelukkende ud over Monitoren »Huascar«, hvis 3"—5" Panzer var væsentligt underlegent de 9" Armstrongske Kanoner i Kasematskibene »Cochrane« og »Blanco Encalade«, medens omvendt disses 9" og 8" Panzer ikke kunde gennembrydes af »Huascar«s Kanoner. De chilenske Skibe benyttede udelukkende sprængladte Pallisergranater fra de 9" F. K. mod Monitoren; af 76 afgivne Skud opnaaedes 11 virkningsfulde Træffere med Gennemslag af Panseret paa Skibsside og Taarne og Granatsprængning indenborde, medens 4 Træffere paa Panseret (3 Siden og 1 Kanontaarnet) vare Afprællere paa Grund af skraat Anslag. Virkningen af Pallisergranaternes Sprængning indenborde var vel ret betydelig (i Kommandotaarnet dræbtes 2 Gange Alle, der opholdt sig derinde, i Kanontaarnet demonteredes begge Kanoner, Styregrejerne ødelagdes m. m.), men kun een Gang, da »Blanco Encalade« samtidig affyrede 3—9" Skud paa klos Hold (hvoraf de 2 i alle Tilfælde vare virkningsfulde Træffere) opstod en kortvarig Ild ombord i »Huascar«, der dog hurtigt slukkedes. »Cochrane« blev truffet 3 Gange af »Huascar«s 9" F. K., uden at Panseret blev gennembrudt. Resultatet, man kan ulede af denne Kamp, maa da blive det, at Panseret har gjort god Fyldest; det har nemlig udelukket Anvendelsen af de almindelige Granater med stor Sprængladning og fremragende Evne til at tænde Ild indenborde, og trods Panserets Underlegenhed i Modstandsevne overfor det anvendte

Artilleri, er dog 4 af 14 Træffere forblevet virkningsløse formedelst skraat Anslag.

Kampen ved Jalu ¹⁷/₉ 1894. Hovedresultaterne af Artillerivirkningen under denne interessante Kamp vare — tagne i kronologisk Rækkefølge — følgende:

1) Omtrent Kl. 1³/₄ Em., eller godt en halv Time efterat Japaneserne havde aabnet Ilden, vare de 2 kinesiske Skibe paa højre Fløj, Krydserne »Yang Wej» og »Chao Young«, skudte i Brand; de flygtede for at sætte paa Land, hvilket lykkedes for det førstnævnte Skib, medens »Chao Young« under Flugten blev løbet ned af en Kammerat fra venstre Fløj, Krydseren »Tsi-Yuen«, der tilligemed Krydseren »Kuang-Chia« ligeledes havde begivet sig paa Flugt. Krydserne »Yang Wej» og »Chao Young« vare paa 1 350 Tons af den moderne Type (Fart 15 Knob) kun beskyttede af et 1" hvælvet Panserdæk over Maskiner og Kedler; de vare byggede hos Armstrong 1881 og armerede med 2 Stkr. 10" B. K., een i hver Stævn, og 4 Stkr. 5" B. K. i Udbygninger.

2) Kl. 2¹/₂ Em. vare de japanesiske Skibe »Hijei« og »Akagi«, der bleve afskaarne fra Hovedeskadren og kom ind mellem og i Nærheden af de store kinesiske Panserskibe, blevne stærkt havarerede af Granatilden, og »Hijei« kom i hæftig Brand. »Hijei« var en 2 200 Tons 13 Knobs Panserkrydser fra 1878 med et smalt 4¹/₂" Vandliniepanser helt rundt; »Akagi« var en 600 Tons ubeskyttet Kanonbaad fra 1888.

3) Kl. 2³/₄ Em. blev den kinesiske Panserkrydser »Lai Yuen« skudt i Brand ved Granatskud fra den 9" B. K. i »Akagi«, hvilken Kanonbaad »Lai Yuen« havde nærmet sig paa ca. 500 Al.s Afst. »Lai Yuen« flygtede — hæftig brændende — og naaede Port Arthur i fuldstændig ødelagt Tilstand, næsten opbrændt; det var en 2 850 Tons 16,5 Knobs Panserkrydser med højt Fribord fra 1887 med et smalt 9", partielt Vandliniepanser og 3" undervands Panserdæk for Enderne.

4) Kl. 3 Em. trak det japanesiske Flagskib »Matsuchima« sig ud af Kampen, stærkt havareret og i Brand (den 13" B. K. og en Del af de 5" Batterikanoner var demonteret, Skibet havde faaet stærk Slagside og styrede daarligt), en Virkning, som alene skal være fremkommen ved Sprængningen indenbords af en 12" Granat fra »Chen Yuen«. »Matsuchima« var en 4 300 Tons, 17 Knobs, moderne Krydser fra 1890, kun beskyttet af et 2" hvælvet Panserdæk over Maskine og Kedler; den 13" B. K. var anbragt i en Barbette.

5) Kl. 3³/₄ Em. skødes den kinesiske Krydser »Chih Yuen« i Sænk ved den hurtige og velrettede Granatild fra »Joshinos«s 12 cm. og 15 cm. H. K.; Skibet gik til Bunds og en stærk Eksplosion indenborde umiddelbart forinden peger paa Muligheden af, at en Torpedo i et af Overvandsapparaterne er eksploderet og har øget Virkningen af Granatsprængningerne. »Chih Yuen« var en 2 300 Tons, 18 Knobs moderne Krydser af »Valkyrien« Klassen, bygget hos Armstrong i 1886 efter W. H. Whites Tegning, kun beskyttet af et 2"—4" hvælvet Panserdæk.

6) Kl. 4¹/₄ Em. skødes den kinesiske Panserkrydser »King Yuen« hæftig i Brand, og et Kvarter efter krængede Skibet St. B. over og gik til Bunds med Forstævnen nedefter. »King Yuen« var et Søsterskib til den ovenfor omtalte Panserkrydser »Lai Yuen«.

7) Omtrent Kl. 5 Em. maatte Japaneserne efter 4 Timers Kamp trække sig tilbage uden at have kunnet faa Bugt med de eneste resterende Skibe af den kinesiske Eskadre, nemlig de to store Panserskibe »Ting Yuen« og »Chen Yuen«; det førstnævnte — Admiralskibet — var dog under Bataillen flere Gange kommet i Brand i de udækkede Overbygninger for og agter, der efter Affæren vare helt gennemhullede af Granatgennemslag, men man blev dog atter, om end med Besvær, Herre over Ilden; om større Ildebrand i »Chen Yuen« haves ikke Efterretninger.

Det Hovedresultat af Jalukampen, som uden Tvivl bliver staaende for den almindelige Bevidsthed, er, at Skibe med højt Fribord, som ikke ere beskyttede af Panser, der holder Granatvirkningen ude, altsaa alle Skibe henhørende til den moderne Krydser- og Panserkrydsertype (med smalt eller partielt Vandliniepanser), ganske overordentlig hurtig ødelægges, skydes i Brand eller i Sænk ved en velrettet Granatild, saaledes at slige Skibe maa siges at savne Betingelserne for at kunne optage Kampen med velpansrede og godt bestykkede Skibe. Særlig springer dette Resultat i Øjnene, naar de tidligere fremdragne Krigserfaringer holdes frem til Sammenligning.

Kampen ved St. Jago ⁸/7 1898. De tre af Amerikanerne ved St. Jago ødelagte Skibe, »Maria Theresia«, »Oquendo« og »Vizcaya«, vare 7 000 Tons, 20 Knobs Krydsere med højt Fribord og beskyttede af et 2"—3" tykt Panserdæk. Med Hensyn til disse Skibe ere Oplysningerne iøvrigt ikke samstemmende; saaledes vil man i Brassey finde en Tegning og Data i Skibstabellen, efter hvilke der findes et smalt, partielt 12" Sidepanser; i den østerrigske Marinealmanak findes derimod en Tegning af »Maria Theresia«, der viser, at Skibet ingen anden Beskyttelse har end det hvælvede Panserdæk. Efter en nærmere Undersøgelse af dette Spørgsmaal er jeg kommen til det Resultat, at netop »Maria Theresia«, der, som det første Skib af Klassen, løb af Stabelen ³⁰/9 1890, har haft det ovennævnte partielle Sidepanser fra 0,4 m. over til 1,3 m. under V. L., hvilket Panser er leveret af Brown (jfr. Revista general de Marina, gengivet i Mitth. a. d. G. d. S. 1890 Side 701), medens de tvende andre Skibe »Oquendo« og »Vizcaya« ikke have faaet Vandliniepanser, men kun Cofferdams med Cellulosefyldning i V. L. over Panserdækket (jfr. Dronning-Regentens Dekret af ³¹/10 1890 offentliggjort i Revista general de Marina og gengivet i Mitth. a. d.

G. d. S. 1891 Side 40). Spørgsmaalet har jo for saa vidt Interesse, som der ved samtlige 3 Skibes hurtige Tilintetgørelse atter (som i Jalukampen) er leveret Bevis for, at et sligt lavt, partielt Vandliniepanser er uden Betydning som Værn mod Ødelæggelse ved Granatild af et ellers upansret Skib med højt Fribord.

Skibenes 2 Stk. 11" B. K. i Stævnen vare anbragte i 10" Barbetter med 2" Kuppel-Skjolde (som ved »Iver Hvitfeldts« 10" B. K.); de 14 cm. H. K. paa øverste Dæk vare kun dækkede af tynde Skjolde om Affutagerne (som i »Valkyrien«, »Højmdal« og »Gejser«); det 4. spanske Skib, der landsattes uden dog at have lidt noget væsentligt, var den 6 800 Tons, 20 Knobs Panserkrydser »Christobal Colon« fra 1896; der, foruden af et 1—1½" Panserdæk, var beskyttet af 6" Sidepanser af Harvey Staal helt rundt, hvilket Panser mellem Kanontaarnene gik helt op til øverste Dæk, saaledes at der dannedes et lukket, pansret Batteri for c. 10 Stk. 15 cm. H. K.

Resultaterne af Jagt-Kampen, der begyndte Kl. 9^{3/4} Fm., da Cervera's Eskadre brød ud, var i Korthed følgende:

1) Kl. 10,15 sattes »Maria Theresia« paa Land 6½ Km. fra Udløbet, skudt i Brand og ødelagt af Granatilden fra de amerikanske Skibe. Efter den af Amerikanerne foretagne Undersøgelse af Vraget var Ødelæggelsen af Skibet følgende: »Alt Træværket over Panserdækket, endog Broerne, var opbrændt; 33 Gennemslag af Granater i Skroget, heraf ca. 18 fra 57 mm. H. K.; dog var det Granaterne fra de større Kanoner, som havde forårsaget den store Ødelæggelse og tændt Ild; en 8" Granat var gaaet gennem Skjoldet paa en af de 14 cm. H. K. og havde forårsaget en voldsom Sprængvirkning paa Agterdækket; en 5" Granat var sprungen i Kulkasserne og havde slaaet det oven over liggende Dæk op; en 8" Granat var gaaet ind under agterste Barbette, Sprængvirkningen havde været yderst voldsom, idet en Mængde Granatstumper var slaaet igennem Skibssiden om Stb., Gra-

naten havde øjensynlig tændt Ild; to 12" Granater var gaaet ind agter under 45° Indfaldsvinkel med Skibssiden og vare sprængte i Torpedorummet forårsagende voldsom Ødelæggelse; der var slaaet et 4' Hul i Skibssiden paa modsat Side, mulig har en Torpedoeksplosion øget den store Virkning i Agterskibet.

2) Kl. 10,30 sattes »Oquendo« paa Land 7 Kml. fra Udløbet, skudt i Brand og ødelagt af den fjendtlige Granatild. Vraget viste ved den senere Undersøgelse følgende Ødelæggelser: »Alt Træværk over Panserdækket var opbrændt. 66 Gennemslag af Granater i Skroget, hvoraf de ca. 40 vare fra 57 mm. H. K.; Sprængningerne af Granaterne fra de større Kalibre indenborde havde dog ligesom ved »Marie Theresia« forvoldt den store Ødelæggelse; en 8" Granat gennemslog Kuplen paa den forreste 11" Barbettekanon og sprang i Taarnet, hvor hele Besætningen dræbtes eller kvæstedes. Maskiner og Kedler vare ligesom i »Maria Theresia« i uskadt Stand, saa at Panserdækket har holdt Granatsprængningerne ude.

3) Kl. 11,15 landsattes »Vizcaya« 10 Kml. fra St. Jago. Skibet var fuldstændig ødelagt af Ild og Granatsprængninger indenborde. Efter Undersøgelseskommissionens Skøn er en større Granat sprunget i Torpedorummet for, og har atter bragt en Torpedo hersteds til Eksplosion, hvorved en stor Breche er slaaet i Skibssiden forude om Stb.

4) Kl. 1,30 landsattes »Christobal Colon« 48 Kml. fra St. Jago; den pansrede Krydser havde intet nævneværdigt lidt ved Fjendens Ild; den var kun blevet truffet 8 à 10 Gange af Granater fra 57 mm. og 12 cm. H. K., der vare slaaede i Stykker paa Panseret.

Det vil formentlig heraf tydeligt fremgaa, at Erfaringerne fra St. Jago pege i ganske samme Retning, som de, der alt vare indhøstede i 1894 i Jalukampen; endnu tydeligere end i denne sidstnævnte Kamp er det

dog ved St. Jago kommet frem, i hvilken Grad Granatvirkningen fra de svære Kanoner er at frygte.

Krigserfaringerne med Hensyn til Beskyttelsens Værdi i Skibe kunne saaledes i store Træk resumeres paa følgende Maade:

1. En Panserbeskyttelse, der holder Granater ude, er af alt overvejende Betydning for Skibe, som skulle benyttes til egentlig Kamp.

2. Panserbeskyttelsen maa ikke alene omfatte de vitale Dele samt Kommandotaarnet og det vigtigere Artilleri, men tillige selve Skibsskroget i videst muligt Omfang.

3. Skibe, som savne en slig Beskyttelse, ville i meget kort Tid kunne blive ødelagte af det moderne Skibs- eller Kyst-Artilleri.

Hvad det her anførte 3. Punkt angaar, da vil det muligvis i nogen Grad blive modificeret for saadanne kun delvis beskyttede Skibes Vedkommende med højt Fribord, i hvilke man indenborde har fjernet alt brændbart Træ, hvad der er Tilfældet i de fleste nyeste Skibe, idet den mest overhængende Fare — Skibets Ødelæggelse ved Brand — da maa antages at være udelukket. Imidlertid er det forbeholdt fremtidige Krigserfaringer at afgøre, i hvilken Grad og med hvilken Lethed slige Skibe kunne ødelægges og skydes i Sænk af Brisantgranater fra svære Kanoner, der gaa igennem de upansrede Dele af Skibsskroget og bringes til Eksplosion indenborde; at dømme efter de Resultater, som gennem Forsøg ere opnaede med slige Granater, tør man være berettiget til at antage, at Skibe af den nævnte — kun delvis beskyttede — Type ingenlunde ere garanterede mod den meget hurtige Ødelæggelse af det moderne Skibsartilleris frygtelige Sprængprojektiler, der endnu ikke ere blevne anvendte i Bataille.

Som en rød Traad gaar det saaledes gennem samtlige Erfaringer, der ere indhøstede i Kampe paa Søen,

at det er Granatvirkningen, man mest maa frygte, og som det derfor i første Række kommer an paa at beskytte Skibene imod.

For at være sikret mod denne Virkning fra Kampskibenes svære Skyts og de hurtigskydende Kanoner af stort Kaliber, hvilket Skyts henholdsvis kan sættes til 12" og 6" lange Kanoner (i de engelske, franske, amerikanske og russiske Kampskibe er man nu i en Række af Aar blevet staaende ved disse Kalibre; i de tyske Skibe er man for de svære Kanoners Vedkommende gaaet ned til det 9" Kal.), kræves en Panserbeskyttelse, som ifølge det tidligere udviklede mindst bør være:

Overfor 12" Halvpansergranater.....	ca. 9 ¹ / ₂ " tyk
— 12" alm. Granater (ladede m. Krudt) - 6"	-
— 6" Halvpansergranater.....	- 5" -
— 6" alm. Granater (ladede m. Krudt) - 3 ¹ / ₂ "	-

Brisantgranater fra de tvende Kanoner ville ikke kunne komme igennem saa stor en Pansertykkelse, som de tilsvarende Granater ladede med Krudt.

Først i 2. Række maa det være magtpaaliggende at sikre et Skibs vitale Dele mod Virkningen af Panserprojektiler, fordi disse ikke som i tidligere Tider (jfr. 1. Afsnit) ere Sprængprojektiler, og fordi Virkningen indenborde efter et eventuelt Gennembrud bliver mere lokal.

Det er dog indlysende, at selv Virkningen af et Panserprojektil, der bryder igennem et Skibs Vandliniepanser under det plane Panserdæk i Nærheden af Maskiner, Kedler, Magasiner eller Styregrejer, kan blive ganske overordentlig alvorlig; thi bortset fra den Fare for Ødelæggelse, som de nævnte vitale Dele ved et slikt Gennembrud blive udsatte for, saa kan et Skib saare let blive gjort ukampdygtigt alene derved, at det faar et stort Hul i Skibssiden nær Vandlinien. Ligeledes er det sandsynligt, at et Skibs Kommandotaarn bliver ubruge-

ligt, og at Skytset i et Kanontaarn demonteres, hvis disse Taarne gennembydes af et Panserprojektil.

Undertiden hører man nu imidlertid den Anskuelse fremsat, at Chancen for Træfning af et Skibs Bæltepanser og dets Taarne under saa gunstige Omstændigheder, at Gennembrud finder Sted, er forholdsvis ringe, hvoraf den Slutning drages, at man med en væsentlig mindre Panserbeskyttelse end den, som svarer til Panserprojektilernes Gennembrydningsevne, kan være nogenlunde sikker mod de nævnte vitale Deles Ødelæggelse.

Erfaringen synes dog ikke at bekræfte denne Opfattelse; i den forhen nævnte Kamp ved Punta Angamos blev »Huascars« Vandliniepanser gennembrudt 7 Gange, Kanontaarnet 2 Gange og Kommandotaarnet 2 Gange af de chilenske Skibes 9" F. K., og naar det skraa Anslag for flere af Skuddene saavel paa Vandliniepanseret ($4\frac{1}{2}$ " Jern + 10" Træ + $\frac{5}{8}$ " Hud) som paa Kanontaarnet ($5\frac{1}{2}$ " Jærn + 13" Træ + $\frac{3}{4}$ " Hud) tages med i Betragtning, var de 9" F. K. ikke de anførte Pansermaal meget overlegne. Under Hensyn til, at Skudsikkerheden for de moderne Kanoners Vedkommende dog maa sættes noget højere end de gamle, korte Forladekanoner, bør man sikkert have en Panserbeskyttelse paa Skibssiden, i Vandlinien og paa Taarnene af mindst 12" og 7" bedste Harveystaal for at være nogenlunde sikker for Gennembrydning af Panserprojektiler fra henholdsvis moderne 12" B. K. og 6" hurtigskydende Kanoner.

Det er urigtigt at lade sig vildlede af Amerikanernes slette Træfning med de svære Kanoner i Kampen ved St. Jago, der stod saa langt under, hvad f. Eks. Chilenserne præsterede ved Punta Angamos. Nej det bedste Bevis for, hvad man nu om Stunder kan præstere af smuk Træfning med det moderne svære Artilleri, faar man ved at studere Resultaterne af Fægtningsskydninger i den engelske Marine.

Med disse Resultater for Øje troer jeg, det er klogest

at regne med Træffere af det svære Artilleri saavel i V. L. som paa Taarnene, som endog særdeles sandsynlige Tilfælde.

(Fortsættes.)

Danmarks Stilling til Privatejendoms Ukrænkelighed i Søkrig.

Af Fredrik Bajer.

Et Fremskridt i Civilisation er det, at Krigen ikke længer betragtes som ført imellem Folk og Folk, men imellem Stat og Stat. Med andre Ord: Private holdes saa vidt muligt udenfor Krigsførelsen. Kun, hvad der har de krigsførende Staters Stempel, deltager i Krigen.

Som en Rest fra mer barbariske Tider staar endnu den Grundsætning fast i Folkerettens Teori, at fjendtlige Handelsskibe kan opbringes. Privatejendom er altsaa ikke uangribelig til Søs i samme Grad, som den er det til Lands. Søroveri er endnu til en vis Grad tilladt.

At stryge dette Mærke af en Sørover af sig — det synes at maatte interessere enhver ærekær Søofficer. Hvorledes Danmark har stillet sig overfor Spørgsmaalet om at faa Privatejendom erklæret lige saa ukrænkelig til Søs, som den er det til Lands, kan derfor næppe være uden Interesse for Søofficerer, saa vel som for andre Læsere af dette Tidsskrift.

Ved Danmarks Stilling forstaas her den danske Regerings, saaledes som denne fremgaar af Aktstykker i Udenrigsministeriets Arkiv, saa vel som af trykte Kilder.

En Selvfølge var det naturligvis, at Danmark — ved kgl. Resolution af 21. Juni 1856 — tiltraadte den bekendte Søretsdeklaration, som Fredskongressen i Paris

efter Krimkrigen havde vedtaget den 16. April. For dennes Grundsætninger, hvorved Privatejendom beskyttedes meget mer end hidtil under Søkrig, havde Danmark — dels alene dels i Forening med andre Magter — kæmpet baade diplomatisk og militært siden Slutningen af det syttende Hundreedaar¹⁾ — noget, som burde nævnes, naar man mindes Hundreedaarsdagen efter Slaget paa Kjøbenhavns Red den 2. April 1801. Thi, var der nogen Sag, hvorfor der da kæmpedes, da var det for Fredens Rettigheder under Krig paa Havet.

Søretsdeklarationen blev efterhaanden tiltraadt af næsten alle civiliserede Stater undtagen Amerikas Forenede Stater, Mexico og Spanien. De to sidstnævnte vægrede sig ved at tiltræde, fordi de overhovedet ikke vilde fraskrive sig Retten til at bruge Kapere (Deklarationens 1ste Punkt). Nordamerika derimod vilde — som det hedder i Statssekretær Marcys udførlige Note af 28. Juli 1856 til den franske Minister i Washington, Grev E. de Sartige — paa den Betingelse tiltræde Deklarationen, at dens 1ste Punkt (»Kaperiet er og forbliver afskaffet«) fik følgende Tilføjelse: »Og Privatejendom, tilhørende Undersaatte eller Borgere af en krigsførende Magt, skal paa aaben Sø ikke kunne beslaglægges af den anden krigsførendes virkelige Orlogsskibe, med mindre den er Kontrebande«.

Hvilke særlige politiske Grunde Nord-Amerika havde til at vægre sig ved at tiltræde Deklarationen af 16. April 1856, vilde det være for vidtløftigt at udvikle her. Vægringen blev imidlertid, som man ser, dækket med et Skær af Idealitet: Deklarationen gik ikke vidt nok; ved den beskyttedes kun fjendligt Gods under neutralt Flag og neutralt Gods under fjendligt Flag (undtagen Krigskontrebande i begge Tilfælde), derimod endnu ikke fjendelig Privatejendom under fjendligt Flag overfor krigsførendes Orlogsskibe. Kunde Amerika ikke opnaa al Privatejendoms Ukrænkelighed i Søkrig, ligesom i Landkrig, vilde

det heller ikke gaa med til at beskytte saadant Gods overfor Kapere.

Men, havde Amerika politiske Grunde til at vægre sig ved at gaa ind paa det Gode, fordi det bedste ikke straks kunde naas, saa havde derimod Danmark gode Grunde til det modsatte. Dette fandt sit Udtryk i en Note af 10. September 1856, der af Udenrigsminister Scheele blev sendt den nordamerikanske Minister i Kjøbenhavn, Bedinger, og indeholdt Svar paa en for sent — muligvis af Uagtsomhed — stillet Opfordring til Danmark om ikke at tiltræde Deklarationen. »Kabinetet i Washington« — skriver Scheele — »vil allerede ved Kongens chargé d'affaires (hos de Forenede Stater) være underrettet om, at Danmark, lige som næsten alle andre evropæiske Magter, har tiltraadt nysnævnte Forslag; dog vil Kongens Regering — om den end i Betragtning af den Stilling, som Danmark indtager, fordi det hører til det evropæiske System, ikke har tøvet med, for sit Vedkommende, at medvirke til Opfyldelsen af det Maal, som Kongressen i Paris havde stillet sig, — ikke kunne miskende de Grunde, som har ledet de Forenede Staters Regering til en derfra forskellig Fremgangsmaade« [*ligne de conduite*]; »og den kan derfor med saa meget større Sympati for de Betragtninger, der paa en saa dygtig Maade er fremsatte af Hr. Marcy i det vigtige Aktstykke« [Noten af 28. Juli til Sartige], »hvoraf De, min Herre, har været saa opmærksom at sende mig et Aftryk, udtale sine gode Ønsker for, at den Betingelse, som de Forenede Stater har stillet for sin Tilslutning til de af Paris-Kongressen vedtagne Grundsætninger, kan opnaa sin Gennemførelse i en ikke altfor fjern Fremtid«.

Det ses af »der langen Rede kurzer Sinn«, at Danmark allerede da gerne vilde gaa med til det næste store Fremskridt paa Søfolkerettens Omraade, saa snart gunstig Lejlighed dertil maatte findes.

Allerede næste Foraar (1857) gjorde Amerikas Forenede Stater Forsøg paa at faa afsluttet internationale Traktater i Overensstemmelse med sit Standpunkt overfor Paris-Deklarationen.

Da dette mislykkedes, foreslog de omtrent ved Ny-aarstid 1860 i Wien Sammenkaldelsen af en maritim Kongres af alle Magter, som havde Handelsmariner. Denne skulde tage faste Bestemmelser om Visitationsretten, begrænse eller aldeles afskaffe Begrebet Kontrebande, og vedtage den i Marcys Note af 1856 begrundede Ændring i Paris-Deklarationens 1ste Punkt (om Kaperiets Afskaffelse), hvorved privat Ejendom erklæredes ukrænkelig i Søkrig, ligesom i Landkrig. Kongressen skulde holdes i Paris, og en stærk Agitation udfoldedes fra de nærmest interesserede Privates Side. Af Regeringerne virkede især den nederlandske for et heldigt Udfald. Den gav saaledes dem af sine Repræsentanter, som vare akkrediterede hos maritime Stater, der ikke vilde blive repræsenterede paa Kongressen, Paalæg om at opfordre disse Staters Regeringer til gennem deres Gesandter i Paris i kollektiv Form at henvende sig til Kongressen og for denne at udtale Ønskeligheden af, at der fremtidig sikredes privat Ejendom samme Ukrænkelighed i Søkrig som nu allerede i Landkrig. Da den danske Regering »ansaa det for utvivlsomt« — saaledes udtrykker sig Udenrigsminister, Baron Blixen Finecke, i en Forestilling, som skulde forelægges Kongen, — »at en folkeretlig Bestemmelse som den, der af den kgl. nederlandske Regering er bragt i Forslag, aldeles er overensstemmende med de Principper, Deres Majestæts Regering til enhver Tid har søgt at hævde til Beskyttelse af nevtrale Staters Rettigheder,« anbefaledes det at medvirke til den tilsigtede Udvidelse af »det ved Pariser-Deklarationen af 16. April 1856 grundlagte Humanitetsværk«, idet den danske Minister i Paris blev instrueret i den nævnte Retning. Forestillingen blev imidlertid ikke forelagt

Kongen, da Kongresplanen strandede. Af Udtrykkene i Forestillingen ses dog den danske Regerings fremdeles gode Villie i denne Henseende.

Derefter vides den danske Regering ikke at have haft Lejlighed til nogen Meningstilkendegivelse om denne Sag inden den 15. Maj 1893, da Folketingsmand Bluhme stillede den Forespørgsel til Konseilspræsident Estrup:

»Vil Regeringen søge eller medvirke til, eventuelt ved en international Konference, at faa anerkendt som folkeretlig Grundsætning, at Privatejendom (Blokadebrydere og Krigskontrabande undtaget) skal være ukrænkelig paa Søen som paa Landjorden?»

Konseilspræsidenten svarede, »at Regeringen ikke vil tage Initiativ til at søge den i Forespørgslen angivne Grundsætning anerkendt, men at Regeringen beredvillig vil efterkomme en Opfordring fra større Magter til at deltage i Forhandlinger om Spørgsmaalet om privat Ejendoms Ukrænkelighed i Krigstilfælde«².

Nogen umiddelbar Opfordring fra større Magter er ikke senere stillet til Danmark. Men middelbart kunde Spørgsmaalet synes at ligge i Programmet for den intergubernementale Fredskonference, som fandt Sted i Haag 1899. Dette Program var kun meget svævende udkastet i det russiske Budskab af 24. August 1898. Det blev bestemt udformet i Cirkulæret af 11. Januar 1899. I dette fandtes en Henstilling om at optage til Forhandling den Erklæring om Krigens Love og Sædvaner, som var vedtagen af en intergubernemental Konference i Bryssel 1874, men aldrig var bleven ratificeret. I denne Erklænings Artikel 38⁸ fandtes den Bestemmelse, at »privat Ejendom ikke kan konfiskeres«. Erklæringen havde vel kun taget Hensyn til Landkrig; og Haagkonferencens

2den Kommission havde i sit Møde den 1. Juni 1899 vedtaget dette Punkt uforandret. Men i Anledning af et Brev til Kommissionens Præsident Martens, den 2den russiske Delegerede, fra White, Amerikas Forenede Staters 1ste Delegerede, indstillede Kommissionen til Konferencen at udtale det Ønske, at Forslaget om at erklære privat Ejendom for ukrænkelig i Søkrig blev henvist til en senere Konferences Undersøgelse.

Inden Ønsket den 5. Juli vedtoges, blev Forslaget begrundet af White i en Tale, som vandt stort Bifald. Om den end til Dels indeholdt, hvad der tidligere — især fra amerikansk Side — er fremført til Fordel for denne Sag, blev det dog sagt paa en ny og fængslende Maade. Han sagde bl. a.:

»Et flygtigt Blik paa de konfødererede Krydsers Historie under den amerikanske Borgerkrig viser, hvor alvorlige de umiddelbart interesserede Magters Tab vilde blive. Kun tre konfødererede Krydsere har udøvet en Virksomhed af nogen Betydning; deres Priser indskrænkede sig til 169 Skibe; Forsikringspræmien imellem de Forenede Stater og England var stegen fra 30 Shillings Tønden til 120 Shillings; næsten en halv Million Tons af den amerikanske Handelsmarine blev bragt under engelsk Flag; det endelige Udfald deraf var, at de Forenede Staters Handelsmarine næsten aldeles forsvandt. Dersom et saadant Resultat var Følgen af, hvad der udrettedes af tre smaa Skibe, som var langt fra at være udmærkede, og som var slet udrustede, — hvad vilde der saa ikke følge af de Midler, som nu staar til de store Nationers Raadighed?

»Og dog véd Alverden, at denne Anvendelse af Krydsere ikke har medvirket det mindste til at ende eller ikkun til at forkorte Krigen. Selv om Tabene havde været ti Gange saa store, vilde de dog ingenlunde have bidraget til at bringe Fjendlighederne hurtigere til Ende. Der er kun blevet ødelagt en stor Masse Ejendom, som til-

hørte vor Befolknings arbejdssomste og fortjenstfuldeste Del, vore Sømænd, som havde anbragt i Skibene de Penge, de havde sammensparet. Den øjensynligste Virkning var, at der opstod en Aarsag til Nag imellem to store Nationer, et Nag, som det dog lykkedes en berømmelig Voldgift⁴⁾ at fjerne. Det eneste Middel, der duer til at forkorte en Krig ved Anvendelsen af Krigsskibe, — det er Blokadens Haandhævelse.

»Nu, da Varetransporten til Lands har udviklet sig saaledes, at Afbrydelsen af Transporten til Søs i Almindelighed ikke kan medvirke til at fremskynde Krigens Ende, men derimod kan faa en saa betydelig Virkning med Hensyn til Ødelæggelsen af Rigdomme skabte af Menneskets Flid, at der skal flere Slægtfølger til at genoprette Tabet, — saa vil hele Verden komme til at lide under Tilbageslaget deraf«.

Paa den nederlandske Delegerede Rahusens Forslag blev hele Whites Tale trykt i Beretningen⁵⁾. Paa denne ærefulde Maade blev hans Tale til Gunst for dette Fremskridt i Civilisation knyttet til Konferencens Ønske. Idet Danmark, gennem sine Delegerede paa denne, har sluttet sig til dette, har det middelbart givet et Løfte, som det skal være med til at indfri i en Fremtid, der ventelig ikke vil være altfor fjern.

Henvisninger.

¹⁾ Jf. H. Paulsen: Pariserdeklarationen af 1856 (i Tidsskrift for Søvæsen 1886, især S. 62—63) og Fr. Bajer: Le système scandinave de neutralité (i Revue d'histoire diplomatique 1900, især S. 282—288). Af den franske Afhandling findes ogsaa Særtryk. —

²⁾ Jf. Folketingets Forhandlinger d. 15. Marts 1893 Sp. 4965—81. —

³⁾ Nu Art. 46 i det Reglement om Love og Sædvaner i Krig til Lands, som blev knyttet til den af Konferencen i Haag vedtagne Konvention, hvorved de kontraherende Magter har forpligtet sig til at udstede for Hærene Forskrifter i Overensstemmelse med Reglementet. Af Hensyn hertil havde den franske *Revue du service de*

l'Intendance militaire allerede i sidste November—December-Hæfte 1899 aftrykt Konventionen med Bilag. Dette var foranlediget af den tidligere Professor i Folkeret ved Krigshøjskolen, Louis Renault, en af de franske Delegerede i Haag. Denne roses derfor af A. Mérign-hac, Professor i Folkeret ved Universitetet i Toulouse, som har udgivet et udmærket historisk-kritisk Værk om «La Conférence de la Paix» (Paris 1900, hos Arthur Rousseau), se dette Værks Side 173 Note 2. Hans Bog har været Forf. af denne Afhandling til megen Nytte. — 4) Den s. k. Alabamasag. — 5) Conférence internationale de la Paix. — La Haye 18 mai — 29 juillet 1899. — Ministère des affaires étrangères. — La Haye, Imprimerie nationale. 1899, pg 43-46.

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

Rusland.

Flydende Brændsel.

Skønt den russiske Marine har begyndt Forsøgene med Masut-Fyring allerede i 1883 — i Torpedobaadene «Batum» af Sortehavsflaaden og «Sjavoronok» af den baltiske Flaade — kan Sagen dog den Dag idag ikke betragtes som værende kommen ud over Forsøgsstadiet. Aarsagen hertil er af dobbelt Natur, idet Forsøgene dels have maattet gennemføres uden nogen samlet Ledelse og under ret primitive Forhold, dels have maattet ledes over i helt nye Spor, efterhaanden som Udviklingen af Skibskedel-Typerne skred frem og skærpede Kravene til Brændslet. Næppe syntes Spørgsmaalet løst for den første Type af Kedler, Lokomotivkedler med høje rummelige Ildsteder, før man maatte tage fat paa en helt anden Løsning for de Vandrørskedler med ganske smaa Ildsteder, der afløste Lokomotivkedlerne. Næppe var man naaet til nogenlunde tilfredsstillende Resultater med Damp-Forstøvnings-Apparater, førend det stærkt stigende Kedeltryk i Forbindelse med andre Forhold gjorde en For-

støvningsmaade, der var uafhængig af Kedeldampen, til en uafviselig Fordring o. s. fr.

Forsøgene i Sortehavsflaaden og i den baltiske Flaade foretages endnu uden samlet Ledelse og synes ogsaa at gaa noget afvigende Veje; men for den baltiske Flaades Vedkommende er der i de sidste Aar sket et betydeligt Fremskridt, idet Forsøgene med Masut-Fyring ere henlagte under en særlig Ledelse og ikke længere under den hvert Aar skiftende Eskadrechef for »Eskadren af Skibe paa Prøve- og Forsøgs-Togter«. I det forløbne Aar er der truffet en for Masut-Forsøgene overordenlig gavnlig Foranstaltning, nemlig Oprettelsen af Forsøgsstationer iland, en paa Neva Fabrikken i St. Petersburg og en i Sevastopol. Hidindtil have alle Forsøgene været foretagne i Torpedobaade, hvor de indskrænkede Pladsforhold have umuliggjort Anvendelsen af nøjagtige Apparater til Kontrollering af de mange Omstændigheder, hvorpaa Forsøgets Nøjagtighed beror, Maaleapparater o. l.; men ved de senest afholdte Forsøg har man installeret Kedler med dertil hørende Maskineri i et nøjagtigt til Skibsforhold svarende Kedelrum med Fyrplads paa Stationen iland og ved Siden deraf kunnet installere alt til Forsøget nødvendigt Materiel i et andet Rum.

Den 17. Juli d. A. har en af Marineministeriet nedsat Kommission foretaget et Forsøg med Masut-Fyring efter Schtschensnovitsch's System paa Stationen paa Neva Fabrikken, hvor der var opstillet to Kedler, ganske som »torpedo-destroyer« »Sokol«s og under ganske de samme Forhold som i dette Fartøj. Forsøget varede en Time, og i denne Tid forbrændtes 506 Kg. Masut, hvorved fordampedes 5060 Kg. Vand, d. v. s. Kedlerne udviklede 39% mere Energi end ved Kulfyring ombord i »Sokol«. Lufttrykket paa Fyrpladsen var 4". Det blev tilbudt at forcere Forbrændingen endnu mere, hvilket Kommissionen dog foreløbig ikke ansaa for nødvendigt.

— Af de anførte Tal ses, at 1 Kg. Masut fordampede

10 Kg. Vand, hvilket ikke kan anses for økonomisk for Masut'en. En foretagen Analyse af Forbrændingsprodukterne viste ligeledes, at Masut'en ikke forbrændte tilstrækkeligt økonomisk, idet Indholdet af Kulsyre var nede paa 7,2^o/_o.

Forsøget viste endvidere, at naar Masut'ens Forbrænding og Temperatur forøges, forringes Økonomien.

Tilrods for Ventilation baade udvendig og indvendig ophededes Stationens Sidevægge, som skulde svare til Masut Beholdernes Vægge i »Sokol« Typen, til en Temperatur af 180° C. Klædningen paa Kedlens Bagvæg ophededes til 289° C, Forvæggens Temperatur observeredes ikke. Temperaturen i Fyret var paa det Sted, hvor den blev maalt, 1170° C. Røg-Registratoren var næsten helt aaben (0,9); der afventes med stor Interesse videre Forsøg for at konstatere Indflydelsen af dens Aabningsgrad. Af Hensyn til enkelte Skibskonstruktørers Forsøg paa at indrette Patronmagasiner under Kedlerne, observeredes Temperaturen her og viste sig at være 105° C; det er muligt, at den var steget højere, hvis Forsøget havde varet længere.

Skorstens Temperaturen maaede op til 560° C, Fyrpladsens 42° C. Røgen var let farvet.

Der var en svag Røg paa Fyrpladsen, som mentes at komme fra uantændt Masut, der sivede ned under de Sten, hvormed Fyret var foret, og antændtes ved Frontpladen.

Man forventer, at videre Forsøg skulle give fuldstændig Oplysning om alle Fordele og Mangler ved Schtschensnovitsch's System.

Der foreligger endnu intet om Forsøg paa Stationen i Sevastopol, men om selve Stationen anføres, at den er indrettet til alle 3 Slags Træk: naturlig (ved en 40' Skorsten), kunstig Træk ved Luftfortynding (Kertings Ventilator) og kunstig Træk ved Luftfortætning. Kedlen forsynes med følgende Apparater: Viborgs Pyrometer-Trykmaaler,

Stang Thermometre til Vand og Masut, Orses Apparat til Analyse af Luftarter, Stepanofs til Analyse af Kulilte, Karpentirs Kalorimeter til Bestemmelse af Dampens Fugtighedsgrad.

De i russiske Handelsdampere, som anvende Masut-Fyring med mekanisk Forstøvning, hyppigst anvendte Brændere ere baserede paa »Perkussions-Forstøvning«, ved hvilken Masutstraalen forstøves, idet den under et Tryk af 5—7 Kg. pr. □ mm. strømmer ud af Rørpiben og slaar imod en dertil anbragt hageformet Kniv, eller ved at to Masutstraaler slaa imod hinanden. Erfaringen har vist, at Forstøvning foregaar bedst ved tynde Straaler, ikke over 1 mm. Disse Konstruktioner ere imidlertid kun fordelagtige i Skibe, der altid gaa med samme Fart, fordi Masut-Udstrømningen kun kan reguleres indenfor de ganske snævre Grænser, som en Forandring af det Tryk, hvorunder man holder Masut'en, kan give.

De Brændere, som anvendes ved Masut-Fyring med mekanisk Forstøvning i Orlogsskibene, ere baserede paa »Centrifugal-Forstøvning« ved hvilken Masutstraalen forstøves af den Centrifugalkraft, der opstaar ved, at den under et Tryk af 5—7 Kg. pr. □ mm. tvinges til — forinden den slipper ud af Rørpiben — at følge en Kanal af Form som en Skrueflade.

Schtschensnovitsch' Brænder anvendes fortrinsvis i den baltiske Flaade, Stupin's Brænder i Sortehavsflaaden; begge ere baserede paa »Centrifugal Forstøvning«. Den førstnævnte bestaar i store Træk af en fast Rørpibe, indeni hvilken findes en svagt konisk Spindel med skrueformede Kanaler, og Reguleringen sker ved at skrue Spindelen længere ind eller ud. Den sidstnævnte bestaar af en fast Rørpibe, som er lukket for Enden, men hvis cylindriske Overflade er forsynet med 8 Aabninger, der ligge i en Skruelinie. Aabningerne have en Retning, der ikke staar vinkelret paa Rørpibens Akse, og følgelig forandres den i Rørpiben indpressede Masutstraales Ret-

ning ved Udstrømningen fra en fremadskridende til en omdrejende. Reguleringen foretages her ved Hjælp af en Kapsel, som vandrer udenpaa Rørpiben og kan bringes til at lukke for saa mange af Aabningerne, som ønskes.

Det angives, at »Stupin«s Brænder kan reguleres indenfor videre Grænser end Tschenschnovistsch's, ligesom det ogsaa fremhæves som en Mangel ved sidstnævnte Ingeniørs Installationer, at Ildstedets Foring med ildfaste Sten er mindre heldig indrettet. En hensigtsmæssig Foring af Fyret er overhovedet en af de største Vanskeligheder ved Installation af Masut-Fyring med mekanisk Forstøvning, da Foringen maa udføres meget omhyggeligt af Hensyn til den høje Temperatur i Ildstedet. I Torpedobaade kan Vægten af ildfast Materiale til Kedlerne stige til 7 à 8 Tons eller 5⁰/₁₀ af Baadens Displacement, derfor tillægger man en ny Opfindelse af et lettere ildfast Materiale, hvis Vægtfylde kun er ⁵/₈ af almindelige ildfaste Stens, stor Betydning.

I den baltiske Flaade er Masut-Fyring kun anvendt i nogle Torpedobaade; i Sortehavsflaaden er den foruden i Torpedobaade anvendt i enkelte større Skibe, saasom Eskadre Panserskibene »Rostislav« »Ekaterina II« og »Tschesma«.

Der er for nylig bygget en Masut Beholder i Kronstadt, som kan rumme c. 4000 Tons. Beholderen er af 5 mm. Plade, 24 m. i Diameter og 11 m. høj.

Nybygninger.

Se »Oversigt over Skibe under Bygning til Østersøflaaden»

(34. Bind Side 668—69).

Eskadre Panserskibe.

»Pobjeda« er løben af Stabelen i Overværelse af Hs. M. Kejseren d. 24. Maj d. A. Skibet er af nærlig samme Type som »Peresvjat«, men adskiller sig fra denne ved at have en mindre Dækshøjde, en noget anderledes Aptrækning samt en solidere Underbygning for Taarnene.

»Pobjeda« er ikke trækklædt og kobberforhudet. Bælte-Pansret er af Krupp Staal, Dæks-Pansret af Chrom-Nikkel-Staal fra Ischora Fabrik. Skibet, der bygges paa det baltiske Værft i St. Petersborg, har staaet paa Stabel i 21 $\frac{1}{2}$ Maaned.

Hs. Maj. Kejseren har under 18. Juni d. A. bestemt, at et paa det baltiske Værft under Bygning værende Eskadre Panserskib af »Borodino« Typen tilføres Flaadens Lister og benævnes »Knjas Suvorof.«

»Bordino« Typen omfatter foruden det Skib, der har givet Typen Navn, »Areol«, »Kejser Alexander III«, »Knjas Suvorof« og »Zesarevitsch«, idet sidstnævnte Skib dog saavel i Hoveddimensioner som i andre Henseender afviger lidt fra de øvrige. Armeringen bestaar af 4 Stkr. 30 cm. B. K. og 15 cm. H. K. opstillede parvis i Drejetaarne, 20 Stkr. 75 mm. HK. i Panserkasematter, 20 Stkr. 47 mm. HK., 4 Mitrailleuser, 2 undervands Tværsudskydnings Apparater samt 2 overvands Stævn Apparater, 1 for og 1 agter paa Banjerne.

Maskineriet bestaar af 2 4 Cylinder 3 Gangs Maskiner; hver Maskine er forsynet med en særlig 2 Cylinder Maskine til Luftpumper og en særlig 2 Cylinder Maskine til Circulationspumpe. Der findes 20 Belleville Kedler med »economiser« ordnede i 2 Grupper, 1 for og 1 agter, i hver Gruppe staa Kedlerne tværskibs Ryg mod Ryg. Kulkasserne ere gjorte Masut-tætte. Der findes 2 Skorstene i Diametralplanet og 2 Militærmaster med Stænger og Rær af Træ.

Beskyttelsen bestaar af 2 Bælter Sidepanser og 2 Panserdæk. Vandlinie-Panserbæltet er paa Midten 25 cm. ved Overkant og 18 cm. ved Underkant, det umiddelbart ovenover liggende Panserbælte er 15 cm. paa Midten. Begge Panserbælter strække sig fra Stævn til Stævn, men aftage i Tykkelse henimod Skibets Ender. Underste Panserdæk er anbragt i Højde med Vandlinien og be-

staar af to Lag 18 mm. Plade, øverste Panserdæk er Batteridækket som er klædt med 50—30 mm. Plade.

Endvidere findes der en særlig Beskyttelse mod Torpedo- og Mine-Sprængninger bestaaende af et pansret Løbegravsskod, som ligger 1 Meter indenfor Skibssiden og danner en Fortsættelse nedefter af underste Panserdæk og selv fortsættes nedefter — til Yderbunden — af langskibs Spant 5. Saavel Løbegravs Skoddet som nævnte langskibs Spant bestaar af to Lag 18 mm. Plade. Denne Beskyttelse strækker sig efter Beskrivelserne ikke gennem hele Skibets Længde, men afsluttes for og agter af to tværskibs Skodder ligeledes bestaaende af to Lag 18 mm. Plade.

Korridoren mellem Sidepansret og Løbegravs Skoddet er delt i 15 vandtætte Rum. For at isolere Overskib fra Underskib er der hverken Aabninger eller Døre mellem de vandtætte Afdelinger i Rummet mellem Panserdækkene, Kulkasse Skod og Løbegravs Skod, og af Hensyn til Konserveringen ere de herværende langskibs og tværskibs Skodder af galvaniseret Plade.

Taarnpanseret er fabrikeret paa Obuchof Værk efter Krupp's Metode, Taarnene til 12" BK. og Kommandotaarn ere pansrede med 10" Plade og 2" Tag.

Der findes 3 elektriske Stationer ombord, og Electricitets Kilden bestaar af 4 Stk. 1000 Ampère Dynamoer anbragte bag Panser, samt 2 Stkr. 640 Ampère Dynamoer anbragte uden Beskyttelse.

Der skal installeres 6 Projektører og 1200 Glødelamper.

Om »Zesarevitsch« er anført, at der fordres en 12 Timers Prøve med 18 Knobs Fart. Hvor Patron Magasinerne støde op mod varme Rum er der anvendt Isolation af Kork Briketter eller Asbest, og til Ventilation og Afkøling af Magasinerne tjene 5 Luft Afkølings og Tørre Apparater af lignende Konstruktion som Overflade Kondensatorer med elektriske Ventilatorer og Circulations-

pumper. Det fordres, at dette Apparat under hele Skibets Modtagelsesperiode skal holde Temperaturen under 35° C. Der installeres 2 Destillations Apparater, System Kilkardi, som i 24 Timer skulle destilere 50 Tons Vand, 4 Dampspil til Dampbarkassernes Hejsning, elektriske Ventilatorer, elektrisk Styremaskine, 8 elektriske Lænse-Turbiner, af hvilke hver skal kunne udpumpe 800 Tons Vand i Timen, elektrisk Betjenings Apparat til Taarnene til 12" BK. og 6" HK. samt elektriske Ammunitions Ophejsnings Apparater til 47 mm. og 37 mm. HK. paa Broer og i Mærs.

Nyt Kystforsvars Panserskib af en Type, der kaldes forbedret »General Admiral Apraxin» Type, er nævnet i Tidsskriftets 6. Hæfte Side 269, men faar efter de seneste Oplysninger en anden Armering, nemlig 6 Stkr. 21 cm. L₄₅ BK. anbragte i Drejetaarne, 2 Kanoner i et Taarn for og agter og 1 Kanon i 1 Taarn paa hver Side 8 Stkr. 47 mm. (?) HK. i Kasemat, 8 Stkr. 47 mm. HK. og 4 Maxim Mitrailleurer. Skibets Hoved Dimensioner ere følgende: Længde i Vandlinien 107 Meter, største Bredde 18,5 Meter, Dybgaaende 5,4 Meter, Displacement 5985 Tons. Maskineriet skal bestaa af 2 3 Gangs Maskiner 3500 IHK. hver og 12 Belleville Kedler med »economiser.» Fart 16 Knob. Normal Kulbeholdning 300 Tons, fuld Kulbeholdning 503 Tons, Virkningsradius med normal Kulbeholdning og 16 Knobs Fart 750 Kml. med 8 Knob 1400 Kml.

Beskyttelsen bestaar af Vandlinie Panser fra Stævn til Stævn, hvis største Tykkelse er 18 cm. ved Overkant og 12 cm. ved Underkant aftagende til 10 cm. ved Skibets Ender. Ovenover Vandlinie Pansret strækker sig over $\frac{1}{4}$ af Skibets Længde to Kasematter over og under hinanden pansrede med 8 cm. Plade. Panserdækket ligger langs Overkant af Vandlinie Pansret og bestaar af 25 mm. Plade tiltagende over Maskinrummet til 56 mm. Taarnpansret er 15 cm. tykt.

Torpedo Armeringen skal bestaa af 2 undervands Tværsudskydnings Apparater og 4 overvands Apparater. Der skal anbringes 4 Projektører. 5 Dynamo Maskiner skulle tillige afgive Bevægkraft til Skibets Smaamaskiner.

Skibet faar 2 Militærmaster. Besætningen bliver 472 Mand, hvoraf 22 Officerer. Skibets Navn vil formentlig blive »Knjas Butakof.«

Panserkrydser.

»Bajan« er løben af Stabelen den 13. Juni d. A. Dens Vandlinie Panser har en største Tykkelse af 21 cm., Panserdækket er 30 mm., Taarn og Kommando Taarn Pansret 12 cm. Maskineriet bestaar af 2 3 Gangs Maskiner og 26 Belleville Kedler, normal Kulbeholdning 800 Tons, Krydseren forsynes med Temperley's Kulyfndnings Apparat. Modtagelsesprøverne skulle foretages ved en Fart af 14 og 21 Knob og være af 24 og 6 Timers Varighed.

Der er fastsat store Bøder for Kulforbrug, som overstiger 1 Kg. pr. IHK. ved 14 Knob og 1½ Kg. pr. IHK. ved 21 Knob. Krydseren bliver ikke trækklædt og kobberforhudet, hvorfor Stævne, Akselbæren m. m. forfærdiges af Støbestaal og ikke af Metal.

Krydsere af 1ste Klasse.

»Aurora« er løben af Stabelen den 24. Maj d. A.

Krydseren »Varjag«s Maskineri bestaar af 2 3 Gangs 4 Cylinder Maskiner og den er forsynet med 30 Kedler af System Niclausse. Medens alle de øvrige i Udlandet byggede Krydsere have faaet deres Armering sendt fra Rusland, ere »Varjag«s Kanoner — 12 Stkr. 15 cm. HK., 12 Stkr. 75 mm. HK. og 10 mindre HK. — fabrikerede i Amerika. Efter Kontrakten forlanges en Gennemsnitsfart af 23 Knob paa 2 12 Timers Prøver. Den ene af disse paabegyndtes i de første Dage af August Maaned, idet det var Hensigten, at Krydseren skulde gaa

Kanonbaaden »Khrabrij« har paa La Seyne Værftet faaet en Reparation, hvorved bl. a. den Egetræsbagklædning bag Pansret blev erstattet med en lettere Teaktræs. Herved blev der vundet saa meget i Vægt, at Baaden, der til stor Skade for sin Fart og sine søgaaende Egenskaber, har ligget for dybt, nu er kommen til at ligge paa sin rette Vandlinie. Samtidig installeredes elektrisk Styremaskine.

Ombord i Kystforsvars Panserskibet »Admiral Ushakof« er der sprængt en Granat i Løbet af en 120 mm. HK., hvorved 3 Mand dræbtes og 9 saaredes, deraf 2 haardt saarede.

Den af Russerne ved Taku tagne kinesiske »torpedodestroyer« er tilført Flaadens Lister under Navnet »Taku«.

(Kronstadt Tidende.)

Tyskland.

Linieskibet »Kaiser Wilhelm II« (Flaade flagskib):

Da Søsterskibet »Kaiser Friedrich III« er indgaaende beskrevet i Tidsskriftet, nævnes her kun nogle nye Data:

Displacement: 11 152 Tons.

Hoveddimensioner: 115 m. — 20 m. — 7,8 m.

(Kølen blev lagt d. 26. Oktober 1896. — Sat i Vandet d. 14. September 1897. — Meldt klar til Tjeneste d. 13. Februar 1900).

Vægtfordelingen: Panser: 3 800 Tons

Staal i Skroget: 3 500 —

Maskiner og Kedler: 1 400 —

Artilleri: 825 —

Torpedoarmering: 116 —

»Udrustning«: 630 —

Normal Kulbeholdning: 650 — (kan forø. t. 1 000 T.)

Summa af de her anf. Vægte 10 921 Tons

Panseret er fra Krupp.

Maskiner og Kedler: 3 Sæt Maskiner som sædvanligt.
12 Kedler (8 cylindriske, 4 Vand-
rørskedler (Schultz).

Kedlerne ligge parvis i vandtætte Rum uden Døre i Skodderne (jvnfr. »Kaiser Fried. III«).

Skruerne ere af Bronze og trebladede (Diameter: 4,5 m., Stigning: 6 m.).

Schultz-Vandrørskedlen, der er en modificeret Thornycroft-Kedel, synes at vinde mere Indpas.

»Württemberg« og »Nympe« have »Schultz-Kedler.

»Kaiser Wilhelm der Grosze« og »Kaiser Karl der Grosze« faa $\frac{1}{2}$ cylindriske og $\frac{1}{2}$ Schultz-Kedler, medens »Kaiser Friederich III« og »Kaiser Wilhelm II« have $\frac{2}{3}$ cylindriske og $\frac{1}{3}$ Thornycroft-Kedler.

»Fürst Bismarck« faar nu $\frac{2}{3}$ cylindriske og $\frac{1}{3}$ Schultz-Kedler; denne Ordning synes at være den bedste.

En ny Installation paa »Kaiser Wilhelm II« er en ca. 0,8 m. bred Tunnel midtskibs i Diametralplanet, som gaar under Panserdækket (mellem dette og et Platformdæk) fra forreste til agterste Kommandotaarn. Denne Tunnel indeslutter alle Telegraf- og Signalledninger, Kabler, Talerør, Slukningsrørledningerne fra Damp-pumperne etc. etc., saaledes at disse blive langt bedre beskyttede over en stor Udstrækning, end det ellers er Tilfældet.

Der findes 4 Dynamoer, som drive Motorer til 18 Ventilatorer, 4 »Værktøjsmaskiner«, 4 Askeophejsnings, 18 Ammunitionsophejsnings til 15 cm. og 11 dito til lettere Skyts, og 6 Taarndrejningsmaskiner, samt 5 Projektører og Belysningen indenbords.

Projektørerne have en Lysstyrke af 40 000 Normallys. — 1 er installeret højt, i Projektørmærset paa For-toppen, og de 4 andre i Højde med øverste Dæk paa passende Installationer.

Skibet er som Flaadeflagskib tillige indrettet til at modtage Kejseren.

Bekostningen er ca. 20 Millioner Mark, heraf 14 120 000 til Skib og Maskiner, 5 000 000 til Artilleriet og 710 000 til Torpedoarmeringen.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1900.

Artilleri, Panser; Kystbefæstninger. Tidsskrift for Søværnen. Panserets Betydning for Krigsskibe med særligt Henblik paa vore Forhold. S. 377. — Journal of the Royal United Service Institution. Firing on coast defences. S. 674. — Marine Rundschau. Die Beschliessung der »Belleisle«. S. 904. — *Nature. Vol. 62. The distance to which the firing of heavy guns is to be heard.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. *Nature. Vol. 62. Atmospheric Electricity. S. 366. Electric Batteries: How to make and use them. S. 388. Dark Images of Photographical Lightning Discharges. S. 389. — *Annalen der Hydrographie. Bericht der Deutschen Seewarte über die Ergebnisse der magnetischen Beobachtungen in dem deutschen Küstengebiete und in den deutschen Schutzgebieten während der Jahre 1897, 1898 und 1899. S. 363.

Fiskeri. Revue des deux Mondes. 4. Les oeuvres de mers. S. 904. — Revue maritime. 3. Etude sur le rôle et les procédés de la pisciculture marine. S. 145. — Yacht. Le yachting et la construction des barques de pêche. S. 370, 392, 408.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsævæsen, Vandbygningsvæsen. Revue maritime. 3. La Loire navigable. S. 174.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Et flydende Helvede. S. 286. — Engineering. 2. The Nippon Ysen Kalscha. S. 243. — Marine française. A propos de Marine marchande. S. 396. — Revue maritime. 3. Destruction des rats à bord des navires de commerce. S. 190.

Historie og Biografi. Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Personalia. S. 304. — Marine française. Transvaal, Maroc, Madagascar. S. 353, 431. — Revue maritime. 3. Le Port et le Quartier maritime d'Antibes. S. 5. Nos batiments de guerre et leurs ancêtres. Récits de leurs campagnes et de leurs combats depuis l'apparition de chacun d'eux dans l'histoire de la marine française. S. 22. Importance scientifique, pratique et nationale d'une ex-

pédition au pôle Sud. S. 105. — Tour du monde. L'alpinisme au Spitsberg. S. 361, 373. — Marine Rundschau. Russlands Fortschritte in Ostasien. S. 876. Ein Blatt aus den Kindheltsagen der deutschen Flotte von 1848. S. 911. Die Kriegsfahrt des türkischen Admirals vom Rothen Meer Sidi-Ali-Reis im Jahre 960 nach der Hidschret (1552 n. Chr. Geburt) im Indischen Ocean. S. 913. Die Thätigkeit im ostasiatischen Schutzgebiete. S. 950. — *Ymer. Den svenska Expeditionen till nordestra Grønland 1899. S. 115. Om kartläggningen af Kejsar Frans Josefs fjord og Konung Oscars fjord. S. 229. — *Geographical Journal. New Light on some Mediæval Maps. S. 319. German Arctic Expedition. S. 356. The Voyage of the Windward. S. 357. — *Geographische Zeitschrift. Die diesjährige Nordpolforschung. S. 459. Ergebnisse von Borchgrevink's Südpolexpedition. S. 466.

Seopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. Revue maritime. s. Mission Océanographique en eau profonde. S. 586. Les phénomènes volcaniques dans leurs rapports avec l'Océanographie. S. 55. — *Ymer. Om drifisen i norra Atlanten. S. 157. — *Nature. Vol. 62. The Plankton of the Bay of Biscay. S. 317. Sea Coast Destruction and Littoral Drift. — *Annalen der Hydrographie. Eine wiedergefundene Bank zwischen den Kap Verdischen Inseln und der Fastlandsküste. S. 316. Ein hydrographischer Lehrsatz. S. 306. — *Petermann Mitteilungen. Die niederländische »Siboga« Expedition zur Untersuchung der marinen Fauna und Flora des Indischen Archipels und einige ihrer Resultate. S. 182.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søværnen. Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne. S. 391. — Engineering. s. H. M. armoured cruiser »Hogue«. S. 210. The Steam trials of the new royal yacht. S. 308. — Marine française. L'Amirauté anglaise et l'opinion publique. S. 390. L'avenir de la Marine auxiliaire. S. 366. — Revue maritime. s. Un nouveau type de bâtiment de combat. S. 70. Organisation de la flotte à venir. S. 92. — Yacht. Les bâtiments de guerre français. S. 379, 405. Les marines de guerre à l'exposition de 1900. S. 363, 389, 413. Nos forces navales en Chine. Les progrès du service de la réserve. S. 401. Le croiseur japonais »Azuma«. S. 417. — Hansa. Die Kriegstransporte und ihre Lehren. S. 416. — Marine Rundschau. Die Leistungsfähigkeit der chinesischen Marine. S. 944. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Budget der k. und k. Kriegsmarine für das Jahr 1901. S. 750. — Scientific American. s. High speed in war vessels. The »Variag« and the »Viper«. S. 82. First-class battleship »Kentucky«. S. 134.

Lystsejllads. Yacht. Le steam-yacht »Julie«. S. 368. Les

20 Tonneaux aux régates du Havre. S. 379. La classe des 70 pieds en Amérique. S. 397. Concours ouvert par le journal «Le Yacht» pour un plan de bateau de course de 2 Tx $\frac{1}{2}$ jauge de 1899. S. 405. La goelette «Endymion». S. 419.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Ingeniøren. E. v. Skoda og Skodawerke. S. 278. — Engineering. 2. The navy boiler committee. S. 183. — Marine française. Le problème de la chaudière marine en Angleterre. S. 374, 418. Les nouvelles chaudières du «Dupuy-de-Lôme». S. 441. — Hansa. Flüssige Feuerung an Bord. S. 412. — Marine Rundschau. Die Verwendung der Gleichstrommaschinen als Kraftquelle für Drehstrom zum Betrieb der Ventilationsmaschinen an Bord S. M. Schiffe. S. 926. — Scientific American. 2. Replacing a propeller at sea. S. 71. Petroleum fuel for warships. S. 83.

Meteorologi. *Annalen der Hydrographie. Wind und Wasserhosen. S. 329. Die Witterung an der deutschen Küste im Mai und Juni 1900. S. 333, 397. Ueber eine Windhose. S. 393. — *Meteorologische Zeitschrift. Eine Beziehung zwischen Luftdruckvertheilung und Monddeklination. S. 276. Die ersten Nordlichtphotographien aufgenommen in Bossekop (Lapland). S. 278. Ueber die Frage einer 10 jährigen Wetterperiode. S. 381.

Navigation, Astronomi, Instrumenter. Yacht. Précédé simple et pratique pour éviter les calculs de déclinaison du compas. S. 408. — Hansa. Der «Evoy Patent Compass». S. 388. Schnelle und lange Segelschiffsreisen. S. 423. — *Ymer. Uppmätning af en meridiangraddåge på Spitsbergen genom en svensk-rysk expedition. S. 209. — *Nature, Vol. 62. Practical Navigation. S. 337. The Total Eclipse of the Sun of May 17—18, 1901. S. 389. The Total Solar Eclipse May 28, 1900. S. 398. — *Annalen der Hydrographie. Zur Theorie des Deflectors. S. 217. Zur Höhenberechnung. S. 320. Sichtweite des Paks von Tenerifa. S. 328. Bemerkungen über die Wirksamkeit eines Richardschen Barographen und eines Marine-Quicksilberbarometers an Bord. S. 370. Nördliche Route vom Kanal nach Westindien in Oktober 1899 bis Februar 1900. S. 380. Über die Benutzung des «Mercatorschen» Funktion bei der Berechnung einer Standlinie. S. 383. Grosse Sichtweite des Landes infolge von Strahlenbrechung. S. 393. — *Geographische Zeitschrift. Russisch-schwedische Gradmessung auf Spitzbergen. S. 466. — *Meteorologische Zeitschrift. Ein neues Barometer. S. 257. Beobachtungen während der Sonnenfinsterniss vom 28. Mai 1900. S. 326.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Aføbning, se Krigsmarine). Ingeniøren. Overstrygning af Skibsbunde. S. 272. Styrken af ellip-

tiske Sektioner under udvendigt Vædsketryk. S. 261. — *Nautical Magazine*. The Christening of ships. S. 395. — *Revue maritime*. 2. Système Lidgerwood pour faire le charbon à la mer. S. 116. — *Yacht*. Le paquebot «La Lorraine» de la compagnie générale transatlantique. S. 368. Griffes et Stoppeurs Moissenet pour la manipulation et la fixation des cables d'acier. S. 384. Le steamer à deux hélices «Alberta». S. 395. — *Hansa*. Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie. S. 427. — *Scientific American*. 2. The Hamburg-American Liner «Deutschland». S. 72. Lowering of the Atlantic record. S. 114.

Skolevæsen. *United Service Magazine*. The education of naval officers. S. 470. — *Hansa*. Physik an den Navigationsschulen. S. 424. — *Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Zur Frage der praktischen Ausbildung unserer zukünftigen *Mercantil-Capitäne*. S. 709.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. *Vort Forsvar*. En Hundredaarsmindedag. Nr. 514. — *Marine française*. Les grandes manoeuvres navales en France et en Angleterre. S. 385. — *Revue des deux Mondes*. 2. Les manoeuvres de l'armée navale. S. 160. — *Yacht*. Nos marins en Chine. S. 420. — *Marine Rundschau*. Der Krieg in China. S. 954. — *Rivista marittima*. 2. Insegnamenti della guerra ispano-americana. S. 53.

Søret og Søfartslove. *Dansk Søfartstidende*. Enkelt Skib overfor Eskadre. S. 301.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. *Lifeboat*. Sketch of the progress made in the construction of coast life-boats. S. 773. The life-boat service in Japan. S. 779. — *Yacht*. La perte du yacht «Rozen». S. 396. — *Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Project zur Rettung von Menschenleben bei Schiffsunfällen. S. 721. — *Scientific American*. Salvage of the «Oregon». S. 136.

Torpedo- og Søminevæsen. *Revue maritime*. 2. Le Condor, torpilleur de haute mer italien. S. 98. — *Yacht*. Le rôle des torpilleurs en Méditerranée. S. 375. Les torpilleurs hollandais «Hydra» et «Scylla». S. 406. — *Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Neuere unterseeische Torpedoboote. S. 732. Über Torpedoboote. S. 741. Schneider-Canel's Unterwasserrohre für Breitseil-Lanclerung von Fischtorpedos. S. 746.

Forskelligt. *Lifeboat*. The wild side of Scarborough. S. 794. The Life-boat. S. 795. — *Marine française*. La photographie en marine. S. 366. — *Revue des deux Mondes*. Une disparition. S. 799. — *Yacht*. L'exposition de la maison Orlando frères dans le Palais. S. 421. — *Hansa*. Die Entwicklung der Schifffahrt in

ihrem Einfluss auf Industrie, Handel, Gewerbe und Ackerbau. S. 414. — Marine Rundschau. Die Einweihung der Kruzifixus-Gruppe vor der Marine-Garnisonskirche in Kiel. S. 871.

Alle ovennævnte Blade og Tidsskrifter findes i Marinens Bibliotek, de med * betegnede i 2. Afdeling (Søkortarkivet, Toldbodvejen).

Adgang til Benyttelsen af Biblioteket og 1ste Afdelings Læseværelse (Bredgade 28) tilkommer alle tjenstgørende Officerer og ligestillede af Flaade og Hær, der opholde sig i Kjøbenhavn, samt Søofficersforeningens Medlemmer.

Afskedigede Officerer og ligestillede, der opholde sig i Kjøbenhavn, kunne henholdsvis af begge Afdelingers Bestyrere tilstaa Adgang til at laane Bøger m. m., samt Adgang til Læseværelset; og det samme gælder andre, der i videnskabeligt Øjemed ønske her paa Stedet at benytte Biblioteket.

Udlaanstiden for 1ste Afdeling er for Vinterhalvaaret (1ste Oktober—1ste April) hver Søndag fra Kl. 3—4 Em.; i Sommerhalvaaret 2 Gange ugentlig (Mandag og Torsdag) fra Kl. 3 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{1}{2}$ Em.

Udlaanstiden for 2den Afdeling er: alle Arkivets Arbejdsdage fra Kl. 9 Fm. —Kl. 2 Em.

1ste Afdelings Læseværelse er som Regel tilgængelig daglig fra Kl. 10 Fm. —Kl. 7 Em.

Panserets Betydning for Krigsskibe med særligt Henblik paa vore Forhold.

Af Kaptajn H. Foss.

(Sluttet).

III. Følgeslutninger.

Naar man holder fast ved, hvilke de Opgaver ere, som i Følge den herhjemme anerkendte og sikkert nok eneste mulige Forsvarsplan tilfalde vort Søværn i Tilfælde af Krig, Overfald paa vor Selvstændighed eller Forsvar af vor Neutralitet, og naar man samtidig erindrer, hvad der er udviklet i de to foregaaende Afsnit, saa gives næppe Rum for nogen anden Anskuelse end den, at vort egentlige Søværns Materiel foruden af Torpedobaade og Minefartøjer udelukkende bør bestaa af vel pansrede Kystforsvarsskibe af den Størrelse — ca. 3 500 Tons — indenfor hvilken der endnu kan opnaas en respektabel of- og defensiv Kraft, uden at Dybgaaendet kommer til at lægge Hindringer i Vejen for den frie Optræden i vore grundede Farvande. Samtlige andre Typer saasom: søgaaende Panserskibe, Panserkrydsere, Krydsere, Kanonbaade, Avisoer m. m. kunne nemlig ikke nu mere motiveres i en dansk Flaadeplan, dels fordi de ikke harmonere med Forsvarsplanens Grundlag for Flaadens Benyttelse, dels fordi de maa være udelukkede som Følge af de indvundne Krigserfaringer.

Hvad saaledes først større, søgaaende Panserskibe angaar, saa ere de — ganske bortset fra Bekostningshensynet — uskikkede til Løsningen af Marinens Opgaver i Tilfælde af Krig, fordi Dybgaaendet umuliggør den lette og sikre Navigering i de vanskelige Bælter og Sunde om den danske Øgruppe og de nærmest dertil stødende Farvande, og udenfor disse, altsaa i aaben Sø,

vil det jo ikke i Fremtiden falde i vor Lod at færdes under Krigsforhold.

Med Hensyn til Krydsere af de forskellige moderne Afskygninger, der i de senere Aar ere fremkomne, da maa det siges, at de til Løsningen af Marinens Opgaver under Krigsforhold ere af overordentlig ringe Værdi for os; de egne sig nemlig absolut ikke til at optage Kampen med Skibe, der ere forsynede med et blot nogenlunde kraftigt Artilleri, fordi de ganske overordentlig hurtigt ville blive ødelagte (skudte i Sænk eller i Brand), hvad gentagne Gange er blevet bevist paa den mest fyldestgørende Maade; men den Forudsætning, der i Følge Forsvarsplanen maa ligge til Grund for vort Materiels Optræden, er netop Kamp og tilmed en meget alvorlig Kamp, efterdi vi som Regel kun tør gaa ud fra at være Fjenden underlegen i snart sagt alle Henseender.

I det hele taget kan man vistnok slaa fast, at Krydsere høre til en Klasse Krigsfartøjer, hvis Bestemmelse ligger udenfor Kystforsvaret og al egentlig Kamp. For de store Sømagter derimod ere Krydsere af forskellig Art og Størrelse temmelig uundværlige i forskellige Øjemed, saasom: til Efterretnings- og Udkigstjeneste for en Flaadedeling; til Beskyttelse af egen og Ødelæggelse af Fjendens Handel; til Operationer i Kolonierne og paa fjerne Stationer m. m.; men slige Opgaver har vort Søværn jo ikke. Hvad her er sagt om de egentlige Krydsere, maa ligeledes gælde de mindre Typer, Kanonbaade og Avisoer, kun i endnu højere Grad som Følge af deres større Saarbarhed.

Der er saaledes al Anledning til at tro paa den fremtidige Enighed i, at det pansrede Kystforsvarsskib paa ca. 3 500 Tons bør være den vigtigste og, foruden Torpedo- og Minefartøjer, den eneste Faktor i vort Skibsmateriel til Krigsbrug. Men naar Spørgsmaalet derefter bliver om den nærmere Fastsættelse af Kyst-

forsvarsskibets of- og defensive Egenskaber, nemlig dets Fart, dets Fribord, Panserets Tykkelse og Fordeling, Bestykningen med svært og lettere Artilleri, ja saa har det hidtil været Slut med Enigheden, og de mest forskellige Anskuelser have gjort sig gældende.

Dette er alt paavist i første Afsnit, og vi have desuden Illustrationerne lige for Haanden ved at betragte Rækken af vore eksisterende Kystforsvarsskibe.

Bygningen af »Skjold« og »Herluf Trolle« betegner dog en ny Æra for vort Vedkommende og er et glædeligt Bevis paa, at Anskuelserne herhjemme i alle Fald nu have faaet en langt fastere Grund under Fødderne end i tidligere Dage, hvor man ikke sporede den røde Traad, og hvor der toges saa grumme lidt Hensyn til de i Krig og gennem Forsøg indhøstede Erfaringer. Det er ubestrideligt, at »Herluf Trolle« vil have mange Betingelser for at kunne løse de Opgaver, som i Følge Forsvarsplanen ville tilfalde vort mobile Søværn. Som alt tidligere fremhævet bliver nemlig »Herluf Trolle« en meget farlig Modstander ikke alene for Kystforsvarsskibe af den svenske og norske Type samt for den tyske »Sigfried« og »Odin«-klasse (hvilke frembyde et endnu større ubeskyttet Maal end de svenske Skibe), men særlig bliver den overordentlig farlig for alle Arter af Krydsere og mindre ubeskyttede Fartøjer, som maatte komme til Stede i vore Farvande under Krigsforhold. Med vore nyeste Skibe ere vi følgelig naaede et godt Stykke frem paa den rette Vej, og dog er det kun et Skridt, om end et meget væsentligt, henimod det gamle Ideal af et Kystforsvarsskib, nemlig den stærkt pansrede og med svært Artilleri kraftigt armerede Monitor med lavt Fribord, den eneste Art af Kystforsvarsskibe, som kan siges indtil Dato at have staaet sin Prøve paa en fuldkommen Maade, og som, hvad jeg skal søge at paavise, ogsaa i Fremtiden vil være den eneste Art, som fuldt ud har Betingelserne for at kunne

værne vore Kyster og Havne samt vort Søterritorium under et alvorligt Angreb.

Ved Idealet af en Kystforsvarsmonitor forstaar jeg da et Skib, ved hvilket man med betydelige Opofrelser i de Retninger, hvor man kan og bør slaa af paa Fordringerne, har opnaaet følgende Hovedegenskaber: 1) At Monitoren paa Grund af sin kraftige Panserbeskyttelse og ringe Maalflade, ikke behøver at frygte Sammenstød selv med 1ste Klasse Kampskibe, og 2) at Monitoren som en Følge af sin kraftige Armering med svært Artilleri (med hvilket kun de store Resultater opnaas) nødvendigvis maa blive en farlig Modstander netop for de store Kampskibe.

Disse Egenskaber besidde »Herluf Trolle« ikke, hvad jeg straks nærmere skal paavise; men dermed er det ogsaa givet, at Skibets Betingelser for at løse de Opgaver, der ville falde i dets Lod under Kystforsvaret, i en betænkelig Grad reduceres, saa snart Fjenden sender 1ste Klasse Kampskibe til vore Farvande; thi et Sammenstød mellem et af disse og »Herluf Trolle« maa nødvendigvis blive skæbnsvangert for sidstnævnte Skib. Tag f. Eks. den tyske »Friedrich III.« Kl., da kan »Herluf Trolle« med sit svære Artilleri næppe tilføje de tyske Skibe nogen effektiv Skade paa de vitale Dele, paa Grund af for stærk Panserbeskyttelse, medens omvendt »Herluf Trolles« Vandlinie og Taarne glat gennembrydes af de tyske Skibes svære Kanoner; og hvad »Herluf Trolles« Batteri med de fire Stykker 6" H. K. angaar, da taler Sandsynligheden i høj Grad for, at dette Batteri vil være fuldstændig demonteret, og den midtskibs Overbygning, i hvis Hjørner Kanonerne ere opstillede, vil være helt sammenskudt forholdsvis kort Tid efter, at det tyske Kampskib har aabnet Ilden fra sit saa knusende overlegne Batteri paa 18 Stk. 6" H. K. og 12 Stk. 3" H. K.; det maa jo nemlig erindres, at Overbygningens pansrede Hjørner, bag hvilke de 6" H. K. i »Herluf Trolle«

ere opstillede, glat gennemskydes af Panserprojektiler og Halvpansergranater fra det tyske Skibs 6" Kanoner, samt endvidere at Hjørnekasematternes Bagvæg end ikke stopper Projektiler fra 57 mm. Kanoner, og altsaa saa langt fra Granater fra de 3" H. K.

Væsentlig lysere bliver Billedet ikke, naar det i Stedet for tyske drejer sig om engelske, franske eller russiske Kampskibe. Men dette er ensbetydende med, at »Herluf Trolles« Virksomhed til Forsvaret af vore Kyster, Havnesteder m. m. i høj Grad lammes, alt som den Bevidsthed bliver mere og mere klar, at Skibets Eksistens staar paa Spil ved ethvert tilfældigt Møde med et fjendtligt Kampskib; desuden er det ikke usandsynligt, at »Herluf Trolle« under Krigsforhold slet ikke slipper over i Bæltet, hvor dets Optræden maaske netop vilde være af den allerstørste Betydning for os under den foreliggende Situation. Hvis Skibet nemlig er kommet saa sent ud, at det maa vente at træffe fjendtlige Kampskibe ved Helsingør samt syd for Dragør, turde Udsigten til at naa Bæltet i nogenlunde uskadt Stand være temmelig ringe.

Jeg synes ikke, man tør lukke Øjnene for dette Forhold, der er saa meget mere betænkeligt, som Ødelæggelsen, selv af et enkelt af vore faa Skibe i mange Tilfælde kan blive skæbnesvangert for det maritime Forsvar, og det forekommer mig derfor, at vi ikke burde tøve med at gøre det meget rationelle Skridt med Bygningen af »Herluf Trolle«-Klassen helt ud; med andre Ord, at den endelige Type for det danske Kystforsvarsskib blev en 3 500 Tons Monitor, der tilfredsstiller følgende Hovedfordringer:

1) At være saa stærkt pansret paa hele Maalfladen over Vandlinien, at Skibet uden at frygte Ødelæggelse trygt kan optage Kampen med 1ste Kl. Kampskibe, selv naar disses Armering med svært Skyts bestaar af 12",

lange Kanoner, hvad nu for Tiden er Tilfældet i den engelske, franske, russiske og amerikanske Flaade¹⁾.

2) At være saa kraftigt armeret med svært Artilleri, at Skibet nødvendigvis maa blive en meget farlig Modstander endog for de store Kampskibe, hvis Saarbarhed, paa Grund af det høje Fribord og den store, til Dels ubeskyttede Maalflade, er relativt meget betydelig.

3) At byde den ringest mulige Maalflade frem for den fjendtlige Ild.

Med særlig Henblik paa, hvad der i Aarenes Løb og indtil de seneste Tider er bygget i Amerika af store og smaa Monitorer, er der formentlig ingen Tvivl om, at ovennævnte 3 Fordringer kan tilfredsstilles i et Skib paa 3 500 Tons.

Saa vidt jeg formaar at se, ville Kravene kunne opfyldes i en Monitor med følgende Hovedegenskaber:

Dybgaende 17 à 18 Fod.
Vandliniepanser fra Stævn til Stævn af 12", bedste Harvey Staal (aftagende til 8" nedefter og ved Stævnene).

Panserdæk over Bæltepanseret af 2½" Tykkelse.
Artilleriarmoring: 4 Stkr. 10", 29 Tons L/45 B. K. (med Projektilvægt 275 kg.) opstillede i to lukkede, og med 12" bedste Harvey-Staal pansrede Drejetaarne For og Agter i Diametralplanet; Taarnene passende løftede fra Panserdækket som i »Herluf Trolle« og de faste cylindriske Redouter ligeledes pansrede med 12". Endvidere 10 Stkr. 57 mm. Antitorpedobaadskanoner, opstillede dels paa et aabent, langskibs Stormdæk mellem Kanontaarnene, dels i Borde paa de tværskibs Broer indenfor Taarnene, til hvilke Stormdækket forløber; sluttelig 4 Stkr. 37 mm. Maximkanoner i Mærsene.

¹⁾ Udsigten til en Forøgelse af Kaliberet for Kampskibenes svære Skyts er ikke til Stede; netop det modsatte har Sandsynligheden for sig (jævnfør Kaliberspørgsmaalets Udvikling i de sidste 15 Aar).

Torpedoarmering: 2 Stkr. Bredside-Undervands-apparater.

Projektører: 4 Stkr. til at opstille og betjene i Borde i Bredsiden under Stormdækket.

Kommandotaarn anbragt paa Stormdækket for, lige agten for forreste Kanontaarn, og pansret med 12" bedste Harvey-Staal; Kommunikationsbrønden til Underskibet (ikke Panserrør), hvis Sider pansres med 12" Harvey-Staal, skal tillige benyttes til derigennem at ophejse Ammunition til de 57 mm. og 37 mm. Kanoner til Stormdækket, samt til Passage for Besætningen fra Underskibet til Stormdækket og omvendt; en lignende pansret Brønd for Kommunikation og Ammunitionsophejsning fra Stormdækket til Underskibet skulde findes agter.

Maskinkraften saaledes afpasset, at Monitoren uden Vanskelighed kan holde en Fart af 10 Knob, og kan forceres op til 12 Knob.

Med Hensyn til Monitorens Armering med svært Artilleri skal kun bemærkes, at den 10" L/45 29 Tons B. K. med Projektivvægt 275 kg. ikke i offensiv Kraft, og specielt ikke i Granatvirkning, kommer til at staa meget tilbage for de 12" B. K. i de engelske 1ste Kl. Kampskibe af »Majestic«- og »Canopus«-Klassen eller de 12" B. K. i de franske Skibe af »Charles Martel«- og »St. Louis«-Klassen.

Uden at slaa af paa Fordringerne til Beskyttelsen, eller yderligere at reducere paa Maskinkraften, vilde det næppe være muligt (skønt det havde været det mest rationelle) at installere 4 Stkr. 12" moderne B. K. i den 3500 Tons Monitor, og at gaa til et Kompromis som i den amerikanske 4000 Tons Monitor »Monterey«, nemlig at installere 2 Stkr. 12" B. K. i forreste, og 2 Stkr. 10" B. K. i agterste Taarn, er næppe heldigt, blandt andre af den Grund, at man faar 2 Slags Ammunition til det svære Artilleri.

Sammenlignes den her i store Træk skitserede Monitor med »Herluf Trolle«-Klassen, da ses det straks, at Monitorens stærke Panserbeskyttelse, samt dens kraftige Armering med svært Skyts, er købt paa Bekostning af en betydelig reduceret Maskinkraft, samt endvidere derved, at det midtskibs Batteri paa 4 Stkr. 6" H. K. helt er opgivet, samtidig med at Overbygningen er fjernet.

Hvad først Fartnedgangen til 10 à 12 Knob angaar, da maa det straks fremhæves, at Søkrigshistorien ingen Eksempler giver paa, at overlegen Fart under selve Kampen i nogen Maade har kunnet opveje de Ulykker, der ufravigelig ville opstaa som en Følge af mangelfuld Beskyttelse. Netop under selve Kampen, og specielt naar denne føres i Nærheden af Kysten samt i grundede Farvande som vore, er det mig umuligt at se andet, end at det er fuldkommen tilstrækkeligt at vore Skibe kunne holde en Fart af 10 Knob; mere bliver der næppe Spørgsmaal om at løbe, undtagen naar det gælder om at løbe sin Vej og opgive Forsvaret.

Man har formentlig i det Hele taget misforstaaet den Værdi, som absolut maa tillægges den store Fart. Denne er nemlig af ganske overordentlig strategisk Betydning, hvorfor vi da ogsaa se, at de maritime Stormagter, hvis Flaader hurtig skulle kunne optræde fjernt fra egne Kyster og Havne, søge at drive Farten saa højt op som muligt saa vel for deres Kampskibe som Krydsere, og dette er ganske naturligt; thi det heldige Udfald af snart sagt hvilket som helst offensivt Stød, der agtes rettet mod Modstanderen, betinges af den Hurtighed, med hvilket Stødet kan ventes ført. Derimod er Farten af forholdsvis ringere taktisk Betydning, naar Kampen først er indledet, da kommer det hovedsagentlig an paa Vaabnernes Kraft og gode Betjening samt paa Skibenes defensive Egenskaber.

Det strategiske Moment, der i saa høj Grad taler

for den store Fart, taber dog selvfølgelig i Betydning i samme Grad som Størrelsen af det sandsynlige Operationsfelt formindskes, fordi det, der vindes i Tid selv ved en betydelig Fartoverlegenhed, bliver ringere og ringere, og naar Feltet ikke er større end Farvandene om den sjællandske Øgruppe, da tror jeg ikke mere paa, at en Fartforskel fra 10 à 12 Knob til 14 à 16 Knob vil være af nogen væsentlig strategisk Betydning. Selvfølgelig kan jeg ikke undlade bestandig at se Spørgsmaalet i stærk Belysning af det meget betydelige, der — for Skibe som de her omhandlede — kan vindes i Retning af Kampværdi ved at reducere Farten de 3 à 4 Knob. Først som sidst bliver det nemlig Kampværdien, det kommer an paa.

Ved en flygtig Betragtning kan det synes ulogisk at stryge det midtskibs Batteri med de 4 Stkr. hurtigskydende Kanoner af stor Kaliber, dette Artilleri, med hvilket der i de seneste Søtræfninger er opnaaet saa glimrende Resultater; og dog er det for Kystforsvarsskibenes Vedkommende det eneste rationelle, hvad Amerikanerne alt har haft Øjet aabent for ved Bygningen af »Monterey» i 1891. Ubestridelig er den 6" H. K. i »Herluf Trolle» en ganske fortræffelig Kanon, der forener stor Skudhastighed med en ødelæggende Ævne overfor alle Slags Krydsere og mindre Fartøjer, der nærmest maa betegnes som overordentlig stor; noget anderledes stiller Sagen sig dog straks, naar det ikke mere drejer sig om almindelige Krydsere, men derimod om Panserkrydsere og Kampskibe, hvis vitale Dele ere saa godt pansrede, at Virkningen af de 6" H. K.'s Ild indskrænkes til Ødelæggelser i de upansrede Dele af Overskibet; thi selv om slige Ødelæggelser kunne være følelige nok, saa komme de dog ikke ind under Begrebet: »Afgørende Resultater», dertil er Sprængvirkningen af den 6" Granat for svag.

Der er imidlertid et Moment, som for mig er af

langt mere afgørende Betydning, og som alt er berørt tidligere, det nemlig, at Udsigten for »Herluf Trolle« til i længere Tid at kunne benytte sine 6" H. K. under et tilfældigt Sammenstød med en moderne fjendtlig Panserkrydser eller Kampskib er saa overordentlig ringe, fordi de nævnte Skibe raade over et langt større Antal Kanoner af samme fortrinlige Art; disse Kanoners Ild vil øjeblikkelig blive rettet mod »Herluf Trolle«s Overbygning, som det eneste større Maal dette Skib byder; Resultatet af en slig voldsom Beskydning vil ikke være vanskelig at forudse; thi da Hjørnekasematernes Beskyttelse ikke formaar at holde Panserprojektiler og Halvpansergranater fra Fjendens 6" H. K. ude, saa vil det næppe vare længe, inden »Herluf Trolle«s 6" Batteri er demonteret og den udækkede Overbygning sammen-skudt samt helt ødelagt af Granatsprængning.

Under Kampen med Skibe, hvis Bestykning med de saa virkningsfulde 6" H. K. er 3 à 4 Gange større end »Herluf Trolle«s — og saaledes er jo Forholdet i alle moderne Kampskibe og Panserkrydsere — gør man derfor klogest i ikke at tillægge vor nyeste Types Sekondararmering for stor Betydning, det vil nemlig kun blive en Skuffelse. Om end »Herluf Trolle«s store ubeskyttede midtskibs Overbygning rimeligvis ikke helt havde kunnet undgaas, selv med Opgivelse af den sekundære Armering, saa er det dog indlysende, at Overbygningens Dimensioner meget betydeligt havde kunnet indskrænkes til Gavn for Skibets Kampegenskaber; det maa nemlig stadig erindres, at Saarbarheden formindskes i et ganske tilsvarende Forhold som den ubeskyttede Maalflade. Krigserfaringerne vise jo tilfulde, i hvilken Grad de ubeskyttede Overbygninger rummer Farer for et Skibs Ødelæggelse, som en Følge af gentagne og voldsomme Granatsprængninger indenborde, og i saa Henseende er selvfølgelig Sprængningen af svære Brisantgranater mest

at frygte, fordi de kunne give Anledning til Gennemslag af Panserdækket over Maskiner og Kedler.

Støttende mig til hvad der ovenfor er udviklet, tør jeg da hævde, at de Opofrelser i Retning af Fart m. m., som karakterisere den stærkt pansrede, og med svært Artilleri kraftigt armerede Monitor, i Sammenligning med »Herluf Trolle« Klassen, ere vel motiverede. Monitoren opnaar nemlig netop gennem disse Opofrelser de Egenskaber, der ubestridelig maa gøre den til et langt værdifuldere Kystforsvarsskib for os, end »Herluf Trolle« nogensinde kan blive under de alvorlige Forhold, som vilde indtræde for Landet, naar vi skulde forsvare vore Farvande og vore Kyster imod Overfald af en maritim Stormagt.

I hvilken Grad Monitoren som Kampskib er »Herluf Trolle« overlegen, faar man bedst Øjet aabent for ved at erindre, at Ilden fra alt »Herluf Trolle«s Skyts (de 9" saa vel som de 6") vil være aldeles virkningsløs overfor den 12" Beskyttelse i Monitoren, paa den anden Side vil derimod hver eneste Træffer fra Monitorens 10" L/45 B. K. kunne blive skæbnesvangert for »Herluf Trolle«. Det maa staa klart for enhver, at sidstnævnte Skib i det Hele slet ikke kan optage en Kamp med Monitoren, men maa være henvist til at benytte sin Fartoverlegenhed til at løbe sin Vej; det samme maa ligeledes blive Tilfældet med alle eksisterende mindre Kystforsvarsskibe, større eller mindre Krydsere samt Kanonbaade m. m., alle saadanne Skibe have nemlig slet ingen Udsigter til at klare sig overfor et Skib med en saa stærk Panserbeskyttelse, og en saa kraftig Armering med svært Artilleri som Monitoren.

Men Monitoren har tilmed al rimelig Udsigt til at gaa sejerrig ud af Kampen med de store Marinestaters 1ste Kl. Kampskibe; for at forstaa, at det virkelig forholder sig saaledes — hvad Mange muligvis paa Forhaand vilde bestride — er det

atter og atter tilstrækkeligt, ganske elementært at sammenligne de tvende Typers of- og defensive Egenskaber, idet man bestandig erindrer sig det forskellige Slags Skyts ødelæggende Ævne, samt Beskyttelsens Værdi, alt saaledes som Forsøgs- og Krigserfaringerne nu engang have fastslaaet dem.

Lad os til Sammenligning endnu en Gang fremdrage den tyske »Fried. III« Kl. med dens 12"—6" tykke Bæltebeskyttelse i V. L. nærlig fra Stævn til Stævn, med dens Armering af 4 Stkr. 9" B. K. i 10" Pansertaarne, samt 18 Stkr. 6" H. K. dels i 6" Pansertaarne, dels i 6" Panserkasematter, foruden 12 Stkr. 88 mm. H. K. og mindre Piecer; denne Kampskibstype, der frembyder en tværskibs, næsten ganske ubeskyttet Maalflade (over det 2 $\frac{1}{2}$ " Panserdæk), der er nærlig 8 Gange saa stor som Monitoren.

Alt Kampskibets Artilleri er ganske virkningsløst overfor den 12" Beskyttelse i Monitoren, og denne kan egentlig talt kun saares effektivt derved, at de udenfor Taarnene ragende Mundinger af de 10" B. K. træffes. Omvendt maa Ilden fra Monitoren 4 Stkr. 10" B. K. blive overordentlig farlig for Kampskibet; henset til den store Maalflade er nemlig Chancen for Træfning betydelig, og Ødelæggelsen indenborde af en virkningsfuld Træffer, der bringer en 10" Brisantgranat ladet med ca. 75 Pd. Pikrinsyre til fuldstændig Eksplosion, er saa betydelig, at jeg betvivler, Kampskibet udsætter sig for mange saadanne.

Monitoren's Chancer vil ikke vise sig væsentlig ringere, om den til Modstander havde faaet et af de moderne engelske Kampskibe f. Eks. af »Majestic« Kl., fra hvilke de nyeste af »Formidable« Kl. som bekendt ikke afvige synderligt. Det maa dog straks fremhæves, at »Majestic«s 12" Kanoner under ganske specielle Omstændigheder, nemlig: tæt Hold, normalt Anslag og Anvendelsen af bedste Slags Panserprojektiler med Kappe,

kunne gennembryde Monitorens Side- og Taarnpansre. Da Monitoren imidlertid paa Grund af sit meget ringere Dybgaaende (17 à 18 Fod mod 26 à 27 Fod) som Regel altid vil kunne holde sig paa langt Hold, anser jeg ikke den nævnte Fare for stor, saa meget mere som det normale Anslag er yderst sjældent under Kampen Skib mod Skib. Med Hensyn til Virkningen af Monitorens Artilleri overfor Kampskibet, da stiller Forholdet sig saaledes, at Panserprojektiler fra de 10" Kanoner med Kraftoverskud kan gennembryde »Majestic« s 9" Citadelpanser i V. L., hvad der for Kampskibet naturligvis rummer en Fare. Da Projektillets Indtrængen i Underskibet efter Passagen gennem det vertikale Citadelpanser dog hindres af det bagved værende svære Panserdæk (der nemlig i denne Type gaar til Underkant af Sidepanseret), saa er Faren væsentlig ringere end i Skibe med det ældre Panserarrangement som i »Royal Sovereign« Kl.

Dels som en Følge af at det 9" Citadelpanser fortsættes helt op til Mellemdækket, dels paa Grund af den store Udstrækning, som de svært pansrede Redouter for de 12" Kanontaarne have, vil den ubeskyttede, midtskibs Maalflade i »Majestic« være langt ringere end det tilsvarende Areal i »Fried. III« Kl.; til Gengæld ere de helt ubeskyttede Skibsender i endnu højere Grad end i »Fried. III« Kl. saarbare overfor Beskydning med Brisantgranater fra Monitorens svære Kanoner; thi i »Majestic« Kl. er som bekendt den eneste Beskyttelse i For- og Agterskibet det undervands Panserdæk, og skal man dømme efter forskellige i Ind- og Udland afholdte Brisantgranatforsøg, er det vanskeligt at komme til andet Resultat, end at en virkningsfuld Træffer af en svær Brisantgranat i »Majestic« s For- eller Agterskib (særlig Forskibet) kan blive skæbnesvangert for Skibets videre Kampdygtighed.

Jeg mener hermed at have godtgjort, at

3500 Tons Monitor, som den jeg har gjort mig til Talsmand for, saa langt fra behøver at frygte Sammenstød med 1ste Kl. Kampskibe, at det tværtimod bliver disse sidste, der vilde søge at undgaa en Kamp, som byder saa slette Chancer; og Aarsagen til, at Forholdet nu engang ikke kan blive anderledes, ligger lige for, det er den gamle Historie med »Merrimac« og »Monitor« om igen.

Det moderne Kampskib maa af strategiske Grunde have stor Fart og maa endvidere, for at kunne færdes og eventuelt kæmpe paa Verdenshavene, have højt Fri-bord; disse to Fordringer medføre, at Panserbeskyttelsen aldrig kan ordnes t.lfredsstillende; det bliver en Række Kompromiser for at spare Vægt til de tvende Hovedfordringer. Netop fordi Beskyttelsen kun kan blive mangelfuld, ikke alene i Kampskibene, men i endnu større Grad i alle Slags Krydsere, hvor Fartfordringen er sat endnu højere op, netop af disse Grunde er det hurtigskydende Mellemkaliber paa sin Plads i Kampskibe, og den store Betydning, man ved Bygningen af disse Skibe overalt lægger paa en kraftig Armering, særlig med 6" H. K., er sikkert nok vel motiveret, saaledes som Forholdene nu engang have udviklet sig. Følgen heraf er imidlertid den, at der ikke kan ofres saa meget paa Bestykningen med svært Artilleri, hvilket nu overalt selv i de største Typer er indskrænket til 4 Stkr. Kanoner af 12" (almindeligst), 10" eller endog 9" Kaliber; saa langt ned have dog kun Tyskerne vovet sig, og Sandsynligheden taler ikke for, at de blive staaende paa dette næppe velmotiverede Standpunkt (jævnfør den i Afsnit I anstillede Sammenligning mellem Kampværdien af »Fried. III« Kl. og den amerikanske »Alabama« Kl.).

Med alle de forskellige Fordringer, der nu til Dags maa stilles til 1ste Kl. Kampskibe, er det næppe tænkeligt at faa mere ud af disse, end hvad der i de senere Aar er præsteret i England, Frankrig, Tyskland og

Amerika; desuden maa man stadig erindre, at der, af tidligere nævnte Grunde, aldrig bliver Tale om andet end Kompromiser, hvad der nok som kendetegnes ved de i Enkelthederne saa forskelligartede Typer, der ere fremstaaede i de forskellige Lande.

Helt anderledes stiller Sagen sig ved det moderne Kystforsvarsskib; naar man strengt holder sig til de Opgaver, der skal løses af disse Skibe, bør der egentlig ikke være Tale om noget Kompromis; men Betingelsen er, at man helt bryder med det besynderlige Princip, der endnu bestandig synes at være det ledende i de fleste Smaa-stater, nemlig at bygge Kystforsvarsskibene som formindskede Ud-gaver af de store Mariners Kampskibe. Da stor Fart ikke kan blive af væsentlig Betydning under Kampen langs Kysterne i indre og grundede Farvande, bør den ikke tilstræbes, fordi hver Knob opefter er saa urimelig dyrekøbt; da højt Fribord ikke er nødvendigt i de indenskærs Farvande, hvor Kystforsvarsskibet skal operere, bør det absolut undgaas, og Saarbarheden samt Maalfladen derved reduceres saa meget som muligt. Da der med den sekundære Armering med svære H. K. ikke kan paaregnes afgørende Resultater overfor nogenlunde velbeskyttede Skibe, bør denne Armering helt opgives til Fordel for en saa kraftig Bestykning med svært Artilleri som muligt, af et saadant Kaliber, at afgørende Resultater hurtig kan forventes naaet overfor enhver mødende Modstander.

De Betragtninger og Undersøgelser, der ere anstillede i dette 3die og sidste Afsnit, havne da i et klart og bestemt Enderesultat, idet Spørgsmaalet om Panserets Betydning for vore Skibe nødvendigvis maa besvares derhen: at en fuldstændig og stærk Beskyttelse maa sættes i første Række ved Bygningen af vore Kystforsvarsskibe; nærmere præciseret bør

det Maal søges naaet, at ethvert af vore Skibe — uden at være udsat for at lide større Skade — kan tage Kampen op selv med de kraftigst armerede og stærkest fjendtlige Skibe, som kunne komme til Stede i vore Farvande. Med dette Maal naas nemlig samtidig ganske anderledes gunstige Betingelser for Forsvaret af vore Farvande og Kysterne om den sjællandske Øgruppe end de, som nu for Tiden efter al Sandsynlighed kan paaregnes; og at gøre de ovennævnte Betingelser saa gunstige som overhovedet muligt er jo dog Meningen med vort Søværn.

Er man først enige om at maatte stille Beskyttelsen i første Række, saaledes at det nysnævnte Maal med Hensyn til Skibets Sikkerhed overfor fjendtlig Beskydning virkelig kan ventes naaet, saa vil der næppe rejse sig nogen Indvending mod den anden Hovedfordring, nemlig at Armeringen skal være en saadan, at Skibet, som fører den, bliver en alvorlig Trussel overfor ethvert eksisterende Krigsskib.

Ud fra disse Fordringer som Grundlag er det imidlertid givet, at vi maa komme til en endelig Type for vore Kystforsvarsskibe, der bliver meget nær identisk med den i det foregaaende omhandlede og skitserede 2-Taarns-Monitor med 12" Panserbeskyttelse og 4 Stkr. 10" lange Taarnkanoner; thi ingen anden Type vil i tilsvarende Grad kunne tilfredsstille Hovedfordringerne. Som vi have set, tilfredsstiller «Herluf Trolle» Typen slet ikke de nævnte Fordringer. Pladsen i Tidsskriftet har ikke tilladt mig ved denne Lejlighed at komme dybere ind paa de omhandlede Spørgsmaal end sket er. De forekommer mig imidlertid at være af en slig Betydning for vort Søværn, og ikke mindst for Klaringen af Begreberne om, hvor og hvorledes dette bør anvendes, at de vel kunne fortjene en mere indgaaende og kundskabsrig Drøftelse, end den her foreliggende. Adskillige Gange have Spørgsmaalene været fremme i Sølieutenant-Sel-

skabet, og skønt det maa erkendes, at alle herhenhørende Diskussioner have været lærerige, og paa forskellig Maade have sat deres Spor, saa er det dog en kendt Sag, i hvilken Grad disse Diskussioner for Hovedpunkternes Vedkommende ere løbne ud i Sandet, af Aarsager som jeg ikke her nærmere skal komme ind paa. Det turde da være at ønske og haabe, at andre Officerer samt eventuelt vore Teknikere, fra deres Standpunkt set, ville fortsætte Drøftelsen her i Tidsskriftet af de omhandlede Spørgsmaal, hvis store Betydning for vort Søværn ere ubestridelige.

En Kontrol dybdemaaler.

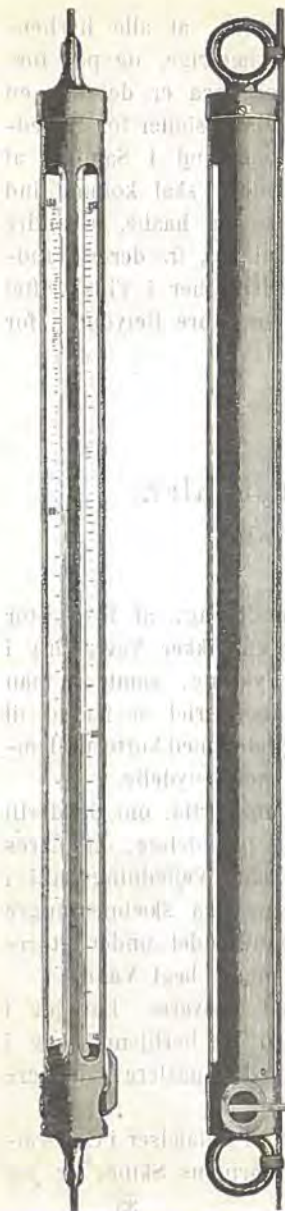
Af Kaptajn C. Clausen.

Det er en tilstrækkelig bekendt Sag, af hvor stor Betydning Løddet kan være for en sikker Navigering i Særdeleshed under Taage eller Tykning, samt at man med Nutidens fortræffelige Loddemateriel er istand til at maale endog temmelig store Dybder med korte Mellemrum, selv om Skibets Fart er meget betydelig.

Et andet Spørgsmaal er det imidlertid, om de dertil benyttede Dybdemaalere ere saa paalidelige, at deres Angivelser virkelig give den fornødne Vejledning; thi i modsat Fald kunne de vel endog faa skæbnesvangre Følger, naar henses til, at Haandloddet under større Fart kun lader sig anvende paa meget lægt Vand.

For at faa dette Spørgsmaal besvaret, har jeg i længere Tid anstillet Forsøg med de herhjemme og i Udlandet almindeligst benyttede Dybdemaalere, der ere grundede paa Vandets Tryk.

Støttet til disse Forsøg samt til Udtalelser i Generalrapporterne fra en stor Del af Marinens Skibe, er jeg



kommet til det Resultat, at ingen af disse Dybdemaalere kunne siges at være tilfredsstillende, eftersom deres Visninger af forskellige Aarsager jævnlig ere behæftede med Fejl, om hvis Størrelse intet kan vides med Bestemthed, da den udløbne Lines Længde kun under særlig gunstige Omstændigheder vil være til nogen Oplysning.

For om muligt at raade Bod paa dette uheldige Forhold ved at fremskaffe en saa at sige fuldt ud betryggende Sikkerhed for de tagne Lodskuds Rigtighed, har jeg konstrueret en Kontrolldybdemaaler, som ved mange ombord anstillede Prøver har vist sig at svare godt til Hensigten.

Dette Instrument, som er meget simpelt i sin Konstruktion, bestaar af to Sæt Glasrør, hvert med sin Skala, paa hvilke henholdsvis kan aflæses Dybder fra 5 Fv. til 150 Fv. og fra 10 Fv. til 250 Fv.

De to Sæt Glasrør ere indsluttede i et med Udskæringer forsynet Messinghylster, der forneden har en Hane med dobbelt Gennemgang, samt i begge Enden en Øsken.

Naar Kontrolldybdemaaleren skal anvendes, najes den ved begge sine Øskner til Lodlinen,

eller dennes Forløber, omtrent en Favn over Loddet og saaledes, at Hanen vender nedad, hvorefter Lodskud tages paa almindelig Maade.

Efter Indhivningen vil der i Glasrørene findes Vandsøjler, hvis Højder aflæste paa Skalaerne angive Dybden, hvortil Apparatet har været nedsænket, medens Talgen paa Loddet viser, om det har været i Bund.

For Dybder mellem 10 Fv. og 150 Fv. faas en sikker Kontrol, idet de to Aflæsninger skulle stemme overens. Hvis der findes en lille Differens mellem dem, betragtes Middeltallet som den rigtige Værdi, men overstiger Forskellen nogle faa Favne, bør Lodskuddet tages om.

Apparatet giver derimod kun enkelt Visning for Dybder fra 5—10 Fv., hvilket dog maa anses for tilstrækkeligt, da Haandlodet paa saa lægt Vand i Tvivls-tilfælde kan benyttes til Kontrol.

For Dybder imellem 150 Fv. og 250 Fv. faas vel dobbelt Visning; men da den ene Skala kun har Inddelinger indtil 150 Fv., erholdes Kontrollen ved at skønne, om de to Vandsøjlers Højder stemme sammen.

Maaling af saa store Dybder vil vel forøvrigt meget sjældent finde Sted under almindelig Navigering, hvorimod det for Søopmaalingens Vedkommende hyppigere kan falde for.

Naar Aflæsning er foretagen efter Lodning, udtømmes Vandet ved at aabne Hanen og ryste Instrumentet lidt; dernæst lukkes Hanen atter, og Dybdemaaleren er nu paany klar til Brug.

Forskellig Temperatur af Luft og Vand har nogen om end kun forholdsvis ringe Indflydelse paa Apparatets Visninger; dog er det, saa fremt flere Lodskud tages med korte Mellemlum, alene ved det første, at Fejlen bliver mærkbar, da Varmedifferensen herefter meget nær vil være udjævnet.

For Afvigelser fra normal Barometerstand kan dér rettes ved Hjælp af en lille Tabel. Disse Rettelser ere

dog i de fleste Tilfælde saa smaa, at de kunne udelades. Eksempelvis skal nævnes, at der ved Barometerstandene 735 mm. og 785 mm. henholdsvis kun skal fradrages eller tillægges 1 Favne for hver 30 Favne af Apparatets Visninger.

Kontrol-dybde-maaleren har i den beskrevne Form været anvendt paa Kadetskibets Togt sidste Sommer, og der ombord givet overordentlig gunstige Resultater, idet de dobbelte Visninger ved flere hundrede Lodskud, som blev tagne under alle Slags Vejrforhold og med forskellig Fart, praktisk talt altid vare fuldstændig overensstemmende, ligesom de iøvrigt ogsaa overalt, hvor det kunde verificeres ved sikker Pladsbestemmelse, ganske passede med Kortets Dybdeangivelser.

Instrumentet har ligeledes været anvendt i Skonnerten »Diana« paa dens Opmaalingstogt langs Islands Kyster i Aar, hvorved der med et enkelt Apparat blev taget over 2 600 Lodskud paa indtil 150 Favnes Dybde under en Fart af 8 à 9 Knob.

I den Anledning udtaler Chefen, Kaptejn R. Hammer, at Kontrol-dybde-maaleren har vist sig at være et særdeles praktisk og paalideligt Loddeapparat, som er let at behandle, og som ved sin dobbelte Aflæsning altid giver Sikkerhed for Lodskuddets Paalidelighed.

Erobringen af Taku Forterne den 17de Juni 1900.

Af Premierløjtnant Mygind.

Da Taku Fortene fuldstændig beherske Indløbet til Pei-ho Floden og derigennem Adgangen fra Søen til Tientsin og Jernbanen til Peking, var det af den største Betydning for Admiralerne at sikre sig disse Forter straks

ved Begyndelsen af Magternes krigerske Operationer i det nordlige Kina¹.

Pei-ho Floden er under almindelige Forhold sejlbart for Skibe af indtil 3 m. Dybgaaende; men den er skilt fra Havet ved en Barre med kun $\frac{1}{2}$ m. Vand ved Lavvande og $3\frac{1}{2}$ m. ved Springflods Højvande. Skibe med 5 m. Dybgaaende maa ankre 6 Kml., med 7 m. Dybgaaende 8 Kml. fra Land, saa at Taku Forterne ifølge deres Beliggenhed overhovedet ikke kunne angribes af større Skibe.

Fæstningsværkerne ere, som det vil fremgaa af omstaaende Skitse, anlagte paa begge Sider af Flodmundingen, de sværest armerede paa den sydlige Bred. De enkelte Forter ere omgivne af vandfyldte Grave og svære Lervolde af forskelligt Profil, og Forterne ere indenfor hvert Komplex indbyrdes forbundne ved bedækkede Veje, som ligeledes ere vel beskyttede af høje Volde.

Nordvest Fortets Armering bestod, som vist paa Skitsen, af 4—12 cm. HK., 1—10 cm. og 11—8 cm. BK. samt nogle FK.; Syd Fortet var armeret med 1—17 cm. HK. $\frac{L}{40}$, 2—15 cm. HK. $\frac{L}{40}$ 3—12 cm. HK. $\frac{L}{40}$, alle med Skydefrihed hele Horisonten rundt, samt endvidere 7—15 cm. BK. $\frac{L}{22}$, 4—8 cm. BK., 3—4 cm. Feltkanoner, 1—37 mm. HK., 1 Mitrailleuse og 17 FK. paa Dækket og et ubekendt Antal Kanoner, de fleste af ældre Konstruktion, i lukket Kasemat. Om Armeringen af Nord Fortet og Nyt Fort foreligger der ikke detaillerede Oplysninger.

Det samlede Antal Kanoner paa Forterne var 177 af forskelligt System og Kaliber, deriblandt 54 fuldstændig moderne Armstrong Kanoner. Forterne vare forsynede

¹ Ved Udarbejdelsen af denne Beskrivelse er benyttet de officielle russiske Rapporter, som have været offentliggjorte i Kronstadt Tidende for $\frac{2}{3}$, andre Artikler i Kronstadt Tidende, Novij Krai, Marine Rundschau, Times, Italia Militare e Marina m. fl.

med elektriske Projektører og telegrafisk forbundne saavel indbyrdes som med Tientsin. 3—4 Kilometer Vest for Forterne ligger Jernbane Byen Tongku, hvorfra der udgaar en Jernbane til Tientsin og en anden til Peitang.

Som bekendt var en international Landgangsstyrke paa ca. 1000 Mand, under Kommando af den engelske Admiral Seymour, i Begyndelsen af Juni Maaned afgaaet med Jernbanen til Tientsin i den Hensigt at undsætte de betrængte Europæere i Peking, og den 12te Juni var endvidere et østsibirisk Regiment med et Halvbatteri Feltartilleri og en Eskadron Kosakker uhindret ankommet til Tientsin. Umiddelbart herefter begyndte den kinesiske Regering imidlertid at lægge Hindringer iveien for de internationale Afdelingers Optræden, idet den forbød al videre Udskibning af Tropper og gav dette Forbud Eftertryk ved en travl Virksomhed i Taku's Fæstningsværker, Udlægning af Miner i Pei-ho Flodens Munding og Koncentrering af regulære kinesiske Troppemasser i Taku's nærmeste Omegn. Det var øjensynligt Hensigten at afskære de landsatte Korps fra Forbindelse med Eskadrerne, og som Følge heraf vedtoges det i et Krigsraad, som samtlige Admiraler afholdt den 15de Juni ombord i den russiske Krydser »Rossia«, at sende en Note til Taku's Kommandant med Forlangende om, at han skulde standse Fremmarschen af de fra Shan-hai-kwan kommende Tropper og ufortøvet afgive beroligende Erklæring om de kinesiske Myndigheders Planer. Samtidig med denne Notes Afsendelse blev der sendt Fartøjer ud fra det engelske Panserskib »Centurion«, det russiske »Sissoj Velikij« og den japanesiske Krydser »Yoshino« for at kappe Kablerne til de udlagte Miner. Da Svaret paa Noten ikke var udtømmende, tilstilledes der den 16de Juni Taku's Kommandant et Ultimatum, ifølge hvilket Forterne forlangtes udleverede inden Midnat, da man i modsat Fald vilde tage dem med Magt og begynde at beskyde dem Kl. 2 om Natten.

Inde paa Pei-ho Floden, i Ryggen af Forterne laa følgende Skibe: den engelske »sloop« »Algerine«, torpedo-destroyer »Whiting« og »Fame« (som kom ind om Eftermiddagen), den franske Kanonbaad »Lion«, den tyske »Iltis«, de russiske »Korejetz«, »Bobr«, »Giljak« og 2 Torpedobaade, den amerikanske Hjulkanonbaad »Monocacy«, den japanesiske Kanonbaad »Atago« og 4 kinesiske »torpedo-destroyers«. »Atago« kom ikke til at deltage i Kampen, da den havde Maskin Havari, og Chefen for »Monocacy« nægtede at deltage, fordi den amerikanske Admiral ikke havde underskrevet det afsendte Ultimatum¹.

Om de øvrige Skibe anføres nedenstaaende Oplysninger:

»Algerine« har et Deplacement af 1050 t. ved et Dybgaende af 3,5 m., Skibet er bygget af Staal og sat i Vandet i 1895. Farten er 13 Knob, Besætningen 106 Mand; og Armeringen bestaar af 6—10 cm. HK., 4—47 mm. HK. og 3 Maxim Mitrailleurer (som dog ikke synes at have været brugte under Kampen).

»Lion« er 473 Tons med et Dybgaende af 2,8 m., Fartøjet er komposit bygget og sat i Vandet 1884. Fart 11,8 Knob, Besætning 77 Mand, Armering 2—14 cm. BK., 2—10 cm. BK. og 4 RK.

»Iltis« er 894 Tons med et Dybgaende af 3,25 m. Dette Fartøj, som er sat i Vandet i 1898, er ligeledes komposit bygget, idet Spanter og Skodder ere af Staal, men Yderklædningen af Teaktræ. Øverste Dæk er klædt med Træ; der findes Kulbeskyttelse over og langs Siderne af Maskin- og Kedelrum. Farten er 13 Knob, Besætningen 128 Mand, og Armeringen bestaar af 4—8,8 cm. $\frac{1}{85}$ HK., hvoraf 2 ere anbragte paa den overbyggede Bak, 2 paa det ophøjede Agterdæk, 6—37 mm. HK., 2 Maxim

¹ Man sætter denne Omstændighed i Forbindelse med, at den amerikanske Admiral, Kempf, umiddelbart herefter blev hjemkaldt og afløst af Admiral Remy.

Mitrailleuser og 1 elektrisk Projektør. Faa Dage før Kampen blev denne Armering forøget med 2 Maskinkanoner fra »Hertha«. »Iltis« er bygget specielt til Anvendelse paa de kinesiske Floder, og Artilleriet er installeret med særlig stor Ildhøjde for at kunne skyde over kinesiske Floddæmninger.

»Korejetz« har et Displacement af 1213 Tons med et Dybgaende af 3,8 m. Kanonbaaden er bygget i Sverrig 1886; den er bygget af Staal, Barkentinerigget og er i alt væsenligt som den samtidig i Kjøbenhavn byggede Kanonbaad »Mandschur«. Fart 13,5 Knob. Besætning 179 Mand, Armering: 2—21 cm. BK. anbragte en paa hver Side forude, 1—15 cm. BK. anbragt agter, 2—10 cm. BK., 2—57 mm. HK, 4 RK.

»Bobr« er 950 Tons med et Dybgaende af 3 m. Kanonbaaden er bygget i Aabo 1885; den er bygget af Staal, Brigrigget; den er fladbundet og forsynet med to Køle og to Ror. Fart 12 Knob, Besætning 170 Mand. Armering: 1—24 cm. BK. forude, 1—15 cm. BK. agter, 6—8,8 cm. BK., 5 RK.

»Giljak« er 963 Tons med et Dybgaende af 2,8 m. Kanonbaaden er sat i Vandet paa St. Petersborg Admiralitets Værft i 1896, den er bygget af Staal med 1 svær Militærmast og er bygget specielt til Anvendelse paa de kinesiske Floder. Fart 12 Knob. Besætning 170 Mand. Armering: 1—12 cm. HK. paa ophøjet Bak, 1—75 mm. HK. paa ophøjet Skanse, 4—75 mm. HK. i Udbygninger, 4—47 mm. HK. i Bredside, 4—37 mm. HK. og 6 Maxim Mitrailleuser i Mærset og paa Broerne.

Da Admiralernes Ultimatum afsendtes, laa »Algerine« og »Whiting« tilankers i Flodmundingen mellem Nord og Syd Fortet, »Giljak« og »Korejetz« paa de samme Pladser som senere under Kampen (se Skitsen) og de øvrige Fartøjer udfør Tongku i følgende Orden regnet oppe fra nedefter: »Bobr«, »Iltis«, »Atago«, »Monocacy«,

»Lion«. Ved Tongku laa endvidere to russiske Torpedobaade, Nr. 203 og 204.

Landgangsstyrken, bestaaende af 231 japanesiske Soldater med 3 Kanoner, 190 russiske Skytter, 120 tyske Marinesoldater, 20 Østrigere og 20 Italiènere, havde slaaget Lejr ved Tongku; det engelske Korps, bestaaende af 160 Marinesoldater, blev først landsat i Løbet af Aftenen fra »Algerine« og forenede sig med Hovedstyrken under Marschen mod Fortet. Den samlede Styrke kommanderedes af den tyske Fregatkaptajn Pohl.

Kanonbaadenes Angreb lededes af den ældste af Skibsheferne, Chefen for »Bohr« Kommandør Dobrovolskij.

Den 16de Juni Kl. 5 Em. afholdtes Krigsraad ombord i »Bohr«, hvor det bestemtes at afsende en Officer med Admiralernes Ultimatum til Kommandanten i Taku og en anden til den russiske Kommanderende i Tientsin, for at det samme Ultimatum kunde blive Vicekongen tilstillet.

Endvidere bestemte Krigsraadet, at man i Tilfælde af Kamp skulde begynde med en hæftig Beskydning af Nordvest Fortet, for at Skibene, naar dette Fort var stormet af Landgangsstyrken, kunde gaa tæt op under det og derfra beskyde de sydlige Forter med enflilerende Ild. Efter Dispositionen skulde Skibene lægge sig i følgende Orden regnet oppe fra nedefter: »Giljak«, »Lion«, »Korejetz«, »Bohr«, »Iltis«, »Algerine«. »Korejetz« skulde, naar Strømmen vekslede, Kl. 2 om Natten, skifte Ankerplads og lægge sig nedenfor »Bohr«; men det fremgaar ikke af Rapporterne, at denne Manøvre blev udført.

Kl. 8 Em. lettede »Bohr« og »Algerine« og indtog deres forud bestemte Pladser; samtidig meddelte Cheferne for »Iltis« og »Lion«, at de vilde indtage deres Pladser ved første Skud fra Forterne.

Mandskabet i Kanonbaadene var tilkøjs, men Kanonerne vare ladede, og alt var gjort klar til Kamp.

Kl. 10 Em. blev begge Nord-Fortets elektriske Projektører tændte og rettede mod de i Ryggen af Fortet liggende Skibe, hvorefter de straks slukkedes.

Kl. 11 Em. vendte den som Parlamentær udsendte russiske Officer tilbage og meddelte, at Taku's Kommandant var villig til at udlevere Forterne og vilde give sit endelige Svar inden Kl. 2 Fm. Under Forhandlingerne havde Kommandanten spurgt, om man ønskede alle Forterne udleveret eller kun et enkelt, og da hvilket.

Kl. 12 T. 50 M. Fm. blev den første Granat udskudt fra Nyt Fort mod Kanonbaaden »Giljak«, og straks derefter blev der slaaet »klart Skib« i Kanonbaadene. Efter et italiensk Øjenvidnes Beretning forløb der et Kvarter, inden Kanonbaadene begyndte at besvare Ilden, »Bobr« først, derefter »Giljak«, »Korejetz« og »Algerine«.

Torpedo-destroyer'ne »Whiting« og »Fame« gik straks op ad Floden og bemægtigede sig de 4 kinesiske »torpedo-destroyers«, som ingen Modstand gjorde.

Torpedobaadene 203 og 204 gik op til Tongku Værftet og landsatte hver en Landgangsstyrke af 7 Mand under en Sekondløjtnants Kommando, hvilke efter nogle skarpe Skud¹ besatte hele Værftet og hejste det russiske Flag. I en af de primitive Dokker fandtes en Torpedokrydser fra 90'erne uden Skrue og Skrueaksel.

Ved Begyndelsen af Kampen lettede »Iltis« og »Lion«, stode ned ad Floden og aabnede Ilden paa Forterne under Gang. »Iltis« ankrede paa sin forud bestemte Plads ca. Kl. 2¹/₄ Fm., »Lion« et Kvarter senere.

Landgangsstyrken satte sig straks i Bevægelse, efterladende ca. 100 Mand Japanesere som Reserve og til Dækning af Jernbanestationen ved Tongku.

Landgangsstyrkens Virksomhed vil iøvrigt fremgaa af nedenstaaende Rapport fra den kommanderende

¹ Det fremgaa ikke af Beretningerne, mod hvem disse Skud bleve affyrede.

russiske Løjtnant, til hvilken her kun skal føjes, at da Angriberne vare rykkede frem til c. 800 Skridt fra Fortet Kl. 4 T. 40 M. Fm., aabnede de 3 japanesiske Kanoner Ilden paa Brystværnet og vedligeholdte den i 5 Minutter, inden der rykkedes videre frem.

»Rapport fra Chefen for et selvstændigt Kompagni af 12te østsibiriske Skytteregiment, Ltnt. Stankévitsch, til Chefen for 3die østsibiriske Skyttebrigade.

D. $\frac{8}{16}$ Juni, Kl. $7\frac{1}{2}$ Em. ankom Kompagniet til Byen Tongku¹ og modtog Befaling til at indtræde i den internationale Landgangsstyrke. Dispositionerne for Angrebet paa Forterne Natten mellem $\frac{8}{16}$ og $\frac{4}{17}$ Juni vare følgende: Klokken 2 om Natten bombardere Skibene det nordlige Fort; Kl. 3 forene den russiske, tyske og japanesiske Styrke sig ved et forladt Batteri og følge Vejen langs Floden til Fortet; undervejs forener den engelske Styrke sig med os. Naar hele Styrken er samlet, gør den Holdt og venter, til Bombardementet er færdigt. Ved Daggry angribes Fortet.

Kl. 1 om Natten aabnede Forterne Ilden paa Kanonbaadene, og som Følge heraf forlod jeg ufortøvet Bi-vuaken uden at oppebie det fastsatte Klokkeslet. Sammen med de fremrykkende Japanesere afmarcherede jeg Kl. $1\frac{1}{2}$ langs Vejen til Fortet. Paa det aftalte Sted traf vi den tyske Styrke under Kpt. Pohls Kommando. Vi rykkede frem i Marschorden med en Sektion Tyskere som Avantgarde. Paa Vejen forenede den engelske Styrke sig med os. Skydningen vedblev fra Forterne; men vi bleve ikke sete. 800 Skridt fra Fortet gjorde Styrken Holdt for at afvente en Aftagen af Fortets Artilleriild.

Kl. $3\frac{1}{2}$ sendte Kpt. Pohl Bud efter mig og erklærede i de andre fremmede Officerers Nærværelse, at han

¹ Kompagniet var lige ankommen til Taku fra Port Arthur med Krydseren »Admiral Kornilof».

havde bestemt at trække sig tilbage, fordi Artilleriet ikke gjorde Fortet nogensomhelst Skade, og det var umuligt at indtage det. Jeg foreslaar at vente en Timestid i Haab om, at Fortet til den Tid skal være svækket; men de andre ere ikke enige med mig. Jeg erklærer kategorisk, at jeg ikke trækker mig tilbage. De andre udvikle Marschkolonner og marschere af, Englænderne nøle. Jeg lod mit Kompagni søge Dækning i en Grøft bag et Gærde, idet jeg bestemte mig til at angribe alene, hvis Fortet blev meget svækket, og hvis ikke, da at holde min Stilling bag Gærdet, i Forvisning om, at Besætningen paa Fortet ikke dristede sig til at gøre Udfald. Da Japaneserne og Tyskerne havde marscheret 200 Skridt, gjorde de Holdt og blev staaende i Marschkolonner; det begyndte at blive lyst, og man kunde se dem fra Fortet. Derpaa udviklede Englænderne Skyttekæder tilhøje for os. Noget senere saa det ud, som om Tyskerne gik tilbage; men saa stillede de sig bag os i 2den Linie, og derefter stillede Japaneserne sig i 3die. Da det blev lyst, aabnede Forterne Kanon- og Geværild. 1ste Deling blev udviklet i Kæde; til Angrebspunkt valgte jeg den vestlige Front. 1ste Sektion afgav Salve paa 1200 Meter; vi rykkede frem til 800 Skridt uden at standse, Englænderne fulgte med. Derefter løb Englænderne og vi videre frem, smaa Hold ad Gangen, og Kl. 5 naaede vi Glaciet og kastede os ned.

Foruden med Geværer bleve vi ogsaa beskudte med en Feltkanon; jeg gav Ordre til at skyde paa Kanonbesætningen, og Kanonen tav. Da Fortet har en ydre, vandfyldt Grav, maatte vi forandre det Punkt, jeg havde valgt at storme (paa Grund af Mangel paa Tid var der ikke rekognosceret). Langs den bedækkede Vej styrtede vi mod Fortets Port. Alle standse raadville. Jeg, en Sekondløjtnant, to Underofficerer og to Skytter slaar Porten ind, og den samlede Styrke rykkede ind i Fortet efter os. Hvem det ikke lykkedes at flygte blev hugget ned.

Fortet var i vore Hænder Kl. 5 T. 30 M.«

Skønt Natten var klar med Maaneskin, var det dog, paa Grund af den store Skud-Afstand (6—12 Kblld.) og Røgen fra de Kanoner, som ikke skød med røgfrit Krudt, vanskeligt at skjelne Maalet, saa Virkningen var kun ringe.

Kl. 3 begyndte Floden at løbe ind, og Skibene svajede rundt.

Ved denne Tid bemærkede man ombord i Iltis, at Landgangsstyrken rykkede frem, og der sendtes en Dampbarkas med Meddelelse herom rundt til alle Kanonbaadene. Kl. 3¹/₄ begyndte det at lysne, og kort efter bragtes 2 af Nordvest Fortets 12 cm. HK. (den vestlige og den sydvestlige) til Tavshed.

Kl. 3 T. 55 m. (efter andre Opgivelser først Kl. 4 T. 45 M.), da Stormkolonnen atter rykkede frem og Skyttekæderne sendtes ud, højste »Iltis« det aftalte Signal for at ophøre med Beskydningen af Nordvest Fortet og koncentrere Ilden paa Nord Fortet. Signalet (en Ballon paa Toppen) blev skudt ned, men hejst igen ombord i »Algerine«.

Kl. 4 T. 36 M. indtraf der en stor Magasin-Sprængning i Syd Fortet.

Kl. 5¹/₄ blev Nordvest Fortet stormet, og kort efter rykkede Landgangsstyrken ad den bedækkede Vej ind i Nord Fortet, vistnok uden at træffe paa Modstand, ialfald er denne Indmarsch kun nævnet med faa Ord i de foreliggende Beretninger.

Kl. 5¹/₂ lettede »Algerine« og derefter de andre Kanonbaade i Rækkefølge og stode henimod deres forud bestemte Pladser mellem Nordvest Fortet og Nord Fortet, med Undtagelse af Kanonbaaden »Giljak«, der var læk og næsten synkefærdig. De bleve overordenlig hæftig beskudt fra de sydlige Forter, navnlig blev »Iltis« ramt af mange Projektiler. En Granat, der sprang under Kommandobroen, ødelagde Maskin Telegraf og Styrelledning, en anden saarede umiddelbart derefter Chefen

haardt, en tredie foraarsagede en mindre Brand o. s. fr., hvilke Havarier ifølge de tyske Beretninger foraarsagede, at »Iltis« gled forbi »Algerine« og ikke kom til at ankre ovenfor dette Skib, som bestemt i Dispositionerne. Chefen for »Korejetz« skriver herom i sin Rapport, at »Iltis« stod tilsøs, da de andre Kanonbaade ankrede i Flodmundingen, at ogsaa han passerede Flodmundingen for om nødvendigt at kunne angribe Nyt Fort og Kystbatteriet i Flanken, idet han forudsatte, at det var i denne Hensigt, »Iltis« stod ud, men da han bemærkede, at Skydningen fra »Iltis« var ophørt, og at man begyndte at hejse de Allieredes Flag paa Nyt Fort, vendte han om og indtog sin Ankerplads efter Dispositionerne Kl. 7¹/₂.

Kl. 5 T. 55 M. førtes en Del af Landgangsstyrken i Fartøjer, assisterede af de engelske og russiske Torpedofartøjer, over paa Sydsiden af Floden.

Nord Fortets Kanoner, betjente af tyske og østrigske Artillerister, understøttede Skibenes Ild, og et af de første Skud fra disse Kanoner bragte c. Kl. 6 et stort Krudt Magasin paa Syd Fortet til Eksplosion. Denne Begivenhed, som indtraf i det for Kanonbaadene mest kritiske Øjeblik, afgjorde Kampen; kort efter besattes Syd Fortet, og Kl. 6 T. 25 M. hejstes ogsaa de Allieredes Flag paa Nyt Fort. De kinesiske Tropper trak bort, og Kl. 6 T. 45 M. vare de ude af Syne.

Ved Middagstid optoges og ødelagdes en Spærring bestaaende af 19 undersøiske Miner. Om Eftermiddagen blev Kystbatteriet og et sydligere liggende Værk beskudte med Syd Fortets Kanoner og derefter besat af Landgangsstyrken. Deres Kanoner bleve fornaglede, da de Allieredes Styrke var for ringe til at holde dem, hvis Kineserne skulde forsøge en Tilbageerobring.

Det samlede Antal Kanoner paa Skibene, som under Kampen havde været i Virksomhed mod Forterne, var 48, deraf 5 HK. af mellem Kaliber, 27 HK. af lille Kaliber og Rev Kan, 2 BK. af stort Kaliber, 4 BK. af

mellem Kaliber, 5 BK. af lille Kaliber og 5 Maxim Mitrailleuser.

Fra de enkelte Skibe blev der afgivet følgende Antal Skud:

Bobr . . .	798 (deraf 500 af 37 mm. Kal.)
Korejetz . . .	1 303 (deraf 600 af 37 mm. Kal.)
Giljak . . .	16 818 (deraf 15 000 fra Maxim Mitr.)
Lion . . .	1 352 (deraf 1 200 af 37 mm. Kal.)
Algerine . . .	696
Ittis . . .	5 022 (deraf 3174 fra Maxim Mitr. og 1190 af 37 mm. Kal.)

Paa Forterne blev af de 33 i Virksomhed værende Kanoner 10 demonterede; endvidere demonteredes 7 Kanoner, som ikke vare i Virksomhed. Der forefaldt 3 store Sprængninger af Ammunitions-Magasiner paa Forterne, samt 8 mindre Sprængninger. Kinesernes Tab af Mandskab angives til mellem 600 og 800 Mand.

Virkingen paa Skibene af Forternes Ild var følgende: »Bobr» en 9" BK. fornaglet af en Granat Stump. Ingen Dræbte, Ingen Saarede.

»Korejetz» blev ikke ramt i de første Timer af Slaget. Kl. 3 Förm. ramte en Granat, som sprang i Officersmessen og forårsagede Brand lige over agterste Granatmagasin. Umiddelbart efter ramte en Granat til paa samme Sted, og ved Luftrykket fra denne Granat blev Nøglerne revne ud af Hænderne paa Pumpemesteren, som var ifærd med at lukke op for Hanerne til at sætte Magasinerne under Vand. Nøglerne kunde ikke findes, saa Magasinerne maatte sættes under Vand ved Hjælp af Sprøjter, hvilket ogsaa lykkedes, og Branden blev slukket. Disse to Granater raserede alle de S. B. Lukker, slog det agterste vandtætte Maskin Skod ind, ødelagde en Del Rørledninger, elektriske Akkumulatorer m. m. og dræbte 1 Officer og 3 Mand.

Endvidere bedøvedes Skibslægen, der forbandt de Saarede i Chefens Kahyt, ved Granatsprængningen i Messen, saa at han henlaa uden Bevidsthed til Kl. 11 Fm., hvorfor der efter Kampen maatte rekvireres Lægehjælp fra »Bobr«. Kl. 3 T. 45 M. ramte en Granat i Overskibet og sprang ved Anslaget mod et Luftrør til Fyrpladsen. Sprængstykkerne saarede dødeligt 1 Officer og 4 Mand. Kl. 4¹/₂ ramte en Granat i S. B. Kulkasse, gik paa langs gennem denne, sprang ved Anslaget mod et tværskibs Skod, ødelagde nogle vandtætte Skodder m. m. og saarede 1 Mand. Kl. 6¹/₂ ramtes Skibet under Gang af 2 Granater i Kulkasserne, uden at de gjorde nogen særlig Skade, formodenlig ere de ikke eksploderede. Ialt: Dræbte 1 Officer og 5 Mand, Dødelig Saaret 1 Officer og 4 Mand, Saaret 16 Mand.

»Giljak« tændte sin Projektør, som er anbragt i Mærset, straks ved Begyndelsen af Kampen, og formodentlig har man fra Fortet taget denne som Retningspunkt, thi et af de første Skud, der blev affyret, øjensynlig en 75 mm. Granat, ramte Masten lige over Mærset og saarede den Officer og alt det Mandskab, der befandt sig i Mærset. Kl. 1 T. 5 M. strømmede der Damp ud af Skorstenen, der hørtes en stærk Eksplosion paa Fyrpladsen, det elektriske Lys slukkedes, og al Elektricitet i Skibet ophørte at virke. Aarsagen hertil viste sig at være Sprængningen af en 15 cm. Granat, der gik gennem Skibssiden om B. B. under øverste Dæk og eksploderede i en tom Kulkasse, hvorved Skodder, vandtætte Døre m. m. trykkedes ind, og 2 Hoved Damprør m. fl. ødelagdes. Herved dræbtes 2 og saaredes 6 Mand paa Fyrpladsen. Kl. 1 30 M. blev B. B. Side slaaet igennem ved Kabelrummet ¹/₂ m. under Vandlinien af en 15 cm. Granat. Ved Sprængningen af denne Granat blev Skoddet til forreste 75 mm. Patronmagasin slaaet ind, og et af Sprængstykkerne bragte 196 Patroner¹ til Eksplosion. Herved

¹ Efter Chefens Rapport c. 100 Patroner.

sloges hele det vandtætte Dæk over Magasinet ind, Betjeningsmandskabet i Magasinet dræbtes, Flammen slog op igennem Ammunitions Ophejsnings Brønden, forårsagede Brand paa øverste Dæk, forbrændte Besætningerne ved de to nærmeste Kanoner, medens en anden Del af Flammen slog ud paa Banjerdækket, tændte Ild og forbrændte Mandskabet ved Ammunitions Transporten. Denne Eksplosion dræbte 5 Mand og saarede en Officer og 38 Mand, de fleste ved Brandsaar. Den 12 cm. HK. og Agter Batteriet vedblev at skyde. Branden blev slukket efter et Kvarters Forløb med Haandpumper og Pøse, da al Kedel Dampen var strømmet ud ved Hoved Dampbrørets Beskadigelse. Vandet trængte ind gennem Hullet i Skibssiden og fyldte 3 Rum, deriblandt det 12 cm. Granat Magasin. Der anbragtes en Lækmaatte¹, og derefter kunde Vandet pumpes ud, saa at man igen kunde faa Ammunition til den 12 cm. HK. Kl. 4 var der atter Damp under 3 Kedler, og Maskinen kunde arbejde med langsom Fart; men da man nærrede Betænkelse ved at gaa an paa Lækmaatten, anbragtes et Sejl udenpaa, og nogle af de beskadigede Skodder afstivedes, hvilket Arbejde varede til Kl. 8.

»Giljak« havde ialt 8 dræbte og 2 Officerer og 46 Mand saarede.

»Lion« blev ramt af en 15 cm. Granat, som sprang i Sejlkøjen og forårsagede Brand; endvidere Havari paa Rejsningen. Ingen dræbte, 1 Mand let saaret.

»Algerine« havde Træffere i Lufrørene og Fartøjerne. Ingen dræbte, 2 Officer og 7 Mand let saarede.

»Itis« blev ramt i Skroget for om BB. af en Granat, som gik igennem Apoteket, traf en 8,8 cm. HK. fra neden, beskadigede dens Under-Affutering stærkt, og gik ud igen uden at eksplodere. Træfferne i Overskibet ødelagde Kommando-Broen, Bestiklukafet, 3 Luftrør og

¹ Af Makarof's System.

et Finkenet, demonterede 4—37 mm. HK. og 2 Mitrail-leuser; Skorstenen var gennemhullet af 5 Træffere, Fokkemasten var ramt af et Strejfskud m. m. »Iltis« havde 1 Officer og 5 Mand dræbte, Chefen haardt saaret og 17 Mand saarede.

»Whiting« blev ramt af et Skud i Kedlen.

Ialt havde Skibene 2 Officerer Dræbte, 1 Officer dødelig saaret, 2 Officerer haardt saarede, og 3 Officerer saarede, 18 Mand dræbte, 91 saarede.

Af Landgangsstyrken dræbtes 1 Officer (japanesisk) og 6 Mand, 21 Mand saarede.

Den russiske Kejser har uddelt følgende Tapperheds Belønninger i Anledning af Kampen ved Taku: Ridderkors af St. Georgs Ordnen (Krigs Ordnen) til Cheferne for »Bobr«, »Korejetz« og »Giljak«, til de to Officerer, som bleve dødelig og haardt saaret, og til Chefen for Landgangsstyrken, Lt. Stankévitsch, Soldater Kors af Tapperheds Ordnen til de 4 Mand, som trængte forrest ind i Fortet, samt til 4 Mand af hver Kanonbaads Besætning og til 4 Mand af det østsibiriske Skytte Kompagni at fordele efter Mandskabernes egen Anvisning.

Om det Fort, der efter Kampen tilfaldt Russerne, anføres følgende Oplysninger. Voldene vise ikke stærke Spor af Beskydningen, men til Gengæld ere 5 af de 6 10 cm. HK., der udgøre Fortets Hoved Armering, ramte af Granater, nogle to Gange, en enkelt endogsaa tre Gange. Disse Kanoner staa parvis paa særlige Jordforhøjninger med Skydefrihed hele Horisonten rundt for at kunne forsvare Fortets Strube. Affutagerne ere forsynede med Staalskjolde. Struben er yderligere forsvaret af nogle Krupp'ske Feltkanoner. I den tyske Del af Fortet er der flere Kanoner af samme Slags og desuden 2-21 cm. Endvidere er der en Mængde gamle Forladekanoner, endogsaa Støbejernskanoner, men de vende ud mod Søen. Efter Krudtmagasinet's Eksplosion opstod der Ildebrand, som ødelagde alle Fortets Bygninger.

Det fremhæves, at der i Forterne forefandtes en Mængde fuldstændig moderne Ammunition, undersøiske Miner og Whiteheads Torpedoer.

Paa Grundlag af ovenstaaende Fremstilling, der formentlig giver et nogenlunde fyldigt og korrekt Billede af Forholdene under Kampen ved Taku, skal herefter fremsættes nogle af de Bemærkninger, som denne Kamp synes at give Anledning til.

Planen, at angribe de efter Omstændighederne vel besatte og vel armerede kinesiske Forter med 6 ubeskyttede Kanonbaade og en saa ringe Landgangsstyrke som c. 1000 Mand, naar tilmed de kinesiske Troppemasser fra Shan-hai-kwan formodedes at være under Opmarsch, var saa dristig, at den kun kan forklares ved den overordentlige Fare, hvori de Allieredes Tropper og Europæerne i Peking og Tientsin vilde befinde sig, hvis det lykkedes Kineserne at afslutte deres Krigsforberedelser ved Pei-ho Flodens Munding og spærre Floden helt af for Sejlads. Naar Angrebet lykkedes saa fuldstændigt, skyldtes det da heller ikke i første Række Omstændigheder, som Angriberne vare Herre over; Kanonbaadenes Ild havde ikke anrettet den Skade paa Forterne, man havde paaregnet som en Betingelse for Stormen; denne foretoges, som anført, imod den kommanderende Officers Ønske, og at den førte til Fortets Erobring, maa sikkert for en stor Del tilskrives Besætningens Demoralisation som Følge af en kort forinden forefalden Magasin-Sprængning. Forterne vare iøvrigt uheldig stillede mod et Storm Angreb med deres fuldstændige Mangel paa mindre HK. og Mitrailleurer.

De talrige Sprængninger paa Forterne tyde paa, at Magasinerne ikke have været tilstrækkelig dækkede mod Beskydning fra Struben, en Mangel der vistnok i lige saa høj Grad findes ved adskillige europæiske Forter.

De forskellige Skibe tilskrive selvfølgelig hver for sig netop deres egne Kanoner de Træffere, som forårsagede Sprængninger, men en af dem kan dog nok med Bestemthed tilskrives en Skydebomuldsgranat fra »Korejetz« 21 cm. BK. Chefen ledede selv Skydningen med Skydebomulds Granater, af hvilke der kun fandtes 10 ombord, hvorfor han havde holdt dem tilbage, til det blev lyst. Granaten blev affyret mod Sydfortets Barbette Nr. 2, og netop da Chefen præjede »for kort«, bemærkedes Eksplosionen af et Krudt Magasin paa det Sted, hvor Granaten havde ramt.

Skibene bleve gentagne Gange skudt i Brand; hver Gang en Granat er eksploderet i et Rum, hvor der fandtes særlig brændbare Genstande, som i Messe, Lukaf'er, Sejlkøje, Kabelrum synes den at have tændt. Derimod fremgaar det ikke af Beretningerne, at nogen eksploderende Granat direkte har antændt Trædæk eller træklædte Skibssider. Den forholdsvis betydelige Brand, der opstod i »Giljak« efter den store Sprængning i Patron-Magasinet, bragte ikke Ammunitions Transporten til at standse; Betjeningsmandskabet i det 12 cm. Magasin blev dræbt ved Sprængningen, men tiltrods for at Ilden nærmede sig fra den ene Side, og Vandet, der strømmede ind gennem Hullet i Skibssiden, fra den anden, fik man dog frivilligt Mandskab til at gaa ned og staa i Vand til midt paa Livet og lange 12 cm. Patroner op. Under Sluknings Arbejdet bleve adskillige af Mandskabet stærkt forbrændte. Denne Kamp bekræfter Erfaringerne fra andre Kampe med moderne Skibe med Hensyn til Brandfare; men den viser tillige, at Slukning selv af en større Brand under Bataille er mulig, naar man har Mandskab, der lige saa uforfærdet tager Kampen op med Ilden som med Fjenden

Kul Beskyttelsen mod Granater synes at have vist sin Effektivitet, idet Skaden kun har været ringe, naar en Granat er eksploderet i en fyldt Kulkasse, derimod

meget betydelig, naar vedkommende Kulkasse har været tom som i »Giljak«. Det maa dog bemærkes, at Kineserne næppe have anvendt Brisant Granater.

Grunden til, at »Korejetz« og »Giljak« led saa meget mere af Fjendens Ild under Skydningen til Ankers end de andre Kanonbaade, kan vistnok søges i, at disse to Fartøjer laa paa de samme Pladser, hvor de havde ligget Dagen forinden, saa at man fra Forterne har kunnet bestemme deres Plads og Afstanden dertil med stor Nøjagtighed, eller maaske har rettet Kanonerne ind imod dem, imens det endnu var lyst. Det angives, at man efter Forternes Indtagelse har fundet Mærker for Side- og Højderetning og Optegnelser om »Korejetz« og »Giljak« ved de kinesiske Kanoner. At saa mange Skud i Begyndelsen af Kampen gik for højt forklares ved, at Kineserne havde rettet ind ved Højvande og undladt at tage Hensyn til, at Vandet var faldet, og Kanonbaadene da laa betydeligt lavere. Om de 12 cm. HK, som udgjorde Nordvest Fortets Hoved-Armering, anføres, at der ikke kunde gives dem tilstrækkelig Depression, saa at de ved Lavvande ikke kunde beskyde Skibenes Skrog, men kun deres Skorstene og Rejsninger.

Hvis Kineserne havde forstaaet noget bedre at udnytte det forholdsvis gode Artilleri Materiel, de havde til Raadighed, vare Kanonbaadene næppe komne godt fra denne 7 Timers Artillerikamp. Kanonbaadene havde ganske vist den gunstigste Position, de overhovedet kunde have overfor Forterne, — nemlig at ligge i Struben, hvor kun et ringe Antal Kanoner kunde bære paa dem, — i Antal af Kanoner, der kunde bære, vare de Forterne overlegne, om end en forholdsvis stor Del af deres Kanoner var af saa ringe Kaliber, at de næppe kunne have haft nogen væsenlig Indflydelse paa den afgørende Artillerikamp, der førtes paa en Afstand af 6—10 Kabellængder; men en hel Del Sandhed er der dog i det bekendte Ord: »un canon à terre vaut mieux qu'un vaisseau à la mer«,

saa meget mere, naar Skibets Kanoner, som her, savne enhver Art af Beskyttelse.

De kinesiske Besætningers Holdning under Stormen paa Nordvest Fortet og inden Stormen paa de andre Forter viste endnu engang, at Kineserne ikke ere i Besiddelse af de Egenskaber, der kræves af en god Soldat under Nærkamp og Kamp med blanke Vaaben; men paa den anden Side viste Kampen ogsaa smukke Eksempler paa det særlige kinesiske Mod. Det berettes saaledes, at man fandt 48 Kineser Lig ved en Kanon, hvis Besætning var 6 Mand, altsaa at 8 Besætninger efter hinanden ikke ere vegne tilbage for at gaa op og lade sig skyde ned af Maxim Mitrailleurerne i Fjendens Mærs eller de hurtigskydende Kanoner med stor Ildhøjde paa hans Dæk.

Kampen ved Taku er et karakteristisk Eksempel paa, hvorledes Skibe, der ere en Søbefæstning langt underlegne, ved at lægge sig ind i Forternes Strube, forinden de fremkalde Fjendtlighedernes Udbrud, kunne benytte sig af denne Stilling til ved Bombardement fra den svageste Side at overvælde et af Forterne, og naar det derved er bleven tilstrækkelig svækket til at tages med stormende Haand, da at vende dets Front-Kanoner, som slet ikke have kunnet medvirke i Kampen, imod de andre Forters Flanke eller Strube.

Man behøver ikke i nogen særlig høj Grad at tage Fantasi til Hjælp for at tænke Situationen overført paa vore Forhold.

Vi ville tænke os, at det trækker op til Krig mellem England og Rusland i andre Farvande ligesom i 1853, at England ligesom dengang vil angribe Ruslands Østersø Kyst, men at det nu af Hensyn til den russiske Flaade anser det fornødent at sikre sig de danske Farvande, og som den bedste Maade at opnaa dette paa vil begynde Krigen med at bemægtige sig Kjøbenhavn. Det

er formentlig tilstrækkelig bekendt, hvorledes den svenske Regering i Midten af Firserne, da det trak op til en saadan Krig, henvendte sig til den engelske Regering og spurgte, om den vilde respektere svensk Territoriums Neutralitet under en eventuel Krig med Rusland, og paa denne Henvendelse modtog et saa utvetydigt Svar, at man i Sverig for Alvor tog fat paa en kraftig og harmonisk Udvikling af Søforsvaret. Nu er dette for en stor Del gennemført; nu vil Sverig kunne yde England saa stor Modstand, at det næppe vilde svare Regning at bryde Landets Neutralitet med Magt, og der er derfor megen Sandsynlighed for, at England foretrækker at fæste Blikket paa Danmark.

Vor Søbefæstnings Strube, Københavns Inderred, er ikke som Taku's beskyttet af en Barre, der udelukker Adgang for store og vel beskyttede Skibe, saa et Strube Angreb ført herfra behøver ikke at være forbunden med den Risiko som de 6 smaa Kanonbaades Angreb paa Taku.

Vi ville derfor tænke os, at der paa Kjøbenhavns Inderred ligger et engelsk Panserskib, der kan være dirigeret derhen Uger eller Maaneder iforvejen, og som vi lige saa lidt kunne faa til at fortrække, som Spanierne inden Udbruddet af den spansk-amerikanske Krig kunde faa »Maine« til at forlade Havannas Havn. Den engelske Flaade Afdeling, som ligger udenfor, behøver ikke at indskrænke sig til at kappe Minespærringens Kabler som ved Taku, den kan engagere Forterne i Fronten, naar Skydningen paa Inderreden begynder, og Øjeblikket for Oversendelsen af et Ultimatum, hvis man overhovedet anser en saadan Formalitet for nødvendig, vil vel blive her som der, nemlig naar der for Alvor tages fat paa Udlægning af Miner i Farvandet.

I et saadant Tilfælde ville vi ikke være saa heldigt stillede som Kineserne ved Taku at kunne rette 33 Kanoner, hvoraf kun 2 ere Forladekanoner, mod Angriberen. Selv om man ikke tænker sig, at han faar Lov til at

fortsætte sin ødelæggende Beskydning af Forterne fra deres svageste Side i 7 Timer, vil han dog maaske komme til at fortsætte den længe nok til, at han kan gøre det nødvendigt for os at forny Besætningen mere end 8 Gange ved de daarligt dækkede og langsomt skydende Forladekanoner, som udgøre Hovedparten af det Skyts, vi under disse Forhold maa forlade os paa.

Naar der engang bringes den Harmoni i vort Forsvars Ordning, som saa haardt tiltrænges, maa det haabes, at ogsaa det her paapegede Hul maa blive dækket, f. Eks. ved at man bevarer et Stykke af Kastelsvolden til at udfylde sin oprindelige Bestemmelse: at danne Underlag og Dækning for tidssvarende Kanoner, der kunne bestryge Inderrheden, saa at vi her kunne faa det Værk, som tiltrænges, et Værk der vender Fronten mod Re-den og er forsynet med kraftige, velbeskyttede, moderne Kanoner.

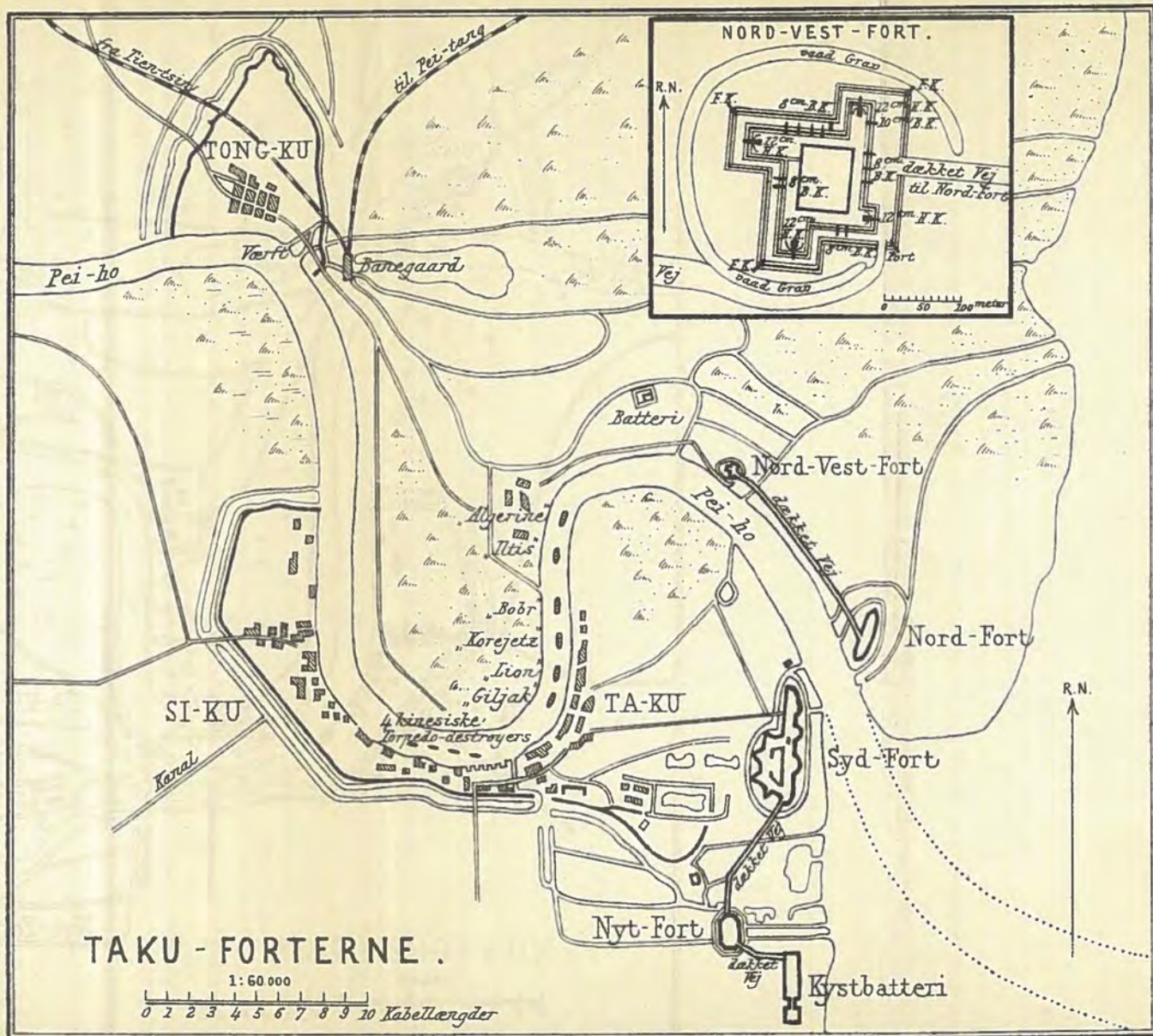
Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

Norge.

Blandt de Øvelser, som den norske Øvelseseskadre har afholdt iaar, frembyder nedenstaaende en Del Interesse, idet den var anlagt paa en Undersøgelse af Vanskelighederne ved at concentrere en Eskadre, hvis Skibe tænktes mobiliserede ved Flaadestationer beliggende henholdsvis paa Øst- og Vestlandet, naar samtidig en fjendtlig Flaadeafdeling, stærkere end hver af de to Dele, har besat et mellemliggende Punkt paa Kysten.

Forsvarseskadren (under Kontreadmiral Børresen) bestod af:

- I. Afdeling (mobiliseret paa Vestlandet): Kadetskibet »Sleipner« (Kmdkapt. Sparre) og Torpedodivisionsbaaden »Valkyrjen«.



II. Afdeling (mobiliseret paa Østlandet): Kanonbaad

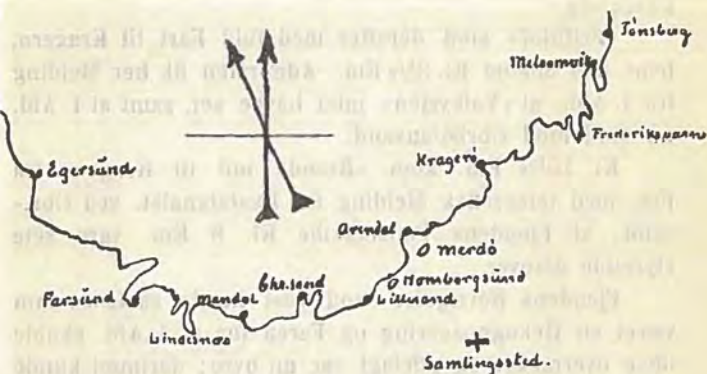
I. Kl. »Frithiof» (Flagskib) og Torpedob.

I. Kl. »Brand».

Angrebseskadren (under Viceadmiral v. Krogh):

Panserskibene »Harald Haarfager» og »Tordenskjold»
samt Torpedob. I. Kl. Storm, Trods og Delfin.

0 5 10 15 20 30 60 Nord.



Kystsignalstationerne mellem Egersund og Melsomvik
vare mobiliserede.

Øvelserne paabegyndtes Mandag d. 8/9 Kl. 10 Fm.
og skulde afsluttes inden Fredag d. 7. Kl. 12 Md.

Mandag Morgen hejste Admiral Børresen sit Flag
ombord paa »Frithiof» i Melsomvik, hvor II. Afd. var
samlet.

Mandag Kl. 10 Fm. indløb der Melding om, at
I. Afd. laa ved Farsund, samt at Fjenden havde sat sig
fast ved Merdø udfor Arendal. Kl. 3 Em. Efterretning
fra Kystsignalstationerne ved Hamborgsund og Lillesand,
at d. fj. Eskadre havde forladt Merdø og stod Vestover.

II. Afd. lettede straks og stod til Frederiksværn.
Brand i Forvejen for at faa Melding i Frv. fra Kyst-

signalst. ved Arendal og Christiansand. Kl. 6¹/₂ Em. ankom »Frithiof« til Frv., hvor »Brand« meldte, at Fjenden Kl. 6¹/₄ havde været inde ved Christiansand og nu stod vestpaa. »Brand« sendtes straks ind til Frv. igen med telegrafisk Ordre til I. Afd. om at lade »Valkyrjen« recognoscere mod Christiansand, men iøvrigt forblive ved Farsund til Mørkets Frembrud og derefter gaa mod Christiansand efter forinden at have sendt Melding til Admiralen ved Kragerø angaaende »Valkyrjen«s Recognoscering.

»Frithiof« stod derefter med fuld Fart til Kragerø, hvor den ankom Kl. 9¹/₂ Em. Admiralen fik her Melding fra I. Afd., at »Valkyrjen« intet havde set, samt at I. Afd. nu stod mod Christiansand.

Kl. 10¹/₂ Em. kom »Brand« ind til Kragerø fra Frv. med telegrafisk Melding fra Kystsignalst. ved Christiansand, at Fjendens Panserskibe Kl. 8 Em. vare sete styrende østover.

Fjendens Bevægelse mod Vest havde saaledes kun været en Rekognoscering og Faren for at I. Afd. skulde blive overrasket og ødelagt var nu ovre; derimod kunde II. Afd. risikere et Torpedobaadsangreb i Løbet af Natten, hvorfor »Frithiof« med sine Dampslupper etablerede Bevogtning af Indløbet til Kragerø. Angrebet udeblev imidlertid, og Tirsdag Morgen indløb der Melding fra Kragerø Kystsignalstation, at 2 Torpedobaade Kl. 6 Fm. vare sete staaende vestover. Kl. 11¹/₂ Fm. Melding fra Indrulleringschefen i Arendal (Kystsignalstationen ved Arendal var i Uorden), at de to Torpedobaade vare ankomne til Merdø Kl. 10 Fm., samt at et af Panserskibene laa sammesteds, medens det andet holdt gaaende mellem Lillesand og Arendal.

Kl. 7¹/₂ Em. lattede II. Afd. og stod (uden Lanterner) vestpaa, »Brand« i Forvejen indenskærs for at skaffe Efterretninger. Det gjaldt nu paa en eller anden Maade at bringe Fjenden paa et Vildspor, medens de 2 Af-

delinger forenede sig et Sted ude til Søs i Løbet af Natten eller tidlig Onsdag Morgen. Kontreadmiral Børresen lagde da følgende Plan, som »meddeltes samtlige Officerer«.

I. Afd. fik Ordre til Onsdag Morgen Kl. 7 at sende »Valkyrjen« fra Chr.sand langs Landet østpaa, hvorved den skulde give Fjenden det Indtryk, at den kom som Fortrop for I. Afd., medens »Sleipner« i Løbet af Natten skulde staa til Søs og forene sig med »Frithiof« paa $\left\{ \begin{array}{l} 58^{\circ} \text{ N. Br.} \\ 9^{\circ} \text{ Ø. Lgd.} \end{array} \right\}$ (25 Kvml. misv. Syd for Merdø). »Brand« skulde holde sig saa nær ved Land, at den Onsdag Fm. kunde give de forenede Afdelinger Underretning om, hvorvidt Fjenden havde detacheret for at jage »Valkyrjen«. I saa Tilfælde skulde de forenede Afdelinger, der saa ifølge Suppositionen var de stærkere, angribe Fjendens Hovedstyrke ved Merdø og bemægtige sig dette Punkt.

Planen lykkedes, »Frithiof« og »Sleipner« forenede sig paa det aftalte Sted og stod derefter mod Land. 6 Kvml. fra Land fik de Signal fra »Brand«, at kun eet Panserskib laa ved Merdø, medens det andet forfulgte »Valkyrjen« vestover. »Brand« sluttede sig til de to andre, og Eskadren stod nu i Kølvangsorden mod Merdø for at angribe.

Imidlertid opdagede det Panserskib, der jagede »Valkyrjen«, Eskadren og vendte straks om for at slutte sig til Hovedstyrken, som det ogsaa naaede, forinden Angrebet begyndte. »Valkyrjen« vendte ligeledes og sluttede sig, idet den holdt sig udenfor Panserskibets Rækkevidde, til Forsvarseskadren, der altsaa nu var fuldtallig.

Paa 5000 m. aabnedes Ilden fra Panserskibene, som tillige med de 3 Torpedobaade stod udefter i Kølvangsline. Under langsom Gang passerede Flaaderne hinanden flere Gange, idet Afstanden stadig formindskedes.

Efter en Times Kamp var »Valkyrjen« og »Brand« samt 2 af Angrebseskadrens Torpedobaade ukampdygtige, hvorefter Øvelsen sluttedes.

Afløbning. D. $1^2/7$ løb Torpedobaad af I. Kl. »Lax« (Nr. 7) af Stabelen paa Carljohansværns-Værft.

Depl. 85 Tons, Lgd. 40 m., Bredde 4.9 m.; 2 Vand-rørskedler, Kedeltryk 14 kg. pr. cm.² I H K. 1100. Tregangsexpansions-Maskine. Farten skal være mindst 23 Knob. Armering 2 Stk. 45 cm. Torpedokanoner (Whitehead), 2 Stk. 37 mm. $1/45$ HK. og 1 Stk. 35 cm. Projektør.

Hjælpekrydseren »Astræa«. D. $21/8$ afleveredes Skruedampskibet »Astræa« fra Åkers mek. Værksted i Christiania til Bergenske Dampskibsselskab. Skibet er konstrueret saaledes, at det i Krigstid kan benyttes som Krydser.

Tonnage 700 Tons gros. Dybde i Ridset til Hoveddækket 4.8 m. Højde af Stormdæk 2.25 m. Høj Skorsten. I H K. 1400. Fart 15 Knob. Armeringen skal bestaa af 1 Stk. 120 mm. HK. paa Stormdækket i Boven, 6 Stk. 76 mm. HK. paa Stormdækket i Siderne, og 6 Stk. 47 mm. HK. paa Overbygningen (med H. t. øvrige Dimensioner og Forhold se Tidsskr. f. Søv. 1899 Aug). Det er Hensigten i Krigstid at anvende den som Bedækning for Torpedobaade i Skærgaarden.

(Morgenbladet).

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1900.

Artilleri, Panser; Kystbefæstninger. Tidsskrift for Søvæsen. Panserets Betydning for Krigsskibe med særligt Hønblik paa vore Forhold. S. 417. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Befestigung von Gibraltar. S. 855. — *Nature. Vol. 62. The distance to which the firing of heavy guns is heard. S. 523.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. *Nature. Vol. 62. A Magnetic Theory of the Universe. S. 493. Atmospheric Elec-

tricity and Dew-ponds. S. 495. Wireless Telegraphy and Hertzian Waves. S. 522. — *Annalen der Hydrographie. Bericht der Deutschen Seewarte über die Ergebnisse der magnetischen Beobachtungen in dem deutschen Küstengebiet und in deutschen Schutzgebieten während der Jahre 1897, 1898 und 1899. S. 435.

Fiskeri. Nautical Magazine. Floating grogshops. S. 508. — Revue maritime. s. Planktonmètre pour pêches pélagiques à grande vitesse S. 436. Sur les caractères du poisson dynamité. S. 431. — Yacht. Sardinières des Sables d'Olonne et de Douarnenez. S. 476.

Fyr- og Vagørvæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Nexø Havn. S. 335. Lanterneen paa Toldboddommen. S. 335. Esbjerg Fiskerihavn. S. 347. *Skibe og Brug*. S. 348.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Colliery working day. S. 326. Lloyds Register of British and Foreign Shipping. S. 348. Befragterne og Stuvningen i Sortehavsfarten. S. 346. Pariser Kongressen for Handelsmarinerne. S. 355. Et Opraab til alle Skippere. S. 360. — Nautical Magazine. United States crimps. S. 562. Second hand ships. S. 564. British born seamen. S. 564. Paris Congress Resolutions. S. 571. British transports. S. 506. Ocean Tramps. S. 507. — Revue maritime. s. Statistiques du port d'Anvers. S. 401. — Yacht. Congrès international de la Marine marchande. Voeux émis par le congrès dans sa séance plénière du 12 août 1900. S. 434. — Hansa. Die Ergebnisse des in Paris vom 4. bis zum 12. August abgehaltenen internationalen Congresses für die Handelsmarine. S. 434. Schifffahrtsprämien der hauptsächlichsten Seestaaten. S. 437. Die Stellvertretung auf der Commandobrücke. S. 460, 472. Der internationale Seeverkehr. S. 474. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Handelsflotte der Welt. S. 857. — Scientific American. s. Traffic in European ports. S. 194. The world's Shipping. S. 197.

Historie og Biografi. Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Personalia. S. 347. — Nautical Magazine. Dr. Nansen's statements S. 521. Treasure-seeking expeditions. S. 522. The log-book of Hanno, the Carthaginian. S. 557. Long passages. S. 566. The Nelson Straits. S. 578. Our first *Channel Pilot*. S. 462. Trinity House. S. 495. Falcon Island. S. 508. — Revue des deux mondes. s. La vie et les êtres vivants dans les régions polaires. S. 667. — Revue maritime. s. La vie de Nelson. S. 193. La tour Majakhov. S. 260. Guerre hispano-américaine. S. 314. La pêche des perles au Venezuela. S. 444. — Yacht. Nécrologe. S. 479. — Rivista marittima. s. Messina e Milazzo. S. 231. — *Nature, Vol. 62, Stella Polare. S. 490. — *Geographical Journal. The *Sōu-

thern Cross Expedition to the Antarctic 1899-1900. S. 381. Geography at the British Association. S. 441. Political Geography and the Empire. S. 447. The Origin of Land-forms through Crust-torsion. S. 457. The Duke of the Abruzzi's Expedition. S. 430.

Søopmaaling, Farvandsbeskrivelse, Gradmaaling. Nautical Magazine. Admiralty surveys. S. 561. — *Annalen der Hydrographie. Die Strömungen zwischen Singapore und Taku. S. 428.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søværnen. Meddelelser fra Nord-og Østersømarinerne. S. 435. — Journal of the Royal United Service Institution. *Considering the changes made in naval construction during the past twenty years, and in view of the experience gained during the China-Japanese and Spanish-American wars, what are the best types of war-vessels for the British navy, including armour, armament, and general equipment for ships of all types? (Prisopgave). S. 843. — Marine française. Le contrôle à bord S. 472. — Revue maritime. 2. Loi sur la marine allemande du 14 juin. S. 382. — Yacht. La vitesse des batiments de guerre. S. 437. Les marines de guerre à l'exposition de 1900. S. 438, 449. Les batiments de guerre français. S. 440. La marine espagnole. S. 461, 473. Les mises en chantiers en 1901. S. 475. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die neuen Panzerschiffe der k. und k. Kriegsmarine, Typ Habsburg. S. 789. Das französische Marinebudget für das Jahr 1900. S. 839. — Rivista marittima. 2. Per la difesa marittima. S. 201. Funzioni della marina militare in tempo di pace. S. 209. La navigazione subacquea a scopo di guerra. S. 277. — Scientific American. 2. The first-class battleship *Alabama*. S. 155. The armament of our new battleships and cruisers. S. 162. Proposed abandonment of Port Royal naval station. S. 162.

Lystsejlsads. Yacht. La coupe de *Sleawanhaka-Yacht-Club*. S. 432. Un racer Italien de un tonneau à dérive. S. 451. Le steam-yacht *Waturus* de 611 Tx à l'Archiduc Karl Stephan d'Autriche. S. 454. Le yachting à l'exposition universelle de 1900. S. 456, 468. Canots à clins de Dunkerque. S. 464. Le steam-yacht anglais de 588 Tx *Shemara*. S. 478.

Løgeværnen, Skibs-Sundhedsværnen. Nautical Magazine. First aid. S. 572. Rats. S. 509.

Maskinværnen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Engineering. 2. The Quadruple-expansion engines of the Cunard-liner *Ivernia*. S. 436. — Nautical Magazine. *Engineers* resourcefulness. S. 567. — Marine française. Les nouvelles chaudières du *Dupuy-de-Lôme*. S. 458. Le comité des chaudières. S. 476. — Revue maritime. 2. De l'utilisation, par échelons, de la vapeur

dans sa formation, son travail, sa condensation. S. 212. Etude sur l'application de l'eau chaude sous pression à la propulsion des embarcations. S. 223. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Lecke Oberflächen. Condensatoren. S. 823.

Meteorologi. Nautical Magazine. Storm warnings. S. 502. — *Nature, Vol. 62. The Climate of Norway. S. 457. The Daylight Meteor of Sunday, September 2. S. 491, 524. Storm of Great Violence on the Coasts of Louisiana and Texas 8th of September 1900. S. 495. On the History of Modern Weather Prediction. S. 499. — *Annalen der Hydrographie. Mittheilungen über meteorologische Verhältnisse in den antarktischen Gebieten. S. 458. Eigenthümliche Wolkenbildung. S. 458. Die Witterung an der deutschen Küste im Juli 1900. S. 462.

Navigation, Astronomi, Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Signallod. S. 326. — Nautical Magazine. The new theory of tide. S. 466. Lunars. S. 514. Moxly's theory of the tides. S. 549, 579. Mr. Plumstead and his lunars. S. 574. — *Geographical Journal. The Petterson-Nansen Insulating Water-bottle. S. 469. — *Annalen der Hydrographie. Nachtrag zur Geschichte der Pendelbeobachtungen. Ein Vortrag veröffentlicht •Ann. d. Hydr. • Jahrg. 1897, Seite 535 bis 542. S. 445.

Signalvæsen. Nautical Magazine. The steam whistle. S. 578.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning, se Krigsmarine). Engineering. s. The Newhaven and Dieppe Channel Steamer •Arundel•. S. 210, 264. The Cunard liner •Ivernia•. S. 368. The Hamburg-American Twin-Screw-Steamer •Deutschland•. S. 381. — Nautical Magazine. Modern speeds. S. 506. Coal competition. S. 510. Big sailing ships. S. 570. — Yacht. Le Madeleine-Robert. Embarcation pour la chasse et la pêche. S. 429. Le steamer •Arundel• de la London-Brighton and South Railway Co. S. 430. — Hansa. Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie. S. 438, 450, 462, 475. Etwas über Tiefladelinien. S. 443. — Rivista marittima. s. Impiego delle Sezioni longitudinali nel calcolo delle carene inclinate. S. 249. — Scientific American. s. English vs. German Atlantic liners. S. 179. The new era of the American Sailing vessel. S. 182.

Skolevæsen. Journal of the Royal United Service Institution. The training of seamen. S. 969. — Nautical Magazine. Waste of material. S. 568. Worcester prize-day. S. 499. Conway prize-day. S. 500. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Ein Segler als Handels-Schulschiff. S. 829.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Dansk Søfartstidende. Opbringelse af privat Ejendom paa Søen under Krigsforhold. S. 346. — Tidsskrift for Søvæsen.

Danmarks Stilling til Privatejendoms Ukrænkelighed i Søkrig. S. 428. — Nautical Magazine. The naval manoeuvres. S. 530. — Marine française. Les grandes manoeuvres navales françaises et anglaises. S. 445. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Taktik schneller Fahrzeuge. S. 801. — Rivista marittima. 2. Insegnamento della guerra ispano-americana. S. 257.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. Enkelt Skib overfor Eskadre. S. 324. 344. — Nautical Magazine. Immoderate speed. S. 569.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Ejendommelige Bjærgningsbetingelser. S. 324. Sammenstød i den engelske Kanal. S. 325. Høj Bjærgningsbetaling i La Plata. S. 325. Ingeniør A. v. Anreps Redningsbaad. S. 327. — Nautical Magazine. £ 10000 Salvage. S. 565. Negligent navigation. S. 503. Unique salvage. S. 504. Moderate speed. S. 504. — Hansa. Collision D. «Bremen» mit D. «Orotava». S. 459. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Ein Rettungsboot mit Gasolinmotor und Zwillingsschrauben. S. 833. — Von den Küsten und aus See. Vom Strand und vom Stranden. S. 34. Das Rettungswesen an der Küste von Jütland. S. 38. — Scientific American. 2. The damage to the «Oregon». S. 197.

Torpedo- og Sæminevæsen. Nautical Magazine. Submarine boats. S. 570. — Yacht. L'emploi de la torpille à bord des navires de combat. S. 425. — Yacht. Le contre-torpilleur français «Takou» ex «Hai-Tsing» chinois. S. 442. Les torpilleurs «Audacieux» et «Trombe». S. 452. — Scientific American. 2. Another «invention». — A 70 knot submarine boat? S. 194. New torpedo destroyers for Holland. S. 194.

Forskelligt. Nautical Magazine. Corposants, or St. Elmo's fires. S. 540. Whirlpools. S. 554. Sharks and shark stories. S. 484. — Marine française. Le bilan d'une tournée. S. 467. — «Revue maritime». 2. Récompenses décernées aux collaborateurs de la «Revue maritime». Année 1899. S. 372. — Von den Küsten und aus See. Des Seemanns Mutter. S. 41. — Scientific American. 2. Pilot-boat sunk by a whale. S. 165. — «Nature». Vol. 62. Latitude Variation, Earth Magnetism and Solar Activity. S. 460.

Fra Krigsaaret 1849.**Eckernførde Affæren.**

Af Kaptajn O. Lütken.

Den Vaabenstilstand, som efter Felttogets Afslutning i 1848 blev underskrevet i Malmø den 26. August, og hvis Varighed var fastsat til et Tidsrum af 7 Maaneder, blev som bekendt allerede i Februar Maaned 1849 opsagt af den danske Regering. Hermed var Fjendtlig-hedernes Fornyelse ved Vaabenstilstandens Udløb givet, og Slutningen af Vinteren og det tidlige Foraar anvendtes derfor ogsaa til at forberede Krigens Genoptagelse og atter sætte Hær og Flaade paa Feltod.

Da de 7 Maaneder den 26. Marts 1849 vare udløbne, førtes der endnu i London Forhandlinger om en mulig Fred, og dette havde en kortvarig Forlængelse af Vaabenstilstanden tilfølgende, som imidlertid i Realiteten intet havde at betyde. Den danske Hær gik den 3. April om Morgenen over Alssund, og med Fremmarchen i Sundevad var altsaa Felttoget i 1849 aabnet.

Den Styrke, som Marinen havde til Raadighed ved Krigens Udbrud, var ret anselig. Flaadens nyeste Linieskib »Christian den Ottende«, 7 Fregatter, 3 Korvetter, 4 Brigger, 3 Dampskibe og en Del Kanonchalupper laa sejlklare eller under Udrustning paa Orlogsværftet og kom ogsaa straks i Virksomhed. Men Krigens Gang paa Halvøen, og Fjendens Mangel paa Skibe var Aarsagen til, at de virkelige Søkrigsbegivenheder, Sammenstødene paa Søen, kun vare faa, hvorimod der blev lagt stærkt Beslag paa Flaadens Kræfter til Blokade, Tropictransporter, Beskyttelse af Farvandene for at hindre fjendtlige Foretagender mod Øerne, og Understøttelse af Hærens Flanke under Operationerne paa Fæstlandet.

Skønt saaledes det korte Sommerfelttog ikke for Flaadens Vedkommende kan opvise Begivenheder, der

blev af Betydning for Krigens Gang, er der dog en enkelt Affære, nemlig Demonstrationen imod Eckernførde, hvis sørgelige Udfald har sat saa dybe Spor i Marinens Historie, at Erindringen om den 5. April 1849 efter 50 Aars Forløb endnu ikke er udvisket i Befolkningen.

Hensigten med Ekspeditionen mod Eckernførde var, som bekendt, at bibringe Fjenden den Tro, at et større og mere omfattende Landgangsforetagende var i Vente fra dansk Side, og derved afholde ham fra videre Fremtrængen nord for Flensborg. Dispositionerne blev truffet ved et Møde, som fandt Sted den 2. April i Hærens Hovedkvarter i Sønderborg, hvor Overgeneralen, Generalmajor v. Krogh, Stabschefen, Oberstløjtnant Læssøe, og Kommandør H. G. Garde vare tilstede. Sidstnævnte, der som Chef for Eskadren paa Hertugdømmernes Østkyst havde Station i Sønderborg ombord i Dampskibet »Skirner«, var underlagt den kommanderende General.

Den 3. April om Aftenen blev Ordren til Ekspeditionen udfærdiget, og næste Dags Morgen ved Daggry stod Dampskibet »Hekla«, Kaptajn Aschlund, ud af Sønderborg Havn, for at overbringe Befalingen til Chefen for Linieskibet »Christian den Ottende«, Kommandørkaptajn Paludan, der af Eskadrechefen var udset til at lede Foretagendet. Foruden Linieskibet var Fregatten »Gefion«, samt Dampskibene »Hekla« og »Geiser« ham underlagte, alt i alt en ret betydelig Søstyrke, der raadede over et Artilleri paa ca. 130 Kanoner. Linieskibet »Christian den Ottende« var Flaadens nyeste og bedste Linieskib, kun 9 Aar gammelt. Dets Navn var oprindeligt paatænkt at skulle være »Prinds Christian Frederik«, men ved en kongelig Resolution blev Navnet forandret, og det store Skib, der i adskillige Aar havde været under Arbejde paa Værftet, blev den 22. Maj 1840 paa Kong Christian den Ottende og Dronning Caroline Amalies Sølvbryllupsdag sat i Vandet under stor Højtidelighed

ovre paa Nyholm. Efter god gammel Skik foretog Præsten ved Bremerholms Menighed Daaben.

»Her udenfor staar det« — sagde Dr. B. Münter i sin Daabstale — »dette fuldførte Værk. Mængden, som har samlet sig for at kvæge sine Øjne ved et af de højtideligste og mest gribende Syn, der kan vorde dødelige given, betragter det med Beundring, dette talende Vidne om, hvad menneskelig Kunst og menneskelig Kraft formaar at udrette«

»Modtag da nu dit Navn, Du nye Søværn for Danmarks Rige! Jeg nævner Dig, »Christian den Ottende« skal Du kaldes. Du skal bære det samme Navn, som han bærer, hvem vi alle ære og elske som vor Konge . . . Havet, din Brud, bier paa at tage Dig i Favn. Saa far da hen til hende, nei Dig første Gang i hendes Bølge, il i hendes Arme, de ville omslutte Dig saa fast, og tryk det første Kys paa hendes Kinder! Christian den Ottende! Dine ældre Søskende: Danmark, Dronning Maria, Valdemar, Frederik den Sjette, og Skjold vente længselsfulde efter Dig. Skynd Dig at tage Plads i deres Række! Ærefuld er den Plads, som Du der skal indtage ved deres Side.»

»Fred er det bedste; Fred er det ønskeligste!« — fortsatte Dr. Münter i sin Tale — »under Fredens Palme trives Landet og Folket bedst. Gud bevare os den. Men skulde Krigen komme og kalde Dig ud paa Havet, Du herlige Skib, iklædt din fulde Rustning, førende dine 84 Kartover og husende de mange hundrede bevæbnede Mænd, da ville de, der tjene inden dine Borde, mindes, hvad Du kaldes, mindes at din Bagstavn bærer den Konges Navn, din Forstavn den Konges Billede, hvem de have svoret Troskab til Døden; da ville de, der tjene inden dine Borde, stadig holde Øjet fæstet paa dit Flag, og paa Jesu Christi hellige Kors, der er tegnet i det, og ihukommende hans Ord, at den, som mister sit Liv, skal finde det, paa Kampens Dag

stride for Konge og Fædreland, kjækt og bravt, som alle de, der før dem tjente paa Flaaden, have gjort, naar det kom dertil»

Knap 9 Aar efter denne Dag, hvor »Christian den Ottende» traadte ud i Livet som Flaadens nyeste og stolteste Linieskib, som Repræsentant for Datidens mest fuldkomne Krigsmaskiner paa Søen, var dets Saga sluttet. Det havde i sit korte Liv kun været paa et eneste Togt, nemlig i 1841 under Kommandørkaptajn C. Lützens Kommando, da det den 5. April 1849 gav Møde paa Eckernførde Fjord »iklædt sin fulde Rustning, førende sine 84 Kartover, og husende de mange Hundrede bevæbnede Mænd», og gik tilgrunde sammen med sin trofaste Følgesvend, Fregatten »Geflon», i Kamp mod to usle Strandbatterier.

Da Kaptajn Aschlund med »Hekla» den 4. April om Morgenen traf »Christian den Ottende», laa Linieskibet til Ankers udfor Mommarmark paa Østkysten af Als. Man var efter en stormfuld Overrejse lige ankommet fra Kjøbenhavn, hvor Kommandoen kort Tid forinden var bleven hejst, og det store Skibs Organisation var derfor endnu paa sit allerførste Stadium, da Ordren kom til at gaa imod Fjenden.

I nogle efterladte Optegnelser skriver en af Linieskibets Officerer herom:

»I en Tid af 3 Uger fik man Skibet ekviperet, men en stor Del af Folkene kom først til Borde henimod Slutningen, og saa længe et Skib i Almindelighed ligger ved Land, er der saa megen Travlhed udenfor det daglige, at man ikke kan tænke paa nogen rigtig Orden. Under en dygtig Chef frygter man imidlertid aldrig for noget, og Kommandør Paludans praktiske Dygtighed og rige Erfaring var enhver en sikker Borgen for Ekspeditionens heldige Udfald. Desuden havde et herligt Mandskab, men da der af den faste Stok forholdsvis var meget faa, udfordredes der længere Tid til Organisation.»

Saa snart Eskadrechefens Ordre var modtaget, gik Kommandørkaptajn Paludan til Udførelsen. Linieskibet satte sine Fartøjer ind, Ankeret blev lettet, og i den stive østlige Kuling stod »Christian den Ottende» for sine Merssejl ned imod Eckernførdefjord.

»Mandskabet var i den ypperste Stemning» — skriver et Øjenvidne — »og da om Eftermiddagen alle Mand var pebet op paa Skansen af Linieskibet, og Chefen fortalte dem, at de nu med hver Dag kunde vente at komme mod Fjenden, og at han da haabede, at enhver opfyldte sin Pligt som en tapper og ærekær Sømand, kunde Hurraraabene næsten ikke faa Ende.»

Kommandørkaptajn Paludan havde oppe fra Hytten talt til Linieskibets store Besætning, der stod sammenpakket Mand ved Mand og fyldte det rummelige Dæk fra for til agter. Han sluttede med et »Gud bevare Kongen og vort gamle Flag!«, og derefter lød Klartskibs-Signalet. Folkene mødte ved Kanonerne, og der affyredes nogle Lag for at vænne Mandskabet til den uvante Lyd af Skydningen. Naar undtages Saluten paa Kjøbenhavns Red ved Afsejlingen, var det nemlig første Gang, at der løsnedes et Skud ombord — og Dagen efter gik man i Ilden med de samme uøvede Folk og under de mest alvorlige Forhold.

Ud paa Eftermiddagen var Eskadren ved sit Bestemmelsessted. Fregatten »Gefion«, Kaptajn J. A. Meyer, der var stødt til fra sin Ankerplads under Ærø, løb klods agten om Linieskibet, og under Forbisejlingen præjede Kommandør Paludan derover: »Vi løber ind i Eckernførde Fjord, Kaptajn Meyer! Og De ankrer vesten for mig!« Den Modstander, som den danske Eskadre skulde kæmpe mod, og som man mente vilde blive skudt sønder og sammen, bestod af to ret uanselige Jordværker — Nordbatteriet og Sydbatteriet — som Oprørerne havde anlagt paa Stranden til Beskyttelse af Byen, og deres Bestykning var kun 10 Kanoner, der betjentes

af en faatallig Besætning af slesvig-holstenske Artillerister. I Sammenligning med den overlegne danske Styrke maatte disse Stridskræfter synes ringe, men man undervurderede, hvad disse Kanoner kunde præstere, der stod gemte bag favntykke Bastioner og kunde skyde til Maals efter de høje Skibssider ude paa Fjorden, og man havde heller ikke gjort Regning paa de Feltkanoner, som de i Omegnen garnisonerende Troppeafdelinger kunde dirigere ned til Kysten, og som fra Bakkeskraaningerne kunde bestryge de danske Skibe med deres Projektiler. Eskadren gik altsaa til Ankers i Fjordmundingen, og der blev gjort klar til Slag ombord i Skibene; men den stive østlige Kuling forbød ethvert Forsøg paa at gaa angrebsvis til Værks samme Aften. Paa Landjorden var tilsyneladende alt roligt. Der blev sendt et Par Kanon-skud ud i Retning af Eskadrens Ankerplads, som viste, at Fjenden var vaagen, men ellers laa den rummelige Fjord fredelig og stille med Eckernførde Kirketaarn og Lysene fra Byens Huse i Baggrunden. I Maaneskinnet skimtede man Nordbatteriets Jordvolde; det var anlagt nede ved Stranden og armeret med 6 Kanoner, medens Sydbatteriet, der laa Byen nærmest, kun raadede over 4 Stykker Skyts. De to Strandbatterier udgjorde som nævnt de egentlige fortifikatoriske Foranstaltninger til Byens Forsvar, men desuden havde et saa betydeligt levende Værn til Raadighed af Fodfolk og Feltartilleri, som laa i Kantonnement i den nærmeste Omegn, at den Landgangsstyrke, Skibene kunde stille paa Benene, og som suppleredes af et Kompagni Soldater fra Sønderborg, ombord i et Par Jagter, paa Slæb af Dampskibet »Geiser, kunde vente under en eventuel Landgang at blive stillet imod 2500 Mand fjendtlige Tropper.

Da det dagedes Skærtorsdag Morgen den 5. April, blæste det endnu af Øst, men Kulingen var i aftagende. Ombord i Eskadrens Skibe var Besætningen purret ud, Morgenmaaltidet uddelt, og endnu inden Solen var staaet

op, samledes Skibscheferne til Krigsraad hos den højstkommanderende. I Linieskibets Chefskahyt, hvor Kaptajn Meyer fra »Geflon«, Kaptajnløjtnant Wulff fra »Geiser« og Kaptajnløjtnant Aschlund fra »Hekla« var tilstede, blev Angrebsplanen drøftet. Det vedtoges, at de to store Skibe skulde staa Fjorden ind langs Nordsiden, under Forbisejlingen give Nordbatteriet det glatte Lag og derefter gaa tilankers midt imellem Strandbatterierne. Dampskibene skulde under Affæren holde sig udenfor Skudvidde og være klar til Assistance med Bugsering o. lign., »Hekla« for Linieskibet og »Geiser« for Fregatten. Kommandør Paludan vilde dog af Hensyn til mulig Vejrförändring ved Solopgang afvente dette Tidspunkt, inden nogen endelig Bestemmelse blev tagen; men da ved Sekstiden Eckernfördefjorden laa straalende blank i Morgensolen, medens en syag Brise af Øst krusede Søen, hejste han Signal til Letning.

Det var et stolt Syn for de mange Tilskuere iland, da Eskadren satte sig i Bevægelse. Med »Geflon« i sit Køl vand gled Linieskibet langsomt ind paa Bugten langs Nordsiden, medens Dampskibene under Indsejlingen fulgte den sydlige Kyst. Solen skinnede paa de høje, hyide Mærsejl og paa Kanonmundingerne i de aabne Batteriporte. Hver Mand var paa sin Post under klart Skib, og da Skibene passerede det uanselige Nordbatteri, fra hvis Bastion Oprørsflaget vajede, sendte de to Gange det fulde Lag ind, der som en Hagl slog mod de tykke Volde, saa Støvet stod højt i Vejret, og Grus og Jord raslede om Ørerne paa de fjendtlige Artillerister. Omtrent Kl. 8¹/₄ havde Linieskibet indtaget den foreskrevne Plads, og et Kvarters Tid senere laa ogsaa Fregatten til Ankers, og fra dette Øjeblik tordnede Kanonerne paa Bugten, saa Vipduer og Døre rystede i flere Miles Omkreds, og Tekopperne dansede paa Bøndernes Dragkister.

I nogle private Optegnelser skriver Kaptajn J. S.

Hohlenberg, der som Kadet gjorde Tjeneste ombord i »Christian den Ottende:»

»Kaptajnløjtnant Marstrand var Chef paa underste Batteri, hvor Sekondløjtnant Ulrich havde Kommandoen ved de forreste Kanoner, medens jeg var ansat ved de 6 agterste. Vi kunde fra Linieskibet bedst tage Sigte mod Nordbatteriet, da vi havde Vinden bagbord ind, medens Røgen fra Fregatten, fra Dampskibene og fra selve Linieskibet vanskeliggjorde Sigtet imod Sydbatteriet. Kaptajnløjtnant Marstrand kom flere Gange hen til mig og spurgte: »Kan De se Batteriet?» Vi maatte raabe hinanden ind i Ørerne, da vi vare bleven næsten døve af al den Skydning. Vi stod da længe og ventede, indtil Røgen var drevet bort, for at faa et Glimt at se af Batteriet. Naar saa endelig Røgen var borte, affyredes gerne det hele Lag, uden at der kunde have været Tid til at tage ordentligt Sigte.» —

Linieskibets Dæksbatteri kommanderedes af den norske Søofficer Løjtnant Baron Finn-Wedel-Jarlsberg, Da Vaabenstilstanden i 1849 blev opsagt fra dansk Side. søgte han Permission for at gaa i dansk Krigstjeneste. Han indskibede sig ombord i Jagten »Fritzö», der efter en meget besværlig Rejse bragte den unge Officer til Kjøbenhavn, hvor han straks meldte sig hos Kommandør Zahrtmann i Marineministeriet. Wedel-Jarlsberg var den Gang i sin kraftigste Alder, 34 Aar gammel. En lille, tælbygget, elegant Skikkelse, en Friluftsmænd med et Jernhelbred, hærdet i den norske Fjeldluft og af Livet paa Søen, fuld af Livsmød og begejstret for Danmarks Sag. Det var første Gang, at han var i Ilden, Folkene ved hans 22 Dæskanoner var kun lidt kendt med Eksercitsen, og hans Kanonkommandører havde endnu aldrig affyret et skarpt Skud, men desuagtet synes den iltre norske Officer at have været i sit rette Element, den Gang Skydningen begyndte og at være gaaet i Kampen som til en Dands.

Den norske Militærhistoriker, Kammerherre J. C. Anker, skriver herom:

»Under Kampen udfoldede han en utrættelig Virksomhed. Snart kommanderer han »Fyr!«, snart sigter og skyder han selv, snart tager han med bare Hænder en brændende Granat, der var faldet ned midt i en Klynge af Folk og kaster den overbord, inden den sprang. Snart sparker han til gloende Kugler, der vare faldne ned paa Dækket, saa det lykkedes ham at fjerne ikke mindre end 5 saadanne, kort, han nød Faren, og var altid tilstede der, hvor han kunde gøre størst Nytte. Han maatte ogsaa agere Læge og med sin norske Tollekniv midt under Slaget amputere en Matros, der havde faaet begge sine Ben overskudte, saa at de kun hang i nogle Sener. En Gang blev han ganske overstænket med Blod af en Matros, der dræbtes ved hans Side af en Kanonkugle, og som tumlede over ham, saa Folkene tog Fejl og raabte: »Der faldt den norske Løjtnant!«

Ombord i »Geflon« indtraf, omtrent en halv Time efter at Kampen var begyndt, det Uheld, at den af Vinden blev svajet saaledes, at den kom til at ligge udsat for Langskibsbeskydning fra Sydbatteriet. »Gejser« blev tilkaldt ved Signal og tog en Slæber agterfra for at svaje Fregatten; men Trossen sprang eller blev overskudt, og skønt Forsøget kort efter gentoges, med mere Held, hengik der dog over en halv Time, i hvilken Tid »Geflon« led betydelig Skade og fik mange døde og saarede. »Geiser« indtog derefter igen sin Stilling i Nærheden af »Hekla«, og begge Dampskibene beskød nu saavel Sydbatteriet som et Feltbatteri, der var kørt op paa Stranden.

»Geiser«s Trediekommanderende var den unge norske Søofficer, Løjtnant, Baron Ferdinand Wedel-Jarlsberg, en Broder til den ovenfor omtalte Finn-Wedel-Jarlsberg. Han havde ogsaa i Krigsaaret 1848 som Frivillig gjort

Tjeneste i den danske Marine. Om hans Deltagelse i Eckernførde-Affæren skriver Kammerherre J. C. Anker:

»Da nogle Feltkanoner blev kørt op paa Kysten i en Flankestilling, lod Baron Wedel en af »Geiser«s 60-pundige Bombekanoner rette imod disse. Da Skuddene ikke traf, indtog han selv Kanonkommandørens Plads. Det første Skud, han affyrede, gik lidt over Batteriet, det andet slog ned i Strandkanten foran dette, men det tredie traf nøjagtig. Bomben sprang midt i Batteriet med den Virkning, at dette aldeles forsvandt.»

»Gefion«s og »Geiser«s Uheld var det første Led i en Kæde af sammenstødende Fataliteter, som bevirkede, at Eskadrechefen lidt efter Middagstid bestemte sig til at hejse Parlamentærflag. Det stod allerede da klart, at de store Skibes talrige Artilleri ikke alene intet formaede at udrette imod de 10 Kanoner, der med ubarmhertig Præcision ramte i næsten hvert et Skud, og hvis Projektiler havde revet hele Besætninger bort fra deres Kanoner ombord i »Gefion«, men at Udsigten til blot at bringe Skibe og Mandskab frelst ud af den morderiske Beskydning nu var temmelig ringe. »Hekla« havde været tilkaldt for at slæbe Linieskibet, men maatte trække sig ud af Kampen med et Skud i Rorstammen. »Geiser« havde efter den Tid forsøgt at give Slæber om Bord i »Gefion«. Trossen var lykkelig og vel bleven bragt over, og Dampskibet laa foran for Fregatten, lige klar til at gaa an, da et ulykkeligt Skud, der ramte i Maskinen, gjorde det foreløbig utjenstedygtigt og dermed slog Bom for ethvert yderligere Bugseringsforsøg. »Gefion« havde da forsøgt at varpe sig ud imod den tiltagende østlige Kuling, der allerede satte en Del Sø paa Fjorden, men forgæves, og nu vajede det sørgelige Signal fra Mastetoppen, at Fregatten var ude af Stand til at fortsætte Slaget. Chefen, Kaptajn J. A. Meyer, der med urokkelig Koldblodighed havde kommanderet det ulykkelige Skib, og som i sin gennemskudte og af Splinter

flængede Uniformsfrakke færdedes tavs og rolig imellem sine Folk, lige til det sidste i den heftigste Ild, havde først da alt Haab var ude, givet Ordre til Signalets Hejsning. Linieskibet var da ogsaa ophørt med Skydningen, og en Officer blev sendt iland med følgende Skrivelse til den fjendtlige Højstkommanderende:

»Undertegnede foreslaar at holde inde med Fjendtlighederne paa den Betingelse, at Skibene passere frit ud, uden at der bliver skudt paa dem fra Batterierne. Hvis dette Forslag ikke antages, vil Eckernførde blive skudt i Brand, og De maa da bære Ansvaret for Følgerne.

Paludan.«

Sekondløjtnant A. T. Ulrich, hvem denne Mission blev overdraget, skriver herom i nogle efterladte Optegnelser angaaende Affæren:

»Da Parlamentærbaaden kom ind ved Havnebroen, samlede der sig en betydelig Menneskemasse under Opsang »Schleswig-Holstein stammverwandt« med truende Ytringer og Gebærder, saa at jeg ikke vilde lægge til Land, før en Officer kom til for at modtage Brevet. Efter nogle Øjeblikkes Forløb kom Byens Kommandant, modtog Brevet og anmodede mig om ikke at gaa iland, men sige Kommandøren, at han om en Time kunde erholde Svar. Efter at være roet ombord og givet Svaret, blev jeg igen sendt ind. Da Menneskemassen ved Havnen imidlertid var meget oprørt, og Løftet afholdt mig fra at lægge til ved Land, gik jeg igen ombord, og da jeg derfra kom tilbage, fik jeg den Besked af en Officer, at det vilde vare en Time endnu, inden alle Herrer kunde blive samlede og enige. Denne Besked bragte jeg ombord og fortalte tillige, at der red mange Ordonanser fra Byen ud til begge Batterier. Jeg fik Ordre til at oppebie Svar, og bragte det ogsaa efter nogen Tids Forløb. Svaret blev mig overgivet af Byens Borg-

mester, som holdt en lang Tale for mig, hvoraf Indholdet var, at han ikke havde stemt for, at Byen blev given til Pris.»

Det Brev, som Løjtnant Ulrich først Kl. 4^{1/2} bragte ombord i »Christian den Ottende«, og som Kommandør Paludan læste i Overværelse af Skibets Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant E. Krieger, afviste Forslaget om Skibenes fri Udpassage:

»Som Svar paa Deres Skrivelse af Dags Dato, meddele vi Undertegnede paa Stedet højstbefalende Officerer, at vi ikke finde os foranledigede til at indstille Batteriernes Ild mod Skibene. Skulde De finde for godt at iværksætte Deres Trudsel om at skyde en aaben By i Brand, falder selvfølgelig Skammen for en saadan Vandalisme paa Danmark, paa hvis Vegne De har handlet«.

Nordbatteriet d. 5. April 1849,

H. Irminger
Kaptajn og Bataljonschef.

Wigand
Etappekommandant.

Jungmann
Kaptajn og Batterichef.

Fjenden kunde med Tryghed sende sit Afslag, for de kostbare Timer, i hvilken den danske Parlamentær var bleven opholdt, havde man benyttet af yderste Evne. Kugler var bleven glødede, demonterede Kanoner i Strandbatterierne igen bragt i skudsærdig Stand, Ammunitionsbeholdningerne fornyede, og endelig blev 4 Piecer af det nassauske Feltbatteri trukne frem i en dominerende Stilling paa Højderne nord for Kirkegaarden, hvorfra de kunde beskyde baade Linieskibet og Fregatten langskibs.

Man stod saaledes i Land fuldt rustet til at genoptage Kampen og aabne Ilden med Eftertryk imod de danske Skibe, som, efter at Dampskibene havde forladt

dem, laa derude paa Fjorden i en meget betænkelig Situation. Linieskibet, der havde lidt mindst, var vel endnu i kampdygtig Stand, men »Gefion«s Modstandskraft var ganske brudt.

I nogle private Optegnelser af Kontreadmiral C. A. Garde, der under Affæren som Kadet kommanderede 4 af Fregattens Dækskanoner, skriver han om Skibets ulykkelige Tilstand:

»Da Skydningen ophørte, gjorde jeg en Runde i Fregatten, og det var kun sørgeligt, hvad jeg saa og hørte. Man vadede flere Steder i Blodpøle; paa Batteriet laa en stor Stabel ofte forfærdelig lemlæstede Døde under en Presenning; paa Banjerne jamrede de Saarede sig, og Skibet selv var stærkt beskadiget. Chefens Kabyt agter paa Batteriet saa særlig uhyggelig ud, idet de hvide Skibssider vare overstænkede med Blod, og afrevne Stykker af Kød og Haar klæbede i Blodet. Alle vore Fartøjer, undtagen eet, vare gennemskudte. Største Delen af styrbords Skanseklædning var bortskudt, alle tre Master vare gennemborede af Kugler, Rejsningen forskudt og utjenstdygtig. . . .«

Kommandør Paludan havde haabet, at hans Forslag om at standse Fjendtlighederne skulde have skaffet ham fri Udpassage af Fjorden; men da dette Haab glippede, var Dagens endelige Skæbne afgjort. Da Parlamentærflaget ombord i Linieskibet blev halet ned henad Kl. 5, og Skydningen atter begyndte, var den fjendtlige Ild overvældende. Fregatten strøg sit Flag, men »Christian den Ottende« gjorde et sidste fortvivlet Forsøg paa at slippe bort. Med Strandbatteriernes gloende Kugler stikkende i Skroget og under den voldsomste Beskydning lettede Linieskibet for sidste Gang sit Anker og hejste sine Sejl. Men en Hagl af Projektiler fra de opkørte Feltbatterier paa Stranden slog gennem de høje Rejsninger, og med Sejlene flagrende fra Ræerne, drev

»Christian den Ottende« ind paa Landgrunden, hvor Flaget blev strøget.

»Kort efter at Skydningen var ophørt« — skriver Kaptajn J. S. Hohlenberg i sine Optegnelser — »gik jeg op paa Dækket. De første, jeg saa, var Kaptajnløjtnant Marstrand og Kaptajn Hohlenberg¹⁾, der stod paa Vagtbænken i en højst fortvivlet Sindsstemning, som blev yderligere forværret ved de vilde Glædeshyl inde fra Land, hvor vi saa det vrimle med Pikkelhuer. »Har De set, hvad der er sket? Vi har strøget Flaget!« sagde Kaptajnløjtnant Marstrand til mig, idet jeg kom paa Dækket. Der laa alt skudt sønder og sammen, og fra Vejret var det regnet ned med Takkelads og alenlange Splinter . . . Kort efter at Flaget var strøget, kom en Underofficer ved Navn Preusser fra Sydbatteriet ombord. Det første, han gav Ordre til, var Kommandørens Landgang. Denne forestillede for Preusser Nødvendigheden af, at han blev ombord for at sørge for Ildens Slukning og de Saaredes Ilandbringen og tilbød at sende en Officer til Hertugen med sin Sabel, hvortil Løjtnant Ulrich efter Ordre holdt sig beredt. Dette blev afslaaet, og Preusser truede med, at Skydningen paa et af ham givet Signal vilde begynde paany, hvis ikke Kommandøren øjeblikkelig kom iland. Han maatte da forlade sit Skib, og med ham fulgte den norske Officer, Premierløjtnant Wedel-Jarlsberg.«

»Da Chefen nødtvungent maatte begive sig iland« — fortæller Baron Wedel — »fulgte jeg med Kommandørkaptajn Paludan i Fartøjet. Udfor Nordbatteriet, hvor vi lagde til, stod der nogen Sø, der var tilmed landgrundt, saa vi maatte vade i Vand til midt paa Livet for at naa Strandbredden. Gennemvaade, som vi var, blev vi paa en aaben Vogn kørte afsted til Eckernførde,

¹⁾ Kaptajn Hohlenberg af Landetaten kommanderede Linieskibets Soldatesque.

hvor den højstkommanderende, Hertugen af Sachsen-Koburg-Gotha, havde sit Kvarter. Hertugen komplimenterede Kommandøren for det heltemodige Forsvar, og efter at vi havde givet vort Æresord paa ikke at rømme, blev vi fritagne for Bevogtning.»

»Da Kommandør Paludan var kommen i Land, som han stod og gik, og efter det kolde Bad, ikke engang havde en tør Skjorte at tage paa, tilbød jeg at gaa ombord igen i Linieskibet og hente noget af hans Tøj. Det var mit Haab, at det ved samme Lejlighed skulde lykkes mig at bjærge Skibets kontante Penge, 6000 Rdl., som beroede i Chefskahytten. Efter en Del Vanskeligheder blev Tilladelsen givet, men jeg maatte ikke gaa alene, Hertugens Adjutant skulde ledsage mig ombord. Fulgt af den tyske Officer ilede jeg til Strandbredden for at faa fat i en Baad. Mit Øje søgte straks Linieskibet. Branden maatte være i Tiltagende, flere Steder var Ilden synlig gennem den stærke Røg, og dette Syn bevirkede maaske, at Hertugens Adjutant bestemte sig til at blive i Land og oppebie min Tilbagekomst paa Strandbredden.»

»Gehen Sie lieber allein!« »raabte han til mig, medens jeg vadede udefter for at naa en lille Jolle, der laa et Stykke fra Kysten. Jeg blev imidlertid stoppet i mit Forehavende og indhentet af nogle civile Personer, inden jeg endnu var kommet ud paa dybt Vand. De troede, at jeg vilde rømme, og bragte mig med Magt iland igen, hvor jeg efter en Del Søgen fandt Adjutanten og fik Misforstaaelsen klaret. For anden Gang fik jeg fat i et Fartøj, og for anden Gang trak jeg paa Aarerne for at naa ud til det brændende Skib.« —

Ombord i »Christian den Ottende« var paa dette Tidspunkt den militære Kommando saa at sige ophørt. Efter den fjendtlige Underofficers Befaling var Overbordkastningen af Krudtet bleven standset. Langs Batteridækkene stod endnu de fyldte Kasser i Række, som

Mandskabet havde forladt, da Krudtlangningen var gaaet istaa. Det brændte da paa fem forskellige Steder nede i Skibet, og under den truende Fare for en Eksplosion søgte Folkene instinktmæssig op paa øverste Dæk til Faldrebet, hvor Løjtnant Ulrich ledede Udskibningen.

Om de alvorsfulde gribende Øjeblikke, der gik forud for Eksplosionen, skriver Løjtnant Ulrich i sine efterladte Optegnelser:

»Paa Dækket stod Overlægen hos Næstkommanderende for at tale med ham om de Saaredes Ilandsættelse, medens de endnu var i Lazarettet. Da Ordren til at ophøre med Overbordkastelsen af Krudtet kom, gik Løjtnant Ulrich op til det styrbords Faldreb og sørgede for, at Folkene kom ned i Baadene saa hurtigt, som det var muligt, og at Baadene ikke blev overfyldte. Hver Mand slæbte en Bylt Tøj med, og da dette standsede dem noget, tog Løjtnanten mangen Bylt fra Folkene og kastede ned i Fartøjerne. Han havde givet Kadetterne Ordre til at komme med til Faldrebet, men kun en af dem kom, de andre to blev staaende hos Kaptajnløjtnant Krieger. Her ved Faldrebet stod han i over et Kvarter, og da saa Luerne slog ud af underste Batteris Porte, blev han ved Løjtnant Holbølls Overtalelser bevæget til at gaa i Fartøj med ham og reddede sig saaledes. Overlægen (Dr. Courländer) lod sig fire ned ad Hækjolleallierne i en Baad fra Land og blev efterfulgt af en tilkommende Soldat. Førend han gik fraborde, havde han tilraabt de andre to Læger i Lazarettet, at de skulde komme op, men de havde næppe hørt det.«

Redningsarbejdet var vedblevet at gaa sin Gang lige til det sidste, men havde ikke nogen Art. Linieskibets egne Fartøjer vare sønderskudte, og de faa Baade fra Land, der overfyldtes saa snart de lagde til Siden, var saa langt fra tilstrækkelige til at redde hele den store Besætning, at da Ilden naaede Brændevinskælderen og derfra forplantede sig til Krudtmagasinerne, var der

endnu ca. 100 Mand ombord, der led Døden, da Linieskibet sprang i Luften. Skibets Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant Krieger, Trediekommanderende, Kaptajnløjtnant Marstrand, Kaptajn Hohlenberg af Landetaten, Lægerne Ibsen og Schmidt, Maanedsløjtnant Boye, Sekretær Ernst, Kadetterne Bræem og Wolff, Overstyrmand Carl, Overkanoneren og et stort Antal Underofficerer og Menige omkom ved denne Lejlighed.

En af »Christian den Ottende«s Officerer, som i sidste Øjeblik kom iland og inde fra Strandbredden var Vidne til den frygtelige Eksplosion, der afsluttede den blodige Dag paa Eckernførdefjord, skriver herom:

»Kl. 7¹/₂ stod en lys, blaalig Lue op af Forlugen, og et Øjeblik efter sprang Skibet i Luften med et forfærdeligt Brag og kastede Jern- og Træstumper ind paa Stranden, ja langt ind i Landet, og ved den Varme, der opstod, gik alle Kanonerne af, saa at Skibet med en forfærdelig Hilsen til Ven og Fjende blev tilintetgjort, og vaandede sig endnu i sin Brand hele Natten og den næste Dag. Det var et interessant, men gruopvækkende Skue at se disse af Flammer ildrøde Masser af Kugler, Jern- og Træstykker flyve omkring i Luften. Forfærdeligere end alt var det fortvivlede Skrig, der lød fra de tilbageblevne ombord, og længe vil det minde de paa-hørende om »Christian den Ottende«s rædsomme Endeligt.«

Da Skibet var sprunget i Luften, var det blodige Drama paa Eckernførdefjord tilende. Paa Bugten, hvor Dagen igennem Kanonerne havde tordnet, var der nu stille. Fregatten »Gefion« laa der alene med de høje Rejsninger pegende tilvejs imod den mørke Aftenhimmel. Lys og Lanterner skulde efter Ordre fra de fjendtlige Militær-Autoriteter holdes slukkede. Man frygtede for, at der med Lanterner kunde gøres Signal fra Fregatten til et Dampskib om at forsøge en Udbugsering i Nattens Mørke; derfor var Ordren om Lysenes Sluk-

ning ledsaget af en kategorisk Meddelelse om, at Ilden fra Strandbatterierne øjeblikkelig vilde blive aabnet igen mod det sammenskudte Skib, hvis Befalingen ikke blev efterlevet, og derfor var der mørkt fra for til agter ombord i »Gefion«. Kun nede paa Banjerne, hvor de mange Saarede laa i Rækker paa Dækket og paa Kiste-bænkene og ventede paa den Hjælp, som man under disse Omstændigheder saa vanskelig kunde give dem, arbejdede Lægerne i Skæret af en ensom Lanterne, hvis Lys holdtes dækket saa meget som mulig.

Den usaarede Del af Besætningen sov. Den lange legemlige og sjælelige Anspændelse havde brudt Kræfterne ned, og der blev sovet saa haardt, at end ikke Linieskibets Eksplosion, der fik Ruderne til at klirre i flere Miles Omkreds, formaaede at vække de dødtrætte Mennesker. Der kan nævnes et bestemt Eksempel paa, at dette virkelig forholdt sig saaledes. Fregattens yngste Kadet, C. A. Garde (den nuværende Kontreadmiral), var efter Kampens Ophør tyet ned i Officersmessen. Det blodplettede Gulv laa fuldt af saarede Folk, og som en skærende Modsætning til dette sørgelige Billede virkede Synet af Messebordet, hvor al den bedste Proviant og Vin var sat frem, og hvor Officererne, der hverken havde faaet Vaadt eller Tørt hele Dagen, drak og spiste med god Appetit. Da Garde havde faaet stillet sin Sult, kom Trætheden og Slappelsen efter Dagens Strabadser, og paa Dr. Hornemanns Køje, hvor han havde faaet Lov til at lægge sig ind, faldt den 14aarige Dreng snart i en saa dyb Søvn, at han ikke blev vækket af den frygtelige Eksplosion, der maa have rystet Fregattens Tømmer fra Dækket og til Kølen.

Eckernførde havde illumineret sine Huse i Anledning af Dagens Udfald, og der var om Aftenen Tummel og Sejrsstemning i Byens Gader. Paa Hotellet, hvor Kommandørkaptajn Paludan og hans Officerer vare indkvarterede, efter at de havde givet deres Æresord paa

ikke at forlade Byen, var Stemningen mørk bag de oplyste Ruder. Fra Hotellets Vinduer havde man set Linieskibet springe i Luften og derefter opgivet Haabet om at gense flere af Messekammeraterne. Der manglede desværre saa mange, Krieger, Marstrand, Wedel-Jarlsberg, Ulrich, som vist alle vare blevne derude, og de Overlevenpe diskuterede trætte og nedbøjede Dagens sørgelige Oplevelser i Hotellets rummelige Spisesal, hvor man var samlet. Pludselig gik Døren op, og til alles Overraskelse traadte Baron Wedel-Jarlsberg ind. Han var i sin lille Jolle paa Siden af Linieskibet netop da Eksplosionen fandt Sted, men naaede ikke at komme ombord. Lufttrykket slyngede ham ud i Søen, og det var lykkedes ham at redde sig iland ved Svømning uden at blive ramt af den Regn af Jern- og Vragstykker, som faldt over Bugten. Nu stod den lille norske Baron med hele Lemmer midt i Kredsen, drivende af Søvand fra Top til Taa og noget forkommen efter den kolde Svømmetur, men spruttende af Energi og Livsmod som sædvanlig.

Det var efterhaanden blevet sent, og der kom ikke flere af »Christian den Ottende«s Officerer. Aftensmaden var spist; den Del af Linieskibets Besætning, der havde hjærget Livet, og var iland som Fanger, sov nu trygt, Officererne i de Værelser, der var bleven dem anviste paa Hotellet, Underofficererne og Folkene i Byens Kirke og det militære Ridehus. Kun i et af Hotellets Værelser brændte Lys ud paa Natten, og her sad Kommandørkaptajn Paludan nedbøjet og modfalden foran Skrivebordet og affattede sin Rapport til Marineministeriet om Dagens Ulykke.

»Aldrig havde jeg troet« — skrev han — »at jeg skulde oplevet en saa grænseløs Ulykke som den, der idag er vederfaret mig, at have mistet det herlige Skib »Christian den Ottende«, hvilket tilligemed Fregatten

»Geflon« har maattet stryge Flaget for fjendtlig Overmagt» . . .

»Tildragelsen er saa gyselig, at den forekommer mig som noget, man kan have hørt fortælle, men ikke selv oplevet; den har rystet mig overordentlig, men jeg finder nogen Beroligelse ved, at min Samvittighed intet bebrejder mig, og jeg rolig tør bære Følgerne af denne Tildragelse for mig og min Fremtid» . . .

Paa Listen over de Omkomne af »Christian den Ottende«s Besætning vilde ogsaa Løjtnant Ulrichs Navn blive opført. Siden kort forinden Eksplosionen, hvor han ledede Folkenes Udskibning oppe ved styrbords Faldreb, havde ingen set ham, og det antoges derfor, at han havde fundet Døden ved Linieskibets Sprængning. Men da Katastrofen fandt Sted, var Løjtnant Ulrich ikke længere ombord. Han var gaet ind, vistnok med det sidste Fartøj, der forlod det brændende Skib, havde maattet svømme og vade det sidste Stykke iland, og stod drivende vaad inde paa Strandbredden iført sin bedste Uniformsfrakke, og omringet af en Hob fjendtlige Soldater og civile Personer, da den frygtelige Eksplosion lød ude fra Bugten. Vejen, der forinden havde været spærret for den danske Officer, blev i samme Nu fri. Den truende Hob spredtes i vild Flugt til alle Sider for at undgaa den dræbende Regn af Jern og Træ, der faldt over Strandbredden, og dette gunstige Øjeblik benyttede Løjtnant Ulrich til at rive Guldtressen, den guldbroderede Krone og Kokarden af Huen, og med sin lange civile »Chenille« over Uniformsfrakken begav han sig alene paa Vejen ind til Eckernførde. Uden at blive kendt kom han lykkelig gennem de menneskefyldte Gader, hvor Husrækkerne straaled med tændte Lys i alle Vinduer, og fra en Bakkeskraaning udenfor Byen, hvor Udsigten var fri over Fjorden, sendte han et sidste vemodigt Blik ud til Linieskibet, der om Morgenens, da det stod ind paa Bugten, havde baaret sine tre Rækker

Kanoner saa stolt paa Vandspejlet, og nu laa derude som en stor rygende og glødende Bunke.

Efter at have undgaaet den første øjeblikkelige Fare i Eckernførde slog Løjtnant Ulrich ind paa Vejen, der fører til Slesvig, og marcherede trøstigt ud ad Chausseen i det klare Maaneskin. Han blev indhentet af fire lystige Fyre, der syngende drog afsted samme Vej. De havde overværet Kampen inde fra Land, medbragte »dänische Kugeln« som Sejrstrofæ og gav højrøstede og oprømte en Skildring til Bedste for den Fremmede af, hvorledes det hele var gaaet til. Ulrichs plattyske Dialekt, som han talte til Fuldkommenhed, afvendte al Mistænksomhed fra ham, og ingen af de fire lystige Svende, som han først sent skiltes fra i Slesvig By, havde nogen Anelse om, at den fremmede Nattevandrer's lange, vaade »Chenille«-Kappe dækkede over blanke Ankerknapper og Officers-Distinktioner.

Løjtnant Ulrich tog da Vejen til det Hotel, som hans Ledsagere havde anvist ham, men en preussisk Skildvagt, der stod udenfor, rettede saa mange Spørgsmaal til ham, at han opgav Natteløbet og vandrede dødtæt ud af Byen, hvor han paa Morgenstunden faldt i Søvn i en lille Skov. Op ad Dagen var han atter paa Marchen nord efter og naaede Helligbæk Kro, der ligger midtvejs imellem Slesvig og Flensborg.

I en efterladt nedskreven Beretning om sin Flugt fortæller Løjtnant Ulrich om Opholdet i Helligbæk Kro, hvor det næsten saa ud, som om alt Haab var ude om at føre det dristige Flugtforsøg lykkelig tilende:

»Siddende paa en Bænk i Krostuen« — skriver han — »talte jeg snart til en indtrædende Bonde og snart til de ankommende Soldater, saa at Bønderne antog mig for at høre til Preusserne og disse antog mig for at være en Slesviger. Snart var Stuen propfuld af Soldater, og snart var den aldeles tom; thi hvert Regiment opholdt sig kun kort. Det posenske Landeværn

opfyldte saaledes ogsaa en Gang Stuen, og medens jeg af de omkring siddende Soldater lod mig fortælle om deres Hjem, kom der et Bud ind fra en Stue ved Siden af for at bede mig komme ind til Officererne, som gerne vilde tale med mig.»

«Nu troede jeg, at Undersøgelsens Time var kommen, men besluttede at holde ud til det sidste, og grundede derfor paa Vejen derind over de Historier, jeg bedst kunde opvarte dem med. Ved min Indtræden spurgte de mig, om jeg var Kroværten, hvilket jeg benægtede; dernæst hvad Kroen hed, hvortil jeg svarede, at det var første Gang, jeg var gaaet den Vej, da jeg kun var i Besøg i Flensborg og derfra havde gjort en Tur til Slesvig. Jeg lovede imidlertid at skaffe dem Underretning om disse og flere Spørgsmaal, de havde gjort mig og gik derfor et Øjeblik bort. Med fornyet Mod bragte jeg dem Svaret paa alle deres Spørgsmaal og viste dem derpaa lidt tilrette paa Kortet, hvorfor de takkede mig forbindtlig, og jeg trak mig tilbage» . . .

Faren fra denne Kant var foreløbig afvendt, men da Løjtnant Ulrich mærkede, at han blev iagttaget med mistænksomme Blikke af Værten, fordi han i Skænkestuen havde givet en dansk Specie ud, forlod han Helligbæk Kro stille og ubemærket og fik for nogle Smaaskillinger Lov til at køre med paa en Bondevogn til Flensborg sammen med tre preussiske Soldater. Paa Torvet i Flensborg lykkedes det ham at blive sit Rejse-selskab kvit uden Ubehageligheder, og efter forskellige smaa æventyrlige Genvordigheder naaede han endelig den 9. April i god Behold til Sønderborg, hvor han ganske uventet meldte sig hjemkommen til Eskadrechefen, Kommandør Garde, og endnu samme Dag gik ombord i Dampskibet »Ægir«, der bragte ham til Kjøbenhavn.

«Den 7. April om Aftenen» — »fortæller H. C. Andersen i »Mit Livs Æventyr« — »kom Efterretningen om, at Skærtorsdag var Linieskibet »Christian den Ot-

tende« sprunget i Luften med Besætningen. Folk var i Teatret. Rygtet naaede herind, der gik en Mumlen gennem Mængden, de fleste gik naturligvis straks bort, der blev tomt inde, der blev opfyldt paa Gaderne, et Sorgens Ve genlød saa rystende, saa stort.»

»Alle Teatrene blev lukkede, det var en Landesorg. Jeg følte mig, som stod jeg paa et synkende Vrag. Et eneste frelst Menneskeliv fra Skibet var som en Sejr, en vunden Rigdom. Paa Gaden mødte jeg min Ven, Kaptajnløjtnant Chr. Wulff, hans Øjne straaledede, han trykkede min Haand: »Ved Du, hvem jeg bringer hjem?« sagde han, Løjtnant Ulrich! Han er ikke sprunget i Luften, han er reddet, flygtet, har naaet vore Forposter, og jeg bringer ham hjem.« —

Jeg kendte slet ikke Løjtnant Ulrich, men jeg brast i Graad af Glæde.»

»Hvor er han? Jeg maa se ham!« »Han gik til Marineministeren og derfra til sin Moder, der tror, han er død.«

»Jeg søgte ind i den første Urtekrambod, fik en Vejviser og fandt, hvor Ulrichs Moder boede. Da jeg imidlertid kom derhen, fik jeg Ængstelighed for, at hun endnu var uvidende om det hele. Jeg spurgte derfor Pigen, som lukkede op: »Ere de bedrøvede eller glade her i Huset?« Da straaledede Pigens Ansigt: »De ere glade, Sønnen er jo falden ned ligesom fra Himlen.« Og nu gik jeg uden videre ind i Stuen, hvor hele Familien sad i Sørgeklæder; netop denne Morgen havde de faaet disse paa, og den formente afdøde Søn stod frisk og glad midt imellem dem. Jeg fløj ham om Halsen, jeg kunde ikke andet, jeg maatte græde, og man følte og forstod, jeg ikke kom som en Fremmed.«

Iblandt de reddede fra »Christian den Ottende« og blandt Resterne af »Geflon«s Besætning (ialt 23 Officerer, Embedsmænd og Kadetter, samt ca. 900 Underofficerer og Menige), som faldt i Fjendens Hænder og førtes i

Krigsfangenskab, har Døden i det forløbne halve Aarhundrede tyndet stærkt ud. Begge Cheferne — Kommandørkaptajn F. A. Paludan og Kaptajn J. A. Meyer — ere forlængst døde, og af de mange, som udgjorde de to Skibes Officersmesser, ere nu kun 5 Personer i Live, nemlig:

fra »Christian den Ottende»

Den norske Søofficer Baron Finn-Wedel-Jarlsberg og
Afskediget Kaptajn J. S. Hohlenberg, samt

fra »Gefion»

Afskediget Kontreadmiral C. A. Garde
Afskediget Kommandør, Udskrivningschef A. Mourier
samt
Bureauchef A. W. Schneider.

Foruden de ovennævnte lever der dog sikkert endnu her i Landet Mænd, som har hørt til de to ulykkelige Skibes Besætninger, men hvis Navne ikke ere kendte udenfor deres egen lille Kreds.

Det er en alvorlig Mindedag for Marinen, den 5. April 1849, hvor Skibene gik i Kamp med altfor stor Tillid til den overvældende Virkning af et Linieskibs og en Fregats samlede Artilleriild imod Jordværker iland, og hvor uheldige Vind- og Vejrforhold i Forbindelse med et mærkværdig Sammenstød af Uheld under Affæren i første Linie var Aarsagen til det bedrøvelige Resultat. Hertil kom den slette Skydning af Folk, der vel indeholdt det samme ypperlige Stof, som vore Orlogsskibes Besætninger nutildags, men som knap var skibsvante, da de bleve sendte i Ilden og saa lidt organiserede, at de for første Gang hørte Klangen af deres egne skarp-ladte Kanoner, da Kampen begyndte Skærtorsdag Morgen.

Det fortjener derfor at erindres, at det ikke alene var Befalingsmændene og de faste Folk, der gjorde

deres Pligt, men at disse Hundreder af Bønder og Fiskere, lige komne fra deres fredelige Sysler i Marken og paa Søen, holdt Modet oppå under Forhold saa fortvivlede, at de nok kunde regnes som Styrkeprøve selv for krigsvante Skibsbesætningers Disciplin.

Den samme ufortrødne, næsten gemytlige Uforsagthed, som i 1864 udmærkede Forsvarerne af Dybbøls sammenskudte Skandser, var ogsaa tilstede hos de danske Skibsbesætninger paa Eckernførde Fjord. Der behøves kun at nævnes et eneste lille Træk. Da »Gefion« havde strøget, og det brændende Linieskib gjorde det sidste Forsøg paa at slippe bort og hev sit Anker hjem under den heftigste Beskydning, mødte det store Mandskab overalt paa deres Poster. Paa Dækket stod man som ellers under Manøvre klar til at hejse Sejlene, og fra øverste Batteri, hvor Folkene gik taktfast rundt i Spillet, klang »Den Gang jeg drog afsted« fortrøstningsfuldt op under Dæksbjælkerne fra Hundreder af Struber, medens Ankeret blev lettet.

Fyrvæsen.

Et Gensvar til Dr. jur. V. A. Secher.

Af Kapt. C. D. Bloch.

I Tidsskriftet »Samlinger til Jydsk Historie og Topografi« — 3. Række, 11 Binds 4. Hefte — har forhenv. Provinsarkivar, nuv. Herredsfoged Dr. jur. V. A. Secher skrevet »Det danske Fyrvæsens Historie 1560—1660« i en 70 Sider lang, om flittigt Arkivstudium vidnende Afhandling, hvori der er rettet flere, i et ret haanende og overlegent Sprog holdt, Angreb paa den historiske Del af mine Artikler om »Fyrvæsen« i Salmonsens Konversationsleksikon og i dette Tidsskrifts 33te Binds 7de

Hefte 1898. Heldigvis ere Angrebene af en saadan Art, at jeg straks kan give Svar paa Tiltale.

Mine ovennævnte Artikler gik ifølge Sagens Natur ud paa at skildre Fyrvæsenet i Nutiden, og den historiske Del er kun medtaget for i store Træk at vise Fyrvæsenets Udvikling gennem Tiderne. Et Angreb paa denne mindre væsentlige Del af mine Artikler havde jeg under andre Forhold ikke besvaret her, men da eventuelle Læsere af Dr. Sechers ovennævnte Afhandling let faar det Indtryk, at jeg er en letsindig Ignorant, der giver mig af med Ting, jeg ikke har Begreb om, maa jeg bede Tidsskriftets Læsere, hvis Tillid jeg nødig vil miste, om at høre mit Forsvar, selv om jeg i dette kommer ind paa Æmner, der strengt taget ikke har hjemme i »Tidsskrift for Søvæsen«.

For Forstaaelighedens Skyld er jeg nødsaget til at citere de Afsnit af Dr. Sechers Artikel, der indeholde Angrebene paa mig.

Dr. Secher skriver i Indledningen til sin Afhandling:

•I nyeste Tid (1897) har Premierløjtnant C. D. Bloch i Salmonsens Konversationsleksikon skrevet en Artikel »Fyrvæsen« med et Afsnit om Fyrvæsenets Historie, hvilket Afsnit han i det væsentlige har optaget i en Afhandling, ligeledes kaldet »Fyrvæsen« i »Tidsskrift for Søvæsen« for 1898, hvori han indledningsvis fremhæver, at der endnu ikke findes nogen samlet Fremstilling af Fyrvæsenets Indretning i den danske Litteratur, med Undtagelse af hans egen førstnævnte Artikel i det anførte Konversationsleksikon. Allerede denne Paastand er urigtig, idet Forfatteren har overset Groves ovennævnte Afhandling, som ganske vist nu er forældet, men dog burde have været nævnt; men ogsaa Forfatterens Fremstilling af vort Fyrvæsens Historie er, om end bedre end Groves, meget ufuldstændig: Forfatteren kender Valdemar II's Brev om det første Blus paa Falsterbo og Frederik II's Missive 16. Oktbr. 1560; han kender ogsaa Jens Pedersen (Groves) Navn, om han end kalder ham »Petersen«, men ikke dennes Betydning for vort Fyrvæsens Udvikling. Han kender ikke alle ældre danske Fyr, og hans Afhandling indeholder ikke saa faa Fejl.»

Angrebene gaa altsaa ud paa følgende:

- 1) Jeg har overset Fyringeniør Groves Afhandling om Fyrvæsen.
- 2) Jeg kender ikke Jens Pedersens Betydning for vort Fyrvæsens Udvikling.
- 3) Jeg kender ikke alle ældre danske Fyr og — last but not least —
- 4) Min Afhandling indeholder ikke saa faa Fejl.

Jeg skal forsøge at klare for mig Punkt for Punkt.

Ad. 1. »Jeg har overset Fyringeniør Groves Afhandling om Fyrvæsen«. Ja, jeg har overset denne Afhandling, der optog 11 Sider i Tidsskriftet »For Ide og Virkelighed« 1869; et Tidsskrift, der ikke fandtes paa de Steder (Marinens Biblioteker og Arkiver samt Rigsarkivet), hvor jeg ret naturligt har søgt min Underretning om Fyrvæsen. Jeg maa imidlertid trods denne Afhandling have Lov til at sige, at der, indtil min Artikel fremkom, ikke fandtes nogen samlet Fremstilling af Fyrvæsenets Indretning i den danske Litteratur, der kunde være til nogen Nytte for de af dette Tidsskrifts Læsere, der ifølge deres Stilling kunde have nogen Interesse af at sætte sig ind i Fyrvæsenets Indretning. Hertil maa jeg dog tilføje, at min lange Virksomhed som nautisk Assistent ved Fyrvæsenet og som treaarig Fører af det Skib, som bærer C. F. Groves Navn, vel er en Borgen for, at jeg har lært at værdsætte Groves store Betydning for vort Fyrvæsens Udvikling.

Ad. 2. »Jeg kender ikke Jens Pedersens Betydning for vort Fyrvæsens Udvikling«. Jo, jeg gør, men at jeg ikke tillægger den samme Betydning som Dr. Secher, skal jeg senere komme til. Lad derimod kun »t« i Petersen faa tre Streger under sig.

Ad. 3. »Jeg kender ikke alle ældre danske Fyr«. Jeg kender godt de af Dr. Secher nævnte ældre Fyr, Blusseriet ved Dragør under Høstfiskeriet og Læsø Fyr,

men jeg har ikke nævnt dem, fordi de ikke har sat noget Spor i Udviklingen. Om Fyret paa Læsø, der af de nævnte er det vigtigste, kan Dr. Secher heller ikke finde noget udover Regningerne for dets Opførelse, Forandring og Pasning fra 1651—53. Af disse fremgaar det, at Fyret havde en Lanterne eller to, hvori der brændte Talglys. Min Mening er, at dette Fyr meget hurtigt er bleven nedlagt; thi det maa snart have vist sig, at Lyset fra Talglysene var fuldstændig uden Betydning som Belysning af Farvandene omkring Læsø, hvor Grundene strække sig saa langt ud fra Land, at man end ikke i vore Dage forsøger at oplyse dem fra selve Læsø. Paa Jens Sørensens (Søfrensen) Kort over Kattegat fra Slutningen af Aarhundredet (17de) er Fyr paa Læsø heller ikke angivet.

Ad. 4. »Min Afhandling indeholder ikke saa faa Fejl«. Disse ere fremdragne i Dr. Sechers Hovedafsnit om Fyrene, hvilket Afsnit deles i 3 med Titel: »Papegøjfyrene« (»Fyrlamperne«, Belysning med Brænde), »Taarnfyrene« (»Lygterne«, Belysning med Tran eller Talglys) og »Vippefyrene« (»Fyringerne«, Belysning med Stenkul).

Under »Papegøjfyrene« skrives:

»Spørgsmaalet er imidlertid om, hvad der forstodes ved en »Papegøje«. Premierløjtnant Bloch har i sine tidligere nævnte Artikler uden videre antaget, at et Papegøjefyr var det samme som et Vippefyr, men hvis dette var Tilfældet, kunde Kongen lige saa godt have sagt, at Fyret skulde konstrueres som en Vippe, et Apparat, som man sikkert i den Tid særdeles vel har kendt fra dets Anvendelse til at hejse Vandspandene op fra Brøndene. Hvis der havde været tænkt paa en Vippe i det kongelige Missive fra 1561, vilde Kongen ikke have henvist Lensmanden til at konferere med »søfarne og andre forstandige Mænd«, men til at informere sig ved den nærmeste Brønd. Da man fra Sømandssproget kender baade en »Papegøjemast« og et »Papegøjesejl«, kan der ikke være Tvivl om, at den i Brevet fra 1561 omtalte Konstruktion var Brug ved Rigningen af Samtidens Fartøjer. Oberst Blom har velvilligst tilladt mig at meddele følgende af ham som en Formodning opstillet

Forklaring: Jeg tænker mig, at den Papegøje, som Fyrkurven skulde hænge i, i vore Dage vilde blive kaldt et *Spryd*. Saavidt jeg kan forstaa, har nemlig Papegøjesejlet paa et mindre Fartøj i gamle Dage været hængt op under et skraatstillet Rundholt eller Spryd paa samme Maade, som man paa gamle Marinebilleder ser Mesanen hængt op paa en skraatstillet Raa paa Krydstoppen af de



Fig. 1.

større Skibe i Stedet for, som nu om Stunder, under en Gaffel. Papegøjesejlet har med andre Ord, saavidt jeg kan skønne, været lidset til et skraatstillet Spryd ligesom et Latinsejl, og dette Spryd, der har været fæstet til Masten ved en Strop enten ved den nederste Ende eller snarere ved Midten, kan jeg tænke mig være blevet nævnet med Ordet Papegøje. Hvis Oberst Bloms Forklaring af dette Ord i det kongelige Missive af 1561 er rigtig, og den maa indtil videre anses for særdeles bifaldsværdig, har det ældste danske Fyr omtrent set ud som hosstaaende Tegning viser.

Fig. 1 er en formindsket Kopi af denne Tegning. Derefter skriver Dr. Secher:

«Nu kunde Premierløjtnant Bloch ganske vist indvende, at det her aftegnede Fyr er indrettet saaledes, at Fyrønden maa vippes op og ned; men dels har man altid ved Talen om et Vippefyr forudsat, at Stangen, i hvilken Fyrkurven hang, hvilede med en Aksel i en Gaffel paa Enden af en Opstander, dels har han selv i Artiklen i Salmonsens Konversationsleksikon som Billede paa »de første Fyr« leveret en Tegning af en »Fyrvippe«, der ganske ligner de yngre Fyr, som først indførtes 1627. Hvis de ældre danske Fyr havde været konstruerede som Jens Pedersens Vippefyr af 1627, og dette saaledes ikke har været noget nyt, vilde det næppe have vakt en saadan Beundring hos de sefarende, som det faktisk fandt.»

Nej, jeg vil slet ikke indvende, at det efter Oberst Bloms Forklaring konstruede Papegøjefyr er et Vippefyr; jeg vil derimod indvende, at det er en søgt og upraktisk Maade Dr. Secher anvender Oberst Bloms Forklaring af en Papegøje paa til at bevise, at de første Fyr ikke vare Vippefyr. Hvorfor ikke konstruere Papegøjen paa den Maade, som Oberst Blom siger var den almindeligste, nemlig at ophænge Raaen eller »Sprydet« ved Midten i en Strop, saa har man nemlig Vippefyret, i Stedet for at lave en Gaffel, som Obersten betegner som et moderne Apparat.

Jeg tænkte, da jeg læste i Kongens Missive om Papegøjen: Kongen har ment den Konstruktion, den agterste Mast med Raa havde i store Skibe paa den Tid. Se f. Eks. J. C. Tuxens »Søfarten og Skibbygningskunsten« S. 18, paa hvilket Skib man ser agten for Mesansmasten en Mast med en skraatstillet Raa med et Sejl, hvis Skøder blive holdt ud til Nokken af en Bom, der ligger ud over Hakkebrædtet, paa samme Maade som senere Tidens Papegøjer i mindre Fartøjer. Fig. 2 er en forstørret Kopi af denne Mast. Den søfarende Mand, der skulde raadspørges, har da givet Anvisning paa at oprejse en Stub (Masten), paa hvis

øverste Ende der anbragtes et Beslag eller en Strop, hvori huggedes den øverste Blok af en Tallie, hvis nederste Blok huggedes i et Beslag eller en Strop paa Midten af Raaen. Paa den ene Nok af Raaen ophængtes Fyrkurven, paa den anden en Kontravægt.

Raaen hejstes op og ned ved Hjælp af Tallien og holdtes ind til Stubben ved en Strop, der lavedes saa svær, at Raaen kunde hænge i den. Da Raaen ikke



Fig. 2.

skulde fires ned, hvad der oftest var Tilfældet i Skibene for Sejlbeslaaningens Skyld, anvendte man den fra Brøndvuppen indhøstede Erfaring og vippede med den for at faa Fyrkurven ned. Tallien kunde borttages, indtil Raaen skulde fires ned til Eftersyn.

Dr. Secher vil sige, at denne Forklaring svarer ikke til den Tegning, jeg har givet af Fyrvippen i Salmonsens Konversationsleksikon. Den der tegnede Fyrvippe er en lille Skitse, der kun skal vise Hoveddelene af Vippen: Stubben og Vippen med Fyrkurven. Ophængningen er ikke vist, den vilde ikke kunne forstaa

af en saa lille Tegning. Under Tegningen staar kun anført »Fyrvippe«, og der er ikke henvist til den i Teksten, saa den svarede lige godt til nye og gamle Vipper, der dog i Hovedsagen vare ens.

Endvidere fremfører Dr. Secher som Bevis for, at min Opfattelse af de første Fyrs Konstruktion er fejl, at hvis de første Fyr havde været Vippefyr, saa havde Jens Pedersens Vippefyr af 1627 ikke vakt en saadan Beundring hos de søfarende, som det faktisk fandt. Et saadant Bevis vidner om Dr. Sechers Mangel paa Forstaaelse af, hvad han skriver om. Hvad vilde Dr. S. sige om følgende Andragende fra Nutidens søfarende: »Der er paa Middelgrundsfortet et udmærket Fyr, der sender sine Lyn til Kronborg mod Nord og til Falsterbo mod Syd, det er installeret i et Jerntaarn; byg et saadant ved Skagen i Stedet for det derværende af Kampesten, hvis Lys ikke naar nær saa langt som det førstnævntes.«

Ja, det kunde de med samme Føje andrage om, som Datidens søfarende kunde andrage om at faa Jens Pedersens Fyrvippe indført overalt. Jeg kan forsikre Dr. Secher om, at hvis en Fyrkurv med Stenkul var bleven ophængt paa hans egen Papegøje, havde den gjort samme Virkning som Jens Pedersens. Det var ikke Ophængningsmaaden, der betingede Fremskridtet, det var Indførelsen af Kul som Brændsel. Lys og Lamper duede ikke i 1627 til Fyrbelysning, da man ikke kendte Spejle og Linser, derimod gav Kullene en stor lysende Flamme, der kunde ses viden om. Rart havde det været, om man straks havde kunnet bygge Taarne med mekaniske Midler til Ophejsning af Kullene, med Kanaler til kunstig Træk og Askens Bortfjernelse; men det kunde man ikke, man var derfor nødt til at gaa tilbage til Vippekonstruktionen fra Datidens Taarne for nemt at kunne føde Fyret og for at faa den nødvendige Træk til Ilden. Som Underlags-

onstruktion betragter jeg Jens Pedersens Vippe som en (m end nødvendig) Tilbagegang, det er derfor, jeg ikke har nævnt ham som Opfinder; thi at han muligens har fundet paa at hænge Vippen i en drejelig Gaffel i Stedet for i en Strop, er vel ikke Omtale værd.

Under Afsnittet »Vippefyrene» skriver Dr. Secher:

«Olavius har i sin Beskrivelse over Skagens Købstad fra 1787 optaget en nærmere Skildring af »Fyringen» paa Skagen, som var bleven meddelt ham af en Mand, der kunde huske tilbage til Tiden før 1745, da Fyringen atter afløstes af et til Stenkulsblus særlig konstrueret Fyrtaarn. Fyringen bestod efter denne af et

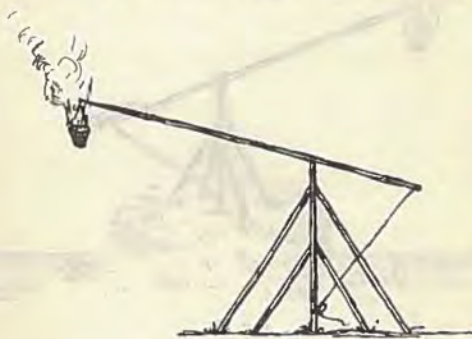


Fig. 3.

en meget højt og tykt Træ, der lignede en Møllestub og var omgivet med en Del Stivere. Ovenpaa Stubben stod en Jærngaffel, som var til at dreje omkring paa Stubben paa det, at Fyrpanden altid kunde hænge paa Vindsiden. Vippetangen, saa svær som et Mattedetræ, gik ned i Gaffelen, og derpaa hængte Panden, nemlig ved den ene Ende af Vippetangen. I denne Pande, som var til at stikke op og ned med en Tallie, gik omtrent 2 Skæpper Stenkuld Gangen.

Til denne Beskrivelse knytter Dr. Secher følgende Bemærkninger i en Note.

«Afbildningen i Blochs ovennævnte Artikel i Salmonsens Konversationsleksikon 7, 304 af en »Fyrvippe«, der ikke stemmer med Olavius Beskrivelse, maa saaledes være urigtig.»

Jeg har ovenfor omtalt, at min Tegning kun var et Rids, der er for lille til at vise Ophængningskonstruktionen, der er det eneste, der mangler. Ridset er gengivet i Fig. 3.

Endvidere skrives i samme Note:

•En Afbildning af Vippefyret paa Skagen findes i 1. og 2. Udgave af Traps Beskrivelse af Danmark. Den er en noget udpyntet Gengivelse af en Afbildning, der findes blandt Kobber-

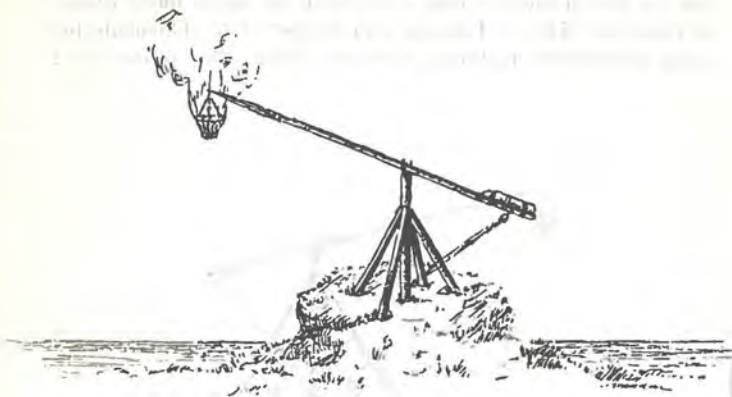


Fig. 4.

stikkene til Resens Atlas paa Universitetsbiblioteket. Denne re-senske Afbildning er sikkert ogsaa kun en københavnsk Fantasi over en raat udført Pennetegning i Haandskriftet af Resens Atlas paa det kongelige Bibliotek. Det hos Oppermann: «Vore Skove i Nutid og Fortid» (Jul. Schiøtt: Danmarks Natur, Kbhv. 1899, S. 281) leverede Billede af en «Fyrlampe paa Anholt, efter en gammel Tegning», er ligeledes uden nogen Værdi. Den er udført paa Grundlag af et Projektværsnit af 1701 (findes i Fyrdirektoratets Kontor) til den indre Konstruktion af et Fyr paa Grunden Knoben ved Anholt, som dog aldrig er bleven opført. Tegneren har paa Grundlag heraf fantaseret sig til det mulige ydre Udseende af Projektet og anbragt Fyret paa en Ø, dannet i Vandet af en Stenhob, som sammenholdes af et spinkelt Bolværk. •

Efter at have givet alle Tegninger af Fyrvipper denne slemme Overhaling, møder Dr. Secher med et

stort Billede af »Et Vippefyr«, her kopieret i Fig. 4; det er tegnet, skriver Dr. Secher, af Hr. Fyringeniør Theodor Wedén paa Grundlag af Oplysninger om Vippefyrets Konstruktion.

Jeg kender godt denne Tegning. Bygningsingeniør (ikke Fyringeniør, Hr. Dr. S.) Wedén har tegnet den paa fri Haand til Brug ved Udstillingen i Kjøbenhavn 1888, altsaa er den heller ikke andet end en »kjøbenhavnsk Fantasi«. Da er Oppermanns meget bedre, den støtter sig dog til et veritabelt Projekt fra de Tider, og Dr. Secher havde maaske fæstet mere Lid til den, hvis han havde vidst, at Grunden Knobén paa den Tid virkelig var en \varnothing c. 50 Favne lang og 15 Favne bred.

Hvorfor har Dr. Secher ikke henvendt sig paa Søkortarkivet, der findes en rigtig gammel Fyrvippe tegnet paa et Kort, hvis Titel er:

»Carte af Anholt med dessen omliggende Grunde samt dend Nye, Anno 1708 opsatte Fyer Bagge og Waanehus baade i Plan og Profil saa og Knubbens rette Skikkelse og Størrelse, med huis der fra omkring udskyder som dend, da Cartet blev optaget, befandtis at være. Anno 1708. R. Juel.»

Her vilde Dr. Secher ved samme Lejlighed være bleven underrettet om »Knubbens rette Skikkelse og Størrelse« paa den Tid.

Under Paavisningen af, at Fyrenes Forsyning med Brænde ikke havde haft nogen nævneværdig Indflydelse paa Ødelæggelsen af Skovene i deres Nærhed, skriver Dr. Secher:

»Endnu 1898 kan C. D. Bloch i sin ovennævnte Afhandling udtale om Fyrenes Forsyning med Brændsel: »de nærmeste Skove blev plyndrede; saaledes mistede Anholt sin dejlige Fyrreskov«, medens han 1897 i Salmonsens Konversationsleksikon meddelte, »at Skoven paa Anholt blev aldeles ødelagt«. Samme Paastand genfindes hos Oppermann: »Vore Skove i Fortid og Nutid«, dog

kun som Rygte: »Paa Anholt skal Fyrreskoven være blevet odelagt i det 16de Aarhundrede ved Hugsten af Træ til Frederik II.s Fyrlampe. Dette er imidlertid urigtigt.»

Til Støtte for sin Paastand nævner Dr. Secher derefter tvende Breve, det ene fra April 1564, hvori det forbydes at hugge Ved til Fyrlampen, da Skoven derved er bleven meget forhugget og med Tiden vil blive øde, samt et lignende Forbud fra 1591, paa hvilket Tidspunkt der ikke mere brugtes Brænde ved Fyret, hvoraf det fremgaar, at der endnu er noget Skov paa Anholt, som det paa det strængeste forbydes at hugge væk. Dr. Secher ender derefter saaledes:

»Ødelæggelsen af Skoven paa Anholt skyldes saaledes aldeles ikke Fyrets Oprettelse og dets Forsyning med Brænde, men Bøndernes egen Uforstand, mod hvilken Frederik II.s og Kristian IV.s talrige Forbud mod at forhugge Skovene til Upligt lige saa lidt kunde faa Bugt med paa Anholt som andet Steds i Riget.

Det er de samme Breve, der har bibragt mig min Opfattelse. I tre Aar hugges der løs i Skoven til Fyrets Behov, det har næppe været lidt, der er bleven skovet, naar det kan komme Kongen for Øre, at Skoven er bleven meget forhugget. Saalænge Fyret har brugt Brænde, altsaa i adskillige Aar, er Forbudet mod at hugge i Skoven til Fyrets Behov, næppe blevet overholdt bedre end de senere Forbud mod at hugge i Skovene; thi det var ingen let Sag at føre Brænde fra Norge til Anholt, og Fyrets ordentlige Pasning gik frem for alle andre Hensyn. Kronens Folk viste Vejen, og Bønderne fulgte efter, saa jeg mener at være i min Ret, naar jeg siger, at Ødelæggelsen af Skoven paa Anholt skyldtes Fyrets Oprettelse.

Hermed er jeg hovedsagentligen færdig; et er der dog, jeg ønsker at sige. Dr. Secher synes ikke om, at jeg kalder Tolderen Mogensen for Mogens Tolder. Dette er ikke en Vittighed af mig, jeg har læst et Sted, at han i daglig Tale kaldtes saaledes, jeg kan ikke

nske hvor og kan saaledes ikke føre Beviset, da den
 snapne Tid, jeg har tilovers til litterært Pindehuggeri,
 nu er opbrugt.

Meddelelser fra Nord- og Østersømarinerne.

England.

Nybygninger m. m.

Kampskibe. I Chatham og Devonport skal der
 paabegyndes 2 Kampskibe, »Prince of Wales« og »Queen«;
 de blive Søsterskibe til »Venerable« (pag. 32).

Krydsere. Panserkrydser »Hogue« af Cressy-Klas-
 sen er sat i Vandet den 13. August. Kulkasserne ligge
 over Panserdækket i Borde udenfor Kedelrummene.

6 Panserkrydsere ere satte i Arbejde; de 2 »Corn-
 wall« og »Suffolk« skulle bygges paa Regeringsværfterne,
 de 4 »Berwick«, »Cumberland«, »Donegal« og »Lan-
 caster« paa private Værfter. De blive af samme Type
 som »Monmouth«, men forbedrede; Dimensioner og
 Maskineri som for »Monmouth« (pag. 124).

2 Krydsere af 2den Klasse, som skulle bygges i
 Chatham og Devonport, have faaet Navnene »Challenger«
 og »Encounter«. De faa følgende Dimensioner: Lgd.
 108 m., Br. 17 m., Deplacement 5 900 Tons.

Torpedobaadsødelæggere. Torpedobaadsøde-
 læggeren »Lively« er sat i Vandet.

5 Torpedobaadsødelæggere, som ere købte hos pri-
 vate Firmaer, have faaet Navnene »Cobra«, »Kangaroo«,
 »Thorn«, »Tiger« og »Vigilant«.

Ombygninger m. m.

Kampskib af 3die Klasse »Invincible« er strøget af
 Flaadelisten.

Kampskib »Inflexible« forsynes med moderne Militærmaster og faar 12 cm. H. K. i Stedet for ældre 102 mm. Kanoner.

Prøver og Forsøg.

Navn	Skibstype	Deplacement i Tons	Provens Varighed	I. H. K.	Fart i Knob	Omdr. pr. Minut	Kedeltryk Kg./cm. ²	Kulforbrug i Kg. pr. H. K. i t.
Victoria and Albert	Yacht	48		7 649	18,47	129	—	0,88
—	—	8		11 298	20,58	147	21,5	—
Viper	Torpedo- baadsede- læggere	370	1		36,58	1 180	14,1	—
Dove			3	5 848	29,57	390	—	—
Stag			3	5 559	30,35	383	15,0	—
Falcon			3	—	30,14	—	—	—
Ostrich			3	—	30,11	—	—	—

Om Virkningen paa »Belleisle« af Beskydningen den 26. Maj (se pag. 321) foreligger følgende yderligere Oplysninger: 5 Stkr. 30,5 cm. Projektiler havde truffet med god Virkning; 1 gennembrød Kasematten, et andet gik gennem Sidepansret et Par Fod under Vandlinien, ødelagde Maskinen og fik Skibet til at synke. En 30,5 cm. Granat ramte Kasematten agter om Bb. og sprang, hvorved Kommandotaarnets Underbygning blev ødelagt, og dets Tag blev revet bort. Skibssiden bar tydelige Mærker af 15 cm. Granater, som vare sprungne uden at gaa igennem. Fordækket var ødelagt af Granater, der vare sprungne nedenunder; Agterdækket var meget forbrændt. Ror og Skruer fejlede intet, og Masterne stod. De 15 cm. Projektiler havde foraarsaget Lækage ved at hamre mod Skibssiden ved Vandlinien uden at trænge igennem.

Forskelligt.

Tillægsbevillingen til Marinen for 1900—1901 beløber sig til c. 23 Mill. Kroner, af hvilke Størstedelen falder paa: Forøgede Reservebeholdninger af Kanoner,

Affutager, Ammunition, Torpedoer og Udskydningsapparater; det anses for at være af største Vigtighed at forøge Reserverne paa Grund af den lange Tid, det tager at skaffe nyt Materiel. 6 400 000 Kr. skulle anvendes til Køb af de ovenfor nævnte 5 Torpedobaadsødelæggere.

Regeringen har bestemt, at der foreløbig ikke mere maa anvendes brandfrit Træ i Skibene, da det har vist sig at have skadelige Virkninger.

Apparater til Telegrafering uden Traad ere nu installerede i en Snes Skibe af Kanal- og Middelhavseskadrerne.

2 Krydsere ere blevne lække ved, at Metalbeslag vare faldne ud, da de vare ødelagte ved galvaniske Virkninger.

Flaademanøvrerne i 1900.

Manøvrernes Formaal var: 1) at faa at vide, hvorledes en Flaade, der er sammensat af forskelligartede Skibe, og som kæmper for Herredømmet paa Havet, kan løse sin Opgave, samt subsidiært 2) at udfinde den mest passende Afstand, paa hvilken en Eskadre, der skal bevogte en fjendtlig, befæstet Havn, kan etablere en foreløbig Basis og 3) at undersøge Krydseres Evne til at jage Torpedofartøjer i Havn.

Flaaderne have følgende S sammensætning:

A (Admiral Rawson).

Kampskibe.

1. Majestic.

Repulse.

Dreadnought.

Sultan.

2. Prince George.

Resolution.

Edinburgh.

Conqueror.

3. Magnificent.

B (Admiral Noel).

Kampskibe.

1. Alexandra.

Colossus.

Howe.

Collingwood.

Camperdown.

Hero.

Thunderer.

Superb.

Rodney.

Jupiter.

Hannibal.

Mars.

2. Sans Pareil.

Nile.

Trafalgar.

Benbow.

Krydsere.

Diadem	}	Berehaven.
Blake		
Edgar		
Gibraltar		
Immortalité		
Talbot		
Naiad		
Sirius		
Gladiator		
Furious		
Apollo	}	Lough Swilly.
Retribution		
Phoebe		
Pactolus		
Perseus	}	Berehaven eller Queenstown.
Pioneer		
Hecla		
Mersey	}	Lough Swilly.
Prometheus		

Krydsere.

Ariadne	}	Milford Haven.
Hawke		
St. George		
Vindictive		
Andromache	}	Lamlash.
Blenheim		
Cambrian		
Minerva		
Melampus		
Galatea	}	Milford Haven.
Rainbow		
Medea		
Medusa	}	Severn, Lamlash. Brilliant, Milford Haven.
Severn, Lamlash.		
Brilliant, Milford Haven.		

Torpedokanonbaade.

Spanker	}	Berehaven eller Queenstown.
Sheldrake		
Seagull		
Skipjack		
Jason	}	Lough Swilly.
Speedwell		
Sharpshooter		

24 Torpedobaade.

Torpedokanonbaade.

Antelope	}	Lamlash.
Gleaner		
Alarm		
Renard	}	Milford Haven.
Leda		
Circe		
Jaseur		

24 Torpedobaadsødelæggere.

Manørefeltet strakte sig fra 45° N. Br. til 60° N. Br. og fra 20° V. Lgd. øst paa til en Linie, der mod Nord dannedes af Meridianen for 5° V. Lgd., i Midten af Storbritanniens Vestkyst mellem Kap Wrath og Lizard og syd derfor af Lizards Meridian. Irland tilhører A-Partiet, Storbritanien fra Kap Wrath til Land's End med Man og Scillyøerne B-Partiet. Af A's Havne vare Berehaven, Queenstown og Lough Swilly befæstede og i Forsvarstilstand, af B's Havne Milford Haven; alle andre Havne vare ubefæstede.

Ved Fjendtlighedernes Udbrud skulde B 1 være i Milford, B 2 i Lamlash; A, der var B underlegen, hvad Kampskibe angaar, var ogsaa delt i 2 Divisioner, af hvilke A 1 skulde være i Berehaven, og A 2 i Lough Swilly. A 3 var en Forstærkning, som A ventede fra Middelhavet, og som ikke maatte vise sig paa Manørefeltet før en vis Tid efter Fjendtlighedernes Udbrud. Sammen med A 1 og 2 vilde den gøre A's Kampskibsflaade nærlig lige saa stærk som B's, idet alle Kampskibe regnedes for at have samme Kampværdi som »Majestic«. Manøvrerne skulde være i 10 Dage, og enhver af Flaaderne skulde søge at faa Herredømmet paa Havet enten ved at tilføje Fjenden et Nederlag eller ved at indelukke ham i hans Havne og ved at rense Farvandet for hans Torpedofartøjer.

Der gjaldt ingen faste Regler for, hvor naar et Skib var ukampdygtigt; ethvert Spørgsmaal af denne Art skulde afgøres af Kampdommerne.

Torpedoer med sammentrykkelig Forpart maatte udskydes mod Kampskibe og Krydsere, men ikke mod Torpedobaadsødelæggere, Torpedokanonbaade eller Torpedobaade.

Naar et Kampskib havde søgt Havn, maatte det ikke staa til Søs igen, før det havde fyldt op med Kul. Fjendtlighederne udbrød den 24. Juli Kl. 2 Fm. Admiral Noel forlod straks Milford Haven med hele

den her forsamlede Styrke, undtagen Krydseren »Brilliant« og Torpedokanonbaadene, og satte Kurs syd om Irland med 11 Knobs Fart. Krydserne »St. George«, »Ariadne«, »Hawke«, »Vindictive« og »Andromache« og de 16 Torpedobaadsødelæggere detacheredes iforvejen i den Retning, hvor man ventede, at Fjenden kunde mødes.

Den i Lamlash forsamlede Styrke gik norden om Irland for at forene sig med Admiral Noels Styrke; Krydseren »Severn«, Torpedokanonbaadene og de 8 Torpedobaadsødelæggere sendtes iforvejen for at rense Farvandet for Torpedobaade. Krydserne efterlodes i Nærheden af Lough Swilly for at holde Udkig efter Fjenden. Den næste Dag, den 25. Kl. 1 Em., forenedes B 1 og B 2 paa $\left. \begin{matrix} 52^{\circ} 10' \text{ N. Br.} \\ 11^{\circ} 34' \text{ V. Lgd.} \end{matrix} \right\}$. Samme Morgen havde B 1 Flaadens Krydsere været i Kamp med 6 Krydsere af A-Flaaden. B-Flaaden stod derpaa vest paa.

Admiral Rawson gik ved Fjendtlighedernes Udbrud med 1ste Divisions Kampskibe og Krydserne »Blake«, »Sirius« og »Perseus« nordpaa for at søge at forene sig med 2den Division, af hvilken »Prince George« og »Resolution«, samt Krydserne »Apollo«, »Retribution«, »Phoebe« og »Prometheus« havde Ordre til at staa syd paa fra Lough Swilly for at slutte sig til A 1. Den 24. om Aftenen fandt Sammenslutningen Sted udfor Black Sod Bay, og A-Flaaden gik derpaa nordpaa til Lough Swilly, hvor »Edinburgh« og »Conqueror« sluttede sig til Flaaden den 25. Juii.

Krydseren »Diadem«, »Edgar«, »Gibraltar«, »Immortalité«, »Talbot« og »Naiad« vare efterladte i Nærheden af Berehaven for at holde Udkig med Fjendens Bevægelser. Denne Eskadre rapporterede, at den havde set B 1 udfor Brow Head tidligt om Morgen den 25.

Flaadecheferne fik nu Meddelelse fra Admiralitetet om, at A 3 havde forladt Gibraltar den 25. Kl. 5 Fm.

A 3 Flaaden havde Ordre fra Admiral Rawson til at søge ham paa 15° V. Lgd., men for, saa vidt muligt,

at undgaa Fjenden inden Sammenslutningen besluttede han at forandre Samlingsstedet til $\left\{ \begin{array}{l} 47^{\circ} 35' \text{ N. Br.} \\ 20^{\circ} 0' \text{ V. Lgd.} \end{array} \right\}$ Kl. 5 Em. den 29. Juli, og telegraferede til Krydsereskadren («Diadem») om at opsøge A 3 paa 15° V. Lgd. syd for $47^{\circ} 35' \text{ N. Br.}$ og opgive den det ny Samlingssted; desuden afsendte han Krydseren «Blake» med samme Ordre.

De af B 2 udfør Lough Swilly efterladte Krydsere opdagede den 26. Kl. 7 Fm. A 1 og A 2 Flaaderne paa $\left\{ \begin{array}{l} 55^{\circ} 0' \text{ N. Br.} \\ 10^{\circ} 24' \text{ V. Lgd.} \end{array} \right\}$; de bleve imidlertid jagede bort og afgav Melding om det passerede til Admiral Noel, der derefter ikke fik Føling med Fjenden før 5 Dage efter. I dette Tidsrum krydsede B-Flaaden dels vest og syd for Irland, dels i den irske Kanal.

Fra Lough Swilly stod A 1 og A 2 vest paa til 20° V. Lgd. og derpaa syd paa og traf til det fastsatte Klokkeslet A 3 paa Samlingsstedet. Ordren til A 3 var overgivet af «Blake», da Krydsereskadren var til Søs og ikke havde faaet Admirals Telegram i rette Tid.

Admiral Rawson sendte derpaa Krydserne «Gladiator» og «Furious» til Berehaven med Ordre til hele A-Flaaden om at koncentrere sig paa et nyt Samlingssted syd for Queenstown og stod med Resten af Flaaden til Samlingsstedet, hvor han ankom den 31. Juli. Her fik han at vide, at B-Flaaden var set Dagen før fra Orlock Point paa Sydsiden af Belfast Lough styrende N. Ø., hvorpaa han styrede øst paa.

Kl. $2\frac{1}{2}$ Em. den 31. Juli blev A-Flaaden observeret B's Krydsere 60 Kml. syd for Queenstown, styrende O. N. O. mod den irske Kanal.

A-Flaaden holdt gaaende syd for Irland og fik den 1. August Kl. 9 Fm. at vide, at Krydseren «Sirius» havde set B-Flaaden i Nærheden af Belfast.

Endelig den 2. August Kl. $10\frac{1}{2}$ Fm., $15\frac{1}{2}$ Time før Manøvrernes Ophør, fik de 2 Flaader hinanden i Sigte; da Admiral Rawson havde sendt «Edinburgh» og «Con-

queror« til Queenstown for at fylde Kul, og da han saa, at B-Flaaden var fuldtallig og altsaa hans langt overlegen, flygtede han S. V. i. Flaaderne vare da c. 20 Kml. S. O. for Irlands S. O. Pynt, Carnsore Point.

Admiral Noel satte nu Farten op for at jage Fjenden, og ved Middagstid var Farten 13 Knob; Admiral Rawson detacherede straks »Dreadnought« og Torpedokanonbaadene til Queenstown, og da han Kl. 1¹/₂ Em. blev nødt til at sætte Farten op til 14 Knob, detacheredes »Sultan« til Berehaven.

Kl. 3 Em. opgav B's Panserskibe Jagten, som til Kl. 5 fortsattes af 11 Krydsere, hvorpaa B-Flaaden gik til Milford, og A-Flaaden til Queenstown.

Torpedobaadene blev slet ikke anvendte, og man fik saaledes intet Resultat med Hensyn til Manøvrernes Formaal 2) og 3).

Hvad Hovedformaalet angaar, naaedes egentlig kun det Resultat, at man sandsynligvis vil bruge lang Tid og mange Kul, før et afgørende Slag finder Sted, da det, i hvert Fald med det Antal Krydsere, der stode til Raadighed, ikke var muligt at holde Føling med Fjenden.

Bestemmelsen om, at alle Kampskibe havde samme Kampværdi som »Majestic«, havde ikke stor Værdi; thi da det ikke var »Majestic«er, var Admiral Rawson nødt til at sende flere af sine Skibe i Havn for at fylde Kul, hvorved han i det afgørende Øjeblik blev Fjenden betydeligt underlegen og maatte flygte. Havde dette ikke været Tilfældet, vilde det være kommet til en Kamp, som kunde have frembudt Interesse i taktisk Henseende.

Frankrig.

Nybygninger m. m.

Panserskibe. Eskadre-Panserskibet »St. Louis« har endt sine Prøver og er afleveret færdig.

Krydsere. Den pag. 125 nævnte Panserkrydser,

der skal bygges i Cherbourg, skal hedde »Jules Ferry«. Dens Armering skal bestaa af 2 Stkr. 19 cm. B. K. og 16 Stkr. 16 cm. H. K. i Drejetaarne eller Kasematter.

Panserkrydseren »Gloire« er sat i Vandet den 27. Juni i Lorient; i dens Sted er Bygningen af Panserkrydseren »Condé« paabegyndt.

Panserkrydseren »Marseillaise« er sat i Vandet den 14. Juli i Brest efter kun at have været 6 Maaneder paa Stabelen. I dens Sted skal bygges en Panserkrydser paa 12 600 Tons »Léon Gambetta«. Til samme Type som »Marseillaise« høre »Condé«, »Gloire«, »Sully« og »Amiral Aube«.

Torpedobaadsødelæggere. Hos Normand i Havre er der bestilt 2 Torpedobaadsødelæggere »Arbalète« og »Arquebuse« af Typen Fauconneau.

»Fauconneau«, »Espingole« og »Yatagan« have endt deres Prøver.

Torpedobaade. En Turbine-Torpedobaad er sat i Vandet i Havre. Lgd. 37 m., Br. 4,2 m. Deplacement 90 Tons. Forventet Fart 24 Knob.

Undervandsbaaden »Narval« har endt sine Prøver.

Til Nybygninger er der bevilget i alt c. 550 Mill. Kr., som skulle være anvendt inden 1. Januar 1907; den nævnte Sum indbefatter de i 1900 anvendte Beløb og skal foruden til Fortsættelse af de under Bygning værende Skibe og Fartøjer (pag. 34) anvendes til Bygning af

6 Eskadre-Panserskibe paa 14 865 Tons,

5 Panserkrydsere paa 12 600 Tons,

28 Torpedobaadsødelæggere paa c. 305 Tons, samt et ubestemt Antal Torpedobaade og Undervandsbaade, hvortil de 85 Mill. Kr. ere bestemte.

Ombygning.

Panserskibet »Hoche«s Ombygning er nu endt; det har faaet Bellevillekedler, hvorved Kulforbruget ved 16 Knob er sunket til 1,07 Kg. pr. l. H. K. i 1^t fra

1,108 Kg. Den ene Mast er taget ud, og de overflødige Overbygninger ere fjernede, hvorved den er lettet en Del. Kulbeholdningen er forøget.

Det svære Artilleri er uforandret; det lette har nu følgende S sammensætning 12—14 cm. H. K. og 4—65 mm. H. K. De 14 cm. H. K. ere anbragte paa følgende Maade: 4 i Borde ved Foden af Taarnene til de 27 cm. B. K., 2 for og 2 agter ved Foden af Taarnene til de 34 cm. B. K., og de 4 for og agter ovenover de sidstnævnte.

Prover.

Skibstype	Navn	Prøvens Varighed	Fart i Knob
Torpedobaadsødelægg.	Fauconneau	2 ^t	27,6
—	Framée	2 ^t	26,91
—	Yatagan	2 ^t	26,95
Torpedobaad	229	—	25,14

Forskelligt.

Panserskibet »Victorieuse« er strøget af Flaadelisten.

Torpedobaadsødelæggeren »Framée«, der lige var bleven færdig, er løbet i Sænk af Panserskibet »Brennus«.

Der har i Aar under Kommando af Admiral Gervais været afholdt Manøvrer af Middelhavseskadren og Nordeskadren samlede. Den samlede Styrke bestod af følgende Skibe: Panserskibene »Bouvet«, »Brennus«, »Charles Martel«, »Charlemagne«, »Gaulois«, »Jauréguiberry«, »Masséna«, »Carnot«, »Amiral Baudin«, »Formidable«, »Amiral Duperrè« og »Rédoutable«, Panserkrydserne »Chanzy«, »Latouche-Tréville«, »Pothuau«, »Dupuy de Lôme« og »Bruix«, Kystforsvarspanserskibene »Bouvines«, »Tréhouart«, »Jemmapes« og »Valmy«, 7 Krydsere, 6 Torpedobaadsødelæggere, 6 Torpedobaade og Torpedobaadstransportskibet »Foudre«.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1900.

Artilleri, Panser; Kystbefæstninger. Revue maritime. 4. Le tir sur le Belleisle. S. 143. A propos du Belleisle. S. 455. — Yacht. Le pavillon du Creusot à l'exposition de 1900. S. 488. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Zur Geschichte der Ballistik. S. 909.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Revue maritime. 4. Fermeture électrique des cloisons étanches dans les navires. S. 237. — Yacht. Les appareils Sautter, Harlé et C^{ie}. S. 516. — *Geographisches Jahrbuch. Bericht unserer Kenntnisse vom Magnetismus der Erde. V. 1896—98. (1899). S. 3. — *Meteorologische Zeitschrift. Aenderung der Erdmagnetismus mit der Höhe. S. 427.

Fiskeri. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad. Fiskeapparat. S. 438. Elektrisk Fiskestang. S. 438. Forsendelsen af Fisk til England. S. 446. — Revue maritime. 2. Etude sur l'armement paimpolais et la date de départ pour la pêche d'Islande. S. 641. 4. 193. Coup d'oeil sur la pêche aux Pays-Bas. S. 201. — Yacht. Sardinières des Sables d'Olonne et de Douarnenez. S. 492. Les bateaux de pêche à l'exposition universelle. S. 494, 499.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Dansk Søfartstidende. »Skik og Brug». S. 400. Til Østersøfarere. S. 414. — Engineering. 2. Wigham's buoy with mineral oil illumination. S. 479. — Nautical Magazine. Notice from the Bergen Steamer Pilot Association. S. 647. — Hansa. Die Murmanküste. S. 484. — Scientific American. 2. The Langston mooring device. S. 217. Electrical dredge for the Volga river, Russia. S. 233. Reconstruction in concrete of dry dock Nr. 2, New York Navy Yard. S. 246.

Handelsmarine, Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Hvide kontra kulørte Skibsbesætninger. S. 368. Den internationale Søforsikringskongres i Paris. S. 389. Pas nøje paa, at Negligence-Klausul findes i ethvert Certeparti og Konnossement. S. 388. Tilbageholdelse af fremmede Skibe i Rusland. S. 388. Skibsfartens Skattebyrde. S. 397, 409. Et Ord til alle danske Smaaskippere. S. 398. Kuls Selvantændelse. S. 410. Lloyd's Register. S. 414. — Engineering. 2. German merchant marine at the Paris exhibition. S. 455. — Nautical Magazine. American Shipping. S. 644. Australian Shipping. S. 649. — Revue maritime. 4. Commerce et

navigation des trois principaux ports de l'île d'Elbe en 1899. S. 233. Mouvement du port d'Alexandrie en 1899. S. 234. — Yacht. La marine marchande à l'exposition de 1900. S. 504, 512, 529. — Hansa. Opiumschiemuggel an der chinesischen Küste. S. 498. Das Zeigen der Nationalflaggen auf Kauffahrteischiffe. S. 502. Die Effecten-Versicherung für hamburgische Schiffsangestellte. S. 518. Der Handel und die Schifffahrt Japans. S. 521. Schleppegbühren im Kaiser Wilhelm-Canal. S. 533. Handelsflotte und Schiffsverkehr Japans im Jahre 1899. S. 536.

Historie og Biografi. Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Kaptajn Julius Jensen. S. 377. — Teknisk Forenings Tidsskrift. Nogle nordamerikanske Golthavne. S. 121. — Journal of the Royal United Service Institution. The navy under Cromwell: its strength and cost, 1654. S. 1181. — Nautical Magazine. Treasure-seeking expeditions. S. 589. A lively passage. S. 596. Columbus and eclipses. S. 608. — United Service Magazine. Our naval heroes. S. 72. Shakings. S. 122. — Marine française. L'invasion de l'Angleterre. S. 485. Saint-Nazaire et le règlement douanier de la Basse-Loire. S. 312. — Revue maritime. s. Une campagne maritime sous l'empire (1805—1807). S. 449. La campagne du Bailli de Suffren dans l'Inde (1781—1783). S. 474. 4. Nos batiments de guerre et leurs ancêtres. Récits de leurs campagnes et de leurs combats depuis l'apparition de chacun d'eux dans l'histoire de la marine française. S. 5. Le Vice-Amiral Comte Jacob (1768—1854) S. 27. Guerre hispano-américaine. S. 121. Le Contre-Amiral Billard (1840—1900). S. 166. — *Geographical Journal. The Missing Members of the Duke of the Abruzzi's Expedition. S. 566. Voyage of the Windward. S. 566. Expeditions to East Greenland. S. 566. Baron Toll's Auxiliary Arctic Expedition. S. 567. Mr. Borchgrevink's Map of South Victoria Land. S. 567. — *Nature. Vol. 63. The Figure of the Earth. S. 605. Recent and Proposed Geodetic Measurements. S. 627. Recent Antarctic Books. S. 624. — *Geographisches Jahrbuch. Die Fortschritte der Geophysik. S. 63. Die Fortschritte in der Physik und Mechanik des Erdkörpers. S. 163. — *Geographische Zeitschrift. Kolthoff's Nordpolexpedition. S. 581. Erfahrungen und Beobachtungen während eine Ueberwinterung auf Spitzbergen. S. 582. Entdeckung des höchsten Punktes in Spitzbergen. S. 583. — *Petermann, Mitteilungen. Rückkehr der italienischen Polarexpedition des Herzogs der Abruzzen. S. 219. Die deutsche Polarexpedition von Kapt. Leutnt. Bauendahl. S. 220. Englische antarktische Expedition. S. 220.

Søopmaaling, Gradmaaling, Farvandsbeskrivelse. Dansk Søfartstidende. Opmaaling og Fiskeriundersøgelse under Island og

Færøerne. S. 400. — Revue maritime. 4. Les courants marins et les bouteilles flottantes. S. 239. — *Annalen der Hydrographie. Ueber die Salzbestimmung des Meereswassers durch Titrirung. S. 500. — *Geographische Zeitschrift. Norwegische Tiefseeexpedition. S. 583.

Krigsmarine. Engineering. 2. Naval Statistics. S. 471. The French navy. S. 476. The position of naval engineers. S. 503. — Nautical Magazine. A volunteer naval reserve S. 627. — Revue maritime. Le Budget de la marine anglaise. S. 535. Economies dans les arsenaux. S. 581. Le Maine, cuirassé des Etats-Unis. S. 595. 4. La folie de la vitesse. S. 159. La Babel navale. S. 163. — Yacht. L'augmentation des cadres, et le grade de capitaine de corvette. S. 497. La marine allemande et l'empereur. S. 509. Le cuirassé garde côte autrichien, «Habsburg». S. 525. — Hansa. Englische Klagen über den Verlust der Ueberlegenheit zur See. S. 520. — Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Welche wären mit Hinblick auf den Fortschritt der letzten zwanzig Jahre, sowie auf die im chinesisch-japanischen und im spanisch-americanischen Kriege gewonnenen Erfahrungen, die für die britische Flotte bestgeeigneten Kriegsschiffstypen? S. 869. Die Doppelthurm-Geschützanlagen der Vereinigten Staaten Schlachtschiffe Kearsarge und Kentucky. S. 919. — Scientific American. 2. The world's naval progress for 1900. S. 226. Launch of the monitor «Wyoming». S. 232. The «Wisconsin» and the «Viarag». S. 242.

Lystsejlad. Yacht. Concours ouvert par le journal «Le Yacht» pour un plan de racer de Tx $\frac{1}{2}$ jauge 1899. S. 489. Une sardinière bretonne transformée en yacht. S. 511. Le yacht de course «Phalène». S. 514. Modification de la jauge anglaise. S. 529. La formule de jauge de 1899 et ses applications. S. 521.

Lægevæsen, Skibs-Sundhedsvæsen. Marine Rundschau. Schiffsärztliches aus dem 17. und 18. Jahrhundert. S. 1001. Versuche mit dem Schwamm-Respirator System Sarg. S. 1065.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Dansk Søfartstidende. Ingeniør H. C. Vogts Pendulpropeller. S. 391. — Nautical Magazine. The Belleville boiler controversy from a French point of view. S. 603. — Marine française. Le comité des chaudières et la retraite de Lord Goschen. S. 516. — Revue maritime. 2. Etude sur l'application de l'eau chaude sous pression à la propulsion des embarcations. S. 504. — Hansa. Kohlenoth und Schiffmaschinenbau. S. 531. — Marine Rundschau. Die Verwendung der Gleichstrommaschinen als Kraftquelle für Drehstrom zum Betrieb der Ventilationsmaschinen an Bord S. M. Schiffs. S. 1041.

Meteorologi. Nautical Magazine. Synchronous charts. S. 643. Galveston cyclone. S. 646. — *Nature, Vol. 63. Sunspots and Frost. S. 599. The West Indian Hurricane of September 1—12, 1900. S. 604. — *Annalen der Hydrographie. Die Witterung an der deutschen Küste im August 1900. S. 509. Meteor. S. 506. — *Meteorologische Zeitschrift. Untersuchungen über das Wetter-schiessen. S. 385. Aktinometer-Beobachtungen während der Sonnenfinsterniss. S. 415. Hagelkörner eigenthümlicher Form. S. 417. Temperaturbeobachtungen bei der am 28 Mai 1900 stattgefundenen Sonnenfinsternis. S. 417. Die Entstehung der Sonnenflecken. S. 418. Leuchtende Nachtwolken? S. 419. Giebt es eine Beziehung zwischen Luftdruckvertheilung und Monddeklination? S. 420. Drei Beobachtungen über die Plasticität des Eises. S. 425. Eine Vorrichtung zur Demonstration von Luftwagen. S. 426.

Navigation, Astronomi, Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Temperaturforskjel og Højdevinkler. S. 413. — Nautical Magazine. The new theory of the tides. S. 612. — Revue des deux mondes. s. L'astronomie expérimentale et l'observatoire de Meudon. S. 809. — Revue maritime. s. Règle a calcul donnant la différence entre les hauteurs méridienne et circumméridienne d'un astre. S. 368. — Hansa. Der Evoy-Patent-Compass. S. 441. Schnelle und lange Segelschiffsreisen. S. 455. — Scientific American. s. Color Screen for Telescopes. S. 186. — *Geographical Journal. The Spitzbergen Degree Measurement. S. 567. — *Annalen der Hydrographie. Zur Berechnung des Höhenunterschiedes bei der Höhenmethode. S. 504. Rasche Segelfahrt. S. 506. — *Petermann, Mitteilungen. Spitzbergische Gradmessung. S. 219.

Signalvæsen. Dansk Søfartstidende. Ankerlanterner. S. 379. Den internationale Signalbog. S. 411. — Revue maritime. s. Signaux acoustiques (Système Lacoine). S. 604.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning, se Krigsmarine). Dansk Søfartstidende. Engelsk-tysk Konkurrence paa Havet. S. 413. — Nautical Magazine. Atlantic records. S. 647. — Revue maritime. s. Les constructions navales américaines. S. 232. — Yacht. Les grandes goëlettes américaines a cinq et six mâts. S. 500. — Hansa. Ein Vorschlag zur Kohlenersparniss bei Schiffsmaschinen. S. 500. Vorrichtung an Wasserfahrzeugen zur Veränderung der Fahrtrichtung und Geschwindigkeit. S. 512. Verschiedene Bootaussetz Vorrichtungen. S. 522. Grosse Frachtdampfer für atlantische Fahrt. S. 534. — Scientific American. s. Galvanic action of copper sheathing. S. 210. The mastery of the ocean. S. 211. The new liner •La Lorraine•. S. 258.

Skolevæsen. Dansk Søfartstidende. •Georg Stage•. S. 388.
 — United Service Magazine. The education of naval officers. S. 16.
 — Revue maritime. 4. L'école navale et les programmes universitaires. S. 73. — Yacht. La voile est-elle nécessaire pour devenir marin? S. 485. — Hansa. Physik an den Navigationsschulen. S. 495, 530. Die Ausbildung österreichischer Seeleute S. 510.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Marine française. La liberté des mers et le droit d'occupation. S. 499. — Marine Rundschau. Ueber die Theilnahme S. M. S. •Ilitis• und des deutschen Landungskorps an den Kämpfen um die Taku-Forts. S. 1071. Der Krieg in China. S. 1081. — Scientific American. 2. Report of Rear Admiral Farquhar on the Newport Naval Manoeuvres. S. 259.

Sømandskab. Nautical Magazine. Knot making. S. 648.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. Det internationale Søretsmøde i Paris. S. 375. Enkelt Skib overfor Eskadre. S. 376. — Nautical Magazine. Shipping law. Final judgments. S. 638. Foreigners as members of British courts. S. 645. — Hansa. Congress für Internationales Seerecht. S. 487.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Sammenstød mellem en engelsk og en dansk Trawler. S. 412. — Nautical Magazine. Wrecks. S. 642. — Annales du sauvetage maritime. Société centrale de sauvetage des naufragés. S. 116. Société centrale de sauvetage des naufragés. Assemblée générale annuelle du 29 avril 1900. S. 155. — Revue maritime. 4. Filage de l'huile. Les embarcations de sauvetage à réservoirs et projecteurs d'huile. S. 212. — Marine Rundschau. Zum Untergang des französischen Torpedokreuzers •Framée•. S. 1067.

Torpedo- og Søminevæsen. Turbinebaaden •Viper•. S. 375. — Scientific American. 2. The torpedo boat •Bailey•. S. 244.

Forskelligt. Journal of the Royal United Service Institution. New tactical game. S. 1137. — Annales du sauvetage maritime. Une sortie du canot de sauvetage. S. 88. — Marine française. Le bilan d'une tournée. S. 490. — Yacht. La reconstitution du vaisseau •Le Triomphant• à l'exposition universelle de 1900. S. 501. L'association de secours aux gens de mer de la Méditerranée. S. 523. — Hansa. Journal du mal de mer. S. 503. — Marine Rundschau. Testamente auf See. S. 1001. Sprichwörter und sprichwörtliche Redensarten über Seewesen, Schiffer- und Fischerleben in den romanischen Sprachen. S. 1055. — Rivista marittima. s. L'Arte nel Marinaio. S. 223. — Scientific American. 2. Paris exposition. Building of the German Marine. S. 245. To the armor plate makers. S. 250.

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Kaptajn R. Hammer.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. udkomme fra 1ste April —31te Oktober 1900. Under Søkort ere opførte ny udgivne, med større Rettelser forsynede, samt udrangerede Kort over Farvande, som have Interesse for dansk Skibsfart. (Se iøvrigt Anm. S. 234)

	Hvor udkommet	Kort Nr.	Afsnit	Titel	Pris
Søkort.					
R	England	2929	—	Atlantic ocean: Currents.....	—
R	do.	1188	—	The world, Coal and Telegraph chart .	—
N	do.	2640	—	The world, showing currents.....	2 sh. 6
†	do.	2640	—	—	—
N	Danmark	183	I	Kjøbenhavn, Red og Havn 1:10,000	2.00 K
†	do.	164	I	Kjøbenhavn, Inderred med Frihavn 1:5,000.....	—
R	do.	127	I	Sundet 1:130,000.....	3.60
R	do.	182	I	Sundet, sydlige Blad 1:60,000.....	3.60
R	do.	157	I	Sundet og Bælterne, sydlige Blad 1:245,000.....	3.60
R	do.	158	I	Limfjorden med Mariager og Randers Fjord 1:130,000.....	3.60
R	do.	144	I	Kattegat 1:275,000.....	3.60
R	do.	92	I	Kattegat II. Læsø Rende og Aalborg Bugt 1:130,000.....	3.30
R	do.	120	I	Samsø Bælt med Isefjord (Ny Karton over Aarhus Havn) 1:130,000.....	3.60
R	do.	162	I	Store Bælt 1:130,000.....	3.60
R	do.	163	I	Store Bælt mellem Sprogø og Lange- land 1:40,000.....	3.60
R	do.	117	I	Lille Bælt 1:130,000.....	3.60
R	do.	149	I	Farvandet Syd for Fyen 1:50,000....	3 60
R	do.	103	I	Gjedser Rev med Løbene til Nysted 1:40,000.....	3.30
R	do.	125	I	Østersøen, vestl. Del, Kieler Bugt med Opgangen til Bælterne 1:130,000..	3.60
R	do.	116	I	Østersøen mellem Langeland og Dars 1:130,000.....	3.30
R	do.	139	I	Østersøen mellem Falsterbo og Dars 1:130,000.....	3.60
N	do.	184	I	Foreløbigt Kaart over Færøerne 1:40,000	1.50
†	do.	29	I	Færøerne.....	—
R	do.	184	I	Foreløbigt Kaart over Færøerne 1:40,000	1.50
R	do.	153	I	Tranglsvaag (Færøerne) 1:10,000....	—
R	Tyskland	69	I	Die Ostsee, Westlicher Theil, der Sund und die Belte. 2 Blätter 1:300,000	2.40 M
R	England	2115	I	Denmark: The Sound.....	—

Hvor kommet	Kort Nr.	Afsnit	Titel	Pris
England	790	I	Denmark: Approaches to Copenhagen	—
do.	1149	I	Plans on the West coast of Iceland: Hvammsvig	1 sh. 0 d.
Denmark	109	II	Østersøen, mellemste Del (2 Blade) 1: 450,000	6.50 Kr.
do.	142	II	Østersøen, mellemste Del 1: 800,000 .	3 60 -
do.	143	II	Østersøen, nordlige Del 1: 740,000 ...	3 60 -
Skotland	30	II	Schleswig-Holstein. Ostkuste 1:100,000	2.00 M.
do.	42	II	Kaiser Wilhelm-Kanal 1: 50,000	0,80 -
do.	32	II	Eckernförder Bucht 1: 50,000	0.80 -
do.	33	II	Kieler Föhrde 1: 40,000	1.00 -
do.	60	II	Ostsee. Mittlerer Theile 1: 600,000 ...	2.70 -
do.	86	II	Ostsee. Holstein und Mecklenburg. 2 Blätter 1: 100,000	3.10 -
do.	73	II	Die Gewässer um Rügen 1: 75,000...	3.40 -
do.	65	II	Pommern, Mittelblatt 1: 150,000	1.90 -
do.	71	II	Pommern, Westblatt 1: 150,000	2.00 -
do.	72	II	Ostsee. Stettiner Haff 1: 75,000	2.00 -
England	1770	II	Baltic: Port af Libau	—
Krankrig	4739	II	De Pappensee à Vindau. Port de Vin- dau Port de Libau	—
do.	3658	II	Entrée du golfe de Finlande. De l'île Oezel à Port Baltik	—
England	240	III	England, south coast: Hamoaze	—
do.	62 b	III	Channel Islands: Jersey	—
do.	262 b	III	Guernsey ..	—
do.	536	III	England, south coast: Royal Sovereign schools to Dungeness	1 sh. 6 d.
do.	2050	III	England, south coast: Approaches to Spithead	—
do.	394	III	England, south coast: Spithead	—
do.	2793	III	England, south coast: Cowes harbour	—
do.	883	III	Scillyisle: St. Mary's road and Crow sound	2 sh. 6 d.
do.	2010	III	England, west coast: Morecambe bay.	—
do.	2509	III	Scotland, west coast: Ru Ruay to Gruinard bay	—
do.	2500	III	Scotland, west coast: Lochs Broom ..	—
do.	1839	III	Scotland, west coast: Portree harbour	1 sh. 6 d.
do.	3116	III	Scotland, west coast: Island of Islay .	2 sh. 0 d.
do.	2587	III	Ireland; Coast guard stations	—
do.	1238	III	South Shetland and South Orkney is- lands	—
do.	114 d	III	River Forth: Carron River to Stirling	2 sh. 6 d.
do.	3110	III	Scotland, east coast: Cromarty Firth .	2 sh. 6 d.
do.	2693	III	England, east coast: Orwell and Stour rivers	—
do.	108	III	England, east coast: The Wash, Skeg- ness to Blakeney	—
do.	1150	III	River Thames: Erith to Broudness...	2 sh. 6 d.
do.	120	III	River Schelde. Plan added: Vlissingen or Flushing	—

	Hvor udkommet	Kort Nr.	Afsnit	Titel	Pris
R	England	2370	III	Germany, north coast	—
R	do.	1887	III	Germany, west coast: Eider river to Blaavand point	—
N	do.	2260	III	Norway, south coast: Songvaar fjord to Lillesand	2 sh. 6
†	do.	2260	III	Christianssand and Songvaar fjords ..	—
N	do.	1327	III	Norway, south east coast: Porter to Newlungham	2 sh. 6
N	do.	3130	III	Norway, west coast: Utvaer to Alles, including Bue or Aspø flord	2 sh. 6
N	do.	1145	III	Norway, west coast: Vaagsø to Skorpen	2 sh. 6
N	do.	1146	III	Norway, west coast: Røvde and adjacent fjords	2 sh. 6
N	do.	3118	III	Norway, west coast: Batalden to Vaagsø, including Freisløen	2 sh. 6
N	do.	3038	III	Norway, west coast: Bjørnsund to Kri- stiansund	2 sh. 6
R	Tyskland	49	III	Die Mündungen der Jade, Weser und Elbe 1: 100,000	2.90 M
R	do.	56	III	Mündungsgebiet der Jade und Weser. Nördlicher Theil 1: 50,000	2.10
R	do.	56 a	III	Mündungsgebiet der Jade und Weser. Südlicher Theil 1: 50,000	1.90
R	do.	44	III	Die Nordsee 1: 1,200,000	3.60
N	do.	50	III	Die Deutsche Bucht der Nordsee 1: 300,000. 2 Blätter	2.80
N	do.	83	III	Nordsee. Fanö-Bucht mit Horns-Riff 1: 100,000. 2 Blätter	2.10
R	Holland	204	III	Noordzee. Zeegaten van Brouwershaven in Zierikzee 1: 50,000	2.10
R	do.	227	III	Noordzee. Zuidelijk gedeelte, Blad 3..	1.75
R	Frankrig	4525	III	Blyth. Port de Seaham. Baie de New biggin	—
R	do.	4576	III	Port de Poole (Côte Sud d'Angleterre)	—
N	do.	5069	III	La Manche (Partie Ouest) de Brest à Cherbourg et des îles Scilly à l'île de Wight	—
R	do.	882	III	Île Bréhat et ses environs	—
R	Danmark	88	IV	Nordlige Ocean med Hvide Hav. (2 Blade) (Karton over Katharina Havn inds.)	7.20 M
N	England	3129	IV	Arctic ocean: Yugorski strait	1 sh. 6
†	do.	2962	IV	Plan of Yugorski strait (Karton udg.).	—
R	do.	2273	IV	White sea, sheet V	—
R	do.	2274	IV	White sea, sheet VI	—
N	do.	300	IV	Anchorage on the west and north coast of Spitzbergen. Plans: Beverly sound, South haven, Bear island	—
R	do.	2353	V	France, west coast: Rade de Croisic to Presqu'île de Quiberon	—
R	do.	2646	V	France, west coast: Bourgneuf to Île de Croix	—

Hvor dkkommet	Kort Nr.	Afsnit	Titel	Pris
England	3091	V	Newfoundland: Little bay island to League rocks	2 sh. 6 d.
do.	285	V	Newfoundland: Orange bay to Gander bay	—
do.	2834	V	Newfoundland Plans added: Green cove. Trout river bay	—
do.	2866	V	United states, east coast: Winyah bay and Georgetown harbour	1 sh. 6 d.
do.	2886	V	— — — — —	—
do.	852	V	United states, east coast: Sapelo sound to St. Andrew sound	—
do.	2470	V	United states, east coast: New Bedford harbour	—
do.	1633	V	New Brunswick: Chaleur bay, eastern part	2 sh. 6 d.
do.	2818	V	United states, east coast: Hampton roads and Elizabeth river	—
do.	1074	V	Bermuda: Approach to Grassy bay ...	—
Frankrig	5070	V	Du détroit de Tsugari à l'île Sado ...	—
do.	3999	V	Rade de Brest	—
do.	4864	V	De Charleston ou Sound de Port-Royal	—
England	703	VI	Plans on the north coast of South America: La Guaira harbour	1 sh. 6 d.
do.	513	VI	Plan of La Guaira harbour (Karton udg.)	—
do.	3111	VI	Isthmus of Panama: Colon or Navy bay	1 sh. 6 d.
do.	1493	VI	Plans of Colon or Navy bay, and port Colon (Karton udg.)	—
do.	1148	VI	Puerto Rico: Ponce harbour. Muertos island	1 sh. 6 d.
do.	479	VI	Plan of Port Ponce	—
do.	3106	VI	Mexico: San José del Cabo bay. San Lucas bay	1 sh. 6 d.
do.	479	VI	Anchorage in Puerto Rico	—
do.	2097	VI	Trinidad: Bocas de Dragos. Port of Spain	—
do.	1493	VI	Central America: Port Chagres	—
do.	3108	VII	Brazil: Rio Doce to cape St. Thomé..	2 sh. 6 d.
do.	2044	VII	Brazil: Ilha Grande and Sapetiba bays	—
do.	1142	VII	Brazil: Port of cape Frio. North cove	1 sh. 6 d.
do.	530	VII	— — — — —	—
do.	1673	VII	Brazil: Port Angra os Reis and Jacuacanga bay	1 sh. 6 d.
do.	1673	VII	Jacuacanga bay	—
do.	1774	VII	Falkland islands: Stanley harbour ...	—
do.	1614	VII	Falkland islands: Stanley harbour ...	—
do.	556	VII	Plans in Magellan strait	1 sh. 6 d.
do.	556	VII	— — — — —	—
do.	900	VII	— — — — —	—
do.	1289	VII	South America, west coast: Guaytecas islands to cape St. Antonio	—

	Hvor udkommet	Kort Nr.	Afsnit	Titel	Pri
N	England	3025	X	China north coast: Wei hai wei anchorage.....	1 sh. 6
N	do.	2823	X	China, north coast: Wei hai wei and approaches.....	2 sh. 6
†	do.	2823	X	Wei hai wei harbour.....	—
R	do.	1459	X	China: Hong kong harbour.....	2 sh. 6
R	do.	1199	X	China: Kue shau islands to the Yang tse kiang.....	—
R	do.	1124	X	China: Southern approach to the Yang tse kiang.....	—
N	do.	2402	X	China sea: Straits of Durlan, Sugi and Chombol.....	1 sh. 6
†	do.	2402	X	China sea: Straits of Durlan, Sugi and Chombol.....	1 sh. 6
N	do.	185	X	China: Plans in the Si Kang or West river. Plan added: Sheung Lung rock.....	—
R	do.	857	X	China: Kyau chau bay.....	—
N	do.	3032	X	Upper Yang tse Kiang: Kwei chau fu to Chung King fu.....	2 sh. 6
†	do.	3032	X	Upper Yang tse Kiang: Kwei chau fu to Chung King fu.....	—
N	do.	1798	X	China, north coast: Kwang tung peninsula and approaches to port Arthur.....	2 sh. 6
†	do.	1798	X	China, north coast: Kwang tung peninsula and approaches to port Arthur.....	—
†	do.	2827	X	Ta lien hwan. Odin cove.....	—
N	do.	2678	X	Yang tse Kiang. Plan added: Anchorage of Nanking.....	—
R	do.	1758	X	Korea: Approaches to Séoul.....	—
R	do.	913	X	Korea, west coast: Mackau group to Clifford islands.....	—
N	do.	2975	X	Anchorage on the west coast of Yezo island. Plan added: Mashike Hakuchi.....	—
R	do.	452	X	Japan: Yezo island.....	—
R	do.	996	X	Japan: Kii channel to Yedo.....	—
N	do.	1648	X	Japan: Van Diemen strait to Oô Sima.....	2 sh. 6
R	do.	2657	X	Japan: Gulf of Tokyo.....	—
R	do.	128	X	Japan: Channels between Bingo Nada and Ozuchi sima.....	—
N	do.	2880	X	Japan: Bays on the north and west coast of Kiusiu: Tomioko bay. Kuchinotsu bay. Tobo Byochi.....	1 sh. 6
N	do.	3114	X	Japan: Anchorages in Simonoseki strait. Moji ko.....	1 sh. 6
N	do.	131	X	Japan: Kurusima no seto.....	1 sh. 6
†	do.	131	X	—	—
R	do.	836	X	Japan: Amakusa islands and Yatsushiro sea.....	—
R	do.	194	X	Japan: Nanao harbours.....	—
N	do.	3112	X	Japan: Misumi to Fukin.....	1 sh. 6
N	do.	2680	X	Japan: Approaches to Kobé.....	1 sh. 6

Hvor udkommet	Kort Nr.	Afsnit	Titel	Pris
Holland	85	X	Noordkust Java. Blad VIII. Eiland Bawean tot Westervaarwater Soerabaia 1:200,000.....	1.40 fl.
do.	23	X	Verbetersblad op. Nr. 23. Oostkust Sumatra. Monden der Polembang en Banjoe Azin Rivieren 1:60,000. (Til Opklæbning i Kaartet).....	—
do.	160	X	Oostkust Sumatra, Polembang rivier von P. Pajoeng tot Palembang 1:40,000	0.30 -
do.	182	X	Chineeske Zee, Anambas Eilanden (Nolyke groep) 1:74,500.....	1.65 -
Tyskland	145	X	China: Gouvernement Kiautschou. Tsingtau und Umgebung. 1:6,250. (4 Blätter).....	4.00 M.
do.	156	X	China: Gouvernement Kiautschou. 1:100,000 (Foreløbig Udgave).....	1.10 -
Frankrig	2221	X	Port de Ting Hai (Côte orientale de Chine).....	—
do.	5101	X	Baie Bias. (Côte S. E. de Chine).....	½ fr.
do.	3772	X	Baie Shallow. Route conduisant à Pékin.....	—
Farvandsbeskrivelser m. m.				
England	—	—	Admiralty lists of lights. 1900:	
			Part I. British islands.....	1 sh. 6 d.
			- II. Eastern shores of North sea and White sea.....	2 sh. 0 d.
			- III. Baltic sea.....	2 sh. 0 d.
			- IV. Western coast of Europe and Africa.....	1 sh. 6 d.
			- V. Mediteranean, Black, Azov, and Red seas.....	1 sh. 6 d.
			- VI. South Africa, East Indies, China, Japan, Australia, Tasmania and New Zealand	2 sh. 0 d.
			- VII. South America, western coast of North America, Pacific islands etc.	1 sh. 0 d.
			- VIII. Eastern shores of North and Central America, from Labrador to river Amacons etc.	2 sh. 6 d.
do.	—	—	International Signalbog.....	—
Tyskland	—	—	Amtlicher Liste der Schiffe der deutschen Kriegs- und Handelsmarine, mit ihren Unterscheidungssignalen für 1900. 1ste und 2te Nachtrag ..	—
do.	—	—	Entscheidungen der Ober-Seeamts und der Seeämtes des deutschen Reiches. XIII. 3. Heft.	3.15 M.

	Hvor udkommet	Kort Nr.	Afsnit	Titel	Pris
N	Tyskland	—	—	Handbuch für die deutsche Handelsmarine 1900	8.00
N	Frankrig	—	—	International Signalbog	—
T	Danmark	—	I	Tillæg til dansk Havnelods (afsluttet Februar 1900)	—
N	Tyskland	—	II	Angaben über Hafen und Anlegestellen der Schleswig-Holsteinschen Ostseeküste. 2. Hefte	1.50
N	do.	—	II	Segel-Handbuch für die Ostsee. V. Abtheilung. Die Ostküste von Schweden. Der Bottnische Meerbusen und der Ålands Inseln. 3. Auflage	3.00
N	do.	—	II	Verzeichniss der Wintersezelnchen in den deutschen Küstengewässern ...	—
T	England	—	II	Supplement to the Baltic pilot, part I. 3rd edition 1895	1 sh. 0
T	do.	—	II	Supplement to the Baltic pilot, part II 3rd edition 1896	2 sh. 6
N	do.	—	III	Channel pilot, part I. 9th edition 1900	2 sh. 6
T	do.	—	III	Revised supplement, 1900, to North sea pilot, part II, 5th édition 1895	0 sh. 6
T	do.	—	III	Supplement to the North sea pilot. part III, 6th edition 1897	0 sh. 6
T	Holland	—	III	Tillæg Nr. 1 til Besch. der Ned. Zeegat, dl. 1, Zeegat van Vlissingen en de Schelde	—
N	do.	—	III	Beschrijving der Nederlandsche Zeegaten. Del IV. Ilmuiden en Texel.	0.5 f
T	Frankrig	—	III	Supplem. Nr. 785. Notice hydrographique. Côte Nord de France	—
N	England	—	V	West coast of France, Spain and Portugal. 6. edition 1900	4 sh. 0
T	do.	—	V	Supplem. to the Sailing Directions for the S. E. coast of Nova Scotia and bay of Fundy, 4th edition, 1894 ...	0 sh. 6
N	do.	—	V	Africa pilot, part I., North Atlantic islands etc.	4 sh. 0
N	Tyskland	—	V	Handbuch der französischen Westküste. II. Auflage	3.00 M
T	Frankrig	—	V	Supplem. II. à Nr. 795. Côte Ouest de France	—
N	England	—	VI	West India pilot, vol. II, 5th edition 1899	6 sh. 0
N	do.	—	X	Sailing directions for the Pacific islands	—