



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almenyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her:

<https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

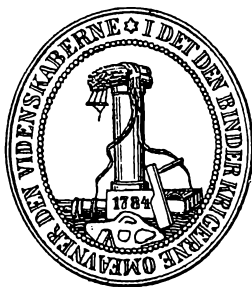
TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

78. AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET.

REDAKTØR KAPTAIN J. H. SCHULTZ.



KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

THIELES BOGTRYKKERI.

1907.

INDHOLD.

Artilleri, Panser; Kystbefæstninger.	Side
Englands Kystforsvar. Ved Kaptajn J. H. Schultz.....	563

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys.	
Den internationale Radiotelegraf-Konvention. Af Kommandør J. Vøhtz.....	126

Handelsmarine.	
Den nordatlantiske Skibsfart og dens Dampskibstyper. Af Inge- niør Jacob Rosen.....	205
Den danske Handelsflaades Skoleskib. Af Kaptajn N. T. Olsen	38

Historie og Biografi; Geografi og Rejser.	
Ved Aarsskiftet. Af Kaptajn J. H. Schultz.....	1
Nekrologer:	
Kong Christian den IX.....	28
Kaptajn Otto George Lütken.....	29
Professor, Søminemester Hannibal Jespersen.....	30
Tøjhusløjtnant V. F. A. Drackenbergt.....	31
Admiral de Ruyter. Foredrag holdt i Sølieutenant-Selskabet af Premierløjtnant, Baron Schaffalitzky de Muckadell.....	227
Om Bygningen af Dokken paa Christianshavn 1734—1739. Ved H. Degenkolv.....	279
Strengte Dage. Et Hundreedaarsminde. Af Arkelius.....	403
Det første danske Nikobar-Foretagende 1755—1760. Af Kay Larsen.....	527

Krigsmarine.	
Hvor bør vore Orlogsskibe bygges? Af Underdirektør H. Vedel	111
Den japanesiske Marine. Af Premierløjtnant Rechnitzer.....	335
De franske Flaademanøvrer. Af Premierløjtnant Ellbrecht....	78
De engelske Flaademanøvrer. Af Premierløjtnant V. Clausen..	167

	Side
Udrustninger i Aaret 1906 i den danske Marine.....	387
— — — norske —	440
— — — svenske —	396
— — — franske —	420
— — — tyske —	390
Budget for den danske Marine	443
— engelske —	541
— foren. St. —	469
— franske —	474
— hollandske —	487
— norske —	479
— russiske —	630
— svenske —	520
— tyske —	510

Meddelelser fra Marinerne:

Danmark.....	1, 387, 443
England	541
Forenede Stater.....	466
Frankrig.....	305, 420, 474
Holland.....	487
Norge.....	440, 479
Rusland	498, 630
Sverrig.....	32, 165, 396, 514
Tyskland.....	321, 390, 510

Lægevæsen; Skibssundhedsvæsen.

Lægevidenskabelige Erfaringer fra den Russisk-Japanesiske Krig 1904—05. Ved Premierløjtnant L. V. O. Tvermoes og Læge Rolf Hertz.....	47
---	----

Maskinvæsen.

Lidt om Skibsturbiner og Vandrørskedler. Af Underdirektør A. Rasmussen.....	254
--	-----

Meteorologi.

Ismeddelelsestjenester. Af Kaptajn C. J. Hansen	622
---	-----

Navigation, Astronomi, Instrumenter.

Deviationstabellens Rettelse i Løbet af Rejsen. Ved A. O. Tuxen Svendborg.....	292
---	-----

Skibbyggeri; Skibsudrustning.

Ny Methode til Sammenpasning af Skibes Linier. Af Skibbyg- mester i den østrigske-ungarske Marine A. Tronier	297
---	-----

Forskelligt.**Bog anmeldelse.**

Foredrag i Strategi af Kay Reinhard. Ved V. L.	225
Vår Flotta. Ved Ew.	277
Journalen van de Admiralen van Wassenaer-Obdam (1658 —59) en de Ruyter (1659—60) uitgegeven door G. L. Grove. Amsterdam 1907. Anmeldt af H. D. L.	414
Indhold af Tidsskrifter	} Se Tillæget.
Tilgang til Biblioteket	
Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.	
Marine-Literatur	



Ved Aarsskiftet.

Af Kaptajn J. H. Schultz.

Rigsdagen. Som Resultat af Rigsdagens Virksomhed paa Marinens Omraade er fremgaaet:

I Rigsdagssamlingen 1905—06.

1) Budgettet for 1906—07.

2) Tillægsbevilling for 1905—06.

3) Lov om Ændringer i Lov af 15. Maj 1868 om Lønninger m. v. ved Søværnet (Kadetternes Lønningsforhold).

4) Lov om Tilføjelser til § 15 i Lov af 25 Marts 1892 om Sønæringen m. m. (Nedsættelse af den Tjenestetid som Medhjælper, der fordres for Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 2 Klasse, med den Tjenestetid, hvor Reserveunderofficerer i Maskin- eller Søminekorpset har været udkommanderet som Elever i Flaadens Maskin-skoleskibe eller paa Værftet ved Maskin- og Kedeleffersyn i Flaadens Skibe).

5) Lov om midlertidig Lønningsforbedring til forskellige lavere lønnede Embeds- og Bestillingsmænd under Søværnet m. m.

6) Lov om Ændring i Lov af 27. April 1894 om Lønninger m. m. ved Fyrvæsenet, og i Tillæg til samme Lov af 22. Marts 1897.

7) Lov om Lønninger m. m. ved Vagervæsenet.

8) Lov om Ændringer i Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879.

9) Lov om nogle forandrede Bestemmelser for Helsingør og Dragør Lodserier.

I Rigsdagssamlingen 1906—07 ere følgende Forslag forelagte til Behandling:

1) Budgetforslaget for 1907—08.

2) Forslag til Lov om en ekstraordinær Bevilling til en Hovedreparation af Hs. Maj. Kongens Dampskib »Dannebrog«.

3) Forslag til Tillægsbevilling for 1906—07.

Budgetforslaget for 1907—08. Af omstaaende Tabel vil ses, at det samlede Budgetforslag udviser en Forøgelse fra forrige Aars Budget paa c. 92 000 Kr.; heraf falder c. 66 000 Kr. paa Søværnet, og c. 26 000 Kr. paa andre Institutioner. Den forøgede Udgift til Søværnet skyldes, paa nær 900 Kr., Lønningslovene. Disse medfører dog kun en virkelig Merudgift for Statskassen for Finansaaret 1907—08 af c. 44 000 Kr., idet der i Dyr-tidstillæg og midlertidigt Lønningstillæg til de Personer, hvem Loven berører, bespares c. 22 000 Kr. Forøgelsen af 26 000 Kr. paa »andre Institutioner« skyldes Variationer paa de forskellige Konti, som nærmere skulle omtales nedenfor. —

Paa Grund af Redningsvæsenets Optagelse paa Marinens Budget er der sket nogen Forandring i Rækkefølgen af de forskellige Konti under § 23 II, idet Redningsvæsenet har faaet Plads som Konto D, efter de tre andre »Væsener«, og det meteorologiske Institut er rykket op efter Søkortarkivet.

Af Nyheder paa de forskellige Konti skulle, foruden det ovenfor fremsatte, anføres:

Orlogsværftet. Af Hensigtsmæssighed har der funden nogle Omposteringer Sted indenfor Kontoerne II—VII.

Finansaar	Ordinære Budget § 23		Ekstraordinære Budget § 26		Tilsammen (afrundet)		Samlet Budget
	Søværnet	Andre Institutioner	Søværnet	Andre Institutioner	Søværnet	Andre Institutioner	
1898—1899.....	5 145 864	1 681 239	404 000	37 500	5 550 000	1 719 000	7 269 000
1899—1900.....	5 263 118	1 580 153	404 000	30 500	5 667 000	1 611 000	7 278 000
1900—1901.....	5 164 469	1 686 980	403 900	45 500	5 568 000	1 732 000	7 300 000
1901—1902.....	5 134 146	1 662 351	417 050	32 000	5 551 000	1 694 000	7 245 000
1902—1903.....	5 259 777	1 615 835	417 050	32 000	5 677 000	1 648 000	7 325 000
1903—1904.....	5 302 470	1 628 308	417 000	32 000	5 720 000	1 660 000	7 380 000
1904—1905.....	5 357 646	1 660 687	417 000	32 000	5 775 000	1 693 000	7 468 000
1905—1906.....	5 278 560	1 673 610	417 000	32 000	5 695 500	1 705 500	7 401 000
1906—1907.....	5 316 846	1 982 905	368 000	—	5 685 000	1 983 000	7 668 000
1907—1908.....	5 382 500	2 009 242	368 000	—	5 750 500	2 009 250	7 759 750

Ved Aarskiftet.

Nybygningskontoen anvendes alene til Fortsættelsen af »Peder Skram«.

Af større Reparationer skulle anføres:

1) Krydseren Gejser: Skiftning af Dækket, Fornyelse af Kedelrør, Installation af Varmeapparat, Forbedring af Ventilation m. m.

2) Fornyelse af bevægende Maskindele m. m. i Torpedobaade.

3) Hovedreparation af Bugserbaaden Fremad.

Udrustninger. Øvelseseskadren vil ifølge Forslaget komme til at bestaa af:

Panserskibet Iver Hvitfeldt	}	2 Maaneder i Eskadre.
Krydseren Gejser		
— Hejmdal		
— Hekla		
8 Torpedobaade af 1. Klasse	}	5 Uger i Eskadre.
4 Torpedobaade af 2. Klasse		
6 Patrouillebaade		
Kanonbaaden Falster		
Et Depot- og Forplejningsskib		

Skonnerten Ingolf skal paa Vintertogt i transatlantiske Farvande i 6 Maaneder.

Lodsvæsenet. En Motor-Lodsbaad til Agger-Kanalens Lodseri.

Fyrvæsenet. Af Nybygninger foreslaas:

1) Et Fyrskib til Udlægning ved Østre-Flak, i det vestlige Kattegat.

2) Et nyt Fyrapparat og Lanterne til Spodsbjerg Fyr.

3) Anbringelse af Petroleumsglødenetsbrændere ved 5 Fyr.

4) En Fyrassistentbolig med Udhus ved Knudshoved Fyr.

Fyrskibet paa Østre-Flak var paa forrige Aars Finanslovforslag, men blev paa Budgettet erstattet med et Fyrskib til Graadyb, hvortil der i Øjeblikket følte mere

Trang; iaar genoptoges Fyrskibet paa Østre-Flak, hvortil der er stærk Trang, paa Budgetforslaget.

Det nuværende Fyrapparat til Spodsbjerg Fyr er anskaffet i 1841 og derfor saa gammelt og udslidt, at det ikke kan mere.

Vagervæsenet. Kran og Bolværk m. m. paa Lynetten skal istandsættes; desuden skal der anskaffes ny Dykkerdragter.

Redningsvæsenet. Følgende nye Foranstaltninger foreslaas her: Oprettelsen af en Redningsstation ved Esbjerg og Ansættelse af en Disponent for Redningsvæsenet samme Sted. I Motiverne hertil hedder det: »I Forbindelse med de forskellige betydningsfulde Foranstaltninger, der fra Statens Side er trufne til Lettelse og Sikring af Sejladsen paa Esbjerg, vil der være god Anledning til ogsaa for Redningsvæsenets Vedkommende at søge tilvejebragt en Ordning, der kan være saa betryggende som muligt for den stedse voksende Besejling af Farvandene omkring denne vigtige Handelsby. Det foreslaas derfor, at der i Esbjerg oprettes en Redningsstation, hvortil der anskaffes en Redningsbaad. Istedetfor en Opsynsmand ved Stationen ønsker Ministeriet, henset til den større Betydning, en eventuel Redningsstation i Esbjerg vil faa, at ansætte en Mand, der foruden at øve Tilsynet med Redningsstation og Mandskab, i mødende Tilfælde skal kunne optræde som Redningsvæsenets Repræsentant paa Stedet med Ret til at disponere ikke alene over den stedlige Redningsbaad, men, for at tilvejebringe fornøden Samvirken, tillige over samtlige ved og Syd for Blaavandshuk samt paa Fanø stationerede Redningsbaade, samt over det Fyrvæsenet tilhørende, i Esbjerg stationerede Dampskib og eventuelt tillige over de under Havnen hørende Dampskibe. Denne Mand vil saaledes blive udrustet med større Myndighed og Ansvar end Opsynsmændene ved Redningsstationerne, idet han vil være at betragte som en særlig Disponent for Redningsvæsenet i den om-

handlede Egn. Den her foreslaaede Ordning af Redningsvæsenets Forhold ved Esbjerg vil formentlig paa bedste Maade imødekomme Sejladsens Tarv paa dette Sted, hvortil kommer, at den stærkt paakræves af de der-værende særlige Farvandsforhold.«

Søkortarkivet skal udgive en ny Udgave af den danske Havnelods, samt en ny Fortegnelse over Fyr- og Taage-signalstationer i Kongeriget Danmark med Bilande.

Forskelligt. En ny Udgave af officiel Fortegnelse over Skibe, henhørende til den danske Krigs- og Handelsflaade, der ere tildelte Kendingssignaler.

Ekstraordinære Udgifter. Her skal af nyt bemærkes Forslag til:

Forandring af elektriske Motorer til Taarndrejningen i Panserskibet Herluf Trolle.

Ventilation af Kasematterne i Panserskibet Olfert Fischer.

Forandring af Panserskibet Iver Hvitfeldts Armering, idet den nuværende Armering: 2 Stkr. 57 mm. P. K., 6 Stkr. 37 mm. Rev. K. og 2 Stkr. 37 mm. Rek. K. foreslaas erstattet med 10 Stkr. 57 mm. P. K. i Rekulaffutage.

Ved 1. Behandling i Folketinget af Budgetforslaget fremkom der følgende af Interesse for Marinens Vedkommende:

Tre af Folketingsmændene for Kjøbenhavn forespurgte Ministeren, hvorledes det gik med det af Orlogsværftets private Arbejdere ifjor indsendte Andragende om at faa Ret til Pension i Lighed med, hvad der er indrømmet Arbejderne ved Hærens Laboratorium, Statsbanernes og kommunale Arbejdere, hvilket Andragende var blevet velvilligt modtaget i Tinget og henvist til Ministerens nærmere Undersøgelse.

Desuden fremkom Folketingsmand Martin Olsen med forskellige Henstillinger og Forslag, nemlig:

at der skulde følges en bestemt Regel ved Beregningen af det midlertidige Lønningstillæg, saa at man

enten regnede Overarbejdet med eller ikke, saa at det blev gjort ens i alle Tilfælde;

at det Skibstillæg paa 10 Kr., som de faste Folk faa, naar de ere ude at sejle, ikke gøres afhængig af Indstilling fra Chefen paa Grundlag af god Opførsel, men bliver konstant;

at de faste Arbejderes Lønning og deres Pensionsberegning kommer til at ske efter simple og lettere overskuelige Former, end det for Øjeblikket er Tilfældet, og

at der bliver oprettet nogle Badeanstalter paa Orlogsværftet, særligt for de Arbejdere, som have med det mest grissede Arbejde at gøre.

Endelig ankede han over den højere merkantile Ledelse af Holmen ved følgende Udtryk: »man gnauser paa Indkøbet, saa at man ikke engang har tilstrækkeligt Lager til, at man kan faa den Kvalitet af Materiale, der er nødvendigt til det Arbejde, der skal udføres. Der kræves, at der laves godt og pænt Arbejde, og det skal det ogsaa være, men det er navnlig den merkantile Ledelse af Holmen, som har sin egen Opfattelse af disse Forhold, og paa Indkøbet knibes der saaledes, at de, der arbejde i Træ derude, have meget vanskeligt ved at faa de Kvaliteter af Træ, de skulle bruge til Arbejdet«.

Folketingsmand Slengerik klagede over, at Kadetter og Ingeniøreløver ikke skulde hilse Underofficerer, hvorved han mente, at Loven ikke var sket Fyldest, eftersom det i denne er forudsat, at Kadetter, Ingeniøreløver, Konstabler og Underofficerselever alle ere Menige, hvilket han nærmere motiverede. —

Paa disse Forespørgsler og Henstillinger svarede Ministeren:

»Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 8de Valgkreds (Martin Olsen) havde en Række af Henstillinger til mig, væsentlig om Forholdene paa Orlogsværftet og under Marinen. Jeg skal nu ikke komme langt ind paa dem,

for jeg skal som almindelig Bemærkning sige til det ærede Medlem, at da han sluttede med at sige, at han haabede, at disse Henstillinger vilde blive tagne under velvillig Overvejelse, udtalte han netop et Haab, som jeg er til Sinds at gøre til Virkelighed, saa vidt jeg kan; de ville blive tagne under velvillig Overvejelse. Og naar jeg nævner to af Henstillingerne som de væsentligste, nemlig Spørgsmaalet om de private Arbejderes Pensionsforhold og de faste Arbejderes Lønberegning, kan jeg sige til det ærede Medlem, at paa disse to Hovedposter er der allerede sket saa store Forarbejder, at jeg haaber, vi ville komme igennem dermed i denne Samling paa en tilfredsstillende Maade. Jeg føler mig overbevist om, at der vil blive forelagt — og jeg haaber ogsaa gennemført — en Lov om de private Arbejderes Pensionsforhold i Lighed med den Lov, som blev gennemført i Fjor for Hærens Arbejdere, og hvad det andet Spørgsmaal angaar, da ere vi saa godt som færdige med et meget omfattende Ændringsforslag til Finansloven. Der har været arbejdet derpaa et Par Maaneder. Der skete jo nemlig, som det ærede Medlem vist ved, en Henvendelse til mig fra Arbejderne paa Orlogsværftet om dette Forhold. Vi have udarbejdet et saadant Ændringsforslag til Finanslovens anden Behandling, som vi snart ere færdige med, og som vil bevirke, at disse Daglønninger, der nu bestaa af Tillæg og Tillægs Tillæg og Brødpenge — jeg er fuldstændig enig med det ærede Medlem og har altid været det om det urimelige i en saadan Lønberegning —, at alt dette vil blive samlet til enkelte Satser, saa at hver faar sin Løn samlet beregnet. Det vil have adskillig Virkning til forskellige Sider, det vil have den Virkning overfor Arbejderne, at de faa Pension af deres virkelige Løn, hvad der, hvordan Pensionen saa for øvrigt bliver, maa være tilfredsstillende. Men det vil ogsaa have den Virkning, at Budgettet bliver klart og overskueligt, saa at man kan se, hvor store de

virkelige Daglønninger ere, og det vil gøre Budgettet overskueligt i en anden Henseende, idet vi ville faa overført fra Finansministeriet til Marineministeriet de Penge, som nu staa paa Finansministeriet som Tillæg, ligesom vi ogsaa slippe fri for det paa den aarlig tilbagevendende Lov om Lønningstillæg. Men, som sagt, dette store Ændringsforslag vil blive stillet til Finanslovens anden Behandling, og jeg haaber, at man fra alle Sider vil slutte sig dertil; der har været arbejdet derpaa i Sommerens Løb, og jeg modtog, som sagt, en Henvendelse fra Arbejderne derom i Forsommeren.

De øvrige Henstillinger skal jeg nærmere lade undersøge og nærmere overveje. Naar det ærede Medlem saaledes talte om en Badeanstalt ude paa Orlogsværftet, saa vil jeg dertil bemærke, at vi allerede have noget derude i den Retning. Vi have det ikke saadan, at Folkene gaa smudsige fra Morgen til Aften, vi sørge for, at de kunne faa saa meget Smuds af sig som muligt derude, men jeg skal dog indrømme, at naar det ærede Medlem talte om en Badeanstalt, saa vil jeg kun ønske, at man fra Rigsdagens Side vil tilbyde en ekstraordinær Bevilling, saa vi kunne bygge saa meget derude, at man kunde faa et Sted, hvor man virkelig kunde rense sig. Men det kan jo ikke gøres uden Penge, det er umuligt.

Det ærede Medlem for Middelfart (Slengerik) talte om Ingeniørelevernes Hilsepligt. Ja, det have vi jo talt om tidligere, mine Udtalelser derom findes i Tidenden for i Fjor Sp. 1126. Denne Sag er nu ordnet paa den Maade, at Ingeniøreleverne, Kadetterne og Underofficers-eleverne alle ere udenfor den militære Rangforordning, de ere hverken menige, Officerer eller Underofficerer — de ere Elever paa Skolen. Man har derfor paalagt disse Elever, at de skulle hilse paa deres Lærere paa vedkommende Skole, det er naturligt, og det er der ingen, der har noget imod. Dernæst skulle de hilse paa Med-

lemmerne af det Korps, som de siden skulle tilhøre. Naar Ingeniøreløverne og Eleverne paa Kadetskolen ikke skulle hilse paa Underofficererne, skulle Underofficererne jo heller ikke hilse paa dem, saa det synes mig omtrent at kunne gaa lige op, og jeg kan ikke se, at der i Virkeligheden er noget forkert i den Ordning, som min Forgænger har truffet paa dette Omraade.» —

Forslag til Lov om en ekstraordinær Bevilling til en Hovedreparation af H. M. Kongens Dampskib »Dannebrog», fremsat i Folketinget d. 4. Dec. d. A., lyder saaledes:

Til en Hovedreparation af H. M. Kongens Dampskib »Dannebrog» bevilges et Beløb af 435 000 Kr.

Dette Lovforslag motiveres, i de det ledsagende Bemærkninger, med, at Skibet er c. 27 Aar gammelt og har aldrig faaet en gennemgaaende Hovedreparation, der nu blandt andet maa omfatte ny Kedler, idet de nuværende, der er ligesaa gamle som Skibet, ere udslidte. Samtidig med den nødvendige Hovedreparation af Skibet ønsker man at benytte Lejligheden til at gøre Skibet noget længere for at skaffe mere Plads, hvortil der i høj Grad er Trang.

Forslaget blev fremlagt i Folketinget d. 4. December, gennemgik de tre Behandlinger henholdsvis d. 6., 8 og 11. December, hvorefter det i uændret Form overgik til Landstinget, hvor det uændret gennemgik de tre Behandlinger fra 14. til 19. December og fik kgl. Stadfæstelse d. 19. December 1906.

I Folketinget vilde Venstre have, at det forlangte Beløb skulde tages af Marinens Nybygningskonto, hvilket Forlangende Forsvarsministeren afviste med den Bemærkning, at da »Dannebrog» oprindelig ikke var bygget paa Marinens Budget, men paa § 26, var der ingen Rimelighed i at belaste Marinens Nybygningskonto med Skibets Hovedreparation og Ombygning. — Socialdemokraterne vilde ikke gaa med til det forlangte Beløb, men stillede et Ændringsforslag om at bevillige 19100 Kr. til

Reparation, hvilket blev forkastet. — Høire vilde foretrække et helt nyt Skib, men vilde ikke stemme imod Forslaget, som det var motiveret.

I Landstinget blev der af E. Brandes foreslaaet nedsat et Udvalg til at drøfte Sagen nærmere, da han mente, at de fremsatte Omkostninger var for store, og han i det Hele var mere stemt for et nyt Skib, men Udvalget blev forkastet og Forslaget vedtaget. —

Tillægsbevillingsforslaget for 1906—07 frembyder ikke meget af Interesse for Marinens Vedkommende; der søges til:

§ 23 I. Søværnet	79 800 Kr.
do. II. Andre Institutioner . .	75 100 -
§ 26. Til Søværnet	60 800 -
	<hr/>
	215 700 Kr.

Af disse er 55,800 Kr. til Svitzers Entreprise for Optagelsen af Torpedobaaden Havhesten i Sommeren 1904, idet Højesteretsdommen i den af Ministeriet mod Entreprisen anlagte Sag faldt d. 26. Juni 1906, og i Favør af Entreprisen. — 61 000 Kr. er yderligere Tilskud til »Danmarks Ekspeditionen« til Nordostgrønland. — 70 000 Kr. er Søminetillæg i Henhold til Lønningslov af 9. Marts 1906. — Endelig er der paa Redningsvæsenets Konto søgt ialt om 6 800 Kr. til: Udvidelsen af Telefonnettet omkring Graadyb; Signaleringsmidler for Skallingens Fyr; Forandring af en Redningsbaad af ny Type, og til Uskadeliggørelse af Vrag, der ere farlige for Rednings- og Fiskerbaade.

Materiellet. For Krigsskibsmateriellet er at bemærke, at der er bygget videre paa »Peder Skram« og den nye Torpedobaad, men intet af de afgørende Punkter i et Skibs Levned er naaet. Det gamle Materiel er blevet et Aar ældre, uden at det derfor er blevet værdifuldere.

Fiskeriinspektionsskibet »Islands Falk«, hvortil Teg-

ningen blev approberet d. 22.—12.—1904, og som løb af Stablen d. 22.—1.—06, afholdt sine Prøver i Marts Maaned med nedenstaaende Resultat, hvorefter Kommandoen hejstes d. 7. April, Chef Kaptajn J. L. Petersen, og efter at være inspiceret af Flaadeinspektøren afgik Skibet til Island, hvor det har haft Station til henimod Aarets Udgang.

Prøven bst.

Dato	Fart i Knob	I. H. K.	Kulforbrug pr. I. H. K.	Displacement paa Prøven	Omdrejning pr. Minut	Kedeltryk
8 Timers Kulforbrug						
30-3-06	10.6	478	0.68	726	115.9	13.8
4 Timers Fuldkraftsprøve						
2-4-06	12.75	1000	0.96	726	146.3	14.6

Maksimalhastigheden paa et Sæt Løb var 13.48 Knob med 1273 I. H. K., 158 Omdr. Skruens Diameter 2.9 m. Skruens Stigning 3.06 m. — Fuldt udrustet er Skibet 769 Tons.

Stabiliteten er for fuldt udrustet Skib Maksimum ved $62\frac{1}{2}^{\circ}$ Krængning, men er endnu betydelig ved 90° . Metacenterhøjden over Skibets Tydpkt. — Abg = 0.67 m.

Ved hurtig Opfyring i Hovedkedlerne, kunde der gaas an med Maskinen, som iforvejen var varmet op ved Hjælp af Damp fra Hjælpekedlen, efter $25\frac{1}{2}$ Minuts Forløb.

Der findes følgende Hjælpemaskiner og Apparater, som alle prøvedes med tilfredsstillende Resultat: Damp-Styremaskine, Ankerspil, Varpespil, Lysmaskine, Tank- og Lænsepumpe, Sanitær-, Sprøjte- og Spulepumpe, Circulationspumpe, Fødepumpe, Kedelpumpe, Badepumpe, Spædevandsapparat med tilhørende Damppumpe, Destillationsapparat og Damp-Varmeapparat.

Lysmaskinen præsterer c. 7 Kilowatt.

Loddemaskinerne er indrettet til Indhivning ved elektrisk Motor. —

Ombygning og Hovedreparation af Kongens Dampskib »Dannebrog« er paabegyndt i December Maaned og skal omfatte:

En Forlængelse af Skibet paa 35 Fod, hvoraf 16' falder for, 16' agter og 3' i Kedel- og Maskinrummet; det havde været ønskeligt, om man havde kunnet lægge den største Del af Forlængelsen agter, hvilket imidlertid er umuligt af Hensyn til Balancen; af samme Grund maa Skibet skæres over i Midten, saa at Maskiner og Kedler maa udtages. Forlængelsen medfører, at Skibet maa forstærkes for at tilfredsstille de nugældende Love angaaende Skibes Bygning og Forsyning med vandtætte Skodder.

Apteringen om Læ agter fornys fuldstændig.

Dækshuset agter ombygges og forlænges, og der indrettes en Salon til Majestæterne agter i S. B. Vingehus, hvor før Chefen havde Lukaf; Chefen kommer nu til at bo for i S. B. Vingehus, og Næstkommanderende og Maskinmesteren flyttes hen i Dækshuset for, der laves nyt og større. En Officer faar Lukaf om Læ forude, hvor Apteringen forandres dels paa Grund af Skibets Forlængelse og dels for at opnaa bedre Beboelse for Kavalerer og Hoffolk; desuden vil der her blive indrettet Lukaf for en Prins.

Mandskabets Kabys udskilles fra Hofholdningens.

Der anbringes ny: Kedler, Dæk, Varmeapparat, Belysningsystem, Ventilationssystem, samt sanitære Foranstaltninger og endelig vil der blive foretaget forskellige mindre Forandringer og Forbedringer, saa at Skibet vil fremtræde i en til dets Brug passende Form. —

Endelig skal omtales Skonnerten »Margrete Knuth«, der oprindelig var bygget som Lystfartøj, men som i 1888 af Ejeren, Lehns greve A. W. Knuth til Knuthenborg, blev skænket til Marinen med den Bestemmelse, at den skulde anvendes til Oplodning af Fiskebankerne ved Is-

land eller til anden nyttig Brug efter Ministeriets Bestemmelse. Ved Behandlingen af Finanslovforslaget for 1889—90 blev der bevilget et Beløb af 10 000 Kr. til Fartøjets Omaptering, Forsyning med Dampspil m. m. i det nævnte Øjemed; men da det viste sig, at der for at bringe Skonnerten istand til den paatænkte Anvendelse vilde kræves langt større Beløb, opgav Ministeriet dette.

Siden har Skonnerten henligget ubenyttet ved Orlogsværftet, skønt Tanken flere Gange har været henvendt paa dens Anvendelse, bl. a. som Øvelsesfartøj for Officererne til Farvandskendskab, eller til Brug som Øvelsesskib for Kadetterne. Ligeledes har det været paatænkt at anvende Skonnerten som Skoleskib for Fiskere, men Planen strandede af Mangel paa Penge, og ved ministeriel Resolution af 17. November 1900 udgik »Margrethe Knuth« af Flaadens Tal.

Ved Skr. af 17. Maj 1906 har Marineministeriet, efter derom modtagen Henvendelse fra Dansk Fiskeriforening, overdraget denne Skonnerten til Anvendelse som Frysetransportskib for »Vendsyssel Packing Co.« bl. a. for frossen Fisk fra Færøerne og muligt fra Island og Grønland paa nærmere fastsatte Vilkaar; dog at Skonnerten skal tilbageleveres Marinen, saafremt Foretagendet ikke lykkes.

Skonnerten er i Aarets Løb bleven forsynet med Motor, Frysemaskiner m. m., bleven eftersat og sat i sødygtig Stand, og henlaa i Frihavnen ved Aarets Slutning klar til Afgang paa sin første Ekspedition.

Personellet. I det forløbne Aar har Avancementsforholdene været meget rolige, hvilket kommer som en naturlig Reaktion ovenpaa de forudgaaende stærkt bevægede Aar.

I de tjenstgørende Grader af Søofficerskorpset har Avancementet i det forløbne Aar været saaledes:

0 Avancement til Viceadmiral.

0 — til Kontreadmiral.

- 1 Avancement til Kommandør (1.2)
 2 — til Kaptajn (3.6)
 3 — til Premierløjtnant (4.0).

1 Kadet er bleven udnævnt til Sekondløjtnant.

Gennemsnitsalderen for de forskellige Klasser stiller sig saaledes:

31. Dec.	Vice- admiral	Kontre- admiral	Kom- mandør	Kaptajn	Pr.Løjtn.	Sek.Løjtn.
1891	64.4	64.4	57.8	42.8	31.6	—
96	69.4	61.1	57.8	44.0	33.2	—
99	64.8	59.6	52.2	43.2	33.6	24.6
1900	65.8	60.6	52.8	43.8	33.0	25.1
01	66.8	54.8	52.6	44.1	33.1	24.8
02	67.8	55.8	53.2	43.6	32.4	23.2
03	68.8	56.8	53.2	44.0	32.7	23.4
04	69.8	57.8	54.2	44.4	32.6	22.9
05	62.4	56.0	53.8	44.2	32.0	22.8
06	63.4	57.0	54.0	44.6	32.3	23.3

Det vil ses, at der er en ringe Tilvækst i Aldersgrænsen over hele Linien, en Følge af det ringe Avancement.

Aarsagerne til de ovenfor nævnte Avancementer ere at: 1 Kommandør har søgt sin Afsked efter at have opnaaet den dertil berettigende Alder; 1 Kaptejn har søgt sin Afsked paa Grund af Svagelighed, og 1 Premierløjtnant er gaaet udenfor Nummer for at overtage en civil Stilling.

Endvidere har 1 Kaptejn udenfor Nummer og 1 Sekondløjtnant faaet Afsked ved opnaaet Aldersgrænse; 1 Premierløjtnant udenfor Nummer har søgt sin Afsked, og 1 forhenværende Premierløjtnant og 1 forhenværende Sekondløjtnant har faaet Afsked i Naade.

Den ringe Tilgang til Sekondløjtnantklassen har bevirket, at denne staar med saa lavt et Antal, 4, som der overhovedet har været i de sidste 40 Aar. —

I Maskinkorpset har intet Avancement fundet Sted i det forløbne Aar. —

I Haandværkerkorpset er en Skibbygmester bleven udnævnt til Kontorchef og er bleven overdragen Stillingen som Chef for Konstruktionskontoret; en Baadebygmester er bleven udnævnt til Skibbygmester, og en Formand er avanceret til Baadebygmester. En Smedemester har søgt sin Afsked og en Undermester er udnævnt til Mester i Skibssmedien. —

I Søminekorpsets Depot er en Søminemester bleven afskediget paa Grund af Alder og Svagelighed og en Underofficer avanceret til Undersøminemester. —

I Lægekorpset er en Overskibslæge, den fungerende Stabslæge, bleven afskediget efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed, og en Skibslæge avanceret til Overskibslæge og fungerende Stabslæge. —

I Intendanturkorpset har intet Avancement fundet Sted i det forløbne Aar.

Med Hensyn til Vakancerne i Underofficerskorpserne stiller Forholdet sig saaledes:

	Artilleri	Matros	Sømine	Maskin	Tøjhusafd.	Ekvipageafd.	Sømine Depot	Haandværkerkorpset	Intendanturkorpset
Lovmæssige									
Antal . . .	175	81	40	90	14	8	7	45	13
1897:	9	4	1	21	0	0	0	0	1
1898:	20	4	0	30	0	0	0	0	2
1899:	24	9	3	29	0	0	0	0	2
1900:	31	10	1	34	0	0	0	0	6
1901:	36	15	0	24	0	0	0	0	6
1902:	38	16	1	26	0	0	0	0	6
1903:	27	13	3	18	0	0	0	0	6
1904:	25	13	3	14	0	0	0	0	6
1905:	26	12	3	9	0	0	0	0	4
1906:	27	10	0	14	0	0	0	0	2
pCt. {									
1902:	22	20	3	29	0	0	0	0	47
1906:	16	12	0	16	0	0	0	0	16

I de to underste Rubrikker er Vakancerne opførte procentvis for det værste Aar, 1902, og for det sidste Aar; der er Fremgang, men man kunde maaske have ventet den større.

Marinens Togter og anden Virksomhed. I det forløbne Aar har der, udover de budgetmæssige Udrustninger, fundet en ekstra Udrustning Sted i Anledning af Kong Haakon VII. og Dronning Mauds Kroning i Trondhjem, som fandt Sted d. 22. Juni. Kongens Dampskib Dannebrog med Ds. kgl. Højheder Kronprinsen, Kronprinsessen og Prins Harald ombord, ledsaget af Panserskibet Herluf Trolle, afgik fra Kjøbenhavn d. 15. Juni og ankom, efter at have anløbet forskellige Steder paa Vejen, til Trondhjem d. 20. Udenfor Trondhjem stødte Krydseren Hekla, kommende fra Island, til de to andre Skibe; den saaledes dannede Flaadedeling var under Kommando af Yachtkaptajn F. Bardenfleth, der havde sin Stander hejst paa »Dannebrog«. Ved Kroningshøjtideligheden var alle tjenestefri danske Officerer tilstede i Kirken. Den 27. lettede de danske Skibe og stod sydefter; om Eftermiddagen fik »Herluf Trolle« fri Manøvre og gik direkte til Kjøbenhavn, medens »Dannebrog«, ledsaget af »Hekla«, besøgte flere Steder paa den norske Kyst, bl. a. Christianssand, hvor der blev nedlagt Kranse paa Heltegravene; den 2. Juli ankom Skibene til Kjøbenhavn, hvorefter de kgl. Herskaber gik iland, og Standeren blev strøgen.

For Øvelseseskadrens Vedkommende er særligt at bemærke, at de tre af Skibene var under Kommando af Eskadrechefen i c. 3 Maaneder mod kun c. 2 tidligere, og i den første Maaned var der attacheret den saaledes dannede Eskadre en Torpedobaad, hvorved endel indledende Øvelser mellem Skibe og Torpedobaade kunde foretages, forinden den hele Eskadre dannedes. Begge de to hernævnte Foranstaltninger maa absolut betegnes som Forbedringer ved Øvelseseskadrens Virksomhed og heldigst vilde det maaske være, om Skibene var under

samlet Overledelse fra den Dag, Kommandoen blev hejst i dem. Øvelseseskadrens Virksomhed vil fremgaa af efterfølgende.

Tirsdag den 3. Juli var Panserskibene Olfert Fischer og Herluf Trolle, Panserbatteriet Skjold samt Torpedobaaden Springereren til Ankers i Københavns Yderhavn, da Eskadrechefen, Kontreadmiral Scheller, hejste sit Flag i »Olfert Fischer«.

Eskadren afgik efter en kort Inspektion syd om Gedser til Storebælt, hvor Skibene skiltes for paa egen Haand at fortsætte Uddannelsen og Organisationen.

Fra den 6. til den 9. Juli laa Eskadren samlet paa Lunkebugten og afholdt indtil den 13. Juli med fri Manøvre bl. a. indledende Instruktions skydning i og omkring Storebælt.

Den 13. afholdtes Evolutionsøvelser øst for Ømø, og Eskadren afgik efter Natinstruktions skydning paa Karrebæksmindbugten til Stubbekjøbing Rhed, hvor den forblev indtil den 16. Juli, da den afsejlede herfra, hvorefter Enkeltskibuddannelsen fortsattes i Smaalandsfarvandet, til Eskadren atter samledes den 20. Juli.

Efter Afholdelsen af forskellige samlede Øvelser ankrede Eskadren om Eftermiddagen paa Kallundborg Rhed og eskorterede de 2 følgende Dage »Dannebrog« med H. M. Kongen om Bord til Odense Gab og tilbage til Kallundborg. Den 23. afsejledes herfra til Farvandet vest for Samsø, hvor Kadetskibet, Krydseren Heimdal, stødte til Eskadren.

Efterat Skibene med fri Manøvre havde fortsat Besætningernes artilleristiske Uddannelse, samledes Eskadren nord for Samsø, afholdt en Fægtningsøvelse omkring Moselgrunden og gik hen paa Eftermiddagen til Ankers ud for Oddens Kirke.

Eskadrens Befalingsmænd og Kadetter gik herefter tilligemed Eskadre-Musikkorpset i Land og besøgte Heltegraven paa Kirkegaarden.

Ud paa Aftenen afsejledes til Kjøbenhavn, hvor Skibene lagde ind til Orlogsværftet for Kulfyldning og Proviantering.

Torpedobaaden Springerer afgang fra Eskadren den 26. Juli og havde i den forløbne Tid skiftevis været knyttet til de forskellige Skibe i Eskadren.

Øvelserne mellem Skibene og Torpedobaaden i denne Periode gik fornemmelig ud paa at gøre Besætningerne fortrolige med de rent indledende Projektørøvelser, Afstandsgisning og Afstandsmaaling samt paabegynde Samarbejdet mellem Projektørbetjeningen og Antitorpedobaadsskytset.

Man var saaledes kommen over mange af disse forberedende Arbejder inden den samlede Eskadre skulde formeres og de egentlige Eskadreøvelser begynde.

Torsdag den 2. August indgik Torpedobaadene Havhesten, Narhvalen, Støren og Søløven samt Dampminebaaden Hjælperen i Eskadren, hvorefter denne lettede og afgang nord om Sjælland til Kallundborg Fjord, idet den dels undervejs, dels paa Fjorden afholdt Evolutionsøvelser og indledende Torpedobaadsangreb saavel med Skibe under Gang som mod ankerliggende Skibe.

Fra den 7. til den 19. August havde Eskadren Station dels i Farvandet vest for Samsø, dels paa Aarhusbugten og omliggende Vige. — Der afholdtes Torpedobaadsangreb, Fægtningsskydning med Øvelsesammunition, Rekognosceringsøvelse, Fægtningsøvelse og Blokade og Udbrudsmanøvre, samt en Fællesøvelse paa Samsøs nordlige Del med nogle af de i Aarhus garnisonerende Afdelinger.

Søndag den 19. August afgang Eskadren fra Ebeltoftvig nord om Sjælland til Kjøbenhavn.

Den 20. August afgang H. M. Kongen, ledsaget af D. K. H. Kronprinsen og Prins Valdemar, Besøg i Eskadrens større Skibe, hvorefter nogle af disse samt Tor-

pedobaadene deltog i Fællesøvelse med Kjøbenhavns Søbefæstning.

Opholdet ved Kjøbenhavn, der varede til d. 23. August, benyttedes til Kulfyldning, Provantering samt Haandvaabenskydning paa Hærens Skydebaner paa Amager.

Den 23. August afgik den samlede Eskadre fra Kjøbenhavn, afholdt i den nordlige Del af Sundet en Sigte- og Ildfordelingsøvelse, hvorefter Eskadren deltes i 2 Partier til at deltage i en til den 25. August varende taktisk Øvelse i Forbindelse med Torpedobaadsangreb i Storebælt.

Stiv til stormende nordvestlig Kuling nødvendigjorde enkelte Ændringer i Programmet for Øvelsen, der dog i alt væsentligt gennemførtes.

Fra den 27. til den 30. August afholdtes i Storebælt med tilgrænsende Farvande en større strategisk-taktisk Øvelse, hvori tillige Krydseren Hekla, Opmaalings-skibet Marstrand og Fiskeriinspektionsskibet Krieger deltog.

I Forbindelse med denne Øvelse foregik tillige en kontraktmæssig Prøve med Gnistelegrafapparaterne mellem »Olfert Fischer« og »Herluf Trolle«.

Fra den 31. August til den 3. September aflagde »Olfert Fischer«, »Herluf Trolle« og »Skjold« samt Torpedobaaden Søløven Besøg i Kiel samtidig med den svenske Kysteskadre.

Under det 4 Dages Ophold var Eskadren Genstand for megen Opmærksomhed og Gæstfrihed, saavel fra den i Kieler Havn liggende Del af den aktive tyske Slagflaade som fra Stationschefen og de øvrige tyske Marineautoriteter.

Fra den 3. til den 7. September havde Eskadren Station i Karrebæksmindebugten til Afholdelse af Nat-skydning og afgik efter dennes Afslutning til Faaborg, »Olfert Fischer« og »Herluf Trolle« syd om Langeland,

de øvrige af Eskadrens Skibe og Baade gennem Svendborgsund.

Den 10. September afholdtes paa Faaborg Rhed en Kapsejlads mellem Eskadrens større Fartøjer, hvorefter de større Skibe gennem Lillebelt afgik til København, undervejs afholdende Udholdenhedsprøve. Torpedobaadene gik, efter at have fyldt Kul i Korsør, gennem Grønsund til København, ligeledes afholdende Udholdenhedsprøve.

Efter Kulfyldning ved Orlogsværftet deltog Eskadren den 13. og 14. September i en Fæstningsøvelse med 1ste Generalkommando omkring København og afholdt herefter Fuldkraftsprøve under Sejlads nord om Sjælland til Aarhus, paa hvis Rhed der ankredes den 15. Septbr.

Efter Fægtningsskydning mod Skiven paa Tunø Knob den 17. September afgik Eskadren til Smaalandsfarvandet, hvor den havde Station til den 23. September. — Der afholdtes fortrinsvis Torpedobaadsangreb mod Skibe til Ankers, Rekognosceringsøvelse, Fægtningsøvelse og Blokade og Udbrudsmanøvre.

Den 22. September fandt en Kaproning Sted mellem Eskadrens Fartøjer i Farvandet øst for Fæmø.

Den 23. September afgik Skibene nord om Sjælland, Torpedobaadene og »Hjælperen« gennem Bøgestrømmen til Sundet.

Efter forskellige afsluttende Arbejder indgik Eskadren den 26. September i Københavns Havn. Den 27. strøg Eskadrechefen sit Flag. —

For Skoleskibenes Vedkommende er Aarets Begivenhed, at Underofficerseleverne for første Gang var udkommanderet med et moderne Skib, Krydseren Hekla, der i c. 3 Maaneder havde Station ved Island, hvorefter Resten af Togtet foregik i de hjemlige Farvande; som ovenfor nævnt, var Krydseren i kortere Tid attachedet Øvelseseskadren.

Kadetskibet, Krydseren Hejmdal, havde, forinden det

indgik i Øvelseseskadren, en længere søgaaende Tur, hvor det, foruden at besøge et Par Kanalhavne, som yderste Punkt anløb Madeira.

Medens vi saaledes for Kadetter og Underofficers-elever nu have gode, ret moderne Skibe til Skoleskibe, har vi for Ingeniørelevernes Vedkommende kun Kanonbaaden Falster (34 Aar gammel), der næppe kan siges at staa paa Højde med Tidens Fordringer til et Maskinskib. Det maa være at haabe, at der snart maa blive Raad til ogsaa at give Ingeniøreleverne et moderne Skoleskib, saa at deres praktiske Uddannelse kan komme paa Højde med deres udmærkede teoretiske Uddannelse.

Vinterskibet gik ifjor til Vestindien, medens det iaar besøger Middelhavet. —

For Fiskeriinspektionsskibenes Vedkommende udmærker Aaret 1906 sig ved Itjenestetrædelse af det ny Inspektionsskib til Island, »Islands Falk«, hvorved der for Fremtiden vil være Inspektion ved Island hele Aaret rundt. Medens Danmark saaledes for Tiden har gode Fiskeriinspektionsskibe for de fjernere liggende Dele af Riget, er selve Moderlandet ret stedmoderligt behandlet i saa Henseende, hvilket let springer i Øjnene, naar man ser paa de for Tiden anvendte Inspektionsskibes Alder, nemlig:

Inspektionsskibet ved Island.....	1 Aar
— - Færøerne	6 -
— i Nordsøen og Skagerrak	23 -
— indenfor Skagen.....	46 -

De to sidstnævnte Skibe kan næppe siges at være »up to date«, og selv om der bødes noget herpaa ved at de et Par Maaneder om Sommeren faar attachedet en Torpedobaad, er der dog ogsaa i den øvrige Tid af Aaret Brug for tidssvarende Inspektionsskibe; thi Fjenden, Damptrawleren, er altid isigte, saaledes som det vil fremgaa af hosstaaende Tabel, hvor der for hver

	Skagen					Anholt Knob					Anholt Havn			
	1902	1903	1904	1905	1906	1902	1903	1904	1905	1906	1903	1904	1905	1906
Januar	21	26	15	42	23	37	8	19	16	49	"	9	86	31
Februar	33	21	5	155	32	22	32	24	28	82	32	8	44	19
Marts	21	5	6	35	49	48	52	46	53	91	18	3	5	12
April	17	2	3	18	35	30	37	13	3	19	3	"	3	"
Maj	8	25	15	14	31	"	5	"	"	1	"	"	"	"
Juni	11	20	42	75	70	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Juli	46	"	27	45	96	"	"	"	"	2	"	"	"	"
August	128	13	38	66	109	"	"	"	"	"	"	"	"	"
September	38	11	97	44	76	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Oktober	5	5	72	43	83	"	"	"	2	2	1	1	2	"
November	50	28	36	23	65	1	3	4	6	1	11	6	9	1
December	33	25	61	21	49	20	17	5	19	16	33	49	49	70

Ved Aarskiftet.

Maaned er opsummeret Antallet af de hver Dag observerede Trawlere, hvilket ikke maa forveksles med Antallet af forskellige Trawlere, da de samme godt kan gaa igen paa de forskellige Dage. Det danske Hjemmefiskeri er saa betydningsfuldt og under saa god Udvikling, at det nok kan fortjene at faa gode, til det særlige Formaal byggede Skibe, da Marinen ikke har og næppe i en nær Fremtid vil faa Skibstyper, der egne sig til dette Øjemed. —

I det forløbne Aar har ingen Officer været i fremmed Tjeneste, hvorimod flere til Gengæld har deltaget i den arktiske Virksomhed. Premierløjtnant G. Hansen, der som Næstkommanderende deltog i Gjøa-Ekspeditionen, er vendt hjem efter den lykkelig tilendebragte første Gennemsejling af Norvestpassagen og har saaledes føjet et nyt Blad til den Hæderskrans, som danske Søofficerer har bragt hjem fra de arktiske Farvande; og to unge Officerer, Premierløjtnanterne Trolle og Bistrup, er iaar dragne ud paa en ny Polarfærd, nemlig med Danmarks-ekspeditionen under Ledelse af Journalist Mylius-Erichsen.

Til den siamesiske Marine er der i Efteraaret afgaaet 5 Reserveløjtnanter, der har engageret sig for et Tidsrum af 3 Aar. —

Organisation. Af organisatoriske Bestemmelser har Aaret 1906 følgende at opvise:

Ved kongelig Resolution er stadfæstet:

26. Januar: At Redningsvæsenet fra den 1. April 1906 henlægges fra Landbrugsministeriet til Marineministeriet.
8. Maj: De allerhøjeste Resolutioner af 4. April 1870 og 1. September 1893 angaaende den Indtægtsforøgelse, som henholdsvis Premierløjtnanter og Sekondløjtnanter skal godtgøre at være i Besiddelse

af, forinden der meddeles dem Giftermaalstilladelse, hæves.

10. August: Plan for Officersskolen.
Af Ministeriet er approberet:
9. Februar: De under Redningsvæsenet sorterede Sager vil være at behandle gennem Admiralitets Departementet.
19. Februar: Bestemmelser for den tjenstlige Ordning om Bord i Øvelsesskibet for Kadetskolen.
28. Februar: Reglement for Underklasserne af Orlogsværftets Rammer.
17. April: I Medfør af § 11 i Lov af 14. April 1905 om Foranstaltninger til Tuberkulosens Bekæmpelse, maa der ikke foretages nogen Ansættelse af Befalingsmænd eller ligestillede ved Søværnet, forinden det ved Lægeattest, der ikke er ældre end 3 Maaneder, er godtgjort, at vedkommende ikke lider af smittefarlig Tuberkulose i Lunger eller Strubehoved.
26. April: Skydereglement for Flaaden.
10. Maj: Skydereglement for Kadetskolen, Maskinskolen og Elevskolen.
12. Maj: Efter Overenskomst med Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsenet vil fremtidig af Flaadens Skibe fra udenfor det egentlige Danmark Skibets Brevpost kunne afsendes frankeret med danske Frimærker (10 Øre) og i en ombord i Skibet lukket og forseget Postsæk.
22. Juni: For at opmuntre til Flid og Iver og for at vække Kappelyst mellem de forskellige Skibe i en Eskadre indstiftes en Præmie — Udmærkelsestegn — for Fægtningsskydning, hvilket Udmærkelsestegn bestaar af et Sølvskjold med Inskription, der tildeles det paagældende Skib og anbringes paa et iøjnefaldende Sted der ombord.
 Der kan uddeles 2 Udmærkelsestegn om Aaret i samme Eskadre, et for Fægtningsskydning med svært

- og mellemsvært Skyts og et for Skydning med Antitorpedobaadsskyts.
26. Juni: Reglement for Betjening af Søminestationerne.
27. Juni: Ny Skema til Forfremmelseslister for Underofficerer og ligestillede samt for Fyrbødere af Maskinkorpset.
- Ved disse er der truffen den ny Foranstaltning, at de ældste Underofficerer ombord, hver for sit Korps Vedkommende, tiltræder Bedømmelseskommissionen, der hidtil alene har bestaaet af Officerer, for de yngre Underofficerers Vedkommende. Desuden skal der paa længere Togter for Fremtiden kun indsendes Bedømmelseslister hver 6. Maaned, medens der tidligere har været indsendt hver 3. Maaned.
29. Juni: Bestemmelser for Fordeling af Boliger i Nyboder.
29. Juni: Med Hensyn til den i BESPISNINGSREGLEMENTET for Flaadens Skibe, Underofficerer af 1. Kl. og ligestillede m. fl. tilstaaede daglige Ration af $\frac{1}{20}$ Pot Brændevin bestemmes, at der skal gives dem af ovennævnte, der ikke ønsker at benytte Retten til denne Ration, Adgang til ved Begyndelsen af Togtet at afgive Melding herom, hvorefter de ved Togtets Afslutning erholde udbetalt et Pengebeløb, der svarer til Værdien af det for deres Vedkommende ved Inddragning af Rationen besparede Kvantum Brændevin.
18. August: Paa de Forholdsattester for værnepligtige, der paa Anmodning udleveres fra Orlogsværftets Sekretariats- og Kommandokontor, maa der for Fremtiden ikke anføres de Straffe, paagældende eventuelt har været idømt under Tjenestetiden, ligesom det ikke paa Attesten maa anføres, om han har været straffet eller ikke; derimod skal der paaføres Attesten, foruden som nu en Angivelse af den paagældendes Tjenestetid m. m., et kort Vidnesbyrd om hans Forhold og Opførsel i Almindelighed i Tjenesten.

3. November: Ismeddelelsetjenesten (Meldinger om Isforholdene i de danske og omgivende Farvande og Afgivelse af Issignaler fra de dertil indrettede Fyrtaarne m. m.) henlægges fremtidig under det meteorologiske Instituts nautiske Afdeling.

Endelig skal omtales, at der i Aar er gjort Forsøg med at anvende værnepligtige som Mesterkokke og Hovmestre i Skibene i Stedet for de tidligere private engagerede, hvilket Forsøg forhaabentlig maa blive fortsat ad Aare, saaledes at man kan komme ud af de mange Bryderier, man har haft med de nævnte Personer i Orlogsskibe, dels fordi der ikke har været Penge nok til at faa de bedste af dem, dels fordi de ikke har villet lade sig engageret for de korte Togter.

Aaret 1906 maa for Marinens Vedkommende betegnes som et roligt Aar, der dog ikke er uden baade sørgelige og glædelige Begivenheder. Blandt de første maa først og fremmest nævnes Kong Christian d. IX's Død, idet Marinen i den afdøde Konge mistede en trofast Ven og Støtte. Til de glædelige Begivenheder maa henregnes Vedtagelsen af Løjtnantslønningerne. En stor Skuffelse har Aaret bragt, nemlig det, at Forsvarskommissionen ikke, som almindelig forventet, har fremlagt et Resultat af sit Arbejde. Heldigvis begynder der at røre sig Stemmer i Nationen for, at nu maa det snart have en Ende, og ingen kan hilse disse Stemmer mere velkommen end de militære, hos hvem selv den største Energi og den største Interesse for Tjenesten maa slappes ved den stadige Uvished om, hvorvidt Nationen har Brug for dens Arbejde eller ej til Fædrelandets Forsvar.

Nekrologer.

Kong Christian den IX.

Som oftest har der naturligvis været delte Meninger om et Menneske, og de Anskuelser, der her fremsættes, efter en Mands Død, kan vel næppe fuldtud betragtes som et almindeligt rammende Udtryk for det Omdømme, der fra enhver Side er blevet ham til Del.

Anderledes vil det sikkert være, naar disse Mindeord gælder Søløjtnantselskabets mangeaarige Protektor *Kong Christian den IX.* Hans noble og ridderlige Karakter i Forbindelse med den Velvillie og Interesse, han viste Marinen som Helhed og hver enkelt af de Officerer, med hvem han kom i Berøring, skabte ham indenfor Søofficerskorpset den mest ubetingede Højagtelse og Hengivenhed.

Som bekendt havde *Kong Christians* Hu staaet til Søen. Da Prins Vilhelm af Hessen-Philpsthal i 1831 kom paa Besøg til Louisenlund, udtalte Prins Christian et brændende Ønske om at indtræde i den danske Marine; det stemmede imidlertid ikke med *Frederik den VI's* Planer, og Prins Christian maatte opgive at følge sin Lyst for at indtræde som Elev paa Landkadet-Akademiet. Men var end Prins Christian saaledes afskaaren fra at blive Søofficer, blev hans Kærlighed til Marinen derfor ikke kuet; med levende Interesse fulgte han stadig alle de Rørelser, der foregik i maritime Forhold og glædede sig over enhver Begivenhed, der kunde have Betydning for Flaadens Anseelse og Trivsel. En stor Tilfredsstillelse har det derfor sikkert været ham, at hans egen Lyst til Søen var gaaet i Arv til to af hans Sønner. Med Glæde saa han dem indtræde i den Stand, han selv saa gerne vilde have tilhørt; med Stolthed fulgte han deres Udvikling og saa, hvorledes en god og praktisk Sømandsuddannelse viste sig nyttig for den Søn, der blev udset til at styre et fremmed

Statsskib, og hvorledes den anden Søn gennem alle Grader arbejdede sig frem, sømandsjævn og ligefrem i sit Væsen, afholdt som trofast Kammerat og anset som flink Officer.

En dyb Følelse af Taknemlighed for alle de Beviser *Kong Christian* ved enhver Lejlighed havde givet Sø-officererne paa Sympati, blandede sig i deres Sorg over hans Død. Marinen vil altid skyldes *Kong Christian* Tak.

Ære være hans Minde!

Kaptajn *Otto George Lütken*, Søn af Orlogskaptajn, Marineminister *L.*, blev født den 15. August 1849. I 1864 blev han Kadet, og 10 Aar senere Sekondløjtnant. Hans Tjenestetid som Officer kom kun til at spænde over en halv Snes Aar, idet han i 1884 gjorde sit sidste Togt som Næstkommanderende i Skonnerten »Absalon«. Et Par Aar efter nødte Sygdom ham til at søge Afsked, som den 16. Januar 1888 blev ham tilstaaet samtidig med, at der tildeltes ham Kaptajns Karakter.

Fra ganske ung havde *Lütken* beskæftiget sig med literære Sysler; hans Evne til at skrive morsomt og vittigt bidrog til at gøre ham til et skattet Medlem af Messerne om Bord i Skibene, og hans Talent til at fremsætte et historisk Stof i en underholdende Form anviste ganske naturligt et fremtidigt Arbejde for hans livlige Aand, da Legemet nægtede at gøre Tjeneste. Allerede før den Tid havde han skrevet flere søkrigs-historiske Smaating; nu, da hans Tid tillod ham helt at ofre sig for literær Virksomhed, fremkom der i Tids-skrifter og Dagblade den ene Artikel efter den anden fra *Lütkens* Haand. Paa samme Tid kastede han sig over større Arbejder, der krævede indgaaende historisk Studium; han skrev saaledes Afhandlinger om »Nordsø-Eskadren og Kampen ved Helgoland«, »De danske paa Schelden«, »Søkrigsbegebenhederne i 1864« (udgivne med

Bemyndigelse af Marineministeriet og Generalstaben) m. m.; han bistod daværende Kommandør *Wm. Carstensen* ved Udgivelsen af »Tordenskjold«; sammen med den norske Officer *O. Eidem* skrev han »Vor Sømagts Historie« og i Forbindelse med Oberstløjtnant *A. Liljefalk* gav han en Fremstilling af »Vor sidste Kamp for Sønderjylland«. Ogsaa i Journalistiken blev *Lütken* efterhaanden vel bevandret; sammen med *C. H. Rørdam* og *A. Larsen* redigerede han i nogle Aar Ugebladet »Dannebrog«, og senere var han en Tid Redaktør af »Adresse-Avisen«.

Han var gift med fhv. kgl. Operasangerinde *Augusta L.*, født *Schou*, og døde den 23. Maj 1906 efter mange Aars stadig tiltagende Svagelighed, som bør tages vel i Betænkning ved Bedømmelsen af den Bitterhed, han lejlighedsvis lod komme offentlig frem overfor enkelte maritime Institutioner. Han bevarede stedse den største Interesse for Marinen, den Stand, hvortil hans Familie gennem Slægtled havde hørt, og sikkert har det været ham en haard Skuffelse, at Navnet *Lütken* ikke ved hans Sønner blev indskrevet i Søofficerskorpsets Rækker.

Professor, Søminemester *Hannibal Jespersen*, Søn af Herredsfoged, Etatsraad *J.*, fødtes den 29. Marts 1843. Efter at være bleven Student, tænkte han først paa at blive Læge; men da han havde taget medicinsk Forberedelseseksamen, forlod han dette Studium for at kaste sig over Fysikken og de dertil hørende Bifag. I Vinteren 1870—71 tog han Magistergraden i Fysik og virkede derefter i en lang Aarrække som Lærer ved forskellige Skoler. I 1880 blev han ansat ved Søminekorpset som Søminemester af 2. Klasse, og to Aar senere avancerede han til Søminemester af 1. Klasse. Under den stedse stigende Udvikling af Elektricitetens Betydning for Søkrigskunsten fandt han i denne Virksomhed en vid Mark for sine fremragende Kundskaber; mangfoldige elektriske Anlæg paa Orlogsværftet og i Flaadens Skibe har han i

Aarenes Løb projekteret og forestaaet, samtidig med at han — som den flittige Mand han var — fandt Lejlighed til at udarbejde forskellige elektrotekniske Værker og Lærebøger til Brug ved Undervisningen paa Marinens Skoler. Men ogsaa udenfor Marinen lagde man Beslag paa hans Evner og Dytighed, og stadig kom man til ham for at søge Raad og Vejledning ved Løsningen af elektrotekniske Opgaver i privat Virksomhed. I 1900 blev han udnævnt til Overelektriker i Flaaden og virkede i denne Stilling, indtil han i 1904 tog sin Afsked fra den militære Tjeneste for helt at kunne hellige sig videnskabelig Forskning. Som en Anerkendelse af hans udmærkede Virksomhed i Marinen tildeltes der ham ved hans Tilbagetræden Titel af Professor. Under sin lange Tjenestetid i Flaaden havde Jespersen baade blandt Over- og Underordnede vundet sig mange Venner, der med Vemod modtog Efterretningen om hans Død, som fandt Sted den 6. Marts 1906.

F. T.

Fhv. Tøjhusløjtnant *Vilhelm Frederik Antonius Dracken-berg* var født d. 8. Februar 1829 og blev antagen som Lærling ved Søartilleriet d. 1. April 1844. I første slesvigske Krig var han udkommanderet med Fregatten *Geffion* og senere med en Kanonbaad, fra hvilken han blev afløst 1850 for at afgaa til Vestindien med Briggen *Merkurius*.

Først 13 Aar efter at Drackenberg var indtraadt i Tjenesten, blev han udnævnt til Underofficer og gennemgik derefter »det militære gymnastiske Institut«. Allerede fra ganske ung havde han vist sig i Besiddelse af en udpræget militærisk Optræden, hvilket i hine Dage ikke var helt almindeligt i Marinen. Desuden var han samvittighedsfuld og punktlig i høj Grad og tildrog sig herved sine Overordnedes Opmærksomhed, saaledes at han i Juli 1881 blev ansat som Tøjhusløjtnant ved Søartilleriets Laboratorium. Her kom han til at virke under

vanskelige Forhold; Materiellet befandt sig i en rivende Udvikling, og der stilledes store Krav til hans Evner og Arbejdsdygtighed.

Da Drackenbergs var 70 Aar gammel søgte han sin Afsked som Tøjhusløjtnant og blev den 1. Maj 1899 ansat som Inspektør ved Søetatens Hospital, i hvilken Stilling han forblev til Hospitalets Nedlæggelse i Aaret 1903. Han afgik ved Døden den 14. August 1906.

P. A.

Meddelelser fra alle Mariner.

Sverrig.

Af Premierløjtnant H. Ewald.

Den svenske Marine befinder sig for Øjeblikket i en Periode, hvor det har den allerstørste Interesse at have Opmærksomheden henvendt paa den. Flaaden forøges, Forsøg af alle Slags anstilles, Kommissioner ned sættes og udarbejder Forslag, som straks tages under Behandling af Lovgivningsmagten, der bevilliger store Summer til Søværnets Udvidelse.

Unionens Opløsning har bevirket, at der maa foretages forskellige Forandringer i Sverrigs Forsvarsvæsen, hvorfor Rigsdagen i Begyndelsen af 1905 har anmodet Regeringen om snarest at fremsætte Forslag til Forsvarets Ordning saavel mod Sø- som Landsiden. Chefkerne for Flaadens Stab og Generalstaben fik da Ordre til at udarbejde et saadant, og i November Maaned var Arbejdet færdigt.

Den første Del af Betænkningen, der er strengt fortrolig, indeholder en Redegørelse for Sverrigs og dets Nabolandes krigspolitiske Stilling og militærgeografiske Beliggenhed og for de Opgaver, som den svenske Flaade

i eventuelle Fremtidskrige vil blive stillet overfor. I den anden og officielle Del fremsættes — hver for sig — de Forøgelse i Sø- og Landforsvaret, som anses for absolut nødvendige for at opnaa en betryggende Ordning under den nye, politiske Situation, samt et af de 2 Stabschefer i Fællesskab udarbejdet Forslag til de nødvendige Ændringer af den nugældende Værnepligtslov.

Forandringen tænkes gennemført i Aarene 1908—1913 og omfatter for Marinens Vedkommende en Forøgelse af det flydende Materiel og en deraf følgende Personelforøgelse samt en Række andre Foranstaltninger: Anlæg af Søbefæstninger, Flytning og Udvidelse af Flaadestationer etc. etc.

Det flydende Materiel. I de kommende 6 Aar ønskes Flaaden forøget med:

- $\frac{1}{2}$ Division 1ste Kl. Panserskibe.
- $\frac{1}{2}$ Division 3die Kl. Panserskibe.
- $\frac{1}{2}$ Division Torpedokrydsere.
- 2 Divisioner Jagere.
- 3 Divisioner 1ste Kl. Torpedobaade.
- 2 Divisioner Undervandsbaade.

Hver Division omfatter 4 Fartøjer.

Skønt den svenske Flaades Størrelse inden Unionsopløsningen langt fra var paa Højde med, hvad man allerede den Gang maatte anse for nødvendigt, mener Chefen for Flaadens Stab dog, at man foreløbig maa nøjes med ovenstaaende Forøgelse, naar Flaadens Udvikling skal foregaa paa normal Maade med Anvendelse af Landets egne, industrielle Hjælpekilder. Han anser det tillige for tvivlsomt, om man i det nævnte Tidsrum kan skaffe et fuldt uddannet Personel til flere Skibe. Men en fortsat Udvidelse efter 1913 bliver absolut nødvendig; thi skulde Flaaden være i Stand til at opfylde alle de Krav, som vil kunne blive stillede til den, maatte Forøgelsen allerede nu være følgende:

- 1 Division 1ste Kl. Panserskibe.
- 1¹/₂ Division 3die Kl. Panserskibe.
- 1 Division Torpedokrydsere.
- 5 Divisioner Jagere.
- 6 Divisioner 1ste Kl. Torpedobaade.
- 5 Divisioner Undervandsbaade.

Personellet. Det til Mobilisering af Flaaden nødvendige, faste Mandskab skal altid være til Tjeneste.

Af det værnepligtige Mandskab skal altid c. 2100 Mand være indkaldte, saaledes at der heraf kan skaffes:

- 1) Fuld Besætning til samtlige Jagere og Torpedobaade.
- 2) ³/₄ Besætning til Kystflaadens øvrige Fartøjer.
- 3) ¹/₂ Besætning til Flaadens øvrige Skibe og Fartøjer.

Udgifterne til Flaadens Personel, der i 1905 beløb sig til 7 716 000 Kr., vil herved i 1908 stige til 12 260 000 Kr. og i 1918 til 14 644 000 Kr.

Endelig ønskes et større Antal Officerer end hidtil i de 1ste Kl.s Panserskibe paa Grund af de nye Principper for Artilleriildens Ledelse.

Andre Foranstaltninger. Flaadestationen ved Stockholm ønskes flyttet til Elfvik paa Lidingø og udvidet. En særlig Kommission af Sagkyndige, der har været nedsat i den Anledning, har anslaaet Udgifterne herved til 46 130 000 Kr., hvoraf 22 550 000 Kr. falder paa Værftet. Et Mindretal mener dog, at Udgifterne kan indskrænkes til 29 100 000 Kr., hvoraf 18,300,000 Kr. til Værftet.

Dernæst ønskes der anlagt en Flaadestation paa Norrlandskysten, idet dette Aars Øvelser har vist, at Forsvaret af denne lange Kyststrækning er umuligt, hvis ikke en Del af Flaaden er stationeret der oppe. Antagelig bliver Sundsvall udset til Marinestation paa Grund

af den gode Havn, store Skærgaard, det isfri Farvand og de store Resourcer, som en Flaade vil kunne skaffe sig her. Endvidere er denne By, som Centrum i Landets største Industridistrikt, et meget saarbart Punkt, hvis Besættelse og Brandskatning vil kunne blive højst følelig for hele Landet.

Et Marineetablissement ønskes ligeledes anlagt ved Göteborg.

Det faste Forsvar mod Søsiden ønskes forstærket ved Stockholm, Karlskrona og Göteborg samt Befæstninger anlagte ved den nye Norrlandsstation og Aalandsøerne, hvor der menes at kunne blive en god Retrætestilling for den svenske Flaade.

Endelig ønskes der en stor Udvidelse af Minevæsenet.

Dette Forslag til Omordning af Rigets Forsvar har vakt den største Opsigt i alle militære og politiske Kredse, og den almindelige Mening er vel nok, at Chefen for Flaadens Stab har stillet lovlig store Fordringer i Forhold til Landets Ydeevne. Den økonomiske Side af Sagen skal nu nærmere tages under Overvejelse, og andre militære Sagkyndige skal udtale sig om Forslaget, hvorfor Regeringen ikke mener at kunne forelægge dette for Rigsdagen før i Samlingen 1908.

I 1892 og 1901 har der været nedsat Kommissioner for at undersøge om Marinens Nyanskaffelser stadig stod paa det højeste, marine-tekniske Udviklingstrin samt give Forslag om nye Skibstyper. I 1905 har en Kommission af Søofficerer udarbejdet detaillerede Planer for den vordende Panserskibstype. Disse er indsendte til Kongen i December Maaned, men er endnu fortrolige, hvorfor Marineministeren ikke er fremkommet med Forslag om Anskaffelse af Panserskibe og Panserkrydsere paa sit nye Budgetforslag, men forbeholder sig at stille et saadant, naar Kommissionens endelige Betænkning foreligger. Derimod foreslaas der paabegyndt: 5 - 1ste Kl. Torpedo-

baade, 4 - 2den Kl. Torpedobaade og 2 Undervandsbaade, til hvilke sidste, der ønskes bevilliget 1 Million Kr. Undervandsbaaden »Hajen« har med Held deltaget i Aarets Eskadreøvelser, men egner sig paa Grund af sin ringe Størrelse kun til at optræde i Skærgaarden eller i dennes umiddelbare Nærhed. Øvelserne har imidlertid godtgjort Undervandsbaadenes store Betydning for Sverrigs Søforsvar, hvorfor der skal sættes den største Kraft ind paa at udvikle dette Vaaben.

De ældre Panserskibe af 2den og 3die Kl.: »Loke«, »Hildur«, »Bjørn« og »Gerda« skal omdannes og de ældre Torpedobaade, der ikke har vist sig tilstrækkelig sødygtige under Kysteskadrens Øvelser, skal, ved at Dækskonstruktionen forandres og Agterskibet gøres bredere, gøres mere egnede til udenskærs Sejlads.

De to Jagere, der blev bevilligede 1906, og som bliver færdige i Løbet af dette Aar, har faaet Navnene »Ragnar« og »Sigurd«; de to nye 1ste Kl. Torpedobaade skal hedde »Vesta« og »Vega«.

Nummerordenen for 2den Kl. Torpedobaadene er blevet forandret ved Unionens Opløsning. I December Maaned løb Torpedobaad Nr. 7 af Stablen i Stockholm. Den er 32,4 m lang, 3,9 m bred og har et Dybgaaende af 1,8 m. Deplacementet er 50 Tons, og den er armeret med 1 Stævnukskydningsapparat, en Torpedokanon og 1 - 37 mm. P. K. Farten er 21 Knob, og Baadens Anskaffelsespris er 230,000 Kr. De 5 2den Kl. Torpedobaade, der bliver færdige i Løbet af Aaret, faar Numrene 10, 11, 12, 14 og 15, idet Nummeret 13 omhyggeligt undgaas i den svenske Marine.

Panserskibet Oscar II er nu afleveret, efter at det har foretaget flere tilfredsstillende Prøveture. Maksimumsfarten var paa disse 18,98 Knob med 9400 H. K. og 160 Omdrejninger i Minuttet. Mens Panserskibet laa fortøjet ved Lindholm Værft ved Göteborg i November Maaned, kom det ved et pludseligt indtrædende Lavvande

til at staa paa Grund og kom trods alle Anstrengelser først flot nogle Dage efter. Skibet tog forøvrigt ingen somhelst Skade.

2 Kommissioner arbejder for Øjeblikket paa at omorganisere Marineforvaltningen og Kadetskolen, og endelig lægges der Planer til Oprettelsen af et Marinemusæum i Stockholm.

Som man vil se, arbejdes der med fuld Kraft i alle maritime Kredse. Men ikke alene her er Ønsket fremme om at skabe Sverrig et stærkt Søforsvar, thi ogsaa Befolkningen — fra de højeste til de laveste — hilser med Begejstring Flaadens Fremgang og er med Offervillighed beredt til at støtte den.

Kronprinsessen af Sverrig har paa eget Initiativ stiftet en Forening for Søforsvar og Søhandel, der har faaet Navnet »*Sverrigs Flaade*«.

Foreningens Formaal er — uden politiske Partihensyn — at vække og styrke det svenske Folks Forstaaelse af Nødvendigheden af en stærk Orlogsflaade samt den store, nationale Betydning af Søfartens og Søhandlens Udvikling. Alle Landets Landshøvdinge er blevne anmodede om at virke for Dannelse af Distriktsafdelinger af Foreningen, og inden kort Tid vil denne ved Ugeskrifter, Pjecer, Foredrag med Lysbilleder, Væg-almanakker, Stipendier og Præmier til særlig duelige, unge Mænd af Orlogs- og Koffardimarinen osv. osv. ompspænde hele Landet med et Net af Tiltrækningspunkter, som sikkert i højeste Grad vil gavne Marinens Sag.

Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd.

Af Kaptajn N. T. Olsen.

Spørgsmaalet om en rationel Uddannelse af Koffardimarinens Officerer og i det Hele taget Sømandsstandens Dygtiggørelse er paa Dagsordenen overalt. Den skrappe Konkurrence i Forbindelse med den økonomiske Nødvendighed af at maatte reducere Besætningerne om Bord i Skibene til et rent Minimum gjør det nu om Dage vanskeligt for den unge Mand, der gaar til Søs, at komme under Forhold, hvor der er Tid, Lejlighed og Lyst til at tage sig af hans sømandsmæssige Opdragelse og hele sociale Udvikling.

I England, hvor det drejer sig om Livsinteresser, bliver man mere og mere foruroliget over den Vending, Sagerne tager. Det er jo ogsaa mere end betænkeligt, at Handelsflaaden ved Siden af c. 180 000 brittiske Søfolk er bemanded med c. 80 000 fremmede, hvoraf Halvdelen er Asiater; og de fremmede Elementer er endmere i stærk Tiltagende.

Den engelske Regjering har som bekjendt i den aller seneste Tid sat sig i Bevægelse for at raade Bod paa dette Onde. Fra privat Side er man allerede i fuld Gang. Rundt om i de forskellige Havnebyer er gamle udrangerede Krigsskibe bleven indrettede til Skoleskibe for gratis Uddannelse af unge Mennesker til Søfolk. Omkostningerne afholdes ved frivillige Bidrag, og der gives Undervisning i Sømandsarbejde og almindelige Skolefag. Skibene er stilleliggende; men Tjenesten udføres saa vidt muligt, som om man var til Søs. Nogle af dem er rent filantropiske Institutioner, der kun antager sig vanartede Børn eller Børn, hvis Opdragelse af en eller

anden Grund er forsømt. At gøre noget for at faa Tilgang fra de øvre Lag i Befolkningen er der ikke Tale om; men det maa i den Sammenhæng erindres, at Uddannelsen til Befalingsmænd alt fra gammel Tid har været sat i System gennem *apprentice* Institutionen.

I sin Tid var det ligefrem Pligt for ethvert Fartøj paa 200 Tons og derover at have et vist Antal Lærlinge om Bord. Pligten er bortfalden, men Skikken har holdt sig paa næsten alle større Sejlskibe i Langfart. Selv Dampskibe tager nu Lærlinge om Bord, men disses Uddannelse anses ikke paa langt nær for at staa paa Højde med de andres.

Den unge Mand, der vil uddanne sig til Befalingsmand, slutter ligefrem Kontrakt med vedkommende Rhederi, som Regel for et Tidsrum af 4 Aar. Han erlægger et Beløb varierende mellem 10 og 50 £, der i Reglen tilbagebetales efter endt Uddannelse. Paa den anden Side faar han ingen Hyre. I større Skibe er der 4—6 Lærlinge. De har særskilt Messe, lever i Reglen noget bedre end Folkene og staar under speciel Opsyn af Befalingsmændene. Disse faa imidlertid intet Vederlag for denne Tjeneste, og Lærlingenes Uddannelse beror derfor i høj Grad paa, hvilken Kaptajn de kommer til at staa under. Hvad der end kan siges herimod, maa det indrømmes, at blot det at have en særskilt Stilling om Bord er en stor Betyggelse. Pligt- og Ansvarsfølelsen bliver under alle Omstændigheder paa Grund af hele Tjenesten udviklet fra første Færd.

Man gør, hvad man kan, for at bibeholde og om muligt udvikle denne Ordning, men der klages over, at Lærlingene lærer for lidt. Der findes ganske vist nogle faa Skoleskibe, hvor der ogsaa gives Undervisning i almindelige Skolefag, men Omkostningerne er saa betydelige, at kun velhavende Folk kan anbringe deres Sønner der om Bord. —

I Tyskland stiftedes Aar 1900 *Deutsche Schulschiff-Verein*, der faar sine Midler gennem Medlemmernes Bidrag og støttes ved aarlige Tilskud fra Kejseren, Rigsregeringen og Rhederierne. Uddannelsen er kun 1-aarig, dog omfatter den saavel Sømandsskab som almindelig Fag, og Vederlaget herfor er 250 M. Eleverne maa selv bekoste deres Udrustning. Der findes mange Fripladser, og særlig dygtige Elever kan antages til videre Uddannelse; men Maalet i sin Helhed er at højne Niveauet hos Dæksmandskabet og hos Bedstemændene paa Smaafartøjer, ikke at uddanne Befalingsmænd.

Dette Spørgsmaal har »Norddeutscher Lloyd« løst for egen Regning ved Udrustningen af de to store 4-mastede Staalbarkskibe »Herzogin Sophie Charlotte« og »Herzogin Cecilie«. Rhederiet udtaler, at Valget af Sejlskibe er truffet af Hensigtsmæssighedshensyn. Bestemmende herfor var, at Loven fordrer en bestemt Fart i Sejlskib for at kunne læse til og indstille sig til Styrmandseksamen; men navnlig den endnu vigtigere Betragtning, at de Egenskaber, der fordres hos en Dampskibsofficer: Legemlig Udvikling, Mod, hurtig Opfattelse og Beslutsomhed etc., kun kan erhverves gennem Tjeneste i Sejlskibe, ligesom paa Grund af Forholdene i det hele den enkelte Mands alsidige Uddannelse langt sikrere og bedre gennemføres i et Sejlskib end i et Dampskib.

De unge Elever, der benævnes Kadetter, erholder en 3-aarig Uddannelse, hvorefter de for et Tidsrum af et Aar fordeles i Selskabets Skibe som Underofficerer eller Hjelpeofficerer. Efter endt Examen ved Styrmandsskolerne i Land faa de Ansættelse som 4de Officer i Skibene, men er dog ikke forpligtede hertil, da alle de store Rhederier i Bremen er kommen overens med »Norddeutscher Lloyd« om ogsaa at faa Tilgang af Officerer fra Skoleskibene.

Kadetterne betaler 800 M. om Aaret og 300 M. for den første Udrustning, endvidere 100 M. aarlig til Reparation eller Erstatning af Beklædningsgenstande, Lommepege og lign. Ved Antagelsen forpligter de sig for et Aar. Udgifterne er saaledes ret betydelige; men Hensigten er ogsaa mere end hidtil at faa unge Mennesker med gode Skolekundskaber og god Opdragelse til at gaa til Søs, og Undervisningen i almindelige Skolefag og Navigation er temmelig vidtgaende. Selskabet lønner sine Officerer særdeles godt. Stillingerne er pensionsberettigede, delvis med Enkeforsørgelse og Omsorg for de efterladte Børn. —

De forenede Stater i Amerika har 3 Skoleskibe med 2-aarig Uddannelse og ringe Betaling. —

I Bordeaux og Dunquerque arbejdes paa Sømandstandens Uddannelse. Sverige har Skoleskibet »Abraham Rydberg«, der giver 60 Drengene gratis Uddannelse i 4 Maaneder. Norge har Skoleskibe i Christiania, Bergen og Trondhjem; der findes her kun et ringe Antal betalende Elever, største Delen er fra ubemidlede Hjem og undervises frit. Skibene holdes i Gang ved frivillige Bidrag og Tilskud fra Kommunerne, og Uddannelsen gaar ikke i Retning af Stillingen som Befalingsmand. —

En tidssvarende Ordning af de Fordringer, der bør stilles, for at erhverve Bevis som Skipper eller Styrmand er under Overvejelse ogsaa herhjemme for Tiden. At sætte disse Fordringer i Vejret koster kun et Pennestrøg. Spørgsmaalet er, hvor langt man kan gaa samtidig med, at de Lag af Befolkningen, hvorfra Personellet i overvejende Grad rekrutteres, vil være i Stand til at honorere Fordringerne uden alt for uforholdsmæssige personlige Offre eller store Statstilskud. Lige Chancer for lige Evner maa vel siges at være den Udvej, der har størst Livskraft i et saa lille Samfund som vort. At den unge Sømand har en moralsk Ret til at vente, at der gøres noget for ham, kan ikke nægtes. Den unge

Landmand, Handelsmand, Haandværker og lign. har en Hærskare af Skoler at ty til i de kritiske Læreaar; Sømanden har saa at sige intet at støtte sig til.

De Øvelsesskibe for Befalingsmænd, hvor Praxis og Theori gaar Haand i Haand, har vist sig at give endog fortrinlige Resultater, og med det nye Skoleskib »Viking« er Danmark slaaet ind paa denne Vej.

Ideen til og Æren for Virkeliggørelsen af dette Foretagende skyldes Direktøren for Dampskibsselskaberne »Mercur« og »Vulkan«. Kaptajn C. P. Jensen, der arbejdede med Energi for Sagen og fik stiftet Aktieselskabet »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«. Medens »Georg Stage« meddeler den aller første Uddannelse, tager »Viking« Sigte paa den videre. Det ene Skib overflødiggør i ingen Henseende det andet; der er Plads til adskillige endnu. Ej heller vil »Viking« blive Danmarks ottende Navigationsskole. Enhver Søofficer mindes endnu med stille Glæde fra sin Kadetskibstid Timen i Theori, der ret jævnlgt tilbragtes med Vandring over Stængesalingen, og vil intet Øjeblik være i Tvivl om, at er der to Ting i denne Verden, som ikke forliges, da er det Examenslæsning og praktisk Sømandsuddannelse; og Hovedvægten skal netop i »Viking« lægges paa den praktiske Uddannelse samt Oplæring til Orden og Disciplin. Første Aar gøres Tjeneste som Lærling, andet som Letmatros, tredie som Matros, og der gaas Vagt i 3 Skifter.

Medens »Norddeutscher Lloyd« af sine Elever kræver Attest for, at de er i Besiddelse af de Kundskaber, der berettiger til at aftjene Værnepligten som Einjåhriger, fordres ingen Adgangseksamen til »Viking«. Den Uddannelse, Folkeskolen giver, er Grundlaget for Undervisningen i de almindelige Skolefag om Bord, og Maalet er da paa Forhaand givet: at bibringe Eleverne de Kundskaber, der er nødvendige for, at de efter endt 3-aarig Uddannelse kan kaste sig med fuld Kraft over

Læsningen til Styrmandseksamen og ikke, som det nu ofte er Tilfældet, i mange Fag være henviste til at begynde paa helt bar Bund.

Dette vil fremgaa af sidste Aars Undervisning, der omfatter:

Dansk: Oplæsning. Øvelse i Skriftlæsning. Frie skriftlige Fremstillinger, navnlig af nautisk Indhold. Formlære og Sætningslære.

Engelsk og Tysk: Oplæsning og Oversættelse, navnlig af Stykker med nautisk Indhold som: Farvandsbeskrivelser, Sejlanvisninger m. m. Skriftlige Fremstillinger. Formlære og Sætningslære.

Mathematik og Regning: Repetition, Ligninger med een Ubekendt. Begyndelsesgrundene af den plane Trigonometri. Den retvinklede Trekants Opløsning. De almindeligste Legemer og Beregning af deres Rumindhold. Kuglen med Linier og Vinkler paa dens Overflade. Praktisk Regning paa disse Omraader, herunder ogsaa Skibsregnskab.

Naturlære og Maskinlære: Begyndelsesgrundene af Varmelæren, særlig Vanddampenes Egenskaber og deres Benyttelse til at udføre Arbejde. Det mest elementære af Bevægelseslæren og af Hydrostatiken. Nogle af de vigtigste uorganiske Forbindelser, deres Egenskaber og de Grundstoffer, hvoraf de er sammensatte. Nogle Hovedsætninger af Lyslæren og af Lydlæren. Hovedtrækkene af Principerne for Maskindelenes og Ventilernes Virkning.

Navigation: Repetition. Kort Begreb om Verdenssystemet og Himmekuglen. Praktisk Brug af nautiske Instrumenter.

Geografi: Handelsgeografien i store Træk.

Skrivning: Skønskrivning. Skibsdagbogen afskrives efter Diktat.

Sømandsskab: Skibsaptering. Manøvrer i haardt Vejr. Op- og Nedtagelse af Stænger og Ræer m. m. Baades

Udsætning. Manøvrer med Dampskibe. Forholdsregler i særlige Tilfælde som Mand over Bord, Grundstødning, Sammenstød, Lastforskydning, Brand i Lasten, Forlis af Ror eller Rig m. m.

Sygepleje og Skibshygiejne: Almindelig forekommende Sygdomme og Klimatsygdomme, deres Kendetegn og Behandlingsmaade. Hygiejnen i dens Hovedtræk. Øvelse i Brugen af den anordnede Lægebog og af Medicinkisten.

Til Sammenligning tjener sidste Aars Undervisning i de tyske Skoleskibe:

Tysk: Fuld Beherskelse af Sproget i alle skriftlige Arbejder.

Engelsk: Sværere Læsning. Affattelse af lettere Breve og Indberetninger. Konversation.

Fransk: som Engelsk.

Historie: Søstaternes Historie. Udvalgt Læsning af Mahan o. s. v.

Geografi: Speciel Handelsgeografi med Henblik paa tyske Handelsinteresser.

Mathematik: Repetition. Sfærisk retvinklet Trigonometri.

Astronomisk Styrmandskunst: Repetition. Brede i Meridianen ved Solen og Fixstjerner, Beregning af Højden. Stedlinier. Marq. St. Hilaires Methode. Længdebestemmelse ved Kronometer. Beregning af Amplitude og Højdeazimuth med Benyttelse af Azimuth-Tabellerne. Kompensation af Kompasset, Kendskab til Koefficienterne.

Kort Begreb om: Luft- og Havstrømningerne, Barometer og Thermometer.

Sømandskab: Repetition med særlig Henblik paa Dampskibs-Navigering. Forsigtighedsforholdsregler mod og Forhold under Skibsulykker som Ild om Bord, Lastforskydning, Sammenstød m. m.;

men de givne Forkundskaber hos Eleverne er jo ogsaa langt betydeligere, saa der arbejdes hen til at ind-

skrænke Studierne ved Styrmandsskolerne til 4 Maaneder, og samtidig er det et Aristokrati, der skal skabes.

Tilbage staar da det vigtige økonomiske Spørgsmaal. »Viking« er beregnet paa at tage c. 100 Elever. Kommer hertil det nødvendige Personel af Lærere, Læge, Kokke, Hovmestere etc., er det en Selvfølge, at Driftsudgifterne langt vilde overstige Indtægterne, selv om Skibet havde nok saa gode Fragter og nok saa hurtige Rejser.

Vederlaget for Elevernes Ophold og Undervisning om Bord er derfor fastsat til 600 Kr. det første, 500 Kr. det andet og 400 Kr. det sidste Aar. Eleverne forpligter sig dog kun for et Aar ad Gangen.

For den langt overvejende Del af Befolkningen repræsenterer dette Vederlag en betydelig for ikke at sige uoverkommelig Sum, især da Eleven samtidig maa anskaffe sig Udrustning, der ved Antagelsen vil koste omtrent 200 Kr. Det er derfor i Aktieselskabets Love fastsat, at det aarlige Aktieudbytte ikke kan overstige 5 p. Ct., medens det overskydende Driftsudbytte vil være at indbetale til et ved særlig Fundats indstiftet Fond til Oprettelse af Fripladser og Pladser til nedsat Betaling for Elever paa Skoleskibet.

Endvidere er der stiftet en Forening, hvis Formaal er sammen med Aktieselskabet at virke for unge danske Mænds praktiske og theoretiske Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsflaaden. For dette Formaal vil Foreningen i første Række virke ved at søge tilvejebragt Midler til Oprettelse af Fripladser for ubemidlede Elever i »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd« saavel som til Gennemførelse iøvrigt af de Skole- og Øvelsesskibe, der maatte blive satte i Fart af nævnte Selskab paa saadan Maade, som tilsiges af Hensyn til Elevernes bedst mulige Sømandsuddannelse.

Da største Delen af de ledende Rhederier er interesseret i Foretagendet, maa det samtidig forudsættes, at

de Elever, der tilfredsstillende har fuldendt den 3-aarige Uddannelse i Skoleskibet og opnaaet det dermed følgende Diplom, vil blive foretrukne ved forefaldende Vacancer i disse Rhederiers Skibe. Det forenede Dampskibsselskab og flere andre store Selskaber har allerede i saa Henseende afgivet Tilsagn.

For Orlogsmarinens Vedkommende er der al mulig Grund til at hilse det nye Foretagende med Glæde og støtte det paa alle Maader. Intelligente og vel trænerede Reserveofficerer er nu mere end nogensinde ganske uundværlige for Flaaden saavel i Krig som i Fred, og Tilgang til den egentlige Kadetskole fra »Viking«s Elever er desuden en meget nærliggende Eventualitet.

Dansk maritim Forudseenhed og Foretagsomhed har atter givet et kraftigt Livstegn fra sig, saa vist som det at virke for, at vor Sømandsstands Uddannelse ikke kommer til at staa tilbage for andre Nationers, er en Samfundsopgave af høj Rang og vidtrækkende Betydning.

Lægevidenskabelige Erfaringer fra den Russisk-Japanesiske Krig 1904—1905.

Oversat fra »Aus dem Gebiete des Seewesens«.

Ved Premierløjtnant L. V. O. Tvermoes og Læge Rolf Hertz.

Ved Aarsmødet i »Selskabet for Militærlæger i Nordamerikas forenede Stater« holdt S. Suzuki, Generallæge i den kejserlige japanesiske Marine, et Foredrag om ovenanførte Æmne. Foredraget, der holdtes paa Engelsk, skal her gengives i Oversættelse fra Tidsskriftet »Aus dem Gebiete des Seewesens«. —

Det har været mig en stor Ære at modtage det højtagtede Selskabs Opfordring til at udtale mig om mine Erfaringer fra den sidste Krig; da nu den Tid, der hertil staar til min Raadighed, er saa stærkt begrænset, maa jeg desværre undlade at komme ind paa Enkeltheder; jeg skal dog bestræbe mig for at klarlægge de Punkter, der for mig staa som de væsentligste, saa udtømmende som muligt, saa at De herigennem kunne opnaa at danne Dem et almindeligt Begreb om Spørgsmaalet. Min Tjeneste under Krigen var som Generallæge for den japanesiske saakaldte »Kombinerede Flaade«, der stod under Kommando af Viceadmiral Togo. Jeg vil dele mine Erfaringer i to særskilte Dele, nemlig:

1. Behandlingen og Plejen af de Saarede og
2. De sanitære Forholdsregler for hele Flaaden.

I. Behandlingen og Plejen af de Saarede.

I Februar Maaned 1904, endnu inden vor Flaade havde forladt Sasebo, udsendte jeg den Befaling til alle i Flaaden værende Læger, at i Løbet af Krigen maatte der, ved al Pleje af Saarede, kun udelukkende anvendes den aseptiske Behandlingsmaade, og at der skulde træffes alle de dertil fornødne Foranstaltninger. Tillige gav jeg Ordre til at anvende Kirurgiens konservative Metoder og saavidt muligt undgaa Amputationer og

større Indsnit ombord i selve Skibet. Desuden gav jeg Ordre til, at alle Forberedelser skulde være trufne til, saa hurtigt som muligt efter Kampens Ophør, at overføre de Saarede til Hospitalsskibet, for at de herfra strax kunde bringes hjem paa Hospitaler i Land, idet jeg formentede, at der i Land ubetinget kunde gaas mere aseptisk til Værks under Plejen end ombord, og man havde dør ganske anderledes gode Forhold at arbejde under. I Fredstid kan det saamænd være vanskeligt nok at iagttage en gennemført Aseptik ombord i et Krigsskib, og hvor meget vanskeligere vilde det saa ikke blive ombord i Tid af Batalje, hvor Skydningen med Kanonerne, Løben frem og tilbage af Folk og en Mængde andre Omstændigheder bevirke, at Luften paa den Plads, hvor Forbindingerne foretages, bliver opfyldt af Snavs og Støvparkler. I en Mængde Tilfælde forlanges jo øjeblikkelig Behandling af de Saarede, og da denne desuden skal foregaa i største Skynding, saa bliver det complet umuligt at gennemføre en virkelig Aseptik. Da vi alle vare absolute Tilhængere af den aseptiske Saarbehandling, søgte vi at overvinde de Vanskeligheder, som denne Behandlingsmaade kunde komme til at kæmpe med, og jeg tror at kunne udtale, at vore Anstrængelser i denne Retning har bevirket, at vi have opnaaet udmærkede Resultater.

Det samlede Tab af Folk i Krigen fra Februar 1904 til August 1905 var i Alt 3682 Mand, hvoraf de 1891 bleve dræbte og 1791 saarede, og af disse sidste døde 117 af deres Saar. Af de 1891 Døde omkom 1445 ved Mineexplosionen, medens Resten faldt i Søkampene. Af de 1791 Saarede maatte 641 tages under Behandling paa Hospitaler i Land, og af disse afgik 32 ved Døden. De øvrige vare dels lettere Tilfælde, dels Tilfælde som krævede længere Tid til Helbredelse. Den aseptiske Methode, som vi anvendte, var ganske den samme som den, der anvendes overalt andet Steds. Alt Forbindstof

var forinden Brugen steriliseret med Damp og opbevaredes indtil Brugen i lukkede Zinkkasser; de kirurgiske Instrumenter steriliseredes i Sodavand. Steriliseret Vand anvendtes af Kirurgerne til Vask af Hænderne og til Afvask af Partiet omkring de Saar, der skulde behandles. Til denne Afvask anvendtes tillige Sæbe og Børste; kun hvor disse sidste ikke kunde anvendes, brugtes absolut Alkohol.

Med Hensyn til de Saaredes Behandling under selve Kampen er der blevet fremsat meget forskellige Anskuelser af de forskellige Sømagters Læger. Erfaringerne fra den sidste Krig faa mig til at drage den Slutning, at man bør dele Behandlingen i 2 Afdelinger: I første Afdeling, nemlig under selve Kampen, kunne vi sikkert ikke foretage os andet end det absolut mest paatrængende; vi kunne f. Ex. forbinde Saarene foreløbigt, paalægge Kompresser paa arterielle Blødninger, paalægge Skinner foreløbigt i Tilfælde af Benbrud og rense Saar paa Bløddele og anlægge en Forbinding herpaa med steriliseret Gaze. Først i 2den Afdeling, d. v. s. efter Kampens Ophør, vil det være muligt for Lægekunsten at træde virksomt til. Saa først kunne vi bringe Skibets Operationsrum i den fornødne Orden, og træffe Anstalter til at de Saarede fra det foreløbige Forbindingsrum kunne blive transporterede hen til Hovedoperationsrummet. Vi tage da de alvorligste Tilfælde først, undersøge Saarene nøje, lægge nøje Mærke til Alt ved hvert enkelt Tilfælde, og søge altid under det Hele at faa fjærnet Splinter eller Tøjrester fra Saarene. Hvor det kan gøres uden for meget Besvær, foretages en Syning af Huden. Man antager i Almindelighed, at denne første Sammenføjning (prima intentio) er uden Værdi, og at der ikke opnaaes noget videre ved en saadan Sømmensyning; men Erfaringen har vist os, at naar en Saaroverflade bliver overdækket med Huden, saa dannes der herved en udmærket Beskyttelse for

Saaret. — Ved complicerede Benbrud bleve løse Benstumper fjærnedede fra Saargabet, idet dog spaltede Benstykker og saadanne, der ikke vare blevne helt skilte fra det, hvortil de hørte, blev anbragte paa deres Plads igen, og det viste sig, at i saadanne Tilfælde voxede det Hele godt sammen under Hospitalsopholdet. Den Maade, hvorpaa Forbindinger bleve paalagt i 2den Afdeling af Behandlingen, var iøvrigt ganske den samme som i 1ste Afdeling. Jeg tror, at det er bedre at forskaffe den Saarede en midlertidig Lindring, og derefter saa hurtigt som muligt afgive ham til Hospitalsskibet, end at foretage udviklede Operationer paa ham ombord i selve Skibet. Den definitive Behandling af den Saarede kan herefter atter paa et hvilket som helst Tidspunkt genoptages. Det er desuden hverken rigtigt eller ønskeligt at spilde den kostbare Tid med den definitive Behandling af et ringere Antal Folk, naar dette bevirker, at et stort Antal Mennesker slet ikke kunne blive tagne under Behandling. Som et Resumé vil jeg fremhæve, at jeg anser det for Lægens Pligt i saa farefulde Øjeblikke at skaffe Lindring for alle de Saarede og ikke kun for nogle enkelte.

Forbindingsrummets Beliggenhed.

Med Hensyn til den bedste Beliggenhed i Skibet for Forbindingspladsen er der fremkommet ret forskellige Anskuelser i de forskellige Mariner. Idealet vilde selvfølgelig være, om man allerede under Udarbejdelsen for et Skibs Planer fik fastslaaet et dertil egnet Sted under Vandlinjen, ligesom man allerede paa dette Tidspunkt af Skibets Tilværelse burde have taget Transporten af de Saarede i Betragtning. Det er imidlertid ofte Tilfældet, at Fordringerne til Skibet som Kampelement først maa opfyldes inden et saadant ideelt Arrangement kan træffes, og dette gælder ikke alene om de smaa Skibe, men ogsaa om de store; jeg maa desværre ind-

rømme, at intet af vore Skibe havde, hvad jeg vilde kalde en ideel Forbindingsplads, hvorimod man forefandt en eller endogsaa to saadanne ombord i flere af de russiske Skibe, som vi erobrede. Erfaringerne fra Krigen bestyrke mig i den Opfattelse, at det eneste rigtige Sted for et Forbindingssted er, trods enkelte Mangler, at søge under Vandlinjen. Man maa blot altid sørge for, at der haves god Belysning og god Ventilation paa et saadant Sted, ligesom man absolut maa drage Omsorg for, at der haves en bekvem Transport for de Saarede til Forbindingsstedet ved Elevatorer og lignende. Det er ikke nødvendigt, at Sygelukafet findes i umiddelbar Nærhed af Forbindingsstedet; de Syge bør i Tid af Bataille bringes til et sikkert Sted, hvortil man sender deres Senge; dette Sted kan vel endelig være over Vandlinjen, saafremt et egnet Sted under Vandlinjen ikke er til' at faa. Valget af Stedet, som skal anvendes som Forbindingsstation under selve Kampen, maa foretages med højeste Grad af Skønsomhed og Omsorg af Skibets Overlæge. Sygelukafet i vore Skibe ligger sædvanligvis paa Hoveddækket; denne Beliggenhed er naturligvis altfor udsat under en Kamp. I de fleste Tilfælde vil man i Panserskibene og i Pansekrydserne kunne finde en dertil egnet Beliggenhed paa et Mellemdæk; men ikke desto mindre lægges Sygelukafet næsten altid paa et øvre Dæk over Vandlinjen. I den nedre Del af Skibet vilde det ikke volde nogen særlig Vanskelighed at finde en til dette Brug egnet Plads; blot maatte man saa kun sørge for, at de fornødne Midler til de Saaredes Transport til Stedet forefandtes. De Trapper, som findes i den nedre Del af Skibet, ere som Regel altfor smalle og stejle til at man kunde transportere en Saaret der ned ad, uden at det var til Skade for ham, og man maatte hertil absolut have særligt dertil indrettede Elevatorer. I den sidste Krig fik Lægerne i Slagskibene og Krydserne som Regel anvist Mellem-

dækket, i de smaa Krydsere Officersmessen, Banjerdækket eller en eller anden større Kahyt til Opholdssted; af Forbindingssteder havdes i alle Skibe og Fartøjer i det mindste to, en Foranstaltning, som de sørgelige Erfaringer, man ombord i »Hikey« indhøstede, i Krigen med Kina 1894, havde bevirket, og Erfaringerne fra den sidste Krig har stadfæstet vor Opfattelse angaaende denne Sag. Selv paa mindre Skibe, hvor der kun findes 1 Læge, er det nødvendigt at have 2 Forbindssteder, for at man, i Tilfælde af at det ene Sted skulde blive ødelagt, hvilket sidste netop skete i ovennævnte Skib, »Hikey«, da, uden at miste nogen Tid, kan faa de Saarede behandlede paa det andet Forbindingssted. At benytte Sygelukafet, saaledes som dette almindeligvis er ombord i Skibene, til Forbindingssted under en Kamp er efter min Mening forbundet med megen Fare, idet Hoveddækket er saa udsat under Affaire. I Slaget i det gule Hav den 10. August 1904 blev Sygesengene i Admiralskibet »Mikasa« beskadigede og Sygelukafet ødelagt; det samme var Tilfældet i Slaget ved Tsu-Shima 27.—28. Maj 1905. Dersom vi nu havde haft vort Forbindingssted her, saa vilde vore Læger og de Saarede have været udsat for en meget betydelig Fare. Paa ubeskyttede Krydsere bør man beskytte Forbindingsstederne ved at omgive dem med Skærmstykker af Lærred eller Net.

Paa det midlertidigt indrettede Forbindssted bør følgende Instrumenter være klare til Brug: Damp-Sterilisatorer, Spande til Optagelse af alt det, der skal fjernes fra Stedet som f. Ex. Affald af Bind, Vat og andre Materialier; endelig bør man have sine Iskasser klare. Man kan om fornødent stille et Operationsbord sammen af Kasser; saadanne vil man jo i de fleste Tilfælde kunne skaffe tilveje ombord i et Skib. Da de Saarede for det Meste have en ulidelig Tørst, maa det anbefales, at man har fulde Krus staaende forsynede

med lange snævre Sugerør. Vandglas og Bægere ere upraktiske til Brug i et saadant Tilfælde paa Forbindingsstedet.

Den Plads, hvorpaa den Saarede kan henlægges, efter at den første Hjælp er ydet ham.

Det er en ligesaa vigtig som vanskelig Sag ombord i et Skib at finde en god Plads for de Saarede, som have faaet paalagt den første Forbinding. Paa Slagskibene og Krydserne anvendte vi til dette Øjemed, en Del af Mellemdækket. Vi anbragte saa de Saarede saaledes her, at der blev en fri Plads i Midten; paa denne Maade kunde vi faa Plads til 60—70 Mand. I de Tilfælde, hvor flere bleve bragte ned, maatte man skaffe andre Pladser til de Saarede. Dette frembød imidlertid meget betydelige Vanskeligheder. De eneste Steder, som i Grunden talt egnede sig til dette Brug, var langt nede under Vandlinjen; men disse Steder manglede naturligvis Lys, og hvad værre var, den nødvendige Ventilation, og tillige var disse Steder kun tilgængelige ad snævre, stejle Trapper, hvilket alt i alt bevirkede, at Transporten derhen af de Saarede saa at sige umuliggjordes. Lykkeligvis var Antallet af de Saarede i ingen af Kampene saa stort, at man ikke havde tilstrækkeligt i Rummet paa Mellemdækket. Paa beskyttede Krydsere er næsten enhver Del af Skibet lige meget udsat for Fare, og Problemet med Anbringelsen af de Saarede bliver som Følge heraf lettere at løse her ombord. I disse Skibe anbragtes de Saarede for det Meste paa Mellemdækket. Efter Kampen bør man absolut strax bringe de Saarede hen i Sygesengene, for derefter, saa snart som muligt, at faa dem overført til Hospitalsskibene. Da næsten alle Luger under Kampen holdes lukkede, bliver Temperaturen paa Mellemdækket saavel om Sommeren som om Vinteren høj, og da dette forarsager de Saarede store Lidelser, maa man sørge for

rigelig Ventilation paa disse Steder. Paa Skibe, der have Ismaskiner, bør man sørge for at bringe en tilstrækkelig Mængde Is ned paa Mellemdækket. De Dræbte bør man indhulle raskt i Tæpper og bringe dem ned i det foreløbigt indrettede Ligkammer. De dræbte Officerer henlagdes hos os i Maskinisternes Baderum; de andre dræbte henlagdes i Mandskabets Baderum.

Saaredes Transport.

I den japanesiske Marine er et Skibs Besætning allerede i Fredstid delt i 2 Dele med Hensyn til Undervisning i »At yde den første Hjælp«, og i »Syges og Saaredes Transport«. Den første Division omfatter Embedsmænd, Dæksmandskab, Oppassere og Slukningsmandskabet (ombord i Flagskibet tillige Musikanterne). Denne Division faar ugentlig flere Timers Undervisning i at forbinde Saar, i at stoppe Blødninger og i Transport af Syge og Saarede. Som Følge heraf kunde disse Folk udmærket anvendes til at yde de Saarede den første Hjælp. Den anden Division udgøres af det øvrige Mandskab, og faar den betræffende Undervisning i Forhold til den Tid og Lejlighed, der haves.

Vi kom til det Resultat, at det var umuligt for vore Folk under Kampens Larm og Tummel, altid at anvende alle de Forskrifter og Kunstgreb paa en praktisk Maade, som vi havde lært dem det. I omtrent en Tredjedel af samtlige Tilfælde ydedes der de Saarede den første Hjælp, og derefter bleve de baaret hen til Forbindsstedet paa Baarer. I alle de øvrige Tilfælde blev de baaret direkte hen til Forbindsstedet af deres Kammerater. I lettere Tilfælde lagde Hjælpemandskabet strax en lettere Forbinding paa, og de Saarede bleve saa sendt tilbage til deres Poster uden overhovedet at være kommet ned paa Forbindsstedet.

Efter hvad jeg her har fremstillet kunde man muligvis være kommet til den Antagelse, at vor »Saaredes

Transport« virkede mindre godt; men dette er ingenlunde Tilfældet. Man kan jo ikke saadan gaa ud fra, at en Indretning af denne Art i Kampens Hede, hvor der stadigt indtræder uforudsete Tilfælde, der omstøder tagne Forholdsregler og givne Ordre, kan virke ganske i Overensstemmelse med Forskrifterne. Tillad mig at anføre et Exempel paa denne min Paastand. Ombord i »Mikasa« havde vi organiseret et Hjælpemandskabskompagni, der var forsynet med Midler til at yde den første Hjælp i Retning af Forbindinger. Dette Hjælpemandskab havde Station paa forskellige Steder paa øverste og næstøverste Dæk, og kunde saaledes strax paalægge en Forbinding, og derefter transportere den eller de Saarede paa Baarer ned til Forbindingsstederne. »Mikasa« var som Flagskib stadigt under Kampene meget udsat for koncentreret fjendtlig Ild, og i Slaget i det gule Hav 10. August 1904 ramtes den af saa mange Granater, at 7 Mand af Hjælpemandskabet blev dræbte og 7 blev saarede under Udførelse af Forbinding paa øverste Dæk. Efter at vi havde set dette, ansaa vi det ikke for formaalstjenligt at lade disse Folk opholde sig paa øverste Dæk, og der blev derfor givet den Ordre, at de Saarede strax skulde bringes ned paa Forbindingsstedet, uden at man først paalagde dem en midlertidig Forbinding oppe. Det var kun naturligt, at vi vare lidt betænkelige ved den langsommere Helbredelse for disse Saarede, som blév bragte ned til os paa Forbindingsstedet med deres gabende Saar; men jeg maa sige, at alle saadanne Tilfælde faldt heldigt ud, idet jeg dog samtidigt maa fremhæve, at Patienterne, saa hurtigt som gørligt, blev bragt ombord i Hospitalsskibene. De Saarede transporteredes ofte af 2 Mand paa følgende Maade: En Mand havde den Saarede fat ved Hovedet, den anden ved Benene; endnu oftere tog én Mand den Saarede paa Ryggen; denne Maade at bære en anden paa ere vi jo vant til fra Barnsben af.

Vi indhøstede den Erfaring, at ingensomhelst Sygebaare fuldt ud tilfredsstillende de Fordringer, som man maa stille til en saadan, naar den skal kunne bruges ombord; vi havde adskillige Baarer stillet op paa forskellige Steder paa øverste og næstøverste Dæk; men gentagne Gange blev Baarerne splintrede af Granatstumper, saa at de vare ubrugelige, naar man skulde anvende dem; tillige hændte det flere Gange, at Passagen for en saadan Baare var umuliggjort ved at sønderslaaet Opstaaende belemede Nedgangen, saa at Baaren ikke kunde komme igennem. Saaledes kom det sig, at man Gang efter Gang maatte transportere de Saarede uden Baare.

Forbindsstof og Instrumenter.

Selvfølgelig forbruges der en meget betydelig Mængde Forbindsstof under og efter en Kamp. Vi forudsaa dette, og hvert Skib havde derfor faaet Ordre til at have større Forraad ombord, end der under almindelige Forhold var foreskrevet for et helt Aar. Takket være denne Forholdsregel havde intet Skib i vor Flaade Mangel paa Forbindsstoffer, end ikke efter Slaget i det gule Hav, hvor vi dog foruden vore egne Saarede fik en Mængde Russere ombord til Behandling. F. Ex. tog man efter Slaget 120 saarede Russere ombord til Behandling i »Kasuga«, og til Trods herfor kom man ikke tilkort med Forbindsstof.

Indholdet af de Pakker med Forbindsstoffer til foreløbig Forbinding, som anvendes i Marinen, er naturligvis en Del forskellige fra Indholdet i dem, der bruges i Hæren, idet de Saar, der bibringes Folkene ombord, for det meste skyldes Granatstumper eller Splinter og ikke, som i Land, oftest Geværkugler. Til en foreløbig Forbinding af et Saar, frembragt ved Granatsprængning, anvendte vi sædvanligvis 2—3 Forbindsstofspakker af almindelig Størrelse; dog forekom det hyppigt, at en

Mand, der var bleven ramt ved en Granatsprængning, havde faaet flere Saar. Min Erfaring efter Kampen 9. Februar 1904 var den, at en stor Del af den kostbare Tid gaar tabt ved Aabningen af disse mange smaa Pakker, og jeg henledte derfor ogsaa Opmærksomheden paa det ønskelige i at faa Pakker, der var større. Den i Marinen hidtil anvendte Pakkes Indhold er følgende: 3 Stykker sammenlagt Sublimat-Gaze, 76 cm. Længde og 3.7—6.3 cm. Bredde. Disse bleve saa lagt ind i et sammenfoldet 3-kantet Tørklæde, og det Hele lagdes i en lille Pose af Linned. I Tilfælde hvor det skulde gaa særligt raskt fra Haanden med Forbindingerne, fik Hjælpemandskabet ikke Tid til at aabne disse Pakker, til at udfolde Forbindsstoffet ordenligt og til at dække Saaret omhyggeligt. Følgen heraf var, at Saarene ofte kun blev delvis dækkede.

Den nye Pakke indeholder 4 Stykker Sublimat-Gaze paa 60 cm. Lgd., der bliver sammenlagt paa en saadan Maade, at det bliver 10 cm. i Firkant. Dette blev saa viklet ind i japanesisk Papir, hvorpaa det pakkedes løst ned i en Pose af »Lhibukami«, et meget solidt japanesisk Papirfabrikat, der var indprægneret med Saften af bitter Persimmon (en Art Diopyros-Frugt), der desuden indeholder et sammenlagt 3-kantet Tørklæde, og derefter lukket tæt til med et steriliseret Stof. Af de Indberetninger, der ere modtagne, angaaende denne nye Pakke, fremgaar det, at den er meget lettere at aabne, og at de større deri værende Gazestykker i betydelig Grad lettede Arbejdet ved Forbindingerne. Saa-danne Forbindsstofspakker, bestemte altsaa til Anvendelse ved Ydelsen af den første Hjælp, skulde alle de Folk, der hørte til Hjælpemandskabet, have hos sig.

Paa ethvert Forbindingssted maa man altid have 2 store Saxe ved Haanden for at kunne skære de Saaredes Klæder op; ligeledes bør man have et stort Antal Ben-skiner af forskellig Slags lige klar til Brug. Fenestrerede

Zinkblikskinner kunne ofte være til stor Nytte; dog hører der hertil en stærk Knibtang, for at man kan knibe dem af i den rette Længde; man kan nemlig ikke gøre Regning paa, at man hertil under Kampen kan faa Hjælp af en Smed. Bomuldsbind 15—17 cm. brede ere ofte nyttige og bør tildeles ethvert Forbindingssted. Det er ligeledes at anbefale, at enhver Læge har en 3 til 4 hvide Kitler til Raadighed for at kunne skifte; de Klæder, man bruger under Forbindingernes første Stadium, maa man absolut skifte, naar 2det Stadium af Behandlingen begynder. Gummibaand 1.2—1.5 Meter lange, af hvilke Hjælpemandskabet stadigt havde nogle hos sig, kan ofte redde et Menneskes Liv ved at virke som Standser af Blødning paa et Lem. Vi have konstateret adskillige Exempler paa dette. Et Transfusionsapparat til Kogsaltopløsning kan ofte redde et Menneske fra en hurtig Død; et Tilfælde herpaa indtraf ombord i Krydseren »Izumo«.

Identifikationsmærket bør man altid anmærke. Enhver Mand ombord bar paa Kroppen en lille Trætavle, paa hvilken var anført Bærerens Navn og Stilling ombord. Naar en Død skal identificeres, er denne lille Tavle af stor Betydning; thi Matroserne tage ofte Kammeraters Tøj paa, saa at de Tal og Bogstaver, der staa derpaa, ikke er nogen sikker Rettesnor for, hvem man i det givne Tilfælde har for sig; mangelen en Gang er den Dødes Ansigtstræk ganske ukendelige.

Beskyttelse for Personer.

Som bekendt bør man ved Forberedelsen til Kamp ombord bortfjerne alle de Ting og Materialier, som ikke ere nødvendige. Maatter have vist sig at være et udmærket Beskyttelsesmiddel. Alle Metalgenstande bør, hvor det er muligt, absolut bortfjernes. Under Slaget i det gule Hav blev f. Ex. paa »Mikasa«s Fordæk et Semaphorapparat splintret ved et Skud, og

af Splinterne herfra dræbtes og saaredes 23 Mand. Havde man kunnet borttage denne Semaphor, havde man ikke lidt dette beklagelige Tab af Menneskeliv. Broerne ere altid et Maal, som Fjenden med Forkærlighed beskyder, hvorfor det kan anbefales at beskytte disse ved at hænge store Maatter ud over Gelænderne. Det samme gælder naturligvis særligt øverste Bro, hvor Kompashuset har sin Plads. Ombord i vore Skibe gik vi saa vidt, at vi behængte Sidevæggene ved det lettere Skyts med Maatter eller Pressenninger. Paa Beskyttelsesværdien af saadanne med Maatter behængte Vægge eller Gelændere havde vi mange Exempler; vi have mangan Gang fundet Projektilstumper eller Splinter i saadanne Maatter, som ellers maaske kunde have forarsaget stor Skade. Man skulde tro, at der nemt kunde gaa Ild i en saadan Maatte; men herpaa have vi ikke haft noget Exempel.

Det har vist sig at være særdeles formaalstjenligt at lade Kanonbesætningerne fra den Side af Skibet, hvor der ikke skydes, under Hvilepauser gaa over paa den Side, hvor Skydningen foregaar. Denne Forholdsregel kan maaske ved første Øjekast forekomme En forkert; men ved en lidt nærmere Betragtning af Sagen, vil man hurtigt komme til det Resultat, at det netop er fuldstændigt korrekt, idet Sprængstykkerne fra en Granats Sprængning gaa ud i et Straalebundt, og det Felt, som besprænges, er langt større et Stykke fra Sprængstedet end paa dette selv.

Vor Erfaring har vist os, at Maatter ikke alene kunne tjene som Beskyttelsesmiddel, men ogsaa kunne anvendes som Redningsbøjer, idet deres Flydeevne gør dem skikkede til dette Brug. Vi have saaledes flere Exempler paa, at Folk have reddet Livet ved Hjælp af Maatter, naar de f. Ex. ere blevne slyngede overbord ved en Mineexplosion.

Saafernt Fartøjer blive sendte ud for at redde

Overbordfaldne, er det tilraadeligt at medgive dem en Del Tæpper til at hylle de Reddede ind i. Dersom man undlader at træffe denne Forsigtighedsregel, kan man risikere, at nogle af de Reddede fryse ihjel, førend Fartøjet naar tilbage til Skibet. Ofte maa man lede en god Tid, naar man er ude for at optage Folk; særlig om Natten kan det vare længe, inden man atter er ombord i det Skib, hvorfra man blev sendt ud.

Naar man vil forebygge Forbrændinger ved Krudt-explosioner eller Skoldning ved Dampudstraalinger (f. Ex. fra sprængte Damprør eller lignende), maa man sørge for, at Folkene stadigt holde deres Legemer helt tildækkede. Vi konstaterede flere Tilfælde, i hvilke denne Forholdsregel var blevet taget, og Resultatet heraf var, at det i det mindste kun var Folkenes Ansigt og Hænder, der havde taget Skade. Jeg gav endvidere Ordre til, at hver Mand førend Bataille skulde tage rent Undertøj paa, og jeg tror, at denne Forholdsregel i høj Grad var medvirkende til, at vore Saarede saa hurtigt kom sig. Man bør lære sine Folk, at saafremt de kommer til at staa overfor det Tilfælde, at et Damprør springer i deres Nærhed, og at der derfor er Fare for dem i Retning af at blive skoldede af den hede Damp, saa skulle de, saa lynsnart som muligt, kaste sig fladt ned paa Maven. Vi have Exempler paa, at de Folk, som i et saadant Tilfælde have søgt Flugten op af Stiger eller Lejdere, ere blevne slemt skoldede.

Lige indtil den senere Tid har det været en almindelig Antagelse, at Kommandotaarnet var et af de skudsikreste Steder i hele Skibet. Dette har vist sig i sidste Krig at være en Fejltagelse. Det forekom gentagne Gange, at Sprængstumper slog gennem Aabningen mellem Taarnvæggen og Taarntaget, og saarede de i Taarnet værende haardt.

Det er, som om Broerne frembyde et nok saa sikkert Sted at opholde sig paa som Taarnene. Admiral

Togo benyttede paa »Mikasa« stadig Kommandobroen som Standplads under Kamp, og herfra foretog han sine Observationer og ledede Kampen, og han blev aldrig saaret.

Vi kunne anføre adskillige Exempler paa, hvorledes Saaredes Liv er blevet reddet paa Grund af, at de bar en eller anden Genstand paa sig, som Kuglen eller Granatstumpen prellede af paa; men vi kunne imidlertid ogsaa anføre adskillige Tilfælde, i hvilke saadanne Genstande have haft den modsatte Virkning, idet Splinter deraf med stor Kraft er blevet drevet ind i Legemet, og her selvfølgelig har gjort betydelig mere Skade end Projektilet alene. Med Hensyn til det sidst her anførte Tilfælde, skal der henvises til et Exempel med en fangen russisk Officer. Han havde i Baglommen i Benklæderne nogle Guldstykker, og disse ramtes af en Granatstump. Denne sidste prellede af, men flere af Guldstykkerne blev drevet ind i Sædet, og maatte opereres ud.

I mange af vore Lægers Rapporter forefindes der Beretninger om Trommehindesprængninger og Ødelæggelse af Labyrinthen paa Grund af Skydningen; desværre ser jeg mig i Øjeblikket ikke i Stand til at angive, paa hvilken Maade dette beklagelige Forhold kan afhjælpes, skøndt jeg har skænket dette Spørgsmaal min hele Opmærksomhed.

Naar man skal have et Præventivmiddel, som flere Tusinde Mennesker skal bruge, saa maa dette ikke være af en for indviklet Natur; i det foreliggende Tilfælde kan jeg ikke tænke mig noget simplere og bedre Middel end en Prop af Bomuld, der proppes omhyggeligt i Øret. Under Forberedelserne til Kamp instrueredes Folkene af Officererne og Lægerne om, hvorledes Ørene burde være tilstoppede, og der uddeltes steriliseret Bomuld saavel til Kanonbesætningerne, som til det øvrige Mandskab; alligevel forekom der efter Slaget i det gule Hav talrige Tilfælde, hvor Hørelsen var blevet be-

skadiget. Om end enkelte Tilfælde kan have sin Aarsag i, at Ørerne er blevne stoppede mindre omhyggeligt til, saa kan der paa den anden Side anføres adskillige Tilfælde, i hvilke Ørerne faktisk have været udmærket og fuldstændigt tillukkede med Vat, og Døvhed er dog indtruffet. Denne Vanskelighed er man endnu ikke rigtig Herre over.

Eftersom en god Skydning er af saa overmaade stor Betydning, saa ligger det i Sagens Natur, at Synsvennen hos Skytterne er en Ting, man bør skænke den største Opmærksomhed. Vi undersøgte førend enhver Kamp vore Kanonskytters Øjne paa det omhyggeligste, og saafremt vi fandt den ringeste Mangel eller Fejl, tog vi strax Manden under Behandling for at faa Ondet hævet. Fandt vi herved ud af, at der intet kunde gøres, blev vedkommende Mand fjærnet fra sin Post, og en anden indsat, og han anvendtes saa til Tjeneste paa et andet Sted ombord. Vi kom til det Resultat, at Krudtgassen og de Uddunstninger, der fremkom ved Skydningen med Kanonerne, virkede irriterende paa Kanonskyttens Øjne og svækkede hans Sekraft; disse Folk havde til Stadighed en Beholder med Borsyreopløsning (1 pCt.) staaende rede til Brug.

Karakteren af de Saar, der frembragtes af Sprængstykker.

De Saar, der ere frembragte af Sprængstykker eller Splinter fra Sprængningen af en Granat, havde saa godt som altid Karakteren af en Sønderrivning. Det Saar, der frembringes ved Projektilstykkets Indtrædelse, er for det meste mindre end det Saar, der frembringes, naar samme Projektilstykke atter gaar ud af Legemet; dog maa jeg sige, at det modsatte ogsaa har været Tilfældet. Man kan med andre Ord ikke fastslaa noget bestemt med Hensyn til dette. Vi fandt ofte i Hulheden af blinde Saar, med en forholdsvis lille Indgangsaaabning,

Sprængstykker, som var flere Gange større end selve Indgangshullet. I andre Tilfælde fandt vi Saar med kun én Aabning, uden at det var muligt at finde noget deri værende Sprængstykke, og det skøndt vi søgte efter det med Röntgens Straaler meget omhyggeligt. Mangen Gang fandt vi ogsaa ved Obduktioner Sprængstykker, som det var os ganske umuligt at sige hvorledes de i Grunden var kommet paa det Sted, hvor vi fandt dem. Ved Beskadigelser, hvor et helt Lem var bleven revet af, fandt man ofte Blodkarrene gennemrevne paa tværs, og alligevel havde vi kun faa Tilfælde af profus Blødning, da Karrenes overskaarne Ender rullede sig ind og lukkede. Ved perforerende saavel som blinde Saar passerer Projektilsplinter ofte tæt langs Karrene uden paa nogen Maade at beskadige dem; arterielle Blødninger er saaledes temmelig sjældent ved Skytsprojektilsaar, selv om det frembragte Saar er stort, og strækker sig igennem et længere Stykke af Legemet. Naar Sprængstykker træffer Knokkelsystemets Dele, saa sønderbrydes naturligvis den ramte Del; dog forekommer det ofte, at kun Overfladen bliver sprængt bort, eller at det ramte Ben blot bliver spaltet. Sprængstykker kunne betragtes som aseptiske, idet et ved et mindre Sprængstykke frembragt Saar som Regel heler efter første Gang at være rensat ud. Herpaa havde vi under Krigen flere Exempler; men vi gjorde dog den Erfaring, at dersom en Tøj-Del var trængt ind med Sprængstykket i Saaret, saa var der altid Fare for, at Tøj-Delen var bleven tilbage i Saaret, naar Sprængstykket var blevet taget ud, og naar dette var Tilfældet, saa fandt der Materiedannelse Sted. Naar det derfor trak ud med Helningen af Saaret, og der dannede sig Materie, saa maatte vi underkaste Saarlunden en meget omhyggelig Undersøgelse for om muligt her, eller i dens Vægge, at finde noget Fremmedlegeme. Naar dette var fjærnet, saa gik Helbredelsen raskt fra Haanden, og Materiedannelsen ophørte.

Det Antal Saar, en enkelt Mand kan faa, er meget forskelligt. En faar 1, en anden 2, en tredje maaske 30 Saar. Størrelsen varierer ligeledes meget stærkt, lige fra en Ærts Størrelse indtil et Flademaal, der strækker sig over en stor Del af Legemet.

Nogen bestemt Klassificering af Skudsaarene kan vel ikke opstilles; men i den følgende Liste er forsøgt at vise saa nøje som muligt Saarenes Karakter.

**Tabel over Antallet af klassificerede Saar,
Beskadigelser og Dødsaaarsager.**

(Fra Krigens Begyndelse til Slaget ved Tsu-Shima.)

Knuste Saar	480
Skrammer af alvorlig Art	212
Snit- og Stiksaar	26
Saar med Tab af Bløddede	53
Revne Saar	691
Skudsaar med blind Skudkanal	224
Perforerende Saar	113
Saar med total Adsplittelse	43
Skudsaar med Amputation af en Legemsdel	129
Forbrændinger og Skoldninger	129
Rystelse af Labyrinthen, Sønderrivelse og Kon- gestion til Trommehinden	116
Komplicerede Brud, simple Brud og Luxationer	237
Eksplussionsaar	570
Lammelser	25
Drukne	716
I alt	3 764

Sædet for Saarene hos Dræbte og Saarede.

Nakke-, Hoved- og Ansigtssaar	808
Brystskaar	157
Underlivssaar	58
Saar paa Overekstremiteterne	625
Saar paa Underekstremiteterne	728

Saar i Ryggen, Lænden og Sædet	189
Saar, Forbrænding og Skoldning over hele Legemet	527
Lammede	25
Drukne	716
Tilsammen...	3 833

(I ovenstaaende to Tabeller overstiger Antallet af Dræbte og Saarede det virkelige Antal, idet samme Mand ofte er blevet saaret paa flere Steder.)

Af den første Tabel fremgaar det, at Kontusions- og Riftsaar forekom hyppigst, hvilket antagelig skyldtes Projektilernes specifikke Karakter. Det store Antal Eksplosionssaar, som Folkene fik, tilføjedes dem, da Hatsuse og Takasago, efter en Minesprængning, gik til Bunds.

Saar paa farlige Steder paa Legemet.

For at illustrere nogle Saar paa farlige Steder af Legemet skal der vedføjes følgende korte Beskrivelse:

1. P. K., Matros II Kl. med »Tokima«. I Slaget ved Ulsan 14. August 1904 fik han et halvmaaneformet Riftsaar paa 3.5 Centimeters Bredde paa forreste nedre Hjørne af venstre Tindingeben. Ved Optagelsen i Hospitalet i Sasebo den 15. var han sløv, nogen Forstyrrelse af Bevægelser eller Følelsen lod sig ikke konstatere. Den 18. begyndte han at kaste op, besvime og fik Krampe. Saaret blev straks aabnet, og da Knoglen var sprængt i et Omfang af 3 cm. og let nedtrykket, blev her trepaneret, og herved fandtes en Blodklump paa 3—4 cm.s Længde og 0.5 cm.s Tykkelse. Ved Fjernelsen af denne sivede Blod ud fra Knoglen. Det bragtes til at standse ved Udstopning med Gaze. Efter Operationen optraadte 2 eller 3 lette Krampeanfald. Saaret heled ret hurtigt, og Patienten udskreves 17. Okt. s. A.

2. J. W., Signalgast paa »Fuso«, blev saaret paa Signalandpladsen ombord 30. November 1904. Tilstanden var følgende: Et Riftsaar paa venstre Side af

Nakkebenet med en Aabning paa en Ærts Størrelse ud af hvilken Hjærnen traadte. Den 2. December blev han overført til Hospitalsskibet Kobe-Maru; hans Bevidsthed var nu omtaaget. Han talte dog tydeligt, og klagede over Hovedpine; Forstyrrelse af Følelse eller Bevægelsen var ikke tilstede. Hørelsen tydelig, dog havde han en næsten fuldkommen højresidet Hemiopi paa begge Øjne. Paa Hospitalsskibet blev nedtrykkede Knoglestykker trukket ud, og under dura mater fandtes Knoglestykker og Blodkoagler, som havde beskadiget Hjærnen. Den 28. December blev Patienten overført til Marinehospitalet i Sasebo. Ved hans Optagelse var Saaret næsten helet. Hemiopien var stadig til Stede, ligesom han stadig klagede over Hovedpine, der straaledede ud mod Isse og Tinding. I Hospitalet bedredes Synet noget, dog var Fremskridtet langsomt. Den 15. Maj overførtes Patienten til Marinehospitalet i Ykosuka.

3. P. S., Matros paa russisk Panserkrydser Admiral Nachimoff, blev saaret i Slaget i det japanesiske Hav den 27. Maj, og taget til Fange. Fortil paa venstre Issebens-Hjørne af Tindingebenet og til 1 Centimeter tilvenstre for sutura sagittalis var et 1.5 cm. langt Saar, som gik igennem Knoglen ned i Hjærnen. Pupillerne reagerede trægt, højre Ben var noget bevægeligt, dog var Brugen deraf stærkt nedsat, ligesom ogsaa Funktionen af højre Arm var formindsket. Urinen afgik uvilkaarligt og Patellarreflekserne vare nedsatte. Saaret blev den 29., straks efter Ankomsten til Hospitalet i Sasebo, aabnet, og man fandt en ca. 1 cm. lang Aabning i Knoglen, hvorfra saa ekstraheredes et uregelmæssigt rundt Stykke Knogle. Projektilfragment fandtes ikke i Saaret. Efter Operationen vendte efterhaanden Funktionen af Lemmerne paa højre Side tilbage, og Manden kunde forlade Hospitalet den 17. Juni fuldstændig helbredet.

4. R. Y., Fyrbøder paa »Mikasa«, fik følgende Saar i Slaget i det gule Hav 10. August 1904: Et Riftsaar i

Ansigtet med Brud af Underkæben, et Riftsaar ved venstre Øje og et simpelt Skudsaar (blindt Saar) i højre Laar, Underlæben var revet op, Hjørnetænderne foroven og forneden vare borte, og begge Sider af Underkæben vare brækkede i Midten. Foruden at venstre Øje var borte, havde han talrige Eksplosionssaar paa Brystet og paa Over- og Underkstremiteterne. Han blev opereret paa følgende Maade:

a) Bløddelene paa Underkæben bleve løsnede fra, og Brudenderne forenede med Sølvtraad.

b) En Hudlap blev snittet ud af højre Kind og slaaet ned til Dannelse af en Underlæbe.

c) Overlæbens Forbindelse med venstre Mundvig blev løsnet fra, et lignende halvmaaneformigt Snit gjordes i venstre Kind, og den højre Mundvig spaltedes vidt op for at undgaa Misdannelse af Læberne.

Med de beskrevne Operationer og ved Indsætning af falske Tænder blev Patientens Evner til at tygge og tale meget understøttede.

5. H. S., Skibsfændrik, blev den 27. Marts 1904 saaret ombord paa »Makawa-Maru« ved det 2det Blokeringsforsøg paa Port Arthur. Et stærkt suppurerende Saar i venstre Nøglebensgrube sandsynligvis fremkaldt ved et Projektil af mindre Kaliber. Indgangsaa bningen til Skudkanalen var næsten rund og maalte 9.5 cm. lodret og 7 cm. paa tvers. Udgangsaa bningen var aflang og mindre end Indgangen. Begge Aabninger vare kun adskilte ved en Hudlap. Der fandtes en stor Saarahule, og baade Overfladen og Musklerne paa venstre Side af Halsen, vare ødelagte ligesom ogsaa venstre Lungespids og plexus brachialis vare mere eller mindre beskadigede. Han havde Blodspytning og Hudemphysem omkring Saaret. Saaret helede meget godt, dog led han stedse under Forløbet af Helbredelsen af Hyperasthesi og nevralgiske Smerter, af Svækkelse og herpeslignende Udslæt paa venstre Arm. Han udskreves helbredet den 26. Juli 1904.

6. N. F., Musikant paa »Irtis«, blev saaret den 27. Maj 1905 i Slaget i det japanesiske Hav, og havde et penetrerende Saar paa en To-Øres Størrelse paa højre Side af 6te Brysthvirvel. Han havde ogsaa et simpelt Skudsaar paa et Dueægs Størrelse i højre Skulder. Han var lammet paa den ene Side, havde Urinretension, og døde den 9. Juni af almindelig Afkræftelse. Ved Obduktionen fandtes en Projektilstump, som var trængt ind i 7de Ryghvirvels Basis. Rygmarven var normal over Læsionen, medens den nedenfor liggende Del var forandret til en grødet Masse.

7. R. Y., Matros paa »Iwate«, blev saaret i Kampen ved Port Arthur den 9. Februar 1904. Han havde faaet et penetrerende Saar i højre Axil og højre Arm. Straks havde man Mistanke om Brud paa et Ribben med Indtrængen i Brystkassen, hvilket fastsloges paa Grund af Kortaandethed og Dæmpning under 3die Ribbensmellemrum paa højre Side i Forbindelse med fugtig Rallelyd ved Anskuetationen. Den 27. Februar blev Saaret nedenfor Axilen aabnet, og man fandt en Fraktur ved 6te Ribben. Efter Fjærnelsen af Brudenderne søgtes efter et fremmed Legeme i Saaret uden Held. Ved paafølgende Under-søgelse med Röntgenstråler opdagedes en Jærnsplint i det nedre Hjørne af den Del, der laa op til Skulderbladet; Splinten fjærnedes ved Resektion af 8de Ribben; den var 1.7 cm. lang. Efter Operationen heledes Saaret hurtigt, dog var Brystet forbrændt af Röntgenstrålerne.

II. Sanitære Anordninger under Krigen.

Med Hensyn til de Forholdsregler i sanitær Henseende, som man ombord i et Krigsskib, saavel i Fredstid som i Krigstid, bør tage, er der i Grunden ikke meget at sige. Dog bør det bemærkes, at Krigsskibene i Fredstid for Størstedelens Vedkommende have Station i Krigshavne eller andre Havne, hvor Forsyningen af Levned-

midler let kan foregaa, og hvor disse altid kunne faas i rigelig Mængde. Mandskaberne kunne her faa deres regelmæssige Landlov, en Ting, der ogsaa har sin store Betydning. I Krigstid derimod holdes Krigsskibene ofte krydsende langt borte fra Havnene, og Forsyning med friske Provisioner kan her kun mindre regelmæssigt finde Sted, og Mandskabernes Landlov hører ganske op. Kulfyldning saavel i Søen som i Havn fordrer uafbrudt haardt Arbejde saavel af Mandskab som af Officerer, og Maskinpersonellet faar under saadanne Forhold kun meget lidt Ro, selv naar Skibets Maskine ikke er i Gang.

Skibene maa jo for alle Tilfældes Skyld stadigt være lige klare til at kunne gaa ud; Folkene faa dobbelt saa megen Vagt, Arbejdet bliver strængere, og den Tid, der tilstaas til Ro og Hvile, indskrænkes til et physiologisk Minimum.

Det er forholdsvis let i Krigstid at undgaa Indførsel af smitsomme og veneriske Sygdomme; men dette er jo ogsaa af største Vigtighed, idet Udbruddet af Infektionssygdomme i en Flaade er ensbetydende med en meget væsentlig Reduktion af dens Kampberedthed. Vore Læger udøvede i denne Retning en meget nøje Kontrol; med Undtagelse af Dysenteri, som optraadte ombord i Skibene, medens disse laa udfør Port Arthur — en Epidemi som meget hurtigt forsvandt — vare vi heldigvis fri for Infektionssygdomme.

Rationer af Levnedsmidler.

Lige indtil 1884 fik vore Folk Penge i Stedet for Kosten in natura; ethvert Skib forskaffede sig sine egne Provisioner, og Mandskabet havde Lov til at vælge selv, hvad de vilde spise. Dette System favoriserede Folkenes Forkærlighed for at spise Ris, hvilket de ogsaa gjorde i større Udstrækning end heldigt var. Dette bevirkede, at deres physiologiske Ligevægt blev forstyrret, og førte til et Aar for Aar voksende Antal af Beri-Beri Tilfælde,

hvilket selvfølgelig svækkede Mandskabernes Evne til at kunne præstere Arbejde. Man ansaa det derfor som nødvendigt at fremkomme med en Reform paa Intendanturens Omraade, og i Aaret 1884 indførtes et nyt System, ved hvilket det forordnedes, at det tidligere udbetalte Pengebeløb afskaffedes, og i Stedet for dette uddeltes der daglige Rationer af Levnedsmidler til Mandskabet. Denne Reform blev først, efter en hæftig Opposition, indført. Man har senere ændret mindre væsentlige Punkter i Reformen; i Hovedsagen har man holdt fast ved følgende: Folkenes Ernæring bør bestaa af saadanne Elementer, at der er Ligevægt i Tilførslen til Legemet af Kvælstof og Kulhydrater. Kun paa denne Maade forment man at kunne fremskaffe en physiologisk Tilstand, der var i Overensstemmelse med Sundhedens Krav. Følgende statistiske Opgivelser kunne muligvis være af Interesse:

a) Middel-Sundhedsforholdene for de 3 sidste Aar i de udrustede Eskadrer:

Totalt Procentantal af Syge	3.87
— — til Sengs liggende.....	1.19
— — afgivne til Hospitalet	0.66.

b) Middel-Sundhedsforholdene i 1904 i den kombinerede Flaade:

Totalt Procentantal af Syge	3.82
— — til Sengs liggende.....	0.72
— — afgivne til Hospitalet	0.26.

c) Middel-Sundhedsforholdene i Tidsrummet fra 1. Januar til 1. Juli 1905 i den kombinerede Flaade:

Totalt Procentantal af Syge	3.01
— — til Sengs liggende.....	0.65.

Jeg vil her tilføje, at medens der under Krigen selvfølgelig forekom flere Tilfælde af Saarede og tilskadekomne end før denne, saa var Tilfældene af veneriske

Sygdomme meget sjældnere. Sidstnævnte skænkede vi, allerede før Krigen brød ud, vor største Opmærksomhed, og paavirkede vore Folk ved Foredrag, moralsk Undervisning og Belæring om Sagens alvorlige Natur. Til Trods herfor holdt vore Folk sig før Krigens Udbrud ikke indenfor Fornuftens Grænser; dette gælder navnlig for den Tid Flaaden laa og ventede i Sasebo. Da vi ved Krigens Udbrud gik mod Port Arthur, havde vi en forholdsvis stor Liste over Folk med veneriske Sygdomme, som maatte underkastes Lægebehandling ombord. Fra dette Tidspunkt blev imidlertid Folkene tvungne til at forblive ombord i Skibene, saa at yderligere Smitte blev undgaaet.

De Rationer, som under Fredsforhold var tilstaaet Folkene, blev under Krigen forøget med ca. 20 pCt.; kun med Hensyn til Risen traf man den Bestemmelse, ikke at lade den tilstaaede Rations Vægt overskride 340 Gram. Ved Iagttagelse af denne Forholdsregel opnaaede vi at vedligeholde en udmærket Sundhedstilstand under hele den lange Krigskampagne.

Spisetaksten for Mandskaberne.

Dagligt udgaves: 170 gr. Biskuit eller 228 gr. Brød, 340 gr. Ris, 113 gr. Byggryn, 141 gr. Konserve-Kød eller 198 gr. ferskt Kød, 141 gr. Konserve-Fisk eller fersk Fisk, 85 gr. tørrede eller 424 gr. friske Grøntsager, 0.89 gr. The og 170 gr. Sukker.

1 Gang om Ugen udgaves (til Kogning): 70 gr. Ærter eller Bønner, 56 gr. Hvedemel, 98 gr. Sukker, 84 gr. Soya, 14 gr. Eddike, 1.7 gr. Sesamolie, 42 gr. Salt og 28 gr. Fedt.

Hver Aften udgaves (til Nattemaaltid): 98 gr. Biskuit eller 140 gr. Brød, 8.5 gr. The og 112 gr. Sukker.

Det var tilladt Officerer og ældste Underofficerer i Stedet for Rationerne in natura at faa det tilsvarende Pengebeløb udbetalt. En Undtagelse med Hensyn til

Rationerne in natura blev ogsaa gjort for Torpedobaadsbesætningernes Vedkommende; disse fik nemlig ogsaa Tilladelse til at ombytte Rationerne med Penge. Antallet af disse er jo forholdsvis ringe, og da disse Fartøjer ofte anløbe Havne, har de god Lejlighed til at forskaffe sig friske Provisioner. Paa saadanne Fartøjer staar det saavel Officerer som Mandskab klart, at en regelmæssig Levemaade er af største Vigtighed; nogen Afgivelse herfra fandt aldrig Sted, og naar Brød ikke kunde faas, hjalp man sig med Grød af Ris og Byggryn. Sundhedstilstanden ombord i Torpedobaadene var stedse lige saa god som ombord i de store Skibe.

Provianteringen.

I Fredstid faa vore Krigsskibe deres Proviant fra Proviantmagasinet i Krigshavnene; i de øvrige Havne har man særligt dertil beskikkede Proviantagenter, som skulle sørge for Proviantens Tilstedeværelse. Under Krigen udrustedes 2 Skibe specielt til Proviantering af Skibene hørende til den kombinerede Flaade. Disse Skibe vare forsynede med Kølerum til Opbevaring af fersk Kød og friske Grøntsager m. m. Levende Kvæg medførtes ogsaa paa disse Skibe, hvor de, efterhaanden som Behovet krævede det, blev slagtede. Dyrene blev, inden de blev indladede i Proviantskibene, synede af Dyrleger, og efter Slagtningen ombord blev de atter synede af Skibslægen.

Vore Krigsskibe ere ikke forsynede med Bagerovne, og Brødet maatte derfor tilføres Skibene ved Transportskibene fra den nærmeste Basis-Havn. I Løbet af den taagede Aarstid 1904 bleve disse Transportskibe ofte forsinkede, saa at Brødet blev skimlet; mange Tusind kg. Brød har man af denne Aarsag været nødt til at kaste overbord. Man havde den Gang under Overvejelse at lave Bagerovne ombord i Skibene; men man kom ikke videre end til Overvejelserne. De to Proviantskibe sendtes

skiftevis hjem for at indtage Provisioner; i den Tid hvor det ene Skib var hjemme, bragte andre, mindre Transportskibe friske Provisioner til Flaaden, som saa først bragtes ombord i det store Proviantskib, der var stationeret ved denne. Paa denne Maade opnaaede vi en god Tilførsel af frisk Proviant til vore Skibe, og dette led man saaledes aldrig Mangel paa. Kun enkelte Krydsere, hvis Virkefelt laa langt fjernet fra Basis, maatte undertiden hjælpe sig med Konserver, naar deres Forraad paa friske Provisioner var sluppet op.

Vandforsyning.

Skibe med Destillationsapparat ombord savnede naturligtvis aldrig Vand. Torpedobaade, Torpedobaadsdelæggere og andre Fartøjer, der vare udsendte i særlige Øjemed, fyldte som Regel Vand fra særligt dertil indrettede Vand-Skibe. Man havde til Vandforsyning indrettet to større Skibe med Destillationsapparat ombord, som dagligt kunde præstere 200 Tons ferskt Vand; desuden havde man to andre Skibe paa hver 5000 Tons, nogle Kuldampere og nogle Transportskibe, som alle kunde fremstille ferskt Vand. Som Følge af disse Foranstaltninger vare samtlige Flaadens Skibe under hele Krigen stadigt rigeligt forsynede med Vand, baade Drikkevand og Vand til Brug i Kabysserne og Badekamrene. Saa rigelig var Vandforsyningen, at Folkene ofte fik Lejlighed til at tage sig Bad i fersk Vand, en Ting der virker udmærket som Præventivmiddel mod Hudsygdomme etc. Efter Kulfyldning var det paabudt Mandskabet at tage Bad i Søvand, og efter dette udgaves der ferskt Vand til at vaske sig rene i.

Beklædning.

I koldt Vejr var det tilladt at bære følgende Klædningsstykker: For Officerer og ældste Underofficerer, uldne Halstørklæder, tykke uldne Handsker, uldne Un-

derveste og store saakaldte Ekstra-Kappør, der bares uden paa den almindelige. Der udgaves til hver Mand 2 Par uldne Handsker, lange uldne Sokker og tyksaaede japanesiske Sandaler, uldne Underveste, 2 Par Flonels-Underbukser, et Par Støvler, en stor Kappe og et Par Halmsko. Ombord i Torpedobaadsødelæggerne og Torpedobaadene udleveredes der hver enkelt Mand 5 Ekstrætæpper. Til Brug i varme Zoner blev der forfærdiget en særlig Slags Hatte forsynet med en stor Skygge. Resultatet af disse Forholdsregler var, at der intet Tilfælde indtraf i noget af Flaadens Skibe paa Forfrysning i den kolde Aarstid. Der indtraf heller ikke et eneste Tilfælde af Solstik blandt de Folk, der bar ovenomtalte Hat. Vore Fyrbødere klarede sig udmærket, og Hedeslag forekom aldrig. Disse Folk vare blevne instruerede om at drikke saa lidt som muligt. Den Drik, der sædvanligst udgaves til Fyrfolkene, var destilleret Vand, hvortil der var sat noget Saft af Arrow-root og lidt Sukker.

Mandskabets Beskæftigelse under Krigen,

I Løbet af en Krig er selvfølgelig Arbejdet under selve Kampene det strængeste, Mandskabet har; udenfor disse var det absolut Kulfyldningerne, som var det værste Arbejde at bestride for Folkene. Baade Officererne og Folkene maatte arbejde med ved Kulfyldningerne, og da disse gennemgaaende forefaldt 2 Gange om Ugen, undertiden i Søen, undertiden i Havn, saa kan man nok indse, hvilken besværlig Del af Tjenesten ombord i Krigstid Kulfyldningen udgør. Ombord paa de mindre Krydsere, paa Torpedobaadsødelæggerne og Torpedobaadene, som gjorde Tjeneste ved Port Arthurs Blokering, var man nødt til saa at sige stadigt at fylde Kul. Det almindelige daglige Skibsarbejde maatte i en saadan Tid hvile, og naar Folkene ikke var beskæftigede med at fylde Kul, saa lod man dem have Fred, spise eller sove for at skaffe dem lidt Forskud paa Hviletid. At vi, til Trods

for det strænge Arbejde ombord i Krigsskibene under den lange Krigskampagne, dog bevarede en god Sundhedstilstand kan ses af nedenanførte Tavle, i hvilken er opført Legemsvægter for en halvaarlig Periode.

Legemsmidelvægt:

i Marts 1902: 59.444 kg.	i September 1902: 57.498 kg.
— 1903: 59.278 -	— 1903: 57.230 -
— 1904: 60.132 -	— 1904: 59.014 -
— 1905: 60.091 -	

Adspredelser.

Livet ombord paa et Krigsskib paa en lang Ekspedition er altid ensformigt. Afveksling, som frembyder sig ved Landlov, er jo udelukket. Vore Folk vare opfyldte af Fædrelandskærlighed, og udførte Tjenesten til de mindste Detaljer med Liv og Lyst. Vi følte imidlertid alle, at dersom vi kunde faa arrangeret nogle Adspredelser for vore Folk, vilde det kunne blive til stor Gavn og Glæde for disse. Man opmuntrede dem til Af-syngelsen af Sømandssange, til at øve sig i Fægtning for at udvikle Adræthed og Smidighed. Man udsatte Præmier i Form af forskellige Genstande, som var tilsendte Flaaden dels hjemmefra, dels fra Udlandet, og alt dette viste sig at være en stor Spore paa dem i Retning af Udfoldelsen af hele deres Energi til Gavn for Fædrelandets Interesser. Man uddelte Aviser, illustrerede Blade og Hæfter, Journaler og Bøger, som Venner i Japan sendte os. Man drog ogsaa megen Omsorg for Posten fra Hjemmet, og dette var absolut altid det, som Folkene satte højest. En Mængde Damer, saavel Japaneserinder som Udlændinge, der var bosatte i Japan, var meget virksomme i Retning af Indsamling af Gaver til de Folk, som stod overfor Fjenden; i denne Krig overgik Damerne langt deres Søstre under Krigen

med Kina for 10 Aar siden i Retning af Gavnildhed og Kærlighed til Næsten.

Hospitalsskibe.

I sidste Krig havde vi to, særligt til Hospitalsbrug, udrustede Skibe; de vare Søsterskibe og hed Kobe-Maru og Saikio-Maru. De vare paa 3000 Tons Displacement hver. Ombord var der i det Hele 186 Senge, af hvilke 18 vare reserverede Infektionssygdomme og 12 Officerer. Det var min Anskuelse ved Krigens Begyndelse, at to Hospitalsskibe paa 3—4000 Tons hver var mere formaals-tjenlige at have end ét, der var af et dobbelt saa stort Displacement. Jeg gik nemlig ud fra, at med to Skibe kunde man ganske anderledes sørge for en hurtig Transport af de Syge og Saarede fra Krigsskibene til Hospitalerne i Land, hvor man kunde faa dem under langt bedre Behandling end ombord. Vi forsøgte aldrig i Løbet af Krigen at overføre Syge og Saarede til Hospitalsskibet ved at dette lagde sig langs Siden af Skibet, hvorfra Patienterne skulde tages; vi transporterede dem altid i Dampbarkasser eller Fartøjer over til det Hospitalsskib, som laa nærmest, og vi fandt ud af, at Sygehængekøjer var det bedste Transportmiddel for den Syge fra Skibet over i Hospitalsskibet.

Hospitalsskibenes rigtige Anvendelse er en Ting, som Flaadens Generallæge bør have sin Opmærksomhed henvendt paa. Naar undtages Slaget i det gule Hav, saa vare vi i ingen anden Kamp nødte til at sende vore Saarede direkte fra Krigsskibene over paa Hospitalsskibene. Under særlig daarlige Vejrforhold søgte vore Hospitalsskibe altid Læ i nærmeste Havn.

Infektionssygdomme og deres Forebyggelse.

De eneste Infektionssygdomme, der forekom ombord paa vore Skibe, var Abdominaltyphus og Dysenteri. Typ-

hus optraadte sporadisk paa Krigsskibene ogsaa i Fredstid; Tilfældene af typhoid Feber viste ikke nogen særlig Tiltagen i Krigsperioden. Naar der forekom et Tilfælde, undersøgte man nøje, hvordan Sygdommen kunde være bleven indført i Skibet, uden at det dog nogensinde lykkedes os at faa dette stadfæstet. Vi ere overbeviste om, at Smitstoffet er kommet udefra og aldrig fandtes i Skibet selv. Det højeste Antal Tilfælde af Infektions-sygdomme i et enkelt Skib var 3 à 4. Det samlede Antal typhoide Sygdomstilfælde var, fra Krigens Begyndelse til Slutningen af Juni 1905, i alt 241. Saasnant et saadant Typhus-Tilfælde var fastslaaet, blev den Syge øjeblikkelig sendt ombord i Hospitalsskibet, og hans Sengklæder, Gangklæder og iøvrigt alle de Genstande, som han paa nogen tænkelig Maade kunde have været i Berøring med, omhyggelig disinficeret.

I Løbet af Maanederne August og September 1904, medens Flaaden blokerede Port Arthur, forekom der nogle Tilfælde af Dysenteri. Denne Sygdom forvoldte os mange Bekymringer; det maa dog siges, at Sygdommen hurtigt forsvandt igen, takket være vore Lægers Samvittighedsfuldhed. Jeg for min Del tror nu, at Fluerne var en af Aarsagerne til, at Sygdommen brød ud, idet disse Insekter hjemsøgte Skibene i uhyre Mængder, naar vore Kul- og Transportskibe lagde langs Siden; ligeledes fik vi en Masse Fluere ombord, naar vore Fartøjer vendte tilbage efter at have visiteret kinesiske Djunker. Man gjorde alt muligt for at uskadeliggøre Fluerne, og al Mad sørgede man for var godt gennemkogt inden det udleveredes til Mandskabet. Alt i alt indtraf der i Løbet af Krigen 151 Tilfælde af Dysenteri.

Til Slutning skal der her anføres en Fortegnelse over Døde og Saarede fra Krigens Begyndelse til August 1905.

Sted og Datum for Kampen	Antal		I alt	Af de Saarede			
	Døde	Saarede		døde	bleve helbredede	bleve Invalider	forbleve til Behandling
Angreb paa Port Arthur d. 9. Febr. 1904	3	69	72	6	59	3	1
Kampen i det gule Hav d. 10. Aug. 1904	65	161	226	6	133	17	5
Kampen ved Ulsan d. 14. August 1904	36	96	132	10	80	3	3
Ved Marine-Artilleri Brigade-Angreb paa Port Arthur ^{26/6—} _{21/12} 1904	30	313	343	27	250	20	8
Kampen ved Tsushima 27.—28. Maj 1905	88	641	690	29	470	—	112
Andre Kampe m. m. i Aarene 1904—05	1 669	541	2 210	39	470	30	2
I alt . . .	1 891	1 791	3 682	117	1 470	73	131

De franske Flaademanøvrer.

Af Premierløjtnant Ellbrecht.

Efter en Afbrydelse paa to Aar — 1903 og 1904 — under Marineminister Pelletan ere de franske Flaademanøvrer igen bleve genoptagne af Marineminister Thomson, der i denne Henseende, som i saa saamange andre, er kommen de i Marinen herskende Ønsker og Stemninger imøde.

De Flaademanøvrer, som i 1905 og i 1906 ere blevne foretagne i Middelhavet under Ledelse af Viceadmiral Fournier, kunne egentlig ikke komme ind under, hvad man i Almindelighed forstaar ved »store Flaademanøvrer«,

hvis Formaal er Løsning af store strategiske og taktiske Problemer af aktuel Interesse.

Denne Slags Manøvrer, som Franskmændene kalde »à double et à triple action«, blev for nogle Aar tilbage ledede af den bekendte Admiral Gervais, og de havde til Maal, i større eller mindre Udstrækning — efter det Antal Skibe, man kunde raade over — med forskellige mod hinanden opererende Styrker at studere og indøve de forskellige Faser for en Søkrig, nemlig: Eclairering, Koncentrering og Kamp.

De af Admiral Fournier i de to sidste Aar foretagne Manøvrer have egentlig været af ren taktisk Natur, og Hovedformaalet ved dem har været at prøve og systematisk at indøve Flaaden i Kampmanøvrer efter en ny paa moderne Principper hvilende Søtaktik, udarbejdet af Admiralen selv.

Jævnside med disse Øvelser har en Del Operationer fundet Sted ved Kysterne, især mod Krigshavnene, for nøje at komme til Klarhed over Kystforsvarets, specielt det mobile Kystforsvars (Torpedo- og Undervandsbaadsdelingerne) Fordele og Mangler, ligesom ogsaa Krydserne og Torpedobaadsjagerne have udført en Række Øvelser i Eclairerings-, Rekognoscerings- og Sikringstjeneste.

Uden at komme ind paa Enkelthederne i den af Admiral Fournier anvendte nye Taktik, over hvilken der forøvrigt hviler et Hemmelighedens Slør, som det synes vanskelig at trænge igennem, skal her blot i Korthed omtales nogle af de Grunde, der har foranlediget Admiralen til at bryde med den gamle Taktik for at prøve nye, fra de ældre vidt forskellige, Formationer, samt angives — for den bedre Forstaaelse af de nedenfor omtalte Fægtningsøvelser — nogle af de Principper, der ligge til Grund for de nye taktiske Regler.

I Frankrig havde man indtil ifjor kun foretaget taktiske Øvelser med en Eskadre paa 6 Skibe. Man havde begyndt med en Division (3 Skibe), dernæst med 2 Divi-

sioner (en Eskadre), og man havde saa slaaet sig til Ro med den Tanke, at Eskadretaktikken ogsaa kunde anvendes paa en Flaade, bestaaende af 2 eller flere Eskadrer. Admiral Fournier var imidlertid af den Formening, at denne Opfattelse var fejl, da Vanskelighederne ved at lede én Flaade efter de gamle taktiske Regler bleve meget større, ja endog uoverkommelige, for en Flaadechef, naar Flaaden kom til at bestaa af 2 for ikke at sige 3 eller 4 Eskadrer.

Gaaende ud fra, at den Slagorden, som under en Kamp tillader at bringe det største Antal Kanoner til Anvendelse og, som frembyder det mindste Maal i Dybden for Modstanderen, er den, som fortrinsvis bør tilstræbes, er man enig om, at den enkelte Orden (la ligne simple) — Kølvandsorden, Frontorden — er den, som frembyder de største Fordele, naar, vel at mærke, Antallet af Skibe ikke er større end, at de alle med Lethed kunne overses af Flaadechefen.

Bliver Antallet af Skibene imidlertid saa stort, at den enkelte Orden faar en saa stor Udstrækning, at Flaadechefen ikke kan overskue Fløjene, saa udsættes let disse for et Angreb af Modstanderen, førend Flaadechefen kan afværge det. Desuden bliver selvfølgelig Manøvreringen af en saadan altfor lang Linie særdeles vanskelig og nødvendigvis meget langsom.

Admiral Gervais søgte, da han kommanderede de franske Flaademanøvrer, at formindske den enkelte Orden, nemlig ved at doble den. Herved opnaaedes ganske vist en bedre Samling af Flaaden, men tilligé en Formindskelse af Artilleriets Nyttevirkning, da Antallet af anvendelige Kanoner i visse Retninger betydelig forringedes, ligesom ogsaa Flaadens Saarbarhed i høj Grad forøgedes, da den formede sig som en stor kompakt Masse, og derved blev et godt Maal for det fjendtlige Skyts.

Det var i Erkendelse heraf og rimeligvis ogsaa som en Følge af Erfaringerne fra Slaget ved Tsushima, at

Admiral Fournier søgte at skabe en Slagorden, som foruden at have den Egenskab at samle Skibene bedre omkring Flaadeflotten, tillige frembød en bedre Anvendelse af Artilleriet og en saa ringe Udsigt som mulig for langskibs Beskydning.

Istedetfor at begynde med Divisionstaktikken og fra denne at gaa til Eskadre- og Flaadetaktikken, er Admiralen nu gaaet den omvendte Vej og, med en given Flaadetaktik, der, som han siger, er den mest kompli- cerede, gaaet til Eskadre- og Divisionstaktikken, der, naar den udledes af Flaadetaktikken, bliver forholdsvis let at have at gøre med.

Det er ud fra dette Synspunkt, at Admiralen er kommet til det Resultat, at Divisionen for Fremtiden maa være den taktiske Enhed, i hvilken Divisionschefen handler efter Flaadeflottes Ordre, og de to andre Skibe — Sekundanterne (*unités de soutien*), — indskrænke sig til at efterligne og støtte Divisionschefens Manøvrer i en yderst elastisk Orden, der varierer med det givne Objekts Pejling og Natur.

Divisionen bestaar af en Gruppe af 3 saa vidt mulig homogene Skibe i Vinkelformation (*formation triangulaire*) med variabel Afstand mellem Skibene. — De i den gamle Taktik givne strenge Regler for Afstand og Retning ere bortfaldne, idet det er overladt Skibsførerne indenfor den Gruppe, hvortil de hører, at indtage den Post, som de skønner den hensigtsmæssigste for en effektiv Beskydning af Fjenden.

Divisionschefen (en Admiral) skal nøje iagttage Flaadeflottes Bevægelser, men der er iøvrigt tilstaaet ham den mest vidtgaaende Selvstændighed for med den størst mulige Hurtighed at kunne udføre de foreskrevne Manøvrer.

»For Kampen er der givet specielle skriftlige Anvisninger; Signaler ere næsten ganske udelukkede, thi at følge Flaadeflotten er Divisionschefens eneste Rette- snor« siger »la France Militaire«.

Det er denne Divisionscheferne tilstaaede Autonomie, som, naar Divisionerne atter samles til Eskadrer og disse til Flaader, skal give det samlede Hele den nødvendige Bevægelighed og Smidighed.

»Denne Simplifikation af Flaadeorganismen« — siger Admiral Fournier — »tilsteder, at Flaaden kan ledes uden Signaler og Kompas, og den yder desuden en uvurderlig Fordel, naar man vil overgaa til samtidige Bevægelser«. »Endvidere vil det, — fortsætter Admiralen, — ved en paa denne Maade dannet Slagorden, ifølge de enkelte Grupperes variable relative Positioner i Forhold til Førergruppen, være muligt at lede Ilden i en hvilken som helst Retning, selv i det Tilfælde hvor Fjenden angriber Tête, Flanke og Queue paa en Gang«.

Under de stedfundne Manøvrer have følgende Ordener været anvendte:

Marchorden. Flaadefrontorden af Eskadrekølvandsorden.

De 3 Eskadre formerede i Kølvandsorden; Eskadre I med Flaadechefens Skib i Midten; Eskadre II og III henholdsvis om St. B. og B. B.

Slagorden. Kølvandsorden af Divisionsgrupper.

Under de fleste af Fægtningsøvelserne var Flaaden formeret i Frontorden af Divisionsgrupper ved Kampens Begyndelse, men gik under denne over til andre Formationer, betegnede ved Plan I, Plan II, og Plan III, eftersom det fjendtlige Angreb blev udført i sluttet taktisk Orden eller i 2 eller 3 Grupper.

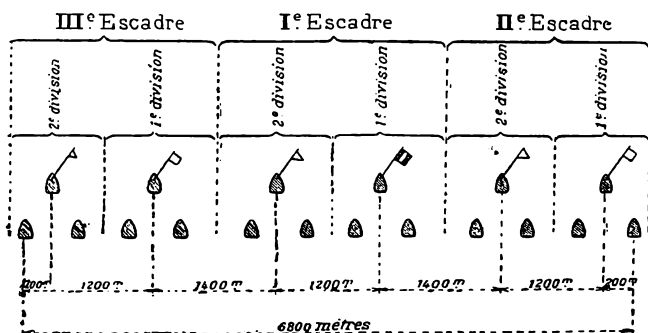
Plan I. Frontorden af Divisionsgrupper.

Plan II. Kolonneorden Nr. 1. (2 Kolonner à 3 Divisionsgrupper i Kølvandsorden).

Plan III. Kolonneorden Nr. 2. (3 Kolonner à 2 Divisioner i Kølvandsorden) ogsaa kaldet Flaadefrontorden af Eskadrekølvandsorden af Divisionsgrupper.

Samtidig med Indførelsen af den nye Taktik er et nyt Signalsystem til Brug under Kamp blevet prøvet under Manøvrerne.

Admiral Fournier anser det nemlig for en absolut Nødvendighed, at en Flaade kan føres til Kamp, uden at det er nødvendigt at anvende Signaler, der fordre Brugen af mere eller mindre komplicerede Apparater og Signalbøger, der let kunne ødelægges under Kampen. Ja, Admiralen gaar endog saa vidt, at han mener, at alle Signaler under en Kamp bør udelades.



Frontorden af Divisionsgrupper
(ligne de front par peletons).

De under Fægtningsøvelserne anvendte Signaler bestod af et ringe Antal af enkelte Flag, hvis Betydning det ikke kostede Divisionscheferne og Skibscheferne nogen videre Ulejlighed at lære udenad.

Et enkelt Signalflag kunde f. Ex. betyde, at Flaaden skulde indtage en bestemt Slagorden eller benytte en bestemt Kampmethode og, at den ved Flagets Nedhaling skulde skride til Angreb.

Hvad Ildledelsen angaar, da gælder nu, med de nye taktiske Regler, det Princip, at hvert enkelt Skib altid skal angribe det nærmest fjendtlige, da Afstanden mellem Divisionerne og disses indbyrdes Stilling er valgt saaledes, at en gensidig Maskering af Ilden kan undgaas, og de

enkelte Divisioner derfor opnaa den størst mulige Ildvirkning.

At de nye taktiske Regler kræve en nøje Forstaaelse af de Principper, som Flaadechefen har i Sinde at bringe til Anvendelse under en Kamp, er en Selvfølge, og Admiral Fournier har derfor ogsaa hyppigt sammenkaldt Cheferne til Konferencer, hvor de enkelte Manøvrer — hvis Antal forøvrigt ikke synes stort — omhyggeligt ere blevne drøftede og diskuterede.

Den praktiske Udførelse har fundet Sted med 2 Eskadrer i 1905 og med 3 i 1906 og, man er gaaet meget langsomt og systematisk til Værks for at vænne Cheferne til denne nye Skole, som i saa meget afviger fra den gamle, og da navnlig derved, at saavel Divisionschefer som Skibschefer ganske anderledes end tidligere ere overlade til at handle efter eget Skøn og Initiativ.

Da Viceadmiral Fournier den 3die Juli overtog Kommandoen over Flaaden udstedte han en Dagsbefaling, hvoraf de væsentligste Punkter her skal gengives, da de egentlig indeholdt hele Programmet for de forestaaende Manøvrer.

. . . . Le programme adopté pour les manoeuvres navales de cette année a pour objectif dominant d'entraîner chacun avec ses charges et ses responsabilités, au rôle qu'il aurait à soutenir dans le combat d'ensemble, depuis le chef de l'armée lui-même jusqu'au simple marin.

Cet entraînement sera poursuivi méthodiquement en appliquant les nouveaux principes tactiques auxquels l'armée se familiarisera ainsi et qui lui donneront les moyens:

De combattre au besoin, sans signaux et sans compas.

De soutenir un tir précis et continu, en maintenant l'ensemble des bâtiments bien battant, quoi que fasse l'ennemi, sans exposer aucun d'entre eux à des concentrations prépondérantes de feux antagonistes.

D'utiliser pour la recherche de l'ennemi, et pour les mouvements tactiques de marches, d'attaques ou de ripostes entre les corps de bataille, des procédés que leur caractère de généralité et de simplicité rendra toujours applicables.

Le combat se déroulera ainsi par un enchaînement de mouvements auxquels le personnel tout entier sera rompu, et qu'il exécutera donc sans désordre ni surprise.

Den 3. Juli 1906 overtog Viceadmiral Fournier Kommandoen over samtlige i Manøvrerne deltagende Skibe og højste sit Flag ombord i Panserskibet *Brennus*.

Flaaden, der bestod af 1) den aktive Middelhavseskadre, 2) Middelhavseskadrens Reservedivision, 3) Kanaleskadren, samt 4) af en ved Øvelsernes Begyndelse mobiliseret Division af ældre Kystforsvarsskibe, var delt, saalænge Manøvrerne varede, i følgende 3 Eskadrer.

Eskadre I.

(Viceadmiral Fournier, Flaadechef).
(Kontreadmiral Germinet Eskadrechef).

1ste Division.

*Brennus****, Panserskib.
Gharles-Martel —
Hoche —

2den Division.

Requin, Kystforsvarspansersk.
Indomptable —
Caïman —

Alger. — Krydser af 2. Kl. *La Hire*, *Claymore*. —
Torpedobaadsjagere.

Eskadre II.

(Viceadmiral Touchard).

1ste Division.

*Suffren*** - Panserskib.
Saint-Louis. —
Charlemagne —

2den Division.

*Jéna** - Panserskib.
Bouvet —
Gaulois —

<i>1ste Krydsereskadre.</i>		<i>Torpedobaadsjagere.</i>
Jeanne d'Arc* Panserkrydser.		Mousqueston.
Kléber	—	Arc.
Du Chayla, Krydser 2. Kl.		Arbalète.
Lalande	— 3. -	Carabine.
Galilée	— 3. -	Sarbacane.
		Dard.

Eskadre III.

(Viceadmiral Gigon).

<i>1ste Division.</i>	<i>2den Division.</i>
Masséna**, Panserskib.	Bouvines*, Kystforsvarspansersk.
Jauréguiberry —	Amiral-Tréhouart —
Carnot —	Henri IV. —

<i>2den Krydsereskadre.</i>	<i>Torpedobaadsjagere.</i>
Gloire*, Panserkrydser.	Bombarde.
Léon-Gambetta Panserkrydser.	Flamberge.
Amiral-Aube —	Catapulte.
Forbin, Krydser af 3. Kl.	Baliste.
Cassini — - 3. -	Béliér.
	Arquebuse.

Endvidere stode de 5 Torpedobaadsdelinger i Middelhavet til Raadighed for Flaadechefen under Operationen ved Kysterne.

Besætningerne til Reservedivisionen og de mobiliserede Skibe vare hovedsagelig blevne kompletterede fra Depoterne iland, dog vare en Del Numre blevne udfyldte med Reservemandskab, indkaldt til Tjeneste den 2. Juli.

3—7. Juli.

Koncentrering af Eskadrene.

Den 3. Juli befandt de 3 Eskadrer sig paa følgende Steder:

Eskadre I i Toulon.

Eskadre II i Algier; lettede dog herfra om Eftermiddagen og gik om Aftenen tilankers i den nærliggende Bugt Agha.

Eskadre III i Mers-el-Kebir.

Eskadre III, supponeret at komme fra Atlanterhavet, lettede fra Mers-el-Kebir den 3. Kl. 9 F. M. for at gaa Eskadre II, som antoges at befinde sig i Nærheden af Baléar-Øerne, imøde. Da den ventede Angreb af 4. og 5. Torpedobaadsdeling (Algier og Oran), havde den alle Lys blændede. I det stille og maaneklare Vejr saas Torpedobaadene i temmelig lang Afstand, og Angrebet blev derfor fuldstændig slaaet tilbage.

Chefen for Eskadre II fik i Agha den 4. Kl. 2 F. M. Underretning om, at Eskadre III, kommende fra Gibraltar-Strædet, havde sat Kurs mod Baléar-Øerne. Han sendte da straks sine Krydsere ud paa Rekognoscering og lettede selv Kl. 4 med Panserskibene. Kurs O N O.

4. Juli. Kl. 8 F. M. fik Krydserne Kontakt med Eskadre III's Krydsere, og Torpedobaadsjageren Arc, der bragte denne Melding til Admiralen Kl. 11, underrettede ham desuden om, at Kursen maatte sættes mere mod Nord for at faa Kontakt med Eskadre III. Ved Middagstid fik Eskadrene hinanden i Sigte, og Viceadmiral Touchard overtog Kommandoen over begge Eskadrene.

Om Eftermiddagen afholdt de forenede Eskadrer Evolutionsøvelser og Kampmanøvrer (exercises d'assouplissement) mod en supponeret Fjende efter Admiral Fournier's nye Taktik.

Om Aftenen sendtes de 2 Eskadres Krydsere ud for at opsøge Eskadre I, der den 3. Kl. 6⁴⁵ E. M. havde lettet

fra Toulon og var staaet Syd paa mod Baléar-Øerne. Om denne Eskadre vidste man, at den den 4. Kl. 5 E. M. var gaaet 6 Kvml. østen om Øen Mahon og var staaet Syd paa med en Fart af 8—10 Knob. Ved Midnatstid fik Krydserne Ordre til at indtage Post som Eclairerur for Eskadren (se diployer en rateau) med en indbyrdes Afstand af 5 Kvml. og i en Afstand fra denne af c. 40 Kvml.

5. Juli. Kl. 8 F. M. opdagede Gambetta Krydseren Alger, der gik i Spidsen for Eskadre I, og ved Signaler fra Krydserne lededes Eskadrene nu til Kontakt. Kl. 10⁰⁰ F. M. vare de 3 Eskadrer samlede.

Under hele denne Øvelse blev Efterretningstjenesten udelukkende udført ved Hjælp af Afstandssignaler ved Dag og ved Nat samt ved Dépêchebaade. Brug af Gnist-telegrafi var forbudt.

Den samlede Flaade stod derefter i Marchorden mod S O; Krydserne paa Post som Eclairerur.

5. Juli. E. M. Fægtningsøvelse mod en supponeret Fjende. (Assouplissement de l'armée en ligne de bataille avec ennemi figuré).

NB. Under samtlige Fægtningsøvelser var Fjenden repræsenteret ved 5 Krydsere og 6 Torpedobaade, som, med en indbyrdes Afstand af 600 Meter, dannede en Linie paa 6000 Meters Længde. De fjendtlige Skibe vare altid formerede i simpel Orden og manøvrerede efter de gamle taktiske Regler.

De fjendtlige Skibe sendtes c. 7 Kml. forud for Flaaden, udfoldede sig vinkelret paa dennes Kurslinie, drejede saa alle paa én Gang 16 Streger og stod i Frontorden ned mod Flaaden, som var i Frontorden af Divisionsgrupper (ligne de front par peletons).

Paa en Afstand af 8000 Meter fra Flaaden foretog de fjendtlige Skibe, med 10 Knobs Fart og til bestemte Tider, en Række forud fastsatte Evolutioner, paa hvilke Flaaden svarede med ganske lignende Bevægelser.

Panserkrydserne, der før Øvelsernes Begyndelse havde

Post som Eclairerur, trak sig ved Aabningen af Fjendtlighederne tilbage bag deres respektive Eskadrer.

6. Juli. Angreb paa Algier: Flaaden, der havde til Hensigt ved Daggry at angribe Algier, blændede ved Midnatstid alle sine Lys, og delte sig i forskellige Dele for, ad forud bestemte Ruter og med 8 Knobs Fart, at begive sig til de Steder, som de vare udsete til at bombardere ved Daggry næste Dag.

4. og 5. Torpedobaadsdeling havde imidlertid faaet Ordre til at opsøge og angribe Flaaden, om hvis Nærhed man i Algier vidste Besked. Omstændighederne vare dem meget ugunstige, da det var Fuldmaane og klart Vejr med frisk Kuling og en Del Sø, og Angrebene, som foretoges mod Eskadre I og II, bleve ogsaa fuldstændig afslaaede.

Kl. 5 F. M. begyndte Beskydningen af Forterne ved Algier, idet Eskadrene I og II angreb Batterierne ved *Pointe Pescade*, Eskadre III Batterierne ved *Cap Matifou*. Panserskibene angreb Forterne divisionsvis i Frontorden (simpel Orden) med 10 Knobs Fart, idet Kursen sattes lige imod Forterne. Afstanden mellem Divisionerne var 1000 M. Paa 3500 M. Afstand fra Forterne gik Divisionerne over til Kølvandsorden ved Drejning paa én Gang 90° til St. B. og, efter i denne Orden i nogen Tid at have vedligeholdt en kraftig Ild, drejedes igen 90° til St. B., og Skibene fjernede sig atter i Frontorden vedligeholdende Ilden under *Retraiten*.

Efter Bombardementet af Forterne blev selve Byen og de mindre Værker bombarderede paa en Afstand af 6000 M. af den samlede Flaade, hvorefter denne gik til-ankers paa Rheden.

6. og 7. Juli. Kulfyldning i Algier.

9—13. Juli.

9. Juli. Flaaden lettede om Morgenen fra Algier, og de 3 Eskadrer afholdt hver for sig i Løbet af Dagen

Fægtningsøvelse i den nye Kamporden mod en Fjende, der var repræsenteret af 4 mindre Skibe — Krydsere eller Jagere —, der, med en indbyrdes Afstand af 400 M., paa bestemte Tider foretog forskellige forud aftalte Evolutioner. Øvelsen var ganske i Lighed med Øvelsen foretaget af Flaaden d. 5., kun foretoges samtidig en Blindskydning. Det viste sig ved denne Lejlighed, at Skibene ofte og navnlig under Evolutionerne maskerede hinanden.

Natten mellem den 9—10. Juli fandt en Øvelse i at holde Føling Sted mellem Eskadrene I og II. — Eskadre I, der var den svageste, blev forfulgt af Eskadre II og søgte i Løbet af Natten at undgaa denne, hvorfor den navigerede med blændede Lanterner. Eskadre II, der tilstræbte at holde Føling med Fjenden for ved Dagens Frembrud at levere ham Kamp, sejlede derimod med Lanterne til, og kun de af dens Krydsere, der skulde holde Føling med Fjenden, havde blændet Lanterne. Natten var bælgmørk, og Føling vanskelig at holde og, da Eskadre I's Krydsere i Løbet af Natten foretog et Angreb paa de nærmeste fjendtlige Krydsere, mistede disse ogsaa Kontakten, som først igen etableredes ved Daggry.

Eskadre III sejlede ligeledes denne Nat med blændede Lanterner, da den ventede Angreb af de to andre Eskadrers Torpedobaadsjagere. Angrebet blev imidlertid ikke til noget, da Jagerne ikke fandt Eskadren.

Krydserne havde Natten igennem Øvelse i, efter endt Rekognoscering, at finde tilbage til Eskadre III, der stadig holdt gaende med blændede Lanterner.

10. Juli. Ved Daggry samledes atter de 3 Eskadrer.

F. M. Fægtningsøvelse med Afstands- og Fartforandringer mod en supponeret Fjende. (Assouplissement de l'armée dans le dispositif No. 1 avec variations de distance et de vitesse).

Fjenden, formeret i Frontorden, foretog forskellige forud fastsatte Evolutioner, som Flaaden, formeret i Frontorden af Divisionsgrupper, bestandig efterlignede, i det

den samtidig søgte at holde de fjendtlige Skibe tværs, hvorved, paa Grund af de hyppige *Fartforandringer*, det i høj Grad gjortes vanskelig for Skibene at holde Post i Linien.

Efter endt Øvelse gik Flaaden tilankers ved *Bougie*, hvor den traf forskellige Sikkerhedsforanstaltninger mod *Torpedobaadsangreb*: Udlægning af Spærringer (*estacades*) og *Flydetrosser*, samt posterede *Krydserne* som *Forpostskibe* og *Torpedobaadsjagerne* paa *Patrouille*.

Angrebet, der foretoges af 4. og 5. *Torpedobaadsdeling*, fandt Sted omtrent Kl. 10 og, skønt *Omstændighederne* vare gunstige for *Baadene*, da *Vejret* var meget mørkt, lykkedes det dog ingen af dem at slippe forbi *Forpostskibene* og naa ind til *Hovedstyrken*.

11. Juli F. M. Optagelse af Spærringerne m. m.

E. M. Fægtningsøvelse efter Plan I med *Formering* af *Gennembrudskolonner*. (*Assouplissement de la ligne de bataille avec formation des colonnes de croisement, étant en marche de front, oblique et de flanc*).

Den supponerede *Fjende* gik som sædvanlig 7—8 Kml. forud for Flaaden, drejede 16 *Streger*, og stod i *Frontorden* atter tilbage mod Flaaden, som var i *Frontorden* af *Divisionsgrupper*. Paa *Afstande* fra 8000—4000 *Meter* foretog *Fjenden* en *Række Evolutioner*, paa hvilke Flaaden svarede ved lignende *Bevægelser*.

Det var ved denne *Manøvre* fastsat, at de fjendtlige *Skibe* paa et givet *Tidspunkt* skulde dele sig i 3 *Grupper*, der i *Kølvandsorden* skulde søge ind mellem Flaadens *Skibe*, ligeledes delte i 3 *Grupper*.

Paa 4000 *M.* *Afstand* foretog *Fjenden* denne *Manøvre* og lidt senere, da *Fjenden* var paa c. 3000 *M.* *Afstand*, gik Flaaden over til *Kolonneorden* Nr. 2 (*Flaadefrontorden* af *Eskadrekølvandsorden* af *Divisionsgrupper*) og en *Gennembrudsmanøvre* foretoges.

Om *Natten* fandt et *Torpedobaadsangreb* Sted under følgende *Omstændigheder*:

Eskadre II, forfulgt af Eskadrene I og III, flygter Øst paa mod Bizerte. Da de fjendtlige Eskadrers Fart er hans egen Eskadres betydelig overlegen, er Situationen ret kritisk for Chefen for Eskadre II, der derfor bestemmer sig til at sende en Jager til Philipville, hvor 4. og 5. Torpedobaadsdeling opholde sig, for at anmode om Hjælp til at angribe den overlegne Fjende, som holder Føling med hans Eskadre ved Krydsere og Jagere.

Saasnart Torpedobaadene havde modtaget denne Ordre, lettede de, stod tilsøs og stødte allerede Kl. 10 E. M. til Eskadre II, der stadig blev forfulgt af den overlegne Fjende. Ved Midnatstid sendte Admiralen Torpedobaadene ud til Angreb, men Angrebet blev fuldstændig afvist, hovedsagelig ved Hjælp af Jagerne, som vare posterede i Flanken af de fjendtlige Eskadrer.

Under Angrebet opstod der imidlertid nogen Forvirring ombord i enkelte af Skibene i Eskadre III, som i længere Tid beskød nogle af deres egne Jagere, de i Nattens Mørke antog for fjendtlige Torpedobaade.

12. Juli F. M. Samme Fægtningsøvelse som den foregaaende Dag. Under Øvelsen udførtes tillige Blindskydning.

E. M. Panserskibene Instruksionskydning mod drivende Maal.

Koncentreringsøvelse ved Nat med blændede Lanterner.

Disposition. Flaaden, der er supponeret i Bougie, ser sig nødsaget til at lette for at krydse mellem Bône og Philipville uden at afvente vigtige Dépêcher, som en med 15 Knobs Fart løbende Krydser, der har forladt Ajaccio Kl. 4 E. M., skal bringe den.

Det drejer sig for Krydserne om at finde denne Krydser, repræsenteret ved La Hire, og føre den saa hurtig som mulig tilbage til Flaaden. Alle Skibe skulle under Øvelsen føre blændede Lanterner.

Udførelse. Krydserne Leon Gambetta, Gloire, Amiral-Aube og Du Chayla fik om Formiddagen Ordre til at op-

søge La Hire. De spredte sig straks ved Begyndelsen af Øvelsen tværs paa den Rute, som det formodedes at La Hire vilde følge (se diployer en rateau) og med en indbyrdes Afstand, svarende til størst mulige Signalafstand. Kl. 2 vare Krydserne paa Højde af Sardinien og Kl. 2³⁰ opdagedes La Hire af Du Chayla. Krydserne samledes nu og escorterede La Hire tilbage til Flaaden, med hvilken man fik Kontakt mellem 2 og 3 Nat.

Medens Flaaden afventede Krydsernes Komme, blev den angrebet af Torpedobaadsdelingen fra Algier. Angrebet synes denne Gang at have været mere vellykket end de foregaaende, idet det skal være lykkedes et Par af Baadene at naa ind paa Skudafstand af Flaadens forreste Skibe uden at være bleven opdagede. Vejret var mørkt med frisk Kuling og en Del Sø. Ved Daggry delte Flaaden sig i to Dele og gik tilankers: Eskadrene I og II ved Bône, Eskadre III ved Philipville.

13., 14. og 15. Juli. Komplettering af Beholdningerne og derefter Hvil for Besætningerne.

16—21, Juli.

16. Juli F. M. *Rekognoscerings- og Koncentreringøvelse.*

Disposition. En Flaadestyrke (Eskadrene I og II) faar i Bône Kl. 6 F. M. Underretning om, at en venligsindet Eskadre (Eskadre III), som den skal forene sig med, samme Dag Kl. 5 F. M. har forladt Philipville med Kurs mod N O. Det drejer sig om, ved Hjælp af Krydserne og uden Brug af Gnisttelegrafen, at bringe de to Flaadestyrker til Forening.

Udførelse. Straks ved Modtagelsen af ovennævnte Meddelelse sendte Chefen for Flaadestyrken i Bône sine Krydsere ud paa Rekognoscering. Fra et iforvejen opgivet Sted udfoldede disse sig vinkelret paa Eskadre III's bekendte Kurslinie, fandt snart efter denne, og ledede nu ved Hjælp af Depêchebaade og Afstandssignalering de to Flaadestyrker til Kontakt.

E. M. Fægtningsøvelse mod omgaaende Bevægelser. (Assouplissement de l'armée dans le dispositif No. 2; manoeuvre contre l'enveloppement).

Den fjendtlige Styrke, der var repræsenteret ved to Grupper, bestaaende af Krydserne Alger og Forbin, hver efterfulgt af 4 Jagere, sendtes, formeret i Kolonneorden, 8000 m. forud for Flaaden, hvorpaa den ved Signal pr. Gnistelegraf drejede 16 Streger, forøgede Farten til 15 Knob og udførte de befalede Manøvrer.

Flaaden, der denne Gang skal kæmpe efter Plan II var formeret i Kolonneorden af Divisionsgrupper, den ene Kolonne, under Kommando af Admiral Fournier, bestaaende af Eskadre II og 1. Division af Eskadre I, den anden Kolonne, under Kommando af Admiral Gigon, bestaaende af Eskadre III og 2. Division af Eskadre I.

Ved Begyndelsen af Manøvren foretog de 2 fjendtlige Grupper samtidig en Drejning paa 90° henholdsvis til St. B. og B. B. og fjærnedede sig fra hinanden vendende Bredsidene til Flaaden. Denne svarede med en analog Manøvre og satte samtidig Farten op for at forhindre en omgaaende Bevægelse af Fjenden.

Pludselig foretog nu de to fjendtlige Grupper en Kursforandring paa 45° (ved Kontremarch) til St. B. og B. B. og fornyede efter kort Tids Forløb igen denne Manøvre.

Paa disse Bevægelser svarede Flaaden straks med lignende, saa at de to mod hinanden opererende Styrker efter 4 Gange at have drejet 4 Streger igen befandt sig i deres Udgangsposition.

En derpaa følgende Manøvre efter Plan III var næsten den samme som den foregaaende, kun var denne Gang saavel de fjendtlige Skibe som Flaaden delt i 3 Grupper — de fjendtlige Skibe i Kølvaandsorden, Flaaden i Kolonneorden Nr. 2. Medens der paa Fløjene manøvreredes for at forhindre omgaaende Bevægelser, foretog de midterste Kolonner en Gennembrudsmanøvre.

Natten mellem den 16. og 17. fandt en lignende Øvelse Sted, som Natten mellem den 11. og 12. udfør Philipville, kun med den Forskel, at det nu er Eskadre III, som om Natten forfølges af Eskadrerne I og II, og som kalder Torpedobaadsdelingerne i Bizerte til sig for at sende dem til Angreb paa de forfølgende Eskadrer. Torpedobaadene foretog i den mørke Nat et Par ret heldige Angreb paa Eskadre II, medens Eskadre III, som holdt sig noget nordligere, slet ikke blev foruroliget.

17. Juli. Ved Dag gry foretog Flaaden et simuleret Angreb paa Forterne ved Bizerte, under hvilket de i Bizerte stationerede Undervandsbaade Gnôme, Korrigan og Lutin foretog flere heldige Angreb.

Kl. 7 F. M. begyndte Flaaden at staa ind gennem Kanalen til Ankerpladsen paa Bizerte-Søen. Først stod Torpedojagerne ind med normal Fart og Afstand, saa kom Krydserne og tilsidst Panserskibene med 8 Knobs Fart og en indbyrdes Afstand af 1200 m.

Flaaden forblev tilankers ved Bizerte den 17., 18. og 19. og kompletterede her sine Beholdninger af Kul, Vand, Ammunition, Proviant o. s. v. — det Hele arrangeret som Øvelse for at faa et Overblik over det nye Værfts Ydeevne i saa Henseende. Kulfyldningen gik særdeles hurtig for sig, idet nogle af Skibene lagde til ved de ny anlagte Broer og her fik Kullene direkte ombord, medens andre maatte fylde paa Rheden fra dertil indrettede Pramme. Forsyningen af Vand, Proviant m. m. lod derimod en Del tilbage at ønske paa Grund af, at Værftet ikke disponerede over tilstrækkeligt Mandskab eller Materiel til at udføre disse Arbejder paa en tilfredsstillende Maade.

Operationerne mod Bizerte. Den 19., 20. og 21. Juli fandt en Række Operationer Sted ved Bizerte, under hvilke det var Flaadens Opgave et eller andet Sted paa Kysten at sætte en Styrke iland for at tage Forterne i Ryggen.

Denne Operation skulde egentlig udføres i to Dele, nemlig først Landsættelse om Natten af en Avantgarde forsynet med lettere Artilleri, der skulde skabe en Basis for de videre Operationer, og dernæst Landsættelse ved Dag af selve Hovedstyrken.

Denne sidste Del af Opgaven fandt imidlertid ikke Sted paa Grund af det ringe Antal Tropper, der blev stillet til Flaadens Disposition.

Forsvarerene raadede over samtlige Forter, Garnisonen i Bizerte samt over Torpedo- og Undervandsbaadsdelingerne.

Udførelse. 19. Juli. Om Eftermiddagen stod Panserskibene Jéna, Bouvet og Gaulois, Krydserne Forbin og Cassini samt nogle Jagere ud fra Bizerte-Søen og Syd paa til la Goulette, hvor de den næste Morgen paabegyndte Indskibningen af 1600 Mand Landtropper af 4. Zouave- og 4. Tirailleur-Regiment. Indskibningen gik hurtig for sig ved Hjælp af de mindre Krydsere og Jagerne, der hentede Tropperne ved Kaj og bragte dem ud til Panserskibene, der tog dem ombord med deres Fartøjer.

Den 20. om Morgenen forlod Resten af Flaaden Bizerte og stod ca. 30 Kvml. tilsøs for at komme ud af Sigte af Land; Kl. 5 E. M. stødte Skibene med Tropperne fra la Goulette til den øvrige Del af Flaaden.

Ved Mørkets Frembrud delte Flaaden sig i flere Dele, som hver for sig med alle Lys blændede stod ind mod Kysten for at indtage de for dem bestemte Poster mellem Cap Farine og Cap Blanc (en Strækning paa 37 Kvml.).

Medens Viceadmiral Touchard med 1. Division af sin Eskadre foretog en Diversion mod Vest paa et nærved Bizerte liggende Sted og udskibede sit Landgangskorps her, for at faa Forsvarerne til at tro, at Landgangen vilde finde Sted her, blev Tropperne og et Landgangskorps paa 2000 Mand med Artilleri i Nattens Mørke

sat i Land paa et langt østligere liggende Sted, Ràs-Djetil, uden der at møde nogen Modstand af Betydning. Admiral Touchard's Diversion var nemlig fuldtud lykkedes, da Forsvarerne havde sendt Hovedstyrken mod det truede Sted. Skibene med Tropperne ombord laa ca. 1 Kvml. fra Land, og Kl. 4 var alt Mandskab og Artilleri iland, hvor en stærk Stilling blev indtaget for at kunne imødegaa eventuelle Angreb fra Forsvarernes Side. Den første Del af Opgaven var altsaa løst! Den anden Del, nemlig Landsættelsen af selve Hovedstyrken, blev, som oven omtalt, ikke til noget.

Medens Panserskibene laa tilankers under Land, bleve de gentagne Gange angrebne — efter sigende med Held — af Forsvarets Torpedobaade, som det lykkedes at slippe forbi de omkring Eskadrerne patrouillerende Jagere.

21. Juli. Kl. 9 F. M. afsluttedes Øvelsen, og man begyndte igen at indskibe Tropper og Materiel, hvilket, ligesom Udskipningen, foregik uden mindste Uheld.

Vejret var under hele Manøveren udmærket; Natten var meget mørk, og Havblik begunstigede i høj Grad Landsætningen.

Om Aftenen gik Flaaden tilankers udfor Bizerte.

23.—28. Juli.

23. Juli. Rekognosceringsøvelse for Krydserne.

Disposition. Torpedojageren La Hire, der kommer fra den østlige Del af Middelhavet, har Ordre til at støde til en Flaade, der holder gaaende mellem Baléar-Øerne og den algierske Kyst. Denne Flaade, som imidlertid er blevet nødsaget til at gaa til Bizerte, faar Kl. 1³⁰ F. M. at vide, at La Hire den foregaaende Dag Kl. 6 E. M. befandt sig paa Højden og i Nærheden af Siciliens Vestkyst. Flaadechefen afsender derfor sine Krydsere for at opsøge den.

Udførelse. Krydserne lettede Kl. 2 F. M. og stod med 16 Knobs Fart N. O. i indtil Kl. 4, hvorpaa de paa et bestemt Sted spredte sig paa en Linie vinkelret paa La Hire's sandsynlige Kurslinie, med 5 Kml. indbyrdes Afstand. Ved Middagstid opdagede Amiral Aube La Hire, og Krydserne samledes saa igen for at etablere en løbende Patrouillelinie (barrage double à circulation continue) mellem Cap Caccia (Sardinien) og Øen Ayre (Minorca).

Den øvrige Del af Flaaden lettede fra Bizerte Kl. 6³⁰ F. M. og afholdt i Løbet af Dagen Fægtningsøvelser efter Plan III (Assouplissement au combat dans le dispositif Nr. 3 partant de la ligne de front).

Fjenden, der som sædvanlig stod i Frontorden mod Flaaden, formeret i Frontorden af Divisionsgrupper, delte sig paa en given Afstand fra denne i 3 Grupper, af hvilke Fløjgrupperne angreb Flaadens Fløjgrupper og søgte at omgaa disse ved at sætte Farten betydelig op. For at forhindre dette foretog nu de to yderste Grupper paa hver Fløj af Flaaden en Skraamarch mod de fjendtlige Fløjgrupper, som, da de saa dette uventede Angreb, straks trak sig tilbage. Grupperne i Centrum foretog samtidig en Gennembrudsmanøvre.

E. M. Manøvre for at imødegaa en fjendtlig Diversion mod den ene eller mod begge Fløjene af Slagordenen (manœuvre de circonstance contre une diversion de l'ennemi sur l'une ou les deux extrémités de la ligne de bataille).

Ved denne Manøvre drejede det sig om at danne en defensiv Skraastilling for at modsætte sig det fjendtlige Forsøg paa at enfilere den ene eller begge Fløjene — en Manøvre, som Fjenden kunde foretage enten med Skibene paa den ene eller den anden Fløj eller ogsaa med overtallige Panserskibe eller en Panserkrydserdivision.

Hvis Omstændighederne tydede paa, at Fjenden

vilde foretage en saadan Bevægelse, og Flaaden befandt sig i Frontorden af Divisionsgrupper, da skulde Divisionschefen, hvis Gruppe var truet, manøvrere paa en saadan Maade (ved at sakke agterud), at hans Division kom til at indtage en Stilling mellem den anden Division af den Eskadre, hvortil han hørte og den flankerende Panserkrydserdivision.

Om Natten afholdtes Afstandssignalering med kulørte Rakter mellem de 3 Eskadrer, der navigerede med en indbyrdes Afstand af 7 Kvml.

24. Juli. Krydserne Gloire, Amiral Aube, Gambetta, Du Chayla, Kléber, Jeanne d'Arc og La Hire deltog i den ovenfor nævnte Patrouillering mellem Sardinien og Minorca. Afstanden mellem Skibene var 12 Kml. og deres Fart 16 Knob. Deres Opgave var at opdage en Flaadestyrke, som kommer Syd fra og har Kurs mod den franske Kyst.

Flaadestyrken, bestaaende af de 3 Eskadrer, forsøgte med 9 Knobs Fart at passere Krydsernes Patrouillelinie paa tre forskellige Steder uden at blive set, hvilket imidlertid ikke lykkedes — Spærringen viste sig at være effektiv.

Kl. 6 E. M. samledes Flaaden i Nærheden af Sardiniens Vestkyst.

Natten til den 25. fandt et Torpedobaadsangreb Sted paa Flaaden af 2. Torpedobaadsdeling (Corsica). Angrebet fandt Sted mellem 11 og 12, men blev fuldstændig afvist.

25. Juli. Fægtningsøvelse efter Plan I uden Brug af Signaler. (Exercice de combat sans signaux, dans le dispositif Nr. 1).

Fjenden stod i Frontorden mod Flaaden, formeret i Frontorden af Divisionsgrupper. Paa en Afstand af 6000 M. fra Flaaden gik de fjendtlige Skibe over til Kølvandsorden ved en samtidig Drejning paa 8 Streger til B. B. Flaaden drejede da straks 8 Streger til St. B.

og en Breddsidekamp fandt Sted i 10 Minutter, hvorefter Fjenden, for at foretage et pludseligt Angreb, delte sig i tre Grupper, idet Gruffepførerne samtidig drejede 8 Streger til St. B. efterfulgt af de øvrige Skibe ved Kontramarch. Flaaden lod de fjendtlige Skibe nærme sig indtil 4000 Meters Afstand, overgik derpaa til Kolonneorden Nr. 2, og en Gennembrudsmanøvre foretoges, under hvilke Jagerne sendtes frem til Angreb.

Natten til den 26. foretoges en Blokadeforceringsmanøvre.

Disposition. Torpedobaadsdelingerne i Toulon har faaet Underretning fra Chefen for Eskadre II, kommende Øst fra, at den er forfulgt af en fjendtlig Eskadre (Esk. III); at den har i Sinde at søge Tilflugt i Toulon og, at den har til Hensigt at lægge Ruten mellem Øerne ved Hyères og Land for at udsætte Fjenden for Torpedobaadsangreb og for Ilden fra Forterne iland. Desuden anmodes Delingerne om at angribe den fjendtlige Styrke (Eskadre I), som blokerer Toulon, for derved at skaffe Passage gennem den fjendtlige Linie.

Udførelse. Ved Mørkets Frembrud holdt Eskadre II, med alle Lys blændede, ind mod Rheden ved Hyères, forfulgt af Eskadre III, der holdt Føling med den ved sine Krydsere og Jagere. Eskadre II, der var kendt med Farvandene, søgte nu ind til Rheden mellem Øerne ved Hyères, hvorhen Fjenden imidlertid ikke turde følge den paa Grund af Vanskelighederne, der ere forbundne med at besejle dette Farvand ved Nattetid.

Torpedobaadsdelingerne forlod Toulon ved Et-Tiden for at angribe de fjendtlige Eskadrer. 1. Torpedobaadsdeling stødte kort Tid efter, at den havde forladt Havnen, paa fjendtlige Jagere, som straks gav sig til at forfølge Baadene. Disse flygtede nu ind under Land og trak Jagerne med sig, som derved blev udsatte for Ilden fra Kystbatterierne og delvis ødelagdes. De to andre Torpedobaadsdelinger, befriet for Jagerne, kunde nu uhindret

staa tilsøs og angribe de to fjendtlige Styrker. Angrebene lykkedes ogsaa over al Forventning i den mørke stille Nat, og Resultatet blev, at flere af de fjendtlige Skibe gjordes ukampdygtige.

Øvelsen afsluttedes Kl. 4 F. M.

26. *Juli.* Skarpskydning med Krigsammunition ved les iles d'Hyères med svært og mellemsvært Skyts.

Til Brug ved denne Skydning var der konstrueret 3 store Maal paa 60 M. Lgd., 8 M. Højde paa Midten og 5 M. Højde ved Enderne; det skulde repræsentere Silhouetten af et Kystforsvarspanserskib med midtskibs Kasemat. Disse Maal vare opankrede med 1500 M. Mellemrum, og Skydningen foretoges af hele Flaaden, der i Slagorden (Kølvandsorden og Divisionsgrupper) defilerede forbi Maalene og beskød disse paa Afstande varierende mellem 4 og 6000 Meter. Vejret var klart og Søen stille. Nedslagene observeredes fra en Station paa Øen Porquerolles, men Observatorerne havde megen Besvær med at faa en blot nogenlunde nøjagtig Bedømmelse af Skydningen paa Grund af den store Skudhastighed. Ialt bedømtes 1762 Skud, som mod en Skive paa 100 M. Lgd., 8 M. Højde og 20 M. Brede gav 21 % Træffere.

Om Aftenen fortøjede hele Flaaden paa Toulon's Rhed; det første Skib indtog sin Post Kl. 9¹/₂, og Kl. 11 vare samtlige Skibe paa deres Pladser.

27.—28. *Juli.* Almindelig Forsyning af alle Flaadens Skibe med Kul, Vand, Proviant, Ammunition m. m. Skibene indtog ialt 13 000 Tons Kul, hvoraf ¹/₅ toges ombord direkte fra Kaj. Panserskibene og Panserkrydserne fik Kullene ud i Pramme, medens de mindre Skibe tog deres ombord ved Bolværk paa Værftet. 48 Timer efter Flaadens Ankomst var den igen klar til at stikke i Søen.

30. Juli—4. August.

30. Juli. Præsentation af Flaadens Landgangskorps paa Pladsen St. Anne ved Toulon.

Ved Midnatstid lettede Flaaden fra Toulon's Rhed og gik med langsom Fart mod Marseille.

31. Juli. Angreb paa Marseille.

Disposition. En fjendtlig Flaade ankommer ved Daggry ud for Marseille i den Hensigt at beskyde og ødelægge Forterne. Da den er underrettet om, at den vil blive angrebet af Undervandsbaade, maa den træffe Foranstaltninger til at undgaa disse Angreb.

Udførelse. Kl. 5 F. M. delte Flaaden sig i 2 Dele, og hver Del fulgte saa en iforvejen opgivet Rute til Marseille. Ombord i Skibene vare alle Mand paa Post for at holde Udkig efter Undervandsbaadene. Disse stod ved Daggry tilsøs og indtog deres Poster i de dem anviste Sektorer. I neddykket Tilstand, kun med Periscopet over Vandets Overflade, holdt de sig klar til at angribe den sig nærmende Fjende. Vejret var klart, og det var næsten Havblik; men trods disse for Baadene uheldige Omstændigheder, lykkedes dog en stor Del af Angrebene.

Kl. 9³⁰ var Øvelsen forbi, og Flaaden stod ind til Ankerpladsen i Bugten Endoume, hvor der ankredes »alle paa én Gang«.

1. August. Hvil for Besætningerne.

2. August. Flaaderevue for Marineministeren.

Kl. 8 F. M. gik Ministeren ombord i *Brennus*, som lidt efter lettede og stod tilsøs til Flaaden, der tidlig om Morgenen var lettet og tilsøs havde formeret sig paa to parallelle Kølvandslinier.

Efter at Revuen havde fundet Sted, foretoges en Del af de indøvede Fægtningsøvelser efter de nye taktiske Regler og tilslut et Bombardement af Forterne ved Marseille.

Undervandsbaadene deltog i Forsvaret og angreb Flaadens Skibe med særdeles godt Resultat.

Om Aftenen ankrede Flaaden igen i Bugten Endoume.

3. August. Kl. 9 F. M. lettede Flaaden og stod til Toulon, hvor den fortøjede paa Rheden.

4. August. Kl. 3 E. M. strøg Flaadechefen, Vice-admiral Fournier, sit Flag.

Bemærkninger til Manøvrerne.

Naar man ser paa Sammensætningen af den Flaade, som i Aar har været samlet til Manøvrer i Middelhavet og som vel nærmest maa betragtes som Maksimum af, hvad den franske Marine for Øjeblikket kan præstere, saa er der én Ting, som man straks lægger Mærke til, og det er den Uensartethed, som gør sig gældende med Hensyn til de optrædende Skibstyper. Side om Side med saa temmelig moderne Panserskibe paa 18 Knobs Fart og med Besætninger trænedes gennem et Aars intensive Øvelser, ser man over 20 Aar gamle Kystforsvarspanserskibe med 14 Knobs Fart og Besætninger hovedsagelig bestaaende af Reservemandskab, indkaldt til Tjeneste umiddelbart før Øvelsernes Begyndelse.

Krydserne ere ligeledes af de mest forskelligartede Typer, ligefra Panserkrydseren paa over 12 000 Tons og 22 Knobs Fart til den ubeskyttede Krydser paa c. 2000 Tons og 18 Knob.

Kun Torpedobaadsjagerne frembyde et ensartet Skue.

At en saadan Mangel paa Homogenitet i høj Grad har virket hæmmende paa Manøvrerne, vil man kunne forstaa, og ved nærmere at studere Manøvrerne vil man ogsaa se, i hvor ringe Grad der har været lagt Vægt paa at høste Erfaringer med Hensyn til Materiellets Holdbarhed og Ydeevne.

Farten under Manøvrerne har saaledes for Panserskibenes Vedkommende været 8—10 Knob, og kun i enkelte Tilfælde og under ganske særlige Forhold er man kommet op til 13 Knob. Hvad Krydserne angaar, da ser man ikke anvendt højere Fart end 16 Knob.

De taktiske Øvelser. Under Manøvrerne har, som omtalt, Hovedvægten været lagt paa de taktiske Øvelser. Ialt er der 14 Gange blevet afholdt Fægtningsøvelser, hvorved til Slut Skibscheferne skulle have opnaaet betydelig Færdighed i at manøvrere deres Skibe, saa at Manøvrerne udførtes med stor Præcision og Dygtighed.

De maritime Kritikere ere ogsaa enige om, at i saa Henseende have de stedfundne Øvelser været en udmærket Skole for Cheferne, medens man derimod langt fra synes tilbøjelig til at ville acceptere Principperne for den nye Taktik, ved hvilken man finder, der klæber betydelige Mangler.

I »Moniteur de la flotte« fremhæves, at Admiralen ganske overser, at det at følge Formanden i Divisionsgruppen er ganske overordentlig vanskeligt og forudsætter særdeles megen Dygtighed og Paapassenhed fra Skibschefernes Side og, at en forkert Ordre til Roret — for ikke at tale om et Rorhavari, — vil kunne have langt større Følger for Flaaden, formeret i den nye Orden, end for en Flaade i Kølvandsorden.

Under de stedfundne Fægtningsøvelser og Skydeøvelser har det Gang paa Gang vist sig, at Skibene kom til at maskere hinanden, saa at det i mange Tilfælde ikke var muligt at beskyde samme Maal i længere Tid ad Gangen.

»***« siger herom i »le Correspondant«:

»La formation triangulaire ne se prête ni au tir prolongé contre un même objectif, ni aux manoeuvres brusques du champ de bataille — mouvements tout à la fois« —. Endvidere:

»Les bâtimens se masqueront l'ennemi les uns aux autres, et devront changer d'objectif, non plus une ou deux fois en dix minutes, mais dix ou douze fois dans le temps du virement de bord. Ce sera la fin de tout. Il faudra cesser le feu, où se résigner à jeter littéralement à la mer, faute d'un réglage convenable, les rafales de feu et d'acier destinées aux coques ennemies.«

»Voilà donc les grands inconvénients de la nouvelle tactique. Ils sont tels que la presque unanimité des amiraux et des capitaines de l'armée navale ont condamné cette tactique quoique officielle; et il n'y a guère à douter que la retraite de l'amiral Fournier, — en mai 1907, — ne soit le signal d'un retour immédiat et radical vers le principe ancien de la ligne de file et de la ligne de front.

»Condamnée par la théorie, la tactique triangulaire l'est donc encore par la pratique. Et point n'est besoin d'être prophète pour affirmer que les manoeuvres de 1906, qui devaient la consacrer, lui ont, au contraire, porté le coup décisif dont elle mourra d'ici à quelques mois.»

Hvad angaar at kæmpe uden Signaler, da erklærer ovennævnte Forfatter, at man ikke en eneste Gang under de 14 taktiske Øvelser har villet risikere at overgaa til nye Kampformationer uden foregaaende Signal, — som det jo var Admiralens Hensigt — og, at det heller ikke er sandsynligt, at man i det hele taget vil vove det, thi selv om man i selve Divisionsgruppen vel nok kan undvære Signaler fra Divisionschefen til hans to Sekundanter, saa vil det efter hans Mening være ganske umuligt at undvære Brugen af Signaler fra Flaadeflotten til Divisionscheferne.

Admiral Fournier er aabenbart selv en hel Del mere tilfreds med sin Taktik, thi i sin Dagsbefaling til Flaaden ved Kommandoens Strykning udtaler han sig med Hensyn til de taktiske Øvelser saaledes:

»Det er nutildags bevist, at det er muligt at manøvrere fuldstændig krigsmæssigt med en Flaade paa 24 Skibe, om nødvendig uden Brug af Signaler og Kompasser og, at det endvidere er muligt at vælge Kampformationer, som kunne tillade en eller to i Flaaden indrangerede Eskadrer ved et pludseligt Angreb at imødegaa en Diversion eller selv i et givet Øjeblik at kunne udføre en saadan«.

Om Krydsernes Deltagelse i Kampmanøvrerne foreligger der kun meget sparsomme Meddelelser. Som Regel trak de sig ved Kampens Begyndelse bag Hovedstyrkens Fløje og vare til Disposition for Flaadeføder. Man sporer deres Medvirkning f. Eks. ved omgaaende Bevægelser, enten det nu var Fjenden, der foretog saadanne, eller man selv gik angrebsvis til Værks.

Torpedojagerne ere undertiden blevne sendte frem til Angreb, naar en Gennembrudsmanøvre blev foretaget.

Rekognoscerings- og Efterretningstjenesten.

De forefaldne Rekognosceringsøvelser frembyde ingen særlig Interesse. Det er bestandig »Riveordenen« (râteau), som Krydserne indtage for at finde de Skibe, de skulle opsøge og, hvis Kurs som oftest var dem bekendt.

Efterretningstjenesten besørgedes som Regel ved Afstandssignalering og ved Anvendelse af Dépêchebaade. Man finder mærkelig nok kun en meget ringe Anvendelse af Gnisttelegrafene, og der foreligger intetsomhelst om, hvilke Erfaringer man har indvundet under Manøvrerne ved Brugen af dette Materiel. Det ligger derfor nærmest at tro, at Installationen af Gnisttelegrafapparater endnu ikke er blevet fuldført i alle Flaadens Skibe.

Torpedo- og Undervandsbaadsangreb.

Admiral Fournier udtaler i sin Rapport sin fuldkomne Tilfredshed med disse Baades Virksomhed under Manøvrerne og kalder dem — for Forsvaret af Kysterne og Krigshavnene — »l'arme par excellence«.

Efter de foreliggende Oplysninger at dømme synes dog kun 3 af Torpedobaadsangrebene at have givet gode Resultater nemlig:

1) ved Angrebet paa Flaaden under Gang udfor Algier Natten mellem den 12. og 13., hvor 2 Panserskibe ansaas for ramte;

2) ved den kombinerede Øvelse ved Bizerte, ved hvilken Lejlighed 5 Skibe bleve satte ud af Spillet, og

3) ved Toulon, hvor det lykkedes Torpedobaadsdelingerne, ialt 12 Baade, at gøre 5 Kampskibe ukampdygtige.

Angreb af Undervandsbaade fandt Sted ialt 3 Gange, nemlig den 19. Juli ved Bizerte, og den 31. Juli og 2. August ved Marseille.

Om Angrebet den 19. foreligger der kun, at flere af Kampskibene bleve gjort ukampdygtige, medens Admiralen i sin Rapport meddeler, at 18 Angreb paa Eskadrens Skibe den 31, og 25 den 2. August maa anses for at være lykkedes.

I disse sidste 2 Angreb deltog Undervandsbaadene Zédé, Dorade, Thon, Souffleur, Bonite, Anguille, Grondin og Alose. Resultatet af Angrebene synes jo ganske overvældende, men det formindskes en Del, naar man tager de Omstændigheder i Betragtning, hvorunder de bleve foretagne. Baadene vidste nemlig fuldstændig Besked med Tidspunktet for Angrebet paa Marseille samt de nøjagtige Ruter, som de fjendtlige Skibe vilde følge. De kunde derfor i god Tid begive sig til de mest passende Steder og der ganske rolig afvente Flaadens Ankomst.

For at undgaa Kollision mellem Baadene og for at forhindre, at de skulde genere hinanden under Manøvrerne, lod man dem operere parvis i forud bestemte Sektorer, hvori Farvandet udfor Havnen var delt, og udenfor hvilke det var dem forbudt at komme.

Baadenes Angreb paa Skibene kronedes som sagt med Held, men man maa erindre, at disse ikke kunde afværge Angrebene ved f. Eks. at løbe lige paa Baaden, saasomt den opdagedes, og løbe hen over den. Det vil derfor altid være meget vanskeligt at afgøre ved en saadan Fredsmanøvre, hvormange Skibe og hvormange Baade der kan betragtes som gjort ukampdygtige. Imidlertid er der jo næppe nogen Tvivl om, at man i Frankrig er naaet et godt Stykke fremad med Hensyn til den praktiske Brug af Undervandsbaade, og at de i alle Tilfælde paa deres

nuværende Standpunkt er en Faktor, som der maa gøres Regning med ved et Angreb paa de franske Kyster.

Skydeøvelserne. Ved Skarpskydningen den 26. Juli ved les iles d'Hyères anvendtes den nye Taktik, idet det var overladt Divisionscheferne at lede deres Division's Skydning og selv at vælge Maalet. Om Skydningen udtales:

Eskadre I brugte lang Tid til Indskydningen, men efterat denne var tilendebragt, var Skydningen vedvarende god.

Eskadre II brugte kun kort Tid om at indskyde sig, men den tabte allerede Føling med Maalet efter 3 m. Forløb, brugte derpaa 7 m. til Indskydningen, og holdt saa kun nu og da Maalet under en virksom Ild.

Eskadre III havde en meget langsom Indskydning, bevarede kun en virksom Ild i 3 m. og opnaaede saa ikke mere at indskyde sig.

Krydserne havde gennemgaaende en meget spredt Skydning, naar undtages Divisionen Gloire, Gambetta og Amiral Aube, der opnaaede 30% Træffere og altsaa opnaaede den bedste Skydning af samtlige Divisioner.

Farten under Skydningen omtales ikke.

Skydningen har givet følgende Oplysninger:

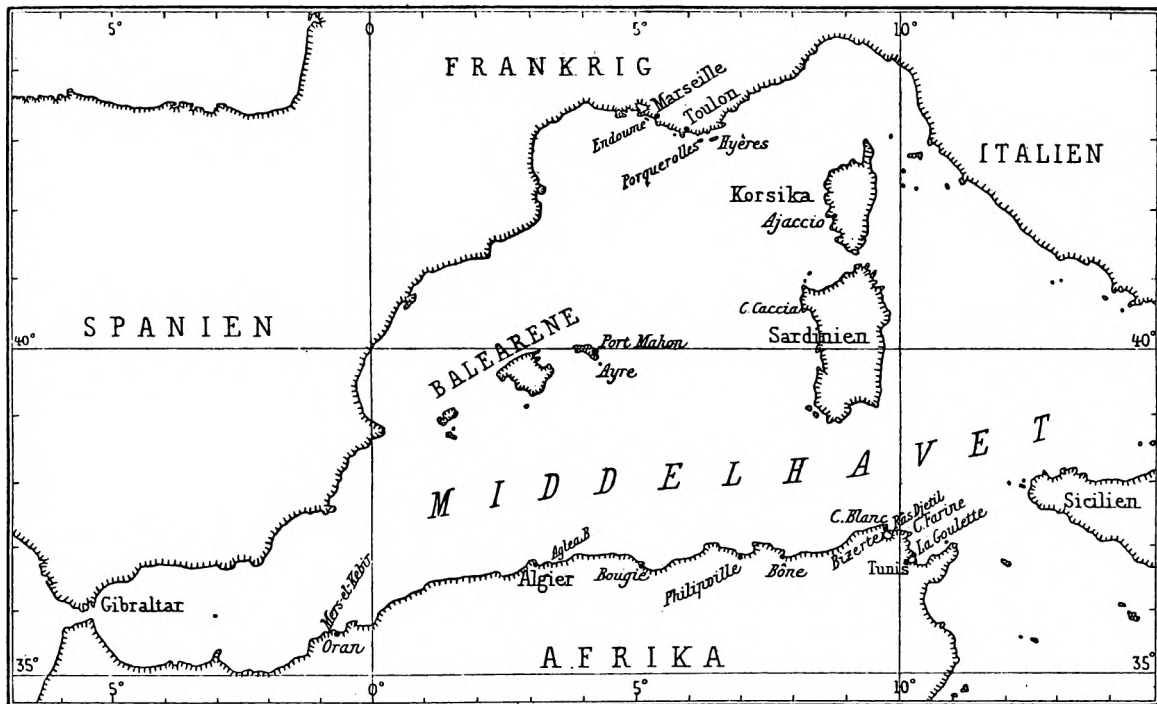
- a) Kikkertsigte og Afstandsviser har ydet fortrinlig Tjeneste.
- b) Den i Brug værende Afstandsmaaler er fuldstændig utilstrækkelig.

Det temmelig tarvelige Resultat af Skydningen tilskrives for en stor Del de nye taktiske Regler.

Angrebene paa Kystbefæstningerne.

Disse Øvelser synes ikke at frembyde noget af særegen Interesse, kun skal omtales, at Admiral Fournier ved Bombardement af Forter har anvendt de gamle taktiske Regler og altsaa den enkelte Orden.

Admiralen siger i sin Rapport, at Flaaden ved de kombinerede Øvelser ved Bizerte fuldtud løste de den



stillede Opgaver, og at det ved denne Lejlighed er blevet bevist: a) at Bizertes nuværende Garnison, trods Forsvarets glimrende Ordning, er altfor ringe og, at den derfor snarest maa forstærkes og b), at den bedste Dækning af Bizertes Søfront — udenfor de kraftige og uindtagelige Batteriers Rækkevidde — bestaar i dets Torpedo- og Undervandsbaadsdelinger.

Havarier. Kun faa Havarier, og alle af mindre Betydning, ere indtrufne i Løbet af Manøvrerne; her skal nævnes:

Undervandsbaaden Cigogne fik Havari paa Petroleumsmotoren og kunde af den Grund ikke deltage i Manøvrerne ved Marseille.

Et Maskinhavari i Caïman forhindrede dette Skib i nogen Tid i at deltage i Manøvrerne.

Léger kom paa Grund ved Bizerte, men kom atter af ved egen Hjælp uden at have taget nogen videre Skade.

Bouvet har haft Brud paa sin Rorledning, Gaulois paa sit Cylinderdæksel. Alger har haft sin Servomotor til Roret i Uorden og Kléber har mistet sit ene Anker.

Hvor bør vore Orlogsskibe bygges?

Af Underdirektør H. Vedel.

Der fremkommer af og til saavel i Skrift som i Tale Bemærkninger om, at Orlogsværftet bygger dyrt, og at det derfor burde indskrænkes til et Reparationsværft. I Foraaret foranledigede endog en Artikel i et københavnsk Dagblad, at man i det ansete, engelske Fagskrift, Engineering, kunde læse, at det paatænkte at nedlægge det danske Orlogsværft, fordi det ikke betalte sig. En Notits af lignende Indhold fandtes i det bekendte, tyske Tidsskrift, Schiffbau, for 11. April, hvor det samtidig fremhævedes, i hvor høj Grad de danske, private Skibsværfter vilde kunne drage Fordel af en saadan Foranstaltning, og i svenske Aviser læstes Artikler af lignende Art.

I den senere Tid har O.-V.s kostbare Arbejde atter været paa Tale i Dagspressen, og det kan heller ikke nægtes, at man endog i maritime Kredse af og til kan høre Bemærkninger om, hvorvidt det dog ikke kunde betale sig at lade vore Skibe bygge privat og indskrænke Orlogsværftets Virksomhed, uden at der dog nogensinde paavises bestemte Grunde, hvorfor en saadan Foranstaltning vilde være til Gavn for Marinen.

Denne overfladiske Kritik, særlig naar den fremkommer paa Tryk, gør sikkert større Skade, end det er Kritikerens Hensigt at forvolde, idet den let skaber Mistillid i Befolkningen til en saa vigtig Faktor i vort Forsvar, som O.-V. er. De fleste, ikke sagkyndige savne Midler til at bedømme Værdien af de Argumenter, der føres i Marken, og ere tilbøjelige til at holde sig til de ofte ret incommensurable Talstørrelser, der nævnes, og da selv en Urigtighed ved at gentages tilstrækkelig mange Gange kan opnaa at blive fastslaaet som en

Dogme, kunde der maaske være Anledning til at fremkomme med en mere sagkyndig Undersøgelse af Spørgsmaalet.

Det skal da først bemærkes, at det almindeligst brugte Udtryk: »Indskrænkning til Reparationsværft« er misvisende, idet vort Værft først og fremmest er et Orlogsværft, Flaadens Hjemsted, en maritim Institution, hvor Skibene ligge krigsberedte, hvor Flaadens Mobilisering iværksættes, hvorfra Minespærringerne udlægges, hvor der afholdes Prøver og Forsøg, hvor en stor Del af Personellets Uddannelse foregaar, hvor Artilleriet og Søminevæsenet har hjemme o. s. v. For at kunne opfylde alle disse Bestemmelser maa O.-V. have et stort Vand- og Landareal, Bolværkspladser, Dokningsmidler, Værksteder, Magasiner, Kontorer m. m.; alt dette er aldeles nødvendigt, naar man har en Flaade, hvadenten denne er stor eller lille, hvilket næppe behøver at paa-vises nærmere. O.-V. er ikke noget egentlig Skibsværft i samme Forstand som de private Værfter, og der kan derfor ikke være Tale om en Indskrænkning til et Reparationsværft, men kun om at unddrage det Arbejdet med Nybygningerne. Som Orlogsværft maatte Driften i alle Tilfælde fortsættes af Staten, da et privat Firma ikke kan drive en saa omfattende, militær Institution.

Den foreliggende Undersøgelse, hvorvidt Marinen vil være bedre tjent med at lade sine Skibe bygge privat end selv at bygge dem, maa omfatte Besvarelsen af følgende Spørgsmaal: a) faar Marinen derved bedre Skibe, b) bliver Skibene billigere, og c) fremkommer der ved en saadan Ordning andre Fordele eller Ulemper.

Man maa dernæst gaa ud fra, at Skibene i alle Tilfælde skulle bygges paa et dansk, privat Værft, hvis de ikke skulle bygges paa O.-V., idet Bevillingsmyndighederne sikkert ville forlange, at Penge, der anvendes til Bygning af Krigsfartøjer, saa vidt muligt skulle blive i Landet.

a) Selv om Flaadens Skibe skulle bygges paa private Værfter, maatte Planerne dog udarbejdes af Marinens tekniske og militære Autoriteter, der maatte bestemme Skibstypen og i al Fald Hovedtrækkene i Skibets Konstruktion, føre en indgaaende Kontrol med Arbejdet under Skibets Bygning, og have Ansvaret for, at Marinen fik det til enhver Tid bedst egnede Materiel. Paa O.-V. og i Marinens Stabe følger Officerer og Embedsmænd stadig med i Udviklingen af Krigsskibsbygningen i andre Lande og belæres af Erfaringer, indhøstede i vore saa intensivt drevne Eskadreøvelser.

Hos det private Værfts Teknikere vil man ikke kunne vente indgaaende Sagkundskab, hvor det drejer sig om Udarbejdelser af Planer til Krigsskibe, da der ikke her i Landet som i England, Tyskland og Frankrig findes Værfter, hvis Specialitet netop er Konstruktion og Bygning af Krigsskibe, selv om et dansk Værft med mange Aars Mellemrum har bygget 2 mindre Krydsere for den russiske Regering.

Hvad angaar Torpedobaade, er disses Konstruktion som bekendt bleven en ren Specialitet hos enkelte private Firmaer i Udlandet i den Grad, at flere Mariner opgive selv at konstruere deres Baade, men køber af og til en Type-Baad, som de derefter kopierer. Hos os er man som bekendt gaaet et Skridt videre, idet vi kun have købt Tegningen til vor sidste Torpedobaad hos Specialisten, netop for at kunne udføre Bygningen paa O.-V. Her i Landet findes intet privat Værft, der har bygget Torpedobaade.

Man vil saaledes næppe opnaa at faa bedre Skibstyper ved at lade Nybygningerne overgaa til danske, private Værfter.

Naar nu Typen og Konstruktionens Hovedtræk er fastslaaede, bliver Skibet da bedre om det bygges paa et privat Værft end paa O.-V.? Hertil skal bemærkes, at et Værft, der som O.-V. saa godt som udelukkende

bygger og vedligeholder Krigsskibe, nødvendigvis maa have langt mere Erfaring i Bygningen af saadanne Fartøjer, end et Værft, der sjældent eller aldrig har bygget andet end Handelsskibe. Netop den Omstændighed, at Skibene vedligeholdes af det samme Værft, der bygger dem, giver Teknikerne og Haandværkerne mange gode Vink om hvilken Bygningsmetode, der i Længden betaler sig bedst. Hertil kommer, at det praktiske Arbejde saavel ved Bygningen af et større Krigsskib som særlig af en Torpedobaad er en Specialitet, da Krigsskibenes hele Indretning og Formaal er forskelligt fra et Handelsskibs. For at spare Vægt er alle Materialdimensioner reducerede til et Minimum; men paa den anden Side skal Skibet saavel som Helhed som lokalt kunne taale de meget store Paavirkninger, som det udsættes for under Kamp. Arbejdet kræver derfor en Del Erfaring og maa være absolut 1ste Klasses Arbejde. Selvfølgelig er der intet til Hinder for, at et privat Værft ogsaa kunde udføre det tilfredsstillende, naar Kontrakten indeholdt detaillerede Bestemmelser for Bygningen; men Arbejdet vil ikke blive bedre, end det præsteres paa O.-V.

O.-V. bygger for egen Regning og er paa en Maade selv Ejer af det færdige Skib, hvilket er en alvorlig Spore til ikke at forsømme noget, der kan gøre det saa vel bygget som muligt, baade der hvor man ser det udførte Arbejde, og hvor det skjules af Aptering o. l., uden at man derfor forfalder til unødigt Afpudsning; medens derimod det private Værft, hvis Hovedformaal er at tjene Penge, fristes til at søge at slippe saa nemt fra Arbejdet som Kontrakten paa nogen Maade tillader, og næppe uden Forhøjelse af Kontraktssummen gaar ind paa at udføre de Smaaforandringer, der altid ville vise sig at være ønskelige under Bygningen. Det er ogsaa en Erfaring, at privat byggede Skibe er dyrere at vedligeholde end de, der er byggede paa O.-V., hvor

der er taget alle mulige Hensyn til at skaffe let Adgang overalt for Rensning og Maling, og al Aptering er let at fjerne for mulige Reparationers Skyld.

At selve det haandværksmæssige Arbejde skulde være bedre paa det private Værft end paa O.-V., er der ingen Grund til at tro. De fleste af vore Skibsbyggere have iøvrigt arbejdet paa private Værfter, og Kontrollen med Arbejdet paa O.-V. er næppe mindre effektiv end i den private Industri. O.-V.s Arbejde nyder da ogsaa almindelig Anerkendelse.

Af det her anførte synes det at fremgaa, at man ikke vil faa Skibene bygget bedre paa private Værfter end paa O.-V.

b) Spørgsmaalet om, hvor Skibene bygges billigst, paa Orlogsværftet eller paa private Værfter, er ret vanskeligt at besvare aldeles rationelt. Ganske vist kan man i adskillige Haandbøger og Budgetter finde opført Omkostningen af en stor Mængde Skibe med Angivelse af, hvor de ere byggede; men man ved aldrig, hvad der er indbefattet i den opgivne Sum, hvorvidt f. Eks. Ammunitionen er medregnet i Bekostningen; hvor stor Kulbeholdning, der er medtaget i det opgivne Deplacement o. s. v. Fra selve de private Værfter kan man som Regel ikke faa Oplysninger, da de vægrer sig ved at opgive Priser paa deres Nybygninger, endsige hvad Fortjeneste eller Tab de har haft derpaa. Endelig er en Sammenligning kun rationel, naar den finder Sted imellem Skibe af nærlig samme Størrelse og Type, byggede paa samme Tidspunkt og i samme Land, da Prisen saavel paa Arbejdskraft som paa Materiale er forskellig til forskellige Tider og i forskellige Lande. Under Budgetbehandlingen i det franske Deputeretkammer i 1904 blev det saaledes oplyst, at Bekostningen pr. Ton af et Linieskib paa den Tid var:

I England	1 552 Kr.
- Tyskland	1 573 -
- Amerika	1 723 -
- Frankrig	2 004 -

altsaa en ret stor Forskel imellem de enkelte Lande, og medens Panserkrydserne i 1904 kostede 1 489 Kr. pr. Ton, kunde de i 1905 ikke bygges under 1 728 Kr.

Herhjemme fra haves ingen Midler til direkte at besvare Spørgsmaalet, idet der, siden Kanonbaadene Buhl, Krieger og Marstrand i 1861 anskaffedes fra Baumgarten & Burmeister, ikke er bygget noget Krigsfartøj til Marinen paa noget privat Værft her i Landet.

En Sammenligning imellem Bekostningen af de norske Panserskibe Norge og Eidsvold, der byggedes hos Armstrong i Aaret 1900, og Herluf Trolle, der samtidig byggedes paa vort O.-V., kan dog maaske have nogen Interesse. De norske Skibe kostede fuldt færdige 5 365 750 Kr., hvilket bliver 1 555 Kr. pr. Ton Depl. med Fradrag af Kulbeholdningen, medens Herluf Trolle, der har omtrent samme Deplacement, kostede 4 550 000 Kr. eller 1 400 Kr. pr. Ton uden Kul. O.-V. er her en Del billigere, og man maa vistnok indrømme, at Herluf Trolle, i alt Fald som Kampskib, ikke staar tilbage for de nævnte, norske Skibe.

I Udlandet har Spørgsmaalet om, hvor man byggede de billigste Krigsskibe, selvfølgelig ofte været paa Bane. I Amerika har man endog for at faa en direkte Besvarelse ladet 2 Skibe bygge efter samme Tegning, det ene paa et O.-V. og det andet paa et privat Værft. I denne Konkurrence sejrede det private Værft. I Tyskland synes man at mene, at i alt Fald de store Kampskibe bygges billigst paa private Værfter, der i aarevis have bygget Krigsskibe, og hvis Virksomhed er saa omfattende, at de altid er forsynede med de nyeste arbejdsbesparende Maskiner; desuden anføres, at Statsværfterne ere bundne ved utallige Bestemmelser vedrørende Ar-

bejdstid, Pensioner og Begunstigelser for Arbejderne, hvilket fordyrer Arbejdet; men alligevel lader man en Del af Nybygningerne udføre paa Orlogsværfterne. Ifølge en Udtalelse fra Direktøren paa Værftet i Kiel bliver Besparselsen ved at lade bygge privat imidlertid ofte ret illusorisk, da Færdiggørelsen og Forandringer i Løbet af de første Aar blive større end ved de paa O.-V. byggede Skibe.

Fra England haves følgende officielle Oplysninger angaaende Bekostningen af Skibsskrogene i nedennævnte Skibe:

	Privatværft	Orlogsværft
	£	£
King Edward VII Klasse		
Commonwealth	918 517	
Dominion	884 535	
Hindustan	899 607	
King Edward VII		905 741
New Zealand		872 560
Monmouth Klasse		
Berwick	400 354	
Cumberland	410 105	
Donegal	409 256	
Lancaster	424 594	
Kent		420 667
Suffolk		393 482
Essex		445 694
Cornwall		419 053
Devonshire Klasse		
Devonshire		450 851
Antrim	511 164	
Carnarvon	492 292	
Hampshire	490 472	
Roxburgh	481 063	

Det ses, hvorledes O.-V. i nogle Tilfælde have været de billigste, og de private Værfter i andre Til-

fælde, og at Bekostningen indenfor samme Skibsklasse varierer ret betydeligt.

I Frankrig bygger som bekendt Orlogsværfterne dyrt, hvilket ikke vil forbavse dem, der kender til deres Drift. Under Mr. Pelletans Regimente demoraliseredes de fuldstændigt, og Administrationen staar som et Skræmmebillede for ethvert Værft. Det skal f. Eks. nævnes, at skønt Arbejdstiden kun er 8 Timer, tillades Akkordarbejde ikke, og den tekniske Direktør er bunden paa Hænder og Fødder i sit Forhold til Arbejderne, dels af disses anerkendte Fagforeninger og dels af et Utal af Reglementer, udarbejdede med politiske Formaal for Øje.

Fra Sverrig, hvor alle større Krigsskibe bygges paa private Værfter, bl. a. af den Grund, at Orlogsværfterne endnu ikke er indrettede paa Nybygninger, og fordi der i Landet findes flere private Værfter, der ere kendte med Krigsskibsbygning, kan ingen Erfaring indhøstes til Besvaring af det foreliggende Spørgsmaal, hvilket, som det ses, overhovedet næppe kan løses ad Erfaringens Vej; det maa undersøges, om der er Grunde, der taler for, at vort O.-V. bygger Krigsskibe dyrere end danske, private Værfter.

I O.-V.s Favør er straks den Omstændighed, at der ikke skal forrentes nogen Anlægskapital, og at der ikke skal gives noget Udbytte af Driften, dernæst at det er O.-V.s Specialitet at bygge Krigsskibe, og at man her paa første Haand drager Fordel af alle de Erfaringer, der indhøstes paa Togterne og ved Reparationerne. Det skal dog bemærkes, at man i denne Sammenhæng ikke maa regne med, at det er Forrentningen af hele den Kapital, der staar i Værftets samlede Anlæg, der bespares ved Nybygningerne, men kun af den forholdsvis ringe Del, der repræsenteres af de Anlæg, der vedrører Bygningen af de nye Skibe, og som

ikke er større, end hvad der findes paa et mindre Skibsværft.

I O.-V.s Disfavør maa først og fremmest nævnes den korte, effektive Arbejdstid, 8 T. 3 M. i Gennemsnit for hele Aaret, lidt længere om Sommeren, men kun 6 T. 50 M. paa de korteste Vinterdage, medens de private Værfter Aaret rundt have en effektiv Arbejdstid paa $9\frac{1}{2}$ —10 Timer. En Mands Ugefortjeneste er ganske vist noget mindre paa O.-V. end paa de private Værfter; men tages alle Tillæg med, bliver Timelønnen, med hvilken man i dette Tilfælde maa regne, større paa O.-V., og det er ofte vanskeligt at holde samme Akkordpriser som i Byen, fordi Overskuddet i flere Tilfælde bliver minimalt eller slet intet, særlig om Vinteren, da Daglønnen først skal indvindes i en saa kort Arbejdstid, førend der kan blive Tale om Overskud.

Den korte Arbejdstid bidrager ogsaa til, at en stor Del af Folkene paatager sig Ekstraarbejde om Søndagen og om Aftenen, hvilket berøver dem den Hviletid, der skulde gøre dem friske til deres egentlige Arbejde.

Den følelige Pengemangel, som i en Aarrække har hersket i Marinen, har bevirket, at Værkstederne ikke ere saa vel forsynede med moderne Værktøj, som man kunde ønske, og de lange Afstande imellem Værkstederne og Arbejdspladserne indbyrdes og imellem disse og Tegnestuen er en Ulempe; ligeledes det, at Skibene ere saa længe under Bygning, hvilket ingenlunde har sin Grund i, at O.-V. ikke kunde bygge dem langt hurtigere, men er betinget af, at de aarlige Bevillinger til Nybygning kun er c. 1 210 000 Kr., saaledes at det nødvendigvis maa tage c. $4\frac{1}{2}$ Aar at bygge et af vore Panserskibe. Endelig lægges der som tidligere nævnt megen Vægt paa, at Skibet bliver saa godt bygget som muligt, uden at der dog anvendes overflødig Nøjagtighed eller Afpudsning. I Længden betaler denne Fremgangsmaade

sig dog formentlig. Med Hensyn til det Arbejde, som den enkelte Arbejder udfører pr. Time og til Ledelsen af Arbejdet, maa O.-V. og de private Værfter vistnok stilles nogenlunde ens, der er i hvert Fald ingen Anledning til at formode, at O.-V. skulde staa tilbage i saa Henseende, snarere maatte man være tilbøjelig til at tro, at der udrettes mere pr. Time p. Gr. af den kortere Arbejdsdag.

I denne Forbindelse skal dog nævnes, at man af og til hører Tale om, at snart en Snedker, snart en Maler el. a. har været efterladende ved sit Arbejde. Hertil skal imidlertid bemærkes, at Orlogsværftets Haandværkere komme i Berøring med Omverdenen under de uheldigste Omstændigheder, nemlig i de sidste Dage af Skibenes Ekvipering, naar Besætningen er kommen ombord. En Del Arbejder, som Værftet ofte først i sidste Øjeblik har faaet Ordre til at udføre, skulle afsluttes, og fra Skibets Side fremkommer Anmodninger om flere mindre Arbejder, som O.-V. stiller sig velvillig til. Ved disse Hastværksarbejder, der falde sammen med Proviantering og med de militære Korpsers Virksomhed ombord, kan det ikke undgaas, at den enes Arbejde kommer i Vejen for den andens, og at Haandværkerne undertiden maa vente paa at kunne komme til, f. Eks. under Forhaling, Dampprøve o. l., saaledes at det kan faa Udseende af, at der udvises Forsømmelighed.

I Særdeleshed i de senere Aar, hvor Fordringerne til Skibenes Krigsberedskab, som naturligt er, ere stegne ganske betydeligt, idet saa godt som alle Skibene ligge i Linie, hvor Udrustningerne have været meget omfattende, og hvor der er indført ikke faa moderne Forbedringer ved de ældre Skibe samtidig med, at Arbejdslønnen og Prisen paa Materiale er stegen betydelig, medens Bevillingerne ikke ere forøgede, har det været aldeles nødvendigt at iagttage stor Økonomi med Ar-

bejdskraften for overhovedet at holde Skibene vel udrustede og krigsberedte.

Et Forhold, der i særlig Grad maa tages med i Betragtning ved denne Undersøgelse, er, at det Arbejde, som udføres paa O.-V. ved en større Nybygning, f. Eks. et Skib af Herluf Trolle Klassen, og som ogsaa vilde blive udført paa det private Værft, kun udgør henimod 28 % af hele Byggesummen, medens derimod Panser, Staalmateriale, forskelligt Inventar m. m. til en Værdi af c. 72 % anskaffes fra private Leverandører fornemmelig i Udlandet; desuden udgør den Arbejdsløn, der aarlig udbetales til Nybygninger paa O.-V. kun gennemsnitlig 18 %, (i 1905/06 endog kun 15 %), af den samlede Arbejdsløn, der udgives paa Værftet. O.-V. skulde derfor være i høj Grad dyrere med sit Arbejde, hvis der virkelig skulde kunne spares noget nævneværdigt Beløb i Forhold til hele Skibets Bekostning og til Værftets samlede Virksomhed ved at lade bygge privat. Der er nemlig næppe nogen Anledning til at tro, at det private Værft skaffer Marinen billigere Panser, Staalmateriale m. m., end O.-V. selv gør. Jo flere Mellemandlere, desto dyrere Varer er vistnok snarere Reglen.

Endelig vil den Omstændighed, at der her i Landet kun findes 2 Skibsværfter, der kunne paatage sig at bygge Krigsskibe, bidrage til, at en effektiv Konkurrence vanskelig vil kunne etableres, og Marinen vil let i for høj Grad blive afhængig af den private Industris Interesser.

Hvorvidt det Arbejde, der nu udføres paa O.-V. ved et Skibs Bygning, kunde udføres billigere paa et privat Værft kan, som det ses, ikke direkte besvares; men der er næppe nogen Anledning til at tro det, og der foreligger intet Bevis derfor.

Hvad angaar Reparationer, er der ingen Tvivl om, at O.-V. er bedst tjent med selv at udføre dem. Private Værfter ville som Regel beregne sig en ret stor Avance paa den Slags Arbejder. Under en større Reparation

skulle i Reglen flere af de militære Afdelinger arbejde sammen med Skibbyggeriet, hvilket vilde vanskeliggøres paa et privat Værft; det vilde tilmed være et Brud paa Krigsberedskabet og forbundet med en Del Ulemper at skulle tømme Skibene for deres Gods og forhale dem til et privat Værft, hver Gang de skulde repareres; desuden er det i Reglen ikke muligt at overse en større Reparations Udstrækning saavel teknisk som økonomisk, forinden den er paabegyndt, hvilket vilde vanskeliggøre Afslutningen af en udtømmende Kontrakt. —

c) Andre, mulige Fordele eller Ulemper ved at lade bygge privat.

Skal O.-V. ikke bygge nye Skibe, er det ikke nødvendigt at vedligeholde Byggebeddingerne. Skibbyggerværkstedet kan indskrænkes noget; men det kan ikke nedlægges, thi O.-V. maa under alle Omstændigheder kunne foretage sine Reparationer selv. Men for at kunne udføre selv en mindre Reparation, f. Eks. skifte nogle Plader og Spanter i en Minebaad, maa man have Ovne, Esser, Valser, Klippe-, Lokke- og Høvlemaskiner m. m.

I den Del af Administrationen, der nu ikke føres paa Nybygningskontoen, vil der næppe kunne spares noget væsentligt, idet Nybygningerne kræve forholdsvis lidt Kontorarbejde i Sammenligning med, hvad O.-V.s anden Virksomhed fordrer; der maatte i alle Tilfælde udarbejdes Tegninger og Specifikationer til de nye Skibe og føres et nøje Tilsyn med deres Bygning. At der intet spares ved, at alle de Arbejdere, Formænd m. fl., der nu anvendes ved Nybygningen og lønnes af denne, afskediges som overflødige, er en Selvfølge. Deres Lønninger indgaa i den Sum, der udbetales det private Værft.

Af Ulemper ved at lade bygge privat skal her særlig fremhæves, at O.-V.s regelmæssige Drift og Flaadens Krigsberedskab vil lide derved.

Arbejdet ved Nybygningerne udgør som nævnt ganske vist kun 18 % af Værftets samlede Virksomhed, men ikke desto mindre er det disse 18 %, der skaber stabile Forhold og en sund økonomisk Drift, idet de repræsenterer en Arbejdsstyrke paa c. 300 Mand Aaret rundt. De fleste af O.-V.s Arbejder ere nemlig meget ulige fordelt paa Aaret. Ved Finansaarets Begyndelse, naar alle Afdelinger have faaet disponible Pengemidler, fordres en stor Mængde Arbejder udførte, der skulle være tilendebragte inden Kommandoens Hejsning i Skibene. Disses Klargøring, der ligeledes for en stor Del falder i Foraarsmaanederne, lægger desuden Beslag paa en stor Arbejdsstyrke. Om Efteraaret skulle Skibene have et ofte omfattende Eftersyn efter Togtet for at kunne oplægges i fuldt krigsberedt Stand; samtidig foretages en Del mindre Arbejder, der have vist sig ønskelige ifølge Erfaring fra Togtet. Da nu saa godt som alle Skibene skulle ligge krigsberedte, maa disse Arbejder fremskyndes saa meget som mulig, og dette kan kun ske, naar man har en ganske betydelig Arbejdsstyrke disponibel. Her er det nu, at Nybygningen virker regulerende, idet den tillader, at der kan holdes et større Antal Folk, der kan kastes paa de Arbejder, der paa enkelte Tider af Aaret skulle fremmes. Allerede under vore nuværende Forhold savnes Arbejdskraft om Efteraaret, og Oplægningen tager længere Tid end ønskeligt; men nedlægges Nyt Skibbyggeri, blev Forholdene betydelig værre. Kommer et Skib ind med Havari, gælder det ligeledes om at have disponibel Arbejdskraft saavel i Fredstid, men i endnu højere Grad under Krigsforhold.

I de egentlige Sommer- og Vintermaaneder gaar derimod Arbejdet sin rolige Gang, og den Styrke, der ikke finder Anvendelse ved Vegligeholdelsesarbejderne, gaar til Nybygningen. Dette gælder ikke alene Skibbyggere, men i endnu højere Grad Skibssmede, Snedkere og Maskinarbejdere. Skulde man antage Folk Foraar

og Efteraar og atter afskedige dem, naar Arbejdet var afsluttet, vilde man faa meget ustabile Arbejdsforhold og kunde i Længden ikke faa gode Haandværkere; disse vilde tilmed være ukendte med vort Arbejde, af hvilket særlig alt, hvad der vedrører Torpedobaadene kræver særlig Uddannelse. Den Arbejdsstyrke af dygtige Folk, som O.-V. nu har, vilde ikke kunne bevares, hvilket vilde vise sig særlig uheldigt under Krigsforhold.

I Amerika, hvor de fleste Kampskibe bygges privat, er netop i denne Tid Spørgsmaalet oppe om Ulemperne ved de deraf følgende, løse Arbejdsforhold paa Orlogsværfterne og om de store Afskedigelser, der maa foretages, hver Gang en Eskadre forlader et Værft.

Et mindre O.-V. vil ligesaa lidt som et mindre, privat Værft kunne drives økonomisk uden at have Nybygninger til at regulere Driften med, selv om flere af disse kun give ringe eller ingen Fortjeneste. Det private Værft maa da søge sin Fordel ved Reparationsarbejder og ved enkelte, vellønnende Bestillinger; hvis det derimod skulde ske, at et O.-V. en enkelt Gang ikke har noget direkte Udbytte, maaske endog Tab ved at bygge et eller andet Skib selv, maa dette kompenseres ved, at Nybygningen i høj Grad bidrager til, at Værftet kan virke efter sin væsentligste Bestemmelse som Flaadestation i Krig og Fred, og det maa ikke glemmes, at O.-V. har en stor Opgave i Krigstid, til hvis Løsning det af al Magt maa forberede sig i Fredstid ved at have sine Værksteder fuldt besatte med dygtige Haandværkere og forsynede med tilstrækkelige og gode Arbejdsmaaskiner.

Der skal her anføres et Citat fra Schiffbau, hvor Talen netop har været om at berøve Orlogsværfterne Nybygninger for at give dem til private Værfter; der siges: Ein Geschäftsmann würde es ferner für närrisch halten die eigenen Werften für ein Theil der Arbeit zu

schliesen, damit die Privatwerften regelmässiger zu thun hätten.

Foruden at Flaadens Krigsberedskab vilde lide ved en Indskrænkning af O.-V.s Virksomhed, vil dens Mobilisering vanskeliggøres. Her lægges der nemlig Beslag paa alle Skibbyggeriets Arbejdere til Udsætning af Torpedobaade, Udlevering af Fartøjer, hurtig Klargøring af de Skibe, der maatte være under Eftersyn, Afhentning af Ammunition, Proviant m. m. Allerede nu er vore egne Folk ikke tilstrækkelige til at udføre alt Arbejdet, men værre blev det, om Antallet af de med Værft og Skibe kendte Folk reduceredes med c. 300 Mand.

Skulde vi engang faa en større, ekstraordinær Bevilling til i kort Tid at bygge flere Skibe, saa stiller Sagen sig ganske anderledes, og man maa da søge Hjælp hos den private Industri. Det er et stort Gode for Marinen, at der her i Landet findes udmærkede Skibsværfter, der kunne træde til ved en saadan Lejlighed, og som i Krigstid kunne yde uvurderlig Hjælp ved Reparation af havarerede Skibe; men hvis »Nyt Skibbyggeri« og hvad dertil hører nedlægges, vil Skibbygningskunsten i Marinen utvivlsomt gaa tilbage, og vi ville risikere, efterhaanden at glide over i Hænderne paa den private Industri.

Vilde man da, naar der var gaaet nogle Aar, og man havde faaet praktisk Erfaring for de Ulemper, som ville opstaa ved den nye Ordning, atter begynde at bygge paa O.-V., saa vilde man mangle saavel erfarne Teknikere og Haandværkere som vel vedligeholdte Beddinger og Værksteder, og man vilde sikkert komme til at indse, at Marinen dyrt havde betalt det Eksperiment: »at indskrænke Orlogsværftet til et Reparationsværft.

Tages alle Hensyn i Betragtning, og ser man uholdet paa Spørgsmaalet, maa man komme til det Resultat, at Bygningen af vore Orlogsskibe vedblivende bør udføres

paa Orlogsværftet. Skulle de bygges paa private Værfter, bliver de ikke bedre, næppe billigere, og Orlogsværftets Hovedopgave, at arbejde med Krigsforhold for Øje, vil lide betydelig Skade derved.

Den internationale Radiotelegraf-Konvention.

Af Kommandør J. Vøhtz.

I 1903 traadte paa Tydscklands Indbydelse en Forkonference vedrørende traadløs Telegrafering sammen i Berlin. I denne Forkonference deltog kun England, Frankrig, Italien, Rusland, Spanien, Tyskland, Østrig, Ungarn og de forenede Stater. Konferencen havde ikke til Opgave at tage bindende, endelige Beslutninger, men kun at forhandle om et Grundlag for en international Reglementering af den traadløse Telegraftjeneste.

Skønt der blev fremsat afvigende Anskuelser om forskellige vigtige Punkter vedrørende en international traadløs Telegraftjeneste, udfærdigedes der til Slutning en Protokol, der indeholdt de Grundregler, som man mente vilde egne sig til Basis for en international Konvention. Tyskland udarbejdede derefter et Forslag til en saadan Konvention og indbød til en international Konference for traadløs Telegrafering, der skulde træde sammen i Berlin 1904, og hvor det tyske Forslag skulde danne Grundlaget for Forhandlingerne. Imidlertid udbrød Krigen mellem Rusland og Japan; Konferencen maatte derfor udsættes og kunde først træde sammen i Fjor; den holdt sine Møder i Rigsdagsbygningen i Berlin fra den 3die Oktober til den 3die November.

Da man paa Forkonferencen var bleven enig om, at det kun var den offentlige traadløse Telegrafering mellem Land og Skib, der burde undergives internationale Bestemmelser, var ingen af de Stater, der ikke

har Kyststrækning, indbudt til at deltage i Konferencen. I denne deltog følgende 31 Stater: I Europa: Belgien, Bulgarien, Danmark, England, Frankrig, Grækenland, Holland, Italien, Monaco, Montenegro, Norge, Portugal, Rumænien, Rusland, Spanien, Sverrig, Tyrkiet, Tyskland, Østrig og Ungarn; i Amerika: Argentina, Brasilien, Chili, de forenede Stater, Meksiko og Uruguay; i Asien: Japan, Kina, Persien og Siam; i Afrika: Ægypten. Kina havde dog efter eget Ønske ingen Stemmeret. Af de Stater, der have Kyststrækning var altsaa blandt andre ingen af de amerikanske Republikker i Mellemerika og den nordlige Del af Sydamerika, der mod Nord begrænses af Meksiko og mod Syd af Brasilien og Chili, repræsenterede. Staterne vare repræsenterede ved Delegerede, ialt 109, hvoraf for hver Stat en eller flere havde Fuldmagt til at underskrive en international Konvention med Forbehold af, at den skulde ratificeres. Antallet af Repræsentanter for de enkelte Lande var meget forskelligt, det veklede fra 1 til 12; men hvert Land havde kun 1 Stemme, Monaco ligesaa vel som Storbritanien med alle sine Kolonier.

Fra flere Sider imødesaa man med en vis Spænding, hvorledes Konferencen vilde forløbe, da man vidste fra Forkonferencen, at der paa enkelte vigtige Punkter maaske vanskeligt kunde tilvejebringes Enstemmighed, og man ventede navnlig, at England og Italien vilde indtage visse Særstandpunkter, der kunde lægge alvorlige Hindringer i Vejen for Konferencens Arbejder. Konferencen selv var sig Vanskelighederne bevidst; det kom til Orde i den Tale, hvormed Statssekretæren for det kejserlige tyske Postvæsen, Minister Kraetke, aabnede Konferencen, og Ministeren fremhævede i den Tale, hvormed han sluttede Konferencen, at der havde været mange Vanskeligheder at overvinde. Trods alle Vanskeligheder lykkedes det dog at føre Konferencen til en god Afslutning; der blev udarbejdet en »international

Radiotelegraf-Konvention«, hvortil knyttedes følgende Aktstykker: en »Tillægsforpligtelse«, en »Slutningsprotokol« og et »Tjenestereglement«.

Konventionen med tilhørende Aktstykker er affattet paa Fransk, det Sprog der benyttedes ved Konferencen. Naar jeg i det følgende har oversat Konventionen, skal jeg dertil bemærke, at der senere vil blive udarbejdet en autoriseret Oversættelse af Telegrafvæsenet, der bliver tilgængelig for enhver deri interesseret. Selvfølgelig vil det dog altid være den franske Tekst, der har international Retsgyldighed.

Selve Konventionen indeholder Grundreglerne for den internationale Radiotelegrafering mellem Land og Skib. Tillægsforpligtelsen indeholder en Bestemmelse, der ikke hviler paa den Basis, hvorpaa Konferencen var traadt sammen, og som ikke er bleven tiltraadt af alle de Stater, der underskrev Konventionen. I Slutningsprotokollen er blandt andet optaget Bestemmelser, i hvilke der knyttes et vist Forbehold til enkelte af Konventionens Bestemmelser. Endelig udfylder Tjenestereglementet Konventionen.

Jeg skal her oplyse om, at Ordet »Radiotelegraf« er ensbetydende med »traadløs Telegraf«. Vi har hidtil benyttet Ordet »Gnisttelegraf«, der er et meget bekvemt Ord, men vi blive nødt til at forlade det, efter at Valdemar Poulsen har gjort sin Opfindelse; ved hans System benyttes nemlig ikke elektrisk Gnist, men elektrisk Buelampe. Med hvilket Ord vi skal erstatte »Gnisttelegraf« er endnu ikke afgjort; Ordet »traadløs Telegraf« er uheldigt, da det ikke kan sammentrækkes til ét Ord, og det gør tilmed et underligt Indtryk at høre en Station, der vrimler af Traade, ja ofte frembyder et mægtigt Lufttraadnet, kaldet traadløs. Det er sandsynligt, at vi vælge Ordet »Radiotelegraf«, der har den Fordel, at det nu er internationalt.

Jeg skal dernæst fremsætte Konventionens forskel-

lige Artikler, ialt 23, idet jeg til flere af dem skal knytte forskellige oplysende og vejledende Bemærkninger.

Konventionen.

Artikel 1.

De høje kontraherende Magter forpligte sig til at lade denne Konventions Bestemmelser gælde for alle Radiotelegrafstationer — Kyststationer og Skibsstationer — aabne for den offentlige Korrespondance mellem Land og Skib paa Havet, og som oprettes og drives af de kontraherende Magter.

De forpligte sig desuden til at fordre disse Bestemmelser overholdt af private Virksomheder, der autoriseres til enten at oprette eller drive Radiotelegraf-Kyststationer aabne for den offentlige Korrespondance mellem Land og Skib paa Havet, eller til at oprette eller drive Radiotelegrafstationer i Skibe, der fører deres Flag, hvad enten disse Stationer ere aabne eller ikke for den offentlige Korrespondance.

Man lægge her Mærke til Udtrykket »Skibe paa Havet«. Altsaa Konventionen omfatter ikke Skibe, der sejle paa Floder eller i Søer, og næppe heller Skibe, der befinde sig i udpræget indenskærs Farvande med snever Adgang fra Søen. Dette er i Overensstemmelse med, at det ikke var Tanken at give Regler for Radiotelegrafering ind over Land — imellem Landstationer — men kun for den offentlige Radiotelegrafering mellem Land og Skib gensidigt; der er imidlertid i Artiklen gjort et Brud paa den konsekvente Gennemførelse af denne Tanke, idet Konventionen er gjort gældende for alle private Skibsstationer uden Undtagelse. Af Skibsstationer er altsaa kun de undtagne, der tilhøre Staten og ikke ere aabne for den offentlige Radiotelegrafering.

Naar man for Skibsstationer gik videre end oprindeligt paatænkt, var det paa Forslag af England, der

gjorde gældende, at ethvert Skib kan komme i det Tilfælde, at det ønsker at træde i Forbindelse med Kyststationer, f. Eks. naar det er i Nød, og dets radiotelegrafiske Kendingstegn maa da være offentlig kendt. Men desuden kan en Skibsstation, der skifter Plads, blive en Kilde til Forstyrrelser for Kyststationerne, og for at forhindre dette maa Konventionen gælde for alle private Skibsstationer.

Artikel 2.

Kyststation kaldes enhver Radiotelegrafstation paa fast Jord eller om Bord i et Skib, der er fast opankret, og som benyttes til Udveksling af Radiotelegrammer med Skibe paa Havet.

Enhver Radiotelegrafstation, om Bord i et Skib, der ikke er fastliggende, kaldes Skibsstation.

I Henhold til denne Definition skal Stationer i Fyrskibe betragtes som Kyststationer.

Artikel 3.

Kyststationer og Skibsstationer ere forpligtede til gensidigt at udveksle Radiotelegrammer uden Hensyn til det Radiotelegrafsystem, der anvendes af disse Stationer.

Denne Artikel er en af de aller vigtigste i Konventionen; den bryder den Bestræbelse, der har været fra en enkelt Side paa at monopolisere Radiotelegraferingen mellem Skib og Land for et enkelt radiotelegrafisk System. Hele Konventionen med tilhørende Tjenestereglement er udarbejdet paa Grundlag af det i Artikel 3 udtalte Princip. Men det var ogsaa denne Artikel, der gav Anledning til den længste Diskussion, og hvis Vedtagelse frembød de største Vanskeligheder. Da den gav Anledning til forskellige Bestemmelser, der blev indsat i Slutningsprotokollen — Artiklerne II, III og IV — vil jeg opsætte med at gaa nærmere ind paa den, indtil jeg kommer til Omtalen af denne Protokol.

Artikel 4.

Uagtet Bestemmelsen i Artikel 3 kan en Station aabnes for en indskrænket offentlig Korrespondance af Hensyn til Korrespondancens Øjemed eller til andre Omstændigheder, der er uafhængige af det anvendte System.

Ogsaa denne Artikel er meget vigtig, den fandtes ikke i det tyske Forslag, men blev indsat efter Forslag af England. I Tjenestereglementet — Artikel 4 — er det nærmere angivet, hvad der forstås ved indskrænket offentlig Korrespondance, jeg skal derfor vente med at gennemgaa Artikel 4.

De to følgende Artikler give ikke Anledning til nærmere Omtale, de lyde saaledes:

Artikel 5.

Enhver af de høje kontraherende Magter forpligte sig til at forbinde Kyststationerne med Telegrafnettet ved særlige Ledninger, eller til i det mindste at træffe andre Foranstaltninger, der sikrer Telegrammernes hurtige Befordring mellem Kyststationerne og Telegrafnettet.

Artikel 6.

De høje kontraherende Magter skulle underrette hinanden om Navnene paa de i Artikel 1 omhandlede Kyststationer og Skibsstationer, samt give hinanden alle de Oplysninger, der kunne lette og fremskynde de radiotelegrafiske Udvekslinger, som ere specificerede i Reglementet.

Artikel 7.

Enhver af de høje kontraherende Magter forbeholder sig Retten til at paabyde eller tillade, at der i de i Artikel 1 omhandlede Stationer ved Siden af den Installation, hvorom der i Henhold til Artikel 6 skal gives offentlige Oplysninger, træffes og udnyttes andre Indretninger, der ere bestemte for en særlig Radio-

telegraftjeneste, hvis Enkeltheder ikke skal offentliggøres.

Ifølge denne Bestemmelse kan altsaa de offentlige Radiotelegrafstationer ogsaa forsynes med Indretninger, der kun ere bestemte til at benyttes i militære Øjemed; dette kan navnlig faa Betydning for Kyststationer.

Artikel 8.

Driften af Radiotelegrafstationerne skal saavidt muligt ordnes saaledes, at den ikke forstyrrer andre Radiotelegrafstationers Tjeneste.

Ordene »saa vidt muligt« tager ikke alene Sigte paa Beskaffenheden af Stationernes Materiel og dets Funktionering, men ogsaa paa Hensynet til den militære Radiotelegraferings Krav.

Artikel 9.

Radiotelegrafstationerne ere forpligtede til ubetinget at lade Modtagelser og Besvarelser af Nødtelegrammer fra Skibe gaa forud for al anden Radiotelegrafering, og til at viderebefordre dem paa bedste Maade.

I det tyske Forslag stod der »Skibe paa Havet«, men man har strøget »paa Havet« for at gøre det uomtvisteligt, at Skibe, der ligge i Bugter o. l. ogsaa falde ind under Artiklen.

Ved Artiklerne 8 og 9 er der den Ejendommelighed, at de i Henhold til Artikel 15 gælde for alle Radiotelegrafinstallationer, altsaa ikke alene for de Radiotelegrafstationer, der ere omhandlede i Artikel 1, men f. Eks. ogsaa for militære Radiotelegrafstationer i Skib eller paa Land.

Artikel 10.

Den hele Takst for Radiotelegrammer omfatter:

1. Taksten for Befordring over den maritime Strækning, nemlig:
 - a. »Kysttaksten«, som tilhører Kyststationen,
 - b. »Skibstaksten«, som tilhører Skibsstationen,

2. Taksten for Befordringen paa de telegrafiske Linier, beregnet efter de almindelige Regler.

Kysttaksten skal godkendes af den Regering, under hvem Kyststationen hører, Skibstaksten skal godkendes af den Regering, hvis Flag Skibet fører.

Enhver af disse to Takster skal være en ren Ord-takst — dog kan der fastsættes en Minimaltakst pr. Radiotelegram — efter Princippet: Gebyr i Forhold til Omfanget af det udførte radiotelegrafiske Arbejde. Enhver af dem maa ikke overskride et Maksimum, der fastsættes af de høje kontraherende Magter.

Dog har enhver af de kontraherende Magter Ret til at autorisere Takster, der ere højere end dette Maksimum, for Stationer, der have en større Rækkevidde end 800 Kilometer, og for Stationer, der ere exceptionelt kostbare paa Grund af Beskaffenheden af deres Materiel og deres Drift.

For de Radiotelegrammer, der komme fra eller ere bestemte til et Land, med hvis Kyststationer de umiddelbart ere udvekslede, skal de høje kontraherende Magter give hinanden Underretning om de Takster, der gælde for Befordringen paa deres Telegrafnets Linier. Disse Takster skulle være dem, der fremgaa af det Princip, at Kyststationen betragtes som Indleverings- eller Adressestation.

I Tjenestereglementet — Artikel XII — er der fastsat, at Kysttaksten ikke maa overskride 60 Centimer og Skibstaksten ikke 40 Centimer pr. Ord, og den til-ladelige Minimumstakst maa ikke overskride Gebyret for 10 Ord. Anvendes disse Takster, vil altsaa et Radio-telegram komme til at koste mindst 10 Franc plus Gebyret for Befordringen paa det almindelige Telegrafnet. Men det maa erindres, at disse Takster ere Maksimumstakster, og at dømme efter Udtalelser, der faldt paa Konferencen, er det ikke usandsynligt, at Taksten i flere Tilfælde vil blive sat lavere.

For de langtrækkende Stationer — Rækkevidde over 800 Kilometer — og for Stationer med særlig kostbare Indretninger og Drift, kan der altsaa tages en højere Takst. Man har ved denne Bestemmelse blandt andet haft for Øje Stationer i Troperne og paa lidet frekventerede eller vanskeligt tilgængelige Steder.

Artikel 11.

Konventionens Bestemmelser fuldstændiggøres ved et Reglement, som har samme Gyldighed og træder i Kraft samtidig med Konventionen.

Bestemmelserne i nærværende Konvention og i det Reglement, der er knyttet dertil, kunne til enhver Tid ændres ved fælles Overenskomst mellem de høje kontraherende Magter; der afholdes Tid efter anden Konferencer af Befuldmægtigede (plénipotentiaires) eller almindelige administrative Konferencer, eftersom det drejer sig om Konventionen eller om Reglementet; hver Konference bestemmer selv Sted og Tid for den næste Sammentræden.

Som det vil ses, har man gjort en Forskel paa den Maade, hvorpaa Konventionen og Reglementet kan forandres. Grunden hertil er, at Konventionen betragtes som det fundamentale, der kun bør røres ved af meget tvingende Grunde, hvorimod Reglementet rimeligvis ret jævnlgt vil blive revideret. Saaledes er der endnu ikke bleven forandret ved den internationale Telegrafkonvention, der afsluttedes i St. Petersborg 1875, medens det dertil hørende Reglement jævnlgt er bleven forandret.

Artikel 12.

Disse Konferencer sammensættes af Delegerede fra de kontraherende Landes Regeringer.

Ved Forhandlingerne raader hvert Land over én Stemme.

Dersom en Regering tiltræder Konventionen for sine Kolonier, Besiddelser eller Protektorater, kan de

fremtidige Konferencer afgøre, om alle disse Kolonier, Besiddelser eller Protektorater tilsammen eller en Del af dem skal betragtes som udgørende et Land med Hensyn til den Bestemmelse, at hvert Land raader over én Stemme; dog maa det Antal Stemmer, en Regering tilligemed dens Kolonier, Besiddelser eller Protektorater raader over, ikke overstige seks.

Denne Artikel gav Anledning til lange Forhandlinger. Det tyske Forslag lød kort og godt paa, at hvert Land kun skulde have én Stemme, og flere af Stormagterne gav det sin Tilslutning, ja enkelte af dem erklærede, at hvis Artiklen fik den Tilføjelse, der er indeholdt i dens tredie Stykke, vilde de forbeholde sig Ret til paa næste Konference at forlange mer end én Stemme for selve deres Moderland. Hvad der imidlertid væsentlig bidrog til, at Tilføjelsen blev vedtaget, var den Betragtning, at saafremt ikke Kolonier med en delvis selvstændig Regering kunde faa Adgang til at faa Stemmeret, udsatte man sig for, at de ikke vilde tiltræde Konventionen, hvad der vilde være meget uheldigt. Telegrafkonventionen hjemler enhver af de Administrationer i et Land, som har sin særlige, fra de andre Administrationer adskilt Repræsentation, Adgang til at kunne faa én Stemme. For de smaa Lande uden Kolonier vilde det i og for sig have været mere tiltalende, om der kun var bleven tilstaaen én Stemme til hvert Land. Danmark kan kræve en Stemme for Island, maaske ogsaa én for de vestindiske Kolonier, men det er vel et stort Spørgsmaal, om man vil anse det for betimeligt at fremsætte et saadant Krav.

Tilføjelsen til Artikel 12 gav Anledning til, at der i Slutningsprotokollen — Artikel I — blev fastsat, at Forlangender om Stemmer for Kolonier, Besiddelser eller Protektorater for den næste Konferences Vedkommende skal fremsættes 6 Maaneder, før Konferencen træder sammen og straks skal meddeles de andre Magter, der da har

Ret til indenfor en Tidsfrist af 2 Maaneder at fremsætte lignende Forlangender.

Artikel 13.

Det overdrages et internationalt Bureau at samle, ordne og offentliggøre alle Slags Oplysninger vedkommende Radiotelegraferingen, at forberede Behandlingen af de Forslag, der forekommer angaaende Ændringer i Konventionen og Reglementet, at offentliggøre de vedtagne Forandringer og i det hele taget at udføre de administrative Arbejder, der overdrages det i den internationale Radiotelegraferings Interesse.

Denne Institutions Udgifter afholdes af alle de kontraherende Lande.

I det tyske Udkast var det foreslaaet, at Bureauet skulde være henlagt under en af de kontraherende Magters Administrationer. Var dette Forslag gaaet igennem, kunde der været bleven Tale om at oprette Bureauet i Danmark, hvad vi gerne havde imødekommet; men Forhandlingerne om denne Sag førte til, at man maatte foretrække at henlægge de nævnte Arbejder under »Telegrafbestyrelsernes internationale Bureau« i Bern, og der blev derfor i Reglementet — Artikel XXXVII — optaget en dertil sigtende Bestemmelse, i hvilken det tillige blev fastsat, at Bureauets yderligere Udgifter foranlediget ved denne Ordning ikke maa overskride 40 000 Fr. pr. Aar. Det lader sig ikke nægte, at dette er en nærliggende og naturlig Ordning, da Radiotelegrammerne ogsaa skal befordres paa det almindelige Telegrafnet.

Artikel 14.

Enhver af de høje kontraherende Magter forbeholder sig Ret til at fastsætte de Betingelser, paa hvilke den tager imod Radiotelegrammer, der sendes fra eller til en Station, hvad enten det er en Kyststation eller en Skibsstation, som ikke er underkastet den nærværende Konventions Bestemmelser.

Dersom der er taget imod et Radiotelegram, skal de ordinære Takster anvendes paa det.

Ethvert Radiotelegram, der sendes fra en Skibsstation, og som en Kyststation i en af de kontraherende Lande tager imod, eller som Administrationen i en af de kontraherende Lande transmitterer, skal viderebefordres.

Ligeledes skal ethvert Radiotelegram gives Fremme, der er adresseret til et Skib, saafremt en af de kontraherende Landes Administrationer har tilladt Indleveringen af det, eller saafremt en af de kontraherende Landes Administrationer har taget imod det til Transmittering fra et ikke kontraherende Land, dog med det Forbehold, at Kyststationer har Ret til at nægte Befordringen deraf til en Skibsstation, der hører under et ikke kontraherende Land.

Denne Artikel tager Sigte paa Radiotelegrammer fra og til et ikke kontraherende Lands Radiotelegrafstationer. I Almindelighed har de kontraherende Magter Ret til at nægte at modtage disse Telegrammer; men der er dog, af Hensyn til at lette den internationale Radiotelegrafering saa meget som mulig, gjort den vigtige Undtagelse fra denne almindelige Regel, at det kun er det første af de kontraherende Lande, som et saadant Radiotelegram møder, der har Ret til at træffe Afgørelse om Radiotelegrammets Skæbne, med mindre det sendes til en Skibsstation, der hører under et ikke kontraherende Land; thi i saa Fald har desuden den Kyststation, hvorfra Telegrammet skal befordres til Skibet, ogsaa Ret til at standse det.

I Tilslutning til denne Artikel er der i Reglementet — Artikel IX — optaget den Bestemmelse, at der kan tages imod Radiotelegrammer, som skal passere ikke kontraherende Magters Telegraflinier eller Radiotelegrafstationer, saafremt disse Magter erklære at ville lade de af Konventionen og Reglementets Bestemmelser, der ere

nødvendige for at sikre Radiotelegrammets rette Befordring og Afregningen, gælde for disse Telegrammer.

Artikel 15.

Bestemmelserne i Artiklerne 8 og 9 i denne Konvention gælde ogsaa for andre Radiotelegrafinstallationer end de, der ere omhandlede i Artikel 1.

Artikel 15 har jeg tidligere omtalt under Artiklerne 8 og 9. Der var et enkelt Land, som havde Betænkeligheder ved den, og som foreslog, at man, hvis den blev vedtaget, skulde indsætte en Artikel, i hvilken de militære Radiotelegrafstationer blev ganske undtaget fra Konventionens Bestemmelser, men dette Forslag blev ikke vedtaget.

Artikel 16.

De Regeringer, der ikke have deltaget i nærværende Konvention, skulle paa Forlangende kunne tiltræde den.

Denne Tiltræden skal ad diplomatisk Vej anmeldes til den af de kontraherende Regeringer, i hvilken den sidste Konference er bleven afholdt, og af denne atter til samtlige andre.

Tilslutningen medfører fuldstændig Indvilligelse i alle de Forpligtelser og fuldstændig Adgang til alle de Fordele, der ere fastsatte i nærværende Konvention.

Artikel 17.

Bestemmelserne i Artiklerne 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 11, 12 og 17 i den internationale Telegrafkonvention afsluttet i St. Petersborg den ¹⁰/₂₂ Juli 1895 gælde for den internationale Radiotelegrafering.

Artikel 18.

I Tilfælde af Meningsforskel mellem to eller flere af de kontraherende Regeringer om Fortolkningen eller om Iværksættelsen saavel af nærværende Konvention som af det i Artikel 11 nævnte Reglement, kan det omtvistede Spørgsmaal med fælles Samtykke underkastes en Voldgiftskendelse. I saa Tilfælde vælges dertil af enhver af de vedkommende Regeringer en

anden Regering, der ikke er interesseret i Spørgsmaalet.

Den Kendelse, der afgøres med absolut Stemmerflerhed, er den afgørende.

I Tilfælde af, at Stemmerne er lige delt, vælger Voldgiftsmændene til Afgørelse af Meningsforskellen en anden af de kontraherende Regeringer, der ligeledes er uinteresseret i det omtvistede Spørgsmaal. Saafremt der ikke opnaas Enighed om dette Valg, foreslaar hver Voldgiftsmand en uinteresseret, kontraherende Regering; der trækkes Lod om de foreslaaede Regeringer. Lodtrækningen foretages af den Regering, paa hvis Teritorium det internationale Bureau, nævnt i Artikel 13, findes.

Der kræves altsaa, for at Voldgift skal anvendes, fælles Samtykke af alle de vedkommende Lande. I det tyske Forslag var der foreslaaet tvungen Voldgift i Lighed med, hvad der gælder for den internationale Postkonvention, og man skulde ogsaa synes, at en international Radiotelegraf-Konvention egnede sig til tvungen Voldgift; men en enkelt Stormagt var af en anden Mening og foranledigede, at Voldgiften kun blev fakultativ.

Artikel 19.

De høje kontraherende Magter forpligte sig til at tage eller at foreslaa deres respektive lovgivende Myndigheder de nødvendige Forholdsregler til at sikre Iværksættelsen af denne Konvention.

I denne Artikel forpligter de kontraherende Magter sig til at forelægge saadanne nye Love, der ere nødvendige for at sikre Konventionens Iværksættelse. Vi maa af denne Grund udarbejde en særlig Lov.

Artikel 20.

De høje kontraherende Magter vil meddele hinanden de Love, der allerede ere udstedte, eller som ville blive det, i deres respektive Lande, og som angaa den nærværende Konventions Øjemed.

Artikel 21.

De høje kontraherende Magter beholde fuldstændig Frihed med Hensyn til de radiotelegrafiske Installationer, der ikke ere omhandlede i Artikel 1, og navnlig med Hensyn til de radiotelegrafiske Installationer i Skibe og paa Land, der kun ere undergivne Bestemmelserne i Artiklerne 8 og 9 af nærværende Konvention.

Naar disse Installationer foretage offentlig Korrespondance, skal de dog ved Udførelsen af denne Tjeneste holde sig Forskrifterne i Reglementet efterrettelige med Hensyn til Transmissionsmaaden og Afregningen.

Man har anset det for hensigtsmæssigt igennem denne Artikel udtrykkeligt at fremhæve den Frihed, der haves med Hensyn til de militære Stationer. Dette blev foranlediget ved, at der gentagne Gange var bleven udtalt en Frygt for, at Konventionen vilde lægge hemmende Baand paa den rette Brug af disse Stationer. Men samtidig med at præcisere Stationernes Frihed har man udtrykkeligt tilkendegivet, at de, naar de benyttes til offentlig Telegrafering, skal rette sig efter forskellige for denne Telegrafering i Reglementet fastsatte Bestemmelser.

Artikel 22.

Nærværende Konvention træder i Kraft fra 1ste Juli 1908 og staar ved Magt i ubestemt Tid og indtil Forløbet af 1 Aar fra den Dag, da Opsigelse maatte finde Sted.

Opsigelsen har kun Betydning for den Regering, i hvis Navn den er udgaaet. For de andre kontraherende Magters Vedkommende staar Konventionen fremdeles ved Magt.

Det kunde synes, at der er valgt et meget sent Tidspunkt for Konventionens Ikrafttræden; der var foreslaaet den 1ste Januar 1908, men det blev af et enkelt

Land erklæret for umuligt at kunne tilendebringe alle de nødvendige Forarbejder til dette Tidspunkt. Det maa erindres, at disse Forarbejder kunne omfatte Udstedelsen af nye Love og Oprettelsen af nye Radiotelegrafstationer, og at der i al Fald maa udarbejdes nøjagtige Instruktioner for Radiotelegrafisterne.

Artikel 23.

Nærværende Konvention skal ratificeres og Ratifikationerne skal med kortest mulig Frist afleveres i Berlin.

Under Henvisning hertil har de respektive Befuldmægtigede undertegnet Konventionen i et Eksemplar, der opbevares i den kejserlig tyske Regerings Arkiver, og hvoraf en Kopi vil blive sendt til enhver Magt.

Jeg har hermed gennemgaaet selve Konventionen, men forinden jeg nærmere omtaler de øvrige Aktstykker, skal jeg oplyse om, at der i det tyske Forslag til Konventionen var optaget en Bestemmelse, der gik ud paa, at Magterne skulde forpligte sig til at nægte en Entreprenør at oprette Radiotelegrafstationer paa deres Territorium, saafremt Entreprenøren ikke vilde forpligte sig til at lade Konventionens Bestemmelser gælde for alle de Stationer, han ejede, ogsaa paa de ikke kontraherende Magters Territorium. Det var ikke vanskeligt at se, at denne Bestemmelse særlig sigtede paa at øve et Pres, dels paa et bestemt Firma, dels paa de Lande, der mulig ikke vilde slutte sig til Konventionen.

Konventionen og dermed Slutningsprotokollen og Reglementet blev underskrevet af alle Lande undtagen Ægypten, Siam og Montenegro. Sidstnævnte Land var repræsenteret af Mr. Hall, Direktør for Marconiselskabet, der har en Station i Montenegro.

England indbød til at afholde den næste Konference i London i 1911, altsaa 3 Aar efter at Konventionen er traadt i Kraft.

Tillægsforpligtelsen.

Denne omfatter 3 Artikler, af hvilke dog kun den første behøver at nævnes; den lyder:

Artikel I.

Enhver Skibsstation omhandlet i Artikel 1 af Konventionen er forpligtet til at træde i Forbindelse med enhver anden Skibsstation uden Hensyn til Stationernes radiotelegrafiske System.

Denne Bestemmelse gaar udenfor det Grundlag, hvorpaa Konventionen var traadt sammen, idet dette kun omfattede Radiotelegraferingen mellem Kyststation og Skibsstation, men ikke mellem Skibsstationer indbyrdes. Allerede paa Forkonferencen havde der været Tale om at lade en international Konvention omfatte ogsaa denne Radiotelegrafering, men man opgav Tanken, idet man mente, at der ikke kunde gives hensigtsmæssige internationale Bestemmelser herfor. Tanken dukkede imidlertid op igen allerede ved den første Forhandling om Konventionens Artikel 1, men blev straks igen skudt tilside. Senere blev den dog atter optaget med stor Styrke af de forenede Stater i Amerika, der til Støtte for dens Gennemførelse anførte, at det var nødvendigt at forhindre en Gentagelse af Tilfældet Lebanon-Vaterland. Det amerikanske Skib Lebanon var bleven udsendt for at oplede et farligt Vrag i Atlanterhavet; det mødte Parketten Vaterland og spurgte det pr. Gnisttelegram, om det havde set Vraget; men Vaterland nægtede at svare, fordi det ikke havde Tilladelse til at radiotelegrafere med et Skib, der havde et andet System end Marconis.

Bestemmelsen berører to Spørgsmaal; det ene er, at ingen Skibsstation maa afslaa at telegrafere med en anden Skibsstation, fordi denne benytter et andet System; det andet er, at alle Skibsstationer skulle være forpligtede til at træde i telegrafisk Forbindelse med hinanden. Navnlig det sidste Spørgsmaal vakte en Del

Betænkellighed ogsaa blandt nogle af de Lande, der fuldt ud kunde give det første Spørgsmaal sin Tilslutning, idet man mente, at det vilde være forbunden med de største Vanskeligheder at lade hele Konventionen med Tjenestereglementet gælde for Radiotelegrafering Skib og Skib imellem. Der var derfor en Del Tilbøjelighed til at udsætte denne Sags Afgørelse til den næste Konference; men da man fandt ud af, at man ved at indføre i Reglementet — Afsnittet Forskellige Bestemmelser — nogle Undtagelsesbestemmelser for denne Korrespondance kunde komme ud over Vanskelighederne, og da flere Lande lagde Vægt paa Artiklens Vedtagelse, besluttedes det at optage den som en »Tillægsforpligtelse«, idet man stillede det frit for ethvert Land, der iøvrigt vilde slutte sig til Konventionen, at give denne Tillægsforpligtelse sin Tilslutning eller ej.

Tillægsforpligtelsen blev ikke underskrevet af følgende 6 Lande, der underskrev Konventionen: England, Italien, Portugal, Meksiko, Japan og Persien. —

Jeg kommer dernæst til:

Slutningsprotokollen.

Denne indeholder 7 Artikler; den første af disse har jeg allerede delvis berørt under Omtalen af Konventionens Artikel 12. Den lyder iøvrigt som følger:

Artikel I.

De høje kontraherende Magter vedtage, at det paa den næste Konference skal afgøres ved Forhandlingernes Begyndelse, hvormange Stemmer hvert Land raader over (Artikel 12 i Konventionen), saaledes at de Kolonier, Besiddelser eller Protektorater, der tillægges Stemmeret, kunne udøve denne Ret under hele denne Konferencens Forløb.

Den tagne Afgørelse træder straks i Kraft og forbliver i Kraft, indtil den ændres af en følgende Konference.

For den næste Konferences Vedkommende skal Forlangender om nye Stemmer for de Kolonier, Besiddelser eller Protektorater, der have tiltraadt Konventionen, sendes til det internationale Bureau mindst seks Maaneder før den Dag, Konferencen træder sammen. Disse Forlangender skulle øjeblikkeligt meddeles til de andre kontraherende Regeringer, som indenfor to Maaneder at regne fra Afsendelsen af Meddelelsen kunne fremsætte lignende Forlangender.

Artiklerne II, III og IV ere knyttede til Konventionens Artikel 3, og jeg skal derfor omtale dem i Forbindelse med denne Artikel.

Artikel II.

Enhver af de kontraherende Regeringer kan forbeholde sig Ret til at udpege, efter Omstændighederne, visse Kyststationer, der fritages for Forpligtelsen paa budt i Artikel 3 af Konventionen dog paa den Betingelse, at der, saasnart denne Forholdsregel tages, aabnes en eller flere Stationer paa den vedkommende Regerings Teritorium, som er underkastede Forpligtelsen i Artikel 3, og som paa en for den offentlige Korrespondance tilfredsstillende Maade sikrer den radiotelegrafiske Tjeneste i den Omkreds, der betjenes af de fritagne Stationer. De Regeringer, der ønske at forbeholde sig denne Ret, skulle sende Underretning derom paa den Maade, der er nævnet i 2det Stykke af Konventionens Artikel 16; Underretningen skal sendes senest tre Maaneder, før Konventionen træder i Kraft eller, saafremt Konventionen tiltrædes senere, samtidig med Tiltrædelsen.

De Lande, hvis Navne følge, erklære med det samme, at de ikke ville forbeholde sig denne Ret: Tyskland, Forenede Stater i Amerika, Argentinien, Østrig, Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chili, Meksiko, Monaco, Norge, Holland, Rumænien, Rusland, Sverrig, Uruguay. (Der er altsaa 10 Lande, af dem der underskrev Kon-

ventionen, der ikke med det samme frafaldt Retten; blandt dem er: Danmark, England, Frankrig, Italien, Spanien og Japan).

Artikel III.

Det overlades til den Regering, der benytter sig af Fritagelsesretten, at afgøre paa hvilken Maade den vil iværksætte Bestemmelsen i den foregaaende Artikel; denne Regering har den fulde Frihed til at bestemme Tid efter anden hvormange og hvilke Stationer, den skønner, at den vil fritage. Denne Regering har den samme Frihed hvad angaar Maaden, hvorpaa den vil iværksætte Bestemmelsen om Aabningen af andre Stationer, der ere underkastede Forpligtelsen i Artikel 3, og som paa en for den offentlige Korrespondance tilfredsstillende Maade sikrer den radiotelegrafiske Tjeneste i den Omkreds, der betjenes af de fritagne Stationer.

Artikel IV.

For ikke at hemme de videnskabelige Fremskridt, skal Forpligtelsen i Konventionens Artikel 3 ikke kunne hindre den eventuelle Anvendelse af et Radiotelegrafsystem, der er ude af Stand til at træde i Forbindelse med andre Systemer, forsaavidt dette skyldes Systemets særlige Natur og ikke er en Følge af Anordninger, der træffes alene i den Hensigt at forhindre Forbindelsen.

Det første Spørgsmaal, der paatrænger en, naar der tales om at forpligte Radiotelegrafstationer af forskellige Systemer til at træde i Forbindelse med hverandre, er: tillader Systemerne dette. Det er i saa Henseende meget oplysende, hvad der meddeltes af den amerikanske Delegation, nemlig at man i den amerikanske Marine har anvendt 8 forskellige Systemer paa dets Kyst- og Skibsstationer, og at den i de 3 Aar, der har været gjort Forsøg med dem i Klimaer af forskellig Art, har faaet godtgjort, at de forskellige Radiotelegrafstationer særdeles vel kunne telegraferere med hin-

anden; ja man har endog opnaaet bedre Resultater mellem forskellige Systemer end mellem hvert System for sig. Man har endvidere opnaaet, at Stationer med forskelligt System, liggende i hinandens Nærhed, ikke have forstyrret hinanden, medens det samme ikke kan siges om Stationer med det samme System.

Hvad der er sagt ovenfor, mente man imidlertid ikke galt for Poulsens System; man antog ikke, at dette uden videre kunde korrespondere med andre Systemer. Af Hensyn til dette og lignende Tilfælde blev Artikel IV indsat i Slutningsartiklen.

Der var imidlertid enkelte Stater, som af andre Grunde ønskede, at der kunde gøres visse Undtagelser fra Konventionens Artikel 3. England hævdede saaledes blandt andet, at det kunde tjene til Radiotelegrafiens yderligere Udvikling, om visse Stationer blev fritaget for at korrespondere med andre Stationer end de, der havde samme System; endvidere, at hele Radiotelegrafen endnu var saa ung, at der var en Fare ved at paalægge den altfor snevre internationale Baand; man havde i England en velorganiseret radiotelegrafisk Tjeneste, der arbejdede efter det Princip, at kun Systemer med samme System korrespondere med hinanden, og man ønskede Retten til at bevare denne Tjeneste, der fungerer udmærket. For at imødekomme de saaledes fremsatte Ønsker, maatte der aabnes en Ventil for Undtagelser, og dette førte til, at Artikel II blev vedtaget og indsat i Slutningsprotokollen, idet man ved at sætte den paa dette Sted vilde angive, at den ikke var i fuld Overensstemmelse med det i Konventionens Artikel 3 udtalte Princip. Iøvrigt er der jo til Benyttelsen af den i Artikel II udtrykte Ret knyttet en saadan Forpligtelse, nemlig den at oprette andre Stationer, der ere aabnede for den offentlige Radiotelegrafering med ethvert System, som sikkert vil gøre, at Retten ikke benyttes uden særdeles tvingende Grunde. Saafremt alle Magter engang frafalde at forbeholde sig

den i Artikel II angivne Ret, mister Artiklen helt sin Betydning, uden at dette indvirker paa Konventionen. Jeg antager næppe, Danmark vil stille Krav om at forbeholde sig den nævnte Ret.

Artikel V.

At Regeringen i et Land, der har Kolonier, Besiddelser og Protektorater, slutter sig til Konventionen medfører ikke disse Koloniers, Besiddelsers og Protektoraters Tilslutning til Konventionen, med mindre Regeringen afgiver en dertil sigtende Erklæring. Disse Kolonier, Besiddelser og Protektorater kunne under et eller hver for sig tilkendegive Tilslutning eller Opsigelse paa de Vilkaar, der er anført i Artikel 16 og 22 i Konventionen.

Stationer i Skibe, der have deres Hjemstavnshavn i en Koloni, Besiddelse eller Protektorat, kunne regnes som hørende under Koloniens, Besiddelsens eller Protektoratets Myndighed.

For Italien var det nødvendigt at tage et ganske særligt Forbehold, der er udtrykt i Slutningsprotokollens Artikel VI, og lyder som følger:

Artikel VI.

Følgende Erklæring føres til Protokols:

Idet den italienske Delegation undertegner Konventionen, maa den tage det Forbehold, at Italien først kan ratificere Konventionen den Dag, dets Kontrakter med Hr. Marconi og hans Selskab udløber, med mindre Kongen af Italiens Regering gennem Underhandling med Hr. Marconi og hans Selskab kan faa fastsat en anden, tidligere Dag, paa hvilken Italien kan underskrive.

Det fremgaar heraf, at Italien er bunden til Marconi med meget snevre Baand; den italienske Delegation udtalte imidlertid, at Italien vilde se at blive løst fra disse Baand. At ogsaa England, saavel Postvæsenet som Marinen, er bunden stærkt til Marconi, er en bekendt

Sag, men blev dog aldrig fremført af den engeiske Delegation.

Artikel VII.

Saafrømt en eller flere af de høje kontraherende Magter ikke ratificerer Konventionen, har denne desuagtet fuld Gyldighed for alle de Magter, der have ratificeret.

Tjenestereglementet.

Dette omfatter 13 Afsnit med tilsammen 42 Artikler. Der er i Reglementet givet udtømmende Bestemmelser for Radiotelegrafstationernes Organisation og Tjenestetid, Radiotelegrammernes Affattelse, Taksering, Telegraftegn, Afregning m. m. Jeg skal dog begrænse mig til at omtale de enkelte Artikler og Bestemmelser, der kunne tænkes at have mere almindelig Interesse:

Artikel II.

Til den almindelige offentlige Korrespondance er det tilladt at anvende to Bølgelængder, den ene paa 300 m. og den anden paa 800 m. Enhver Kyststation, der er aaben for denne Korrespondance, skal anvende den ene eller den anden af disse Bølgelængder. Enhver Station skal under hele sin Tjenestetid være i Stand til at modtage Kalden gjort med dens Bølgelængde, og den maa ikke gøre Brug af nogen anden Bølgelængde til den almindelige offentlige Korrespondance. Enhver Regering kan dog paa en Kyststation autorisere Anvendelsen af andre Bølgelængder til Radiotelegrafering af anden Art end den almindelige offentlige, og som iøvrigt er i Overensstemmelse med Konventionens Bestemmelser; disse Bølgelængder maa dog ikke være større end 600 m., med mindre de ere større end 1600 m.

Jeg skal omtale denne Artikel noget nærmere sammen med

Artikel III.

1. Den normale Bølgelængde for Skibsstationer er 300 m. Enhver Skibsstation skal være installeret saaledes, at den kan anvende denne Bølgelængde. Der kan anvendes andre Bølgelængder paa disse Stationer, forudsat at de ikke overskride 600 m.
2. Skibe med ringe Tonnage, for hvilke det er umuligt at installere Bølgelængden 300 m., kunne autoriseres til at anvende en mindre Bølgelængde.

Man lægge Mærke til Udtrykket »almindelig offentlig Korrespondance« i Artikel II; i Konventionen er denne Betegnelse ikke anvendt, men Udtrykkene: offentlig Korrespondance, indskrænket offentlig Korrespondance og speciel Radiotelegrajtjeneste. Dette skal forstaaes saaledes, at den offentlige Korrespondance omfatter de to Grupper: almindelig offentlig Korrespondance og indskrænket offentlig Korrespondance, og hertil kommer saa den ikke offentlige Korrespondance, der i Konventionen er betegnet med: speciel Radiotelegraf-tjeneste.

Reglementets Artikel II fastslaar altsaa, at der paa alle Kyststationer til den almindelige offentlige Radiotelegrafering skal benyttes enten Bølgelængden 300 m. eller 600 m. Naar der er tilladt to Bølgelængder, hvorom der blev ført en længere Forhandling, er det for at gøre det muligt for Stationer, der ligge nær ved hinanden, ikke at forstyrre hinanden. I Almindelighed vil sikkert Bølgelængden 300 m. blive anvendt, da ifølge Artikel III enhver Skibsstation skal være indrettet til denne Bølgelængde.

Paa Kyststationer, der kun ere indrettede til en indskrænket offentlig Korrespondance, kan der gives Tilladelse til at anvende Bølgelængder mellem 300 og 600 m. (og under 300 m.) eller Bølgelængder over 1 600 m. Dette er for de store Bølgelængders Vedkommende gjort af Hensyn til Radiotelegrafering paa

meget lange Afstande (over 800 Km.), for de mindre Bølgelængders Vedkommende af Hensyn til at undgaa Forstyrrelser af den offentlige Radiotelegrafering, idet en Station for indskrænket offentlig Korrespondance let vil kunne komme til at ligge tæt ved en af de Stationer, der ere aabnede for den almindelige offentlige Korrespondance.

Det er ikke udtrykkelig anført hvilke Stationer, der skal anvende Bølgelængderne mellem 600 og 1 600 m., men der kan ikke være Tvivl om, at disse Bølgelængder er forbeholdt de Stationer, der ikke ere aabne for offentlig Radiotelegrafering, altsaa blandt andet og først og fremmest de militære Stationer, der jo saa vidt muligt ikke maa forstyrre den offentlige Radiotelegrafering. Naar disse Stationer ville udføre offentlig Radiotelegrafering, maa de selvfølgelig anvende de Bølgelængder, der benyttes af de Stationer, der ere aabne for denne Telegrafering. Jeg skal lige berøre, at der fra flere Sider til at begynde med var Stemning for at sætte Grænsen 600 m. ned til 450 m.

I Henhold til Artikel III skal alle Skibsstationer være indrettede til at kunne anvend 300 m. Bølgelængde; fra denne Bestemmelse kan dog ganske smaa Skibe undtages. Ved alle Stationer forstaas selvfølgelig kun alle private Skibsstationer og de Skibsstationer, der ere Statsejendom, for saa vidt de ere aabnede for den offentlige Korrespondance. Naar der kan anvendes andre Bølgelængder, mellem 300 og 600 m., er det selvfølgelig, for at Skibsstationerne kunne træde i Forbindelse med de Kyststationer, der ere aabne for den offentlige Korrespondance, og som benytte Bølgelængder, der ikke er 300 m. En Skibsstation, der kun er indrettet til Bølgelængden 300 m., er udelukket fra at kunne telegrafere med disse Kyststationer, hvorunder jo ogsaa hører de Stationer, der ere aabnede for

den almindelige offentlige Korrespondance, og som benytte Bølgelængden 600 m.

Bølgelængder over 600 m. har man altsaa forbeholdt de af Statens Skibsstationer, der ikke ere aabne for den offentlige Korrespondance. Et Krigsskib bør altsaa i Almindelighed til sin militære (officielle) Radiotelegrafering benytte Bølgelængder over 600 m., og kun naar det vil træde i Forbindelse med en Station, der er aaben for den almindelige offentlige Telegrafering, maa det efter Omstændighederne benytte 300 eller 600 m. Bølgelængde.

Artikel IV.

1. Ved det internationale Bureaus Foranstaltning udarbejdes en Fortegnelse over de Radiotelegrafstationer, der ere omhandlede i Konventionens Artikel 1. Denne Fortegnelse skal for hver Station indeholde følgende Oplysninger:

- 1) Navn, Nationalitet og geografisk Beliggenhed for Kyststationerne. Navn, Nationalitet, Kendingssignal efter den internationale Signalkode og Hjemstavnshavn for Skibsstationerne;
- 2) Kendingstegn (Kendingstegnene bør være indbyrdes forskellige og hvert af dem skal dannes af tre Bogstaver);
- 3) normal Rækkevidde;
- 4) radiotelegrafisk System;
- 5) Modtagerapparaternes Art (Skriveapparat, Høreapparat, eller andre);
- 6) Bølgelængderne, der anvendes af Stationen (den normale Bølgelængde skal understreges);
- 7) Beskaffenheden af den Tjeneste, Stationen udfører:

almindelig offentlig Korrespondance;
indskrænket offentlig Korrespondance (Korrespondance med Skibene . . . ; Korrespondance med Dampskibslinierne . . . ; Korre-

spondance med Skibe forsynede med Apparater efter System . . . o. s. v.);
 offentlig Korrespondance paa lang Afstand;
 Korrespondance af privat Interesse;
 speciel Korrespondance (udelukkende officiel Korrespondance);
 o. s. v.

8) Tjenestetid;

9) Kyst- eller Skibsstakst.

2. Fortegnelsen skal tillige indeholde saadanne Oplysninger vedrørende de Radiotelegrafstationer, der ikke ere omhandlede i Konventionens Artikel 1, som meddeles til det internationale Bureau af den Administration, hvorunder disse Stationer hører.

Der blev udtalt et almindeligt Ønske om, at det internationale Bureau skal udarbejde geografiske Kort, i hvilke er indlagt de forskellige Kyststationer med deres Middellrækkevidde.

Vi træffe i denne Artikel en nærmere Specificering af de forskellige Radiotelegraftjenester. Det vil ses, at den indskrænkede offentlige Korrespondance kan være af ret forskellig Art. Den kan begrænse sig til kun at være Korrespondance mellem en enkelt bestemt Kyststation og et enkelt bestemt Skib; dette kan f. Eks. tænkes benyttet af en Kabeldamper, der kun ønsker Forbindelse med en bestemt Kyststation, som er oprettet af Hensyn til Kabellægningsarbejder. Den kan bestaa i Korrespondance mellem visse Parketter og enkelte Kyststationer, der kun ere oprettede for at betjene disse Parketter; dette Forhold findes f. Eks. ved Parketfarten mellem England og Fastlandet. Baade Parketterne og andre Skibe er selvfølgelig hyppigt bedst tjent med, at en saadan Korrespondance er ganske begrænset, da den derved lettest foregaar og ikke forstyrrer den almindelige offentlige Radiotelegrafering. Den indskrænkede offentlige Korrespondance kan ogsaa være bestemt ved,

at der kun telegraferes med Skibe, der har et bestemt System; det vil her erindres, at det kun er Kyststationer, der kan gives Tilladelse til denne Telegraftjeneste, idet Skibsstationerne ikke kan fritages fra Forpligtelsen til at telegrafere med alle Systemer uden Undtagelse. Under Korrespondance af privat Interesse kan f. Eks. henregnes Radiotelegrafering fra en Lystyacht.

Det er højst sandsynligt, at alle Krigsskibe, der have Radiotelegrafstation, vil opgive til det internationale Bureau et internationalt Kendingstegn, først og fremmest af Hensyn til Nødsignaler, men ogsaa for at de, naar de ønske det, kan træde i Forbindelse med Kyststationerne og med andre Skibe. I Artiklens 2det Stykke er der taget Hensyn hertil.

Artikel V.

Det er forbudt de i Konventionens Artikel 1 omhandlede Stationer at udveksle overflødige Tegn og Ord. Forsøg og Øvelser maa kun foretages med disse Stationer, for saa vidt de ikke forstyrre andre Stationers Tjeneste.

Det fremgaar af denne som af adskillige andre Artikler, at man har vist den største Omhu for at fjerne saa mange som mulig af de Aarsager, der kunne tænkes at give Anledning til Forstyrrelser af den radiotelegrafiske Tjeneste.

Artikel VI.

1. Ingen Skibsstation maa oprettes eller drives af en privat Virksomhed uden Autorisation fra den Regering, hvorunder Stationen hører. Denne Autorisation omfatter en af Regeringen udstedt Koncession.
2. Enhver autoriseret Skibsstation skal opfylde følgende Fordringer:
 - a) Det anvendte System skal være et saadant, der kan afstemmes;
 - b) Hastigheden for Afsendelse og Modtagelse maa

- under normale Forhold ikke være mindre end 12 Ord pr. Minut, Ordet regnet til 5 Bogstaver.
- c) Den Energi, der overføres til Radiotelegraf-apparatet, maa under normale Forhold ikke overskride en Kilowatt. Der kan anvendes en større Energi end en Kilowatt, dersom Skibet er nødt til at telegrafere paa en større Afstand end 300 Kilometer fra den nærmeste Kyststation, eller dersom Telegraferingen, paa Grund af Hindringer, kun kan udføres ved at forøge Energien.
3. Stationen skal betjenes af en Telegrafist med Certifikat udstedt af den Regering, hvorunder Skibet hører. Dette Certifikat skal bevidne Telegrafistens professionelle Dygtighed med Hensyn til:
- a) Indstilling af Apparaterne;
- b) at Afsendelse og Modtagelse paa Hører kan udføres med en Hastighed, der ikke er mindre end 20 Ord pr. Minut;
- c) Kendskab til de Reglementer, der gælde for Udvekslingen af Radiotelegrammer.
4. Desuden skal Certifikatet bevidne, at Regeringen har paalagt Telegrafisten Forpligtelsen til at hemmeligholde Korrespondancen.

Denne Artikel, der blev tilføjet efter Forslag af England, gav Anledning til en længere Diskussion. Man var vel alle enige om, at det var nødvendigt at fastsætte klare og og ret strenge Regler for de private Skibsstationers Indretning og Betjening for at kunne være sikker paa, at Udvekslingen af Radiotelegrammerne mellem Skibs- og Kyststationerne kunde foregaa paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade. Men Diskussionen drejede sig især om, hvor stor en Telegraferingshastighed, der burde forlanges. Under Punkt 2 b var der af England foreslaaet 15 Ord og under Punkt 3 b 25 Ord. Disse Hastigheder ansaa flere Lande for at være altfor høje;

Hastigheden 15 Ord er alene af den Grund for stor, at Skrivemodtagerapparater ikke altid arbejde tilfredsstillende, naar de skal opfange saa mange Ord i Minuttet; dette Tal blev derfor nedsat til 12. For Punkt 2 b's Vedkommende var man af den Mening, at der kunde sættes en større Hastighed for Afsendelse end for Modtagelse, men 25 Ord var i begge Tilfælde for meget; man enedes da om 20 Ord, og at Modtagelsen skulde ske med Hører. Ved Diskussionen om med hvilken Modtager Ordene skulde opfanges, oplyste den amerikanske Delegation om, at man i Amerika ogsaa benytter at modtage ved Hjælp af Lys. For at imødekomme de Lande, der ønske en større Telegraferingshastighed, blev der i Forhandlingsprotokollen optaget en Tilkendegivelse af, at det staar enhver Regering frit for at foreskrive større Telegraferingshastigheder.

Ved Diskussionen om den Energi, der normalt maa anvendes, var der enkelte, der mente, at 1 Kilowatt var for ringe. Det blev saaledes anført, at der ofte i Tropene kræves mere Energi end i de koldere Zoner. Naar man mente, at det var ønskeligt at fastsætte en ringe Værdi for Energiforbruget, var det fordi man ikke paa anden Maade kunde forhindre Stationer med stor Kraft fra at faa Overvægt over andre Stationer. Iøvrigt blev det udtalt, at Beløbet 1 Kilowatt ikke maatte tages altfor rigoristisk. Ved Hindringer er der blandt andet tænkt paa, at der kan komme Land, f. Eks. en Ø, imellem Kyst- og Skibsstationen.

I Artikel VII er der givet Regler for, hvorledes der skal forholdes, naar der paa en Skibsstation begaas Overtrædelser af Konventionen og Reglementet. Overtrædelser kan medføre Fortabelse af Certifikatet eller af Koncessionen.

Der er ikke givet Bestemmelser for de private Kyststationers Indretning og Betjening; man har ment, at disse Stationer altid ifølge Sagens Natur vilde blive

godt betjent, at man havde langt lettere ved at føre et effektivt Tilsyn med dem, og at det blev hvert Lands egen Sag at træffe de Bestemmelser, som maatte være nødvendige overfor disse Stationer, der jo ikke i den Grad som Skibsstationer kan give Anledning til at forstyrre andre Stationer.

I Artikel VIII er det fastsat, at Kyststationer saa vidt muligt bør have uafbrudt Dag- og Nattjeneste, men at enkelte Kyststationer dog kunne have indskrænket Tjeneste. Iøvrigt er det overladt til enhver Administration selv at bestemme Tjenestetiden.

Under Diskussionen om denne Artikel blev det udtalt, at den Tid paa Døgnet, der egner sig bedst til Udveksling af Radiotelegrammer, kan variere meget efter de forskellige Zoner paa Jorden. I Almindelighed er Natten den bedste Tid; men under Mont Pélée's Udbrud i 1902 kunde man kun om Dagen opretholde en radiotelegrafisk Forbindelse mellem Martinique og Guadeloupe.

Artikel X fastsætter, at Indledningen til ethvert Radiotelegram skal indeholde Ordet »Radio«, dette vil rimeligvis bevirke, at Ordet »Radiotelegram« snart vil blive benyttet af Alle.

Taksterne har jeg allerede omtalt under Konventionens Artikel 10, og jeg skal kun yderligere derom tilføje følgende:

Reglementets Artikel XIV foreskriver, at hele Gebyret for et Radiotelegram skal opkræves hos Afsenderen, og Skibsstationen skal derfor være i Besiddelse af en Fortegnelse over de Takster, der benyttes. Denne Fortegnelse maa altsaa ikke alene omfatte de forskellige Radiotelegrafstationers Takster, men ogsaa alle Takster for Telegrambefordringer paa det almindelige Telegrafnet. Denne Bestemmelse kan ogsaa faa Betydning for Stationer i Orlogsskibe.

Der var stillet Forslag om, at enhver Regering

skulde have Ret til i et Tidsrum af 4 Aar, at regne fra den Dag Konventionen traadte i Kraft, at fastsætte dobbelt Kysttakst og ogsaa dobbelt Skibstakst i de Tilfælde, hvor Kyst- og Skibsstation have forskellige Systemer. Dette Forslag blev imidlertid forkastet.

I Artikel XV er det foreskrevet, at Morsetegnene skulle benyttes.

I Artikel XVI er angivet et særligt Tegn for Skibe i Nød; naar dette Tegn modtages paa en Station, skal denne straks afbryde al Telegrafering og maa først genoptage denne, naar den er sikker paa, at den Meddelelse, som Nødtegnet danner Indledning til, er sluttet. Skibet, der er i Nød, kan, ved efter Nødtegnet at telegrafere en bestemt Stations Kendingstegn, tilkendegive, at kun denne Station skal svare paa Skibets Kalden.

I Artikel XVIII er foreskrevet, at naar en Stations Kalden efterfølges af Bogstaverne »PRB«, betyder det, at Stationen ønsker at telegrafere efter det internationale Signalsystems Kode, hvilken Kode det er tilladt at benytte ved Affattelsen af Radiotelegrammer. Dette vil kunne bidrage meget til at lette Korrespondancen mellem to Stationer, der ikke tale det samme Sprog. De Radiotelegrammer, der ere affattede efter denne Kode, og som skulle viderebefordres, skulle sendes videre i den Affattelse, hvori de ere modtagne, altsaa uden at være bleven omskrevne i almindeligt Sprog.

I Artikel XIX bestemmes det, at der i Almindelighed ikke maa kaldes, før Skibet er i en mindre Afstand fra Kyststationen end 75 Procent af denne Stations normale Rækkevidde. Før der kaldes skal Skibsstationen indstille sit Modtagersystem saa følsomt som muligt og forvise sig om, at den Kyststation, den vil kalde paa, ikke er i Færd med at udveksle Telegrammer; er dette Tilfældet skal den første Standsning afventes.

Artikel XXII foreskriver, at Skibsstationen, saasnart

den har modtaget Svar fra Kyststationen, skal sende følgende Oplysninger:

- a) Skibets Afstand fra Kyststationen i Kvartmil;
- b) den retvisende Pejling i Grader regnet fra 0 til 360;
- c) den retvisende Kurs i Grader regnet fra 0 til 360;
- d) Farten i Kvartmil;
- e) Antal Ord, den vil sende.

Kyststationen skal svare ved at angive det Antal Ord, der skal sendes til Skibet. Kan Telegraferingen ikke foregaa straks, skal Kyststationen angive Ventetidens omtrentlige Varighed.

Det kunde synes at være en uforholdsmæssig stor Mængde Oplysninger, og at det kan sinke Telegramudvekslingen en Del. Man var ikke blind herfor; men det maa erindres, at alle de 5 Oplysninger Skibet skal telegrafere, hver kun bestaar af et Talsignal, ligesom Kyststationens Svar ogsaa kun er et Talsignal. Man mente ikke at kunne nøjes med færre Oplysninger, hvis Kyststationen skulde blive i Stand til at danne sig et begrundet Skøn om, hvorlænge de forskellige Skibe opholde sig indenfor dens Virkningsomraade.

I Artikel XXVII er det fastsat, at alle Stationer ere forpligtede til ikke at anvende mere Energi end nødvendigt for at etablere en god Forbindelse.

Dette er en Fortsættelse af Bestræbelserne for at fjerne saa vidt mulig alle Aarsager til gensidige Forstyrrelser. I samme Retning virker den Bestemmelse, der findes i Artikel XXX nemlig, at Skibsstationen som Regel skal sende sine Radiotelegrammer til den nærmeste Kyststation.

I Artikel XXXVI er der givet Bestemmelser for Afregningen. Hovedreglen er, at for Befordringen paa Telegrafnettets Linier gælder det internationale Telegrafreglements Regler for Afregning. Kysttaksten tilfalder

den, der ejer Kyststationen, og Skibstaksten den, der ejer Skibsstationen.

I Afsnittet »Forskellige Bestemmelser« er der blandt andet opstillet forskellige Regler for Radiotelegraferingen Skib og Skib imellem. Denne Telegrafering maa saaledes ikke forstyrre Skibsstationernes Tjeneste. For Viderebefordringen af Radiotelegrammerne maa der træffes særlig Aftale mellem de to Skibsstationer.

Endelig er der i Artikel XLII foreskrevet, at Bestemmelserne i det internationale Telegrafreglement finder Anvendelse pr. Analogi paa den radiotelegrafiske Korrespondance, for saa vidt de ikke er i Modstrid med Bestemmelserne i nærværende Reglement.

Jeg har dermed gennemgaaet Konventionen med tilhørende Aktstykker: Tillægsforpligtelsen, Slutningsprotokollen og Tjenestereglementet. Til Slutning skal jeg fremkomme med forskellige Bemærkninger og Oplysninger vedrørende Konventionen og den internationale Radiotelegrafering.

Det ligger nær at spørge, om der var nogen særlig Grund til at udarbejde en international Konvention for Radiotelegrafering, og om, hvilken Betydning det kan forventes, en saadan Konvention vil faa.

Til Belysning af det første Spørgsmaal skal jeg meddele, at Minister Kraetke ved Konferencens Aabning udtalte følgende:

»Det vigtigste Omraade for Radiotelegraferingens Anvendelse er sikkert paa Havet, hvor de senere Aars Erfaring har vist, at Radiotelegrafen er et uundværligt Meddelelsesmiddel saavel for Orlogsmarinen som for Koffardiflaaden. Der eksisterer uheldigvis endnu ikke en paalidelig og fuldkommen Statistik over Radiotelegrafstationernes Antal og Omfanget af deres Trafik. Efter alt, hvad man har kunnet skaffe oplyst, eksisterer

der allerede eller er under Bygning 400 Kyststationer, der for største Delen benyttes til offentlig Trafik, medens Antallet af Stationer i Koffardiskibe er omtrent 250; Antallet af Krigsskibe forsynet med Radiotelegrafstationer er sikkert meget større end det samlede Antal af Stationer i Koffardiskibe og Landstationer tilsammen.«

Det fremgaar af denne Udtalelse, at der allerede eksisterer flere Hundrede Radiotelegrafstationer. Det er jo desuden allerede til Evidents godtgjort, at Radiotelegraferingen er et aldeles uundværligt Led i det militære Efterretningsvæsen, og selv om der vel er meget sandt i den Udtalelse, der faldt paa Konferencen, at en stor Del af den civile Radiotelegrafering mellem Kyststation og Skib endnu kun kan kaldes Luksustelegrafering, er det dog utvivlsomt, at Radiotelegraferingen allerede har stor Betydning i det civile Samkvem, og at dens Betydning vokser for hver Dag, der gaar.

Radiotelegraferingen har altsaa allerede et saadant Omfang, at det alene af den Grund var meget ønskeligt snarest at faa den ind under internationale Regler. Men dertil kommer, at jo større Omfang den har, i det Øjeblik den skal gøres til Genstand for en international Konvention, jo flere Vanskeligheder stiller der sig i Vejen for dennes Udarbejdelse, thi desto flere Hensyn maa der tages til alt bestaaende Installationer og Ordninger. Allerede nu var der af den Grund ikke faa Vanskeligheder at overvinde. Paa den anden Side maa det indrømmes, at man maa have nogen Erfaring for, hvorledes et saadant nyt Meddelelsesmiddel arbejder, forinden man kan lægge det ind under internationale Bestemmelser; det er ikke udelukket, at vor Erfaring paa Radiotelegraferingens Omraade endnu er saa ringe, at den internationale Radiotelegrafkonvention maa undergaa Forandringer paa den næste Konference.

For en international Konvention taler ogsaa i høj

Grad den Betragtning, at først gennem en saadan kan Radiotelegraferingen paa rette Maade blive et internationalt Meddelelsesmiddel, og Konventionen vil derfor utvivlsomt bidrage meget til at fremme og udvikle Radiotelegraferingens Anvendelse i det offentlige Samkvem. Fra det Øjeblik Konventionen træder i Kraft, har jo alle de Stater, der har tiltraadt den, Forpligtelse ikke alene til at lade de Stationer, der aabnes for den offentlige Korrespondance, modtage og afsende Radiotelegrammer, men ogsaa til at befordre disse Telegrammer paa det almindelige Telegrafnet. Et Skib, der f. Eks. opholder sig indenfor Omraadet af en Radiotelegrafstation i Australien, kan, saasnart Konventionen er traadt i Kraft, over denne Station faa et Radiotelegram befordret til en Station i et Skib, der samtidig har forladt Kjøbenhavn paa en Rejse til Amerika, og som paa denne Rejse passerer indenfor Rækkeviden af en Radiotelegrafstation f. Eks. paa Skotlands Kyst.

Man kunde stille det Spørgsmaal, hvilken Betydning Bestemmelsen om, at Radiotelegrafstationer ere forpligtede til at telegrafere med hinanden uanset hvilket System, der anvendes, vil faa. Saa vidt mig bekendt, er der for Tiden kun et Selskab, nemlig Marconiselskabet, der ikke allerede arbejder efter denne Regel. Marconiselskabet har organiseret en fuldstændig radiotelegrafisk Tjeneste baseret paa Udvekslinger af Telegrammer mellem de Kyststationer og Skibsstationer, der ere oprettede og ejes af Selskabet, hvis fortrinligt uddannede Telegrafister betjene Stationerne. Denne Tjeneste, der vistnok arbejder meget tilfredsstillende, er navnlig af Betydning for de store Parketter, der sejle mellem den nordlige Del af Europa og Amerika. Marconiselskabet har arbejdet paa at faa en Slags Monopol paa Radiotelegraferingen mellem Skib og Land; Selskabet har derfor arbejdet efter det Princip, at det ikke sælger Stationer — undtagen til Regeringer — men vedbliver at være

Ejer af og at drive de Stationer, det opretter, ogsaa i Skibe. Selskabet tager Afgiften for Telegrammerne, og for Skibsstationerne maa det vedkommende Rederi desuden sikre Selskabet en vis aarlig Minimumsindtægt. Selv for de Stationer, Selskabet sælger til Regeringerne, opstiller det den Betingelse, at de ikke maa telegraferer med Stationer, som ikke har Marconis System. Det er lykkedes Marconiselskabet at tvinge igennem, at flere af de store tyske Atlanterhavsparketter ere blevne forsynede med Marconis Radiotelegrafstationer; thi det var den eneste Maade, hvorpaa Parketterne kunde faa Forbindelse med Radiotelegrafstationer paa Englands Kyst og komme ind som et Led i den radiotelegrafiske Kæde, der er dannet Atlanterhavet over mellem Parketter forsynede med Marconistationer.

Ligeoverfor de Lande, der ikke tiltræde Konventionen, vil Forholdet ikke blive forandret for Marconiselskabet.

I en Stat, der vil tiltræde Konventionen, men maa forbeholde sig Ret til at fritage visse Kyststationer for den almindelige Regel om Radiotelegrafering uden Hensyn til Systemet, vil Marconiselskabet ganske vist kunne fortsætte med kun at holde deres Stationer aabne for Skibsstationer efter Marconisystemet; men Selskabet vil, paa Grund af Statens Forpligtelse til at oprette andre Stationer, der ikke ere fritagne fra Reglen, ikke længere kunne paatvinge de Skibe, der helst er fri for at arbejde sammen med Selskabet, sine Stationer. Og desuden kan Selskabet ikke længere forbyde, at dets Skibsstationer telegraferer med Kyststationer, der ikke have Marconis System, thi Fritagelse kan kun bringes til Anvendelse paa Kyststationer ikke paa Skibe. Det kan ganske vist forbyde sine Skibsstationer at træde i Forbindelse med andre Skibsstationer, der have et andet System, men endda kun for saa vidt Selskabets Stationer

er anbragt i Skibe, der hører til et Land, der ikke har tiltraadt Tillægsforpligtelsen.

Tilbage er de Lande, der ikke alene tiltræder Konventionen, men ogsaa giver Afkald paa at benytte sig af Retten til at fritage sine Kyststationer for den almindelige Regel. Da man kan gaa ud fra, at disse Lande alle tiltræde Tillægsforpligtelsen, vil enhver privat Station i deres Skibe være forpligtet til at skulle telegraferere med alle Kyststationer og Skibsstationer uden Hensyn til det anvendte System, og ingen af disse Landes Kyststationer, der er aabnet for den offentlige Korrespondance, kan nægte at træde i Forbindelse med en Skibsstation, blot fordi den benytter et andet System. I alle disse Lande vil der derfor være lukket for Marconiselskabet, saafremt det fastholder sit tidligere Princip. Ganske vist kan man tænke sig, at Selskabet i i saadanne Lande kunde omgaa den almindelige Regel ved at angive, at dets Stationer kun var oprettede for Radiotelegrafering med visse Skibe eller Skibslinier, der da overfor Selskabet havde forpligtet sig til kun at have Stationer efter Marconis System. Dette vilde ganske vist ikke være i direkte Modstrid med Konventionen, men det er næppe rimeligt, at noget af disse Lande vilde give Selskabet Tilladelse til at oprette Stationer med en saadan Reservation, for saa vidt som det skinnede klart igennem, at Hensigten kun var at komme udenom Forpligtelsen til at telegraferere med andre Systemer.

Naar man tager Hensyn til, hvad jeg har udviklet, forstaar man, at der paa Konferencen kunde falde følgende Udtalelse:

»Man bør respektere de lovlige Rettigheder, som tilkommer Patenthavere og andre Personer, der have en privat Interesse i Udnyttelsen af et Net af Radiotelegrafstationer, som de allerede har oprettet til Telegrafering med Skibe. Men der er ingen Klausul eller Bestemmelse i Konventionen, der sikrer disse Interesser.«

Konventionen vil selvfølgelig ogsaa faa stor Betydning for den militære Radiotelegrafi. For det første vil jo ogsaa de militære Kyst- og Skibsstationer baade kunne afsende Radiotelegrammer, der ere bestemte til Viderebefordring paa det almindelige Telegrafnet og gennem dette Net kunne modtage Radiotelegrammer. Men dernæst kan de militære Stationer nu sikre sig imod Forstyrrelser fra de andre Radiotelegrafstationer. Med Rettighederne følger der imidlertid Pligter, en af disse er, at de militære Stationer maa indrettes saaledes, at de ikke forstyrrer den offentlige Radiotelegrafering, og at de, naar de ville træde i Forbindelse med de offentlige Radiotelegrafstationer, bør være betjent af Telegrafister, der ere ligesaa dygtige som en civil Telegrafist med Certifikat, skønt det ikke er forlangt, at den militære Radiotelegrafist skal have Certifikat.

For at kunne undgaa at forstyrre den offentlige Radiotelegrafering maa, som det tidligere er nævnt, de militære Stationer være indrettede til ved al officiel Telegrafering at benytte Bølgelængder mellem 600 og 1 600 m.; jeg antager, at der for Øjeblikket eksisterer ikke faa militære Skibsstationer, der i Almindelighed benytte en mindre Bølgelængde end 600 m.; men dette Forhold maa altsaa være forandret til den Tid, Konventionen træder i Kraft.

Jeg skal slutte med at sige, at det ikke var uberegtiget, naar en af Konferenceens Deltagere ved dens Afslutning udtalte, at der ved Konventionen var bleven rejst en imponerende Bygning, paa hvis Front der var skrevet: »Fremskridt for Videnskaben, Velgering for Menneskeheden«. Den største Ære for denne Bygnings Opførelse har ubetinget Konferencens Præsident, Understatssekretær for det kejserlige tyske Postdepartement, »Sydow«.

Sverrig.

Af Premierløjtnant H. Ewald.

Til Supplering af Meddelelserne fra den svenske Marine i Januar Heftet skal anføres, at Marineministeren har beordret Chefen for Flaadens Stab, Flaadeinspektøren og Chefen for Lods væsnet til sammen med Direktøren for Søkortarkivet at udarbejde Planer for Søopmaalinge langs Kysterne i Aarene 1908—1913. Endvidere skal denne Kommission udtale sig om, hvilke Farvande indenfor Skærgaarden der — ved Siden af at være betydningsløse for Handelsskibe — er af saa stor Vigtighed for Krigsskibene, at det vil være formaalstjenligt at holde Dybdeforholdene her hemmelige.

Der skal for Fremtiden sættes mere Kraft ind paa Opmaalingen af Skærgaardene, og d. 10. April d. A. paa-begyndes fra Opmaalingsskibene »Svalen«, »Falken« og »Ternen« samt fra Kanonbaadene »Rota« og »Alhild« forskellige Opmaalinge i Vesterbottens-, Vestnorrlands-, Gefleborgs-, samt Gøteborgs- og Bohuslens Skærgaarde. —

Den 9. Januar mødte 1100 Værnepligtige til Tjeneste og blev indlogerede dels i Logiskibet »Stockholm«, dels i Panserskibene »Tapperheten«, »Wasa« og »Thor«, der alle ligger fortojede i Karlskrona. Den første Uddannelse vil vare til d. 20. April, paa hvilket Tidspunkt Panserskibene gaar til Søs for at fortsætte Øvelserne samt senere deltage i Kysteskadrens Sommerøvelser. —

Flaadens Officerskorps foreslaas i 1907 forøget med: 1 Admiral eller Kommandør, 5 Kommandørkaptajner, 3 Kaptajner og 18 Løjtnanter og Underløjtnanter — en Forøgelse der vil medføre en Merudgift paa 28,300 Kr. Som Grund hertil fremhæves, at den Uddannelse som tildeles Reserveofficererne ikke længere gør dem fuldt ud skikkede til at udføre den Tjeneste, som man paa Grund af Mangel paa Officerer er nødt til at tildele dem,

særlig i Panserskibene. Endvidere kræver Gnisttelegrafens Betjening et særlig uddannet Personel. Endelig ønskes Kystflaadens Torpedobaade underlagte en fælles Afdelingschef. — Da Marineforvaltningen agter at fremkomme med Forslag om at nedsætte Arbejdsdagen ved Flaadens Stationer fra 10 til 8 Timer, har Chefen for Stockholms Flaadestation, Admiral Palander af Vega, afgivet en Erklæring i denne Sag, som han finder af meget vidtrækkende og alvorlig Natur.

Hvis Arbejdslønnen, som foreslaet, skal bibeholdes, vil den allerede knappe Reparationskonto blive endnu mindre tilstrækkelig til at vedligeholde det for Landets Forsvar saa vigtige Flaademateriel, hvilket selvfølgelig først og fremmest bør ligge Staten paa Sinde. Admiralen er i Tvivl om, hvorvidt Staten overhovedet har Anledning til at forkorte Arbejdsdagen for Værftsarbejderne, da disse gennem deres Pensionsret, Bibeholdelse af halve Dagpenge under Sygdom m. m. indtager en langt fordelagtigere Stilling end andre Arbejdere.

Da den forholdsvis lange Vej til Arbejdspladserne er et af Motiverne til Arbejdsdagens Forkortelse, maa en saadan navnlig i Øjeblikket siges at være uheldig, da man staar overfor en eventuel Flytning af Stockholms Flaadestation med Bygning af Arbejderboliger paa selve Værftet. —

Til Oprettelsen af det tidligere omtalte Marinemusæum i Stockholm har »Svensk Kvindeforbund for Sverigs Søforsvar« skænket 1000 Kr., som det har tilsendt Marineforvaltningen med Anmodning om, at Summen maa blive Grundstenen til et Fond, der skal anvendes til at restaurere og komplettere Flaadens historiske Samlinger samt til at gøre Almenheden bekendt med Minderne om den svenske Flaades Bedrifter.

Engelske Flaademanøvrer i 1906.

Ved Premierløjtnant V. Clausen.

Aaret 1906 har — af et Fredsaar at være — for den engelske Marine sikkert været et af de mest indholdsrige, som denne har oplevet.

Tidligere kunde man, naar man kom sammen med engelske Søofficerer, ofte høre disse udtale deres Forbavselse over den koncentrerede men ogsaa samtidig forcerede Virksomhed og Energi, der bliver udvist ombord i vore Skibe, baade i Retning af Mandskabets Uddannelse og i Retning af de forskelligartede Eskadreøvelser, som udføres i de Par Maaneder af Aaret, hvor vore Skibe er under Kommando. I Aaret 1906 har Personellet i den engelske Marine — ikke alene det ombord i Skibene men ogsaa det, der i Land paa forskellig Maade er knyttet til Marinen — sikkert selv faaet at føle, hvad det vil sige at arbejde under Højtryk.

Aarsagen til, at Personel og Materiel paa saa mange forskellige Omraader er blevne satte paa Prøve, skyldes for en stor Del den tidligere her i Tidsskriftet omtalte Reorganisation af hele Marinen; thi ved en saadan Foranstaltning bliver Virksomhedstrangen stærkt øget — det nye skal snarest prøves, for at man i Tide kan faa rettet Fejlgreb og udbedret Manglerne.

En enkelt tilfældig Begivenhed — Strandingen af Slagskibet »Montagu« ved Lundy Island den 30. Maj — har, særlig fordi den indtraf umiddelbart forinden de store Flaademanøvrer, ogsaa bidraget til at gøre Aaret begivenhedsrigt. Den engelske Marine har, under Følelsen af at det her ikke alene drejede sig om en økonomisk Sag, men ogsaa om en national Æressag, anstrengt sig til det yderste for at redde Skibet. Disse Bjærgningsforsøg frembyder, selv om de ikke kronedes med Held, saa meget af Interesse, at de muligvis senere

her i Tidsskriftet skal blive Genstand for nærmere Redegørelse.

Men *last not least* er en stor Del af Marinens Virksomhed — nemlig det andet Hovedafsnit af de store Flaademanøvrer — paa en Maade en Frugt af den herskende Folkestemning, og det kan muligvis være af Interesse, forinden selve Flaademanøvrerne omtales, i store Træk at betragte denne Sag.

I England, hvor den civile Borger og hele Pressen — i skærende Kontrast med hvad Tilfældet er hos os — er i stadig og forstaaende Føling med Flaaden, kommer Folkestemningen let til at faa en direkte Indflydelse paa Marinens Virksomhed.

Den engelske Borger beskæftiger sig sikkert ret hyppigt med Tanken om en Krig og Følgerne. Thi selv om han — paa Grund af at der ingen Værnepligt findes — ikke personlig er udsat for under en Kamp at miste Liv og Lemmer samt døje Krigens Strabadser, har han dog en Følelse af, at Følgerne af Krig kunne blive ham overordentlig ubehagelige og paa den mest umiddelbare Maade. Han er bange for, at han selv bittert skal komme til at sande Ordsproget »Uden Mad og Drikke, duer Helten ikke«. Man kan ikke lade være med at drage en Paralel med vore egne Landsmænd, for hvem Tanken om Følgerne af en Krig er noget af det fjærnest liggende; de er lullede til Ro ved Bevidstheden om, at de dog altid har det vigtigste — Sulefadet — hos sig; og det falder dem ikke ind, at Uvedkommende skulde komme og stikke deres Skeer i det.

Denne Frygt for, hvorledes det under en Krig vilde gaa den engelske Nation i Retning af at kunne undgaa Hungersnød, gav sig kort efter Afslutningen af den sydafrikanske Krig et praktisk Udslag i Stiftelsen af en Forening, der kom til at hedde: »*Association to Promote an Official Commission on Supply of Food and Raw Materials in Time of War*«.

Et stort Antal fremragende Personligheder traadte ind i Foreningen; forskellige Opraab udsendtes. Alle i Kornhandelen interessede samt, blandt andre, ikke mindre end 12 store Arbejderforeninger sluttede sig til Bevægelsen. At de sidste gav saa ivrig Tilslutning kommer af, at den engelske Arbejder er tilstrækkelig fremskuende til at kunne indse, at den arbejdende Klasse haardst vil komme til at føle de Savn, som et Land underkastes under Krigsforhold. Thi selv om der ikke indtræder absolut Hungersnød, saa vil dog Prisen paa Levnedsmidler uundgaaeligt stige, og dette vil naturligvis føles stærkest af den arbejdende Klasse, der lever fra Haanden i Munden.

I April 1903 kom det første praktiske Resultat af ovennævnte Forening, idet der nedsattes en kongelig Kommission, under Prinsen af Wales Forsæde, til at tage alle de under denne Sag henhørende Spørgsmaal under Overvejelse.

I Løbet af et Aar havde Kommissionen endt sit Arbejde, og som Resultat forelaa Kommissionsberetningen som et omfangsrigt 3 Binds Værk.

Omstaaende Tal fra denne Kommissionsberetning giver en anskuelig Oversigt over Spørgsmaalet om, hvorledes England vil være stillet i Retning af at kunne brødføde sig selv.

Som det heraf fremgaar, er Landets Hovedernæringsmiddel Hveden. Af denne dyrkes altsaa kun en Femtedel i Landet selv; hertil kommer at Tendensen synes at gaa i den Retning, at den hjemlige Produktion heraf yderligere vil aftage; thi i 1870 dyrkedes dog endnu 3 Femtedele af Hvedeforbruget i Hjemlandet.

Af Fisk tilføres ca. 20 Millioner Centner, dels paa engelske dels paa fremmede Fartøjer.

Alene af omstaaende Tal vil det fremgaa, at uden Tilførsel udefra vil kun ca. en Tredjedel af Landets samtlige Befolkning kunne leve af Hjemlandets Produkter.

Aarligt Forbrug af vegetabiliske Næringsprodukter.

	Fra Hjemlandet		Fra Udlandet	
	Millioner Centner	pCt.	Millioner Centner	pCt.
Hvede	29	20	120	80
Byg	32	60	21	40
Havre.....	59	77	18	33
Kartofler	118	95	7	5
Majs	—	—	54	100
Ris	—	—	6	100
Bønner	3.9	59	3	41
Ærter.....	3	54	2.2	46
Rug.....	2.6	68	1.2	32
Sukker	—	—	—	100
Kaffe	—	—	—	100
The	—	—	—	100

Aarligt Forbrug af animalske Næringsprodukter.

	Fra Hjemlandet		Fra Udlandet	
	Tusind Tons	pCt.	Tusind Tons	pCt.
Oksekød	663	63	386	37
Faarekød.....	314	62	193	38
Svinekød.....	270	40	410	60
Mælk	620	ca. 100		
	Tusind Gallons		Tusind Centner	
Ost.....	1.4	35.2	2.5	64.8
Smør.....	3.2	46.9	3.6	53.1
	Millioner Stykker		Millioner Stykker	
Æg.....	1897	45	2265	55

Hertil kommer saa den store Indførsel af Raamaterialer. Eksempelvis skal — omsat i Pengebeløb — anføres Indførselen for Aaret 1905. Dennes samlede Værdi beløb sig til 11 400 Millioner Shillings og heraf var Nettoindførselen for Nærings- og Nydelsesmidler 4 700 Millioner Shillings og for Raamaterialer 3 800 Millioner Shillings. Endelig maa man medregne Udførselsværdierne, der i Aaret 1905 androg 6 660 Millioner Shillings.

Som Resultat af gentagne Optællinger paa forskellige Tider af Aaret kan for nogle af de vigtigste Næringsmidler som Middeltal anføres følgende Kvanta:

Hvede	til ca. 7 Uger
Kød	- - 4 —
Smør	- - 10 Dage
Æg	- - 2 ¹ / ₂ Uge
The	- - 6 Maaneder
Kaffe	- - 24 —
Sukker	- - 3 —
Konserves	- - 4 —

Af ovenstaaende turde det tydeligt fremgaa, i hvor høj Grad Englands materielle Velvære er afhængig af, om Forbindelseslinierne med Udlandet ikke bliver afbrudte.

Paa Grundlag af alle de i ovennævnte Kommissionsberetning anførte statistiske Oplysninger, blev der nu til Admiralitetet rettet forskellige Spørgsmaal for at erfare, om Marinen følte sig sikker paa at kunne garantere Hovedtilførselslinierne aabne og sikrede.

Admiralitetet erklærede som Svar herpaa, at den engelske Marine, saaledes som de forskellige Stormagters Krigsforberedelser for Tiden vare, følte sig i Stand til at kunne løse denne Opgave tilfredsstillende.

Admiralitetet antog, at enhver fjendtlig Flaade — inden for en Frist af 7 Uger efter Krigens Udbrud — enten vilde være slaaet eller blokeret, og at der inden

for samme Tidsrum vilde være etableret en saadan Organisation til Bevogtning af Tilførselslinierne eller Konvoyering af Handelsskibene paa Hovedrouterne fra Nord- og Sydamerika, Middelhavet, Kapkolonien og Østersøen, at Tilførselen af de nødvendige Næringsprodukter vilde kunne foregaa uhindret. Det er mærkeligt at se — maaske lidt mere end et Træf — at Tidsrummet 7 Uger netop er det samme som det, hvori Landet efter oven omtalte Kommissionsberetning vilde være forsynet tilstrækkelig med det vigtigste Næringsprodukt, nemlig Hveden.

Admiralitetets Svar synes saaledes særdeles optimistisk, særligt naar Hensyn tages til Englands Afhængighed af De Forenede Stater netop paa Tilførselsomraadet.

Thi selv om man i England med dette Forhold for Øje af al Magt kæmper for at blive uafhængig af den amerikanske Tilførsel ved mere og mere at skaffe sig Næringsprodukterne fra de engelske Kolonier, saa er der dog meget langt igen, inden dette sker fuldt ud.

Endnu i Aaret 1900 var Forholdet dette, at af den samlede Indførselsværdi, ca. 10 500 Millioner Shillings, kom 2 800 Millioner paa De Forenede Stater.

Dels for at stadfæste Admiralitetets optimistiske Udtalelser, dels for at forberede den oven omtalte Organisation til Bevogtning af Tilførselslinierne samt Konvoyering af Handelsskibene er det 2det Hovedafsnit i Sommerens store Flaademanøvrer fremkommet.

Flaademanøvrerne.

De lige siden Reorganisationen af Marinen paa-tænkte store Flaademanøvrer var allerede planlagte til Udførelse i 1905 i Juni og Juli Maaned; men i Maj 1905 lod Admiralitetet udgaa Meddelelse om, at Manøvrerne skulde bortfalde paa Grund af de i Europa herskende urolige udenrigspolitiske Forhold, idet man frygtede for, at Flaadekoncentrationerne skulde blive

opfattede som indledende Skridt til en europæisk Krig. Og maaske ogsaa har en saadan — selv uden denne Flaadedemonstration — været meget nær ved at udbryde.

Da der igen kom Ro i Gemytterne efter Marokko-konferencens Afslutning, blev de aflyste Flaademanøvrer atter et i England, baade i Pressen og i almindelig Samtale, stærkt drøftet Emne. Admiralitetet bestemte nu, at Manøvrerne skulde finde Sted i Juni og Juli Maaned 1906.

Mangfoldige Rygter om disse Manøvrer havde været fremme. En Tid lang hed det sig endogsaa, at det skulde blive en verdensomspændende Krigsmanøvre, hvori Englands allierede Japan — om end kun paa Papiret — skulde figurere med hele sin Flaade paa den østlige Halvkugle.

Helt saa »verdensomspændende« blev Manøvrerne nu i Virkeligheden ikke; men det maa dog siges, at det er en af de største og interessanteste Fredsmanøvrer, som nogensinde er foretagen af en Krigsflaade.

I Følelsen af den Interesse, hvormed den engelske Nation og Presse imødesaa Manøvrerne, udsendte Admiralitetet kort forinden disses Begyndelse en kort Redegørelse af følgende Indhold:

»Flaademanøvrerne i Aar deles i to Hovedafsnit, adskilte ved en Uges Mellemrum, hvilket sidste skal anvendes af Admiralerne til taktiske Øvelser med deres respektive Flaadeafdelinger.

De Krigsskibe, der skal deltage, vil omfatte Kanal-Middelhavs- og Atlanterhavsflaaderne med de til dem hørende Krydsere og Torpedofartøjer, 1ste, 2den, 3die og 4de Krydsereskadre med alle i hjemlige Farvande stationerede Torpedofartøjer (heri indbefattet Undervandsbaade), baade de, der er fuldt udrustede, og de, der ligge i Reserven samt endelig Skibene af Reserven fra forskellige af Hjemlandets Krigshavne. De eneste

Skibe i de hjemlige Farvande, som ikke skulle deltage, er dem, der er underkastet større Reparationsarbejder.

Der vil under det første Afsnit af Manøvrerne blive lagt Vægt paa at prøve Flaadens Organisation for Mobilisering under Krigsforhold.

Fællesoperationerne med Handelsmarinen henlægges til Manøvrernes 2det Hovedafsnit.

Suppositionen for 2det Afsnit af Manøvrerne er baseret paa den Antagelse, at Krig er udbrudt mellem en stærkere Sømagt (rød) og en svagere men dog betydelig Sømagt (blaa).

Omendskønt det under disse Omstændigheder vilde synes givet, at Hovedformaalet for »rød« Flaades Chef vilde være at opsøge og slaa den »blaa« Flaade, kan det dog ikke forventes, at dennes Chef vil risikere et almindeligt Slag med den »røde« Flaade, med mindre han kunde opnaa kun at komme til at kæmpe med en Del af denne og paa et for ham gunstigt Tidspunkt.

Blandt de Foretagender, som han sandsynligvis vil paabegynde for ved en Spredning af den »røde« Flaade at opnaa en saadan Lejlighed, vil et Angreb paa »rød« Styrkes Handelsflaade være det, der har mest Udsigt til at lykkes.

Ved at følge denne Fremgangsmaade vil han kunne gøre Regning ikke blot paa det direkte Tab, han vil tilføje sin Fjende, men tillige, naar den »røde« Nation er stærkt afhængig af sin Handel, paa at han vil kunne skabe en Folkepanik, som kan tvinge den Højstkommanderende for »rød« Styrke til at sprede sine Kræfter i en Udstrækning, som hverken den virkelige Risiko for Handelen eller en sund Strategi vil retfærdiggøre.

Undersøgelsen af den virkelige Fare, som Handelen vil blive udsat for under disse Omstændigheder, og af den bedste Maade at yde den Beskyttelse paa uden at tilsidesætte Hovedformaalet — at benytte enhver Lejlighed til at bringe Fjendens Flaade til Kamp — er

øjensynlig af stor Vigtighed ikke blot for dem, der skulle lede Operationerne, men ogsaa for Handelsverdenen.

En Undervurdering af Faren for Handelen og en alt for stærk Concentration af »rød« Styrke vil give Fjenden en Mulighed for at kunne tilføje Handelsskibene et stort og føleligt Tab, medens paa den anden Side en Overvurdering af Faren kan føre til en enorm Stigning af Assurancen og en næsten fuldstændig Standning af Handelen, der vil blive mere skadelig for Landet end den direkte Skade, som Fjenden kan tænkes at ville tilføje.

I begge Tilfælde vil der sandsynligvis i Handelsverdenen fremkomme et Forlangende om en Spredning af »rød« Styrkes Kræfter til Bevogtning af Tilførselslinierne og Konvoyering af Handelsskibene, hvilken vil udsætte »rød« Styrke for at blive slaæet, naar den er delt i mindre Stykker, samt i høj Grad forringe Muligheden for at bringe Fjendens Hovedflaade til Kamp.

Saaledes er i Hovedtrækkene de Problemer, der skal belyses gennem de forestaaende Manøvrer.

»Rødt« Territorium vil bestaa af England med Flaadens Støttesteder ved Milford, Falmouth, Portland, Plymouth, Portsmouth, Sheerness, Swansea, Cardiff og Barry.

»Blaat« Territorium vil bestaa af Skotland, Irland og Kanaløerne med Støttesteder ved Firth of Forth, Queenstown, Berehaven og Alderney.«

Baade for Personnellets og for Materiellets Vedkommende skete der forinden Manøvrernes Begyndelse ikke saa faa Forberedelser.

For at kunne skaffe det fornødne Mandskab til alle de Skibe og Baade, der skulde mobiliseres, var Admiralitetet nødsaget til at indkalde, foruden hele den almindelige *reserve tillige naval volunteer reserve og coast*

gaurds samt maatte supplere med Mandskabet fra Artilleri- og Torpedoskolerne og fra de under Reparation værende Skibe, der ikke skulde deltage i Manøvrerne (heriblandt ogsaa Besætningen fra det strandede Slagskib »Montagu«), ja endog Skibsdrenge medtoges.

Det lykkedes dog uden større Vanskelighed at samle tilstrækkeligt Mandskab til at udfylde Rammerne for Dæksbesætningernes Vedkommende; derimod har det rimeligvis voldet Admiralitetet mange Bryderier at faa skaffet det nødvendige Maskinpersonel til Veje. Allerede i Begyndelsen af Aaret blev Maskinpersonalet af *naval reserve* og *fleet reserve* opfordret til frivillig Deltagelse i Manøvrerne; men da kun et meget ringe Antal meldte sig, maatte Admiralitetet udsende en ny Opfordring med meget gunstige Antagelsesvilkaar og høj Løn. Man maatte tilsidst ogsaa henvende sig til *naval volunteer reserve*, ja for Fyrbødernes Vedkommende endog til Koffardimarinen.

For Officerernes Vedkommende har Admiralitetet ikke stødt paa nogen Vanskeligheder.

Alle Kadetterne fra Skolen i Dartmouth (3—4 Aars Anciennitet) deltog i Manøvrerne ombord i Reserve-divisionernes Skibe.

De yngste Kadetter (Osborneskolen) deltog derimod ikke i Øvelserne.

En Mængde Landofficerer fra de forskellige Kystartilleriregimenter overværede ombord i Skibene Manøvrerne, dels for at sætte sig ind i Signaltjenesten, dels for at blive øvede i Kendskab til Skibstyper o. Lign.

Efter Forlydende har den japanske Marineattaché overværet alle Manøvrerne ombord i den engelske Flaade, og for det sidste Afsnits Vedkommende ombord i Admiral Wilsons Flagskib »Exmouth«.

For Materiellets Vedkommende havde man ogsaa truffet mange Forberedelser til Manøvrerne.

I de sidste Uger før disses Begyndelse blev alle

Reservedivisionernes Skibe tagne i Dok og fik et grundigt Eftersyn. Ja de gjorde endogsaa kortere Prøveture for at indskrænke Maskinhavariernes Tal under selve Manøvrerne til det mindst mulige. En særlig omhyggelig Undersøgelse fik Torpedobaadene og Undervandsbaadene som Følge af de mange Havarier og Uheld, der under forrige Aars Manøvrer havde været blandt dette Materiel.

Da Manøvrerne ogsaa skulde tjene til at sætte Gnisttelegraferingen paa Prøve, blev alle — ogsaa Reservens — Skibe i Forvejen forsynede med de mest moderne Apparater og i saa god Tid, at Betjeningsmanskabet hertil allerede forinden Manøvrernes Begyndelse var fuldt uddannede. Naar Lejlighed gaves, skulde Gnisttelegrafprøver med Landstationerne afholdes.

Paa Orlogsværfterne var truffet omfattende Bestemmelser i Anledning af Manøvrerne; de skulde saaledes være forberedte baade Dag og Nat samt Helligdagene paa at kunne udføre eventuelle Reparationer paa kortest mulige Tid.

Maskinistlærlingenes Værkstedsskib i Portsmouth blev gjort arbejdsklart for hurtigst mulig at kunne udføre Reparationer paa Torpedobaadsjagerne.

Til Assistance ved Optagelse af eventuelt sunkne Undervandsbaade laa paa Orlogsværftet i Portsmouth to store sammenkoblede Lægttere, paa hvilke der ved Hjælp af svære Bukke og Gier var rejst en Kran til at løfte Baadene i.

Med Hensyn til Kulforsyningsspørgsmaalet havde Admiralitetet ogsaa her i Forvejen truffet sine Dispositioner. 100 000 Tons Waleskul var opkøbte. 38 Kuldampere lejedes, dels til at forsyne Krigshavnene og Manøvrerstøttestepunkterne, dels til i Søen direkte at fylde Kul i Skibene.

Manøvrernes Begyndelse var fastsat til den 9de Juni, men allerede den 8de Juni mødte 1ste Hold af de indkaldte Reservemandskaber. Straks efter Mødet

i de 3 Hovedkrigshavne er de rimeligvis blevet indlogeret i deres respektive Skibe.

Man vil saaledes se, at nogen Mobilisering, der kom som et Lyn fra klar Himmel, er her ikke Tale om. Naar der derfor i den engelske Presse udtales Beundring over, at Mandskabets Møde og Indskibning samt Skibenes Klargøring og Afgang foregik med saa stor Hurtighed og Præcision, da maa man vel tage i Betragtning alle de her ovenfor nævnte trufne Forberedelser, som er et nødvendigt Led i Mobiliseringen. Admiralitetet har dog sikkert indhøstet værdifulde Erfaringer om, paa hvilke Punkter Skoen trykker hardest og træffer herefter sine Dispositioner for en fremtidig Mobilisering.

Manøvrernes 1. Afsnit.

Mobiliseringen.

Denne begyndte den 9de Juni med Mobilisering af »blaa« Flaades Suppleringsstyrke, og allerede samme Dag afgik denne til de respektive Mødesteder. Den bestod af:

- 1 Slagskib,
- 3 Panserkrydsere,
- 6 Krydsere,
- 2 Torpedokanonbaade,
- 52 Jagere,
- 1 Depotskib.

Mobiliseringen af Suppleringsstyrken til den »røde« Flaade begyndte først den 12te Juni og var afsluttet om Middagen den 14de Juni. Torpedofartøjerne mobiliserede den 12te og alle de større Fartøjer den 14de Juni. Endvidere indgik som Panserkrydsere de nylig hjemvendte beskyttede Krydsere »Terrible« og »Andromeda«. Alt i alt bestod den »røde« Flaades Suppleringsstyrke af:

9 Slagskibe,
4 Panserkrydsere,
16 Krydsere,
5 Scouts,
8 Torpedokanonbaade,
26 Jagere,
40 Torpedobaade,
2 Kanonbaade,
2 Depotkibe.

Af Skibe i Hjemmefarvandene deltog ikke i Manøvrerne:

1) Af den aktive Flaade:

3 Slagskibe (det strandede »Montagu«
samt »Duncan« og »Cornwallis«, der assisterede ved
Bjærgningsforsøgene),
1 Krydser,
1 Torpedokanonbaad,
2 Jagere,
7 Torpedobaade.

Af Reservedivisionerne:

6 Slagskibe,
2 Panserkrydsere,
3 Krydsere,
1 Torpedokanonbaad,
6 Jagere,
2 Torpedobaade.

Af Skibe under Reparation:

2 Slagskibe,
1 Panserkrydser,
2 Krydsere,
1 Torpedokanonbaad,
3 Jagere.

Ialt:

- 11 Slagskibe,
- 3 Panserkrydsere,
- 6 Krydsere,
- 3 Torpedokanonbaade,
- 11 Jagere,
- 9 Torpedobaade.

At en saa stor Styrke ikke deltog i Manøvrerne, samstemmer ikke med ovennævnte fra Admiralitetet til Pressen den 2den Januar udsendte Disposition, idet denne udtrykkelig kun udelukkede Skibe under Reparation. Heri kan man maaske se en Bekræftelse paa den Anskuelse, at det til Trods for den officielle optimistiske Redegørelse for Mobiliseringen — dog maaske alligevel har voldet Vanskeligheder at skaffe det fornødne Personel. (Dette menes særligt at have været Tilfældet for Maskin- og Fyrbøderbesætningens Vedkommende). Pegende hen i samme Retning gør ogsaa den Omstændighed, at Stationscheferne i de 3 Hovedkrigshavne siges at have faaet Bemyndigelse til — naar tilstrækkeligt Personel var kommet til Stede — at mobilisere yderligere af Reservedivisionerne: 2 Slagskibe, 2 Panserkrydsere, 2 Krydsere og en Del Torpedofartøjer.

Mobiliseringen foregik som omtalt med stor Hurtighed og Præcision i alle 3 Krigshavne, men den kan altsaa kun tages som et Billede paa, hvordan en saadan vilde foregaa, naar der forinden selve Mobiliseringsordrens Udstedelse i en længere Tid i Forvejen har været truende Uro i Udenrigspolitikken og et spændt Forhold til den »blaa« Nation.

De to Flaaders Styrke var efter Mobiliseringens Afslutning den 14de Juni følgende:

„Rød“ Flaade.

Kanalflaaden (Admiral Wilson, Øverstkommanderende), Middelhavsflaaden (Admiral Lord Beresford),

1ste, 3die og 4de Krydsereskadre, Torpedofartøjer, Undervandsbaade og Depotskibe, ialt:

- 29 Slagskibe,
- 19 Panserkrydsere,
- 22 Beskyttede Krydsere,
- 8 Scouts,
- 8 Torpedokanonbaade,
- 67 Jagere,
- 63 Torpedobaade,
- 23 Undervandsbaade,
- 7 Depotskibe,
- 2 Kanonbaade

samt en Art Reserve i de ovennævnte 2 Slagskibe, 2 Panserkrydsere, 2 Krydsere samt Torpedofartøjer, der laa klare, kun ventende paa at faa tilstrækkeligt Mandskab.

„Blaa“ Flaade.

Atlantehavsflaaden (Vice admiral Sir May, Øverstkommanderende), 2den og 5te Krydsereskadre, Torpedokanonbaade, Torpedofartøjer og Depotskibe, ialt:

- 9 Slagskibe,
- 9 Panserkrydsere,
- 9 Beskyttede Krydsere,
- 5 Torpedokanonbaade,
- 57 Jagere,
- 3 Depotskibe.

Under Manøvrerne skulde Samarbejdet mellem Søforsvaret og Landforsvaret prøves. Specielt var det af Interesse at se, om Afskaffelsen af Minespæringerne ved Havnene var tilraadeligt, og om man overfor pludselige Angreb kunde erstatte Spæringerne med Undervandsbaade. Endvidere skulde Manøvrerne omfatte de indledende Forsøg og Øvelser til Beskyttelse af Handelskibene, idet det maatte antages, at »blaa« Styrke straks besluttede sig til en Handelskrig.

I Forbindelse med Kystudkigsvæsenet skulde ogsaa Gnisttelegrafstationerne i Land sættes paa en Prøve.

I Krigshavnene var Artilleri- og Ingeniørtropperne — forstærkede ved Ekstraindkaldelser — klare til at besætte Forterne.

Til Forstærkning af Garnisonen i Alderney overførtes Artilleri- og Ingeniørtropper fra Guernsey.

Den 12te Juni beordrede Admiralitetet almindelig Krigstilstand i de forskellige Havne. Forterne blev forsynede med Krigsbesætning, og Betjeningsmandskabet sov ved Placementerne. Spærringskegler fra Projektorerne blev lagte over Havneindløbene, og Patrouille- og Bevogtningstjenesten iværksattes. Paa de respektive Kontorer, Telegraf- og Telefonstationer holdtes Tjeneste Dag og Nat. De flydende Spærringer ved Havneindløbene udlagdes, men kun paa Papiret, af Hensyn til den almindelige Trafik af Koffardifartøjer.

Forskellige Kyststrækninger blev besatte af Infanteritropper for at kunne forhindre Landgangsforsøg. Kystudkigsstationerne mobiliseredes, og et Centraliserings-system for alle indkomne Meldinger om Skibenes Bevægelser m. m. blev iværksat.

Den ovenomtalte Maade, hvorpaa Mobiliseringen foregik i 2 Afsnit, først (den 9de Juni) »blaa« Styrke, senere (den 12te og 14de Juni) »rød« Styrke, synes at bekræfte følgende Opfattelse af den antagne Udvikling af Begivenhederne:

»Den 9de Juni indtræder der, medens den aktive »røde« Flaade er borte fra de hjemlige Farvande, en politisk Spænding mellem »rød« og »blaa« Nation. »Rød« Nation vil søge at undgaa Krigen saa længe som muligt, og venter derfor nogen Tid med selve Mobiliseringen, men træffer dog forskellige Forberedelser for at beskytte saavel Havnene som Skibsfarten. Karakteren af disse Forholdsregler er en saadan, at de ikke kunne betragtes som en Trudsel eller Udfordring. Den Mobilisering, der

fandt Sted den 9de, har altsaa ikke noget direkte med Krigsbegivenhederne at gøre.

Den 12te Juni faar »blaa« Styrke af Overledelsen Ordre til inden 3 Dage at have begyndt sine Operationer, og samtidig beordres »rød« Styrkes Havne i Forsvarstilstand. »Rød« Styrke søger dog stadig at give Begivenhederne et Skin af fredeligt Foretagende og nøjes derfor med at gøre Skibene sejlklare, kun at besætte Kystbefæstningerne samt en Del Torpedofartøjer, og at etablere Patrouille-, Udkigs- og Efterretningstjeneste, idet man antog, at »blaa« Styrke vilde angribe »rød« Styrkes Støttepunkter og Flaadehavne.

En enkelt Begivenhed, der fandt Sted den 13de Juni om Aftenen gjorde Krigen uundgaaelig, og den 14de foretoges »rød« Styrkes virkelige Mobilisering, og den var tilendebragt allerede ved Midnatstid. Denne indledende Krigsbegivenhed bestod i, at en »rød« Eskadre, der krydsede i Gibraltarstrædet, tilintetgjorde en fra Lagos om Aftenen udløbende »blaa« Jagerflotille, fordi den ansaa dennes Nærværelse om Natten for farlig.

Hvad iøvrigt selve Krigsbegivenhederne under dette Manøvrernes første Afsnit angaar, da frembyder disse ikke noget af Interesse; det er imidlertid kun at forstaa saaledes, at det kun er meget sparsomme Meddelelser, der er kommet frem for Offentligheden. Det fremgaar, at der ikke har fundet noget afgørende Slag mellem »rød« og »blaa« Flaade, hvilket vel dels kommer af, at »blaa« Flaade paa Grund af sin Underlegenhed har søgt at undgaa Kamp og har haft heldige Omstændigheder, i Skikkelse af hyppig Taage, til at dette kunde undgaa; dels skyldes det muligvis den Omstændighed, at den Øverstkommanderende for »rød« Flaade, Admiral Wilson, med sit Flagskib »Exmouth« ikke har været til Stede under Manøvrerne, men har opholdt sig ved Lundy Island for at bistaa ved Bjærgningsforsøgene paa »Montagu«.

Fra den 12te Juni og til Manøvrens Slutning holdt »rød« Flaades Jagere og Torpedobaade en ved Dag og Nat gennemført Patrouilletjeneste udfor de 3 Krigshavne og bistodes om Dagen heri af Undervandsbaadene.

1ste og 4de Krydsereskadre ankom til Plymouth om Aftenen den 12te. Om Dagen har de sandsynligvis deltaget i Observationstjenesten og foretaget Udfald mod »blaa« Styrke helt over til Kanaløerne. Lignende Fremstød er foretaget af Kanalflaaden, men noget nærmere om dennes Bevægelser er iøvrigt ikke fremkommet.

En lignende Observations- og Patrouilletjeneste var for »blaa« Styrkes Vedkommende etableret ved Berøghaven og Queenstown.

Natten mellem den 14de og den 15de Juni foretoges et samtidigt Angreb paa de 3 Kysthavne Portsmouth, Plymouth og Chatham. Af de noget overfladiske Beretninger, der er fremkommet herom, synes at fremgaa følgende:

Angrebet paa Portsmouth skete Kl. 11^{1/2} om Aftenen. Medens Jagerne trængte frem mod Havnen, skal det være lykkedes Slagskibet »Royal Oak« ubemærket at slippe ind i Whitsand-Bugten og herfra at aabne et Bombardement mod Havnen. Skydningen blev ikke besvaret fra Fæstningerne, dels fordi man var bange for at træffe egne Skibe, dels fordi man antog, at Skydningen hidrørte fra en Fægtning mellem 2 Krydsere. Denne Episode tjener ikke til at stille Observations- og Patrouilletjenestens Organisation i noget flatterende Lys. Det menes, at Ilden fra »Royal Oak«'s Mellemskyts vilde have anrettet betydelig Skade, dels paa Forterne, dels paa de i Havnen liggende Skibe; men da der ingen Granater faldt, der kunde bringe »rød« Styrke bort fra ovennævnte fejlagtige Anskuelser, halter Antagelsen om de stedfundne Ødelæggelser paa Forter og Skibe jo ganske vist betydeligt.

Forinden Angrebet fandt Sted, skal det være lykkedes

Robaade — udstyrede som Fiskerbaade — fra »Black Prince«, at slippe uskadte ind, saa at de kunde markere en Sprængning af de udfør Havnen lagte flydende Spæringer. Ved selve Angrebet var der altsaa nu en aaben Passage ind i Havnen, og det siges, at 10 Jagere er trængte ind og skal have anrettet stor Skade med deres Torpedoer, dels mod »Grafton« og »Colossus«, dels mod Kuldepotskibene, samt at de endvidere skal have sprængt Dokporten. Fra »rød« Styrke hævdes naturligvis som Modvægt, at »blaa« Styrkes Jagere er blevne opdagede i rette Tid og sønderskudte, forinden de har kunnet gøre Skade; 6 Jagere siges at være blevet nedskudte.

Angrebet paa Chatham siges at være mislykket, idet Jagerne i rette Tid blev opdagede og under heftig Beskydning tvungne til at trække sig tilbage; 2 siges at være blevne nedskudte.

Angrebet paa Plymouth mislykkedes ligeledes, selv om det fra »blaa« Styrke hævdes, at en Torpedobaad var trængt ind i Havnen og havde udlagt Miner her.

Efter at »blaa« Styrkes Angreb var slaaet tilbage, blev en af dens Jagerdivisioner forfulgt af Admiral Bozanquets Krydsereskadre (af Reserveskibe), og det lykkedes ham at afskære og tilintetgøre 10 Jagere. Denne sidste Begivenhed, der unægtelig straks lyder noget mærkværdig, kan mulig forklares derved, at daarligt Vejr med høj Sø hindrede Jagerne i at kunne gøre deres fulde Fart.

Den 16de om Morgenens tidlig foretoges et nyt Angreb paa Plymouth, hvilket dog ligeledes blev afslaaet.

Den Omstændighed ved disse Havneangreb, at Paa-standene om, hvad der har fundet Sted, divergerer saa stærkt for de to Styrkers Vedkommende, gør, at man savner en afgørende Dommerkendelse over Resultatet, som synes at tyde paa, at Kampreglerne ikke var tilstrækkeligt skarpt fastslaaede.

Angaaende Hovedstyrkernes Bevægelser er Oplys-

ningerne herom saa sparsomme, at man ikke deraf kan uddrage noget af særlig Interesse; og det samme gælder om den Skade, som »blaa« Flaade mulig har tilføjet »rød« Styrkes Handel.

Derimod skete der paa forskellige Omraader ret interessante Prøver paa »rød« Styrkes Krigsberedskab.

Saaledes fik den 14de Juni om Aftenen en Del af Reservedivisionens Skibe i Portsmouth Ordre til at erstatte en større Del af deres Besætninger, idet disse betragtedes som døde og saarede.

Indbyrdes skulle forskellige Skibe til Natangrebet den 14de—15de have vekslet Mandskab, især af Skytsbetjeningsmandskabet.

En Prøve paa at skaffe ny Besætning til et Slagskib ved Rekrutering blandt de forskellige Reserve-mandskaber gav det smukke Resultat, at en fuldstændig Besætning i Løbet af en Time var mødt paa Orlogsværftet i Portsmouth, klar til at gaa ombord.

Om Morgenen efter Natangrebet fik Marinelazarettet i Portsmouth Ordre til at modtage ca. 200 haardt- og letsaarede fra »rød« Flaades Skibe. De udtoges fra forskellige Skibe og bragtes af Kanonbaade til Land, hvor de modtoges af Hospitalets Sanitetspersonale. De let saarede gik til Fods til Hospitalet, medens de haardt saarede bragtes der op paa Baarer og blev lagte i Seng. Enhver ilandbragt saaret var forsynet med en Seddel, der angav Arten af hans Saar, saa at der straks kunde tages fat, der hvor Hjælpen hurtigst tiltrængtes. Forbindingssager, Operationsborde og Instrumenter m. m. blev klargjorte. Lægerne gjorde deres Ronde blandt Patienterne, og de fingeret saarede blev paa Hospitalet indtil Middag; kort sagt, alt skete saa krigsmæssigt som vel muligt og forløb i den skønneste Orden til almindelig Tilfredshed og Anerkendelse af de forskellige Lægeautoriteter, der overværede Prøven. Friskt Mandskab

blev i Løbet af Formiddagen sendt ombord i Skibene til Erstatning for de ilandbragte saarede.

Ogsaa Intendanturkorpset blev sat paa Prøve, idet der uventet til Proviantmagasinet i Royal Clarence indtraf Anmodning om ufortøvet at sende Proviant til 700 Mand i 30 Dage til Portsmouth.

Artilleridepotet fik uventet Ordre til at klargøre til Ombordbringning en fuldstændig Krigsammunitionsforsyning til et Slagskib af »Exmouth«-Klassen.

Baade Artilleriet og Intendanturen synes at have løst deres Opgave tilfredsstillende.

En Afdeling af *royal mariners* — Garnisonen i Gosport (18 km. fra Portsmouth), fik samtidig med Natangrebet Ordre til — forestillende en landsat »blaa« Troppestykke, — at foretage et Angreb fra Landsiden paa Fæstningerne ved Portsmouth. Marschen fra Gosport siges at være udført med beundringsværdig Hast, og at det skulde være lykkedes Troppeafdelingen ubemærket og ubeskadiget at trænge ind i Fæstningen, tiltrods for at denne skulde være forberedt ogsaa paa Angreb fra Landsiden. Stor Vægt synes ikke at være lagt paa denne Episode, men den har dog vist, at man bør være bedre forberedt paa sligt.

Man har ikke af Manøvrerne kunnet dannet sig noget bestemt Skøn over, hvorvidt det er forsvarligt at lade Havneforsvaret undvære Minespærringerne, stolende paa, at Undervandsbaadene kunde erstatte disse. Angaaende Undervandsbaadenes Virksomhed foreligger ikke mange Oplysninger, men om Dageu har de dog hele Tiden været i Funktion. Dette i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke er forefaldet noget Havari ombord i disse, er af Interesse og viser Fremgang fra forrige Aars sørgelige Uheld.

Det har sin Interesse at se, hvordan Fjendtlighederne mellem »blaa« og »rød« Styrke tænkes at udvikle sig. Ligesom i den sidste virkelige Krig (Rusland-

Japan) begyndes Fjendtlighederne realiter forinden Krigserklæringen. En lille Begivenhed, der naturligvis sker efter Ordre fra den initiativtagende Magt, og paa et for denne gunstigt Tidspunkt, giver Stødet til at Fjendtlighederne begynder for Alvor. Bagefter kommer saa de gammelkendte, formelle Krigserklæringer, Tilbagekaldelse af Gesandter o. s. v. Den noble, ridderlige Udfordring kendes ikke mere, og ventes ikke. Staternes Krigsberedskab, Bevægelsernes Hurtighed til Lands og til Vands er Skyld heri.

Det første Coup er strategisk og taktisk saa vigtigt, at man kunde fristes til af det gammelkendte bon mot at lave et nyt, der, med Henblik paa, hvorledes Fremtidens Krigsbegivenheder vil udvikle sig, kom til at lyde saaledes:

C'est le premier pas, qui vaut.

Manøvrernes 2. Afsnit.

Efter at den, mellem 1. og 2. Afsnit af Manøvrerne liggende Uge, var blevet anvendt i Overensstemmelse med foranstaaende Redegørelse fra Admiralitetet af 2den Juni, og uden at der herom er offentliggjort noget af særlig Interesse, paabegyndtes det 2. Afsnit — Handelsbeskyttelsen — den 24de Juni om Middagen.

Suppositionen for denne Del af Manøvrerne fremgaar i sine Hovedtræk af Admiralitetets Redegørelse af 2den Juni (se Side 174).

Foruden de allerede omtalte Forberedelser, som var trufne for de samlede Manøvrer, skulde der endnu for 2det Afsnits Vedkommende træffes særlige Forberedelser, fordi dette var af en saa omfattende Art.

Admiralitetet havde saaledes i Tide udsendt Anmodning til de forskellige Rhederier om at anmelde Fartøjer til Deltagelse i Manøvrerne.

Det viste sig imidlertid, at det kun var et meget ringe Antal Rhedere, der erklærede sig villig til at lade

deres Skibe deltage. Et stort Antal af Rhederne nærede straks Betæneligheder ved de trufne Bestemmelser om, at Skibene skulde sejle uden Lanterner om Natten, saalænge de var paa Manørefeltet, saa at det endte med, at Admiralitetet maatte frafalde denne Bestemmelse. Endvidere var mange bange for, at der skulde opstaa Kollisioner paa Grund af Bestemmelserne om, at de skulde sejle sammen i større Antal; i Anledning heraf blev det saa bestemt, at Grupperne, hvori de skulde sejle, højst maatte indeholde 12 Skibe.

Resultatet blev, at af de 2—300 Dampere, som Admiralitetet havde tænkt sig vilde anmelde Deltagelse, meldte der sig kun noget over 50, saa at en større Styrke af Kanonbaade og Jagere beordredes til at forestille Handelsfartøjer og som saadanne at deltage i Manøvrerne med nedsat Fart — ikke over 10 Knob.¹⁾

Det var nemlig bleven bestemt, at kun Fragtdampere med højst 10 Knobs Fart maatte deltage. Dette motiveredes dels dermed, at de langsommere Baade var dem, der under virkelige Forhold vilde være mest udsatte for at blive opsnappede, dels derved, at Størstedelen af Levnedsmidler og Raamaterialer tilførtes paa saadanne. Post- og Passagerskibe skulde ikke medtages, og som Grund hertil angives, at Forsikringssummerne for disse vilde blive altfor kolossale.

Da Handelsdampernes Sejltid ved de trufne Bestemmelser om fastsatte Samlingssteder, Router og Afgangstider m. m. vilde blive forlænget, udelukkede man ogsaa saadanne Dampere, som førte Last af letfordærlige Sager.

Kontrakten mellem Admiralitetet og Rhederierne indeholdt som de vigtigste Bestemmelser følgende:

¹⁾ Jagerne havde under Manøvrerne Kulfyldningsplads i Arosabugten, 30 Kvml. Syd for Kap Finisterre, og det blev »blaa« Styrke forbudt at komme denne nærmere end 15 Kvml.

Admiralitetet paatager sig, for de i Manøvrerne deltagende Handelsdampere, Erstatningspligt for:

1) Skade og Tab af enhver Art paa Skib, inkl. saadan, som opstaar paa Grund af Fejl fra Skiksbesættningernes Side.

2) Skade foraarsaget ved den fremkomne Forsinkelse i Rejsen, saavel hvad angaar Ladningen, som hvad angaar trufne Kontraktbestemmelser om Modtagelse af Ladning o. lign; dog medregnes ikke Tab af eventuel ny Fragt. Dette bestemmes nærmere ved, at Admiralitetet betaler 4 d. pr. Bruttoton for de første 30 Timers Forsinkelse, dog ikke under 40 £ og ikke over 60 £; for hvert yderligere paapegyndt Tidsrum af 12 Timer betaler det 2 d. pr. Bruttoton.

Kun følgende Skibe deltager i Manøvrerne: Dampere for Udgaende, bestemte til Middelhavet og det sydlige Atlanterhav, og Dampere for Hjemgaende, kommende fra Middelhavet.

Skibe for Udgaende skal anløbe Falmouth eller Milford; Skibe for Hjemgaende skal anløbe Gibraltar. Fortsættelsen af Rejsen her fra sker da sammen med andre Dampere og efter Anvisning af den ældste Søofficer i den paagældende Havn. Gruppernes Størrelse sættes til højst 12, og man haaber at indskrænke Forsinkelsen i Rejsen til højst 60 Timer.

Saalænge Skibene befinder sig paa Manørefeltet, skal de paa Toppen føre et rødt Flag for at tilkende-give, at de deltage i Manøvrerne.

Det røde Flag nedhales:

1) Ved Passage af Linien Tuskar — Small-Lights i den irske Kanal og af Linien Lizard—Ushant i den engelske Kanal, af Kap St. Vincents Breddeparallel for Skibe til det sydlige Atlanterhav samt af Kap Spartels Meridian for Skibe til Middelhavet (se iøvrigt Kortet).

2) Naar Skibet er taget som Prise.

3) Den 2den Juli Kl. 12 Md.

Et Skib regnes som **Prise**:

Om Dagen naar det befinder sig indenfor 3 Kvml.s Afstand fra et fjendtligt Skib (blaat Flag paa Toppen) og der fra dette affyres 3 Skud samt hejses Stoppe-signal. Skibet skal paa dette Signal straks stoppe. Prisetagningen gælder dog først som fuldbyrdet, naar Fartøj med Officer fra Krigsskibet har været langs Siden for at fastslaa Antallet af ombordværende Personer, eller naar Krigsskibet, i Tilfælde af, at Fartøj ikke kan vage, har opholdt sig i en Time i Skibets Nærhed.

Om Natten efter de samme Regler som om Dagen, kun at Grænsen nedsættes fra 3 til 1 Kvml.

Naar flere Skibe sejle sammen, skal Krigsskibets Stoppesignal kun respekteres af dem, som er indenfor en Afstand af 3 Kvml.

Til Dækning af den Risiko, som Admiralitetet løb ved at skulle erstatte eventuel Skade paa Handelsskibene, havde det tegnet en Forsikringssum, der tiltrods for ringere Deltagelse af Handelsskibene dog løb op til den antagelige Størrelse af 10 000 000 £ med en Præmie paa $\frac{3}{4}$ sh. pr. 1000 £.

Foruden de tidligere omtalte Formaal med Afholdelsen af Manøvrerne i 2. Afsnit ønskede Admiralitetet ogsaa herigennem en Prøve paa, i hvor høj Grad man under Krigsforhold kunde gøre Regning paa Medvirken fra Handelsskibene, særligt med Hensyn til Efterretnings-tjenesten. Endvidere skulde en nylig udkommen Signalbog til særlig Brug mellem Krigs- og Handelsskibe prøves; navnlig skulde undersøges, om Natsignaleringen mellem Krigs- og Handelsskibene vilde vise sig gennemførlig.

Manørefeltet for de Skibe, der skulde deltage i Øvelsen til Handelsbeskyttelse, fremgaar af Kortet sandsynligvis med 60° N. Br. og 20° V. Lgd. som Grænser.

Styrkeforholdene i de to Flaader synes at have været følgende:

»Rød« Flaade:

Slagskibe 20, Panserkrydsere 19, Beskyttede Krydsere 22, Scout'er 8, Jagere 41, Depotskibe 2, Undervandsbaade 17, hvilke om Formiddagen den 24de Juni var fordelte paa følgende Maade:

Kanalflaaden (ved Milford): 13 Slagskibe (Exmouth, Russel, Albemarle, Triumph, Vengeance, Glory, Canopus, Goliath, Ocean, Illustrious, Prince George, Jupiter, Caesar), 2 Krydsere (Dido, Topaze).

Middelhavsflaaden (Gibraltar): 7 Slagskibe (Bulwark, Queen, Irresistible, Implacable, Formidable, London, Venerable), 3 Krydsere (Diana, Minerva, Venus).

I Krydsereskadre (Plymouth): 6 Panserkrydsere (Good Hope, Devonshire, Argyll, Roxburgh, Antrim, Hampshire).

III Krydsereskadre (Gibraltar): 4 Panserkrydsere (Leviathan, Carnarvan, Lancaster, Suffolk).

IV Krydsereskadre (Plymouth): 6 Panserkrydsere (Euryalus, Hogue, Sutley, Cressy, Bacchante).

V Krydsereskadre (Milford): 6 Krydsere (Hawke, St. George, Theseus, Edgar, Endymion, Gladiator).

VI Krydsereskadre (Falmouth): 3 Panserkrydsere¹⁾ (Terrible, Andromeda, Spartiate), 4 Krydsere (Highflyer, Grafton, Royal Arthur, Doris).

1 Krydser med 5 Jagere (Gibraltar): Krydseren (Barham).

Resten af Krydserne laa dels ved Milford, dels ved Falmouth.

8 Scout'er (Falmouth). Jagere: 24 (Milford), 8 (Falmouth), 4 (Portland). Depotskibene, Undervandsbaadene (ved Plymouth og Portsmouth).

¹⁾ Fremstillede af de 3 store beskyttede Krydsere.

»Blaa« Flaade:

Slagskibe 9, Panserkrydsere 8, Beskyttede Krydsere 9, Torpedokanonbaade 5, Jagere 34, Undervandsbaade 6, hvilke om Formiddagen den 24de Juni var fordelte paa følgende Maade:

Atlantehavseskadren (i Berehaven): 9 Slagskibe (King Edward VII, New Zealand, Dominion, Hindustan, Commonwealth, Victorious, Majestic, Magnificent, Royal Oak).

II Krydsereskadre (i Berehaven): 6 Panserkrydsere (Drake, Duke af Edinburgh, Black Prince, Cumberland, Cornwall, Berwick), 2 Krydsere (Amethyst, Diamond).

VII Krydsereskadre (i Berehaven): 2 Panserkrydsere (Niobe¹), Essex), 5 Krydsere (Arrogant, Furious, Latona, Vindictive, Bedford²).

2 Krydsere laa ved Kanaløerne, 1 Depotskib med Undervandsbaadene laa ved Queenstown, 1 Depotskib med 5 Jagere laa ved Lagos. Resten af Jagerne laa ved Berehaven, Queenstown og Kanaløerne.

Den Øverstkommanderende for den »røde« Flaade Admiral Wilson, hvem Handelsbeskyttelsen paa-hvilede, synes, i Følelsen af sin store Overlegenhed overfor Fjenden, at have lagt en Operationsplan, der i store Træk gik ud paa følgende:

Handelsskibene afsejler ad bestemte Router fra Samlingsstederne i Grupper paa højst 12 Skibe. Den direkte Konvoyering opgives. I Tilfælde af Møde med fjendtlige Krigsskibe, skal de sprede sig i alle Retninger og søge at undgaa at blive tagne som Priser samt hurtigst give »rød« Flaade Efterretning om Fjenden.

Den 1ste Opgave for »rød« Flaade er at skaffe

¹) Optraadte som Panserkrydser.

²) Opført som Krydser p. G. a. sit særlige Hverv som Prisetager.

sig Oplysning om Fjendens Position, den 2den at op-søge ham, den 3die at slaa ham.

Det antages, at Fjenden vil forlade Berehaven med vestlig Kurs og derefter styre Syd paa, idet han maa formode, at den vestlige Del af Manørefeltet sandsynligvis er mindre stærkt bevogtet.

I den Anledning beordres VI Krydsereskadre til sammen med de 8 Scout'er at afsøge Farvandet udfor Kanalmundingen i et Omfang omtrent som den i Kortet markerede Trekant. Scout'erne skal være ved det syd-vestlige Hjørne den 25de om Morgenen og skal derefter retournere til Falmouth for at fylde Kul.

Jagerne skal, inddelt i Grupper, straks rekognoscere »blaa« Flaades Havne Berehaven, Queenstown og Kanaløerne. Kanaleskadren og de øvrige Krydsereskadrer skal afgaa saa betids, at de den 25de Juni om Formiddagen kan være paa de i Kortet angivne Samlingspladser, hvor eventuelle Efterretninger om Fjendens Position skal modtages, og hvorfra Operationerne da atter, henset til de øvrige Efterretninger, videre skal foregaa.

Middelhavseskadren skal forlade Gibraltar den 25de og staa Nord paa, følgende Handelsskibsrouterne; paa Højden af Kap Finisterre vendes og holdes Syd paa.

Den Øverstkommanderende for »blaa« Flaade, Vice-admiral May, havde udgivet følgende Operationsplan:

Samtlige Skibe, beliggende i Berehaven, skal forlade denne ved Manøvrernes Begyndelse, for den 27de om Morgenen at kunne indtage den i Kortet angivne Position udfor Portugals Kyst. Den indbyrdes Afstand mellem de 3 Observationslinier i denne Position skal være 120 Kvml. og mellem de enkelte Skibe i hver Linie 30 Kvml. Man forventede, at ingen Konvoy eller Handelsskib ubemærket skal kunne passere den »blaa« Flaade. (Man gik nemlig ud fra, at man om Dagen med godt Udkig kunde observere Fjenden paa indtil 15 Kvml.s Afstand. Om Natten blev Afstanden saavel mellem

Observationslinierne som mellem de enkelte Skibe stærkt formindsket).

II Krydsereskadre skal direkte begive sig fra Berehaven til sin Position. Atlanterhavsflaaden og VII Krydsereskadre skal derimod, for at undgaa at blive observerede af de »røde« Krydsere og Scout'er, med stærk Fart holde Vest paa for dernæst med sydlig Kurs at staa ned gennem Manøvefeltets vestlige Del for at indtage sine Positioner.

Jagerne skal gaa til Kanalen og angribe fjendtlige Krigsskibe samt forstyrre Skibsfarten.

Udførelsen af Manøveren skete i Overensstemmelse med ovennævnte Operationsplaner. Det var kun meget sparsomme Efterretninger, Admiral Wilson modtog paa Samlingsstedet; kun en af Scout'erne havde set et enkelt »blaat« Slagskib. Kanalflaaden med IV, V og VI Krydsereskadre i Vifteformation foran sig stod derefter Syd paa og passerede den 27de om Middagen Bredden af Kap Finisterre. I Krydsereskadre retournerede til Falmouth med Ordre til efter endt Kulyfaldning at støde til Kanalflaaden med forceret Fart.

Ogsaa for »blaa« Flaade forløb Begyndelsen af Manøvrerne i Overensstemmelse med Operationsplanen, og det lykkedes samtlige Skibe ubemærkede at forlade Berehaven.

Hen paa Eftermiddagen den 27de fik Kanalflaaden, efter Sigende ved Opsnappelse af et fjendtligt Gnistelgram, Meddelelse om, at en fjendtlig Division befandt sig inde under Land. Kanalflaaden tog nu Kurs mod Øst for at kunne afskære Fjenden; det lykkedes ogsaa kort forinden Mørkets Frembrud, og Slagskibene »Victorious« og »Royal Oak«, der var de to østligste Skibe i »blaa« Styrkes midterste Observationslinie, blev gjort ukampdygtige tilligemed Krydseren »Vindictive«. Kort herefter fik Kanalflaaden samme Aften gennem sin IV Krydsereskadre Meddelelse om, at denne havde Føling

med »blaa« Hovedstyrke. Kanalflaaden fortsatte som Følge heraf Kursen Syd paa for at opnaa Hovedkampen.

Medens »blaa« Styrke den 27de var i Færd med at indtage sine Poster i Observationslinierne, var dens Slagskibe som nævnt blevet observerede af IV Krydsereskadre, og denne holdt stadig Føling med Atlanterhavsflaaden og sendte Melding herom til Admiral Wilson. Da det som Følge heraf sandsynligvis ikke vilde vare længe, inden rød Hovedstyrke vilde indtræffe, besluttede Viceadmiral May sig til med sine Slagskibe at forlade den planlagte Position, som den midterste af de 3 Observationslinier, for med sine 5 Slagskibe af »King Edward«-Klassen, i Kraft af deres om end kun ringe Overlegenhed i Fart, forsøge at undslippe fra Kanalflaaden og naa ind i Kanalen. Af de øvrige 4 Skibe i Linien var som omtalt ovenfor »Victorious« og »Royal Oak« netop paa dette Tidspunkt blevet afskaaret og gjort ukampdygtige af Kanalflaaden.

De to andre Skibe »Majestic« og »Magnificent«, der paa Grund af deres ringere Fart maatte opgive at kunne følge de 5 Skibe af »King Edward«-Klassen, fik Ordre »to make their best in the Atlantic.« Det lykkedes ogsaa disse at undgaa Kanalflaaden og at slippe Vest over.

Efter at Viceadmiral May havde samlet sine 5 resterende Slagskibe om Aftenen den 27de, sattes Kursen først Øst paa. Dette er sandsynligvis sket for muligen at komme Skibene paa hans østlige Fløj til Hjælp. Da det ikke lykkedes ham at naa dette i Tide, søgte han om Natten ved forskellige Kursændringer at komme ud af Føling med de »røde« Krydsere. Han opnaede dog ikke dette, og da han om Morgen den 28de saa, at han stadig var observeret af disse, besluttede han sig til at undløbe, og tog først vestlig Kurs, men drejede ved Middagstid mod Nord og satte Kursen mod Kanalen, forfulgt af Kanalflaaden.

28/6 4 1/2 EM

28/6 I EM

- King Edward
- Hindostan
- Dominion
- Commonwealth
- N. Zealand

- Hindostan
- King Edward
- Dominion
- Commonwealth
- N. Zealand

I Division

- Caesar
- Jupiter
- Exmouth
- Prince George
- Vengeance

- Ocean
- Albemarle
- Russell

- II Division
- Triumph
- Glory
- Soliath
- Illustrious

- Albemarle
- Caesar
- Russell
- Exmouth
- Vengeance
- Triumph
- Jupiter
- Soliath
- Glory
- Prince George
- Illustrious

28/6 8 EM

- Dominion
- King Edward
- Hindostan
- Commonwealth
- N. Zealand

- Spartiate
- Gladiator
- Endymion
- Hawke

- Albemarle
- Caesar
- Russell
- Exmouth
- Triumph
- Prince George
- Glory
- Soliath

28/6 9 EM

- Hindostan
- King Edward
- Commonwealth
- N. Zealand

- Spartiate
- Gladiator
- Endymion
- Hawke
- Albemarle
- Russell
- Caesar
- Vengeance
- Exmouth
- Ocean
- Triumph
- Jupiter

29/6 8 FM

- Hindostan
- King Edward
- Dominion
- Commonwealth
- Spartiate

- Andromeda
- Aboukir
- Albemarle
- Russell

Topace

Skitse over rød "Styrkes Jagt paa blaa" Styrkes Slagskibe.

Slagskibet »New-Zealand« fik hen paa Eftermiddagen den 28de havareret nogle Kedler, saa at den sakkede noget agterud, men takket være det indtrædende Mørke, lykkedes det dog »New-Zealand« at undslippe Vest paa og videre Nord paa, saa at den uskadt den 31te naaede Bergehaven.

Forfølgelsen af »blaa« Flaades Slagskibe klargøres ved hosstaaende Skitse.

Som det fremgaar af denne, øgedes Distancen mellem de to Kampflaader, og den 30te Juni om Formiddagen stod Viceadmiral May med sine 4 Slagskibe ind i den engelske Kanal. Ved Forbisejlingen af Alderney afsendes følgende Gnisttelegram:

»Fra den Øverstkommanderende over »blaa« Flaade til Hans Majestæt Kongen, Premierministeren, Admiraltetet, Borgmestrene i Havnebyerne og Krigshavnenes Chefer.

Fjenden behersker for Tiden den engelske Kanal og fordrer Krigsskadeserstatning. Bliver der gjort Forsøg paa ved Hjælp af Jagere, Torpedobaade, Undervandsbaade eller Miner at tilintetgøre noget »blaa« Skib, saalænge det befinder sig i den engelske Kanal eller ved Kysten, vil jeg bombardere ubeskyttede Havnebyer, og »rød« Styrke bærer Ansvar for den heraf opstaaede Skade paa Menneskeliv og Gods. Jeg vil i Eftermiddag ankomme til en af de aabne Kystbyer. Hvis det hvide Flag ikke bliver hejst som Tegn paa, at mine Betingelser er antagne, bliver Byen straks bombarderet, Krigsskadeserstatning bliver senere fastsat.«

Den 1ste Juli om Eftermiddagen ankom de 4 »blaa« Slagskibe til Scarborough paa Englands Østkyst, og en Skrivelse af samme Indhold som ovennævnte Gnisttelegram indsendtes til Borgmesteren. Efter et kort Ophold her, stod Viceadmiral May atter til Søs ud i Nordsøen, vendte senere og stod ned i Kanalen, hvor han befandt sig ved Øvelsernes Ophør den 2den Juli.

Angaaende Middelhavsflaadens Operationer frembyder disse ikke saa meget af Interesse. Overensstemmende med Planen forlod Admiral Beresford Gibraltar den 25de og stod Nord paa, følgende Handelsrouten og med III Krydsereskadre i Vifteformation foran Slagskibene. Om Formiddagen den 27de observeredes fra III Krydsereskadre et Slagskib, hvilket formodedes at være af »King Edward«-Typen; det var imidlertid »Victorious«, der havde anbragt en falsk 3die Skorsten i Diametralplanet. »Victorious« stod nu Nord paa for at bortvende Opmærksomheden fra »blaa« Hovedstyrke, men blev, som ovenfor omtalt, samme Aften afskaaret af Kanalflaaden og tilintetgjort sammen med »Royal Oak« og »Vindictive«.

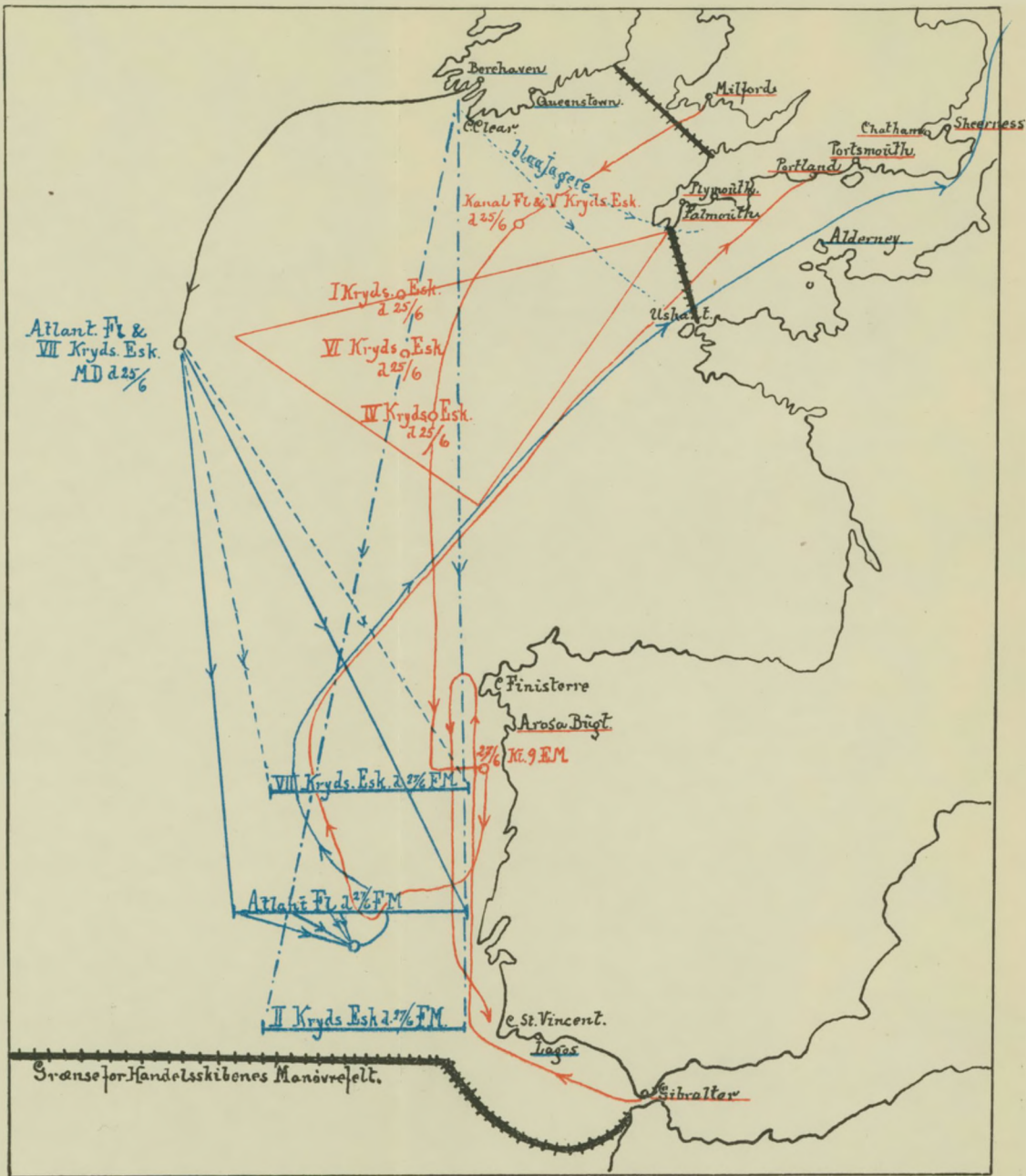
Om Aftenen den 28de Juni vendte Admiral Beresford ud for Kap Finisterre og stod Syd paa langs Handelsrouten, som før med III Eskadre foran sig.

Om Eftermiddagen den 20de kom Admiral Beresford til at assistere I Krydsereskadre (»rød«), idet denne forfulgte II Krydsereskadre, der havde været inde i Lagos for at fylde Kul. Ved den Kamp, der udspandt sig her og varede i 2 Timer, blev Flagskibet for II Eskadre »Drake« gjort ukampdygtigt af »Formidable«.

Kampen mellem I og II Krydsereskadre foretoges under en Fart af 21 Knob og paa saa stor Afstand, at Mellemskytset ikke kunde række. Foruden »Drake«, der blev tilintetgjort under Flugten, blev 2 »blaa« og 2 »røde« Panserkrydsere erklæret for ukampdygtige.

Efter at Middelhavsflaaden havde ydet Assistance ved denne Lejlighed, stod den videre Syd paa og opholdt sig indtil Slutningen af Manøvrerne udfor Kap St. Vincent, idet den dog om Natten stod ud til Søs af Frygt for de i Lagos liggende »blaa« Jagere.

Flagskibet for VI Krydsereskadre (»rød«) »Terrible« forfulgte under Sejladsen Syd paa Flagskibet for VII



Krydsereskadre (»blaa«) »Niobe« med det Resultat, at begge blev erklærede for ukampdygtige.

Panserkrydseren »Bedford« (»rød«) havde som special Opgave at optræde som Prisetager, hvorfor den havde malet sine Skorstene røde.

Det lykkedes de Krydsere, som Middelhavseskadren havde ladet foretage Bevogtningen af Lagos, at afskære og tilintetgøre nogle af de »blaa« Jagere, ligesom det ogsaa siges at være lykkedes en Officer fra Krydseren »Minerva« ved Hjælp af en Kutter at trænge ind i Havnen ved Lagos og at sprænge 2 »blaa« Kuldepot-skibe i Luften ved Miner.

Efter at Kanalfaaden havde opgivet Forfølgelsen af de 4 »blaa« Slagskibe, stod den ind til Portland for at fylde Kul. Da Kulfyldningen var tilendebragt, stod den atter med SV-lig Kurs ud i Atlanterhavet for at fortsætte Manøvrerne med at holde Farvandet rensed for »blaa« Skibe. Ved Øvelsernes Ophør den 2den Juli Kl. 12 Middag befandt den sig omtrent paa den 46de Breddegrad.

Hermed er de vigtigste af de under Manøvrerne forefaldne Begivenheder omtalte; tilbage staar da at omtale, hvad der er indhøstet af Erfaringer og Lærdomme, idet dette jo skulde sætte Kronen paa Værket. Men vedrørende denne Side af Sagen er det desværre meget vanskeligt at udtale sig; man maa vente, til Admiralitetet muligvis — i Betragtning af den Interesse, hvormed hele Handelsbeskyttelsesspørgsmaalet omfattes af den engelske Nation — vil offentliggøre en Dom om Manøvrerne. Paa Forhaand maa man vel næsten vente sig, at den kommer til at gaa ud paa at bekræfte Admiralitetets forinden Manøvrerne udtalte optimistiske Erklæring om, at den engelske Nation kunde føle sig fuldt betrygget imod, at dets Handel skulde lide noget væsentligt Afbræk under en Krig af lignende Art, som den

under Manøvrerne supponerede. Dette støttes jo ogsaa af den Oplysning, at kun¹⁾ 2% af de deltagende Handelsfartøjer var opsnappede som Priser. Det maa jo vel nok siges, at Farvandet omkring Routerne for Handelskibene allerede efter 3¹/₂ Dags Forløb har været kun i ringe Grad generet af Fjendens Skibe. Ganske vist lykkedes det jo nok Viceadmiral May med de 4 Skibe at slippe ind i Kanalen og udstede ovenomtalte Proklamation; men hvad betyder i Virkeligheden dette? Situationen vilde dog meget hurtigt have været ham uholdbar, og i heldigste Fald vilde han blive tvunget ind i en af sine Tilflugtshavne, hvorfra han da atter vanskeligt kunne slippe ud. Hvorledes Samarbejdet mellem Handels- og Krigsskibene (Efterretnings- og Signalvæsen) har fungeret, foreligger der intet om.

Til Trods for de mest moderne Gnisttelegrafapparater, det store Antal hurtiggaaende Krydsere, Scout'er og Jagere kan Efterretningstjenesten ikke — i hvert Fald for en umiddelbar Betragtning — siges at have været særlig tilfredsstillende, idet det varede næsten 3 Dage, inden »rød« Styrke havde effektiv Føling med »blaa« Styrke.

Af stor Interesse er det beundringsværdige Mod, Viceadmiral May har lagt for Dagen ved at udsende den opsigtsvækkende Proklamation om Bombardement af åabne Byer. Her kommer Fremtidskrigens nøgne og usminkede Sandhed klart frem for Lyset, thi det er vel nok den Fremgangsmaade, som ikke alene det engelske Admiralitet, men ogsaa alle andre store Sømagter i Fremtiden ville anvende, naar de heri ser et Middel til at bringe Krigen til en hurtigere Afslutning.

Om imidlertid Viceadmiralen af Admiralitetet og den engelske Presse vil faa Tak for saa forbløffende ærligt at have klarlagt denne Fremtidstaktik, er jo et andet, maaske mere tvivlsomt Spørgsmaal.

¹⁾ Efter andre Oplysninger ganske vist 30%.

Den øvrige Verden maa derimod bringe ham en Tak for, at han har belært den om, hvad man maa være belavet paa under Fremtidens Søkampe.

Efterskrift.

Den 18de Februar i Aar — omtrent en Maaned efter Afslutningen af foranstaaende Artikel — er Admiralitetets og Hoveddommernes Bemærkninger til Flaademanøvrerne blevne offentliggjorte. Da disse Bemærkninger danner en naturlig Afslutning paa denne Artikel, og det herigennem oplyses, at de tidligere fremkomne Meddelelser om Skaden paa Handelsskibene ikke var korrekte, skal de — efter *Times* — anføres her.

Admiralitetets Bemærkninger.

Manøvrerne blev berøvet meget af deres Værdi paa Grund af det ringe Antal Handelsskibe, der fulgte Admiralitetets Opfordring til Deltagelse.

Tabsprocenten af Handelsskibe var høj (55%) og vilde være foruroligende, hvis det ikke skyldtes den Omstændighed, at »blaa« Styrkes Held kun blev opnaaet paa Bekostning af en fuldstændig Desorganisation af dens Kampflaade, og at — som fastslaaet af Hoveddommerne — hvis Fjendtlighederne var blevne fortsatte, Begyndelsen af Krigens tredje Uge vilde have vist, at alle de handelsødelæggende Skibe enten var tilintetgjorte, erobrede eller blokerede i deres befæstede Havne.

Det er ligeledes sandsynligt, at Tabsprocenten vilde være bleven betydelig lavere, hvis alle de Handelsskibe, der passerede Manørefeltet — op imod 400 — havde deltaget i Manøvrerne. Som Forholdene var, blev Angrebet af »blaa« Styrkes 27 større Krigsskibe og 30 Jagere koncentreret paa det uforholdsmæssigt ringe Antal af 60 Handelsskibe samt 34 Kanonbaade og Jagere, der repræsenterede Handelsskibe. Som Følge heraf er den fremkomne Tabsprocent misvisende og yder et ringe eller

intet Grundlag for en Beregning over Faren for Søhandelen under en Krig. Det bør ogsaa bemærkes, at Bekostningsspørgsmaalet og den Omstændighed, at den angribende Flaade var paa den mod det aabne Hav vendende Side af Handelsruterne, forhindrede Handelsskibene i at gøre større Omveje for at undgaa at blive opsnappe.

Nedenstaaende Liste over »rød« og »blaa« Flaades Tab viser Resultatet af en Krydser-Krig mod en overlegen Sømagt. Det fremgaar heraf, at omendskønt en midlertidig Handelskrise muligvis kan opstaa i London ved denne Form af et Angreb, saa vil dog Angriberens fuldstændige Nederlag ikke længe udeblive, og med det Resultat at den offentlige Ro hurtigt vil blive genoprettet og den engelske Handel sikret.

	„rød“				„blaa“			
	Antal ved Krigens Beg.	Tab	Rest	% Tab	Antal ved Krigens Beg.	Tab	Rest	% Tab
Slagskibe.....	20	1	19	5	9	2	7	22,2
Panserkrydsere	19	4	15	21	7	4	3	57,1
Andre Krydsere	24	8	16	33,3	10	4	6	40
Scouts	8	0	8	0	0	0	0	0
Torpedokanonbaade .	0	0	0	0	5	5	0	100
Jagere	41	13	28	31,7	31	18	13	58

At gøre den fjendtlige Handel til Hovedangrebsobjekt, medens man anstrenger sig for at undgaa hans Krigsskibe, er i Almindelighed, set fra et krigsmaritimt Synspunkt, strategisk ukorrekt; denne Fremgangsmaade kan kun retfærdiggøres, naar der er Grund til at antage, at den fjendtlige Regering ved denne vil blive tvunget til Vildledelse i sin Strategi eller til altfor tidlige Underhandlinger om Fjendtlighedernes Afslutning.

Da det imidlertid var anset som ønskeligt, at Faren for den engelske Søhandel kunde blive undersøgt under Omstændigheder, der for denne var saa uheldige som muligt, blev den Højstkommanderende for »blaa« Styrke beordret til at udføre en Operationsplan, der i Almindelighed er anset for at være strategisk uklog; der er ingen Tvivl om, at han — bunden som han var ved disse Bestemmelser — udførte sin Opgave med stor Dygtighed. Men det er et Spørgsmaal, om han ikke vilde have opnaaet et bedre Resultat ved kun at anvende sine Krydsere til Krydser-Krigen, og at koncentrere sine Kampskibe til Angreb paa »rød« Flaades Forbindelseslinier.

Hoveddommernes Bemærkninger.

Det endelige Resultat viser, at af 94 Handelsfartøjer blev mellem Middag den 24de Juni og Middag den 2den Juli 52 tagne som Priser eller 55,2 % af det samlede Antal Handelsfartøjer, der deltog i Operationerne. Disse Tal synes ved første Øjekast foruroligende, og Handelens Ødelæggelse vilde uden Tvivl maalt i Forhold hertil foraarsage en kommerciel Krise i Landet.

I enhver statistisk Undersøgelse over Værdien af Skadeprocenten er der imidlertid visse Forhold, der maa tages med i Betragtning.

Systemet med at sende Handelsskibene i Grupper ad bestemt fastslaaede Ruter kunde ikke blive underkastet en virkelig Prøve. Dette skyldes den Omstændighed, at det Antal Handelsskibe, der var disponible til at repræsentere Landets Søhandel, ikke stod i noget passende Forhold til det Antal fjendtlige Skibe, der skulde angribe dem, og at der ikke kunde afsendes Grupper med tilstrækkeligt stort Antal Skibe.

For Eksempel kunde en Gruppe paa 4 Dampere blive angrebet af en Krydser og alle 4 muligvis blive tagne eller ødelagte, saaledes at der ved denne Lejlig-

hed fremkom en Tabsprocent paa 100. Men hvis det derimod havde været muligt at afsende en Gruppe paa 12 Dampere sammen, og de ved Angrebet havde spredt sig i alle Retninger, vilde Tabsprocenten under samme Forhold være blevet reduceret til 33,3.

Systemet med at sende Handelsskibene ad fastslaaede Ruter kom heller ikke paa virkelig Prøve, fordi Ruterne praktisk set ikke afveg meget fra de almindelige Dampskibsruter.

Hensynet til Tid og derigennem til Bekostning udelukkede ganske naturligt i Fredstid Anvendelsen af de rationelle Fremgangsmaader, som vilde blive anvendte i Krigstid.

Naar man ser hen til, hvad der virkelig skete under Manøvrerne, maa man erindre, at Angrebet paa Søhandelen allerede d. 30te Juni var i høj Grad svækket og desorganiseret, og at de »blaa« Skibe, der var tilbage, handlede paa egen Haand, og selv om de var i særdeles gunstige Positioner til at kunne genere Handel, dog med Undtagelse af Skibene af King Edward-Klassen, var uden Anfører.

Den Grundtanke, som var ledende ved Operationerne mod »blaa« Flaades handelsødelæggende Skibe, nemlig at bringe Fjenden til Kamp i Stedet for at forsøge en direkte Beskyttelse af Søhandelen, bør fastslaaes i Bevidstheden saavel for Krigs- som for Handelsmarinen.

Baade Systemet med Handelskonvoy og med en Række af Punkter langs Handelsruterne, hvor der findes Krigsskibe, vil i Praksis bevirke, at de Stridskræfter, der staar til Landets Disposition, bliver klattet bort.

Ganske vist havde de af Fjendens Skibe, der i Slutningen af Manøvrerne var tilbage, efter at det sydlige Angreb paa Handelsruterne var afslaaet, indtaget en Stilling nordpaa ved Hjørtet af Handelsvejene i Indgangen til den engelske og St. George Kanalen; men de kunde dog ikke have hævdet Offensiven i denne Position. Det er praktisk talt afgjort, at Begyndelsen

af Krigens 3die Uge vilde have vist, at alle de handelsødelæggende Skibe enten var tagne eller blokerede.

Det er derfor sandsynligt, at Skibsrhederne ved Krigens Udbrud vil foretrække at have Handlefrihed for deres Skibe med Hensyn til Sejlruter, Afgangstid o. s. v. Men det er absolut nødvendigt, at Admiralitetet fører en begrænset Kontrol over Søhandelen.

En af de vigtigste Overvejelser i denne Henseende synes at være Spørgsmaalet om at skaffe Skibsrhederne saa god Underretning som muligt om Sikkerheden under Krigstid paa forskellige Handelsruter og -pladser.

Den nordatlantiske Skibsfart og dens Dampskibstyper.

Af Ingeniør Jac. Rosen, Frederikshavn.

Der er for Tiden stor Interesse for oversøiske Lande og for Skibsfarten; vi se derfor ofte i Aviser og i Tidsskrifter korte Meddelelser om store Oceandampers Bygning, om deres hurtige Rejser eller om Konkurrence mellem Rederierne; disse spredte Meddelelser røbe det interessante Liv, der rører sig paa Havet, men deraf at danne sig et samlet Billede er vanskeligt for den Udenforstaaende. Dette skal være et saadant Forsøg, dog kun for den nordatlantiske Skibsfarts Vedkommende.

Skibsfarten paa Nordatlanten er ganske naturlig den livligste oversøiske. Paa den ene Side af Havet det gamle Europa med en tæt Befolkning og faa Raaprodukter, paa den anden Side Nordamerika, rigt udstyret af Naturen med Raaprodukter, et udstrakt Land, egnet til Stordrift i Landbrug, Bjergværksdrift og deraf betingede Industrier.

Endvidere ligger Nordamerika nærmere ved Europa end de fleste Lande, som eksportere samme eller lignende Raastoffer, eller som have Passagertrafik paa Eu-

ropa. Der er saaledes dobbelt saa langt fra England til Kap, Indien eller la Plata som til New York; derfor kan Nordatlantens Passagerdampere ogsaa opnaa den højere Fart, som økonomisk Kulforbrug udelukker paa de længere Ruter.

Da Nordamerikas Eksportprodukter har et stort Rumfang i Forhold til Værdien (Hvede, Bomuld, Majs), maa de transporteres økonomisk, d. v. s. i store Ladninger; derfor ses paa Nordatlanten ved Siden af Passagerdamperne ogsaa store Fragtdampere.

Trafikken fra Europa er præget af den Mængde Emigranter, der befordres fra alle store Søstæder til Nordamerika, saaledes forskaffende Skibene en lønnende Fragt ud, da de Forenede Staters høje Toldsatser umuliggør nogen større europæisk Eksport.

Ladningen.

Størrelsen af de Forenede Staters Handel med Europa — sammenlignet med de øvrige Verdensdele — ses i Tabel 1; Halvdelen af Importen var fra Europa, tre Fjerdedele af Eksporten gik til Europa i de to nævnte Aar.

TABEL 1.

Lande	Import fra				Eksport til			
	1902		1903		1902		1903	
	Mill. Kr.	% af hele Importen	Mill. Kr.	% af hele Importen	Mill. Kr.	% af den saml. Eksp.	Mill. Kr.	% af den saml. Eksp.
Europa	1790	52.7	2075	53.5	3800	73.0	3880	72.5
Canada	568	16.7	711	18.4	766	14.7	812	15.2
Syd-Amerika . . .	452	13.2	404	10.4	143	2.8	154	2.9
Asien	489	14.8	549	14.2	240	4.6	218	4.1
Australien	54	—	79	—	129	—	140	—
Afrika	50	—	47	—	126	—	144	—
	3403		3865		5204		5348	

Hvad eksporterer da Nord-Amerika? I 1902 eksporterede de Forenede Stater til Storbritannien:

TABEL 2.

Varer	Vægt i Tons	Værdi i Mill. Kr.
Bomuld.....	608 000	530.0
Hvede.....	2 166 000	264.0
Majs.....	1 275 000 ¹⁾	—
Flæsk.....	247 000	226.0
Hvedemel.....	779 000	131.0
Kødvarer.....	282 000	121.0
Tobak.....	53 000	86.0
Talg.....	768 000	69.5
Træ.....	—	68.0
Petroleum.....	—	64.8
Maskiner.....	—	54.1
Kobber.....	57 000	54.0
Fisk.....	30 000	20.0
Æbler.....	—	18.2

For kun at nævne Poster paa over 1 Million Pund Sterlings Værdi.

Naar Bomulden og Majsen undtages, grupperer Oplandet for Eksporten sig omkring de store Søer, et Areal saa stort som Nord- og Mellem-Europa. Hveden fra Manitoba og Minnesota sejles over Søerne til Buffalo, derfra pr. Bane til Havet; Kød fra Chicago, Kobber fra Michigan, alt strømmer ud mod de faa og store Havne, fra St. Lawrence til Baltimore.

Disse Masser taale ikke store Transportomkostninger, derfor indførte Amerikanerne tidligt den nu saa vel kendte Transportteknik med Kornelevatorer ved hver Landstation, særlig konstruerede Dampere paa Søerne (Skibe, som kunne indlade 5000 — fem Tusind — Tons

¹⁾ Majs-Eksporten er for 1901; Majs-Eksporten for 1902 var undtagelsesvis kun ringe.

Erts i $3\frac{1}{4}$ Time), Fragtbanevogne paa 50 Tons, store Kraner til Udlosning; alt dette begyndte ved Søerne og bredte sig mod Øst til Havnene, ogsaa Oceandamperne blev rationelt udnyttede; vi paa denne Side fulgte Eksemplet, hvilket ses i Havne som Hamborg og Manchester.

Passagererne.

Returfragten fra Europa er hovedsagelig færdige Industrigenstande samt Passagerer. Der landsattes saaledes i New York i Aarene

TABEL 3.

	Kahypassagerer	Emigranter
1896.....	99 000	252 000
1897.....	91 000	192 000
1898.....	80 000	220 000
1899.....	107 000	304 000
1900.....	138 000	403 000
1901.....	128 000	439 000
1902.....	140 000	574 000
1903.....	161 000	643 000
1904.....	162 000	573 000
1905.....	185 000	776 000
1906.....	218 720	940 831

Ialt i 1906.....1 169 551 Passagerer.

De fleste Emigranter ere Syd- og Østeuropære; saaledes i 1902.

180 000 Italienerne,
170 000 Østerrig-Ungarer,
110 000 Russere,
55 000 Skandinaver

o. s. v.

Hvert Skib medtager mange Passagerer; hver af Cunard- og White Star-Liniens Middelhavs-Dampere overførte saaledes i 1906 gennemsnitlig 2000 Passagerer.

Disse Mennesker strømme ikke sammen i Havnene, uden at et stort Apparat med Reklame, Agenter i hver By, fri Jernbanerejse til Havnen, Statsinspektion ved Grænsen (Rusland-Tyskland) sættes i Gang, endvidere Logis- og Karantæneforanstaltninger i Havnebyerne. Hamburg-Amerika-Linien har saaledes opført en hel Barakby udenfor Hamburg, hvor Emigranterne indlogeres, indtil passende Skibsløjlighed findes; her findes alt, Hospitaler, Synagoger, jødisk Køkken o. s. v. Og Emigranterne slippes heller ikke løs i New Yorks Gader uden videre; de inspiceres ved Landstigningen, mange sendes tilbage paa Selskabets Bekostning, naar de enten ikke ere raske eller mangle de nødvendige kontante Penge, som fordres for at faa Lov til at lande; mange køres i særlige Emigranttog ind i Hjertet af Nordamerika, til Pennsylvaniens Kulgruber, til Ertstdistrikterne ved Søerne eller til Hvedelandene.

Saa er der den store Trafik af Lyst- og Forretningsrejsende, 218 000 landsattes i New York i 1906; i Sommermaanederne afgaar over 100 Kæmpedampere om Maaneden regelmæssig som Jernbanetog med Passagerer fra denne Side. Der gøres store Anstrengelser for at kapre disse Kahytspassagerer, alle Slags Lettelser indrømmes; Returbilletter gælde for flere Selskabers Skibe; særlige Tog føre Passagererne fra f. Eks. Berlin til Bremerhafen, fra Paris til Havre, lige ud til Damperen, som da afgaar et Kvarter efter; Emigranterne ere indskibede Dagen i Forvejen. Passagererne kunne lande, hvor de ønske; en Billet fra Genua til Boston gælder saaledes ogsaa fra Hamburg til New York, om denne Rute foretrækkes. Priserne for Overfarten variere meget, rette sig efter Kamrenes Beliggenhed, fra en Række Værelser oppe ved Kommandobroen til et Kammer under Dækket kun elektrisk oplyst, fra 4000 Kr. til 200 Kr. Selskaberne konferere angaaende Minimumspriser for Kahyts-

passagererne, som aarlig fastsættes for hver enkelt Damp-
per i Forhold til dens Alder, Fart og Udstyr.

Dampskibsselskaberne.

Som allerede nævnt, er en Mængde Dampskibsselskaber interesserede i den nordatlantiske Fart. Ikke mindre end 28 have fast Linie paa New York. De mest bekendte ere:

TABEL 4.

Selskabets Navn	Hjemsted	Stiftet i Aaret	Antal Skibe	Brutto-Tonnage	i Morgan-Trusten
White Star-Linien	Liverpool	1869	27	260 000	T
Cunard-Linien	do.	1840	19	128 000	
Dominion-Linien	do.	1870	11	—	T
Leyland-Linien	do.	—	47	280 000	T
Anchor-Linien	Glasgow	1856	24	—	
Allan-Linien	do.	1854	25	180 000	
Atlantic Transport Co.	London	1886	19	138 000	T
Hamburg-Amerika-Linien.	Hamburg	1847	125	651 000	
Norddeutscher Lloyd	Bremen	1858	122	583 000	
Holland-Amerika-Linien	Rotterdam	1872	9	79 000	T
Red Star-Linien	Antwerpen	—	2	—	T
Co. Générale Transatlantique	Havre	1862	52	168 000	
Forenede Dampskibsselsk.	Kjøbenhavn	1866	119	149 000	
American-Linien	Philadelphia	1871	25	180 000	T
Canadian Pacific Railway Company	Montreal	1891	23	173 000	

Tallene ere fra 1903, de have forandret sig noget siden, men give dog et tilnærmelsesvist rigtigt Billede. Hele Tonnagen er selvfølgelig ikke i Fart paa Nordatlanten, saaledes har Hamburg-Amerika Linien Skibe paa Syd-Amerikas Vestkyst indtil Britisk Columbia, mellem Vest-

indien og New York; White Star-Linien har Dampere mellem Liverpool og Kap, Liverpool og New Zeland, mellem San Francisco og Honkong.

White Star-Linien begyndte i 1869 en Rute paa New York og blev snart anset paa Grund af sine udmærkede Skibe, der paa mange Punkter vare banebrydende, idet de gik bort fra den fra Sejlskibene nedarvede Form og Indretning.

Den har siden beholdt sin Førstilling paa dette Omraade, men har givet Afkald paa stor Hastighed til Fordel for store Lastrum og bekvemme Kabytter. Linien har 12 store Passagerskibe i Fart mellem Europa og Nordamerika:

6 imellem Liverpool og New York, 6 Afgange om Maaneden,

3 imellem Liverpool og Boston, 3 Afgange om Maaneden,

3 imellem Genua og Boston, 3 Afgange om Maaneden.

Skibene ere alle nye og af kæmpemæssige Dimensioner; de 4 største, som ere i Liverpool—New York-Farten, have følgende Dimensioner:

TABEL 5.

	Bygget i Aaret	Gross Tonnage	Længde mellem p. p.	Bredde	Dybgaaende	Indiceeret Hestekraft	Fart i Knob	Antal Passagerer
			Fod	Fod	Fod	c.		
Adriatic ...	1906	29 000	709	75.6	33	14 000	16	3000
Baltic	1904	24 000	"	"	"	"	"	"
Cedric	1902	21 000	680	75.4	33	13 000	16	3000
Celtic	1901	"	"	"	"	"	"	"

Cunard-Linien er Nordatlantens ældste Dampskibsselskab; saa langt tilbage som i 1840 begyndte den

med regelmæssig Fart paa Boston fra Liverpool, 1 Damp-
per hver 14de Dag. Det var med Hjulskibet »Britan-
nia« (se Fig. 4), 207 Fod langt med Maskine paa ca.
750 I. H. K. Linien var i 80erne og 90erne den fø-
rende, men lod sig i Slutningen af 90erne distancere af
Tyskland; dog da Morgan Trusten dannedes, gjorde
Cunard-Linien en Kraftanstrengelse, idet den paatog sig,
med Tilskud fra den engelske Regering, at sætte 2 hur-
tige Dampere ($24\frac{1}{2}$ —25 Knob) i Fart paa New York;
disse Skibe bygges for Tiden. Linien har 11 Passa-
gerdampere paa Nordatlanten:

6	imellem	Liverpool	og	New York,
2	—	—	-	Boston,
3	—	Fiume	-	New York.

Allan-Linien har haft Dampskibe paa Canada i over
et halvt Aarhundrede; fra Midten af 90erne har Linien
fornyset sit Materiel og er nu den førende paa Canada.
Den vigtigste Forøgelse til Flaaden var Turbinedamperne
»Virginian« og »Victorian« i 1905; Linien er ikke
Aktieselskab, men ejes af Familien Allan, bosiddende i
Canada og England.

4 nye Dampere opretholde den ugentlige Forbin-
delse mellem Liverpool og Quebec-Montreal; om Vin-
teren, naar St. Lawrencefloden er lukket af Is, sejles til
Halifax og St. John, New Brunswick.

Canadian Pacific Railway Co. Montreal, begyndte
sin maritime Virksomhed i 1891 med Post- og Passa-
gerfart mellem Vancouver og Hong Kong, efter at have
fuldført den canadiske Pacificbane. I 1902 købte de
Elder-Dempsters canadiske Rute fra Bristol, og i
1906 aabnedes en ny Passagerlinie med to 19 Knobs
Dampere paa Montreal. Hermed optræder en ny Kon-
kurrent paa Nordatlanten. Ruten fra Europa over Ca-
nada til Japan er meget populær, idet den er kortere
end gennem Suez-Kanalen. Selskabet er — som Jern-

baneselskab — hovedsagelig interesseret i forhøjet Trafik paa sine Baner, for at skaffe Turister til det ny opdagede Turistland i Klippebjergene eller Farmere til de store Landstrækninger, det ejer langs sine Baner.

Hamburg-Amerika-Linien er Verdens største Selskab, den begyndte sin Virksomhed i 1853 med 1 Dampers fra Hamburg til New York om Maanedens, i 1860 en Dampers hver 14de Dag og endelig i 1872 en om Ugen. Nu har Selskabet 11 store Passagerdampere paa Nordamerika.

Norddeutscher Lloyd i Bremen har den mest udviklede Passagertrafik; det er det eneste Selskab, som kan vedligeholde ugentlig Forbindelse med Nordamerika med kun 3 Dampere, nemlig de hurtigløbende

Kaiser Wilhelm der Grosse, 23 Knob,
Kronprinz Wilhelm, 23 Knob,
Kaiser Wilhelm II, 24 Knob.

Der er desuden 9 »Intermediate-Dampere« mellem Bremen og New York, store og ensartede Skibe.

Naar de øvrige Selskaber ikke omtales nærmere, er det for at undgaa Gentagelse, da Ruter og Skibe ligne de allerede nævnte. Vort eget »Forenede« bør nævnes som Eksempel paa et Selskab, der har aabent Øje for Tidens Krav. I de 4 nye Amerikadampere har det det nødvendige Firkløver for at kunne udføre Turene tilfredsstillende, Skibe, som staa paa Højde med Udlandets »Intermediate-Dampere«.

Statens Stilling til Skibsfarten.

Statens Interesse for Skibsfarten træder stærkt frem paa Nordatlanten, idet de fleste større Skibe dels medføre Posten, benyttes som Krydsere i Krigstilfælde, eller Rederierne modtage Tilskud for at kunne bestaa. Det sidste er navnlig Tilfældet med det franske Selskab »Compagnie Générale Transatlantique«, som har

3 Ekspresdampere af stor Tonnage i Fart mellem Havre og New York.

Tilskudet ydes per Tons Brutto, desuden for den aarlig gennemløbne Distance; selv de franske Skibsværfter modtage Tilskud for at sættes i Stand til at bygge saadanne Skibe.

Tyskland yder tilsyneladende ikke sine nordatlantiske Selskaber Tilskud, men gennem meget billige Jernbanefragter for Eksportgods have de Forspring fremfor Udlandets Selskaber; det er saaledes paavist, at medens Fragten for 1 Ton Jernvarer fra Sheffield til London er 31 Kr. 60 Øre, er den i Tyskland for samme Vare over lignende Afstand til Hamburg kun 3 Kroner.

Den engelske Regering understøtter siden 1902 Cunard-Linien i en hidtil ukendt Udstrækning, idet den, da Morgan-Trustens Dampere syntes at true den engelske Skibsfart, laante Selskabet $2\frac{1}{2}$ Million £ til meget lav Forrentning til at bygge de to store Dampere, som skulle generobre Rekorden; hvert Skib faar et aarligt Tilskud af 75 000 £.

De nordatlantiske Skibe komme i langt højere Grad i Betragtning som Hjælpekrydsere end Skibe paa andre Have, idet de have større Fart. Kun de nordatlantiske Oceandampere have over 20 Knob, de indiske og sydafrikanske Liniers Skibe nøjes med 15—18 Knob; paa Grund af Rejsens Længde kunne de ikke medføre den Kulmængde, som den højere Fart vilde fordre.

For at komme i Betragtning som Hjælpekrydsere maa Skibene opfylde visse Fordringer udover høj Fart; de maa bygges efter approberede Tegninger, i Tyskland af indenlandsk Materiale, og have en vis Procentdel indenlandsk Besætning. De Sagkyndiges Mening om Hjælpekrydsernes Anvendelighed er delt; under den spansk-amerikanske Krig benyttedes imidlertid American-Liniens Skibe mod Spanierne med Held.

Postens Befordring mellem Europa og New York er af stor Betydning, idet følgende Landes Post (enkelte dog kun delvis) gaar over denne Havn, nemlig:

Canada	Nordlige Sydamerika.
Mexico	Peru.
Central-Amerika	Japan.
Vestindien	Kina.

Vederlaget for Postens Befordring er forskelligt, de Forenede Stater betale betydeligt mere til deres egne end til fremmede Skibe, en anden Form for Understøttelse af den betrængte Skibsfart. Foruden den direkte Indtægt, Postbefordringen giver, er den samtidig Reklame for Selskaberne, hvilket ses af Reklameplakaterne, hvor man træffer Benævnelser som: »Dobbeltkrue-Postdamper«, »Dobbeltkrue-Eksprespostdamper«.

De Forenede Staters Postvæsen offentliggør aarlig en Liste, visende den Hurtighed, hvormed Breve befordres fra Londons Centralpostkontor til New Yorks do. med de forskellige Selskabers Skibe:

TABEL 6.

Posten befordredes i 1903 med		Antal Dage, Timer, Minutter	Gennem- snit af Antal Rejser
Selskab	Skibets Navn		
Norddeutscher Lloyd	Kaiser Wilh. d.Grosse	6-8-18	11
do.	Kronprinz Wilhelm	6-10-18	12
do.	Kaiser Wilhem II..	6-17-18	3
Hamb.-Amer.-Linie .	Deutschland	6-18-42	5
Cunard-Linie	Lucania	6-7-36	10
White Star-Linie . . .	Oceanic	7-5-6	11
American-Linie	Philadelphia	7-10-54	17
Co. Gén. Transatlant.	la Savoie	7-12-12	10

Overenskomster mellem Dampskibs-Selskaberne.

De to tyske Selskaber have siden 80erne arbejdet sammen overfor Udlandet; i 1885 grundede de, sammen med andre kontinentale Selskaber, et »Nord Atlantisk Rederi Forbund«, for at regulere Emigrant-Trafikken, saaledes at hvert Selskab, for at undgaa unødvendig Reklame og Agentudgifter, fik sit Omraade tildelt, hvor de kunne hverve Passagerer. I 1895 sluttede de engelske Selskaber sig til Forbundet; de tyske og de hollandsk-belgiske Selskaber beholdt den kontinentale Emigrant-Trafik med Undtagelse af Skandinavien; de engelske Skandinavien, Storbritanien og Irland. Saaledes stod Forholdene indtil 1903, da Cunard-Linien sluttede Overenskomst med den ungarske Regering om Transport af ungarske Emigranter over Fiume. De tyske Linier ansaa dette for Brud paa tidligere Overenskomster; inden dette udjævnedes, udspandt sig en haard Kamp mellem — paa den ene Side — de tyske Linier og hele Trusten, paa den anden Side Cunard-Linien. Emigranttaksten fra Europa til Amerika nedsattes til 2 £ imod 5—6 £ tidligere. — Det var i 1902, at Amerikanerne gennem Finansmanden P. Morgan overtog White Star og flere europæiske Linier, for at drive dem under fælles Ledelse og saaledes spare i Administrations-Udgifter, for at kunne anvende Skibene paa bedste Maade o. s. v. Ledelsen er dog nu gledet over paa White Star Liniens Hænder. Til Trusten sluttede de to tyske og senere det franske Selskab sig, dog forbeholdende sig en vis Selvstændighed.

De nordatlantiske Havne.

Store Skibe fordrer store og dybe Havne, som igen opmuntrer Rederen til at bygge endnu større Skibe; Havnen er altid uheldig stillet i Kapløbet, da dens Udvidelse tager længere Tid end Bygningen af Skibet. For Tiden ere disse altsaa forud for Havnene, dog over-

TABEL 7.

De vigtigste nordatlantiske Havne.

	Eksport i 1902 £ Sterling	Import i 1902 £ Sterling	Netto- Tonnage ind- klareret	Dybde i Indsej- lingen. Laveste og højeste Vand- stand	Største Længde og Bredde af Tørdokker
Liverpool ...	106 000 000	132 000 000	—	Fod 25—55	Fod 925×94
Hamburg ...	93 000 000	112 000 000	8 690 000	20—26	745×88 Flydedok
Bremerhafen	—	—	2 980 000	28—34	705×88
Southampton					860×90
New York ...	118 200 000	95 000 000	8 510 000	30—35	—
Boston	17 300 000	14 600 000	2 650 000	30	—
Philadelphia.	11 000 000	15 000 000	2 060 000	30—32	—
Baltimore ...	5 000 000	14 900 000	1 600 000	—	—

alt udvides. Antwerpen har store Fremtidsplaner, Bristol har lige fuldendt nye Dokker for at erhverve en Del af Trafiken paa Canada. I New York, Hamburg, overalt arbejdes rastløst.

New York's Overlegenhed fremfor de øvrige nordamerikanske Havnesteder er iøjnespringende (Tabel 7), her ender jo ogsaa de fleste Passagerlinier; Havnen uddybes nu til 35 Fod ved laveste Vandstand.

Andre nordamerikanske Havne foruden ovennævnte ere Halifax, Portland, St. John, som ere Vinterhavne for den canadiske Trafik, naar St. Lawrencefloden er tilfrosset.

Paa denne Side bør Liverpool-Manchester omtales; de forsyne hovedsagelig Nordengland med Bomuld og Fødevarer; den første var i mange Aar Centret for den nordatlantiske Trafik, og endnu hører flere Linier hjemme her, selv om en Del af Passager-Trafiken er

gaaet Syd paa til Southampton, Dover og Plymouth. Havnen bestaar af c. 80 større og mindre Dokker, nye og gamle; for de transatlantiske Dampere er der dog udenfor Dokkerne bygget Landgangsbroer, hvor Passagerer og Kreaturer kunne landsættes uafhængig af Vandstanden. Ved Højvande er der 50 Fod i Indsejlingen til Havnen, ved Lavvande 25 Fod. Manchester, der kun er 12 Aar gammel som Søstad, har allerede draget en Del af Liverpools Trafik til sig. Flere Linier har nu fast Rute mellem Manchester og Nordamerika. Havnen har 28 Fod Vand.

Southampton er ligesom Manchester en ny Havn, dens Opland er London, hvorfor den nærmest kommer i Betragtning ved Passagerernes og Postens Landsætning. Norddeutscher Lloyds Skibe anløber her, ligesaa American Liniens.

Hamburg er Centrum for Tysklands Eksport, endskønt den ligger mange Mil opad Elben, som baade sander til og fryser til. Dybden er saa utilstrækkelig, at de store Dampere ofte maa losse og lade en Del af Lasten halvvejs opad Floden. Hamburg—Amerika Linien har i Hamburg 2 egne Havne med en samlet Bolværkslængde af 10 000 Fod, og Pakhuse som har en Gulvflade af $1\frac{1}{2}$ Million \square Fod. I Hamburg Havn ses færre Jærnbanelog end i andre Havne, det meste af Ladningen transporteres, efter at være sorteret i Pakhusene, i 500—1000 Tons Lægtare opad Elben til Berlin, til Industri-Centrene i Sachsen og Schlesien eller opad Rhinen. Selv Norddeutscher Lloyd samler endel Fragt i Hamburg.

Bremerhafnen ved Weserens Udløb er Norddeutscher Lloyds Flaadestation, her hersker samme Liv som i Hamburg, her udlosses Bomulden, her koncentrerer den store Emigrant-Trafik sig; dog Bremerhafnen er truet af Bremen, da Weseren stadig uddybes; den Tid er maaske ikke fjern, da de store Dampere gaar helt op til Bremen.

Nord Atlanten.

Den almindelige Maalestok for Overfartens Længde er Distancen New York—Queenstown 2889 Kvml.

Rekorden var i:

1841	fra	Halifax	til	Liverpool	9	Dage	21	Timer.
1863	-	New York	til	Queenstown	8	Dage	3	T.
1887	-	—	-	—	6	—	4	-
1898	-	—	-	—	5	—	8	- 38 M.
								»Lucania«.
1898	-	—	-	—	5	—	8	T. 18 M.
								»Kaiser Wilh. d. Gr.«
1904	-	—	-	—	c. 5	Dage.		»Kaiser Wilh. II«.

Nutidens store Skibe byder langt større Garanti for Rutens Regelmæssighed end de tidligere smaa Skibe; det er paavist, at de mindre Skibe i høj Sø og Modvind taber indtil 5 Knob af Farten, de store derimod kun 3. I den varme Aarstid hindres Sejladsen en Del af Taage ved den amerikanske Kyst, og om Foraaret træffes her en Del Drivis. Bestemte Ruter for at undgaa Kollision er aftalt mellem Rederierne, en nordligere for udgaaende og en sydligere for hjemgaaende.

Skibene.

Disse kunne inddeles i 3 Typer:

Rekordbrydere og Ekspresdampere....	19—25
Fragt- og Passagerdampere	15—18
Fragtdampere	11—14

De nyeste Rekordbrydere ere angivne i Tabel 8.

»Mauretania« og »Lusitania« bygges for Cunard-Linien med Statstilskud, som tidligere omtalt. Maskinerne, som er det mest fremtrædende i Konstruk-

TABEL 8.

Navn	Lusitania	Kaiser Wilhelm II	Deutschland	Kronprinz Wilhelm	la Provence	Campania
Rederi	Cunard	Norddeutscher Lloyd	Hamb.-Amer. Linien	Norddeutscher Lloyd	Co. Gen. Transatlant.	Cunard
Bygget i Aaret.....	1907	1902	1902	1901	1906	1893
Bygget af	John Brown Glasgow	Vulkan Stettin	Vulkan Stettin	Vulkan Stettin	St. Nazaire	Fairfield Glasgow
Antal Kåhytspassagerer	1050	1100	—	—	570	1000
— Emigranter	1300	770	—	—	800	700
Deplacement i Tons.....	38 000	28 000	23 600	21 300	19 200	18 000
Længde mellem Perpendicularærerne i Fod.....	760	—	662,9	663	597	600
Bredde paa Spant i Fod.....	88	72	67	66	64,5	65,8
Dybgaaende, lastet, i Fod.....	33	29	29	—	26,9	25
Hastighed i Knob	25	23½	23¼	23¼	22	22
Indiceret Hestekraft.....	68 000	40 000	37 000	33 000	30 000	30 000
Maskiner.....	Turbiner	4 quadruple Exp.	2 quadruple Exp.	—	2 quadruple Exp.	2 triple Exp.
Damptryk i Pund pr. Kv.-Tomme.	200	225	220	210	200	165
Hedeflade i Kv.-Fod.....	160 000	107 000	—	—	58 000	82 000
Kunstig Træk	Howden	—	—	—	Howden	—
Kulforbrug pr. I. H. K. i Pund....	1,45	—	—	—	—	1,6
Pris i Kroner.....	c. 23 000 000	—	—	c. 12 000 000	—	—

tionen, er Turbinemaskiner, tilsammen indicerende 68 000 Hestekræfter. Maskin- og Kedelrum optager ikke mindre end 420 Fod af Skibets Længde. Paa disse Skibe, som overhovedet paa alle nyere, bygges i Højden i en hidtil ukendt Maalestok; saaledes har disse Skibe endnu ovenover det Dæk, som afslutter Maskinrummene oventil, 4 Dæk udelukkende til Passagerernes Brug; Skibet er indrettet som et Hotel, Passagererne mærker intet til Maskinen og intet til Navigeringen. Der er Elevatorer mellem Dækkene, der er Børneværelser, Gymnastiksal, Legeplads, Café paa Dækket o. s. v. De medføre kun ringe Ladning og kun faa Emigranter. De ere inddelte i vandtætte Afdelinger, saaledes at Skibets Manøvreevne og Sødygtighed, selv om 2 hinanden tilstødende Afdelinger fyldes med Vand, ikke lider syn- derlig derved.

Fragt- og Passagerdamperne («Intermediate Dampere») har en Del tilfælles med Ekspressdamperen, har samme Passagerindretning, men Lasten er udnyttet til Ladning og Emigranter; disse Skibe anses for de mest rentable af de to Typer; de have hele Atlantens Luksus i Kahytterne, de have Mellemdækkene fyldte med fattige Udvandrere, Kølerummene med flere 1000 partererede Oksekroppe, Lasten fyldt med Bomuldsballer, Tønder med Æbler, Kobberbarrer o. s. v.

Fig. 2 viser Cunard-Liniens Damper «Ivernia» bygget i 1899 hos Iwan & Hunter, Newcastle.

Længde mellem p. p.	582 Fod
Bredde	64,9 -
Dybde	41,6 -
Ladning	10 400 Tons
Vand Ballast	4500 Tons
Kreaturer	1000 Stkr.
Hestekraft	12 000
Fart	16 ¹ / ₄ Knob

Fragtdamperne tilhøre Linier som Leyland, der har den største Bomuldimport paa Liverpool, Atlantic Transport Co. som har Linie mellem London og Nordamerika. Mr. G. B. Hunter, den bekendte Newcastle-Skibbygger, siger i et Foredrag om denne Type: »Med Dokker, Havne og Markedet, som det nu er, bør saadanne Skibe konstrueres til at bære 12 000 Tons Ladning paa 27 $\frac{1}{2}$ Fod Dybgang, 20 000 Tons Rumindhold paa følgende Dimensioner: 500 Fod Længde mellem p. p., 60 Fod Bredde, 36 Fod Dybde. Specifikationen bør intet indeholde, som ikke kan tjene 20 % til Forrentning, Afskrivning, Forsikring og Udbytte. Da disse Skibe ofte maa gøre Turen til Amerika i Ballast, ere de forsynede med store Vand-Ballastrum, indtil 3500 Tons fordelte i den dobbelte Bund og Højtanke. Under et Shelterdæk er Plads til c. 1000 Kreaturer. De har 9 vandtætte Skodder, 3 gennemgaaende Dæk, 9 store Luger, 12—15 Dampspil, 20 Lossebomme, 4 Master. De damper 11 $\frac{1}{2}$ Knob fuldt lastede, har dobbelt Skrue, ingen Sejl (se Fig. 3).

Nord Atlantens Mænd.

Først bør nævnes Canadiere Samuel Cunard, som i 1839 stiftede det Selskab, som endnu bærer hans Navn. Af Nutidens Navne er intet saa godt kendt som Herr Ballins, der i 1886 som et lille Hamburgsk Selskabs Passager-Bestyrer kæmpede mod selve Hamburg Amerika Linien, for derefter at svinge sig op til dets Leder. Kaiser Wilhelms, der siges at have forhindret de tyske Selskaber i at gaa op i Morgan-Trusten og som Prins foranledigede Norddeutscher Lloyd til at lade sine Skibe bygge i Hjemlandet.

Af Englændere kan nævnes Cunard Liniens i 1906 afdøde Formand Lord Inverclyde, som i 1902 ene blandt sine Landsmænd holdt Pierpont Morgan Stangen.

Blandt Fortidens Ingeniører staar Skibbyggeren

Edward Harland af Belfast fremmest; han revolutionerede Nord Atlantens Skibstyper, White Star Liniens Dampere ere alle udgaaede fra hans Værft.

Nutidens Ingeniører ere mange, men intet Navn — med Undtagelse af Charles Parsons, Marine-Turbinens Opfinder — træder frem.

Disse Resultater ere naaede gennem en 60-aarig Udvikling fra tarvelige Hjulskibe til Turbineskrueskibe, konstruerede som flydende Paladser; hver Periode har haft sine Skibe, som holdt de interesserede i Aande.

Materialet maa ofte fornyes; der oprettes nye Linier for at anvende udrangerede Rekord-Brydere, saaledes seilede White Star Liniens første Skibe, efter at være udrangerede paa Nord Atlanten, indtil Midten af halvfemserne mellem San Francisco og Hongkong. Der sælges ud, naar Lejligheden byder sig; under den spansk-amerikanske Krig solgte Hamburg-Amerika Linien saaledes flere Ekspressdampere til den spanske Marine. Under sidste Krig solgte Norddeutscher Lloyd et Par til Rusland.

Resultaterne ere naaede efter mange og kostbare Eksperimenter; saaledes ligger siden 1900 den store Damper »Kaiser Friedrich«, som Norddeutscher Lloyd nægtede at modtage fra Værftet, da den langt fra opnaaede den kontraktmæssige Fart af 23 Knob, forløjet i Hamburg Havn¹).

Mangt et Skib er gaaet under og mange Menneskeliv tabte.

¹) Et storstilet og vellykket Forsøg anstillede Cunard Linien, inden den skred til Bygningen af de 2 store Dampere. I Løbet af kort Tid fik den 2 ensartede Oceandampere paa 19 500 Tons Brutto 20 Knobs Hastighed bygget, den ene udrustet med Turbinemaskiner, den anden med almindelige Stempelmaskiner; først efter at Erfaringer vare indsamlede fra disse to Skibe, paabegyndtes de store Skibe.

TABEL 10.

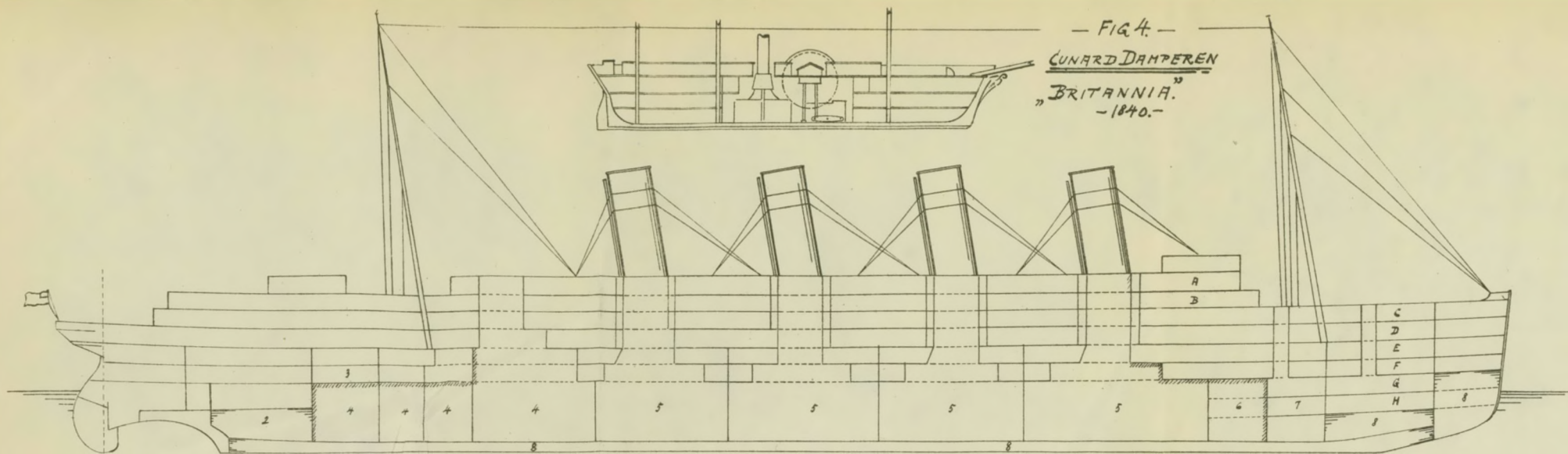
1883 Cimbria, Hamb.-Amer. Linie ...	380	Liv mistedes
1888 Gejser, Thingvalla Linie.....	119	- —
1889 Danmark, Thingvalla Linie.....	alle	reddedes
1891 Utopia, Anchor Linie	560	Liv mistedes
1895 Elbe, Norddeutscher Lloyd	335	- —
1898 la Bourgogne, Co. Gén. Transatl.	550	- —

for blot at nævne de mest bekendte Tilfælde.

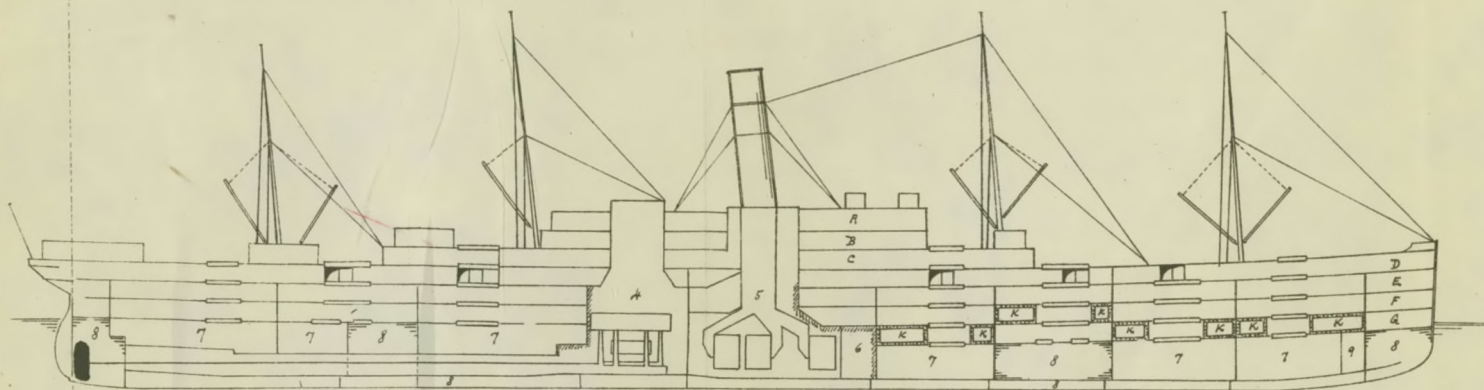
Mangt et Rederi er konkurreret ihjel eller opslugt, saaledes »Guion Linien« (1866—1894), som i 80erne med Skibene »Arizona« og »Oregon« var førende, og »Inmann Linien«, som i 1894 kom under amerikansk Flag under Navn af »American Linie«.

Hvad Fremtiden fordrer er svært at sige, Udviklingen gaar i Retning af større Skibe; Længden forøgedes i 70erne, Bredden i 90erne, nu vokser begge Dimensioner raskt, kun Dybden holdes tilbage af Havnene; men den Tid er ikke fjærn, hvor de 35—40 Fod Dybde, som New York allerede nu stræber hen til, fordres i alle Nord Atlantiske Havne.

Paa den anden Side kan Emigrantrafikken ikke vedblive, Amerikanerne ere allerede kritiske, overfor hvem de slippe ind; ogsaa Fødevarer-Eksporten vil ophøre, naar Staterne selv faar Brug for alt; de Lyst- og Forretningsrejsendes Antal vil imidlertid tiltage, saa Rekord-Brydere ville i uoverskuelige Tider befare Nord-Atlanten.

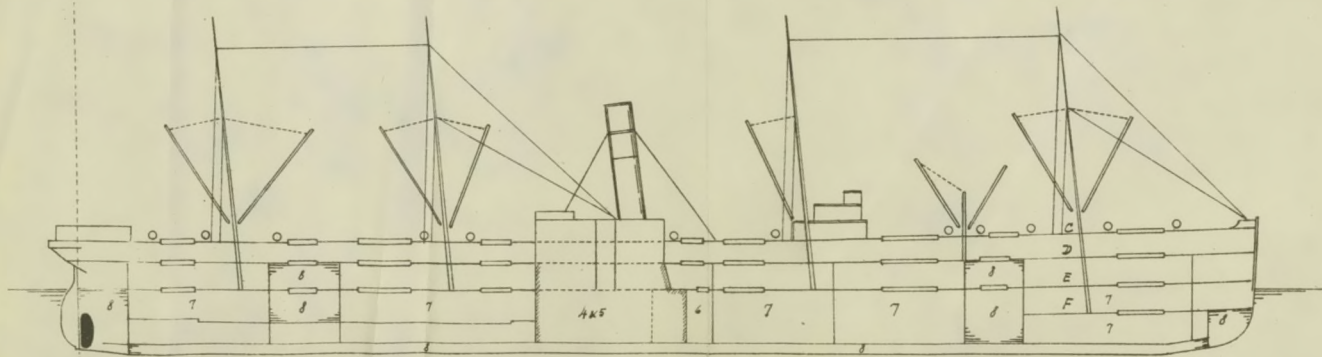


- FIG. 4. -
CUNARD DAMPEREN
 „BRITANNIA.”
 - 1840. -



- FIG. 1. -
„MAURETANIA” & „LUSITANIA.”

- | | | | |
|---|--------------|----|-------------|
| 1 | STYREAPPARAT | A. | BAADDEK |
| 2 | DRIKKEVAND | B. | PROMENADE. |
| 3 | POSTRUM | C. | SHELTER DEK |
| 4 | MASKINRUM | D. | UPPER |
| 5 | KEDELRUM | E. | MAIN |
| 6 | KVLKASSE | F. | LOWER |
| 7 | LADNING | G. | ORLOP |
| 8 | VANDBALLAST | H. | LOWER ORLOP |
| 9 | KEDEKASSE | K. | KPLERUM. |



- FIG. 2 -
INTERMEDIATE DAMPER
„JVERNIA”
 532'-0" x 64'-9" x 41'-6"

- FIG. 3 -
NORDATLANTISK FRAGTDAMPER
12000 TONS D.W. 500'-0" x 60'-0" x 36'-0."

Bog anmeldelse.

„Foredrag i Strategi“ af Kay Reinhard.

Værket er udarbejdet til Brug ved Undervisningen paa Søværnets Officersskole, men har Ærinde ogsaa til mange andre. I en Tid, hvor Udviklingen vælter et kolossalt Stof af tekniske Enkeltheder ind over Søofficererne, er Fremkomsten af en samlet Fremstilling af Grundprinciperne for Søkrigen en Begivenhed, der maa hilses med den største Glæde, og naar det — som i det foreliggende Værk — ved et livligt Sprog og en personlig Maade at fremstille Tingene paa er lykkedes Forfatteren at skabe ikke en tør Lærebog, men en interessant og underholdende Bog, vil den ogsaa virkelig blive læst, ogsaa udenfor Søværnets Officersskole.

Det har ikke været Forfatteren magtpaaliggende at trække nogen skarp Grænse mellem Strategi og Taktik, og han har saaledes ikke imødekommet den Opfattelse, som undertiden gøres gældende, at Strategiens Læresætninger, der i hvert Tilfælde for en Del er de samme i Søkrigen som i Landkrigen, bør opstilles for sig i en knap Katekismusform og saa lade Kommentarerne knytte sig dertil som et Bilag.

Der er ved første Øjekast noget tiltalende ved en saadan Fremgangsmaade i en Lærebog, men, som Forfatteren ogsaa gør opmærksom paa, har Studiet af Søstrategien endnu ikke traadt sine Børnesko, og dette nødvendiggør naturligt en bredere Form. — Til Belysning af de fremsatte Læresætninger er der medtaget en Del Krigshistorie og for den, der tager Bogen i Haanden som Begynder i Faget, er dette ogsaa utvivlsomt en Fordel; men det kan anbefales dem, der føler sig lidt mere hjemme i Strategien, at læse Bogen med en foreløbig Forbigaaelse af de historiske Eksempler.

Forfatteren deler Stoffet i 3 Afsnit:

- I. Om Krig og Søkrig i Almindelighed.
- II. Om Søkrigsførelse i Almindelighed.
- III. Om Søkrigsførelse under forskellige Forhold.

I I. Afsnit, hvori Læserens Tanker lægges i det rette Leje til Forstaaelse af Krigens Væsen, lægger man bl. a. mærke til en indtrængende Opfordring til selvstændigt Studium af Krigshistorien, og Napoleons bekendte Ord, hvormed 1ste Kapitel afsluttes, „at den heldigste Inspiration paa Kamppladsen

ofte ene og alene er en Erindring“, virker da ogsaa opmun-
trende hertil.

I dette Afsnit omtales ligeledes Forholdet mellem Politik og Strategi. Man er Forfatteren taknemmelig for den klare Maade, hvorpaa han viser Nødvendigheden af en nøje Sammenhæng mellem et Lands Udenrigspolitik og dets militære Magtmidler; det var ønskeligt, om dette Kapitel læstes ikke blot af dem, Værket nærmest henvender sig til, men ogsaa af de mange, der har Medbestemmelsesret herhjemme ved Løsningen af Forsvarsspørgsmaalet.

I II. Afsnit skal særlig fremhæves Kapitlet om Offensiv og Defensiv med Omtalen af fleet-in-being-Principet, der ofte er Genstand for Misforstaaelser. Forfatteren giver det, hvad der tilkommer det, naar han siger, at uden Evnen og den bestemte Villie til offensiv Optræden kan en underlegen Flaade ikke er-
hverve sig Navnet af en fleet-in-being.

Endelig skal i III. Afsnit nævnes Omtalen af Blokade. Forfatteren hører ikke til dem, der anser en Krigsblokade for at være blevet saa risikabel, at denne Fremgangsmaade ikke skulde blive anvendt i Fremtidens Krige, og slutter Omtalen heraf med den Sætning, at Krigsblokaden overfor en i moralsk Henseende underlegen Modstander vil vise sig at være en meget virksom Operationsform. Dette er sikkert rigtigt; den af Parterne, der har skaffet sig den moralske Overlegenhed, kan tillade sig meget, som ellers vilde være forbundet med en uforholdsmæssig Risiko.

Hvor fristende det end kunde være, vil det føre for vidt at gaa nærmere ind paa flere Enkeltheder i dette interessante, 300 Sider store Værk. En anden Virksomhed har kaldt paa Løjtnant Reinhards Evner, saa der desværre næppe er Haab om at høre mere fra ham paa dette Omraade; men han har her, til Gavn for vort Søværn, sat sig et betydningsfuldt Spor, har gjort det første, vanskelige Skridt til en rationel Undervisning i et saa vigtigt Fag, at de følgende Skridt vil være ulige lettere at gøre.

V. L.



MICHEL ADRIAANSZON DE RUYTER
LUITNANT ADMIRAEEL GENERAEL
EFTER ET STIK AF A. BLOTELINGH

Admiral de Ruyter.

Foredrag, holdt i Søløjtnantselskabet den 26. Februar 1907 af
Premierløjtnant, Baron Schaffalitzky de Muckadell.

Mine Herrer!

Naar jeg tillader mig at lægge Beslag paa Selskabets Opmærksomhed i Aften, er det med den Forudsætning, at et Par Ord om den berømte, hollandske Søhelt vil have sin Interesse paa dette Tidspunkt, hvor man i hans Fødeland, med Deltagelse fra alle Stænder og fra mange Lande, bereder sig til at fejre 300 Aarsdagen for hans Fødsel.

Ikke alene regnes Ruyter som en af de største Flaadeførere, Verden har kendt, men ogsaa hans Optræden herhjemme under vor ulykkelige Krig i 1659—60, hvor Situationen var saa mørk for Danmark, tør paa-regne mere end almindelig Interesse.

At følge Ruyters Liv udførlig fra hans første Sørrejse, og til han faldt i Slaget ved Agosta, vilde imidlertid kræve mere Tid, end jeg tør lægge Beslag paa; jeg skal derfor indskrænke mig til kun løselig at skitsere hans Livsbane, kun opholdende mig nærmere ved hans Forhold til Danmark og hans Optræden i den bekendte Flaadekampagne 1673—74, der afsluttedes med Slaget ved Kikduin.

Michiel Adriaanzoon de Ruyter fødtes af fattige Forældre i Vlissingen den 24. Marts 1607. Allerede som Dreng kom han til Søs. En Tid lang tjente han mærkelig nok i Krigen til Lands som Bøsseskytte, men gik dog atter til Søs igen for nu som Styrmand og Skipper at befare alle Verdenshave og blive en erfaren Sømand og Navigator. 33 Aar gammel traadte han for første Gang i Statens Tjeneste som Schout bij nacht og

Næstkommanderende paa en Eskadre, der af Holland udrustedes til Hjælp for Portugal i dette Lands Kamp mod Spanien. Ruyter udmærkede sig i høj Grad i denne Krig, men gik efter dens Slutning dog atter til Koffardis, for nu i næsten 10 Aar at sejle som Skibsfører. 1652 udbrød Hollands første Krig med England, og fra dette Aar traadte de Ruyter definitivt over i Statens Tjeneste.

Det synes os mærkeligt, at man dengang saaledes uden at have tjent til Orlogs før, kunde træde ind i den hollandske Marine og straks faa Kontreadmiralsrang, og mærkeligere endnu, at en Mand med denne Rang atter traadte tilbage i en Koffardikaptajns Stilling, men Grunden er den, at Admiralsrangen dengang ikke var, hvad den er nu. Admiralerne var i denne Søkrigskunstens første Tider ikke, hvad de bleve senere, nemlig Ledere af Flaadens taktiske Bevægelser, og Admiralsflaget var dengang mere et Samlingsmærke end et Kommandotegn; i de hollandske Eskadrer fandtes, selv om de kun bestod af 3 Skibe, næsten altid 3 Admiralsflag vajende: Luitnant admiraal, Viceadmiraal og Schout bij nacht Flagene.

Enhver, der kender lidt til Søfartsforhold paa de Tider, vil vide, at Ruyter saaledes har gennemgaaet en haard Skole. Hollands Handelsflaade færdedes dengang paa alle Have; næsten ethvert Handelsskib var armeret til Værn mod Sørøvere — hvoraf der navnlig vrimlede i Middelhavet — og med hvem Skibene uafsladelig maatte kæmpe, saa at Krigerhaandværket ingenlunde var Ruyter nyt.

I de paafølgende Krige begynder man egentlig for første Gang at ordne Flaaderne efter taktiske Grundregler, og det er klart, at en intelligent og energisk Mand som Ruyter, med den praktiske Sømandsuddannelse, han havde erhvervet sig, kunde blive af største Betydning som Organisator for Hollands Sømagt. Ved

denne sin praktiske Uddannelse adskilte han sig ogsaa i høj Grad fra mange af Datidens Admiraler, der enten vare komne tilsøs i en sen Alder, eller ogsaa vare traadte direkte ind i Admiralsstillingen efter at have faaet Uddannelse i Landkrigen. Navnlig gjaldt dette sidste de engelske Admiraler, saa man forstaaer den engelske Løjtnant, der efter at have været tilstede som fangen ombord i Ruyters Flagskib under Slaget ved Solbay, begejstret udbrød: »Er det en Admiral? Det er jo en Admiral, en Kaptajn, en Styrmand, en Matros og en Soldat, alt paa samme Tid!« Ligeledes ved sin Interesse for Navigationskundskaberne adskiller Ruyter sig fra sine samtidige; han skal f. Eks. paa en af sine Rejser have paavist, at de karaibiske Øer var aflagte 130 Sømil for østligt i Kaartene, og der berettes om ham i hans Levnedbeskrivelse, at han ingen Lejlighed forsømte til at fuldende sin Uddannelse paa dette Omraade.

Inden jeg nu skal omtale Ruyters Deltagelse i den første engelsk-hollandske Krig, er det nødvendigt at kaste et Blik paa de to Modstanderes Styrkeforhold og Tvistepunkter, ikke alene af Hensyn til Forstaaelsen af den nævnte Krig, men ogsaa fordi Hollands Stilling overfor England i høj Grad influerer paa den Synsvinkel, hvorunder Hollændernes Optræden i Norden maa ses.

De tre Krige, der fra 1652—74 førtes mellem England og Holland, vare foranledigede af Englands Arbejde paa at blive den ledende Koloni- og Handelsmagt i Europa. Denne Plads intoges imidlertid af Holland, der havde afløst Spanien og Portugal som Kolonimagt, og som ved Begyndelsen af disse Krige ikke alene var i Besiddelse af langt flere Kolonier og langt bedre Handelsmonopoler end England, men som ogsaa stod langt over England i Omsætningsbetingelser. Vilde England kæmpe sig frem til Førerstillingen paa disse Omraader, kunde dette med Datidens Aand kun ske ved Krig, og omend allehaande andre Aarsager — og da navnlig Eng-

lands Fordring paa, at selv et hollandsk Admiralfalg skulde hilse det mindste engelske Orlogsskib — traadte til, var de nys nævnte Forhold først og fremmest Drivfjederen til Krigen. Herom vidner med tilstrækkelig Tydelighed Hertugen af Albemarle's bekendte Ord: »Hvad kommer det an paa en Grund mere eller mindre! Det vi vil have er mere af den Skibsfart og Handel, som Hollænderne nu har!«

I England havde man stadig siden Elisabeths Tid bevaret en god fast Kærne for Krigsflaaden, og under Cromwells faste Haand var den engelske Sømagt holdt paa Højde med Tiden; men i Holland var den Teori, der nu synes os saa indlysende: at Krigsflaaden maa holde Skridt med Handelsflaaden, ikke kommen til sin Ret. Hollænderne vare derfor i langt højere Grad end Englænderne henvist til at komplettere Krigsflaaden med Handelsskibe, men skønt dette ikke var vanskeligt i denne sørøveriske Tid, hvor som nævnt ethvert Handelskib var udrustet til Kamp, var dog de hollandske Skibe — saavel Orlogs- som Handelsskibe — betydelig mindre end Englændernes paa Grund af Besejlingsforholdene i Hjemlandets Farvande.

Desuden var Englands strategiske Forhold langt bedre end Hollands, idet England ved sin Beliggenhed beherskede alle Hollands Havne, samtidig med at de engelske Handelsskibe ikke behøvede at passere forbi hollandsk Territorium. I den engelske Flaade herskede der — i hvertfald i den første Periode — en virkelig Krigeraand, Hollænderne derimod vare og bleve et Handelsfolk, nok tapre og modige, naar Krigen var der, men ikke offervillige og forudseende i Fredstid. Stadig klagede de hollandske Admiraler i denne Periode over Skibenes Uskikkethed til Krigsbrug, deres Lidenhed, slette Sejlvne og elendige Proviantering. Betegnende er i saa Henseende et Brev til Generalstaterne fra den bekendte, hollandske Admiral Witte de With paa et Togt

til Brasilien, hvori følgende Ytring forekommer: »For den ringeste Slave, ja for en syg Hund vilde man drage mere Omsorg end for en Admiral og hans Folk». Hollands Statsforfatning traadte ogsaa paa mange Maader hindrende i Vejen for Flaaden. I det hollandske Statsforbund »de zeven provincien« paahvilede Flaadens Udrustning de af Provinserne, der laa ved Vandet, og hver af disse Provinser havde sit eget Admiralitet med eget Budget; afhængig af dette Budgets slette eller gode Tilstand var Antal og Udrustning af de Skibe, der leveredes. Ganske vist leverede Admiralitetet i Provinserne Holland ca. $\frac{2}{3}$ af Flaaden, men heraf fulgte Kravet om Overkommandoen for en af Admiralitetets Admiraler, uanset dennes Anciennitet, et Forhold, der let gav Anledning til Strid. Flere Gange gik gode Chancer tabt for Ruyter paa Grund af, at Admiraliteterne ikke vare færdige med Udrustningen af, deres Skibskontingent.

Der var i det hele taget noget unaturligt ved den Stormagtstilling, Holland havde kæmpet sig op til, et Forhold Capt. Mahan saa træffende peger paa ved at sammenligne Holland med en syg Mand, der holdes oppe ved Stimulanser, og ihvertfald var Holland England afgjort underlegen ved Begyndelsen af disse Krige. At der alligevel ud af alle disse Forhold udviklede sig saa hæderfulde og heldige Kampe for Hollænderne, skyldtes i første Række Ruyter og den dygtige ledende Statsmand Jan de Witt, Ruyters personlige Ven.

Den første af disse Krige bliver da ogsaa kun til Hollændernes Skade. Ude af Stand til at tilkæmpe sig Herredømmet til Søs indskrænker deres Krigsførelse sig i det Hele og Store til at konvoyere Handelsflaaderne, og omend den berømte hollandske Admiral Marten Harpertszoon Tromp udviser stor Dygtighed og Tapperhed, lider Hollændernes Handel dog betydeligt, ja deres Kyster blokeres endog en Tid lang, saa at Handelshusene stod lukkede i Amsterdam og »Græsset groede paa Gaderne».

Ruyter tjente i denne Krig som Schout bij nacht og Eskadrechef under Tromp og Witte de With. Som selvstændig Flaadefører optræder han kun ved en Lejlighed, hvor han med en stor Handelsflaade under Konvoy tvinger en angribende engelsk Flaade under Ayscue til med Tab at trække sig tilbage. Som Underfører viser han sin sædvanlige Dygtighed og Tapperhed, men hans Indflydelse er næppe sporlig endnu.

De næste Aar efter denne Krig tilbringer Ruyter i Middelhavet, beskyttende Hollændernes Søhandel mod Algeriner og Barbaresker. Han skiller sig med udmærket Dygtighed fra dette Hverv, idet han med stor Energi angriber Sørøveriet overalt, og idet han ved sit diplomatiske Snille aftvinger Sørøverstaterne gunstige Traktater, skaffer han den hollandske Handel store Fordele. Paa disse Togter skal Niels Juul have deltaget, efter de danske Kilder som Skibschef paa Ruyters Eskadre; det er ikke lykkedes mig at finde hans Navn nogen Steder i Ruyters Levnedbeskrivelse, skønt alle Skibschefernes Navne nævnes, men mulig har han da ført et af de mindre Skibe.

Vi maa nu gaa lidt tilbage i Tiden og rette Blikket mod Østersøen, hvor imidlertid Forspillet til Ruyters Optræden i Norden opføres.

For nogle Aar tilbage fremkom der en meget interessant Artikel i Tidsskrift for Søvæsen betitlet »Adrian Banckers og hans Kamp under Hveen« af Arkivsekretær ved Rigsarkivet Gerhard Grove. Forfatteren slutter her med at bemærke, at den, der vil beskæftige sig med Danmarks Søkrigshistorie i Perioden 1658—60, maa søge Hovedparten af Grundlaget i de hollandske Værker om denne Periode, og jeg har ikke noksom sandet Arkivsekretær Groves Ord, idet de danske Kilder næsten ganske tie. Det kan maaske interessere Selskabet at høre, at Ruyters hidtil ukendte Journal over hans Ophold i Norden er draget frem for Dagens Lys af Arkiv-

sekretæren under et Ophold i Holland, og at denne Journal skal udgives nu ved Festerne for Ruyters Minde. Det er jo ganske ejendommeligt, at dette Fund er gjort af en dansk Videnskabsmand.

Carl Gustavs første Krig med Danmark havde fundet sin Afslutning ved Roeskildefreden, der med al ønskelig Tydelighed viste, at Carl Gustav sigtede paa at gøre Sverig til den ledende Magt i Norden. At han for at naa dette Maal tragtede efter intet ringere end at gøre Østersøen til et »Mare clausum» fremgik klart af hans Anstrængelser for at faa en Alliance dannet mellem Sverig og Danmark, en Alliance, der for Danmark medførte Forpligtelse til at forhindre fremmede Orlogsflaader i at passere Sund eller Belt.

Men den Tanke, at lukke Østersøen, var lige saa lidt gennemførlig den Gang som nu; fremmede Magters Interesser spillede altfor store Roller i dette Farvand, og forrest af alle disse Magter stod Holland.

Østersøhandelen var nemlig for en Sømagt som Holland af aller største Betydning, thi dels var dets Handelsomsætning her over 36 Tønder Guld aarlig, og dels hentedes fra Østersölandene en Mængde af de til Ekviperingen af en Flaade nødvendige Produkter, Hør, Hamp, Tjære o. l. Hollændernes Stilling overfor de to nordiske Riger var derfor en saadan, at de helst saa Sundets to Bredder hver paa sin Haand, men dernæst, skønt paa Grund af Sagens Natur ikke venlig stemte mod Sundtoldens Herre Danmark, dog af deres Interesser blev drevet over paa dansk Side, idet de absolut maatte være Modstandere, dels af Svenskerkongens Anstrængelser for at hidføre Danmarks Underkastelse, dels af hans Planer om Østersøens Lukning. Ved Elbingtraktaten var Holland forpligtiget til at yde Danmark Hjælp, naar dette Land blev angrebet, men ikke naar Danmark selv optraadte som Angriber.

Englands Stilling var nærmest svenskvenlig, men i

hvert Fald var dets Politik her som hjemme rettet imod Holland; det gjaldt ogsaa her for England om at formindske Hollændernes Indflydelse og overtage deres Rolle som ledende Handelsmagt i Østersøen.

Frankrig havde saa godt som ingen Handelsinteresser i Norden, men Ludvig den Fjortende og Kardinal Mazarin, der ledede Frankrigs Udenrigspolitik, ønskede Sverrigs Bistand til Kampen imod Østrig Habsburg og Spanien og vare derfor interesserede i, at Sverrig ikke blev Enehersker i Norden, da det saa vilde blive for uafhængigt; ej heller maatte Danmark i Forening med Holland knuse Sverrig, thi saa vilde det blive for svagt til at hjælpe.

Den tilsyneladende saa ligegyldige Krig mellem de to nordiske Riger havde derfor Stof i sig til storpolitiske Konflikter.

Under Carl Gustavs første Krig med Danmark havde Hollænderne ikke grebet ind, da Elbingtraktaten ikke gjaldt for denne Krig, der som bekendt var en Angrebskrig fra Danmarks Side, men Hollænderne havde beskyttet deres Handelsinteresser ved en stærk Flaade under Wassenaer og Ruyter. Denne Flaades Optræden havde gjort sin Virkning, men Punktet i Roeskildefreden om de fremmede Flaader var dem selvfølgelig i højeste Grad imod, og vilde før eller senere faa dem til at gribe ind. Foreløbig saa de imidlertid Tiden an, da Frygten for England holdt dem tilbage, men da Carl Gustav brød Freden og den 1. August 1658 landsatte sin Hær ved Korsør var Tidspunktet kommen til at handle.

Allerede den 12. August var København indesluttet af Svenskerne, og denne Efterretning vakte stærk Bevægelse i Holland. En svensk Sejr var at vente hvert Øjeblik, og Hollænderne ilede derfor med at afsende en stærk Flaade til de danske Farvande. Paa denne Flaade, der atter kommanderedes af Wassenaer (kendt i Danmark under Navnet Opdam, hed van Wassenaer van Opdam),

tjente flere af Hollands berømteste Navne, Witte de With, Kortenaer, Banckers, og Flaaden medførte foruden 2 200 Mand Hjælpetropper, Proviant til det belejrede København. Den 23. Oktober ankrede Flaaden mellem Lappen og Kullen, den 29de forcerede den Indgangen til Sundet, slog den svenske Flaade og undsatte samme Dag København.

Der var nu tilvejebragt nogenlunde Ligevægt mellem de to Magter, og Hollænderne tænkte da paa at sende en Del af Flaaden hjem og i Stedet afsende flere Hjælpetropper, konvoierede af en mindre Flaadestyrke, der med Ruyter som Chef skulde afløse Wassenaers Styrke. England sendte imidlertid straks ved Efterretningen om Hollændernes Indgriben en mindre Flaadestyrke herop, og skønt denne kun opholdt sig her en kort Tid, bevirkede dette Forhold dog, at man lod Wassenaer blive uden at formindske hans Styrke, og opsatte Ruyters Afrejse til Foraaret, for da at sende ham afsted med en kraftigere Flaade.

Men inden Ruyter kom ud, havde England sendt en af 42 Skibe bestaaende Flaade under den senere bekendte Admiral Montague, Earl af Sandwich, af Sted til de danske Farvande.

Kort efter løb Ruyter ud fra Texel, 40 Skibe stærk med 4 Brandere og nogle Forraadsskibe. Flaaden medførte 4 000 Mand Hjælpetropper, og dens Underførere vare Admiralerne Jan Evertsen og Meppel. Ruyters Instruktioner lød paa at forene sig med Wassenaer, at optræde fjendtligt imod Svenskerne og at undgaa Englænderne saavidt muligt; men næppe var Ruyter kommen afsted, før Kontraordre sendtes efter ham med et letsejlende Fartøj.

Hollands danskvenlige Politik havde kaldt England og Frankrig frem paa Scenen. Ved en i Haag truffen Overenskomst, kaldet den 1ste Haagerkoncert, maatte Holland forbinde sig til at optræde sammen med de to

nævnte Magter, og tiltræde Koncertens Bestemmelser om, at de tre Magter af bedste Evne skulde bestræbe sig for at skaffe Fred i Norden paa Basis af Roeskildefredens Bestemmelser, dog med Ophævelsen af Punktet om de fremmede Flaaders Optræden. Opnaedes Freden ikke inden 3 Ugers Forløb, skulde de tre Magter ophøre med at hjælpe den Magt, der var Skyld deri.

Som Følge heraf beordredes Ruyter til ikke at forene sig med Wassenaer, der samtidig havde faaet Ordre til at afgaa til Storebælt. Englænderne laa i Sundet.

Den 10. Juni ankrede Ruyter mellem Hjelm og Vejro, men afgik efter Modtagelsen af et Brev fra Wassenaer, til en Ankerplads under Romsø, hvor saaledes de to Flaader laa i Sigte af hinanden, da Wassenaer laa ved Nyborg. Efter at have opholdt sig her i nogen Tid fik de to Admiraler Meddelelse om, at Fredsfristen var bleven forlænget endnu med 3 Uger, en Efterretning, der navnlig var Ruyter meget ubehagelig, da hans Skibe vare overfyldte med Folk, og da Opholdet i dem paa Grund af den stærke Varme var alt andet end behageligt.

Medens saaledes vor Allierede var bunden til Uvirkosomhed, optraadte Svenskerne med større Sikkerhed i vore Farvande. Troppeoverførsel fra Jylland af de til Danmarks Assistance afsendte kejserlige Tropper var umuliggjort, og en svensk Eskadre paa 12 Skibe viste sig i Storebælt overførende Tropper til Fyn, ja Svenskerne ødelagde endog kort efter to af Wassenaers Brandvagter. Formodentlig paavirkede af denne Svenskernes Adfærd iværksatte de to hollandske Eskadrer deres Forening, saaledes at de nu udgjorde ialt 78 Skibe og 6 Brandere. Ikke saasnart fik Montague dette at vide, før han med sine 42 Skibe afgik til en Ankerplads under Refsnæs.

Da Englænderne paa Grund af deres Stilling til Holland i det Hele taget og til Østersøhandelen i Særdeleshed, nærmest maatte siges at optræde til Sverrigs

Gunst, blev Forholdet mellem de to Flaader selvfølgelig spændt. Hollænderne ønskede intet hellere end at komme Danmark til Hjælp, særlig da Kjøbenhavn siden Wassenaers Bortgang atter var blokeret fra Søsiden, og da nu atter Fredsfristen forlængedes med 3 Uger, maatte de endyderligere bestyrkes i deres Formodning om, at Engländerne begunstigede Svenskerne.

Wassenaer besluttede da at handle. Han sendte Ruyter til Montague med Meddelelse om, at han i Fredens Interesse agtede at afgaa til Kjøbenhavn og forsyne denne By med Levnedsmidler. Montague svarede med at afgaa til Sundet, medens Wassenaer, til hvem en dansk Eskadre under Bjelke og Juel havde sluttet sig, beordrede Ruyter til at opholde sig under Femern til Fredsfristernes Udløb, for dernæst selv at afgaa til Kjøbenhavn, der saaledes for anden Gang undsattes af Hollænderne. Efter Udløbet af Fredsfristerne afgik Ruyter til Dragør og forenede sig med Wassenaers herliggende Flaade. Medens Hollænderne laa her, aflagde Frederik den Tredje Besøg ombord og gav en pragtfuld Banket for de hollandske Admiraler paa Øen Amager, noget Hollænderne betragtede som en fin Opmærksomhed, da denne Ø jo var hollandsk befolket og de rundt omkring hørte deres Modersmaal.

De politiske Forhold vare under alt dette undergaaet en Forandring. Den bekendte Statsmand Jan de Witt havde efterhaanden faaet en afgørende Indflydelse paa Haagforhandlingerne, og efter de forskellige Fredsfristernes Udløb fremkom endelig Resultatet af den 3die Haagkoncert, idet Magterne nu forpligtigede sig til kraftig Optræden overfor den af de to Konger, der ikke vilde bøje sig. Frankrig underskrev dog ikke, da dette Land ikke vilde binde sig til kraftig Indskriden overfor sin Forbundsfælle in spe. Den danske Konge lod sig kort efter bevæge til at tiltræde Haagerkoncertens Bestemmelser, Carl Gustav derimod afslog bestemt dette, ikke

mindst fordi hans Selvherskernatur vanskelig kunde tænke sig som Konge at lade sig tvinge af to Republikker.

Men Englænderne vare kun modstræbende gaaede med, saa deres Optræden trak i Langdrag, først da deres Flaade gik hjem, vistnok fordi den royalistiske Montague vilde understøtte Restorationen i England, kom der Handling ud af Ordene, idet Hollænderne nu fik frie Hænder.

Man var under alle disse Forhandlinger naaet hen paa Efteraaret, og Ruyter skrev med bitre Ord hjem til Admiralitetet i Holland »at man nu, da Kalven var druknet, vilde fylde Graven ud, og at man havde ladet denne store Sømagt vente altfor længe, og først nu lod den optræde, da Vinterstormene stod for Døren og kunde hindre videre Operationer«.

Wassenaer gav imidlertid Ruyters Eskadre Ordre til at træde i Virksomhed mod Svenskerne, men daarlige Vejr hindrede denne en Del, og de svenske Skibe holdt sig under Kronborgs og Landskronas Kanoner; i November vendte imidlertid Wassenaer, der længe havde været sygelig, hjem med en Del af Flaaden og efterlod Ruyter som Chef for den hollandske Styrke med Cornelis Evertsen som Næstkommanderende.

Den danske Regering havde nu den Sømagt, uden hvilken intet kunde udrettes, til sin Disposition, og man tænkte derfor paa at skride til Tilbageerobringen af de af Svenskerne besatte Landsdele og da først og fremmest Fyen, og denne Plan fandt Ruyters Billigelse. Forenet med Bjelke og Juels Styrker afgik Ruyter til Kiel, hvorfra Ekspeditionen skulde udgaa. Troppernes Indskibning gik imidlertid kun langsomt for sig. Ruyter beklagede sig gentagne Gange herover til den danske Hærfører, Feltmarschal Schack, og endelig kom Ekspeditionen da afsted tællende over 100 Sejlere med ca. 9 000 Mand ombord. Planen for Angrebet var, at Feltmarschal Eberstein, der med ca. 5 000 Mand stod ved

Snoghøj, skulde gaa over Lillebelt, mens Ruyter land-satte Schacks Styrke ved Nyborg.

Ved Langeland holdt Ruyter Krigsraad med sine Skibschefer, befalede dem at have armerede Fartøjer til Disposition for Landgangsstyrken, og afgik til Nyborg, hvor Flaaden ankrede. Men Svenskerne vare paa deres Post, og efter at Landgangstropperne gennemvaade og udmattede til ingen Nytte havde tilbragt en Nat i Fartøjerne, besluttedes det at opgive Angrebet og sejle Nord paa til Kertemindebugten. Vinden var imidlertid kontrær, og Taage hindrede Flaadens Bevægelser, saa at Ruyter først sent paa Dagen, efter at have foretaget en Diversion paa Kysten, ankom paa Kertemindebugten. Skibene ankrede med Spring og satte straks Fartøjerne ud, hvorpaa Landgangsstyrken, dog efter en Del Forstyrrelse, landsattes, støttet af Flaadens Ild. Ruyter var selv i en Chalup til Stede ved Landgangen og opmuntrede uafslædig Folkene. Schacks Hær rykkede nu frem mod Odense, medens Eberstein, der havde forceret Overgangen over Lillebelt, rykkede ham imøde; Odense faldt og efter at have slaaet Fjenden paa Vejen til Nyborg, indesluttede den danske Hær Svenskerne, der stode under Stenbock og Filip af Sulzbach, i Nyborg.

Efter Samraad med Schack afgik nu Ruyter hertil for at understøtte Angrebet søværts fra. Nogle af Skibene placeredes ud for Knudshoved, medens Ruyter med Resten løb ind paa Nyborg Rhed og ankrede med Spring for at kunne beskyde Byen. Skansen paa Knudshoved nedkæmpedes hurtigt, og Beskydningen af Byen iværksattes kort efter. De to svenske Anførere vare om Natten undkomne, og Svenskerne led, sammenpakkede som de var i den lille By, saameget, at de kort efter sendte Parlamentærer til Schack med Anmodning om at lade Beskydningen stanse og komme til Forhandling. Schack indledede Underhandlinger og fordrede fuldstændig Overgivelse, medens Bud sendtes til Ruyter om at

stanse Beskydningen. Ruyter svarede med at indstille Ilden og sige, at man maatte skynde sig, da han ellers vilde skyde Byen sønder og sammen. Underhandlingerne trak imidlertid noget længe ud, saa at Ruyter gav Ordre til atter at aabne Ilden, hvorefter han fik Bud fra Schack om, at Svenskerne havde overgivet sig uden Betingelser. Dette skete den 14. November. Skrækkelige Scener paafulgte i den erobrede By, de sejrende Tropper, der dels vare danske dels Kejserslige og Polakker, plyndrede skaanselsløst Beboerne til Skindet, og Fyen var skønt befriet for Svenskerne ikke i mildere Hænder paa disse Tropper.

Man ventede nu, at Ruyter vilde overføre Tropperne til Sjælland, men dette skete ikke. Ruyters Biograf hævder, at man slet ikke havde anmodet ham derom, andre Forfattere hævder det modsatte, og dette er vel ogsaa det sandsynligste; i hvert Fald forlod Ruyter Nyborg og sejlede til Lübeck for at proviantere, efter at have udtalt overfor Schack »at han af Mangel paa Levnedsmidler ej vovede at tøve længere her, da ydermere Vinteren stod for Døren, og man daglig kunde vente Storm og Frostvejr«.

Efter at have provianteret i Lübeck afsejlede Ruyter til København, hvor han hædredes meget af Kong Frederik den Tredje, der skænkede ham sit Billede i Diamanter at bære i en Guldkæde.

Næppe var Ruyter kommen ind til København, før det faldt i med haard Frost, saa at videre Operationer kort efter maatte indstilles. Endnu manglede nogle af Forraadsskibene, og da disse for nordgaaende stod Kongedybet ind, hvor Tønderne vare bortdrevne af Isen, kom det forreste af dem paa Grund og det næst paafølgende, der troede at Farvandet laa østligere, holdt Styrbord over for at undgaa Grunden, der jo saaledes maa have været Middelgrunden, men stødte derved straks. Det tredje holdt endnu østligere og kom selvfølgelig ogsaa paa

Grund, og samme Skæbne havde den danske Admiral Heldt og endnu et hollandsk Skib udfor Dragør, saa at der nu ialt stod 5 Skibe. Ruyter afsendte straks Hjælpe-ekspeditioner til dem, men tiltrods for at Skibene efter at være komne flot stod videre med Lods ombord, og Fartøjer loddende forud, stødte dog to af dem igen og bragtes med Møje flot. Endelig ved Juletid 1659 var hele Ruyters Styrke samlet.

Ruyters Styrke laa nu for Alvor i Vinterkvarter, thi hele Københavns Havn var tilfrossen. Da Flaadens Skæbne jo ahang af Byens under disse Forhold, organiserede Ruyter en Styrke, der kunde hjælpe Besætningen paa Voldene, samtidig med at han intet forsømte for at sikre Flaaden selv mod Angreb. En 40' bred Rende, der gik fra Christianshavn til Toldboden holdtes aaben uden om Skibene, idelige Mønstringer afholdtes, og strænge Bestemmelser om Landlov gennemførtes. Kongen aflagde gentagne Gange Besøg paa den hollandske Eskadre og komplimenterede Ruyter for den Dygtighed, hvormed den var organiseret. Desværre led de hollandske Skibe meget af Sygdom, Ruyter var selv syg en Tid, og i Løbet af 4 Uger døde der over 400 Mand.

Endelig brød Isen op, og Ruyter sendte straks Skibe ud for at observere den i Landskrona liggende svenske Styrke, men Forholdene forandredes nu ved, at Carl Gustav afgik ved Døden i Gøteborg, just som han stod i Begreb med at rejse nye Tropper. Herved voksede Chancerne for Fred ganske overordentlig, hvorfor de hollandske Gesandter ved det danske Hof beordrede Ruyter til at indstille Operationerne mod Svenskerne.

Men Underhandlingerne slæbte sig kun langsomt hen, og imidlertid var den svenske Flaade løbet ud fra Landskrona. Dette vilde Gesandterne dog ikke taale, og Ruyter fik Ordre til at forhindre Svenskernes Afsejling. Medens Evertsen ankrede nordfor dem, lagde

Ruyter sig syd for dem, og saaledes laa Flaaderne i nogle Uger overfor hinanden »med Øksen ved Kabeltovet og Skytset tilborde«, som Evertsen skriver. Trods de andre Magter protesterede ved deres Gesandter, tillod Hollænderne ikke den svenske Flaade at sejle bort, og dette havde sikkert en væsentlig Andel i, at den svenske Regering nedstemte Tønen, saa at Freden kunde sluttes den 26. Maj i København, paa en for Danmark antagelig Maade. Roeskildefreden dannede Grundlaget for denne Fred, men Danmark fik dog tillige væsentlige Fordele, og Hollænderne opnaaede bl. a., at Paragrafen om de fremmede Flaader blev strøget.

Efter Fredsslutningen blev Ruyter endnu i nogen Tid i Danmark for at paase Fredstraktatens Opfyldelse. Ved det danske Hof hædrede Kongen ham ved Optagelse i den danske Adelsstand, samtidig med at der tillagdes ham en aarlig Livrente paa 2 000 Gylden. Endnu en vigtig Tjeneste ydede Ruyter Danmark, idet han overførte ca. 9 000 Mand svenske Tropper fra det udpinte Sjælland, hvor deres Nærværelse var til daglig Byrde.

Den 3. August 1660 ankom Ruyter til Texel; Fartøjet, der skulde føre ham til Amsterdam, blev imidlertid oversejlet, og Ruyter reddedes i sidste Øjeblik fra at drukne. —

Det er saaledes udenfor al Tvivl, at Ruyter har bevist vort Fædreland store Tjenester, og det er næppe hans Skyld, at disse Tjenester ikke blev større. Ej heller kan man bebrejde den hollandske Regering, at Hjælpen ikke blev mere virksom; tværtimod maa man sige, at Hollænderne ydede os al den Hjælp, de kunde, uden at krænke England og uden at skade deres egne Handelsinteresser. Det vilde være urimeligt at fordre, at Hollænderne skulde ofre deres egne Interesser for vore, og deres Interesser var i allerhøjeste Grad afhængige af Ligevægten i Norden. Et lille Land maa ikke forlange af en Stormagt — som Holland jo den Gang

var — at denne skal sætte sine egne Interesser i Baggrunden til Fordel for det lille Land — saadant sker nu engang ikke i Politik —, men det maa være taknemlig, hvis Stormagten, naar dens egne Interesser ere sikrede, vil hjælpe yderligere. Dette var netop, hvad Holland gjorde, og man bør ikke kritisere Hollændernes Politik i Norden uden at være klar over deres verdenspolitiske Stilling i Almindelighed og deres Stilling til England i Særdeleshed. Holland havde alt at tabe og intet at vinde i Krigene med England; tillige var deres Stilling i Østersøen yderst vanskelig. Naar man derfor tit herhjemme har stemplet Hollændernes Optræden som lunken, er dette ud fra en eensidig Betragtning; deres Politik var først og fremmest klog, men dernæst absolut danskvenlig.

Hvad Ruyter angaar, da var et af Hovedtrækkene i hans Karakter Loyalitet mod Regeringen i Holland, men uden at tilsidesætte denne Loyalitet gjorde han sikkert, hvad han kunde for os. Det Punkt af hans Optræden, der er mest omdisputeret, er selvfølgelig hans Nægtelse af Troppeoverførslerne til Sjælland. At han paa dette Punkt har handlet i Overensstemmelse med Regeringen i Holland, anser jeg absolut for det sandsynligste — det hævdedes ogsaa af den daværende franske Gesandt Terlon — da det stemmede overens med Hollands Politik; men man kan ikke udelukke Muligheden af, at Vejrforholdene have haft Indflydelse paa Ruyters Optræden; i al Fald gav Omstændighederne ham jo Ret, thi han slap jo lige netop ind med Proviant til København, inden Flaaden frøs inde, og var København falden, havde man sikkert lastet Ruyter herfor i Holland. At Carl Gustavs Togt over Isen Aaret iforvejen har haft sin Indflydelse paa Ruyters Opfattelse af Vejrforholdene herhjemme, er jo ej heller umuligt.

Alt i alt fremtræder Ruyter for os Danske som en ualmindelig tiltalende Skikkelse og en loyal Forbunds-

fælle, der nævnes f. Eks. aldrig Rivninger mellem ham og hans danske Forbundsfæller, og hvad man end mener om Hollændernes og Ruyters Optræden herhjemme, maa man ikke glemme, at deres Hjælp muligvis reddede Danmark fra Undergang og ialfald skaffede os en ærefuld og antagelig Fred. —

Ruyter kom næsten straks ved sin Hjemkomst i Virksomhed. Efter at have bekæmpet Søøveriet i Middelhavet i nogle Aar blev han sendt til Vestafrika for at tilbageerobre Hollændernes Besiddelse hersteds, og han vendte efter et Togt til Vestindien og Amerika lige tidsnok hjem til at overtage Kommandoen over Flaaden, efter at denne under Wassenaers Overkommando var bleven slaaet i Slaget ved Lestoffe (Lowestoft), hvor Wassenaer sprang i Luften med sit Flagskib.

Jeg vilde gerne gaa lidt nærmere ind paa denne Ruyters Deltagelse i den anden engelsk-hollandske Krig, men Tiden tillader det ikke, og jeg skal derfor blot nævne, at Ruyter kommanderede Flaaden i det berømte 4 Dages Slag, der omend uafgjort, nærmest faldt ud til Hollændernes Fordel, og at han tabte Slaget ved North Foreland, men ved sit mesterlige Tilbagetog reddede Flaaden fra Tilintetgørelse. Kort før Fredens Slutning gjorde Ruyter sit bekendte Togt op ad Themsen til Chathamværftet, hvilket i høj Grad bevirkede, at Freden blev antagelig for Hollænderne.

Hollænderne sigtede i denne Krig paa at tilkæmpe sig Herredømmet til Søs, og under Ruyters Kommando optræder deres Flaade tit med Held. Taktiske Manøvrer udføres, men saavel Skibe som navnlig Besætninger ere ikke saa gode som nødvendig for en effektiv Eskadreoptræden. Som Eksempel paa, hvorledes Aanden var i den hollandske Flaade paa den Tid, skal jeg anføre Udtalelser fra et Krigsforhør over et Skib af Wassenaers Eskadre efter Slaget i Øresund 1658. Chefen for dette Skib, der var anklaget for ikke at have engageret til-

bunds, erklærede, at det var hans første Togt, og at han ikke forstod sig meget paa »de Dele«, og Over- og Understyrmand »havde tænkt, at de ikke hørte med i Kampen« og var kun vante til at fare til Koffardis*.

Med et saadant Personel kunde selv en Ruyter ikke haabe paa at slaa de overmægtige Englændere. Ruyter forbliver imidlertid efter denne Krig 5 Aar i Holland og har saaledes Anledning til at gøre sin Indflydelse gældende. Dette spores i høj Grad under den sidste engelsk-hollandske Krig, som jeg skal omtale lidt nærmere.

Med den ældre Catos bekendte Ord: »Carthago delenda est« meddelte den engelske Kansler Parlamentet, at Karl den Anden havde besluttet — koste hvad det koste vilde — at ødelægge Holland. I Holland vakte disse Ord voldsom Opsigt, Flyveblade med Ordene »Carthago delenda est« spredtes paa Gaderne og hamrede med al ønskelig Tydelighed fast, at det nu gjaldt Landets Eksistens.

Men Situationen var mørk. Hollands Fjender vare blevne forøgede med Frankrig, hvis Hersker Ludvig den Fjortende vilde have de spanske Nederlande. Holland havde vel Forbundsfæller, Sverrig og Brandenburg f. Eks., men de optraadte ikke, og Situationen var særlig mørk, fordi man i de sidste Aar havde ofret omtrent alt paa Flaaden og ladet Landets Fæstninger og Hær forfalde. Da derfor nu en stærk fransk Hær under Ludvig XIV.s personlige Anførsel rykkede frem, faldt Fæstning efter Fæstning, saa at Franskmændene snart havde det halve Land i deres Besiddelse. Englænderne skulde efter den fælles Operationsplan angribe Hollands Flaade og iværksatte en Landgang i Zeeland, langt det farligste Sted for Hollænderne, da det bød Fjenden store Fordele for Landsætningen og tillod Hæren at skabe sig en stærk Basis

* Gerhard L. Grove: Samtidige Billeder fra Slaget i Øresund 1658. Særtryk af Tidsskriftet »Kunst« 5. Aarg.: Hæfte 11 og 12.

i denne rige Provins, en Basis, der desuden let kunde vedligeholde Forbindelsen med England.

Den Flaadekampagne, der nu paafulgte, er uden Sammenligning den interessanteste i hele Ruyters Løbebane; thi han faar her Lejlighed til at udvikle hele sin Energi og Dygtighed og til faktisk at redde sit Fædreland fra Undergang. Tillige har han her for første Gang en veludrustet Flaade med dygtige Officerer og velskolede Besætninger. Han faar herved Lejlighed til at udrette store Ting og vise ikke alene sit taktiske Klarsyn, men ogsaa — og i langt højere Grad — sine fremragende strategiske Evner.

Hollands første Handling tilsøs var Udsendelsen af Ruyters Flaade for med denne at hindre Foreningen mellem de Allierede; men dette lykkedes ikke, da flere af Admiraliteterne ikke vare færdige med Ekviperingen af deres Kontingenter. De Allierede iværksatte derfor deres Forening uforstyrret, og Ruyter kom først ud, da de Allierede under Hertugen af York, 98 Skibe stærk, stod Kanalen op. Ruyter søgte at angribe, men i Taage gik Følningen tabt, og først noget efter fik Ruyter af sine Krydsere at vide, at Fjenden laa tilankers i Solbay (en Bugt mellem Harwich og Yarmouth).

Ruyter afsejlede straks og angreb den 7. Juni 1672 de Allierede, der lettede i Uorden; han trak sig ved Mørkets Frembrud tilbage, ganske vist uden at have tilføjet de Allierede et Nederlag, men dog efter at have tilføjet dem saa store Tab, at deres Landingsplaner foreløbig maatte sættes i Bero.

Holland trængte haardt til denne Sejr; thi Fransk-mændene, der havde afslaaet Hollændernes Fredstilbud, stod allerede uden for Muiden, Nøglen til Amsterdam. Men nu steg Hollændernes Mod, Oversvømmelserne etableredes over det hele Land, og Muiden kæmpede tappert mod Belejrerne. Forbitrede mod Jan de Witt, hvem man tillagde Skylden for Landforsvarets elendige

Tilstand, myrdede den ophidsede Befolkning ham og indsatte Prinsen af Oranien i hans Sted.

Vinteren bragte ingen Forandring, og i Foraaret 1673 kom Ruyter atter ud for som før ved et Angreb paa Themsen at hindre Englænderne i at forene sig med de Allierede; men dette mislykkedes atter. Situationen til Lands blev imidlertid mere og mere truende med Hensyn til den frygtede Landgang, og den finansielle Status var elendig. Man besluttede da at reducere Flaaden for at anvende dens Mandskab iland, navnlig til Kystbevogtningen, og Ruyter fik saaledes kun 60 Skibe at operere med. Med denne underlegne Styrke opgav han enhver Tanke om Offensiven og beredte sig paa, støttet paa Kysternes naturlige Beskaffenhed og ejendommelige Besejlingsforhold, at holde sig til Defensiven. Sin Basis valgte Ruyter i Zeeland, hvor Ankerpladsen paa Flakket Schooneveld bød ham mange Fordele, da det var nemt at forlade og desuden laa udenfor det af Landgangen truede Zeeland. Støttende sig herpaa holdt han Flaade som en »fleet in being«, kun søgende Engagement, naar Forholdene vare ham gunstige.

De Allierede søgte ham to Gange udfor Schooneveld, begge Gange løb Ruyter ud i udmærket Orden og med stor Hurtighed, og begge Gange tilføjede han de Allierede saa megen Skade, at de maatte gaa hjem og foreløbig opgive Landgangsplanerne. Tilintetgøre dem mægtede han ikke, og underkaste sig Tilfældighederne ved en Forfølgelse var han for klog til.

De Allierede gik som nævnt hjem efter det andet Slag ved Schooneveld; men ved Krydsere holdt Ruyter sig underrettet om deres Bevægelser, saa at han atter var klar til at tage imod dem, da de tredje Gang løb ud.

De Allierede vilde denne Gang ikke modtage Slag ved Schooneveld, men holdt nordpaa, idet deres Plan herved var at drage Ruyter bort fra hans Basis, saa at Zeeland blottedes, og dernæst iværksætte Troppeover-

førslerne, mens deres Flaade holdt Ruyter i Skak nordpaa; desuden havde de til Hensigt at opbringe en rigt ladet ostindisk Returflaade, der netop nu ventedes hjem. Ruyter var sikkert ganske klar over de Allieredes Hensigt og bestyrkedes i sine Antagelser ved, at de ikke vilde modtage Slag udfor Schooneveld. Han erkendte imidlertid Faren for overhængende, ikke mindst af Hensyn til den nævnte ostindiske Returflaade, og fulgte derfor efter de Allierede nordpaa, efter at Krigsraadet under Prinsen af Oraniens Forsæde havde vedtaget hans Plan: at slaa naar Lejligheden var gunstig.

For at give et Billede af Ruyters Taktik skal jeg følge Slaget, der i Holland benævnes Slaget ved Kikduin, i Detaljerne og navnlig henvise til Planerne, der ere Skitser efter en Artikel i det hollandske Marineblads »Oranje Nummer« af Luit. ter zee Coenen, der saavidt mulig har rekonstrueret Slagets Gang efter Skibenes og Chefernes Rapporter.

Ruyters Styrke bestod af 75 Skibe og Fregatter, 22 Brandere og 18 lette Skibe med i alt ca. 4 200 Kanoner og ca. 20 000 Mands Besætning. Ruyter førte Centrum paa sit berømte Flagskib »de zeven provincien« med sin Søn og Stedsøn som Sekundanter i Linjen, Adriaen Banckers Arrièregarden og Cornelis van Tromp Avantgarden. De Allierede førtes af Prins Rupert med d'Estrées som Fører af det franske Kontingent, der dannede Avantgarden og Spragge som Fører af Arrièregarden. Deres Styrke var 92 Skibe og Fregatter, 28 Brandere og 23 lette Skibe; men da Skibene gennemgaaende vare baade større og kraftigere, maa dens Styrke overfor Hollændernes mindst sættes som 3 : 2.

Paa Grund af daarligt Vejr var Ruyter gaet til Ankers ret langt fra Land (Plan I); da de Allierede kom i Sigte nordpaa, styrende SSO, lettede Ruyter straks og stod NNO over, men inden Flaaderne vare komne tværs af hinanden, vendte Ruyter for ikke at blive afskaaren

fra sin Basis, og paa let konvergerende Kurser, Ruyter lidt i Forhaanden, stod Flaaderne nu sydpaa, de Allierede til Luvart 2 Kml. borte. De Allierede angreb imidlertid ikke, og Ruyter holdt sin Kurs ind imod Kysten, til han om Natten fik lægt Vand, vendte saa og stod vesterpaa til dybt Vand og tog saa Kursen NNO op. De Allierede havde ikke vovet sig saa langt syd paa, navnlig havde de franske Skibe holdt smaa Sejl og omtrent ved samme Tid som Ruyter vendte, var de Allierede ogsaa vendt, saaledes at de to Flaader ved Dagry 21. August 1673 atter stode parallelt op NNO i; men Ruyter havde ved denne Manøvre dels faaet Luven, dels trukket Fjenden nærmere til Land.

De Allierede vendte nu, men da Vinden var gaaet sydligere, kunde de ikke ligge saa højt, og da Ruyter i tætsluttet Kølvangsorden kom dem imøde paa modsat Kurs, gav han Signal til Angreb; alle Skibene holdt af og drejede paa Skudsafstand til Vinden (Plan II), saa at begge Flaaderne nu stod sydover og Ruyter derved kunde trække Fjenden ned mod sin Basis.

Ruyter beordrede Banckers, der saaledes var kommen til at føre Avantgarden, til at angribe Fjenden med Halvdelen af sin Division, den anden Halvdel fik Ordre til at slutte sig til Centrum, saaledes at de to Centrere blev hinanden nogenledes jævnbyrdige.

Da Tromp nærmede sig Spragges Eskadre, lod denne knibe klods til Vinden og lod Mærsejlene løbe paa Rand. Saaledes afventede han Tromps Eskadre, men forøgede derved Arrièregardernes Afstand fra Centrum, og disse vare snart indviklede i en rasende Kamp af den gamle Type, Skib imod Skib. Denne Spragges mærkelige Opførsel hidrørte vistnok fra et personlig Mellemværende mellem ham og Tromp; i hvert Fald fortæller man, at Spragge ved sin Afrejse havde lovet, at bringe Tromp hjem død eller levende.

Imidlertid havde Banckers med sin formindskede

Division angrebet d'Estrées forreste Skibe; men disse, der kommanderedes af den dygtige de Martel, stagnevendte for Boven af Banckers for at doublere denne. Men d'Estrées benyttede ikke Lejligheden til at slutte op, saaledes at Banckers resolut stod gennem det derved fremkomne Hul i Linjen (Plan III).

Prins Rupert havde holdt noget af for at trække Ruyter til Søs, herved var Afstanden mellem Centrum og de øvrige Eskadrer bleven endnu større; Ruyter havde gentagne Gange brudt igennem Fjendens Linje, for nu tilsidst at have afskaaret de agterste af Prins Ruperts Skibe under Chicheley, og at have doubleret de forreste. Just i dette Øjeblik ankom Banckers, styrende for Boven af Prins Rupert ned mellem denne og de afskaarne Skibe for at hindre disse i at komme op igen. (Plan IV). Englænderne led frygteligt i denne Kamp, men det lykkedes dog tilsidst Prins Rupert at frigøre sig ved at forcere Sejl og samle sig paa Slaglinje med Kurs ned mod Arrièregarderne. At dette kunde lykkes ham, skyldtes sikkert de engelske Skibes bedre Sejløve. Vinden var nu gaaet SSV (Plan V), d'Estrées var endelig vendt og stod NV i ca. 2 Kml. borte, medens de to Slaglinjer nu stod ned mod deres Arrièregarder, der var opløste i en kæmpende forvirret Masse. Tromp havde skiftet Flagskib tre Gange og Spragge var falden, hvorved Kommandoen var gaaet over til Ossory, men ingen af Parterne kunde endnu tilskrive sig Fordelen. Medens de to Centrere saaledes holdt nordpaa, var Skydningen ophørt, formentlig paa Grund af manglende Ammunition, et Forhold man ikke kan undre sig over, naar man hører, at Ruyters Flagskib alene paa en saadan Dag havde brugt ca. 20 000 \mathcal{R} Krudt.

Ankomsten til Arrièregarderne holdt Prins Rupert vesteri for at dække endel beskadigede Skibe (Plan VI); Kampen genoptoges, men Englænderne var nu paa Til-

bagetoget, og da Franskmændene kom op, afbrød Ruyter Kampen og holdt af til Texel.

Kampen var uafgjort, ingen af Parterne havde mistet noget Skib, men Englænderne havde lidt meget mere end Hollænderne, og maatte søge hjem. Ruyter havde derfor i Virkeligheden løst sin Opgave, han kunde forblive i Søen, og de Allieredes Landgangsplaner vare grundig forhindrede. Holland havde faaet Luft, dets Allierede begyndte at røre paa sig, og Krigen, der aldrig havde været populær i England, kunde derfor sluttes med Ære i 1674.

Det er ikke uden Grund, at man i Holland gav Ruyter Hædersnavnet Fædrelandets Redningsmand, thi sjældent er en Flaadekampagne bleven gennemført med større Dygtighed og Klogskab. Tillige maa man erindre det enorme Ansvar, der hvilede paa Ruyters Skuldre, idet han saa at sige holdt Fædrelandets sidste Kort i sin Haand. En smukkere Optræden efter »fleet in being« Principet, skal man lede længe om, men navnlig maa man beundre Ruyters korrekte Skelnen mellem Offensiv og Defensiv. Skønt stadig underlegen tager han dog i den første Halvdel af Kampagnen uafbrudt Offensiven, saalænge den har Udsigt til at lykkes; efter Reduktionen af Flaaden gaar han resolut over til Defensiven.

Betragter man Slagene i den forrige Krig og Slaget ved Kikduin, er Hollændernes taktiske Overlegenhed iøjnefaldende, og denne Fortjeneste er Ruyters som Organisator. Vel er de taktiske Manøvrer ufuldkomne, og Samarbejde mellem Eskadrerne mangler endnu noget, men det maa erindres, at en Slaglinje som denne, der var ca. 15 000^m lang, ikke har tilladt noget rimeligt Overblik. I hvert Fald er dette Slag det første i Søkrigshistorien, hvor taktiske Dispositioner og Manøvrer virkelig gennemføres, og i Slutningen af Sejlskibsperioden var man nok naaet videre i Skibsmateriel og Manøvre-evne, men ikke i Planlæggelsen af Manøvrerne. Næst

Ruyter er Banckers absolut Dagens Helt, hans resolute Manøvre, der minder om Nelsons ved St. Vincent, skaffer Ruyter store Fordele. Man har tvistet endel, om Formindskelsen af Banckers Division skyldtes politiske eller taktiske Hensyn; det sidste synes dog det sandsynligste, Franskmændenes Optræden var her den samme som i Slaget ved Solbay, og det synes rimeligt, at Ruyter har regnet med, at de nu som før efter Direktiver fra Ludvig XIV, vilde handle som de gjorde.

Efter Freden sank Hollændernes Magt tilsøs. Krigen med Frankrig bestod endnu, men Hollands Forbunds-fæller vare under Opmarsch, og i en Kamp ved Agosta (Sicilien) 22. November 1676, hvor Ruyter i Spidsen for en hollandsk Eskadre paa kun 18 Skibe i Forening med Spanierne udkæmpede et uafgjort Slag mod Franskmændene under du Quesne, blev Ruyter haardt saaret og afgik kort efter ved Døden.

Saaledes døde Hollands største Søhelt i sit 69. Aar efter i en Aarrække at have ydet sit Land uvurderlige Tjenester. Som Flaadefører staar hans Navn højt, om end han ikke i Genialitet kan sættes ved Siden af en Nelson eller i organisatorisk Kraft ved Siden af en Jervis. Hans hele Karakter og Optræden minder meget om den i hans Skole uddannede Niels Juul, og havde Ruyter haft det Materiale, som Nelson raadede over, er det sandsynlig, at flere af hans uafgjorte Kampe vare endte som lysende Sejre.

Med Rette omtales Ruyter som en af Søkrigshistoriens mest tiltalende Skikkelser; thi ved sin Gudfrygtighed, Retsindighed og Mildhed dannede han en stærk Kontrast til mange af Datidens Flaadeførere. Som Ven af den myrdede Jan de Witt fornægtede Ruyter ikke sin Beundring for denne Mand, men udtalte, skønt bøjende sig loyalt under det nye Regimente sine Anskuelser saa klart, at man endog rettede Attentat imod ham og søgte at ødelægge hans Hus i Amsterdam, medens han kæm-

pede for Fædrelandet. At han kunde optræde med Haardhed beviser hans Adfærd efter Slaget ved North Foreland, hvor Tromp havde skilt sig fra de andre Eskadrer. Ruyter — hvis diametrale Modsætning Tromp i det hele taget var — bebrejdede ham hans Opførsel i saa haarde Ord, at Tromp tog sin Afsked. Trods sin Bitterhed tjente han dog ved Kikduin under Ruyter, og det fortælles, at da Ruyter i et af Slagene ved Schooneveld kom ham til Assistance, at han da raabte ned til Mandskabet: »Se Folk, der kommer Bedstefa'r os til Hjælp, aldrig saalænge jeg lever vil jeg mere svigte ham.« Disse Ord fra den stolte og egensindige Tromp vidner mere end mange Ord om Ruyters Karakter.

Netop en saadan Mand behøvede Holland til denne ulige Kamp, som dette lille Land til Verdens Forbavselse førte mod Europas to mægtigste Riger, og med Rette siger en samtidig engelsk Historieskriver om Ruyter:

»Han var en saa ærlig Mand, en saa gudfrygtig Kristen, en saa modig Kriger, en saa klog, erfaren og heldig Anfører, sit Fædreland saa tro og hengiven, at han med Rette fortjener at nævnes for Efterkommerne, som en Pryd for sit Aarhundrede, som Havets Behersker og som en Ære for sin Hjemstavn.«

Lidt om Skibsturbiner og Vandrørskedler.

Af Underdirektør A. Rasmussen.

I Tidsskrift for Søvæsen for Aaret 1904 gav jeg en kort Redegørelse for Skibsturbinens daværende Standpunkt; i de forløbne tre Aar er denne Fremdrivningsmaskines Anvendelse skreden stærkt frem; Skibsturbinen har nu fortrængt Stempelmaskinen i den engelske Orlogsmarine og i mange Hurtigdamperes Linier; der foreligger saa megen Erfaring om dens Virkemaade, at Konstruktionen kan undergives matematisk Behandling, og de opnaaede Resultater kan forudsiges med stor Sikkerhed paa Grundlag af paalidelige Forberegninger.

Et kort Overblik over Udviklingen i de sidste Par Aar paa Turbinefremdrivningens Omraade skal først gives; den engelske Orlogsmarine har i denne Henseende, som saa ofte før i Marinetekniken, været den ledende; den har udelukkende holdt sig til Parsons-Turbinen. Som nævnt i den ovenanførte Artikel forliste de i Aaret 1901 bestilte Jagere Viper og Cobra, begge forsynede med Turbinemaskiner; den sidstnævntes Forlis, — som bekendt knækkede Jageren over under stærk Søgang i Nordsøen, — forhalede noget de saa stærkt imødesete sammenlignende Prøver mellem Søsterskibe med Stempel- og Turbinemaskiner, men det engelske Admiralitet bestilte dog snart efter to andre Jagere Velox og Eden samt 3die Klasse Krydseren Amethyst, alle med Turbinemaskiner. De blev prøvede i Aarene 1903—04, der kan betragtes som Skibsturbinens egentlige Forsøgsperiode. Velox er det eneste Fartøj, Mr. Parsons hidtil har forsynet med to Maskintyper, nemlig med to smaa Tregangsmaskiner, der trækker Inderakslerne og benyttes ved Krydshastigheder, foruden de sædvanlige Turbiner, som ved større Hastigheder anvendes til at drive alle 4 Aksler.

Amethysts Prøver faldt meget heldigt ud. Da de

sammenlignende Prøver med Søsterskibet Topaze, der har Stempelmaskiner, er offentliggjorte i mange maritim-tekniske Tidsskrifter, skal kun Hovedresultatet anføres her:

Fremdrivningsmaskineriets Dampforbrug var i Amethyst ved

10 Knob	19 % større end i Topaze,		
15	— det samme som i	—	
16	— 6 % mindre end i	—	
18	— 17 -	—	—
20	— 21 -	—	—
22	— 36 -	—	—

I Amethyst var Fuldkraftshastigheden 23,6 Knob, i Topaze kun 22,3 Knob.

Admiralitetet følte sig nu paa sikker Grund; i Finansaaret 1905—6 anskaffedes Turbinemaskiner paa ialt 300 000 HK., hvor imellem Maskinerne til Panserskibet Dreadnought, de tre pansrede Krydsere af Invincible-Typen, 18 Jagere af forskellige Typer og Kongeskibet Alexandra. I Programmet for Finansaaret 1906—07 er opført Skibe (bl. a. de nye Dreadnoughts, Temeraire og Bellerophon) med Turbinemaskiner paa ialt 150 000 HK.

Alle Enkelthederne ved Dreadnoughts Prøver er ikke offentliggjorte, men Hovedresultaterne er anført i forskellige Tidsskrifter. Da man ikke kan maale en Turbines indicerede Hestekraft, benyttedes paa Prøverne en Vridningsmaaler til Bestemmelse af den af Turbinen til Akslen overførte Hestekraft, den effektive Hestekraft. *)

*) Saadanne Maalinger er tidligere med stort Udbytte udført af de tyske Ingeniører Frahm og Føttinger. Kender man den effektive Hestekraft, og, dersom det er en Stempelmaskine, den indicerede Hestekraft, kan man uddrage lærerige Slutninger, bl. a. om de mærkelige Svingninger, Paavirkningerne paa Akslen er udsat for under en Omdrejning. Da man nu desuden ved

Paa Dreadnoughts 8 Timers Fuldkraftsprøve (c. 24 000 HK.) var Turbinemaskinernes Dampforbrug, Hjælpe-maskineriets indbefattet, 7,1 kg pr. EHKT. I 7 Skibe af King Edward VII-Klassen, der alle har Stempelmaskiner, var det gennemsnitlig 7,5 kg pr. EHKT. Paa Overbelastningsprøven, hvorunder udvikledes flere Tusinde HK. mere end paa Fuldkraftsprøven, var Resultatet i Retning af Dampforbruget endnu bedre. Det er en Fordel ved Turbiner, at de uden Vanskelighed kan overbelastes, naar blot Kedlerne kan levere Damp, en Fordel man under Krigsforhold utvivlsomt vil sætte Pris paa.

Ved Udholdenhedshastigheden, der svarer til omtrent $\frac{3}{4}$ af fuld Kraft (c. 17 000 HK.), var Dampforbruget i Dreadnought c. 10 % mindre end i de andre nævnte Skibe, Økonomien ved Turbinerne altsaa i tilsvarende Grad større.

Den største Ulempe ved Skibsturbinen er for Tiden, at det samlede Fremdrivningsapparat bliver uøkonomisk ved lavere Hastigheder, selv om man anvender Krydsturbiner. Dette har nærmest sin Grund i, dels at Hjælpe-maskineriet bliver mere omfattende ved Turbiner end ved Stempelmaskiner og forbruger en ikke uvæsentlig Kraft, der ikke kommer Fremdrivningen til Gode, dels arbejder mange af Hjælpemaskinerne ikke økonomisk, fordi der ved deres Konstruktion er andre Hovedhensyn end Økonomien at tage i Betragtning. Endelig er selve Turbinens Udnyttelse af Dampen mindre gunstig ved lave Kraftudviklinger.

Modelforsøg kan bestemme Skibsmodstanden og derved det nyttige Fremdrivningsarbejde, er det i den sneste Tid lykkedes at komme mere til Bunds i det særdeles vanskelige Spørgsmaal: Drivskruens Virkemaade og Indflydelsen af Forandringer i dens Dimensioner og Form.

- Ved Vridningsmaaleren bestemmes den Vinkel, en given Længde af Akslen vrides, og derved det effektive Arbejde.

Ifølge Le Yacht er Dampforbruget af Dreadnoughts Hjælpemaskiner:

0,68	af Hovedturbinernes	Dampforbrug	ved	8,0 Knob,	
0,41	-	—	—	- 10,3	—
0,31	-	—	—	- 13,0	—
0,24	-	—	—	- 17,3	—
0,08	-	—	—	- 21,5	—

Noget vil dette Forbrug kunne formindskes, bl. a. ved at kombinere Hoved- og Hjælpemaskinernes Fortætningsapparater, men for Tiden er sikkert gennemgaaende større Skibe mere økonomiske at fremdrive ved Krydshastighederne, naar de har Stempelmaskiner, end naar de fremdrives ved Turbiner.

Deu engelse Marine lægger Hovedvægten paa Opnaaelsen af den størst mulige Hastighed; man bygger nu Panserskibe med over 21 Knobs Fart, medens andre Mariner i Reglen nøjes med 18 til 20 Knob; man bygger Jagere til 33, en enkelt endog til 36 Knobs Fart, andre Nationer finder 27 til 30 Knob tilstrækkeligt. Turbinen er særlig egnet for stor Hastighed, derfor er den saa hurtigt trængt igennem i denne Marine; og, selv om Fremdrivningen ikke er saa økonomisk ved Krydshastigheder, har man til Gengæld mange, godt indrettede Kulstationer, forholdsvis tæt beliggende ved hinanden; Skibene faar store Kulbeholdninger, og Virkningsradien forøges yderligere ved Anvendelsen af Brændeoliefyring, enten i Forbindelse med Kulfyring, eller, som i den nyeste Tid, udelukkende; der er ikke længere Kulkasser i Skibet, kun Brændeolietanke mellem og over Bundene.

De særdeles gunstige Resultater, som Turbine-dampere af den engelske Handelsflaade har givet, har utvivlsomt medvirket til Turbinefremdrivningens hurtige Fremgang. Den første Hurtigdamper med Turbiner var Clydedamperen King Edward, der sattes i Fart i Juli 1901; denne og Søsterskibet Queen Alex-

andra udmærker sig ved deres store Fart med et ringe Dybgaende. I 1903 følger nogle Kanaldampere (Queen, Brighton, Onward, Invicta, Dieppe o. s. v.) efter. Med Emerald udførtes nogle interessante Forsøg til Bestemmelse af det gunstigste Skrueantal; Skibet har tre Aksler, den midterste trækkes af en Højtryks (HT.)-Turbine, medens Sideakslerne drives af hver sin LT.-Turbine. Først havde hver af Sideakslerne to Skruer, men da Skibet rystede stærkt som en Følge af de forreste Skruers Nærhed ved Skibssiden, prøvede man med kun en Skrue paa hver Aksel; Rystelserne ophørte, og Hastigheden forblev den samme. Lignende Resultater er man kommen til med andre Dampere; man foretrækker nu een større Skrue paa hver Aksel; ganske vist maa Turbinen da gaa langsommere, hvad der er uheldigt for dens Økonomi, men da Skruens Virkningsgrad vokser hurtigt med Skruediameteren, bliver det samlede Resultat gunstigere, herom senere.

For at opnaa yderligere Data til Bedømmelse af Turbinens og Stempelmaskinens Virkningsgrad lod Midland Railway Company bygge 4 store Kanaldampere, nemlig Antrim og Donegal med Stempelmaskiner samt Londonderry og Manxman med Turbinemaskiner; disse Skibe, der altid gaar med samme Rutehastighed og saaledes ikke behøver Krydsturbiner, egner sig særligt for Turbinefremdrivning. Det viste sig, at Stempelmaskinens Vægt var meget større end Turbinernes; da Turbineskibenes Skrogvægt tilmed blev mindre, androg den samlede Vægtbeparelse c. 6 % af Displacementet.

I Aaret 1905 sattes den første Atlanterhavs-Turbine-damper, tilhørende Allanlinien, i Fart; dens Prøvefart var $19\frac{1}{2}$ Knob og beregnede Udholdenhedsfart 17 Knob. Andre Selskaber fulgte efter; en af de sidst byggede: Cunarddamperen Carmania har for kort Tid siden gaaet et Aar, uden at Turbinhusene har været

aabnede for Eftersyn, og Udtalelserne i den engelske Fagpresse gaar i sin Almindelighed ud paa, at den har tilvejebragt Bevis for, at Turbinen besidder fremragende Egenskaber som Drivmaskine for Atlanterhavsdampere; det er særligt de to Egenskaber: stor Hastighed af Skibet og Rystelsernes Undgaaen, der tiltaler Passagererne. Der har dog ogsaa været anført, at et for stort Spille- rum mellem de faste og omdrejende Skovle har for- aarsaget, at Turbinernes Dampforbrug var meget stort i Carmania.

Turbiner er dernæst indførte i mange Lystdampere. Man kan regne, at der i Øjeblikket i England er bygget eller under Bygning til Skibe af Handelsflaaden Parsons- Turbiner paa omkr. 600 000 HK.

Paa et ret tidligt Tidspunkt, nemlig i Aaret 1904, tog Cunardkompagniet den dristige Beslutning at bygge de to Kæmpeturbinedampere Mauretania og Lucitania, efter at der i Efteraaret 1903 var bleven nedsat en Kommission af Sagkyndige til at fremkomme med For- slag til Skibstypen og Fremdrivningsmaskinen.

Disse to Skibe, der bliver Verdens største, hurtigste og mest luksuriøst udstyrede Dampere, som skulle gøre Turen mellem Queenstown og New York i omtrent 5 Etmaal, — Mauretania skal tillige kunne anvendes som Hjælpekrydser i Krigsflaaden, — har følgende Hoved- dimensioner: Største Længde c. 240 m., Bredde c. 27 m., største Dybgaaende c. 11 m., Deplacement c. 43 000 Tons, Hestekraft c. 70 000; Besætningen tæller 900 Mand. Skibene, der endnu ikke er færdigbyggede, skal have en Prøvehastighed paa $25\frac{1}{4}$ Knob, og inden et Aar fra Afleveringen have holdt $24\frac{3}{4}$ Knob paa en Rejse frem og tilbage til New York. De har fire Skrueaksler, hver med sin Drivskrue; Yderakslerne, der drejer indefter, drives af HT.-Turbiner, Inderakslerne, der drejer udefter, af LT.-Turbiner, som ved deres Agterender

- r er selvlukkende Ventil paa HT.-Turbinen,
- s - Manøvreventil til MT.-Krydsturbinen,
- t - direkte Damprør til MT.-Krydsturbinen.

Ovennævnte Ordning med Turbiner af forskellig Størrelse følger Mr. Parsons i de nyeste Anlæg; Krydsturbinerne indskydes saaledes i Forhold til HT.- og LT.-Hovedturbinerne, at Kedeldampen virker i Rækkefølge i de i Størrelse voksende Turbiner. Rørledningerne er ordnet paa en saadan Maade, at Dampen, naar man skal gaa med den laveste Krydshastighed, først virker i HT.-Krydsturbinen E., derefter i MT.-Krydsturbinen F., derefter i de to HT.-Hovedturbiner A og tilsidst i de to LT.-Hovedturbiner B.

Skal man gaa med nogen højere Hastighed, udskydes HT.-Krydsturbinen; Kedeldamp tilføres direkte MT.-Krydsturbinen, og samtidig lukkes der for Forbindelsen til HT.-Krydsturbinen, idet den paa Mellemdamp-røret anbragte selvlukkende Ventil m tillader, at Damp fra HT.-Krydsturbinen uhindret kan gaa til den større Turbine, medens den hindrer, at Kedeldamp, som tilføres MT.-Krydsturbinen, strømmer ind i HT.-Krydsturbinen.

Skal man gaa med endnu større Kraft, udskydes ogsaa MT.-Krydsturbinen, og man gaar nu kun med de 4 Hovedturbiner, under Bakning med de 4 Bakturbiner.

I andre fremmede Mariner har Turbinen haft større Vanskelighed ved at trænge igennem; dette skyldes nærmest den Omstændighed, at saavel Frankrig som Tyskland og Amerika har hver deres Turbinetype, som man har haabet paa at kunne foretrække fremfor den engelske Parsons-Turbine. Denne sidste synes dog overalt at gaa af med Sejren.

Den franske Marine har eksperimenteret meget med en Torpedobaad med Rateau-Turbiner; i 1903 anskaffedes en anden Baad (Nr. 293) med Parsons-Turbiner; en tredie Baad (Nr. 294) har Brégnet-Turbiner;

denne sidste, saavel som Baaden med Rateau-Turbiner, har ikke vist sig at være saa vellykket som Nr. 293.

Efter at en fransk Kommission ifjor i England har studeret Turbinespørgsmaalet og er kommen til et for Turbinefremdrivning gunstigt Resultat, har man bestemt sig for at fremdrive 3 Linieskibe af Danton-Klassen ved Turbiner; disse saavel som 3 andre Linieskibe, der skulle have Stempelmaskiner, skulle sættes i Bygning i 1907.

En økonomisk Fremdrivning ved Krydshastigheder er af særlig Betydning for denne Marine, hvis Kulstationer er langt fjærnedede fra hinanden; Eskadrerne ledsages derfor af Kulskibe, hvis forholdsvis lave Hastighed bliver Eskadrens Krydshastighed. Da Turbiner, selv om Krydsturbiner anvendes, ere uøkonomiske ved Krydshastigheder, vil man muligt af strategiske Hensyn foretrække til Hovedtubinerne at knytte de mere økonomiske Stempelmaskiner, der kun anvendes ved Krydshastigheder.

Den amerikanske Marine lader bygge 3 Spejderskibe: Salem, der skal have den amerikanske Curtis-Turbine, Chester, der skal fremdrives ved Parsons-Turbiner, og Birmingham, som skal have almindelige Stempelmaskiner. Curtis-Turbinen er i Aaret 1905 med godt Resultat prøvet i Hamborg-Liniens Hurtigdampere Kaiser, hvis Skruer gør c. 650 Omdrejninger i Minuttet ved $20\frac{1}{2}$ Knob.

Ogsaa i denne Marine er det under Overvejelse at anvende Turbiner til store Kampskibe, og en Del store Passagerdampere med Parsons-Turbiner er under Bygning.

Den tyske Marine har med sædvanlig Grundighed taget Turbinespørgsmaalet op. Da der ikke, som i England, er nationale Grunde, som taler for Anvendelsen af Parsons-Turbinen, er de om denne faldne Udtalelser af særlig Interesse; det kan da ikke fragaas, at man i Tyskland ikke ser Turbinen i samme rosenrøde Lys som i England.

Hos Schichau lod man bygge en Torpedobaad S 125 (Displacement c. 400 Tons) med Parsons-Turbiner. De langvarige Forsøg gav det Resultat, at Baaden ved 12 Knob brugte over 75 % mere Kul, ved 17 Knob c. 50 % mere Kul og ved fuld Kraft (c. 28 Knob) samme Vægt Kul som en Søsterbaad med Stempelmaskiner; disse sidste vejede mindre end Turbinerne.

Nr. 125 har imidlertid vist sig at være en god Søbaad; Maskinernes Manøvreevne er omtrent den samme, men Skruernes Magt over Baaden er mindre end i Stempelmaskinebaaden. Under de sidste Flaademanøvrer har Erfaringerne med Nr. 125 lydt gunstige, og den har kun brugt lidt mere Kul end normalt med Stempelmaskiner; dette forklares ved, at Forbruget af Damp vokser efterhaanden som en Stempelmaskine slides, medens der ved Parsons-Turbiner ikke finder nævneværdig Slid Sted.

Endvidere har denne Marine foretaget omhyggelige sammenlignende Forsøg med en Turbinekrydser Lübeck og Søsterskibet Hamborg, der har Stempelmaskiner. Lübeck, hvis Prøver har været $1\frac{1}{2}$ Aar, viste sig at være Hamborg overlegent i Kraftudvikling, men Kulforbruget var lidt større (gennemsnitlig 8 %); man mener dog, at efter nogen Tids Forløb vil Kulforbruget ikke blive følelig større i Lübeck end i Hamborg. Vægtbesparelsen var c. 16 %, men Gulvpladsen den samme som i Hamborg. Ved Standsningsforsøgene — Lübeck løb med samme Hastighed ved Siden af Hamborg, — udløb Lübeck en 150 m. større Distance end Hamborg, og dette Skib opnaede ogsaa fra Stilleliggen sin Hastighed hurtigere og over en kortere Distance end Lübeck, hvis Manøvreevne altsaa staar tilbage for Hamborgs. Iøvrigt besad Lübeck alle Turbineskibets Fortrin.

To Krydsere med Turbiner er under Bygning: den ene (Ersatz Wacht) skal have Parsons-Turbiner (24 Knob), ordnede som i Lübeck, men Omdrejningerne nedsættes

fra 670 til 530 i Minuttet, og Skibet skal kunne standses fra fuld Fart i 1 Min. 45 Sek., Lübeck brugte 2 Min. dertil. (Den samme Manøvre med nogle af vore Skibe har givet følgende Tidsforløb: Olfert Fischer 1 Min. 19 Sek., Herluf Trolle 1 Min. 17 Sek., Valkyrien 1 Min. 35 Sek., Hekla 1 Min. 12 Sek., Islands Falk 1 Min. 0 Sek., de gamle Opmaalingsfartøjer 1 Min. 5 Sek.).

Desuden skal to nye Torpedobaade have Turbiner. Den ene (G 137) skal have en Krydsturbine, 2 HT.- og 2 LT.-Hovedturbiner samt 2 Bakturbiner, fordelt paa 3 Aksler i 2 Maskinrum.

Man er ikke i Tyskland helt overbevist om, at store Linieskibe bør fremdrives ved Turbiner. Prisspørgsmaalet spiller ogsaa her en vis Rolle, da det har vist sig, at Turbiner er væsentlig dyrere at anskaffe end Stempelmaskiner.

Den japanske Marine lader bygge et Linieskib paa 21 000 Tons — det er den første Marine, der har overskredet de 20 000 Tons Deplacement for Panserskibe, — og en Panserkrydser paa over 18 000 Tons (44 000 HK. og 25 Knob); de skal have Turbiner.

Ved Overvejelserne om, hvorvidt man i en given Skibstype bør installere Turbiner eller Stempelmaskiner, er der mange Hensyn at tage. Da Turbinen og Drivskruen drejer rundt med samme Omdrejningshastighed, maa denne fastsættes saaledes, at Skibsturbiniens Dampforbrug og Vægt bliver den mindst mulige, Skruens Fremdrivningsevne den størst mulige. En forholdsvis lav Omdrejningshastighed passer bedst for Skruen, hvis Fremdrivningstab bliver større, jo hurtigere den gaar rundt, navnlig dersom Omdrejningshastigheden naar den Grænse, hvorved Vandet ikke længer kan slutte ind til Skruen, Huledannelse begynder, og Virkningsgraden falder hurtigt. Selve Turbinen derimod besidder en stor Virkningsgrad og ringe Vægt, naar den drejer hurtigt rundt.

Det Omdrejningsantal, der normalt passer bedst for Turbinen, bliver derved væsentlig større end det, Drivskruen maa gaa med for at have en god Nyttevirkning. Dette vil ses af følgende Tal:

		1500 HK.	5000 HK.	10000 HK.
Turbinens normale Omdrejningsantal.....		2 000	1 250	700
Drivskruens Omdrejningsantal for god	} 15 Kn. 20 - 25 - 30 -	590	280	180
Nyttevirkning, naar		680	330	220
Skibets Hastighed er		760	380	250
		840	430	280

Forskellen mellem de to Tal bliaer større, jo langsommere Skibets Hastighed er; man er nødsaget til at vælge en Omdrejningshastighed, som ikke er fordelagtig for Turbinen, da der maa tages mest Hensyn til Drivskruen.

Udlandets store Turbineskibe har en høj Hastighed, og Kraften kan fordeles paa 4 Aksler; herved kan Skruen gives en ret høj Omdrejningshastighed, og Turbinen bliver let og økonomisk. Er der derimod Tale om smaa Skibe som vore, bliver Forholdet et andet, og man maa da undersøge, om Turbinens øvrige Fortrin 'er saa væsentlige, at man bør vælge den til Fremdrivningsmaskine, selv om den hverken er økonomisk eller lettere end Stempelmaskinen.

Et af de største Fortrin er vel nok Turbinens bløde, stødfri Gang. De for Artilleriets Betjening og for Distancemaalingen, for Skrogets og dets Samlingers Holdbarhed, for Projektørerne, Master, Skorstene m. m. samt for Opholdet om Bord saa generende Rystelser, som Stempelmaskinen fremkalder, bortfalder, og for et Kampskib maa vel en forøget Træfsikkerhed være af stor, taktisk Betydning. Torpedoskydningen bliver ogsaa bedre.

Turbinens Tyngdepunkt ligger I Højde med Akselledning, altsaa et Par Meter lavere end Stempel-

maskinens Tyngdepunkt; denne Sænkning af en betydelig Vægt er af stor Betydning, men desuden kan Panserdækket følge efter, hvad der er endnu væsentligere; man bliver derved i Stand til at løfte Artilleriet og derved forøge dettes Virkning. Panserdækket kan føres hen over Maskinen, uden at have særlige Panserlemme; de lavt liggende Turbiner er godt beskyttede mod Beskydning, medens Stempelmaskinen rager op over Vandlinien, hvad der er af særlig Betydning i Jagere og Torpedobaade. Der er ikke, som i Stempelmaskinen, større Svingninger i Paavirkningerne paa Akselmaterialet; Udsigterne til Akselbrud er derfor væsentlig mindre. Turbinens indre Dele tager ikke Skade af at udsættes for en høj Temperatur; man benytter derfor jævnligt Overhedning af Dampen. Kompasset holder sig roligt, Styreevnen er bedre, og Drejeevnen under Fart ikke daarligere. Forbruget af Smørelse er væsentlig mindre, Kedlernes Indre kan derfor længere holdes rent, hvad der er til Gunst for Kedlernes Dampudviklingsevne og Varighed.

Endvidere er Fremdrivningsmaskinens Udholdenhedsevne et Spørgsmaal af stor Vigtighed. En Stempelmaskine har mange Slidflader, som nødvendigvis maa være smaa; herved bliver Trykket paa Fladeenheden mellem Slidfladerne stort, og Sliddet meget føleligt. Gnidningsmodstanden og den deraf følgende Varmeudvikling bliver derfor ogsaa betydelig, og vokser i Omfang med Dampningstiden; Tilbøjeligheden til »varme Pander« tiltager følgelig. Et ubetydeligt Spillerum mellem f. Eks. Krumtappanderne og Krumtappinden vil under fuld Krafts Dampning maaske efter nogle faa Timers Forløb være vokset saa meget, at der fremkommer et Stød; paa Grund af det store Tryk mellem Slidfladerne, tiltager Stødets Intensitet hurtigt, det hvide Metal presses ud, Smøregangene lukke sig, der er ikke længer Smørelse mellem Slidfladerne, Panderne varme, og Fuldkraftsdampningen

kan maaske ikke fortsættes. I det Hele taget kræver de mange Slidflader og bevægende Dele hyppige Eftersyn og Udbedringer.

Stempelmaskinens haarde Arbejden og Rystelser fremkalder under fuld Krafts Dampning ret jævnlige Lækager paa Dampsamlinger, som hurtigt tiltager i Omfang, til Samlingen blæser og den udstømmende Damp umuliggør fortsat Dampning ved fuldt Tryk.

Ved Udholdenhedshastigheden er Maskinens Udholdenhedsevne betydelig større; Trykket mellem Slidfladerne og Gnidningshastigheden er mindre; Slid mærkes derfor først efter længere Tids Forløb, og den ved Slidfladerne udviklede Varme kan bortledes og udstraale, uden at Varmeophobning finder Sted.

Enhver Stempelmaskintype besidder en vis Udholdenhedsevne; udover denne kan Maskinen kun forceres i kort Tid, thi Risikoen, Udsigterne til Maskinhavari samt Slid paa Materiellet bliver ellers for stor. Skal en Maskine, f. Eks. en Hurtigdampers, kunne gaa fuld Kraft Uger i Træk, maa den derfor have store Slidflader; da nu de fleste af Maskinens Dele glide paa hinanden, bliver nødvendigvis Maskinvægten pr. HK. høj, og endnu større bliver den i Fragtdampere, hvis Maskiner skal være billige i Anskaffelse og Vedligeholdelse, og passes af almindelige, faatallige Maskinister.

Et af Turbinens væsentligste Fortrin er dens store Udholdenhedsevne; den har kun ganske faa Slidflader — de Lejer, som bære Turbinetromlen, — og disse kunne uden væsentlig Forøgelse af Maskinvægten gøres saa store, at de ikke give Vanskelighed, hvorlænge Dampningen end varer. Denne Fordel vil være særlig følelig i Jagere og Torpedobaade. Der vil vel her ikke blive nogen Vægtbesparelse af Betydning, fordi Vægten af Stempelmaskinen er bragt meget langt ned i disse; men herved er deres Udholdenhedsevne bleven meget lille. Turbinen vil derfor hæve den forsvarlige største

Udholdenhedshastighed betydeligt, hvad der vil komme saavel deres Anvendelighed som Maskinbetjeningen til Gode. Denne sidste vil for selve Fremdrivningsmaskinens Vedkommende blive lettere, Hastigheden kan holdes sikrere ogsaa fordi Skruerne ere saa dybt nedsænkede, at der ikke er Udsigt til, at de tage Rous.

En Mangel, der er ejendommelig for Parsons-Turbinen, er det Spillerum mellem de faste og omdrejende Skovle, denne Reaktionsturbine maa have. For at Damptabet kan blive saa lille som muligt, gøres Spillerummet ikke større end højst nødvendigt; men dette medfører, at, dersom Turbintromlen kaster sig lidt, f. Eks. fordi den sættes for hurtig i Gang, inden den er ensartet opvarmet, kan Skovlene tage paa hinanden, og hele Skovlkranse kunne blive afrevne, og falde ned i Turbinehuset, som, hvad man populært kalder »Skovlesalat«. To Gange under Prøverne maatte Krydseren Lübeck 14 Dage ad Gangen ligge stille, for at nye Skovle kunde blive indsat. At vedligeholde dette Spillerum kræver en omhyggelig Indstilling og Vedligeholdelse af Aksel- og Tryklejer.

Vor Flaades Panserskibe er ikke særligt egnede for Turbinefremdrivning. Indtil den seneste Tid har flere store Mariner, den engelske dog undtagen, foretrukket Tre-fremfor Toskrueskibe; nu synes den tyske at være den eneste, der bibeholder dem. En ubestridelig Fordel ved Tre-skrueskibe er deres effektive vandtætte Inddeling, idet man kan have 3 af hinanden uafhængige Maskinrum. I vore Skibe er der imidlertid ikke Plads til 3 særskilte Maskinrum; man maa med Turbiner nøjes med 2 Rum, enten man har 2 eller 4 Aksler; men 4 Aksler er næppe tilraadeligt og vist heller ikke gennemførligt; man maa altsaa have 2 Aksler, hver med en HT.-, en LT.- og en Bakturbine, eventuelt tillige med en Krydsturbine. Holder man sig til 15—16 Knob og c. 5 000 HK., vil Skruernes Omdrejningsantal blive c. 450 i Minuttet, hvad der er

3 Gange saa mange som det nuværende. Da Skrueerne vil være smaa i Forhold til det tunge Skib med dets fyldige Linier, vil deres Magt over Skibet være væsentlig ringere end de nuværende. Skibet vil altsaa komme til at staa tilbage saavel i Evne til at opnaa og standse Farten som til at holde denne mod Vind og Sø.

Ved fuld Kraft vil Turbinen næppe blive saa økonomisk som Stempelmaskinen, og Vægtbesparelse vil der vist næppe heller blive; Aksler og Skrueer vil blive lettere, men Turbinerne med deres mange Hjælpemaskiner tungere. Det er først, naar man kommer op paa saa store Kraftudviklinger og Skibshastigheder, som Udlandets store Panserskibe, Krydsere og Hurtigdampere besidde, at der bliver Økonomi og Vægtbesparelser ved Turbinen, og at det formindskede Dampforbrug kan tillade en Formindskelse i Kedelvægten.

Ved mindsket Kraft vil Fremdrivningen utvivlsomt blive væsentlig mere uøkonomisk end nu, selv om man gaar til den Komplikation at installere Krydsturbiner; i denne Henseende maa man imidlertid være berettiget til at drage Fordel af den Omstændighed, at vore Farvande have en ringe Udstrækning, hvorfor den Kulbesparelse, som paa lange Strækninger kan indvindes ved en økonomisk Fremdrivningsmaskine, ikke vil føles saa meget som i de store Mariner.

Paa Olfert Fischers sidste Togt var Kulforbruget:

til Fremdrivning ialt	466 135 kg.
- Hjælpemaskiner, Opfyring m. m.	592 615 -
Samlet Forbrug paa Togtet	1 058 750 kg.

Uagtet der blev dampet meget ifjor, var Kulforbruget under Gang kun c. 44 % af det samlede Forbrug. Antager man, at Kulforbruget under Gang ved ikke at have Krydsturbiner bliver 30 % større end nu, vil det samlede Forbrug kun vokse med 13 %. Under Forud-

sætning af, at Flaadens Kulforsyning er tilfredsstillende ordnet, maatte man derfor overveje, om man ikke bør anvende den til Krydsturbiner fornødne Vægt og Plads til Forbedring af Skibets offensive og defensive Egenskaber.

I vore Panserskibe vil Turbiner ikke medføre en Formindskelse i Maskinpersonel. I store Skibe kan der vel spares en Del Personel, navnlig Smørere, men, naar som i vore Skibe den vagthavende Maskinbesætning kun bestaar af 2 til 3 Maskinunderofficerer i hvert Rum, og det erindres, at Turbiner kræve et mere kompliceret Hjælpemaskineri, end der nu findes i disse Skibe, vil man snarest komme til den Slutning, at den faste Ramme til Turbinernes Betjening maa forøges, thi jo mere vore Skibes Maskinerier i Konstruktion og Virke-maade fjærne sig fra Handelsskibenes, des mindre anvendelige blive de fra den private Skibsfart udgaæede Reserveunderofficerer.

Paa Turbinens nuværende Standpunkt vil man altsaa næppe indføre den i vore Panserskibe, for derved at spare Vægt, Plads, Kul eller Personel; da desuden Skruernes Magt over Skibet bliver mindre, og Turbinen er dyrere at anskaffe, er det næppe sandsynligt, at man af Hensyn til de Fortrin, som Turbinen ellers vil medføre, vil installere den i disse Skibe.

Ved Bygningen af nye Krydsere vil Turbinespørgs-maalet blive mere aktuelt, thi, som vi have set, jo større Fart Skibet skal have, des lettere og mere økonomisk kan Turbinen blive; meget vil imidlertid afhænge af, om Krydserne ogsaa skal kunne dampe lange Distancer, naar de skal tjene som Stationsskibe udenfor vore egne Farvande, thi saa kan man ikke se bort fra Økonomien ved Krydshastigheder.

I Spejderskibe og Torpedobaade e. l. over 300 Tons Displacement er Turbinefremdrivning fordelagtig, Maksim-

mumshastigheden hæves 1 a 2 Knob, Udholdenheds-
evnen er bedre o. s. v.

For smaa Torpedobaade er Tiden sikkert snart moden til, at de kunne fremdrives ved Forbrændingsmotorer, der er væsentlig lettere end Turbinemaskinerier; jeg skal imidlertid ikke ved denne Lejlighed komme nærmere ind paa disse Motorers Fortrin og Mangler.

Fragtdampere har kun een Rutehastighed, hvad der vilde være særdeles gunstigt for Turbinefremdrivning, dersom denne Hastighed var stor; man kunde da nemlig beregne Turbinen saaledes, at Dampforbruget blev lavt ved Rutehastigheden; at det vilde vokse betydeligt ved lave Kraftudviklinger, er jo nærmest ligegyldigt. Uheldigvis er Rutehastigheden ikke over 10 Knob, og først ved Hastigheder over 15 Knob bliver Turbinen fordelagtig. Muligt kan man ved Overhedning af Damp, som først arbejder i en Stempelmaskine, og derefter i en Turbine — denne er særligt egnet til at udnytte Ekspansion af lavspændt Damp, — finde en Udvej til en mere økonomisk Fremdrift af Fragtdampere.

For Hurtigdampere vil det afhænge af Hastigheden, om Turbiner bør anvendes eller ikke, men her vil den større Komfort ved Rystelsernes Bortfalden samt den større Udholdenhedsevne og Fremdrivningsmaskinens bedre Beskyttelse, dersom Damperen tillige skal kunne tjene som Hjælpekrydser, være et tungt Lod i Vægtskaalen til Fordel for Turbinen.

De Officerer og Maskinister, som sejlede med vore første Torpedobaade, vil erindre, hvor store Vanskeligheder man havde med den den Gang anvendte Lokomotivkedel. Ildkassens store Topplade, hvorover der kun skulde være nogle faa Tommer Vand, nødvendigjorde en omhyggelig Fødning, for at den ikke skulde blive blottet for Vand. Fødningen var imidlertid ikke altid saa paalidelig som ønskeligt; en Del skyldtes dette

vel nok Mangel paa Erfaring fra Personellets Side, men den daarlige Vandcirkulation i Kedlen, det forholdsvis lave Kedeltryk og de hyppigt indtrædende Overkog vanskeliggjorde i høj Grad Tilvejebringelsen af Balancen mellem Maskinens Dampforbrug og Kedlens Dampudvikling.

Skulde der forceres, og Vandstanden i Kedlen blev lidt højere end normalt, eller var Fødevandet ikke ganske rent, indtraf der Overkog, Maskinen begyndte at gaa langsomt, og fra Fyrpladsen præjede man om mere Vand. Kedelpumpen blev sat i Gang, og naar man havde faaet lidt Ro i Kedlen, prøvede man atter paa at forcere.

Var det saa endelig lykkedes at faa god Fart paa Baaden, indtraf der næsten altid Lækager ved Kedelrørene, naar Forcingen var omme; Maskinisterne maatte saa i Gang med at stemme Rør, hele den paafølgende Nat og længere endnu medgik hertil. Havde Kedelrørene først lækket en Gang paa Togtet, var det senere næsten Reglen, at Kedlen ikke kunde taale nogen videre Forcing uden atter at blive utjenstdygtig.

Det var Kommandør K. C. Nielsen, som i 1886 tog den Beslutning at anvende Vandrørskedler i de to Baade, Støren og Søløven, som den Gang skulde bestilles hos Thornycrofts; nogen videre Erfaring om dette Firmas Vandrørskedler, og om Vandrørskedler i det Hele taget, forelaa der ikke, men at vi herhjemme saa tidligt kom ind paa at benytte denne Kedeltype, maa man være Kommandøren taknemmelig for.

Selvfølgelig havde disse Kedler deres Børnesygdomme: hurtig Tæring af Rørene, men dette er man nu i Hovedsagen kommen ud over ved det ganske naturlige Middel: at anvende de bedste Rør, give dem den fornødne Tykkelse og beskytte dem ud- og indvendigt paa forskellige Maader.

Nu er det Maskinen, som volder Vanskelighederne; faar man en Gang Turbiner til disse Fartøjer, har man maaske naaet Idealet: at Føreren til enhver Tid kan faa

den. Hastighed (indenfor Maksimumshastigheden), han vil have, og at denne kan holdes, saa længe det ønskes; Maskinkonstruktøren har da først løst Opgaven: hurtig Fremdrivning og fuld Udholdenhedsevne.

I Begyndelsen af Halvfemserne overgik vi herhjemme til at anvende Vandrørskedler i de større Skibe; i England holdt man sig noget tilbage, og da man bestemte sig for at bruge dem, faldt Valget paa Belleville-Kedlen, som installeredes i et stort Antal Skibe; man fortrød imidlertid snart efter dette Valg, og paa Grundlag af Betænkningerne fra den i September 1900 nedsatte Kedelkommission, anvendes nu i de større Skibe Babcock & Wilcox-Kedlen samt Yarrows Storrørkedel, og da fortrinsvis den førstnævnte; i en Overgangsperiode benyttede man Vandrørskedler i Forbindelse med Pladekedler. Ligesom tidligere anvendes Hurtigkedler, som Thornycrofts, Whites, Yarrows m. fl. i smaa Krydsere, Jagere og Torpedobaade.

Babcock & Wilcox-Kedlen kende vi jo fra Beskytteren og Islands Falk. Det er en fortrinlig Kedel, som kan taale hurtige Dampopsætninger og Gangskiftninger, men er en Del tungere end Hurtigkedlerne. Beskytteren, der næsten uafbrudt har været paa Togt, siden den byggedes i 1900, har endnu sine oprindelige Kedelrør, og Togt efter Togt holdes der Forceringsprøver, hvis Resultater er bedre end den oprindelige Modtagelsesprøves. I Islands Falk har man fornylig holdt en Forceringsprøve, paa hvilken Hestekraften var over 10% større end paa Modtagelsesprøven i Marts ifjor.

Der maa imidlertid kæles for saadanne Kedler; man faar ikke Vandrørskedlens Fordele uden at betale for det; ferskt eller destilleret Spædevand maa anvendes, der maa sættes Kalk til Fødevandet o. s. v. Man maa have dygtige Maskinister, og der maa ofres den fornødne Tid og Midler til Rensning og Vedligeholdelse. Heri ligger utvivlsomt Grunden til, at saa faa Handels-

skibe har Vandrørskedler; der er endog Eksempler paa, at man i disse Skibe udtager de oprindelig installerede Vandrørskedler og erstatter dem med almindelige Pladekedler.

I Panserskibene anvende vi jo en Hurtigkedel med krumme Rør, og kunne gøre det, fordi der ofres meget paa Vedligeholdelsen, og Togterne ere saa korte; vare Skibene flere Aar i Træk under Vimpel, vilde Fornyelse af Kedelrør, Skærmkasser og Murværk utvivlsomt blive nødvendig langt hyppigere end nu, selv om den installerede Hjelpekedel af almindelig Type benyttes til Ankers.

En Fordel ved disse Kedler er, at de kunne taale forceret Træk; derved blive de lette og, selv om Skorstenen gennemskydes, vil Dampudviklingsevnen ikke blive mindre; Kedlerne kunne levere Damp lige godt for det, naar blot Blæserne holde. At russiske Skibe under den sidste Krig tabte saa meget i Fart ved Skorstenens Gennemskydning, skyldes den Omstændighed, at Skibene havde Kedler med næsten vandrette Rør (Belleville-Kedler), der ikke ere indrettede til og heller ikke kunne taale stærk Forcing; Forbrændingen beroede paa Skorstenstræk, som naturligvis fuldstændig ødelægges, naar Skorstenen gennemhulles.

I de senere Aar har man særligt haft Opmærksomheden henvendt paa Forlængelse af Kedelrørens Levetid og Forbedring af Dampudviklingsevnen. Det er ovenfor berørt, hvad der gøres, for at Rørene kunne holde længere; desuden undgaar man saa meget som muligt at have Rørene udmundende over Vandlinien; i Olfert Fischer og Peder Skram er Rørmundingerne, der beskyttes ved særlige Metalkapsler, trukne ned til og under Vandlinien.

Kedeløkonomien søger man at forbedre paa to Maader: man udnytter Hedefladen bedre ved at »baffle« Forbrændingsgassen paa dens Vej mellem Ildsted og Optræk, og man gør Forbrændingen fuldstændigere ved en bedre fordelt Lufttilførsel. Det første opnaas ved,

at man indsætter Skilleplader e. l. mellem eller paa Kedelrørene, saaledes at Forbrændingsgassen maa krydse frem og tilbage eller, i Kedler med næsten vandrette Rør, op og ned mellem Kedelrørene, til den har afgiven den størst mulige Varme til Kedelvandet. Den anden Forbedring bestaar i at tilføre Forbrændingsgassen opvarmet Luft over Risten, men inden Gassen strømmer ind mellem Kedelrørene.

I Torpedobaaden Ormen findes to Vandrørskedler af Normand-Typen, der utvivlsomt er meget økonomiske Dampdannere; da Baadens Hovedmaskine ogsaa er økonomisk, — Pumperne, Fødepumperne indbefattet, trækkes af Hovedmaskinen, og normalt er den særskilte Cirkulationspumpe ikke i Gang, — har Kedlerne i Forhold til Kraften (2 000 HK.) kun den halve Hedeflade, af hvad der tidligere brugtes. Selvfølgelig spares der herved betydeligt i Kedel- og Kulvægt, dersom Erfaringen nu viser, at Hedefladen er tilstrækkelig for vore Forhold.

Man kan i Øjeblikket ikke sige, hvilken af de i udenlandske Mariner anvendte Kedeltyper, der er den bedste; nationale Hensyn og Fordelene ved at holde sig til en bestemt, for flere Aar tilbage indført Kedeltype (ensartet Pasning, lettere Ombytning med Reservedele o. s. v.) vil vist nok endnu i lang Tid staa hindrende i Vejen for Anerkendelsen af en bestemt Standardtype af Vandrørskedel. I England og Amerika foretrækkes af Storrørkedler: Babcock & Wilcox-Kedlen, for Englands Vedkommende, som ovenfor anført, tillige Yarrows-Storrørkedel, i Tyskland benyttes bl. a. den tyske Dürkedel, i Frankrig den franske Belleville-Kedel og Niclausse-Kedel, i Sverrig Yarrow-Kedlen o. s. v. I Principet er alle nyere Hurtighedler med dykkede Rørens, det er vist ret ligegyldigt, hvilken af dem man anvender, naar de blot have de nyeste, oven anførte Forbedringer til Forøgelse af Økonomien.

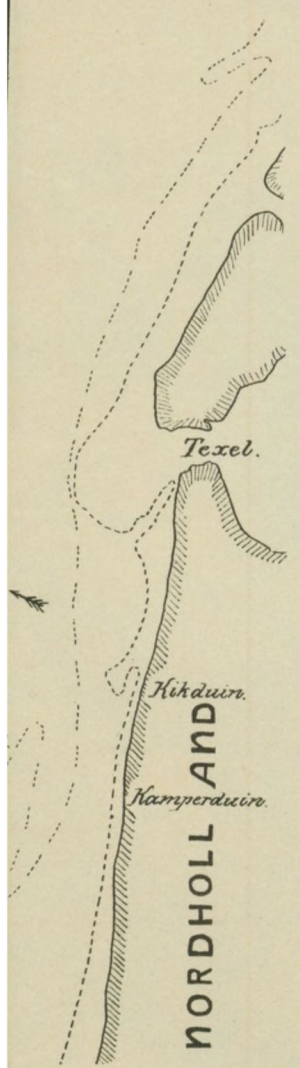
Sislaget ved Kikhavn
Ruyter mod Prins Rupert og d'Estres

Plan I.

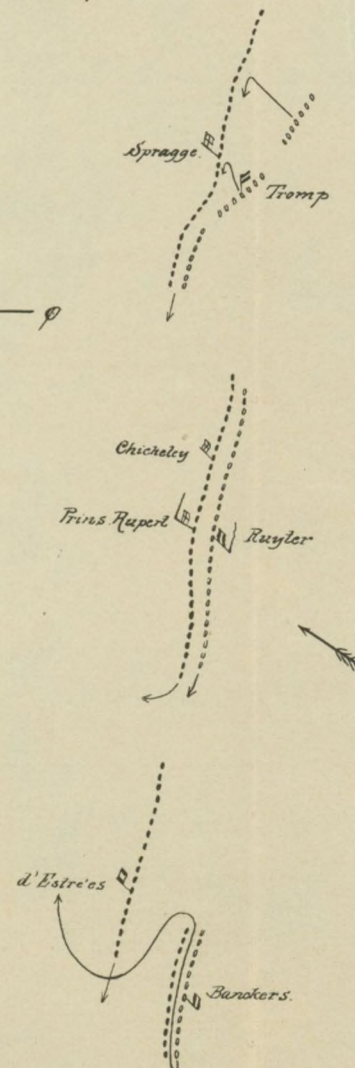
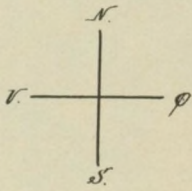
Relv. Nord.

Signatur.

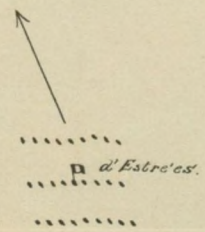
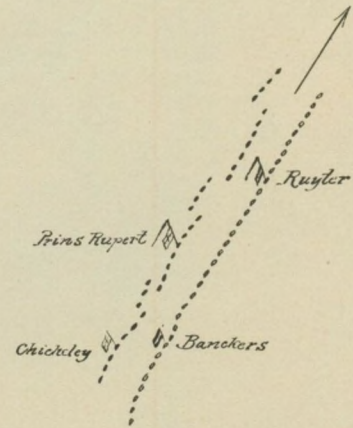
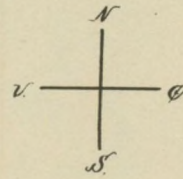
- Den hollandske Flaade
- De forenede engelsk-franske Flaader
- Hollandsk Kærslinje
- - - Engelsk-Fransk Kærslinje
- ← Vindretning



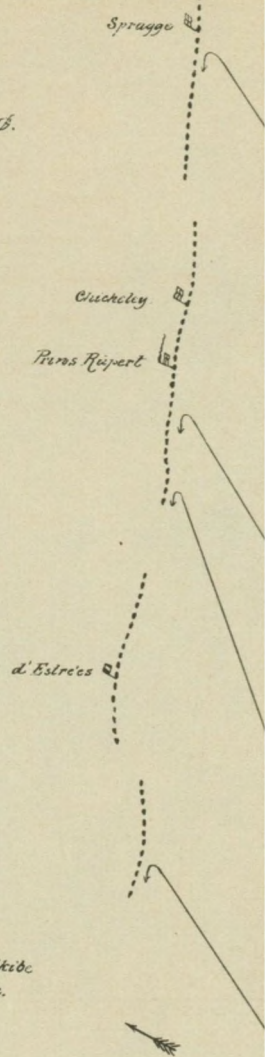
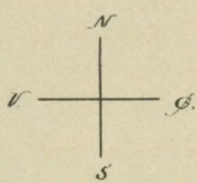
Plan III.



Plan V.



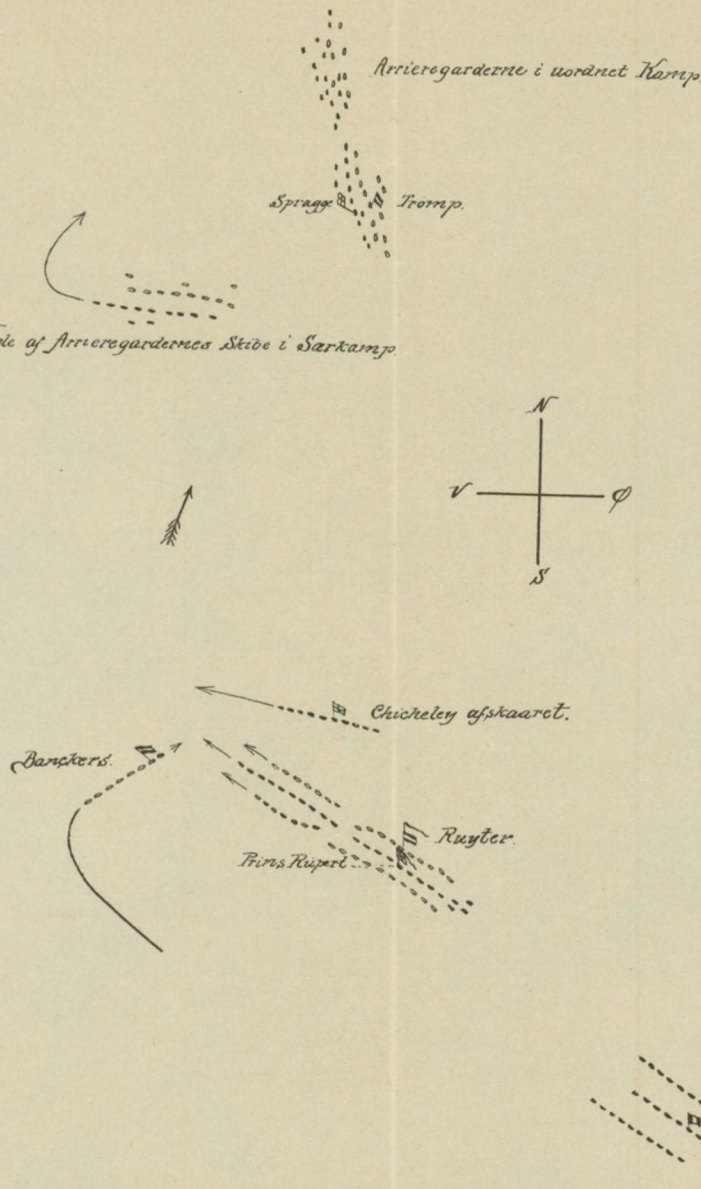
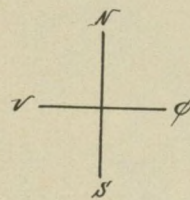
Plan II.



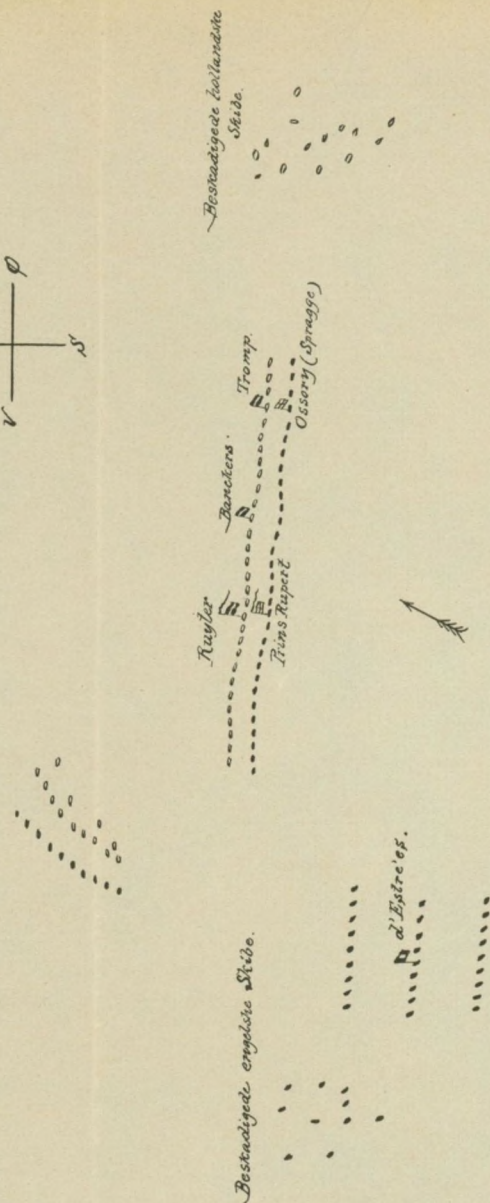
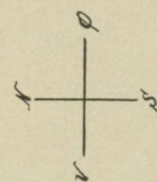
Plan IV.

Arrieregarderne i uordenet Kamp

Nogle af Arrieregardernes Stæde i Søkamp



Plan III.



- Engelsk-Franske Stæde
- Hollandske Stæde

Næsten alle Turbinedampere af Handelsflaaden anvende almindelige Skibskedler med Howdens kunstige Træk, der har vist sig ypperlig egnet for saavel Atlanterhavsdampere som Kanal- og Fragtdampere.

Efter at overhedet Damp i en længere Aarrække har været anvendt ved Landmaskinanlæg, begynder man nu atter at installere Overhedere i Skibe, særligt i Turbineskibe; Fordelen i økonomisk Henseende ved Overhedning er ret betydelig.

Endelig er der en Bestræbelse oppe for at indskrænke Kedlen til kun at være en Kogekedel. Nu til Dags tilføres Føde vandet i Almindelighed med en Varme grad af 40° til 60° ; det opvarmes derefter i Kedlen til Kogepunktet, der i moderne Kedler ligger omkr. 200° , hvorefter Vandet overgaar til Dampform. Forsøg har vist, at Kedlens Virkningsgrad forøges, naar den kun skal fordampe Vandet; man opvarmer derfor Føde vandet til Kogepunktet i særskilte Forvarmere, forinden det pumpes ind paa Kedlen, — Opvarmningen kan ske ved at lede Kedeldamp til Føde vandet, — hvorefter Kedlen kun har at fordampe Føde vandet.

Bog anmeldelse.

Vår Flotta, Organ för „Sveriges flotta“, Förening för sjövärn och sjöfart.

Den nystiftede Forening „Sveriges flotta“ har fra 1ste Januar 1907 overtaget Udgivelsen af Maanedstidsskriftet „Vår Flotta“, og efter de 2 første Hæfter under den nye Æra at dømme har Foreningen herigennem faaet et virksomt Middel til Løsningen af dens Opgave: indenfor Befolkningens brede Lag at skabe Interesse for og Forstaaelse af Betydningen af en kraftig Udvikling af Rigets Søforsvar og Søfart.

Tidsskriftets Motto er Gustav II Adolfs Ord: „Om vi lefva vårt lif i inre endröckt och hålla os med en stark flotta,

da skal ingen os lætteligen antasta“, og Axel Oxenstiernas: „Flottan er Sveriges styrka“.

I den første Artikel, „Vårt sjöförsvär“, gives en sammentrængt Fremstilling af det nuværende Materiel, Personel, Flaadebudget, Øvelser m. m., ledsaget af talrige Illustrationer. Den afsluttes med følgende to Ønsker for Fremtiden: 1) En stadig udrustet, sammenøvet, fuldtbemandet, krigsberedt Eskadre og 2) en af begge Statsmagter fastslaaet Flaadeplan. I den næste Artikel, „Handelsflottan“, beskrives dennes Udvikling i de sidste 10 Aar, i Løbet af hvilken Tid Tonnagen er steget med 100 0/0, samtidig med at Folkemængden er bleven forøget med 8 0/0 og Handelsomsætningen med 36 0/0. Men den svenske Handelsflaade har dog langt fra naaet et tilfredsstillende Udviklingstrin, og navnlig staar der 3 Ting paa Dagsordenen, som Foreningen vil virke for: 1) En tidsvarende Dampskibsforbindelse under svensk Flag med Nabolandene, 2) Dannelse af store Rederiforetagender, der skal vække den tidligere ret store, transatlantiske Skibsfart til Live igen, og 3) Bygning af Handelsflaadens store Skibe i Moderlandet og ikke som nu i Udlandet.

Andet Hæfte indledes med Artiklen „Sveriges haffiske“, der skildrer det svenske Storfiskeri, og derefter følger „Flottans kadetkår 1756—1906“. Efter en historisk Oversigt over Kadetuddannelsen i det nævnte Tidsrum, rejses der stærke Krav om en Omorganisation af Søkrigsskolen i Stockholm, hvis nuværende Ordning holder 40 Aars Jubilæum i Aar. En Helsidesillustration gengiver Admiral Höggs Maleri; „Den svenske Flaades Kadetfartøjer siden 1868“ (Korvetterne „af Chapman“, „Norrköping“, „Saga“ og Fregatten „Vanadis“).

Foreningen „Sveriges flotta“ søger saaledes dels at udbrede Kendskabet til alle maritime Forhold, dels at vejlede Folkestemningen og anvise, hvilke Krav, der først og fremmest maa stilles, for at faa det hele fuldkomment.

Dens Organ, „Vår Flotta“, der foruden de mere saglige Afhandlinger indeholder fornøjelige Rejsebreve fra Orlogsskibenes Togter, Meddelelser fra fremmede Mariner m. m., vil ved sit underholdende Stof, de smukke Illustrationer og den billige Pris sikkert vinde den store Udbredelse, det fortjener.

Evo.

Om Bygningen af Dokken paa Christianshavn 1734—39.

Ved H. Degenkolv.

Allerede i 1680 og paafølgende Aar var der arbejdet paa Anlægget af en Dok paa Gammelholm, og tre Gange blev der erhvervet kongelig Approbation paa Tegninger dertil, men den blev aldrig fuldført, skønt man lige til Aar 1800 nu og da syslede med Tanken derom.¹⁾

Medens Overvejelserne desangaaende stadig bleve genoptagne, anlagde den fra Holland indkaldte Vandbygmester Dumreicher, under Greve Frederik Danneskjold-Samsøes Overtilsyn, Dokken paa Christianshavn. Den blev indviet 26. Maj 1739, og hele Bekostningen ved dens Bygning havde udgjort 229 193 Rdl. 47 Skilling.

Anstilles der en Sammenligning med Hensyn til Teknikens Standpunkt og Hjælpemidlernes Beskaffenhed i vore Dage og for ca. 160 Aar siden, saa maa det vistnok synes forunderligt — eller maaske rettere beundringsværdigt —, at man den Gang ikke alene var i Stand til at udføre et saa mægtigt Vandbygningsarbejde, men udføre det saaledes, at Dokken den Dag i Dag kan benyttes efter sin Bestemmelse — og det til Trods for, at der ikke forud var lagt nogen bestemt Plan.

Danneskjold-Samsøe og Dumreicher vidste i Forening at overvinde Vanskelighederne, efterhaanden som disse meldte sig, og det var ikke ubetydelige Hindringer, som mødte dem under Anlægget; eksempelvis skal henpeges paa det store »Quæl«, som udbrod 24. Maj 1735 og gav 6 000 Tønder Vand i Døgnet.

Da der ikke var lagt nogen bestemt Plan for Dokkens Bygning, og man savnede oplysende Journaler, ved-

¹⁾ H. Degenkolv: »Det ældste Dokanlæg ved Kjøbenhavn« — Tidsskrift for Søværnen, ny Række XVI.

kommende Arbejdet, foreslog Holmens Chef, Admiral Suhm, i Begyndelsen af 1747, at der skulde nedsættes en Kommission »for at undersøge Dokkens nuværende sandfærdige Tilstand og de i Tiden befrygtede Inconvenienser, samt hvad Præcaution man skulde bruge for at forebygge al paakommende Ulempe.« Dette Forslag blev bifaldet ved kongelig Resolution af 16. Februar 1747, og allerede Dagen efter blev Kommissionen nedsat under Præsidium af Schoubynacht Wodroff. Det var af Admiral Suhm forud bestemt, hvilke Personer Kommissionen skulde »tilspørge«, deres Rækkefølge, samt hvilke Spørgsmaal der skulde forelægges dem. Sidst af alle mødte Dumreicher, der nu var udnævnt til Kommandørkaptajn. Paa Spørgsmaalet, om han til Holmen havde leveret en aldeles komplet og efterrettelig Tegning, conform med Dokken og Modellen,¹⁾ svarede han: Nej, til Holmen ikke, men til Greven²⁾ er leveret een paa Pergament og een paa Papir. Da han derefter blev opfordret til at indlevere »en fuldkommen Efterretning om hele Dokkens Bygning som uforbigjængelig fornøden i Fremtiden«, udbad han sig denne Post forlangt skriftlig til nærmere Besvarelse.

Dumreicher forfattede nu en Beretning om Dokkens Bygning, som 5. Oktober 1747 blev indleveret til Kommissionen.

I det til Orlogsværftets Sekretariat og Kommando-Kontor hørende Arkiv findes en Journal, kaldet »Extract af Protokoller og Dokumenter, vedkommende Dokken paa Christianshavn«, og ifølge denne Journal lyder Dumreichers Beretning i Udtog saaledes:

1734, 14. Octbr. Blev gjort Begyndelsen med Dæmningspælens Nedramning. Grunden fandtes meget

¹⁾ Denne Model af Dokken blev tillige med andet, der var udskilt fra Orlogsværftets Modellsamling, ifølge Rescript af 11. April 1861 afgiven til Hs. Maj. Kong Frederik den Syvendes Disposition,

²⁾ Grev Fr. Danneberg-Samsø havde 1746 erholdt sin Afsked.

fast, men ikkun 12 à 13 Fod Vand saavel inden som uden for Dæmningen; Pælene vare pommerske Furre-Bjelker, nedslagne 15 à 18 Fod i Grunden; Dæmningen var færdig fyldt først i Decbr.

1735. Derpaa foretaget Vandets Udpomping ved Holmens Slaver og fik lens i 3 Dage. Der var 10 à 11 Fod Vand og 2 Fod Mudder i Graven, hvilket blev udarbejdet, og Grunden gennemgravet til sin omtrentlige Dybde, Længde og Brede, hvorefter en Commission, bestaaende af General-Lieutn. Scheel og Brigadeer Hauser beordredes at undersøge Grunden, om den var passende til en Dokkes Anlæg. Imidlertid continuerede Gravingen, og fandt Grunden paa nogle Steder ei synderlig fast og haard, hvorfore blev nedrammet en interimis Dæmning af 2 Rader Pæle, den første 9, den anden 17 Fod fra Hoveddæmningen; de nedslages 5 à 6 Fod under den rette Dybde af Dokkens Bund og faldt meget besværligt at faa saa dybe. Alle disse Pæle, tilligemed inderste Rad af Hoveddæmningspælene bleve i 1739, da Dokken var færdig, afkappede lige med Dokkens Bund, som sees af Modellen. Desuden nedrammedes inden for disse Pæle en Rad Spundspæle, hvori de øverste af Dokkens Bundlagere ere indspundse.

April. Gik i Værk med at opføre interimis Buldværket, som strækker sig rundt om Dokken til begge Sider og bestaar af store pommerske Furre-Bjelker, der nedrammedes 6 à 8 Fod under Dokkens udarbejdede Grund, staar 18 à 24 Tommer i Linie fra hinanden, forsynet og befæstet med svære Træ-Ankere, deels pommerske Bjelker, deels Eege og Bøge Rettømmer, hvilke igjen med Tvær-Ankere er bestyrket, der strække sig 15 à 16 Alen ud fra Buldværket og er forbunden med Buldværket ved Jern-Ankere. Til Forsætning for Tvær-Ankerne er nedrammet norske Eege Pæle 7 à 8 Tommer i Kant. Buldværket er klædt med Bøge Planker, hvis Naader forsaaes med Vrag Brædder, belagte med Tjære

og Moos. Bag Buldværket opfyldt med Blaalcer, der saa kompakt som mueligt er nedstampet. Saaledes beskaffet continuerede Buldværket fra Trappen til henimod Sløisefalsen paa nordre Side, og paa søndre Side til 30 Fod nær Vandmølle-Værket. Den øvrige Strækning af Buldværket bestaar af Eege-Rettømmer, Pæl ved Pæl nedsat, hvis Ankere ere Eege og Bøge Rettømmer, samt Beklædningen Eege Tømmer 12 à 13 Tommer i Kant. (Denne Suffisance for Portenes Skyld). Grunden ved dette Buldværk fandtes paa de fleste Steder meget haard, saa at Pæle med Jernskoe spaltede i Grunden.

Ved at continuere Udgravningen fandtes Grunden fra Trappen til henved $\frac{1}{3}$ Deels Længde af Dokken at bestaae af løs Sand, der baade stedse forskød sig og gav stort Tilløb af Vand. Dette Vand var brak og kom fra Grunden, hvorved Beboernes Kieldere i Nærheden bleve tørre.

Septbr. For at bortpompe dette Vand, blev det lille Reservoir anlagt og deri anbragt et Klappe- eller Brikke-Værk, som dreves ved Heste. Under Gravningen maatte Pompereservoirerne forflyttes for at holde Vandet fra Arbejderne.

May. I May Maaned var Jorden allerede saa vidt udarbejdet, at man havde den fornødne Dybde, og blev da gjort Begyndelsen med Pæle-Ramningen, hvorpaa Dokkens Bundlager skulde nedtappes. Og da Grunden, hvor Qvættet nu er, fandtes blødere end de andre Steder, blev der sammesteds gjort Begyndelse, hvorved, da 12 à 13 Pæle vare nedrammede, Qvættet udbrød (24. Maj). Hvorefter standsedes med Ramningen og besluttede at lægge Grundlagerne foruden at hvile paa Pæle. Qvættet undersøgte og fandtes at give 6 000 Td. Vand i 24 Timer.

Det resolveredes at fange Qvættet saaledes:

Qvættet nedgravedes foroven 25 Fod i Diamt. og skifteviis ned efter til 15 Fod under Dokkens Grund,

hvor den først fandtes at løbe horisontal og dele sig i 4 Aarer og fra 4 Sider at fremskyde (4. Oktbr.). Gravningen skeedte skjøns ned efter, saa at Aabningen kun havde tilsidst 15 Fod i Diam. Grunden fadtes meget haard og stærk. Først blev nedlagt Kampesteen til Fundament og Aabning for Qvæl-Aarerne. Derover opførtes en Brønd af hollandske Klinker og Cement til Høide af Dokkens Bund (16. Decbr.), og derfra blev muret en Gevælt hen under Buldværket, indenfor hvilket muredes et Reservoir til Pomperne. Desuden indmuret et stort Metal-Rør, hvorigjennem Vandet kunde stige ind paa Dokkens Bund, naar Møllværket skulde behøve Reparation.

Buldværket saavel over Gevælften, mellem Qvællet og Pompereservoirret, som derfra hen til Dæmningen blev ej nedrammet i Grunden, men nedtappet i Eege Fodstykker, bestaaende af 2 sideverts sammenboltede Eege-Tømmere 22 à 25 Tomme i Kant, hvilke bleve nedlagde i god haard Grund. Med det samme opførte Reservoirret til Møllen. De opstaaende Eege-Pæle 12 à 13 Tommer i Kant nedtappedes i 16 à 22 Tommers Eege Fodstykker, beklædtes indvendig med 5 Tommers Eege Planker og kalfakteredes. Forseet med Træ-Ankere i Grunden.

1736, Novbr. Møllværket med dets Bygning blev straks begyndt og fuldført i Novbr. 1736, saaledes som det nu er og Modellen viser.

For at forekomme, at den ved Trappen forefundne Sandgrund ei videre skulde forskyde sig, blev 71 Fod fra Trappen slagen en Rad 6 Tomme Spundsplanker, tværs over Dokkens Brede, samt derpaa langs Buldværkspælene paa begge Sider, rundt om, inden i Hoved-Reservoirret og hen til Trappen, hvorved denne Grund var overalt indfattet, Spundspælene 7 à 8 Fod nedrammede i Grunden. Der blev udgravet 2 à 3 Fod Sand over hele denne Strækning, og igjen opfyldt med

Blaaleer, hvorved det stærke Vandtræk igjennem den løse Grund meget aftog.

For at bortpompe det her sig samlende Vand anlagdes en Brønd ved Trappen, men da Vandet alligevel trak til lille Reservoir, blev Brønden igjen tilkastet 1746.

I denne Strækning af Docquen blev i den løse Grund nedrammet 9 Rader Pæle, 8 Fod fra hinanden, og 4 à 5 Fod mellem hver Pæl i Raderne, 9 à 10 Fod dybt nedrammede.

Herpaa lagt Hammere af Bøge Rettømmer 14 a 15 Tomme Kant, nedtappede saavel i disse Pæle som i Spundspælene. Overkanten af Hammerne Vaterpas med Grunden udenfor Spundspælene.

May. Dokkens Bundlagere nedlagdes som følger:

Paa den med Blaaleer opfyldte Sandgrund bestaar de første Underlager af 17 à 18 Tomme Bøge Rettømmer, som lagdes tværs over Dokken tæt og sideværts.

Herfra til henimod første Sløjsefals lagdes 16 Underlager, hvert af 3 Bøgetømmere, sammenføiet og sammenboltet og hvorunder er indfuget i hver Lagers 6 à 8 Stkr. 6" Bøgeplanker for ei at vrrede sig til Siderne. Disse Lagere ligge 5 à 6 Fod fra hinanden og det sidste 10 Fod nær forreste Sløise.

Herfra og henimod 40 Fod under Sløyserne continuerer Underlagerne, men bestaa her af 17 à 18 Tommers Bøgetømmer, sammenboltede Side om Side og hvilende paa 16 Tommers Bøge-Planker, som i Grunden var nedgravet. Hver andet af disse Lager laa paa Høikant, saa det stod 1 Tomme over det ved Siden liggende, og der saaledes havdes 1 Tomme Træ til Nedfalsning for det andet Bundlager.

Mellem Bundlagerne er nedrammet 4 Rader Flager af Bøge 4 Tomme Planker, tværs over Dokken:

1ste Rad 34 Fod fra Spundspælene, hvormed Sandgrunden er indfattet.

2den Rad ved den sidste af de store Lagere, som ligger 10 Fod fra forreste Sløysfals.

3die Rad 30 Fod herfra.

4de Rad 14 Fod herfra, som er strax uden for yderste Sløyse.

Disse Lager ere alle anbragte for at forebygge Communication af Vand i Dokken. Imellem de 16 ommeldte store Lagere blev til Forstøtning lagt Stræbere. Disse vare 9 à 10 Tommer i Kant, 4 à 5 Fod fra hverandre.

Paa Stræberne er igjen lagt 6 à 7 Tommers Bøge Planker tvers over, hvilke rakte paa 1 " nær Overkanten af Lagerne, alt forbunden med hinanden som et Slyngværk og opfyldt med Blaaleer mellem Slyngværket til Træets Overkant.

Imidlertid continuerede med Buldværkerne, som paa søndre Side fra Qvættet til Dæmningen tappedes i Underlager, men paa nordre Side nedrammedes i Grunden. Ved dette Arbejde mødte Vanskeligheder; thi foruden et lidet Qvæl, der inden for Dæmningen havde fremskudt sig, fornam man og en stor Deel Vand at indtrænge i Grunden inden for Buldværket, saa at man frygtede Indbrud af Søen.

For at hindre dette blev slagen nyt Buldværk for Søen fra Dæmningen til Trappen, et andet Buldværk fra Dæmningen henimod inderste Sløyse, ved Dæmningen 11, ved Sløysen 16 Fod inden for Dokkens Buldværk, samt imellem begge disse Buldværker imod Dæmningen slagen en Rad Pæle. Alle Pælene i disse Buldværker ere pommerske Bjelker, Side om Side nedrammet. Derefter blev de rette Buldværkspæle paa denne Strækning, som stode løse, fast nedrammede, hvorved det Qvæl, som findes inden for Buldværket ved Pavillonen, lidt efter lidt fremkom og siden continuerlig er bleven indpompnet indtil 1739, da Dokken var færdig og dette Qvæl blev

henvist til et Reservoir, hvor det selv stiger, som nærmere skal mældes.

Derefter begyndt med 2 Lager i Docquens Bund, strækkende sig fra Trappen til 11 Fod uden for yderste Sløyse, bestaar af 14 Tommers Bøge-Tømmer, liggende paa langs i Dokken, Side om Side, sammenboltede og boltede til underste Lager, hvorover det er nedfaldet. Dette Lager er calfacteret. Endvidere er dette Lager continueret 34 Fod længere ud imod Dæmningen, og hviler ei paa noget Underlag, men ligger plat paa Grunden og paa tvers for de andre Lagere eller tvers over Dokken, sammenboltede sideværts og forbunden med Side Buldværkerne. Forinden dette Stykke Bundlager blev lagt, indfattedes de 2de smaa Qvæller saaledes: Det første inden for Dæmningen er indfanget i en Mur, som gaar 5 Fod i Grunden og er ialt 7 Fod i Diam., foroven sluttet med en stor Raposesteen. Paa denne Mur er lagt en Træ-Rende hen til det andet Qvæl, som strax herved er fremskudt tæt ved Buldværket. Dette Qvæl blev indsluttet med 8" Spundspæle indtil Buldværket. Dets Aabning 10 Fod lang, $6\frac{1}{2}$ Fod bred, 4 Fod dyb. Herfra ledes Vandet gennem et Metalrør under Buldværket ind i et Reservoir, som er anlagt uden for samme, hvor det, som meldt, stiger frit siden 1739. Reservoirret er 9 à 10 Fod i Fiirkant af Eege-Pæle. Inde i Reservoirret i Bunden er Fundamentet først lagt af Tømmer, hvorpaa nedlagt 2 Raposesteen, og derpaa sat en Muur rundt i Reservoirret 5 Fod 10" høi. Dets hele Dybde 30 Fod 10" fra Jordens Overkant.

Derefter gik i Værk med det 3die Bundlager, hvilket bestaar af 12 a 13 Tommers Bøgetømmer og strækker sig fra Trappen til 10 Fod nær inderste Sløyse, og derfra af Egetømmer til $2\frac{1}{2}$ Fod uden for yderste Sluse, men af noget tykkere Tømmer for Slusernes Anslag. Dette Lager ligger tvers over Dokken, endelig Resten af 13 à 14 Tommers Bøgetømmer, i lige Stræk-

ning med 2det Lager, sideværts op til andet Lager, boltet samt calfacteret. Dette sidste Stykke ligger paa langs i Dokken.

Derefter begyndt paa inderste eller synlige Buldværk, som staaer paa 3die Bundlager. Eege Fodstykker 14 à 16 Tommer nedlagdes langs Dokken, efter den Form, Siderne skulde have, lige for Trappen, og med det samme lagt Fundament til Trappen, hvortil blev slagen 6 Rader Pæle, tværs over Trappens Brede, 7 à 8 Fod imellem Raderne, og hver Pæl 3 Fod fra den anden. De bestaaer af Furretømmer, og ere nedrammede saa dybt mueligt. Herpaa lagdes Hammeren, som nedtappedes i Pælene. 2de af de underste Rader forseet med Flager, for at holde Vandet ude. Paa disse Hammers mere lagt et Lager af 14" Bøgetømmer, tæt sideviis sammenføiet efter Trappens Længde, strækkende sig til Interims Buldværks-Pælene og calfacteret.

Paa dette Lager staaer det inderste Buldværk til begge Sider af Trappen, hvis 52 Trin siden bleve lagte paa bemeldte Lager, og bestaaer af Eegetømmer 16 à 17 Alen lange og 17 à 18 Tommer i Kant.

1737. Det Interims-Buldværk blev færdigt i Febr. 1737, med Beklædning, Calfactering og Pakning.

I Fodstykket til Inderste Buldværk blev dettes Pæle, 16 à 17 Tommers Eege-Krumtømmer, nedtappet med saadan Bugt, som Dokkens Form udfordrede. De ere 18 Tommer fra hinanden, indtil henimod inderste Slusefals, men derfra til udenfor yderste Sluse tæt sammen og af Rettømmer for Slusefalsens Skyld. Dette Buldværk strækker sig ei videre. Dets Pæle ere ovenfor Vandlinien befæstede med Træ-Ankere, af Eegetømmer, som strækker sig igjennem Interims-Buldværket, paa hvis yderste Ankere de ere boltede. Buldværkerne bleve indenfor disse Ankere forbundne med Stræbere og Krydsankere af Bøge og Furretømmer, som continuerer saavidt Buldværkerne gaaer; men saavidt disse strækker

sig for Sluserne, ere de aparte indvendig beklædt med Bøge-Rettømmer 12 à 13 Tommer i Kant. Derefter er Buldværket beklædt med 6" Eege Planker indtil henimod inderste Sluse, hvor den bliver noget tykkere og successive tiltager indtil 15 à 16 Tommer ved inderste Slusefals, hvormed continueres til udenfor 2den Sluse.

Mellem denne Beklædning paa Dokkens Buldværker kom 5 Rader Barkholter 14 à 16 Tommer. Mellem dette og interims Buldværket opfyldt med Blaaleer indtil Jordens Høide. Imidlertid arbeidede paa at tilhugge Sluserne og forfærdige Slusefalsene samt anlægge Vandrænder fra Reservoirerne til Søen, langs under Gaden.

Rænderne ere af 4" Eege-Planker. Hovedrænden 4 Fod bred, 3 Fod høi. Arbeidede paa Bundens Beklædning med 13 à 14 Tommers Eegetømmer, i aftagende Tykkelse fra Buldværkerne indefter, hvor den 8de Rad fra Buldværket er 7" tyk. Paa denne Afstand fra Siden er en Rænde nedhugget, $1\frac{3}{4}$ " tyk, 16" bred, for at føre Regnvand og Lekage til Reservoirerne. Fra Rænden bliver Beklædningen igjen lidt tykkere ind imod Midten, hvor den er 8" tyk. Klædningen blev calfacteret.

Slusefalsene ere saaledes anlagde: Paa Buldværkets Beklædning er paa begge Sider, der hvor Slusen skal være, og hvor Klædningen er 15 à 16 Tommer tyk, indfugget 6 Stkr. Eege-Rettømmer, ret op og ned, hvori Slusefalsen er indhugget, dyb i Bunden 16", paa Siderne 5 à 6" og overalt 23" bred. Saaledes ere begge Slusefalsene, og forsynede i Naaderne med indstøbt Blye, samt saavel Inder- som Yderkanten af Falsene — 1738 Julii — overalt belagt med Metal-Plader, $\frac{3}{4}$ " tykke og 3" brede inden i Falsen, 6" brede uden for samme, for at Kanterne af Falsen, som skulde passe og slutte med Sløiserne, ei skal beskadiges.

Derefter begyndt at samle Sluserne, hvis Tømmerværk var tilhugget. De samledes i Falserne. Inder-slusens Høide 23 Fod, Yderslusen $23\frac{1}{2}$ Fod. I hver

Sluse er 7 Rebber, hvoraf den ene bestaaer af 3 Stkr. sideviis sammensat Tømmer, 3 Fod bredt 1 Fod tykt, derpaa 4 Rebber, hver af 2 Stkr., den ene 2 Fod 6 " bred, 16 " tyk; de 3 andre 2 Fod brede, 1 Fod tykke. De øvrige 2de Rebber foroven i Sluserne ere enkelte, den ene 16 ", den anden 12 " i Fiirk. Slusernes Beklædning 4 " Eegepl. Deres Bugt forneden 3¹/₂ Fod, i Vandlinien 7 Fod 10¹/₂ ".

Paa hver Sluse er 3 Krydsforbindinger, og ellers forsynet med Bomme og Afvisere. Paa hver Sluse er 3 Luger, hvorigjennem Vandet indlades i Dokken. Imidlertid forfærdigedes de 2de Porte, hvoraf den ene stod 9, den anden 15 Fod fra yderste Sluse. Portene lode sig aabne paa Midten og gik for oven i Jern-Hængsler, men for neden paa Metaltappe, der havde Metalpander nedlagde paa Bunden (NB. Disse Porte ere borttagne 1746 og bestemte at anvendes ved Glückstad.)

Det andet og tredje Bundlager rækker kun 45 Fod uden for yderste Sluse, hvorfra og til den yderste Rad Pæle af interimis Dæmningen endda var 15 Fod.

Denne Strækning blev og beklædt med 12 " Bøge Rettømmer, som blev befæstet paa bemeldte interimis Dæmningens yderste Rad Pæle og strækker sig 9 à 10 Fod hen over de forhen anlagde Lager, hvori de og ere boltede. De ere sammenboltede sideviis og calfacterede.

Derefter blev Stik-Slusen eller Slam-Slusen anlagt 30 Fod uden for yderste Port og 45 Fod fra yderste Sluse, for at holde Tang og Skarn ude.

Den bestaaer af 3 Stykker. Rammer og Rebber af Eegetømmer. Beklædningen af 2 " Furreplanker, hvorudi er boret endeel Huller for Vandets Passage.

1739, April. Derefter blev Jorden imellem Interimis- og Hoved-Dæmningen udarbejdet og inderste Rad af Hoved-Dæmningspælene afkappet i Grunden.¹⁾

¹⁾ Skønt denne Afkapning af Hoveddæmningspælenes inderste Rade allerede en Gang tidligere er omtalt, nemlig foran, hvor de

30 April. Blev Vandet indladt gjennem Dæmningen, til Sluserne, Pælene af Dæmningen borttagne, og Grunden udmudret efter Dybden af Dokkens Bund.

25 May. Blev Vandet 1ste Gang indladt i Dokken; Dagen efter Sluser og Porte aabnede, den i Dokken byggede Brigantin Færøe udgik og Orlogsskibet Christianus sextus blev som første Skib i Dokken indsat. —

Her ender Journalens Udtog af Kommandørkaptajn Dumreichers Beretning, hvortil der endvidere er knyttet følgende Oplysning: »Dumreicher har intet meldt om Store Reservoirs Bygning, men det er upaatvivlelig anlagt strax i Begyndelsen. Det ses lettelig af Tegningen og Modellen, hvorledes samme er construeret, saa at desangaaende intet er at bemærke.«

Der fandtes for en Del Aar siden — og findes forhaabentlig endnu — paa den ene Skibbygmesters Kontor paa Orlogsværftet en Tegning af Dokken. Modellen, der — som foran anført — i 1861 blev afgiven til Kong Frederik den Syvende, blev for en halv Snes Aar siden underhaanden eftersporet med det lidet trøstelige Resultat, at den ikke var noget Steds at finde og formodentlig var gaaet tabt ved Christiansborg Slots Brand 1884. Det er beklageligt, thi det var et Kunstværk, en nøjagtig Gengivelse af Dokken i dennes oprindelige Skikkelse, altsaa med Pumpeværk til at drive med Haandkraft; den var saa fuldstændig, at endogsaa Mandskabet, som arbejdede ved Pumpeværket, fandtes som en Række smaa, paaklædte Figurer, der end ikke manglede den da brugelige Haarpisk i Nakken. Da det erkendes, at

i 1735 udførte Arbejder staa nævnte, og Angivelsen saaledes skulde synes at have Paalidelighedens Præg, særlig naar henses til, at den skyldes selve Dokkens Bygmester, — er der dog i den som Kilde benyttede »Journal« paa dette Sted gjort følgende Bemærkning: »Saaledes hedder det i Beskrivelsen, men det har nok været interimis Dæmningen, thi det indsees ej, hvorledes hiint lod sig exequere«.

det af Modellen lettelig ses, hvorledes »Store Reservoir« er konstrueret, saa at en Beskrivelse deraf er overflødig, kan noget bedre Vidnesbyrd om denne Models Nøjagtighed næppe tænkes.

Som bekendt blev Dokken 1784 indrettet til Læns-pumpning ved Hestekraft. Herom indeholder den ofte nævnte »Journal« følgende: »1783, 26 Febr. har Commandeur-Capitaine Gerner sendt Holmens Chef 8 Tegninger til 11 Stkr. Kjedepomper, indrettede at drives med 8 Heste og anbringes i store Reservoir for Dokkens Lænsompning under Hoved-Reparationen og siden at bruges ved Skibenes Dokning. Han anfører, at ved Dokkens Hoved-Reparation vil forefalde betydelig Pompning, til end større Modbydelighed for Matroserne og deraf flydende Vanskelighed ved Matros-Hværving for Tjenesten. Ved senere forefaldende Arbejder spares de mange Mennesker til andet Arbejde, og Byens Indvaanere fritages for den Uorden og Støi, som finder Sted ved Mandskabets Hjemgang fra Docquen.«

Indtil 1871 var Dokken i Marinens Besiddelse. Den blev da med Inventarium, Grund og Bygninger afstaaet til Finansministeriet, og Aaret efter blev den solgt til Kjøbenhavns Havnevæsen for 125 100 Rdl.

Deviations-Tabellens Rettelse i Løbet af Rejsen.

En meget nem og hurtig Maade.

Ved A. O. Tuxen, Svendborg.

(Til Forstaaelse af Udviklingen forudsættes det almindelige Kendskab til Archibald Smiths Methode. For den praktiske Udførelse er derimod et saadant Kendskab ufornødent).

Det kan jo som Regel ikke undgaas, at Kompasset har nogen Deviation, og at denne Deviation i Tidens Løb forandrer sig, — navnlig naar Skibets Rejse medfører stor Forandring i Magnetnaalens Inklination.

Har man en Gang undersøgt Deviationen og dannet en Deviations-Tabel, vil denne da ofte efter nogen Tids Forløb ikke længer være rigtig, og det kan derfor blive nødvendigt, at den rettes.

Det kommer herved altsaa an paa at undersøge, hvor meget Deviationen ved hver Kurs har forandret sig; og denne Forandring bliver da at anbringe som Rettelse paa den tidligere fundne Deviation for samme Kurs.

Dertil skal nu dog bemærkes, at Kvadrant- og Konstant-Deviationen jo som Regel kan anses uforandrede; og det er da kun Forandringen i Halvcirkel-Deviationen, der bliver at rette for.

Dette udføres meget nemt og hurtigt paa efterfølgende Maade. (Naar i det følgende nævnes en Kurs, da er det bestandig den styrede Kurs, angiven devierende).

Udvikling.

Ved Kurs Øst kalder vi Deviationen, som den sidst fandtes, θ ; som den er nu θ' . Forandringen i Halvcirkel-Deviationen ved Kurs Øst kalder vi fB .

Kvadrant- og Konstant-Deviationen er jo uforandrede.

Heraf følger, at Forandringen i den samlede Deviation er lig med Forandringen i Halvcirkel-Deviationen; altsaa

$$(\theta' - \theta) = fB. \dots \dots \dots (1)$$

Ved Kurs Vest kalder vi Deviationen, som den sidst fandtes, V ; som den er nu V' . Halvcirkel-Deviationen ved Vest er stedse lig Halvcirkel-Deviationen ved Øst, men med modsat Fortegn.

Heraf følger, at: naar den ene af disse Halvcirkel-Deviationer $\left\{ \begin{matrix} \text{tiltager} \\ \text{aftager} \end{matrix} \right\}$, da $\left\{ \begin{matrix} \text{tiltager} \\ \text{aftager} \end{matrix} \right\}$ den anden lige saa meget, men med modsat Tegn. Den samlede Deviation forandrer sig imidlertid (ifølge det foregaaende) ganske paa samme Maade som Halvcirkel-Deviationen. Altsaa er ogsaa

$$(\theta' - \theta) = (V' - V) \text{ med modsat Tegn} \dots (2)$$

Ved Kurs Nord kalder vi Deviationen, som den sidst fandtes, N ; som den er nu N' . Forandringen i Halvcirkel-Deviationen ved Kurs Nord kalder vi fC .

Kvadrant- og Konstant-Deviationen er jo uforandrede.

Heraf følger, at Forandringen i den samlede Deviation er lig Forandringen i Halvcirkel-Deviationen; altsaa

$$(N' - N) = fC. \dots \dots \dots (3)$$

Ved Kurs Syd kalder vi Deviationen, som den sidst fandtes, S ; som den er nu S' . Halvcirkel-Deviationen ved Syd er stedse lig Halvcirkel-Deviationen ved Nord, men med modsat Fortegn.

Heraf følger, at: naar den ene af disse Halvcirkel-Deviationer $\left\{ \begin{matrix} \text{tiltager} \\ \text{aftager} \end{matrix} \right\}$, da $\left\{ \begin{matrix} \text{tiltager} \\ \text{aftager} \end{matrix} \right\}$ den anden lige saa meget, men med modsat Tegn. Den samlede Deviation forandrer sig imidlertid ganske paa samme Maade som Halvcirkel-Deviationen. Altsaa er ogsaa

$$(N' - N) = (S' - S) \text{ med modsat Tegn} \dots (4)$$

I Henhold til Archibald Smith er
 Deviationen for Kursen $K = A + B \cdot \sin K + C \cdot \cos K + D \cdot \sin 2K + E \cdot \cos 2K$.

Naar nu A , D og E ere uforandrede, bliver altsaa Forandring i Deviat. for Kurs $K = fB \cdot \sin K + fC \cdot \cos K$.

Eller ifølge (1) og (3)

Forandring i Deviationen for Kurs $K =$
 $(\theta' - \theta) \cdot \sin K + (N' - N) \cdot \cos K \dots (5)$

Den praktiske Udførelse.

$(\theta' - \theta)$

Deviationen undersøges ved Kurs dev. Øst. (Den kalder vi θ'). Herfra subtraheres den tidligere Deviation ved Øst (kaldet θ), hvorved erholdes $(\theta' - \theta)$. — Denne indskrives tilvenstre i et dertil indrettet Skema (se efterfølgende Skema 1 og Skema 2). For hver Kurs (K) findes derefter $(\theta' - \theta) \cdot \sin K$ (5)*, som indføres i Skemaet tilhøjre for $(\theta' - \theta)$ under den paagældende Kurs.

Eller

Deviationen undersøges ved Kurs dev. Vest (V'). Herfra subtraheres den tidligere Deviation ved Vest (V), hvorved erholdes $(V' - V)$. Derefter **omskiftes Fortegnet**, og det udkomne er $(\theta' - \theta)$ (2). Resten ligesom ovenfor.

$(N' - N)$

Deviationen undersøges ved Kurs dev. Nord. (Den kalder vi N'). Herfra subtraheres den tidligere Deviation ved Nord (kaldet N), hvorved erholdes $(N' - N)$. — Denne indskrives tilvenstre i det dertil indrettede Skema (se efterfølgende Skema 1 og Skema 2). For hver Kurs (K) findes derefter $(N' - N) \cdot \cos K$ (5)*, som indfø-

* sin af K findes anført paa Skemaet med Petit. cos af K ligeledes.

res i Skemaet tilhøjre for $(N'-N)$ under den paagældende Kurs.

Eller

Deviationen undersøges ved Kurs dev. Syd (S'). Herfra subtraheres den tidligere Deviation ved Syd (S), hvorved erholdes $(S'-S)$. Derefter **omskiftes Fortegnet**, og det udkomne er $(N'-N)$ (4). Resten ligesom ovenfor.

Det er ligegyldigt, hvilken af de to Rettelser [$(\theta'-\theta)$. $\sin K$ eller $(N'-N) \cdot \cos K$], man finder først. Det er heller ikke just nødvendigt at finde dem straks efter hinanden; der kan for Eksempel godt forløbe en Dag imellem.

Den rettede Deviations-Tablel.

For hver Kurs adderes de fundne to Rettelser, og denne **samlede Rettelse** adderes til den tidligere Deviation for Kursen.

Herved fremkommer **den rettede Deviations-Tablel**, f. Eks.:

Ved styr. Kurs dev. Øst findes Dev. = $-6^{\circ},0$; tidligere var den $-2^{\circ},0$.

Og næste Dag:

Ved styr. Kurs dev. Syd findes Dev. = $-5^{\circ},0$; tidligere var den $-3^{\circ},5$.

$\theta' = -6^{\circ},0$	$S' = -5^{\circ},0$
$\theta = -2^{\circ},0$	$S = -3^{\circ},5$
<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/>	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/>
$(\theta'-\theta) = -4^{\circ},0$	$(S'-S) = -1^{\circ},5$
	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/>
	$(N'-N) = +1^{\circ},5$

Paa efterfølgende Skema ses tilvenstre $(\theta'-\theta)$ og $(N'-N)$. Tilhøjre for dem ses, under hver Kurs, den tilsvarende $(\theta'-\theta) \cdot \sin K$ og $(N'-N) \cdot \cos K$. Derunder igen ses den samlede Rettelse, som skal adderes til den tidligere Deviation for Kursen.

Rettelse paa Deviations-Tabellen.

Skema 1.

	N	NNO	NO	ONO	Ost	OSO	SO	SSO
$\sin K = \dots\dots\dots$	0	+0,4	+0,7	+0,9	+1,0	+0,9	+0,7	+0,4
$(\vartheta' - \vartheta)$ $-4 \cdot \sin K = \dots\dots$	0	-1,6	-2,8	-3,6	-4,0	-3,6	-2,8	-1,6
$\cos K = \dots\dots\dots$	+1,0	+0,9	+0,7	+0,4	0	-0,4	-0,7	-0,9
$(N' - N)$ $+1,5 \cdot \cos K = \dots\dots$	+1,5	+1,4	+1,1	+0,6	0	-0,6	-1,1	-1,4
Saml. Rettelse	+1° 5	-0° 2	-1° 7	-3° 0	-4° 0	-4° 2	-3° 9	-3° 0
	Syd	SSV	SV	VSV	Vest	VNV	NV	NNV
$\sin K = \dots\dots\dots$	0	-0,4	-0,7	-0,9	-1,0	-0,9	-0,7	-0,4
$(\vartheta' - \vartheta)$ $-4 \cdot \sin K = \dots\dots$	0	+1,6	+2,8	+3,6	+4,0	+3,6	+2,8	+1,6
$\cos K = \dots\dots\dots$	-1	-0,9	-0,7	-0,4	0	+0,4	+0,7	+0,9
$(N' - N)$ $+1,5 \cdot \cos K = \dots\dots$	-1,5	-1,4	-1,1	-0,6	0	+0,6	+1,1	+1,4
Saml. Rettelse	-1° 5	+0° 2	+1° 7	+3° 0	+4° 0	+4° 2	+3° 9	+3° 0

Udregningen behøver dog kun at foretages ved de østlige Kurser (inkl. Nord For en modsat Kurs bliver nemlig den samlede Rettelse ligedan, men med mods. Tegn. (Se Skema 2.)

Skema 2.

	N	N20° 0	N40° 0	N60° 0	N80° 0	Ost	S80° 0	S60° 0	S40° 0	S20° 0
$\sin K = \dots\dots\dots$	0	+0,3	+0,6	+0,9	+1,0	+1,0	+1,0	+0,9	+0,6	+0,3
$(\vartheta' - \vartheta)$ $\div 4^\circ \cdot \sin K = \dots\dots$	0	-1,2	-2,4	-3,6	-4,0	-4,0	-4,0	-3,6	-2,4	-1,2
$\cos K = \dots\dots\dots$	+1,0	+0,9	+0,8	+0,5	+0,2	0	-0,2	-0,5	-0,8	-0,9
$(N' - N)$ $+1,5 \cdot \cos K = \dots\dots$	+1,5	+1,4	+1,2	+0,8	+0,3	0	-0,3	-0,8	-1,2	-1,4
Saml. Rettelse	+1° 5	+0° 2	-1° 2	-2° 8	-3° 7	-4° 0	-4° 3	-4° 4	-3° 6	-2° 0
	Syd	S20° V	S40° V	S60° V	S80° V	Vest	N80° V	N60° V	N40° V	N20° V
$\sin K = \dots\dots\dots$										
$(\vartheta' - \vartheta)$ $\div 4^\circ \cdot \sin K = \dots\dots$										
$\cos K = \dots\dots\dots$										
$(N' - N)$ $+1,5 \cdot \cos K = \dots\dots$										
Saml. Rettelse	-1° 5	-0° 2	1+° 2	+2° 8	+3° 7	+4° 0	+4° 3	+4° 4	+3° 6	+2° 0

Naar Rettelserne ere anbragte, har man saaledes fundet Deviationerne for de paa Skemaet anførte Kurser. Ved at tegne en Kurve findes saa derefter Deviationen for de mellemliggende Kurser.

Vil man senere igen rette Deviations-Tabellen, gaar man atter ud fra de samme Deviationer som forrige Gang, og Fremgangsmaaden er ganske den samme.

Sluttelig skal endnu bemærkes, at naar der er hængaet længere Tid, bør man dog (ved given Lejlighed) uafhængigt af foregaaende Undersøgelser, ved Omsvajning etc., danne en hel ny Deviations-Tabel.

Ny Metode til Sammenpasning af Skibes Linier.

Af Axel Tronier,
Skibbygmester i den østrigske-ungarske Marine.

Ved denne Metode er der draget Fordel af det Faktum, at Skæringen af Skibets Overflade med alle Planer, som ikke ere retvinklede mod Spanteridset, danne Kurver, naar de projiceres paa dette, og disse Kurver benyttes til at korrigere Spantetrækkene og til at konstruere Mellemsektioner.

Ved at sammenpasse en Skibstegning har det været Brug at tegne følgende indbyrdes retvinklede Planer:

Vertikale Spanteplaner (Spanteridset),

— Snit (Sidetegning),

Vandlinier, og undertiden

Senter (d. e. Diagonalplaner med horizontale Spor mod langskibs Sidetegning).

Disse Linier ere, i Hænderne paa en erfaren Konstruktor, tilstrækkelige til at danne en smuk symmetrisk Overflade af Skroget, men det er imidlertid klart, at

han maa have temmelig megen Erfaring for at opnaa et tilfredsstillende Resultat.

Ved Anvendelse af den nye Metode vil Sammenpasningen blive meget lettere at udføre og samtidig mindst ligesaa nøjagtig, som ved den ældre, og Kurverne, som faa en bestemt Karakter og ere begrænsede til Spanteridset, blive lettere at korrigere, idet enhver Uregelmæssighed ved disse straks vil vise sig.

Det er ikke Meningen, at denne Metode skulde kunne overflødiggøre Planlinier eller Sidetegning, da disse ere nødvendige for at sætte Konstruktøren i Stand til at se Skibets sande Udseende i Sidetegning, Vandlinier, Dækslinier osv., men kun at lette Sammenpasningen og Afsættelsen af Mellemsktioner.

Fremgangsmaaden ved den nye Metode kan kortelig forklares saaledes:

Naar Konstruktionsspanterne ere raat indtegnede i Spanteridset, bliver et Antal parallelle Linier, med ligestor Afstand, afsatte.

Disse kan enten være horizontale (som i Fig. I), vertikale (Fig. II), eller under en hvilkensomhelst Vinkel mod Midtlinien (Fig. III).

Hensigten med disse parallelle Linier er at fremstille Skæringen af tænkte Planer under forskellige Vinkler med de allerede indtegnede Spanter (eller rettere med disses Planer).

De horizontale Linier (Fig. I) danne Skæringen af Planer med de vertikale Spanteplaner. Disse Planer er tværskibs horizontale, og skraa i langskibs Retning, d. v. s. at disse kunne være tænkte enten at være skraa opad mod Agter og derfor skraa nedad mod Før, eller ogsaa omvendt og under samme (men negative) Vinkel mod Spanteplanerne som i første Tilfælde.

De vertikale Linier (Fig. II) fremstille Skæringen af vertikale Planer med Spanteplanerne, ligeledes paa skraa langskibs i begge Retninger, og under bestemte

positive resp. negative Vinkler med Hensyn til Skibets Symmetriplan.

De diagonale Linier (Fig. III) ere Skæringen af

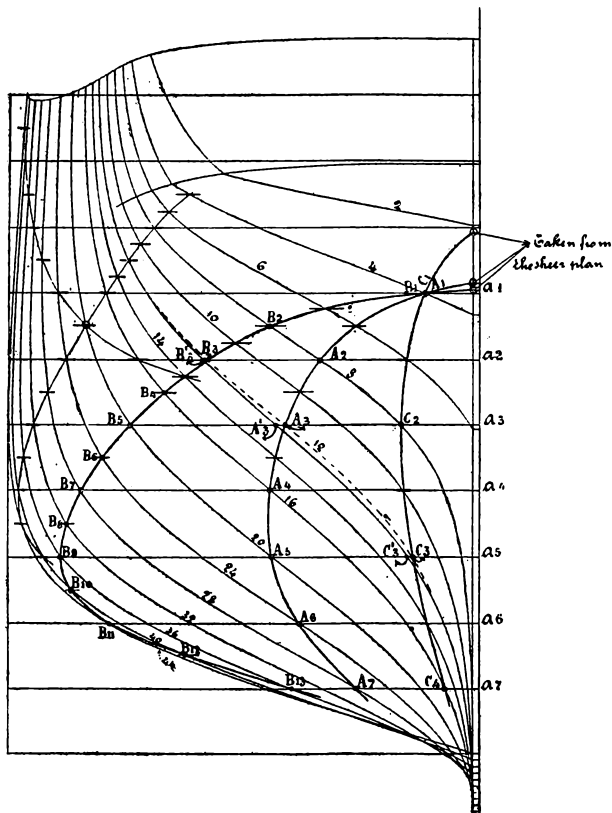


Fig. I.

Planer paa alle tre Maader paa skraa, baade horizontale, vertikale og langskibs, og ligeledes under bestemte positive og negative Vinkler.

Ved at tegne (trække) en Kurve gennem Skæringspunkterne af de tilgrænsende parallelle Linier med de respektive Spantetræk, faar man Projektionen af Skæ-

ringslinien af det tænkte Plan med Skibets Overflade paa Spanteridset.

Lad os, for at klargøre Fremgangsmaaden, tage

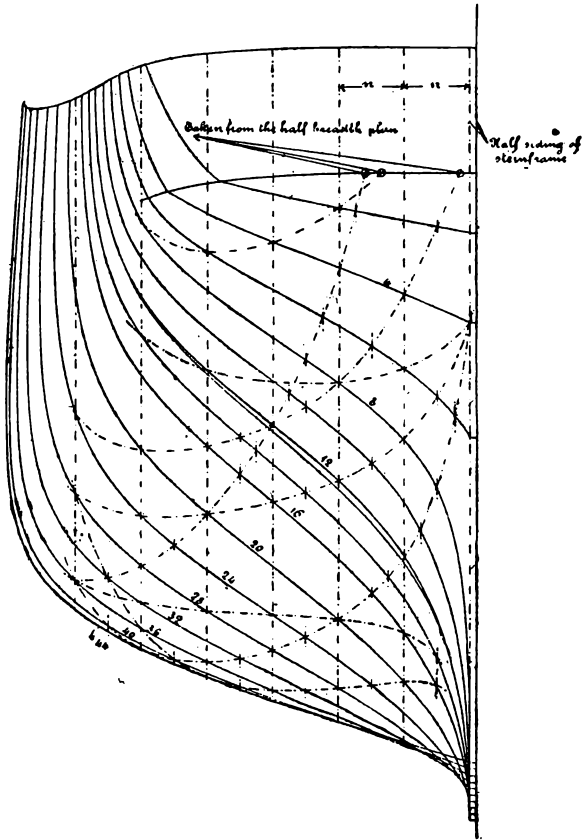


Fig. II

Agterspanteridset af et Skib, Fig. I, og paa det tegne et Antal parallelle Linier med ligestor Afstand $a_1—a_2—a_3— — —$. Da Spanteplanerne 4—8—12— — — ogsaa har ens Afstand langs kibs, vil de parallelle Linier $a_1—a_2—a_3— — —$ altsaa fremstille Skæringen af et

Plan tværskibs horizontalt, men skraat langs skibs (i dette Tilfælde skraat nedad mod For) mod Spanteplanerne 4—8—12 . . .

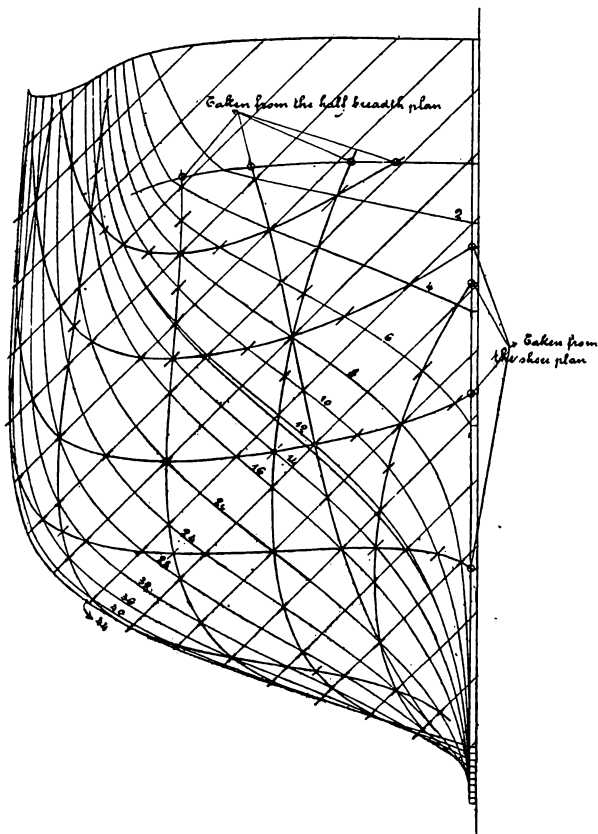


Fig. III.

Dersom vi nu trækker en Kurve igennem Punkterne $A_1-A_2-A_3$ — — (Linierne $a_1-a_2-a_3$'s Skæring med Spantetrækkene 4—8—12— — —), vil vi paa Spanteridset faa Projektioner af det tænkte (skraa) Plans Skæring med Skibets Overflade.

Det vil være indlysende, at dersom vi tager Punkterne af Skæringen $B_1—B_2—B_3—$ — — paa Sektioner med tilgrænsende Paralleller, vil vi, i Kurven paa den

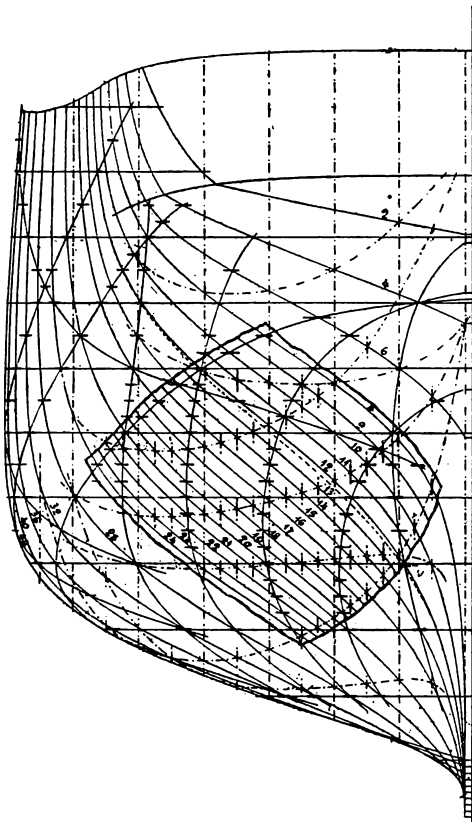


Fig. IV.

projicerede Linie af et Plan af (omtrent¹⁾ den halve af forrige Vinkel mod Spanteplanerne; og ligeledes, dersom vi tage Punkterne $C_1—C_2—C_3—$ — — af tilgrænsende Sektioner med vekslende Paralleller, faa vi

¹⁾ derimod er $\text{tg } B = \frac{1}{2} \text{tg } A$

Linien af et Plan, som har (omtrent¹) to Gange saa stor en Vinkel mod Spanteplanerne som $A_1—A_2—A_3—$ — —, og saa fremdeles.

Saaledes, naar man tegner et tilstrækkeligt Antal Paralleller, har man et meget nemt Middel til at indtegne en Række Konstruktions-Kurver, og derved faa smukke Spantetræk; thi da de projicerede Linier af disse Planer paa Skibets Overflade, for at tilfredsstille Fordringerne til et smukt Skrog, i sig selv maa være smukke, vil det straks vise sig, hvor en Rettelse vil være nødvendig.

Vi se f. Eks. paa Fig. I, at Linierne $A_1—A_2—A_3—$ — —, $B_1—B_2—B_3—$ — —, $C_1—C_2—C_3—$ — —, for at blive smukke maa bort fra Skæringspunkterne $B'_3—A'_3—C'_3—$ — — med de parallelle Linier $a_2—a_3—a_5—$ — — paa Spant 12 og, som vist punkteret, følge Linien $B_3—A_3—C_3—$ — —.

Ligesom ved de horizontale parallelle Linier, kan vi nu gøre ved de vertikale parallelle Linier Fig. II, kun at det, i dette Tilfælde, er tilraadeligt at begynde Delingen af disse fra Stævnens Side, for bedre at ende Kurverne paa Spanteridset.

Fig. III viser det samme Agterspanterids, men med et Antal diagonale parallelle Linier i indbyrdes lige stor Afstand.

Fig. IV, samme Spanterids med saavel vertikale som horizontale parallelle Linier (de almindelige Snit og Vandlinier) for Sammenpasning, og tillige for Indlægning af Dele af Spantetrækkene 9—10—11— — —23.

I Fig. II og III vises foruden de projicerede Linier ogsaa det korrigerende Spt. 12, i fuldkommen Overensstemmelse med den ved samme Spant i Fig. I foretagne Korrektur (ved Hjælp af Kurverne A, B og C).

¹) og $\text{tg } C = 2 \text{ tg } A$
 og eventuelt $\text{tg } D = 3 \text{ tg } A$
 $\text{tg } E = 4 \text{ tg } A$ og saa fremdeles.

Det vil saaledes forstaaes, at man kan bruge enten en, to eller alle 3 Sæt parallelle Linier, om ønskeligt.

Dersom man ikke vil trække saa mange Linier paa selve Spanteridset, kan et Stykke linieret Kalkérpapir benyttes¹⁾; paa dette trækkes saa Korrektionskurverne, og Rettelserne prikkes derefter igennem paa selve Spanteridset.

Skulde Afstanden mellem nogle af de langskibs Sektioner være større eller mindre end det almindelige Mellemlum, maa Afstandene af de tilsvarende parallelle Linier selvfølgelig være proportionale.

Man vil forstaa, at man ikke er bundet til noget bestemt Udgangspunkt for Tegning af disse Kurver — hvis Antal er vilkaarlig — og føre Kurven, under positive og negative Vinkler, over den Del af Spanteridset, hvor den tiltrængtes mest.

Endepunkterne af Kurverne paa Spanteridset maa, hvor man finder det nødvendigt, tages fra Sidetegning eller henholdsvis fra langskibs Planer, og derfra føres over paa Spanteridset.

Denne (her beskrevne) Metode for Sammenpasning kan ogsaa med Fordel anvendes paa Vandlinierne i langskibs Plan og paa Snittene i Sidetegning, og her vil igen det (ovenanførte) linierede Kalkérpapir spare meget Arbejde og Tid.

¹⁾ Dette Papir drejes eller vendes saaledes indtil man faar de Kurver, der passe bedst, ved enten at benytte hver, hver anden, hver tredie etc. af de parallelle Linier.

Frankrig.

Af Premierløjtnant Ellbrecht.

Personellet.

Til alt Held for den franske Marine har dens energiske og maalbevidste Minister M. Gaston Thomson lykkelig overstaaet de to ministerielle Kriser, som fandt Sted i 1906, og som havde deres Aarsag i Præsidentskiftet og i Ministerpræsident Sarrien's Nedlæggelse af sit Embede paa Grund af Sygdom. Som Følge heraf, og fordi der ikke i det forløbne Aar har fundet nogen væsentlig Forandring Sted i de overordnede Stillinger indenfor selve Marinen, har der kunnet herske mere Ensartethed og Kontinuitet ved Udarbejdelsen af de af Ministeren paabegyndte Arbejder, vedrørende Marinens Organisation, hvorfor der ogsaa foreligger flere nye Love og Bestemmelser i saa Henseende.

Som Aarets vigtigste Begivenhed maa vel regnes Vedtagelsen af det nye Flaadeprogram, hvormed Nybygningerne til Marinen for en lang Aarrække er givet en Retning, som man i Marinen synes godt tilfreds med. Blandt andre vigtige Love skal her blot nævnes:

Rekrutering og Reorganisation af Maskinpersonellet.

Reorganisation af Marineartilleriet.

Ny Fordeling af Eskadrene.

Oprettelse af en Skydeskole og Nedsættelse af en Artilleriforsøgskommission.

Reorganisation af Torpedobaadsdelingerne.

Forsvarsraadet

(conseil superieur de la défense nationale).

Ved Dekret af 3. April 1906 er der blevet oprettet et Forsvarsraad, hvis Bestemmelse er at skabe en nøjere Samvirken mellem Krigs-, Marine- og Koloniministeren i alt, hvad der vedrører Landets og Koloniernes Forsvar,

og at bringe disse Ministres Bestræbelser i saa Henseende i Overensstemmelse med Finans- og Udenrigsministerens.

Raadet bestaar af:

Konseilspræsidenten, Formand.
 Udenrigsministeren.
 Krigsministeren.
 Marineministeren og
 Koloniministeren.

Republikkens Præsident leder Møderne, som skulle finde Sted mindst én Gang hvert halve Aar, men iøvrigt kan Raadet sammenkaldes, naar som helst Præsidenten skønner det nødvendigt.

Krigs- og Marineministerens Stabschefer samt Præsidenten for den raadgivende Komité for Koloniernes Forsvar have Sæde i Raadet som raadgivende Medlemmer.

Sekretæren for det øverste Krigsraad er tillige Sekretær for Forsvarsraadet, assisteret af tre Stabsofficerer fra Krigs-, Marine- og Koloniministeriet.

Raadet har i 1906 været sammenkaldt to Gange nemlig den 8. og 31. December. Dagsordenen for det 1. Møde var: Om Samvirken mellem Hær og Flaade.

Marinens øverste Raad

(Se Tidsskr. f. S. 1905 Pag. 107—110)

har været samlet i Dagene fra den 26.—31. Marts 1906, paa hvilke det nye Flaadeprogram hovedsagelig har været gjort til Genstand for Diskussion. Desuden beskæftigede Raadet sig med Fordelingen af Eskadrene og med Rekruteringen af Flaadens Mandskab.

Artilleriet.

Da den nuværende, ombord i »la Couronne« eksisterende, Artilleriskole af forskellige Grunde er blevet fundet utilstrækkelig til at give Artilleriofficererne den

fornødne Uddannelse til at kunne lede Skydningerne ombord i de udrustede Skibe, er der ved Dekret af 17. Februar 1906 blevet oprettet en Skydeskole ved Toulon, hvis Bestemmelse først og fremmest er at fuldstændiggøre Officerernes artilleristiske Uddannelse — især med Henblik paa Ildens Ledelse — samt at uddanne Artilleriunderofficererne til at optræde som Sektionschefer.

I Forbindelse med denne Skydeskole er der bleven nedsat en permanent Artillerikommission, hvis Opgave bestaar i — foruden at lede Undervisningen paa Skolen — nærmere at undersøge og studere alle forekommende praktiske Spørgsmaal vedrørende Artilleriets Anvendelse ombord.

Skydeskolen

(*école d'application de tir à la mer*).

Skolen har for Tiden Ophold ombord i Panserkrydseren »Pothuau«, hvor Undervisningen finder Sted tre Gange om Aaret, hver Gang i et Tidsrum af 2 Maaneder. Chefen for Skolen er tillige Chef for Krydseren og Præsident for Artillerikommissionen.

Undervisningen staar i nøie Forbindelse med Undervisningen ombord i Artilleriskoleskibet, og maa nærmest betragtes som en Fortsættelse af denne. Den er delt i to Dele, af hvilke den første ved Foredrag, praktiske Øvelser og Skydninger med Instruktionsammunition skal komplettere Undervisningen paa Artilleriskoleskibet, medens den anden udelukkende helliges Skarpskydningsøvelser og i Særdeleshed Fægtningskarpskydninger.

Til disse sidste er der for hver Undervisningsperiode tilstaaet følgende Antal Skud pr. Officer:

Med Øvelsesammunition:

Premierlieutenanter: 210 Skud, hvoraf 42 med svært,
168 med mellemsvært Skyts.
Secondlieutenanter: 120 Skud, hvoraf 24 med svært,
96 med mellemsvært Skyts.

Med Krigsammunition :

Hver Officer 30 Skud, hvoraf 6 med svært og 24 med mellemsvært Skyts.

Den faste Officersbesætning i Pothuau bestaar af:

- 1 Kommandør, Chef.
- 1 Kaptajn, Næstkommanderende.
- 5 Premierlieutenanter (hvoraf 3 Artilleriofficerer, 1 Torpedo- og 1 Manøvreofficer).
- 1 Secondlieutenant.
- 3 Officianter.

Skolen afsluttes med en Eksamen, hvorefter Officererne faa udleverede Diplomer som Artilleriofficerer (officiers canonniers), Underofficererne et Duelighedscertifikat som Sektionschefer. Diplomet gælder 8 Aar.

Artillerikommissionen

(Commission d'etudes pratiques d'artillerie navale).

Denne Kommission, der ligeledes har Ophold ombord i Pothuau, fungerer hele Aaret rundt og har, som ovenfor omtalt, til Opgave:

- 1) at lede Undervisningen af de Officerer og Underofficerer, der beordres til at gennemgaa Skydeskolen.
- 2) at foretage artilleristiske Studier og Forsøg, vedrørende Artilleriets praktiske Anvendelse ombord.

Kommissionen bestaar af følgende Medlemmer :

- Chefen for Pothuau, Præsident.
- Næstkommanderende for Pothuau, Vicepræsident.
- 3 Premierlieutenanter af Krydserens faste Officersbesætning (Artilleriofficerer).
- 1 Kaptajn af Kolonialartilleriet.
- 1 Marineingeniør af 1. Kl.

Desuden kunne Skibets Torpedo- og Manøvreofficerer tilkaldes i særlige Tilfælde efter Præsidentens nærmere Bestemmelse.

Samtidig med, at Skydeskolen er bleven oprettet, er Besætningerne til Artilleriet ombord i Skibene blevet forøget, hvilket har medført en Udvidelse af Artillerikorpssets Rammer med ialt 221 Underofficerer.

Fægtnings skarpskydningsøvelserne ombord i de udrustede Skibe skulle fra og med i Aar udelukkende udføres med Krigsammunition. Antallet af disse Øvelser skal for Fremtiden aarlig være 5 istedetfor som før 4.

Forskelligt.

Avancementet til de højere Grader i den franske Marine har været meget ringe i det forløbne Aar. Vice-admiral de Maigret faldt for Aldersgrænsen i Maj, og i hans Sted udnævntes Kontreadmiral Jauréguiberry. Kontreadmiralerne Juhel og Bernard ere ligeledes gaaede af, og Kommandørerne Marin-Darbel, Arago og le Pord ere blevne udnævnte til Kontreadmiraler.

I de højere Kommandoer har der absolut ingen Omskiften fundet Sted, idet de 3 Eskadrechefer og de 5 Marinepræfekter, der kommanderede den 1. Januar 1906, endnu ved Aarets Udgang vare i Besiddelse af de samme Poster.

Kontreadmiral Philibert har faaet Kommandoen over en Division i Kanaleskadren, og Kontreadmiral Thierry har den 9. Novbr. overtaget Kommandoen over Atlanterhavsdivisionen og hejst sit Flag ombord i Panserkrydseren Kléber.

I Centraladministrationen er Kontreadmiral Bernard bleven afløst af Kontreadmiral Leygue i Direktionen for den udrustede Flaade, og Viceadmiral Caillard har indtaget Viceadmiral de Maigret's Plads i Marinens øverste Raad.

Ved den Krigsret, som i Marts var nedsat i Toulon for at dømme Panserkrydseren Sully's tidligere Chef,

Kommandør Guiberteau, for hans Forhold ved denne Krydsers Forlis i Tonkinbugten, og som bestod af 1 Viceadmiral, 4 Kontreadmiraler og 2 Kommandører, blev Kommandøren enstemmig frikendt.

Materiellet.

Det nye Flaadeprogram.

Da det franske Marinebudget for 1906 i Efteraaret 1905 blev fremlagt for Kamrene, havde Resultatet af det øverste Marineraads Forhandlinger i Begyndelsen af Maj (før Slaget ved Tsushima) været bestemmende for de Nybygninger, som Marineministeren foreslog paabegyndte i 1906, og som skulde danne Begyndelsen af Flaadeprogrammet 1906. (Se Tidsskr. f. S. 1906 Pag. 114—119).

Under Diskussionen i Deputeretkammeret fremkom der imidlertid fra forskellig Side en heftig Kritik af dette nye Program, som man af baade strategiske og taktiske Grunde ikke fandt fyldestgørende, og Ordføreren for Marineudvalget M. Ch. Bos henstillede da til Marineministeren at lade det øverste Marineraad endnu engang træde sammen, for at det kunde komme frem med et Program, hvor der var taget tilbørligt Hensyn til de Erfaringer og Lærdomme, som man havde høstet ved den nærmere Studering af Tsushima-Slaget.

I Marts 1906 blev derfor det øverste Marineraad atter sammenkaldt, og af dets Raadslagninger resulterede et nyt Flaadeprogram, efter hvilket den franske Flaade i 1919 skal bestaa af følgende Skibe:

- 38 Panserskibe.
- 20 Panzerkrydsere af 1. Kl.
- 6 Recognosceringsskibe.
- 109 Torpedobaadsjagere.
- 170 Torpedobaade.
- 49 Defensive Undervandsbaade.
- 82 Offensive

Antallet af Panserskibe var — sammenlignet med det forrige Program — blevet forøget med 4; Panserkrydserne af 1. Kl. med 2, medens alle 2. Kl. Panserkrydsere vare bortfaldne.

For de mindre Skibes Vedkommende var der ikke foretaget nogen Forandring.

Samtidig med, at Marineministeren fremkom med dette nye Flaadeprogram, bad han — i Overensstemmelse med Marinens øverste Raad — om Bemyndigelse til i Løbet af 1906 at maatte sætte 6 Panserskibe under Bygning istedet for de 3, der stod opførte i det oprindelige Lovforslag. Kamrene godkendte i Princippet det nye Flaadeprogram, og i April vedtoges Loven om at paabegynde Bygningen af 6 nye Panserskibe i 1906.

Paa Grund af at forskellige vigtige Spørgsmaal vedrørende de nye Panserskibe — f. Eks. om Anbringelse af Turbinemaskiner, om Artilleriets Installation m. m. — først nøjere skulde undersøges, blev Ordren til at paabegynde deres Bygning først givet mod Slutningen af Aaret.

Følgende Data vedrørende disse Skibe foreligge:

Displacement 18 350 Tons; Længde 145 m.; Brede 25.65 m.; Dybgaaende 8.44 m.; Parsons Turbinemaskiner; 22 500 HK. forventes at kunne give 20 Knobs Fart; 4 Skruer.

Armering: 4 Stk. 305 mm., Model 1906; 12 Stk. 240 mm., Model 1906; 16 Stk. 75 mm. og 8 Stk. 47 mm.

Det svære Skyts skal anbringes parvis i Taarne.

Beskyttelse: Sidepanser: 270 mm. paa Midten, der aftager mod Stævnene til 206 mm. Taarnpanser til 305 mm. K.: 300 mm., til 240 mm. K.: 220 mm.

Antal Skud pr. Kanon: 305 mm. — 75 Skud; 240 mm. — 100 Skud; 75 mm. — 500 Skud.

Skudhastighed pr. Kanon: Med 305 mm. K. 2 Skud pr. Minut, med 240 mm. K. 3 Skud pr. Minut.

Kulbeholdning $\frac{965}{2050}$; Aktionsradius med 10 Knobs
 Fart $\frac{4000}{8500}$, Aktionsradius med 20 Knobs Fart $\frac{925}{1900}$.

2 Undervandsrør til 60 mm. Torpedoer.

Besætning: 31 Officerer og 650 Underoff. og Menige.

Eskadrernes Fordeling.

Med Hensyn til Fordelingen af de maritime Stridskræfter, var der i Marinens øverste Raad fuldstændig Enighed om, at man principielt burde søge at koncentrere saamange Kampenheder af 1. Linie som vel mulig paa samme Sted.

At føre dette Princip ud i sine yderste Konsekvenser kunde der imidlertid ikke blive Tale om, dels af Hensyn til Landets geografiske Beliggenhed og den deraf følgende Fordeling af Orlogsværfterne, dels ogsaa af Hensyn til Divisionerne i de oversøiske Farvande, hvor forholdsvis kraftige Skibe vare nødvendige til Koloniernes Forsvar og til Repræsentationen i fremmede Lande, og man har derfor ment at burde gruppere Skibene paa følgende Maade:

Der dannes 3 hjemlige Eskadrer (*Escadres métropolitaines*), som benævnes Eskadre I, Eskadre II og Eskadre III. Af disse skulle de to første stationere i Middelhavet og den 3. i Atlanterhavet, men disse 3 Eskadrer skulle, ikke alene under de store aarlige Flaademanøvrer, men saa hyppig som Forholdene tillade det, forenes til fælles Øvelser i de Farvande, hvor man kan vente sig, at Krigsoperationer kunne finde Sted, d. v. s. saavel i Middelhavet som i Atlanterhavet og Kanalen. Hensigten hermed er at opnaa den fornødne Samvirken mellem Eskadrernes enkelte Dele og den mest fuldkomne Ensartethed i Uddannelsen af Besætningerne.

Eskadre I (Middelhavet) skal for Fremtiden i Principet bestaa af de 6 nyeste og kraftigste Panserskibe

og af de 3 største og bedste Panserkrydsere, foruden de nødvendige ubeskyttede Krydsere og Torpedobaadsjagere, alle fuldt udrustede hele Aaret.

I 1907 vil denne Eskadre saaledes komme til at bestaa af følgende Skibe:

6 Panserskibe: Suffren, Patrie, Republique, Jéna, Saint-Louis, Gaulois.

3 Panserkrydsere: Jules-Ferry, Victor Hugo, Léon Gambetta.

1 Krydser af 2. Kl.: Du Chayla.

1 — - 3. - : Lalande.

7 Torpedobaadsjagere: La Hire, Claymore, Mortier, Carquois, Carabine, Sarbacane, Arbaléte.

Eskadre II (Middelhavet) skal bestaa af de 6 næstbedste Panserskibe af 1. Kl. og af 3 Panserkrydsere af 1. Kl.; alle udrustede hele Aaret med noget reducerede Besætninger.

For 1907 følgende Skibe:

6 Panserskibe: Masséna, Carnot, Jauréguiberry, Charles-Martel, Bouvet, Charlemagne.

3 Panserkrydsere: Gloire, Condé, Amiral-Aube.

1 Krydser af 3. Kl.: Galiléi.

I Middelhavet vil der saaledes ialt være samlet 12 1. Kl. Panserskibe og 6 1. Kl. Panserkrydsere foruden en Del ubeskyttede Krydsere og Torpedobaadsjagere.

Eskadre III's (Atlantehavet) Hovedstyrke skal bestaa af 6 1. Kl. Panserkrydsere, fuldt udrustede i 6 Maaneder og med noget reducerede Besætninger i Aarets andre 6 Maaneder.

For 1907 ere følgende Skibe udsatte:

6 Panserkrydsere: Montcalm, Gueydon, Dupetit-Thouars, Marseillaise, Jeanne-d'Arc, Dupuy-de-Lôme.

1 Krydser af 3. Kl.: Forbin.

7 Torpedobaadsjagere: Tromblon, Stylet, Pierrier, Obusier, Trident, Baliste, Cassini.

Panserskibene af 2. Kl. og Kystforsvarspanserskibene ligge i Reserve (réserve normale) og forenes paa Værfterne i homogene Grupper, for at de i Tilfælde af Mobilisation hurtigt kunne udrustes.

Hvad Divisionerne i de oversøiske Farvande angaar, da ville de blive indskrænkede saameget som muligt og kun komme til at bestaa af Kampenheder af forholdsvis ringe Værdi. Orienteskadren er saaledes blevet beskaaret for sine 3 bedste Skibe, og bestaar for Tiden kun af en Division paa 4 Skibe, hvoraf de 2 ere ældre Panserkrydsere og de 2 mindre ubeskyttede Krydsere.

Nybygninger.

Marinebudgettet for 1907 bestemmer kun følgende Nybygninger:

5 Torpedobaadsjagere.
10 Undervandsbaade.

Planerne til Torpedobaadsjagerne saavel som til Undervandsbaadene ere endnu under Overvejelse.

Skibe under Bygning.

Panserskibe.

A8. Republique begyndte sine Prøver i Midten af Maj.

De officielle Maskinprøver, der afholdtes i September og November, gave følgende Resultater:

Kulforbrugsprøve:

24 T.	10 904 HK.	16.74 Knob	711 gr. ¹⁾	65.48 kg. ²⁾
10 -	17 620 -	18.8 -	?	115.0 -

Fuldkraftsprøve:

3 T.	19 626 HK.	19.15 Knob	860 gr.	?
------	------------	------------	---------	---

¹⁾ pr. HK. T.

²⁾ pr. qm. Rist i Timen.

Prøverne skulle i alle Henseender have forløbet fuldstændig tilfredsstillende.

Republique er i Begyndelsen af Januar afgaaet til Middelhavsflaaden.

A 10. Patrie affholdt sine officielle Maskinprøver i August. Følgende Resultater foreligge.

Kulforbrugsprøve:

24 T.	11 660 HK.	17.82 Knob	716 gr.	70 kg.
10 -	17 950 -	19.1 -	842 -	120 -

Fuldkraftsprøve, $\frac{3}{4}$ af Kedlerne:

3 T.	17 859 HK.	19.12 Knob	?	171 kg.
------	------------	------------	---	---------

Patrie skal i Begyndelsen af 1907 støde til Middelhavseskadren.

A 11. Liberté. Der arbejdes med forøget Kraft paa dette Skib, der antagelig vil kunne begynde sine Prøver i August 1907.

A 12. Démocratie har faaet alt sit Panser paa Plads. Prøverne skulde paabegyndes i Begyndelsen af indeværende Aar.

A 13. Justice. { Man antager, at disse Skibe kan be-
A 14. Vérité. { gynde deres Maskinprøver henholdsvis
i August og November dette Aar.

A 15. Danton bygges paa Orlogsværftet i Brest.

A 15 bis. Mirabeau bygges paa Orlogsværftet i Lorient.

Ordre til at paabegynde Bygningen af disse Skibe er givet i September 1906. De skulle være færdige mod Slutningen af 1910.

A 16. Voltaire skal bygges paa »Chantiers de la Gironde« (Bordeaux).

A 16 bis. Diderot skal bygges paa »Chantiers de la Loire« (St. Nazaire).

A 17. Condorcet skal bygges paa »Chantiers de Penhoit« (St. Nazaire).

A 17 bis. Vergniaud skal bygges paa »Forges et chantiers de la M.« (la Seyne).

Disse sidste fire Skibe, der alle skulle bygges paa private Værfter, blive ganske identiske med Danton og Mirabeau (Beskrivelse se ovenfor). Ordre til at paa-begynde Bygningen er givet den 31. December, og i Følge Kontrakten skulle de afleveres færdige i Midten af 1911.

Prisen for hvert Skib er 50 Millioner Frcs.

Panserkrydsere.

C 11. Jules-Ferry foretog i Marts 1906 en Fuldkraftsprøve paa 24 Timer, paa hvilken der opnaedes en Fart af 22.86 Knob. Ved en senere foretagen Prøve fik den et betydeligt Haveri paa to af sine Kedler, hvorfor Prøverne maatte afbrydes, og Skibet desarmeres. I November og December bleve Maskinprøverne igen optagne, og om disse foreligger følgende Data:

Kulforbrugsprøve:

24 T. 28 573 HK. 22.8 Knob 836 gr. 186 kg.

Fuldkraftsprøve:

3 T. 28 695 HK. 22.8 Knob ? ?

3 - 30 200 - 22.866 - 883 gr. ?

C 12. Victor Hugo har i December afsluttet sine præliminære Maskinprøver, som skulle have været særdeles tilfredsstillende.

7 000 HK.: 16.2 Knob.

17 500 - : 20.8 -

27 500 - : 22.8 -

I Januar skulde de officielle Prøver finde Sted.

C 14. Jules Michelet, der blev sat i Vandet i Lorient den 31. August 1905, er nu saa vidt fremskreden, at man antager at kunne begynde paa Maskinprøven i Midten af indeværende Aar.

- C 15. Ernest Renan er løbet af Stabelen den 9. April 1906. Denne Krydsers Antitorpedobaadsskyts er blevet forandret fra 24 Stk. 47 mm. og 2 Stk. 37 mm. til 16 Stk. 65 mm., 8 Stk. 47 mm. og 2 Stk. 37 mm. Den faar 42 Niclausse Kedler, der skulle kunne udvikle 36 000 HK.
- C 16. Edgar Quinet. Kølen er blevet lagt i April 1906.
- C 17. Waldeck-Rousseau. Kølen er blevet lagt i Lorient den 15. Juni 1906.

Begge disse to sidste Krydsere faa et andet Artilleri end det, der oprindeligt var bestemt for dem. I Stedet for 4 Stk. 194 mm., 16 Stk. 164.4 mm. og 14 Stk. 65 mm. faa de nu 14 Stk. 194 mm., hvoraf 4 parvis i Taarne for og agter, 6 enkeltvis i Taarne og 4 i Kasematter samt 16 Stk. 65 mm., 8 Stk. 47 mm. og 2 Stk. 37 mm.

Torpedobaadsjagere.

De 8 Jagere af Stylet-Typen, M₃₂—M₃₉, ere alle løben af Stabelen i Løbet af 1906 med Undtagelse af Pierrier, Trident og Carquois.

Claymore har endt sine Forsøg, paa hvilke der opnaaedes en Fart af 30.45 Knob. De øvrige Baade af denne Type ventes at blive fuldt færdige i den første Halvdel af 1907.

De 7 Baade af Fleuret-Typen, M₄₀—M₄₆, ere under Bygning og skulle være færdige mod Slutningen af indeværende Aar.

Med Normand sluttedes der i November 1905 Kontrakt om Bygningen af 8 Jagere, M₄₇—M₅₄, som nu have faaet følgende Navne: Sabretache, Oriflamme, Eten-dard, Fanion, Sape, Gabion, Braulebas, Fanfare. (Beskr. Se Tidsskr. f. S. 1905 Pag. 124). Disse Baade skulle afleveres færdige i Slutningen af 1907 og i Begyndelsen af 1908.

I 1906 skulde 10 Jagere paabegyndes og, af disse skulde 4 bygges paa Orlogsværfterne, 6 paa private

Værfter. For imidlertid at kunne anvende mere Kraft paa Bygningen af Undervandsbaade har Marineministeren bestemt at opgive at bygge Jagere paa Orlogsværfterne, og at overlade disses Bygning til den private Industri. I Slutningen af 1906 sluttedes der derfor Kontrakt om Bygning af 6 nye Baade, M⁵⁵—M⁶⁰, der har faaet følgende Navne: Hussard, Voltigeur, Tirailleur, Chasseur, Spahi og Carabinier.

Om disse Jagere vides, at de skulle deplacere ca. 400 Tons, have 4 Kedler samt nogle af dem forsynes med Turbinemaskiner. Deres Armering skal være 5 Stk. 65 mm. M. 1902 samt et Torpedoudskydningsapparat i Stævnen foruden de to paa Dækket agter.

Desuden stilles der den Fordring til deres Drejnings-
evne, at de, med 20 Knobs Fart, ikke maa have en Drejningscirkel, der er større end 400 Meter.

M⁶¹—M⁶⁵. Planerne for disse 5 Baade, der skulle sættes paa Stabelen i 1907 er endnu ikke udarbejdede.

Der vil saaledes i 1907 blive arbejdet paa ialt 33 Torpedobaadsjagere, hvoraf 14 at fuldende, 14 at fortsætte og 5 at paabegynde Bygningen af.

Torpedobaade.

Torpedobaadene af 1. Kl. Nr. 295—317 ere alle bleven afleverede færdige i Løbet af Aaret.

Af Torpedobaadene af 1. Kl. Nr. 318—367 (Beskr. Se Tidsskr. f. S. 1905 Pag. 109) ere en Del afleverede til Tjeneste i 1906, og Resten skulle afleveres i den første Halvdel af 1907.

Satte i Vandet: Nr. 319 (d. ⁴/₉); Nr. 320; Nr. 325 (d. ¹⁶/₃); Nr. 326 (d. ¹⁴/₄); Nr. 327; Nr. 332 (d. ²³/₅); Nr. 341 (d. ¹⁵/₁); Nr. 342; Nr. 343; Nr. 344 (d. ¹⁵/₄); Nr. 345 (d. ¹¹/₅); Nr. 346 (d. ⁷/₆); Nr. 362 (April) — 1906.

Følgende Oplysninger vedrørende den Fart, som nogle af disse Baade have opnaaet paa deres Maskinprøver, foreligge:

Nr. 324 27.⁸⁴ Knob; Nr. 346 26.⁰⁸ Knob; Nr. 360 27.⁸⁴ Knob; Nr. 363 27.¹⁴ Knob; Nr. 365 26.⁴⁸ Knob.

Alle under Bygning værende Torpedobaade ville blive afleverede i indeværende Aar, og der er ikke givet Ordre til at tage nye under Bygning.

Undervandsbaade.

Undervandsbaadene Q₄₁, Emeraude og Q₄₂, Opale ere blevne satte i Vandet i 1906, sidstnævnte den 20. Novbr.

Under Bygning ere:

Resten af Baadene af Emeraude-Typen, nemlig: Rubis, Saphir, Topaze og Turquoise, der ventes færdige i Løbet af Aaret. (Beskr. Se Tidsskr. f. S. 1905 Pag. 110).

Q₄₇ og Q₄₈, Circé og Calypso (submersibles) ere satte paa Stabelen i April 1905. Ventes færdige i Begyndelsen af 1908. (Beskr. Se Tidsskr. f. S. 1906 Pag. 126).

Q₄₉ og Q₅₀, Guépe Nr. I og II. Forsøgsbaade, sous-marins. (Beskr. Se Tidsskr. f. S. 1905 Pag. 110).

Q₅₁—Q₆₀ og Q₆₂—Q₆₉. 18 Submersibles efter Laubeuf's Planer. (Beskr. Se Tidsskr. f. S. 1906 Pag. 126). Ordre til at paabegynde disse Baade er givet den 26. August 1905.

Q₇₀—Q₈₅. Til Bygning af disse 16 Submersibles er Ordre blevet givet i Oktober 1906. De blive ganske identiske med deres Forgængere fra 1905, altsaa offensive Baade paa 398 Tons (500 Tons i neddykket Tilstand). Prisen for en Baad af denne Type er 1.5 Mill. Francs.

Q₈₆—Q₈₉ ere store offensive Baade, som der først er givet Ordre til at bygge i Slutningen af December forrige Aar, efter at en Konkurrence havde fundet Sted mellem Marinens Ingeniører.

Planerne til disse Baade ere tegnede af Ingeniørerne Bourdelle, Hutter, Radiguer og Maurice.

Deres Displacement opgives til 700—800 Tons;

Farten i Overfladen skal være 15 Knob, i neddykket Tilstand 10 Knob. Aktionsradius med 10 Knobs Fart bliver 2500 Kvml. Prisen for hver af disse Baade ansettes til ca. 3 Mill. Francs.

Hvad de to Undervandsbaade, som skulle bygges i 1907, angaar, da skulle de efter Marineministerens Udtalelse i Senatet ligeledes være store offensive Baade paa ca. 800 Tons.

Den franske Marine havde den 1. Januar 1907 ialt 9 offensive og 32 defensive Undervandsbaade til Tjeneste og 45 offensive og 3 defensive Baade under Bygning.

Forskelligt.

En Panserkrydserdivision, bestaaende af Marseillaise, Condé og Amiral-Aube og under Kontreadmiral Champion's Ordre, blev i April Maaned sendt til Annapolis i Amerika for at overvære Højtidelighederne i Anledning af Overførelsen til Amerika af den amerikanske Admiral Paul Jones jordiske Levninger.

Den 9. Juli blev i Paris det nye Forsøgsbassin — til Undersøgelse af Skibssidens Modstand mod Bevægelse gennem Vandet — indviet i Overværelse af Marineministeren og en stor Del Marineinteresserede.

Bassin'et er 160 m. langt, 10 m. bredt og 4 m. dybt og har, med tilhørende Apparater, ialt kostet 625 000 Frcs.

Marineministeren har afsluttet Kontrakt med de franske Dampskibsselskaber »Compagnie générale transatlantique« og »Compagnie des Messageries maritimes« i den Hensigt at benytte en Del af deres Dampere som Hjelpekrydsere under en eventuel Krig.

Disse Dampere ere: Lorraine, Savoie, Touraine og Provence af førstnævnte Kompagni, og Amazone, Magellan, Tonkin og Touran af sidstnævnte.

Det svære Skyts til de nye franske Panserskibe bliver af en ganske ny Model (M. 1906). Projektilerne til den

305 mm. K. og den 240 mm. K. skal veje henholdsvis 440 kg. og 220 kg. og udskydes med en Begyndelses-hastighed paa 870 og 875 m.

Følgende Skibe ere i 1906 blevne strøgne af Flaade-listen:

Skruekanonbaadene: **Aspic, Bouclier, Cimenterre.**

Panserkanonbaadene: **Flamme, Grenade.**

Skulle kasseres: **Tage, Cécille, Suchet, Salve** samt Torpedobaadene **Alarme, Nr. 33, 35, 36, 96, 98, 99, 112 og 134.**

Solgte: **Krydseren Coëtlogon og Transportskibet Durance.**

Tyskland.

Af Kaptajn V. Garde.

Siden Vedtagelsen af Flaadeforøgelsen i Foraaret 1906 (se herom i Martsheftet for samme Aar) har den tyske Marine ikke i nogen særlig Grad henledt Opmærksomheden paa sig. Udviklingen er gaaet sin rolige systematiske Gang, og Marinen har ikke været hjemsøgt af Uheld. Efter det for Regeringen saa heldige Udfald af de nye Valg til Rigsdagen, har det svirret med Rygter om store Flaadeudvidelser, men foreløbig synes man at ville holde sig til det for Flaaden ligesaa vigtige Foretagende — Udvidelsen af Kejser Wilhelms Kanal. Som tidligere omtalt her i Tidsskriftet bevilgedes der paa forrige Aars Finanslov 100 000 Mark til Forundersøgelser angaaende Kanalens Udvidelse; Offentligheden troede dengang, at det kun drejede sig om Udvidelse af de eksisterende Sluser og en Udjevning af nogle af de skarpeste Kurver. Der vil imidlertid nu blive forelagt

Rigsdagen et langt mere omfattende Forslag, som gaar ud paa at gøre hele Kanalen bredere, at erstatte alle Drejebroerne med faste Højbroer og at anlægge endnu en Dobbeltsluse ved hver Ende af Kanalen. Udgifterne til disse Arbejder er anslaaet til »flere hundrede« Millioner Mark, og Arbejdet til at ville strække sig over 7 à 8 Aar. Det kan vel imidlertid nok antages, at Kanalarbejderne vil blive fremmet saa hurtigt, at de nye store Linieskibe og Krydsere med Sikkerhed kan befare Kanalen straks, naar de bliver færdige. Det er interessant i Tanken at genkalde sig alle de Udtalelser og Gisninger, som i de senere Aar er fremsat angaaende den tyske Flaades Overgang til de store Deplacementer. Gang paa Gang blev det usandsynlige og meningsløse ved en saadan Opgang i Deplacementet fremhævet, fordi Kejser Wilhelms Kanal blev anset for en uovervindelig Hindring! Nu er Skridtet gjort, og i hele Tyskland rejser der sig knap en Stemme derimod. At Udvidelsen af Kanalen vil forøge Handelstrafikken ad denne Rute er utvivlsomt. Man havde i sin Tid regnet, at Kanalen skulde tage c. 70 pCt. af Omsætningen imellem Østersøen og Nordsøen; hidtil har den imidlertid kun taget c. $\frac{1}{3}$; Aarsagen hertil maa ikke søges i Kanalafgifternes Størrelse men i de Vanskeligheder, som er forbundet med Kanalbesejlingen. Naar disse nu afhjælpes, vil Trafikken sikkert stige betydeligt. Indtægterne af Kanalen overstiger f. T. Udgifterne med 3 à 400 000 Mark om Aaret.

Nybygninger og Ombygninger.

I 1905 færdigbyggedes følgende Skibe:

Linjeskibene »Lothringen« og »Deutschland«; det første tilhører Braunschweig-Klassen, det sidste er Standardskib for den sidste Klasse af 13 200 Tons Linjeskibene.

Begge Skibe højste Kommando og indgik i Slag-

flaaden i Løbet af Sommeren, efter at de paa Prøverne havde opfyldt de kontraktmæssige Fordringer. Fuldkraftfarten var for begge Skibe 18.5 Kn. »Deutschland« er nu Flaadeflagskib i Stedet for »K. Wilhelm II«.

Stor Krydser »Roon«. Dette Skib skulde have været færdigt i 1905, men naaede ikke de afsluttende Prøver før i 1906. Fuldkraftsfarten var 21.16, Søsterskibet »York« naaede 21.4 Kn. Begge Skibe er indgaaet i Slagflaadens Rekognosceringsgruppe.

Smaa Krydsere »Leipzig«, der er afgaaet til Østasien, og »Danzig«.

Torpedobaade G 132—G. 134, Opmaalings-skib »Møwe« og Artilleritender »Delphin«.

Af Flaadens Tal udgik:

»Uranus« (tidl. Kaiser), »Jupiter« (tidl. Deutschland), »Saturn« (tidl. Preussen), »Friedrich der Grosse«, der omdannes til Kulhulk for Torpedobaade, »Møwe«, »Wolf« og »Habicht«.

Ombygning tilendebragtes af Linjeskib »Württemberg«, der afløste »Blücher« som Torpedoskoleskib og stationeredes i Mürwik ved Flensborg Fjord.

Under Bygning er følgende Skibe:

Linjeskibe:

»Hannover«, »Pommern«, »Schlesien« og »Schleswig-Holstein« alle af Deutschland-Klassen. De to sidste løb af Stablen henholdsvis den 28. Maj og den 15. December. Endvidere de to store 19 000 Tons Nybygninger »Ersatz Bayern« og »Ersatz Sachsen«, der er bortgivet til K. W. i Wilhelmshaven og til Weserværft i Bremen. De nærmere Detailler ved disse Skibe kendes ikke, men efter et Forlydende vil Armeringen blive 16 Stkr. 28 cm. K., efter et andet vil man gaa til et højere Kaliber. Bekostningen til Armeringen bliver 13 500 000 Mark imod 7 900 000 ved de tidligere Linjeskibe.

Store Krydsere:

»Scharnhorst« (D) løbet af Stablen den 22. Marts,

»Gneisenau« (C) løbet af Stablen 14. Juni, begge paa 11 600 Tons og »E« af betydelig større Displacement og under Bygning paa K. W. i Kiel. Med Hensyn til dette Skib gaar der ogsaa allehaande Rygter, men noget bestemt kendes endnu ikke af Offentligheden.

Smaa Krydsere:

»Königsberg«, »Nürnberg« (Ers. Blitz) og »Stuttgart« (O); de to sidste løb af Stablen henholdsvis den 29. August og den 22. September. Endvidere »Stettin« (Ersatz Wacht), som løb af Stablen hos Vulcan i Stettin den 8. Marts 1907, og som er det andet større Skib i den tyske Marine, der forsynes med Turbinemaskiner; »Ersatz Comet«, som bygges hos Blohm & Voss og ligeledes skal have Turbinemaskiner, og endelig »Ersatz Pfeil«.

Disse Skibe er paa 3 450 Tons Depl., har en Fart af 23 Knob og en Armering af 10 Stk. 10.5 cm. L/40 og 8 Stk. 5.2 cm. L/55.

Naar saavel »Stettin« som »Ersatz Comet« forsynes med Turbinemaskiner, da betyder dette ikke, at Forsøgene med »Lübeck« i enhver Henseende godtgjorde Turbinemaskinernes Overlegenhed over Kolbemaskinerne, men at man har gjort saa mange Erfaringer med Turbineinstallationerne i dette Skib, at man mener fremtidig med Fordel at kunne anvende Turbinen i større Skibe. I Martsheftet 1906 er Turbineanlægget i »Lübeck« beskrevet i store Træk; til det der anførte skal føjes følgende Hovedresultater af de afholdte Prøver:

»Lübeck« naaede samme Fart som Søsterskibet »Hamburg«, der er forsynet med Kolbemaskiner, men medens »Lübeck« ved 23 Knobs Fart udviklede 14 159 HK., udviklede »Hamburg« ved samme Fart kun 11 889. Grunden til den relativt ringe Fart hos Lübeck maa søges i Propellerne og deres Anbringelse. Der anstilledes Forsøg med 8 smaa Propeller, med 4 smaa og 4 store og med 4 store alene. Kulforbruget var fra

0.07—0.13 kg. større pr. HK. i Lübeck end i Hamburg. Forskellen var mindst ved smaa Hastigheder og størst ved fuld Kraft. I den Tid, da »Lübeck« har hørt til Slagflaaden, har Kulforbruget været c. 8 pCt. større end i de tilsvarende Skibe med Kolbemaskiner.

Den Vejstrækning, som »Lübeck« tilbagelagde, naar Maskinen kastedes fra frem til fuld Kraft bak, var gennemgaaende større end for »Hamburg«s Vedkommende. Ved fuld Kraft var Forholdet endda særlig ugunstigt, idet »Lübeck« da tilbagelagde c. 500 Meter, men »Hamburg« kun 280 Meter.

Vægt af Hovedmaskiner og Kedler er i Lübeck 609 Tons, i Hamburg 652.7 Tons. Kedelanlægget vejer omtrent det samme, og Maskinerne optager omtrent samme Rum i begge Skibe; Turbinemaskinerne i Lübeck kræver dog større uafdelte Rum end ønskeligt af Hensyn til den vandtætte Inddeling.

Rystelserne er i »Lübeck« betydelig svagere end i Skibe med Kolbemaskiner; dette er selvfølgelig af stor Betydning for Skudsikkerhed, Styring, Afstandsmaaling m. m. Turbinemaskinerne er bedre beskyttet end Kolbemaskinerne, da de ligger betydeligt lavere i Skibet; Vedligeholdelsesudgifterne er mindre, Manøvreringen med Maskinerne lettere og Fordringerne til Maskinpersonalet mindre end ved Kolbemaskinerne. En Indskrænkning i Maskinpersonalets Størrelse har man dog endnu ikke turdet indlade sig paa.

Torpedobaade G 135—G 137. Af disse faar G 135 forsøgsvis 2 Stk. 5.2 cm. L/55 og 1 Stk. 8.8 cm. PK., medens de andre faar 4 Stk. 5.2 cm. G 137 skal have Turbiner, 560 Tons Depl. og 30 Knobs Fart. S 138—S 149 (bygges hos Schichau) bliver 530 Tons, 68 m. lange, 2.2 m. Dybgaaende, 30 Knobs Fart, 4 Stk. 5.2 cm. L/55 eller 3 Stk. 5.2 cm. og 1 Stk. 8.8 cm. Besætningen bliver 66 Mand.

Minedampere »Nautilus« og »B«. Det første af

disse afholder for Tiden Prøver; dets Fart skal efter Forlydende være c. 19 Knob.

Undervandsbaade. 1 Baad paa c. 200 Tons, bygget paa Germaniaværft, skal efter Forlydende være modtaget af Marinen, en anden er under Bygning paa K. W. i Kiel.

Personelle Forandringer. Udrustninger. Flaademanøvrer.

Efter Afslutningen af Efteraarsmanøvrerne fratraadte Storadmiral v. Koester Kommandoen over den aktive Slagflaade, som overgik til Admiral Prins Heinrich. Admiral v. Koester er stillet til Kejserens Disposition. Da hans Flag haltes ned, oplæstes en Skrivelse fra Kejseren, hvori denne højligt beklagede, at Admiralen paa Grund af fremrykket Alder (63 Aar) og anstrengende Tjeneste maa træde tilbage fra Stillingen som Flaadechef. Admiral v. Koester kan se tilbage paa 47 Aars aktiv Tjeneste, hvoraf den største Del om Bord; han nød den største Tillid og Hengivenhed hos sine Underordnede, skøndt han var streng og tjenesteivrig; han har de største Fortjenester af Udviklingen af den tyske Flaadetaktik og af Personellets Uddannelse. Hans Efterfølger vil sikkert blive en til det yderste streng og pligtopfyldende Flaadechef. Prins Heinrich beklædte tidligere Stillingen som Chef for Østersøstationen, denne er nu overtaget af Vice-Admiral v. Prittwitz und Gaffron.

1ste Eskadre har faaet Kontre-Admiral v. Holtzendorff til Chef og Kapitän zur See Rollmann til 2den Admiral. 2den Eskadre har beholdt Admiral Fichel som Chef og faaet Kapitän zur See Paschen til 2den Admiral. Kontre-Admiral Pohl har afløst Kontre-Admiral Schmidt som Chef for Rekognosceringsskibene, der har faaet Kapitän zur See Kalau v. Hofe til 2den Admiral. Kapitän zur See Lans har afløst Kapitän zur See Poschmann som Stabschef i Slagflaaden. Krydsereskad-

ren i Østasien er overtaget af Kontre-Admiral Coerper. Admiral v. Senden Bibran har fratraadt Stillingen som Chef for Marinekabinettet, der er overtaget af Kontre-Admiral v. Müller.

I 1906 har 20 Linieskibe haft Kommando hejst. »Wörth« og »Weissenburg« erstattedes i Efteraaret af »Deutschland« og »Lothringen«. De to førstnævnte overgik til Nordsø-Reserveformationen.

I Rekognosceringsgruppen indgik store Krydsere »Roon« og »York«, medens »Prins Heinrich« udgik og strøg Kommando efter at have været stadig udrustet siden 1902. Store Krydser »Hansa« udgik af Krydsereskadren efter at have været 7 Aar i Østasien, medens smaa Krydsere »Leipzig« og »Arcona« indgik i samme. I alt har 21 smaa Krydsere haft Kommando hejst. 5 Torpedodivisionsbaade har hejst og 5 har strøget Kommando, 117 Torpedobaade har hejst og 118 har strøget Kommando.

Den aktive Slagflaade besøgte atter i Sommer Norge i Slutningen af Juli og Begyndelsen af August. Efter Hjemkomsten afholdtes Enkeltskibsøvelser indtil de svenske, danske og russiske Eskadrers Besøg i Kiel. Fra den 8. September ved Daggry til samme Dags Aften Kl. 10 passerede hele Slagflaaden Kejser Wilhelms Kanal for at paabegynde de samlede Flaademanøvrer, hvori foruden Slagflaaden med tilhørende Torpedobaade (40 i Tal) deltog »Ægir«, »Frithjof«, »Ziethen«, »Grille«, »Pelikan« og en Minesøgerdivision paa 10 ældre Torpedobaade, i alt 82 Skibe og Fartøjer. Under Manøvrerne var Flaaden delt i en blaa (tysk) og en gul Styrke. For at give Marschen gennem Kanalen et krigsmæssigt Tilsnit var den forbundet med den taktiske Opgave for blaa Styrke hurtigst muligt at skulle naa Elben for at tilbageslaa et Forsøg af gule Torpedobaade paa at trænge ind til Kanalens Munding og angribe blaa

Styrke. Kanalpassagen begyndte derfor med, at blaa Styrkes lette Materiel sendtes forud for at tage imod de gule Torpedobaade. Passagen, som vanskeliggjordes en Del ved, at en Lægter var sunket ved Levensau Bro, synes for hele Flaadens Vedkommende at have taget c. 14 Timer (inklusive Slusning i begge Ender).

De senere Øvelser bestod i Rekognosceringsøvelser Torpedobaadsangreb og Mineøvelser. Manøvrerne endte med en Dagkamp i Elbbugt den 13. September. Efter at blaa Styrke, meget medtaget, havde begyndt at trække sig tilbage til Elben brød blaa Torpedobaade frem og foretog et Dagangreb paa gul Styrke. Efter Kampen defilerede samtlige Flaadens Skibe forbi Storadmiralen.

Ved det forestaaende Flaadestævne i Jamestown vil Tyskland blive repræsenteret af Krydserne »Roon« og »Bremen« samt Kanonbaaden »Panther«, som for Tiden er stationert i de amerikanske Farvande.

I Følge kejserlig Kabinetsordre fører den aktive Slagflaade fremtidig Navnet »Hochseeflotte« og Reserve-slagflaaden »Reserveflotte«. Indtil 1893 benævnedes den tyske Eskadre »Øvelseseskadren«; derefter fulgte Navnet »Manøvreeskadren«, derefter »1ste Eskadre« og endelig i 1903 »den aktive Slagflaade«.

Organisation.

Af Hensyn til den stærke Udvikling af Torpedomateriellet er Torpedopersonellet for Tiden under en tilsvarende Udvikling og Omorganisation. Medens der hidtil fandtes Matrosdivisioner og Værftsdivisioner, men kun Torpedoafdelinger, skal der fremtidig dannes 2 Torpedodivisioner à 2 Afdelinger à 2 Kompagnier. 1ste Division skal garnisonere i Kiel (Wik), 2den Division i Wilhelmshaven. De hidtidige Torpedobaadsdivisioner à 6 Baade benævnes fremtidig Halvflotiller. Indtil videre

gælder følgende Besætningsordning for den nuværende Styrke af store Torpedobaade :

1ste Division	{	2. Afd. { 7de Komp. 7de Halvfl. } 1ste 2den { 8de Halvfl. 8de Komp. }	}	2den Division
		5te - 5te - } Skolefl. Skolefl. { 6te - 6te - }		
Reserveflotille				
1ste Division	{	4. Afd. { 3die - 3die - 4de - 4de - }	}	1ste Division
		1ste - 1ste - 2den - 2den - }		
Manøvreflotille				

(Om Betegnelserne Skole-, Reserve- og Manøvre-
flotille se Martsheftet 1906 Pag. 146).

Udtagelsen af fast Mandskab til den tyske Flaade sker som bekendt dels fra de værnepligtiges Rækker og dels fra Schiffsjungen. Da det altid har været forbundet med nogen Vanskelighed at skaffe Rekrutering fra de værnepligtiges Rækker har man forsøgt som Nødhjælp at formaa værnepligtige Skytter til at kapitulere for nogle Aar ved at stille dem 600 Mark i Udsigt i Hjemsendelsespenge. Paa denne Maade mente man at kunne sikre sig veluddannede Skytter til det lette Artilleri i Slagflaadens Skibe. Denne Metode har imidlertid ikke vundet den ønskede Tilslutning, og man har derfor maattet søge at antage flere Schiffsjungen. For Uddannelsen træder der ved Antagelsen den 1. Oktober 1907 nye Bestemmelser i Kraft. Drengene er ved Antagelsen c. 15 Aar gamle; i det første Halvaar faar de en indledende militær Uddannelse i Land (med Indkvartering i gamle »König Wilhelm»), i 2det og 3die Halvaar foregaar Uddannelsen i Krydsere af »Freya«-Klassen, de samme Skibe hvori Kadetterne fremtidig skal uddannes. Disse Skibe har som bekendt ikke Rejsning, og ogsaa Tyskerne forlader altsaa nu Rejsningsuddannelsen; i det 4de Halvaar foregaar den artilleristiske og infanteristiske Videreuddannelse i Land, hvorefter Udnævnelserne til

Matros finder Sted. Drengene skal særlig uddannes med det Formaal at blive gode Skytter.

Om det forsvarlige i at forlade Rejsningsuddannelsen for Kadetter og Skibsdrenge har der i Tyskland som andetsteds, hvor dette Spørgsmaal har skullet afgøres, været ført en Del Diskussion. De gamle velkendte og til Dels naturligvis berettigede Momenter for Bibeholdelsen af Rejsningen har været ført i Ilden, men i Tyskland som andetsteds har man følt, at man ikke kan naa alt, og man har da bøjet sig for de mange Krav, som Nutiden i andre Retninger stiller til den unge Søkriger.

For Uddannelsen af Ingeniører er der truffet følgende nye Bestemmelser:

For at stedes til Antagelsesprøve til Marine-Ingeniør-Anwärter-Klassen skal der præsteres Bevis for Berettigelse til etaarig frivillig Tjeneste og for en 30 Maaneders praktisk Tjeneste paa bestemte Værfter. Som Anwärter gennemgaas først en 3 Maaneders Rekrutskole i Land og derefter et 9 Maaneders Tøgt med Slagflaaden, hvor der særlig lægges Vind paa den tekniske Uddannelse. Anwärter-Tjenesten, som altsaa varer 1 Aar, afsluttes med en Adgangsprøve til Applikant-Klassen, i hvilken der gøres 2 Aars Tjeneste som Maskinunderofficer i udrustede Skibe. Herefter følger 1 Aar i Marineingeniørskolens Aspirantklasse, der afsluttes med Aspirantprøven. Efter 4 Aars Tjeneste som Aspirant i Maskiniststillinger og 1 Aars Kursus i Ingeniørskolens Ingeniørklasse følger endelig Udnævnelsen til Marine-Ingeniør. Det vil ses, at der normalt hengaar 9 Aar fra Indtrædelsen i Anwärterklassen indtil Udnævnelsen til Ingeniør. Af disse tilbringes $6\frac{3}{4}$ Aar om Bord og kun $2\frac{1}{4}$ Aar i Land. Anwärterne er i Skibskost, derimod er Applikanter og Aspiranter i en Aspirantmesse med særlig Bespisning.

Det passive Minevæsens Udvikling har nødvendiggjort Dannelsen af 2 særlige Minekompagnier, som garnisonerer i Cuxhaven. Det betydelige Minemateriel, 3 à 4 Minedampere, hvoriblandt den nye store Mine-damper »Nautilus«, Minesøgerdivisionen paa 24 Torpedobaade m. m. har efterhaanden lagt saa stærkt Beslag paa Pladsen i den oprindelig til Nødhavn under Isperioder bestemte Havn i Cuxhaven, at denne aldeles ikke kan opfylde sit egentlige Formaal. Sagen antages at ville udvikle sig saaledes, at der paa Hamburgs Regning bygges en ny Havn ved Cuxhaven; Marinen synes i al Fald ikke at være stemt for at bygge Havnen, den truer snarere med at trække hele det passive Minevæsen tilbage til Kiel, hvad der ikke falder i Cuxhavenernes Smag, og hvad der vel af andre gode Grunde heller ikke vil finde Sted.

Da Undervandsbaadene nu er begyndt at udgøre et Led i det tyske Søforsvar, er der truffet Bestemmelser for Tillæg til Besætningerne. De lyder saaledes:

For hver Dag, hvorpaa Undervandsbaade dykker eller sejler lukket og med kunstig Luftfornyelse; gives der Besætningen følgende daglige Tillæg foruden de almindelige Tillæg og Diæter i mindre Torpedobaade:

Officerer	4 Mark	Underofficerer	2 M. 50 Pf.
Dæksofficerer	3 »	Menige	1 » 50 »

Forskelligt.

Følgende Skibe har i 1906 præsteret de hurtigste Kulydninger:

			Tons i Timen fra Pramme
I 1. Eskadre	»K. Wilhelm II«	med	339
- 2. —	»Elsass«	-	351
- Store Krydsere	»Roon«	-	336
- Smaa —	»Arcona«	-	189

i Jan. 07 endog
380 Tons.

Ved Kulfyldning fra Dampere er Præstationerne betydelig lavere; »Zähringen« var saaledes Nr. 1 med 172 Tons fra to Dampere, »Preussen« tog 97 Tons i Timen fra 1 Damper, »Friedrich Carl« 125 Tons fra 2 Dampere og »Ariadne« 58 Tons fra 1 Damper.

Ved et Forsøg med Kulovertagelse i Sø med »Leue's« Apparat fyldte »Prinz Heinrich« 104 Tons i de første 2 Timer og 34 Tons i den 3. Time. Vejret var meget gunstigt.

Ligesom andetsteds kæmper man i Tyskland imod en Overlastning af Krigsskibene, hvorved Panserbæltet trykkes for langt ned. Admiralerne og Cheferne har fra Reichs-Marine-Amt faaet Ordre til at fremsætte Forslag til Vægtlettelser i Krigsskibene. Hvad der kan bringes i Land eller forinden Kamp kastes over Bord af Inventar o. lign. ventes dog ikke at give store Resultater; thi medens et Fradrag af 30 Tons kun letter et af de store Skibe 1 Centimeter, ligger f. Eks. Wittelsbach 0.4—0.5 Meter for dybt eller 8.2 Meter i Stedet for 7.7. Et Led i Bestræbelserne for at lette Skibene er Indførelsen af Motorfartøjer i Stedet for Damp- og Rofartøjer. Ikke mindst gælder dette i Torpedobaadene, hvor Motorfartøjer (leveret af et Hamburgerfirma) allerede er ved at blive indført.

Med en 470 Kilogram tung Kegel af »Schlick's« Konstruktion skal det være lykkedes at reducere Slingringer paa 5—15° i en 60 Tons Torpedobaad under en rebet Merssejlskuling tværs i Nordsøen til 0.5°. Keglen drives af en Turbine og gør c. 1200 Omdrejninger i Minuttet.

Den nuværende Marineskole i Kiel paatænkes anvendt til Officerskasino, naar Marineskolen i Mürwik er taget i Brug (antagelig i 1909).

Den tyske Marine har som foran berørt været forskaanet for alvorlige Havarier lige siden den 17. November 1905 da S. 126 sank efter en Kollision med »Undine«. Vraget, som laa paa 23 Meter Vand er nu taget op ved Hjælp af N. B. Vereins to Damppontoner »Oberelbe« og »Untereelbe«. Baaden hævedes i svære Staaltraadsnet. Bjergningskontrakten lød paa $\frac{1}{3}$ af Baadens Værdi, som var 1 144 000 Mark.

Ved den paafølgende Krigsretssag frikendtes saavel Chefen for »Undine« som Flotille- og Divisionscheferne.

Den 28. Januar 06 kolliderede lille Krydser »Pfeil« med dansk Dampskonnert Mars; sidstnævnte fik en Skade paa 10 000 Mark.

Den 19. Maj 06 kolliderede »Frithjof« i tæt Taage med norsk Galease »Othello« udfor Kieler-Fjord. »Othello« sank. Skipperen og Styrmanden omkom.

I Torpedobaad G 113 udbrød der Ild den 13. Januar 07, medens Baaden laa under Reparation ved K. W. i Kiel. En Maskinist, som sad om Læ og var beskæftiget med skriftlige Arbejder, havde forladt et brændende Lys for at gaa til Mønstring. Efter Mønstringen glemte han imidlertid Lyset, og om Aftenen opdagedes fra en anden Baad, at Kahytten stod i Flamme. Skaden androg 4 000 Mark, Maskinisten fik 10 Dages Fængsel.

Under Efteraarsmanøvrerne kolliderede to Torpedobaade, uden at der skete større Skade. Sammenstødet skyldtes Blænding ved Projektørlys.

Torpedobaad S 42, som i sin Tid sank efter en Kollision paa Elben med den engelske Damper Firsby, og som efter Aars Forløb blev taget op, blev for nogen Tid siden paasejlet af en Damper, medens den laa til Ankers ved Brunsbüttel; den maatte stærkt beskadiget afgaa til Kiel for at repareres.

Under den haarde NW-Storm i Februar havde Krydseren »Medusa« under Forsøg paa at bjerge Firmasteren »Alster«, som laa til Ankers i Elbmundingen

med Paalandsstorm, et Sammenstød med Bremerslæbedamperen »Neufahrwasser«, som ligeledes vilde bringe Alster Hjælp. »Neufahrwasser« sank. Chefen for »Medusa« hævdede, at Skylden laa hos Føreren af »Neufahrwasser«, fordi denne ukaldet kom til Stede, medens »Medusa« manøvrerede med »Alster«. Søretten i Bremerhaven har imidlertid kendt Chefen for »Medusa« skyldig, fordi han, i den Tro at Slæbedamperen vilde gaa langs Siden af »Medusa«, imod Søvejsreglerne undlod at gaa af Vejen for Slæbedamperen.

Ved Helgolands Befæstninger skal der foretages Forbedringer til et Beløb af 1 200 000 Mark. Af disse vil 500 000 Mark blive optaget paa indeværende Aars Finanslov.

Sluttet 20. Marts 1907.

Den japanesiske Marine.

Af Premierløjtnant Rechnitzer.

Mange Nationer har den Dag i Dag vanskeligt ved at erkende Søherredømmets Betydning, selv om deres Kyster grænser mod Havet, og den Opfattelse er stadig ikke ualmindelig, at al Sømagt nærmest er at betragte som en Luksus, der kan være ganske tiltalende for Landets Prestige, men ikke indgaar som noget nødvendigt Led i Forsvaret for Eksistensen. — Historisk begrundet, videnskabelig fastlagt, er Sømagts Indflydelse først bleven i vor Tid gennem Mahans Skrifter. De uomtvistelige Kendsgærninger, der fremføres i disse, har vel været en medvirkende Aarsag til, at de fremadstræbende Nationer har indset, at deres maritime Værnekraft var bleven forsømt, og den feberagtige Virksomhed, der hersker rundt omkring paa deres Værfter, bærer Vidnesbyrd om, at de af alle Kræfter søger at gøre deres Uret god igen mod de forløbne Aars Efterladenhed.

Men det maritime Forsvar var ogsaa for mange af disse Staters Vedkommende sunket til ned imod Nulpunktet. Grunden hertil kan for en Del søges i de store tyske Krige i forrige Aarhundrede, hvor det var udelukket, at Sømagten kunde øve sin Virkning. For disse Kriges mægtige Slag med deraf følgende hurtige Resultater glemte man ganske den kort iforvejen udkæmpede amerikanske Borgerkrig. Man glemte den Betydning, som Nordstaternes Kvælningspolitik havde haft. Hvad nyttede Sydstaternes glødende Patriotisme og glimrende Soldateregenskaber overfor den ubønhørlig fremadskridende, systematisk drevne Udhungring, som Nordstaterne ved deres Marine iværksatte overfor Sydstaterne. I hver en Breche af disses Søfront trængte Krigsskibe ind, lige paa Livet af dem og foraarsagede en saa stor Usikkerhed, Nedslaaethed og Lammelse hos Befolkningen

i mange Distrikter, at man kunde have troet, at disse havde lidt under en aarelang, udmattende Landkrig.

Siden de Dage har Søherredømmets Betydning ikke spillet saa stor og afgørende en Rolle som i den japanesisk-russiske Krig.

Da Japan for cirka tredive Aar siden slog ind paa Reformernes Vej, tog det blandt mange andre Opgaver med Rastløshed og Grundighed fat paa at skabe en Marine efter evropæisk Mønster. I Evropa trak man lidt paa Smilebaandet heraf og var nærmest tilbøjelig til at betragte denne Marine som et yderliggaaende Udslag af Japanesernes Trang til at efterligne og efterabe alt, hvad de saa i Evropa. Næppe ret mange troede den Gang paa, at den japanesiske Flaade skulde blive Midlet til at spærre Vejen for det muskovitiske Kejserdømmes ubeherskede Ekspansionstrang i det fjærne Østen og derved føre Japan ind i Stormagternes Rækker og skabe det en Førerstilling i den østasiatiske Politik. — Vel havde den japanesiske Flaade allerede under Krigen med Kina 18⁹⁴/₉₅ henledt den civiliserede Verdens Opmærksomhed paa sig, men det var dog først under Krigen med Rusland, da den tilkæmpede sig Sejr paa Sejr, at den blev Genstand for alles udelte Beundring og Interesse.

Den japanesiske Marines Historie er saa nøje sammenknyttet til Landets ydre og indre Historie, at man næppe kan følge den uden samtidig at komme til at berøre de almindelige historiske Begivenheder.

Omkring Aar 200 e. Kr. overførte en stor Flaade Kejserinde Jingo til Korea, der blev erobret og i lange Tider okkuperet af Japaneserne. Da denne Ekspedition er et af de første Tilfælde i Japans Historie, der viser Sømagtens Betydning, har den spillet en stor Rolle i den japanesiske Indbildningskraft; de nærmere nautiske Detaljer ved denne Transport turde dog næppe paaregne synderlig Interesse, da Beretningerne gaar ud paa, at

Overførslen af Flagskibet var sikret ved Assistance af Legioner af Fisk, med hvem Kejsrerinden havde allieret sig. Trods alt, kronedes imidlertid Ekspeditionen med afgjort Held og lagde Grunden til Japanesernes Interesser i Korea, der senere skulde spille en saa fremragende Rolle i den østasiatiske Politik.

Med Japans geografiske Beliggenhed maa det følge af sig selv, at en større Del af Ørigets Befolkning er henvist til at søge sit Erhverv ved Søfart. Skibbygningskunsten har derfor fra de ældste Tider været af stor Betydning, omend Skibsfart i større Stil ikke har haft større Udviklingsmuligheder paa Grund af den stærke Afsondrethed, hvori Japan saa godt som altid levede. Det var derfor væsentlig Kystfarten, der florerede, udstrakt til det ligeoverfor liggende Korea, efterat Okkupationen af denne Halvø havde fundet Sted.

De Fartøjer, der anvendtes, menes at have været aabne Baade eller smaa Kystdjunker, næppe afvigende meget fra de Typer, man i vore Dage kan finde i de østasiatiske Farvande.

Fra det niende Aarhundredes Kampe med koreanske Pirater udvikledes en særlig Krigerkaste, de saakaldte Samauraier, hvis Descendenter den Dag i Dag udgør Hovedbestanddelen af det japanesiske Søofficerskorps.

Shogunerne, der senere kom til at spille en saa fremragende Rolle i Japans Historie, var oprindelig Generaler, der var højstkommanderende i de fire Distrikter, hvori Kejsrer Sujin havde inddelt Japan.

De i det tolvte Aarhundrede paabegyndte Kampe mellem disse Distriktschefer dannede Indledningen til en blodig Borgerkrig, der varede i henved hundrede Aar og afsluttedes med et mægtigt Søslag i Nærheden af Shimonoseki, i hvilket henved 1200 Skibe deltog. Resultatet af Krigen blev, at den ene af Shogunerne opkastede sig til Overshogun og knækkede de andre

Shoguners og Mikadoens Magt, hvilken sidste kun kom til at bestaa af Navn.

Omkring Midten af det trettende Aarhundrede havde Mongolerne erobret Kina, besat Korea og havde til Hensigt at føre Krigen over til Japan, hvis Sørøveri paa den Tid var en Rædsel og Skræk for alle de kinesiske Havnestæder.

Mongolerne overførte og landsatte en Hær paa 100 000 Mand, men Lykken tilsmilede de japanesiske Vaaben; de fjendtlige Tropper besejredes og nedsabledes, og en Tyfon splittede og ødelagde den mongolske Flaade, saa at kun tre Mand vendte tilbage til Kina.

Mere overmodige end nogensinde udrustede de japanesiske Sørøvere fra nu af hele Flaader, hvormed de hjemsøgte de omliggende Kyster, og Angsten for dem var saa stor, at den Skik at true Kineserbørnene med de japanesiske Sørøvere holdt sig langs den kinesiske Kyst fra Generation til Generation helt ned til vore Dage.

Med de roligere Forhold, der var indtraadt i Japans indre Politik, kunde dets Herskere atter faa Lejlighed til at blande sig i Koreas Forhold saameget mere, som dette Land havde ladet haant om Opfyldelsen af sine Vasalpligter, begunstiget af de indre Uroligheder i Japan.

Den mægtige Shogun, Hideyoshi, var Søn af en almindelig Bonde, men begunstiget af et forbavsende Held, svang han sig ved Dristighed og Mod op til at blive Rigets første Vasal og dermed i Virkeligheden dets egentlige Hersker; thi Mikadoen var stadig sat ud af Spillet og henlevede som Himlens Søn sine Dage i et Klosters Ensomhed. Hideyoshi lagde Planen til et Erobringstogt mod Korea og samlede en Invasionshær paa op mod 100 000 Mand, der overførtes paa Skibe, som Kystbyerne og Lehnshyrsterne maatte stille til hans Raadighed. Han gjorde forgæves Forsøg paa at erhverve to portugisiske Krigsskibe, der laa ved Nagasaki

og maatte lade sig nøje med Djunker, paa hvilke Trop-
perne overførtes uden større Uheld. Efter at have lidt
et afgørende Negerlag mod en koreansk Flaade i Nær-
heden af Fusan, maatte den japanesiske Flaade i stærk
havareret Tilstand vende tilbage til egne Kyster.

Den japanesiske Hærs Fremgang paa Korea gjorde
imidlertid Kina urolig ved Tanken om, at Hideyoshis
Erobringspolitik kunde fortsættes ud over Halvøen.

Det optraadte derfor paa Krigsskuepladsen med en
betydelig Hær, og mod de forenede Kræfter kunde den
japanesiske Hær intet udrette, uagtet friske Tropper
stadig blev overført, uden at den koreanske Flaade kunde
forhindre det.

Da tilmed Hideyoshi døde i 1598 trak den japa-
nesiske Hær sig tilbage og overførtes atter til Hjemlandet.

Som man vil have set, eksisterede der endnu ikke
noget organiseret Flaadeforsvar; kun naar man indsaa,
at en Flaade var nødvendig enten til at modgaa Angreb
eller til at løse et bestemt politisk Formaal, fik Lehns-
fyrsterne Ordre til at udruste og bemane et vist
Antal Djunker.

I Aaret 1542 var Portugiserne komne i Berøring
med Japan, og ikke længe efter holdt Jesuiterne deres
Indtog paa Øerne og gjorde mægtig Fremgang. I Aaret
1600 fik evropæisk Skibbygningskunst Indpas i Japan
gennem Englænderen William Adams, der med et hol-
landsk Skib forliste paa den japanesiske Kyst. Efter at
have været fængslet i nogen Tid, fik den daværende
Shogun Yeyasu nys om Adams Kendskab til Skibbyggeri,
og med sit aabne Blik for Skibsfartens Betydning for
Landets Velfærd satte han den fremmede Englænder paa
fri Fod og drog Nytte af hans Kundskaber ved at over-
drage ham Bygningen af forskellige Skibe, først et mindre
paa 18 Tons og senere — i 1609 — et Skib paa
120 Tons.

Karakteristisk for Japaneserne er deres Evne til i forbavsende kort Tid at kunne tilegne sig, hvad de ser hos fremmede. Saaledes ogsaa Skibbyggeriet. Ikke mange Aar efter, at Adams havde bygget det første Skib til Japaneserne, var disse i Stand til selv at lave større søgaaende Skibe, med hvilke de udstrakte Handelen til Fillipinerne og Siam, ja selv til Meksiko.

Shogunen gjorde alt, hvad der stod i hans Magt, for at ophjælpe den oversøiske Handel og ophævede den Lov, hvorefter det under Dødsstraf var forbudt Japaneserne at bosætte sig udenfor Riget.

For fremmede Skibe var det derimod stadig forbundet med Vanskeligheder at anløbe de japanesiske Havne. Af en Beretning fra den Tid fremgaar det, at naar Skibene paa Vej fra de fremmede Havne fik Japan i Sigte, blev alle rede Penge og Bønebøger stuvede i en stor Tønde. Ved Ankomsten til Havnen skulde Skibet afgive Salut paa 20 Skud, hvorefter det oversvømmedes af japanesiske Embedsmænd og Skrivere, der foretog indgaaende Inspektion af hele Skibet, mønstrede Besætningen efter Mønstringslisten, udsurgte den om Rejsens Forløb o. s. v.

Efter at have optaget en nøjagtig Specifikation af Lasten, bragtes alle Vaaben i Land, og der udsattes japanesiske Vagtposter.

Med saa rivende Hurtighed udvikledes Skibbygningsindustrien i Japan, at man i Løbet af faa Aar allerede omgikkes med Planer om Bygning af større Skibe til Oceanfart, da Faren for Kristendommens Magt medførte en Strømkæntring i Regeringens Politik og derved spærrede Vejen for det opblomstrende Samkvem med Udlandet.

I mange Aar havde Regeringen indtaget en passiv Holdning overfor Jesuitismens Propaganda blandt den japanesiske Befolkning; men da Lehnfyrsterne syntes tilbøjelige til at gaa over til Kristendommen, og Jesuiterne begyndte at blande sig i Rigets indre Politik, udstedte

Shogunen i Aaret 1587 et Edikt, hvorved mange Missionærer blev forvist, og hvorved fremmede Skibes Fart paa Japan indskrænkedes til at gælde Nagasaki.

Disse Forholdsregler syntes dog ikke at have været tilstrækkelig skrappe til at sætte Bom for Kristendommens Indtrængen, og da tilmed forskellige statsfjendtlige Foretagender formentes at kunne tilskrives Jesuiterne, blev alle de kristne i Aaret 1614 beordrede til at forlade Riget, samtidig med at det blev paalagt alle Japanesere ufortøvet at vende tilbage til deres fædrene Tro. De frygteligste Pinsler blev de Japaneseres Lod, der fra nu af vedkendte sig den kristne Tro.

Der maatte dog endnu kraftigere Midler til for at faa Kristendommen til at forsvinde fra Øerne, og i 1637 blev med Undtagelse af Hollændere og Kinesere alle Udlændinge udvist. Da man tillige ansaa den voksende oversøiske Handel for at indeholde en Fare for Statens Sikkerhed og for tillige at forhindre den tiltagende japanesiske Emigration, udstedte Regeringen et Dekret, der satte bestemte Grænser for Skibenes Størrelse og i Virkeligheden indskrænkede dem i en saadan Grad, at al Fart paa det aabne Hav maatte indstilles.

Saa ængstelig var man bleven overfor fremmede, at der paa de japanesiske Kystfjælde oprettedes Udkigs- og Signalstationer, hvorfra der afgaves Melding til Regeringen i Yeddo, saasart et mistænkeligt fremmed Skib kom indenfor 10 Kvartmils Afstand fra Kysten.

I de følgende to hundrede Aar holdtes den op-gaaende Sols Rige saa godt som hermetisk udelukket fra evropæisk Indflydelse, og denne lukkede Dørs Politik lammede selvfølgelig Skibbygningsindustrien i dens videre Udvikling og Søfarten i det hele taget. I denne Tid havde Øerne en rolig Periode, og naar undtages de forskellige Konflikter mellem Shogunerne, fandt større Krigsforetagender ikke Sted hverken paa Landjorden eller paa Havet. Stridighederne mellem Shogunerne og

disses Krigsmænd, Samauraierne, er vel nok Aarsagen til Japans dominerende Stormagtsstilling i Østen. Uden disse Smaakampe vilde Japan sandsynligvis i vor Tid være sunket ned til det samme Trin som Kineserne, hos hvem personligt Mod kun lidet kendes, og hvor den militære Kaste er de civile Erhverv underordnede.

Kejseren fortsatte med at være Statens nominelle Overhoved, og ikke sjældent var Shogunen ogsaa kun en Topfigur, naar en af de andre Lehnsfyrster havde tiltunget sig Magten. Efter Shogunen var Guvernørerne i Provinserne de fornemste Mænd i Riget, og efter dem kom Lehnsbesidderne, der havde deres Samauraier. Efter disse kom saa Handelsmændene og Agerdyrkerne. Samauraieren kunde være fattig eller rig efter de skiftende Forhold, men betragtede under alle Omstændigheder den arbejdende Klasse med en kold Foragt og blev til Gengæld frygtet og behandlet med den dybeste Ærbødighed.

Samauraierne levede i en stadig indbyrdes Krigstilstand. Dueller var hyppige, Mord almindelige og den uhyggelige Form for Selvmord — Hari-kiri — hørte til Dagens Orden, naar der blot var den fjærneste Antydning af en Fornærmelse, som af en eller anden Grund ikke kunde hævnnes.

Det stærkt florerende Vendettasystem og den spartanske Levemaade udviklede efterhaanden en ualmindelig kraftig Slægt, der maatte være fortrinlig egnet til Krigerhaandværket, og Efterkommerne af disse Samauraier udviste da ogsaa i de sidste japanesiske Krige et Mod og en Dødsforagt, som man næppe vil finde Mage til hos noget andet Folk.

Som omtalt var Hollænderne de eneste Evropæere, der nød den Begunstigelse at vedligeholde Forbindelsen med Japan. Men efterhaanden som Aarene gik, vaagnede atter Lysten hos de andre evropæiske Nationer til at komme i Berøring med den opgaaende Sols Rige. Mange Forsøg baade fra engelsk, russisk og amerikansk Side

forblev dog frugtesløse; intet af Guvernementerne i Japan turde indlade sig med dem paa Grund af Isolationsloven og de strænge Forbud, der var mod at overtræde den.

De forenede Stater, som havde store Interesser i Hvalfangsten i de østasiatiske Farvande og tillige stærk Brug for en japanesisk Kulstation til en projekteret Dampskibsforbindelse mellem Californien og de ny-aabnede kinesiske Havne, indledede i 1848 en officiel Forhandling med den japanesiske Regering for at opnaa at faa Planerne realiserede.

I Aaret 1853 afsendtes Commodore Perry med en amerikansk Eskadre til Yeddo Bugten med et venskabeligt Brev fra de forenede Staters Præsident til Shogunen.

Commodoren havde Ordre til om fornødent at bruge Magt, men de Tusinder af Tropper, der var samlede i Anledning af Eskadrens Ankomst, viste intet Tegn til Fjendtligheder, saa det lykkedes Commodoren at udføre Missionen og aflevere Præsidentens Budskab, der krævede Aabning af nogle japanesiske Havne for Amerikanerne.

Eskadren drog herpaa tilbage til Stillehavskysten, efter at Commodoren havde stillet Forlangende om, at den japanesiske Regerings Svar paa Budskabet maatte foreligge ved hans Tilbagekomst.

Efter mange Raadslagninger frem og tilbage besluttede Shogunen sig til at nægte at gaa ind paa de amerikanske Fordringer, og en Appel rettedes til samtlige Daimioer om at opbyde alle Kræfter for at undgaa, at Riget kom i de fremmede Barbarers Vold; længe varede det ikke, før Øerne var paa Forsvarsfod; langs Kysterne gik man i Gang med at bygge Forter, Tempelernes Klokker blev smeltede og omdannede til Kanoner, og Samauraierne øvedes i Vaabenbrug med saa moderne Vaaben, som kunde anskaffes ved Hollændernes Hjælp.

Inden Amerikanerne vendte tilbage, ankom en russisk Eskadre med Forlangende om Afslutning af Han-

delstraktater og Aabning af forskellige Havne, og heller ikke denne Gang kom det til Anvendelse af Magt, men noget positivt Resultat opnaaede Russerne rigtignok heller ikke.

Men Regeringen blev dog betænkelig ved Udsigten til at lade Japan prøve Kræfter med de fremmede Nationer, og da Commodore Perry syv Maaneder efter det første Besøg kom igen, havde Krigsfeberen lagt sig, saa at en Overenskomst uden Vanskelighed blev afsluttet. Hermed var den første Breche brudt i Japans hidtidige Afsondrethed, og mange Aar varede det ikke, før de evropæiske Nationer opnaaede de samme Fordele som de forenede Stater og derved skaffede den evropæiske Civilisation Indpås. Den i Slutningen af 50erne overstaaede Krig med Kina bidrog i høj Grad til at bane Vejen for Evropæernes Indmarch i Østen.

Den japanesiske Regerings forandrede Politik gav imidlertid Anledning til en Række af indre Stridigheder, og et stort Parti kunde ikke paa staaende Fod faa Bugt med den Afsky og Mistænksomhed, som det nu en Gang var bleven Vane at betragte Udlændinge med. I en Overgang prøvede man endog paa ved Afsendelse af Gesandtskaber til Amerika og Evropa at opnaa Indskrænkninger i det paabegyndte kommercielle Sankvem.

Stridighederne brød endelig i 1860 ud i lys Lue i Form af en Borgerkrig, under hvilken der blev rig Lejlighed til at forøve Mord og Attentater paa de mange Udlændinge. Da Japaneserne nægtede at give Erstatning for et Mord paa en engelsk Købmand, viste en engelsk Eskadre sig foran Kagoshima i 1863 og bombarderede Byen og ødelagde de 3 Skibe, der tilhørte Daimioen af Satsuma, hvis Folk beskyldtes for at have begaaet Mordet. Efter Bombardementet blev Erstatningen udredet, men Daimioen bestilte skyndsomst flere Skibe og sendte mange af sine Officerer til Holland for at sætte sig ind i det moderne Krigsvæsen.

Samme Aar havde et af Daimioen af Choshus Skibe skudt paa en amerikansk Damper og senere paa en fransk Kanonbaad, ligesom en hollandsk Fregat var bleven haardt medtaget af Landbatterierne ved Shimonoseki.

Svaret herpaa blev i 1864 et Bombardement af Byen af en kombineret engelsk-fransk-amerikansk-hollandsk Eskadre, hvorved Japan blev tvunget til Fred og gik ind paa at betale en Skadeserstatning af tre Millioner Dollars. For at beskytte de udenlandske Magters Interesser blev der stationeret engelske og franske Tropper ved Yokohama; det manglede ikke paa Sammenstød mellem disse Tropper og de indfødte, men det gav dog ikke Anledning til yderligere Flaadedemonstrationer.

Evropæernes Ankomst til Japan maatte i kort Tid faa det intelligente Folk til at bryde med mange af de aarhundredgamle Sædvaner og Fordomme, men Udviklingen viste sig maaske ikke paa noget Omraade stærkere end paa det maritime. Efterat den første Skranke for Skibsfartens Udvikling var bortryddet ved Ophævelse af Forbudet om at bygge Skibe over en vis Størrelse, tog ikke alene Shogunats-Regeringen fat paa Bygningen af Krigsskibe, men ogsaa de enkelte Daimioer begyndte at bygge Krigsskibe efter evropæisk Mønster. Der manglede imidlertid Personel baade til at bygge Skibene og til at sejle med dem, i hvilken Anledning man dels indforskrev engelske Søofficerer, dels sendte japanesiske Søfolk til Evropa, særlig til Holland.

Det første større Skib, som Regeringen anskaffede, var Skruefregatten »Tsukuba«, der var bygget i de forenede Stater i 1851. Det var et smukt udseende Skib, der førte 20 Kanoner og under gunstige Forhold kunde opnaa en Fart af 8 Knob. I Holland bestiltes en Dampkorvet, en Sejlkorvet og en Hjuldamper, men intet af disse Skibe naaede dog nogensinde Japan paa Grund af de daværende urolige Forhold i Evropa. — Sejlfregatten »Fuji-Jama« paa 1 000 Tons og 24 Kanoner og det

500 Tons store barkriggede Sejlskib »Ken-ho« blev derpaa købt.

— Under en Stormflod i 1854 sank det russiske Krigsskib »Diana« i Schimodas Havn. Da der ingen Skibe var disponible til at overføre den 500 Mand store Besætning til Vladivostock, bestemte den russiske Chef sig til, med Hjælp af japanesiske Skibbyggere, at bygge 2 Skonnerter, der kunde rumme Besætningen. Japaneserne fik herved et godt Indblik i evropæisk Skibbygningskunst og kunde kort Tid efter selv præstere at bygge 2 Sejlskibe paa ca. 40 Meters Længde.

Bygningen af disse Skibe gav Stødet til Oprettelse af et Værft i Yokosuka, hvor de Haandværkere, der havde været anvendt til at bygge de 2 Skonnerter, kom til at udgøre den faste Kærne i Arbejdskraften. Kort Tid efter fik Shogunens Flaadeafdeling en Tilvækst ved 2 Foræringer fra Holland og England, en Dampkorvet og en Hjuldamper.

De Japanesere, der var sendt til Evropa for at sætte sig ind i den evropæiske Krigsskibsteknik, vendte tilbage efter 2 Aars Forløb og tog straks efter Hjemkomsten fat paa at faa oprettet en Uddannelsesskole for Søfolk. Et Marineakademi blev grundlagt i Nagasaki, hvor hollandske Søofficerer til at begynde med besørgede Undervisningen. Saavel Shogunen som de enkelte Daimioer havde Indstillingsret til Akademiet, hvor Undervisningen ved Siden af de almindelige navtiske Kundskaber omfattede saavel teoretisk som praktisk Skibbygning. Allerede i 1857 kunde Eleverne bygge en Kutter under Ledelse af deres Lærer.

Med de mange ydre og indre politiske Kampe var Shogunens Magtstilling efterhaanden stærkt truet, og hos mange Japanesere fremstod mér og mér Ønsket om at genoprette den nationale Enhed under Mikadoens Førerskab. I 1867 døde Mikadoen og efterfulgtes af den nuværende Kejser, der den Gang kun var 15 Aar

gammel. Allerede i Slutningen af Aaret gav Shogunen frivilligt Afkald paa den Ledelse af Regeringen, som han og hans Forfædre havde haft i omtrent 250 Aar. Samtidig udkom et kejserligt Dekret, der forkyndte, at Mikadoen baade af Navn og af Gavn havde grebet Regeringens Tøjler. Hermed var Roen dog ikke genoprettet. Medens Daimioerne fra de sydlige Provinser sluttede sig sammen om den nye Regeringsform, var de nordlige Daimioer misfornøjede med Forandringen og saa i det nye System en Fare for deres egen Magt. De tiltagende Rivninger førte i Løbet af kort Tid en Borgerkrig med sig, der for en Del fandt sin Afslutning paa Søen. Begge Partier var i Besiddelse af en Del Flaademateriel, men Mikadoens Parti havde det Held at være i Besiddelse af et Skib, der i Kampværdi betød næsten ligesaa meget som alle Insurgenternes Skibe tilsammen. Dette Skib havde Japan erhvervet paa følgende Maade:

I Aaret 1866 var en noget mystisk japanesisk Deputation kommen til Amerika. Der var ikke mange, der vidste Besked med dens Formaal, hvad der bevirkede, at Telegrafens stadig var i Bevægelse for dens Skyld; der var ikke den Ting paa Jorden, som den ikke blev beskyldt for at befatte sig med.

Efter at den i længere Tid havde været Genstand for Omtale i »Times«, blev det endelig opklaret, at Deputationen havde til Hensigt at købe Panserskibe, en Oplysning, der fik mange til at trække paa Smilebaandet.

Amerikanerne havde megen Lyst til at sælge nogle af de mange Monitorer fra Borgerkrigens Tid, men faa af dem var indrettede paa at foretage en Rejse tvers over Stillehavet; de var jo byggede i Hastværk og mere beregnede paa Flodsejlads end paa det aabne Hav.

I »Stonewall Jackson« eller »Adzuma«, som den senere kom til at hedde, fandt Shogunat-Regeringens Marinekommission derimod et Skib, som passede for japanesiske Forhold. Bygget i Bordeaux blev det ved

den nordamerikanske Borgerkrigs Udbrud købt af Syd-staterne, der imidlertid ikke fik nogen Glæde af Skibet, da Krigen var forbi ved dets Ankomst til Amerika. Det blev da solgt til den japanesiske Marinekommission, der ankom med det til Yokohama i 1867. Paa Grund af Borgerkrigen nægtede den amerikanske Gesandt, at Skibet overgik i nogen af de stridende Parters Besiddelse, men da Shogunen kort efter abdicerede, og Mikadoen blev anerkendt som Japans virkelige Regent, blev »Adzuma« udleveret til denne.

Ved Udbrudet af Borgerkrigen i 1867 talte Shogunat-Regeringens Flaade 25 Træ-, Hjul- og Skruedampere foruden 25 Sejlskibe; herimod kunde de med Mikadoen forbundne Daimioer kun stille nogle smaa Skibe, der baade i Antal og Størrelse, men fremfor alt i Personel ikke paa langt nær kunde staa Maal med de andre, der havde en femtenaarig Udvikling at falde tilbage paa.

I Spidsen for Shogunat-Regeringens Flaade stod Admiral Enomoto, en energisk Mand, der i 5 Aar havde tjent i den hollandske Marine og været en af de første Lærere paa Marineakademiet i Nagasaki.

Da Shogunen abdicerede og traadte i Mikadoens Tjeneste som en Slags Minister, nægtede Admiral Enomoto at udlevere Flaaden til Mikadoen og optog Kampen mod denne sammen med Daimioerne fra de nordlige Provinser. — Skridt for Skridt maatte Rebellerne vige for den kejserlige Hær og tilsidst lade sig indskibe paa Enomotos Flaade og overføre til Yeddo. Enomoto bemægtigede sig det svagt befæstede Hakodate og benyttede Tiden, medens Mikadoen arbejdede paa Anskaffelse af Flaademateriel, til at udbedre Byens Fæstningsværker og anlægge Batterier og Forskandsninger.

Først i Foraaret 1869 følte Mikadoen sig tilstrækkelig stærk til at kunne føre den afgørende Kamp mod Enomoto. Til at begynde med overførtes Mikadoens Tropper paa Transportskibe til Miako-Bugten, der ligger 200

Kvartmil syd for Hakodate. — Man følte sig her saa tryk, at den største Del af Besætningerne fik Lov til at opholde sig i Land. Men pludselig kom Enomoto til Syne ud for Bugten og lod et af sine smaa Skibe løbe paa Siden af »Adzuma«, der, belemret med Proviant og med den største Del af Besætningen i Land, ikke kunde betjene sine Kanoner.

Uden at møde nogen Modstand var »Adzuma« allerede i Gang med at blive slæbt ud af Bugten, da Slæberen sprang, hvorved »Adzuma« i den stive Kuling hurtig drev af.

Paa Grund af Forternes og de øvrige Skibes Ild kunde Forsøget ikke gentages, og Enomoto maatte vende hjem med uforrettet Sag.

Mikadoens Stridsmagt rykkede fra nu af Rebellerne nærmere og nærmere paa Livet, og efter at Landsætningstropperne var gaaet i Land 40 Kvartmil syd for Hakodate, rykkede de frem mod Rebellernes Hovedkvarter, støttet i Flanken af den kejserlige Flaade.

Efter adskillige haarde Kampe baade til Søs og til Lands, maatte Rebellerne tilsidst bukke under, hvorved Borgerkrigen endte, og Mikadoens uindskrænkede Magt sikredes.

Med de alt eksisterende kejserlige Skibe i Forbindelse med de tilbageværende af Admiral Enomotos Eskadre og de Skibe, som enkelte Daimioer endnu raadede over, lagdes Grunden til den kejserlige japanesiske Marine.

Umiddelbart efter Borgerkrigens Afslutning fik Marinen en ny Tilvækst i Panserskibet Riu-jo, der var løbet af Stabelen samme Aar som Adzuma. Ogsaa dette Skib var oprindeligt bestemt for Sydstaterne.

Deplacement.....	2 530 Tons,
Længde.....	213 Fod,
Bredde	41 -
Dybgaende	19 -

Armering { 1 6¹/₂ " Krupp,
6 70 pundige.

I. H. K. 975. Fart 9 Knob.

4¹/₂ " Bællepanser.

Skibet eksisterer endnu som Hulk.

Af andre Skibe fra denne Periode kan endnu nævnes:

Kanonbaaden »Ho-sho«, der løb af Stablen i 1867
og endnu anvendes som Tender for Artilleriskoleskibet.

Displacement 320 Tons,

Armering { 1 7 " Armstrong,
1 5¹/₂ " Krupp.

Umiddelbart før Borgerkrigen bestiltes i Amsterdam
Skruekorvetten »Nisshin«.

Displacement 1 500 Tons,

Armering { 1 7 " Armstrong,
6 mindre Kanoner.

Fart 11 Knob.

Skibet var af Træ og barkrigget.

I Japan byggedes »Amagi«.

Displacement 526 Tons,

Armering { 1 6 " 2¹/₂ Tons Krupp,
4 4³/₄ " Krupp.

H. K. 720 (nominel). Fart 11 Knob.

Dette Skib efterfulgtes af »Seiki«, der er bleven
berømt ved at være det første i Japan byggede Skib,
der gjorde en Rejse til England.

Displacement 850 Tons,

Længde 200 Fod,

Bredde 30 -

Dybgaende 13 -

Armering { 1 6 " 2¹/₂ Tons Krupp,
4 4³/₄ " Krupp.

H. K. 1 270. Fart 11 Knob.

Begge de sidstnævnte Skibe var af Træ.

En Sejlbrig til Øvelsesskib, paa 150 Tons — Ishikura — og en større Brig »Tateyama« paa 550 Tons blev bygget eller købt i Begyndelsen af halvfjerserne.

Som Afslutning paa det første Afsnit af den moderne japanesiske Marines Historie, skal endelig nævnes Skruer-korvetten »Banjo«.

Deplacement	650 Tons,
Længde.....	154 Fod,
Bredde	25 -
Dybgaende	12 -
Armering.....	{ 1 6" 2 ¹ / ₂ Tons Krupp,
	{ 2 4 ³ / ₄ " Krupp.
Fart 11 Knob. Materiale Træ.	

Af Daimioerne, der havde maattet udlevere deres Skibe til Mikadoen, havde mange stillet som Betingelse, at Besætningerne vedblivende skulde rekruteret fra de Distrikter, hvortil Skibene tidligere havde hørt. I Løbet af faa Aar lod Regeringen imidlertid disse Betingelser gaa i Glemmebogen.

Ved Organisationen af den nye Marine syntes der til at begynde med at være nogen Stemning for at adoptere det hollandske System; Hollænderne havde i maritime Anliggender været Japanesernes første Lærermestre og havde i mange Aar nydt deres fulde Tillid, men nærmere Overvejelser førte dog til, at den engelske Marine blev Forbilledet. Det galdt først og fremmest om at faa uddannet et brugbart Personel, og i denne Henseende mødte den japanesiske Regering megen Beredvillighed i England, hvor Admiralitetet stillede en Række fremragende Søofficerer til Disposition som maritime Raadgivere. Af kendte engelske Officerer kan saaledes nævnes Admiralerne Tracy, Hopkins og Archibald Douglas. — Ogsaa den bekendte franske Marineingeniør Bertin var i en Aarrække knyttet til den japanesiske Marine.

Ved det under Shogunat-Regeringen grundlagte Marineakademi i Nagasaki, der i 1866 var bleven flyttet til Tokio, faldt Shogunens og de enkelte Daimioers Indstillingsret bort, og Adgangen til Akademiet gjordes lige for alle og kun afhængig af en Optagelsesprøve.

Til Hjælp ved den praktiske Uddannelse blev i 1870 Kanonbaaden »Tschiyoda« stillet til Skolens Raadighed. Flere japanesiske Kadetter sendtes til England, hvor de blev udkommanderede i de engelske Eskadrer, fra hvilke Japaneserne fik det Omdømme, at de var lærevillige, videbegærlige og hurtige i Opfattelsen.

Haand i Haand med den faglige Uddannelse af eget Personel gik Regeringens Bestræbelse ud paa saa hurtigt som muligt at frigøre sig for Udlandets Indflydelse. De under Shogunat-Regeringen grundlagte Værfter i Nagasaki og Yokosuka blev overtagne af den kejserlige Regering og betydeligt udvidede, ligesom en større Tørdok blev anlagt ved Værftet i Nagasaki. Dette forblev dog kun indtil Midten af Firserne paa Regeringens Hænder, idet det da solgtes til et privat Firma, under hvis dygtige Ledelse det i vore Dage har Ry for at være et af de betydeligste af Østasiens Værfter. Et af Regeringen i 1874 anlagt Værft i Kobe, der hovedsagelig skulde bruges som Reparationsværft, overgik i 1884 til et privat Firma.

Den japanesiske Skibbygningsindustri var naturligvis paa langt nær i Stand til at overkomme de voksende Krav, som Marinen stillede. Med den private Skibsfart gik det endda nogenlunde, og man kunde allerede i Midten af 70erne bygge en 1 500 Tons Damper i Nagasaki.

Men i Krigsskibbygning vedblev man indtil for ganske nylig at være i hvert Fald delvis afhængig af Udlandet.

I Landets politiske Begivenheder spillede Marinen i de første Aar af sin Udvikling ingen nævneværdig Rolle, omend netop Japan i Tiden fra 1870 til 1880

var Skuepladsen for mangfoldige Uroligheder. Mikadoens energiske Bestræbelser for at fortsætte ad Reformernes Vej blev mødt med vedblivende Uvilje fra mange Daimioer, der dog blev overvundne, efterhaanden som de gjorde Modstand og mer og mer mistede deres Betydning og Selvstændighed. — I Foraaret 1874 deltog Marinen i en Straffeekspedition til Formosa, fremkaldt ved at de derboende Østammer havde drevet et indtil da uforstyrret Sørøveri.

Medens de til Troppetransporten nødvendige Dampere maatte købes, afgav Marinen de til Transportens Dækning fornødne Fartøjer.

I 1875 afsendtes en Flaadeekspedition til Korea i Anledning af et af Koreanere udført Angreb paa en japanesisk Dampers. Ekspeditionen løste sin Opgave uden Blodsudgydelse, og en Venskabs- og Handelstraktat afsluttedes mellem Korea og Japan. Traktaten indrømmede det sidste Land Gesandtskabsret og fri Handel paa ti koreanske Havne.

I 1877 brød et længe forberedt Oprør i Provinsen Satsuma ud i lys Lue. Denne Provins var endnu Arnestedet for fremmedfjendtlige Idéer. Oprørernes Fører, en tidligere Militærlærer ved Navn Saigo, havde dog ogsaa Planer om at annektere Korea, hvad der paa det Tidspunkt næppe vilde have kostet større Anstrængelser, da Rusland var indviklet i Krig med Tyrkiet.

Marinen tog forsaavidt aktiv Del i denne Opstand, der først underkuedes efter 7 Maaneders Forløb, som to Eskadrer under Admiralerne Kamamura og Ito opererede ved Kiushus Kyster og dækkede Troppernes Landgang ved Kagoshima.

I de første Aar af den kejserlige Marines Historie havde der ikke eksisteret noget bestemt Byggeprogram; et saadant blev for første Gang opstillet i 1876, men kom først til Udførelse, da Satsuma-Oprøret var undertrykt. Programmet indbefattede Bygningen af 1 Panser-

skib og 2 større Krydsere. Af disse 3 Skibe løb det anden Klasses Panserskib »Fu-So« i 1878 af Stablen paa Samudas Værft i Poplar i England.

Deplacement	3 700 Tons,
Længde	220 Fod,
Bredde	48 -
Dybgaaende	18 ¹ / ₂ -
Armering	{ 4 24 cm.
	{ 2 17 -

Fart 13 Knob.

Bæltpanser varierende fra 240 til 120 mm.

Skibet var barkrigget, havde 2 Skruer og ingen Torpedoarmering.

De 2 Krydsere »Hi-Yei« og »Kon-go« løb i 1878 af Stablen i Melford Haven og i Hull. Skibene var Søsterskibe.

Deplacement	2 250 Tons,
Længde	231 Fod,
Bredde	41 -
Dybgaaende	17 ¹ / ₂ -
Armering	{ 3 17 cm. Krupp,
	{ 6 15 cm. 2 ¹ / ₂ Tons Krupp,
	{ 2 Torpedorør.

I. H. K. 2 200.

Fart 13—14 Knob. 1 Skrue.

De var beskyttede i Vandlinjen af et ganske smalt Bælte af Smedejærnsplader.

I 1877 byggedes en ny Kejseryacht, Hjulskibet Jin-Jei. Deplacement 1 500 Tons. Gart 12 Knob.

I 1879 byggede Elswick til Kina de en Gang berømte alfabetiske Kanonbaade. Der blev bygget 11 af disse Fartøjer, der havde Navn efter Bogstaverne i det græske Alfabet, indtil de overgik i kinesisk Besiddelse.

Størrelsen varierede fra 350—500 Tons, og Armeringen bestod enten af en 38 eller en 25 Tons Kanon.

Næsten alle disse Kanonbaade blev japanesisk Ejendom efter den kinesisk-japanesiske Krig.

Kina gjorde i 1881 betydelige Bestræbelser for at blive en Sømagt og fortsatte hermed indtil 1889, da man overgik til at bygge mindre Fartøjer i Hjemlandet.

I 1881 byggedes i Stettin de 2 Søsterskibe, Panserskibene »Ting Yuen« og »Chin Yuen« til Kina. Det førstnævnte sank ved Wei-hai-wei under Krigen; det sidstnævnte blev taget af Japaneserne.

Displacement	7 350 Tons,				
Længde 308', Bredde 59', Dybgaaende 23',					
Armering	<table> <tr> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>4 30,5 cm. $\frac{1}{20}$ Krupp,</td> </tr> <tr> <td>2 15 cm.,</td> </tr> <tr> <td>3 Torpedorør.</td> </tr> </table>	{	4 30,5 cm. $\frac{1}{20}$ Krupp,	2 15 cm.,	3 Torpedorør.
{	4 30,5 cm. $\frac{1}{20}$ Krupp,				
	2 15 cm.,				
	3 Torpedorør.				

Fart 15 Knob.

Beskyttelsen var midtskibs 350 mm., aftagende mod Enderne til 260 mm.

I 1881 var det nær kommen til Krig med Kina. Efter Traktatafslutningen med Korea i 1876 var den japanesiske Indflydelse paa Halvøen vokset Aar for Aar, dels ved den forøgede Handelsomsætning, dels ved den ikke ubetydelige Indvandring af japanesiske Undersaatter. Da den japanesiske Regering noget aabenlyst ytrede Ønske om at reformere nogle af de mange ikke lige fortræffelige Institutioner i Korea, mødte den Modstand hos Kina, der ansaa sig for berettiget til at udøve en Slags Overhøjhed over Korea.

En Række S sammensværgelser og et, rigtignok mislykket, Attentat paa et Medlem af den koreanske Kejsers familie, gav i 1881 Koreas Regent Anledning til at anmode om Afsendelse af en kinesisk Garnison til Søl til Beskyttelse for sig selv og sin Familie. Til en kraftig Protest herimod eller til aktiv Modstand turde Japan

ikke svinge sig op, da det til Dels paa Grund af Satsuma-Oprøret militært set følte sig for svækket.

Men efter at Magtforholdet overfor Kina var bleven væsentlig forandret ved den kinesiske Flaades Ødelæggelse af Admiral Courbets Eskadre, benyttede Japan sig af den første Lejlighed, der tilbød sig, til at kræve sin Ligeberettigelse med Kina anerkendt i Korea.

Ved et Oprør i Seoul blev den japanesiske Gesandt paa voldsom Maade bortjaget, og for at genindsætte ham iværksatte Japaneserne en Flaadedemonstration foran Chemulpo og udskibede Tropper. Paa den kinesiske Regerings Forestillinger blev der svaret, at Japan kun vilde trække sine Tropper tilbage fra Korea, naar Kina gjorde det samme. Den truende Situation blev dog bragt til en foreløbig Afslutning ved Li-Ito Overenskomsten af 1884, hvorved begge Parter forpligtede sig til at trække deres Tropper tilbage fra Korea, men til i paakommende Tilfælde i Fællesskab at drage Omsorg for Ordenens Opretholdelse paa Halvøen.

Japan naaede herved det længe eftertragede Maal — fuldstændig Ligeberettigelse i Korea. —

I 1881 byggedes paa Elswick Værftet en lille Krydser, Arturo Prat, til Chili. Den japanesiske Regering købte den og gav den Navnet »Tsukushi«.

Displacement	1 350 Tons,				
Længde 210', Bredde 32', Dybgaende $16\frac{1}{2}'$,					
Armering	<table> <tr> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td>2 25,4 cm. $L/32$,</td> </tr> <tr> <td>4 12 cm.</td> </tr> <tr> <td>2 Torpedorør.</td> </tr> </table>	}	2 25,4 cm. $L/32$,	4 12 cm.	2 Torpedorør.
}	2 25,4 cm. $L/32$,				
	4 12 cm.				
	2 Torpedorør.				

I. H. K. 2 900. Fart $16\frac{1}{2}$ Knob.

Skibet havde hverken Panserdæk eller anden Beskyttelse.

Endnu i 1882 var man henvist til at bygge Skibe af Træ i selve Japan. I det Aar løb »Kaimon« af Stablen paa Værftet i Yokosuka.

Deplacement 1 350 Tons,
 Længde 211', Bredde 32', Dybgaaende $16\frac{1}{2}'$,
 Armering 8 12 cm. Krupp.
 I. H. K. 1 125. En Skrue. Besætning 230 Mand.

»Kaimon« var det første Skib, til hvilket Maskinen blev konstrueret i Japan.

Det følgende Aar løb »Tenriu«, der ligeledes var et Træskib, af Stablen fra Værftet i Yokosuka. »Tenriu« var praktisk talt et Søsterskib til »Kaimon«, men noget større. Begge Skibene var barkriggede.

I 1884 løb den berømte chilenske Krydser »Esmeralda« af Stablen fra Elswick - Værftet. Da den kinesisk-japanesiske Krig brød ud i 1894, anstrængte den japanesiske Regering sig af yderste Evne for at komme i Besiddelse af dette Skib, hvad ogsaa lykkedes i 1895 med Equador som Mellemand. Efterhaanden var det noget forældet, var ikke noget godt Søskib og regnedes i det hele taget for en lidet værdifuld Forøgelse til den japanesiske Flaade.

Deplacement 3 000 Tons,
 Længde 270', Bredde 42', Dybgaaende $19\frac{1}{2}'$,
 Oprindelig Armering $\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ 25,4 cm. } \frac{1}{32}, \\ 6 \text{ 15 cm. } \frac{1}{32}, \\ 3 \text{ Torpedorør.} \end{array} \right.$

De 15 cm. blev af Japaneserne erstattede med 12 cm., 40 Kaliber lange Kanoner.

I. H. K. 6 500 (naturlig Træk). Fart $18\frac{1}{2}$ Knob.

Esmeralda fik i den japanesiske Marine Navnet »Idzumi«.

I 1885—86 løb de 3 Komposit-Skibe »Yamato«, »Katsuragi« og »Muskaski« af Stablen fra Værftet i Yokosuka.

Deplacement 1 500 Tons,
 Længde 207', Bredde 36', Dybgaaende 15',

Armering { 2 17 cm. Krupp,
6 12 cm. Krupp,
2 Torpedorør.

I. H. K. 1 600. Fart $13\frac{1}{2}$ Knob.

»Katsuragi« havde 2 Skruer, de andre 1.

Alle tre var barkriggede. De anvendes nu som Øvelsesskibe.

Efterretningen om »Esmeralda«s fortræffelige Egenskaber naaede snart Japan og gav Anledning til, at Regeringen bestilte de 2 Krydsere, »Naniwa« og »Takachiki« fra Elswick. Disse Skibe, der løb af Stablen i 1885 og 86, var ogsaa Genstand for megen Omtale, særlig paa Grund af den i Forhold til Deplacementet svære Armering.

Deplacement 3 700 Tons,
Længde 300', Bredde 46', Dybgaaende 20',

Armering { 2 26 cm. $L/32$,
6 15 cm.,
4 Torpedorør.

Fart 18,7 Knob. 4 Projektører.

I. H. K. 7 120. Aktionsradius 5 000 Kvartmil.

Panserdæk paa 3 og 2".

Da de søgaaende Egenskaber ikke var særlig fremragende, fik de efter Krigen med Kina lavere Master og lettere Krigsmærs.

Den kinesiske Krydser »Tche-Yulu«, der blev taget af Japaneserne ved Wei-hai-wei i 1895, løb i 1886 af Stablen i Stettin.

Deplacement 2 300 Tons,
Længde 246', Bredde 33', Dybgaaende 18',

Armering { 2 22 cm. forude i et Pansertaarn,
1 15 cm. agter,
4 Torpedorør.

I. H. K. 2 800. Fart 15 Knob.

Skibet har Panserdæk og det forreste Taarn 250 mm. Compound Panzer, men Skroget er iøvrigt ubeskyttet.

Allerede i 1879 havde den japanesiske Regering ladet 4 Torpedobaade bygge hos Yarrow med et Deplacement af kun 40 Tons. I 1886 fik den ligeledes fra Yarrow den 1ste Klasses toskruede Torpedobaad »Kotaka«. Denne var den første pansrede Torpedobaad, der blev bygget. Den havde 1" Staalplade ud for Maskine og Kedler og havde tillige en meget omhyggelig Inddeling i vandtætte Rum.

Deplacement	190 Tons,
Længde	170 Fod,
Bredde	19 ¹ / ₂ -
Dybgaaende	5 -

I. H. K. 1 400. Fart 19 Knob.

6 Torpedorør og 4 Maskinkanoner.

»Kotaka« blev i mindre Afdelinger sendt ud til Japan og sat sammen dér.

I 1889 blev 14 smaa Torpedobaade fra Creusot sendt ud til Japan.

Deplacement	56 Tons,
Længde 114', Bredde 10 ¹ / ₂ ', Dybgaaende 7 ¹ / ₂ '.	

I. H. K. 525. Fart 20 Knob.

2 Torpedorør. 2 37 mm. H. K.

Noget senere fik Japan endnu 7 af disse mindre Baade fra Creusot.

Som man vil have set, var det ikke lidt Materiel, der i Aarenes Løb vandrede ud til Japan fra de evropæiske Værfter. Den hjemlige Industri blev dog derfor ikke forsømt og skred støt og jævnt fremad.

I 1886 og 87 løb de 4 Skibe »Maya«, »Akagi«, »Atago« og »Chiokai« af Stablen fra japanesiske Værfter. »Maya« og »Chiokai« var Kompositiskibe, hvorimod de 2 andre var byggede fuldstændig af Staal. En stor

Del af Materialet maatte imidlertid indføres, og større Partier var lavede i Udlandet og blev kun sat sammen paa Hjemlandets Værfter.

Dimensionerne af de 4 Skibe var meget nær ens:

Deplacement..... 622 Tons,

Længde 154', Br. 27', Dybgaende 9'.

I. H. K. 700. Fart 12 Knob. 2 Skruer.

Armeringen var derimod noget forskellig. »Maya« havde 2 15 cm., »Chiokai« og »Atago« 1 21 cm. og 1 12 cm., »Akago« 2 12 cm.

Som tidligere omtalt var den franske Marineingeniør Bertin i en Aarrække knyttet til den japanesiske Regering som maritim teknisk Konsulent, og heri maa man utvivlsomt søge Aarsagen til, at engelsk Industri i adskillige Aar udelukkedes fra Leverancen af Krigsskibe til Japan, ligesom fransk Indflydelse blev dominerende i den hjemlige Skibbygningsindustri.

I 1888 løb »Takao«, det første Staalskib, bygget i Japan, af Stablen fra Værftet i Yokosuka.

Deplacement..... 1 800 Tons,

Længde 229', Bredde 34', Dybgaende 14',

Armering..... { 4 15 cm. i Udbygninger i Siden,
1 12 cm. agter,
2 Torpedorør.

I. H. K. 2 300. Fart 15 Knob.

Efter Takao« fulgte i 1889 Avisoen »Yayeyama«.

Deplacement..... 1 600 Tons,

Længde 315', Bredde 34', Dybgaende 15',

Armering..... { 3 12 cm. H. K.,
6 Maskinkanoner,
2 Torpedorør.

I. H. K. 5 600. Fart 20¹/₂ Knob.

Maskinerne var fra England.

Maskiner og Kedler var beskyttede ved et $\frac{1}{2}$ ''
Staaldæk.

I 1890 blev Kølen lagt til den lille Krydser »Oshima«
paa Onohama-Værftet.

Deplacement 650 Tons,
Længde 233', Bredde 25', Dybgaende 15',

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 4 \text{ 12 cm: H. K.} \\ 8 \text{ Maskinkanoner.} \end{array} \right.$

I. H. K. 1 200. Fart 16 Knob.

Maskinerne, der ikke var beskyttede, var byggede
i Yokosuka.

En mærkværdig ulykkelig Skæbne syntes at hvile
over de Skibe, der i disse Aar var under Bygning paa
franske Værfter for den japanesiske Regering.

Krydseren »Unebi«, et Skib paa 3 600 Tons, armeret
med 4—15 cm. Kanoner, forsvandt paa en mystisk
Maade paa Vejen ud til Japan. Mange troede, at den
var bleven overlistet af Kinesere, der derefter havde
overmandet og ødelagt den, men en Tyfon synes at
være den virkelige Aarsag til Forliset. Dette tilskrives
officielt Mangel paa Stabilitet og synes at have været en
af Grundene til Japanesernes senere Foragt for fransk
Skibbygningskunst.

Det andet fransk byggede Skib var en lille Krydser
»Tschischima« paa 750 Tons. Efter at Japaneserne
havde overtaget den i det japanesiske Hav i 1892, gik
den under, og hele Besætningen druknede.

Efter disse Skibe fulgte 3 Krydsere, tegnede af
Bertin; den første »Itsukushima« løb af Stablen paa
Seine-Værftet i 1889.

Deplacement 4 300 Tons,
Længde 295', Bredde 50', Dybgaende 21'.

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ 32 cm.} \\ 11 \text{ 12 cm. } L_{/32}, \\ 6 \text{ Torpedorør.} \end{array} \right.$

Fart 16,5. I. H. K. 5 400.

Panserdæk paa indtil $1\frac{1}{2}$ “ Tykkelse i Forbindelse med Cellulose og Kul-Beskyttelse.

»Hashidate«, der blev bygget kort efter, er praktisk talt et Søsterskib til »Itsukushima«.

Da man nærede nogen Tvivl om disse Skibes Sødygtighed, blev Tegningerne til den tredje »Matsushima« forandrede, saaledes at den fik den svære Kanon agter, hvad der skulde give et bedre Søskib.

Man var noget skuffet over, at disse Skibe kun kunde holde 1 Knob mindre end beregnet.

I 1891 fik Japan fra Normand en 75 Tons to-skruet Torpedobaad med 2 Udskydningsrør og en Fart af 23 Knob.

2 90 Tons Baade byggedes ved denne Tid til Japan paa Elbing-Værftet. Fart 23 Knob. 3 Udskydningsrør og 3 37 mm. H. K. 1 Skrue.

Kina byggede i 1890 en diminutiv Udgave af »Itsukushima« — »Ping Yuen«, som Japaneserne tog ved Wei-hai-wei, men ikke havde megen Glæde af. Den bruges nu kun som Hulk for Artilleriet.

Displacement 2 600 Tons,
Længde 200', Bredde 40', Dybgaaende 19'.

Oprindelig Armering $\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ 26 cm. } \frac{1}{25}, \\ 2 \text{ 15 cm. Krupp.} \end{array} \right.$

De 15 cm. blev senere ombyttede med 2 45 Kaliber lange til Forsøgsskydning.

»Ping Yuen« var oprindelig beregnet til at løbe 16 Knob, men paa et tidligt Konstruktionsstadium blev Længden af økonomiske Grunde reduceret. Paa Prøveturene skal den have løbet $10\frac{1}{2}$ Knob, men efter at være kommen i Japanesernes Besiddelse er den aldrig kommen over 6 Knob.

Til at remplacere den forliste »Unebi« løb i 1890 den lille Krydser »Chiyoda« af Stablen paa Clyden.

Deplacement 2 450 Tons,
Længde 308', Bredde 43', Dybgaaende 17',

Armering { 10 12 cm. $L/40$,
3 Torpedorør.

I. H. K. 5 600. Fart 19 Knob.

Dette Skib var et af de første, der havde Belleville-Kedler.

Det var beskyttet midtskibs af et 4" Sidepanser og havde et 1 $\frac{1}{2}$ " Panserdæk for og agter. I 1898 fik det nye Kedler for at kunne brænde japanesiske Kul.

I 1890 lagdes i Yokosuka Kølen til Krydseren »Akitsushima«.

Denne Krydser, der var det sidste Skib, der byggedes i Japan af importeret Materiale, er nærmest en Kopi af de forenede Staters Krydser »Baltimore«.

Deplacement 3150 Tons,
Længde 302', Bredde 43', Dybgaaende 18 $\frac{1}{2}$ ',

Armering { 4 15 cm.,
6 12 cm.
4 Torpedorør.

I. H. K. 8 400. Fart 19 Knob.

Panserdæk af indtil 3" Tykkelse.

Paa Elswick-Værftet lagdes ogsaa i 1890 Kølen til Krydseren »Yochino«, der som ny var den hurtigste eksisterende Krydser.

Deplacement 4 200 Tons,
Længde 350', Bredde 46', Dybgaaende 19',

Armering { 4 15 cm.,
8 12 cm.,
5 Torpedorør.

I. H. K. 15 000. Fart 23 Knob.

Henimod Slutningen af 1893 var Marinen Genstand for et meget skarpt Angreb i den japanesiske Presse. De eksisterende Skibstyper, særlig »Chiyoda« og »Itsuku-

shima« blev meget stærkt kritiserede. Ogsaa Personellet gik det ud over; det betegnedes som udueligt og ude af Stand til at løse de Opgaver, der en Gang kunde blive stillet det. Midt under denne Avisfejde brød Krigen med Kina ud.

Forinden fik dog Regeringen en ny Flaadeplan vedtaget, der omfattede Bygningen af 2 1ste Klasses Kampskibe, 1 Krydser og 1 Kanonbaad.

De eneste Skibe, der paa den Tid var i Bygning, var »Suma«, der blev bygget i Yokosuka, og hvortil Kølen var bleven lagt i Marts 1893, og »Tatsuta« — en Torpedo-Kanonbaad — der var bestilt hos Elswick for at erstatte den forliste »Tschishima«.

I Foraaret 1894 brød en Opstand ud i Korea, i hvilken Anledning Kina afsendte Tropper til Halvøen for at kvæle Oprøret. Samtidig sendtes en Note til den japanesiske Regering med Underretning om de Foranstaltninger, der var var truffet. Kina anvendte i denne Note Ordet Tribut-Stat om Korea.

Japan svarede herpaa med en Note, hvori det protesterede imod Udtrykket Tribut-Stat, og hvori det samtidig forkyndte sin Hensigt om at afsende 4 000 Mand Tropper til Korea under Henviisning til Chemulpo-Konventionen og som Beskyttelse for de paa Halvøen boende Japanesere.

Efter Opstandens Undertrykkelse anmodede den koreanske Regering Kina og Japan om at trække deres Tropper tilbage, hvad den kinesiske Regering var villig til at gaa ind paa under Forudsætning af, at den japanesiske vilde gøre det samme. Japaneserne syntes imidlertid at have fundet Øjeblikket gunstigt til at lade Vaabnene afgøre den foreliggende Uoverensstemmelse og higede kun efter en passende Anledning til at lade disse afløse den diplomatiske Noteudveksling.

Med den japanesiske Krydser »Naniwas« Torpedoangreb paa den af Kineserne lejede Transportdamper

»Kowshing« og japanesiske Krigsskibes Overfald paa en mindre kinesisk Eskadre ud for Asan, brød Krigen ud den 25de Juli 1894.

Den japanesiske Marine fik i denne Krig Lejlighed til at dokumentere, hvor grundløse og misvisende de Beskyldninger havde været, der i Pressen havde været rettet baade paa Personel og Materiel. — Den 17de April 1895 sluttedes Krigen ved Freden i Shimonoseki, hvor Kina anerkendte Koreas fuldstændige Uafhængighed, afstod Liaotung-Halvøen samt Formosa og Pescadores-Øerne til Japan og gik ind paa at betale dette Land en Krigsskadeserstatning paa 200 Millioner Taels samt stillede Garantier for Opfyldelsen af en Handelstraktat, der sikrede Japan forskellige Forrettigheder i Handelen paa kinesiske Havne.

I Aarhundreder havde Japan forgæves forsøgt at faa fast Fod paa den Halvø, som det ifølge sin geografiske Beliggenhed var nærmest henvist til at lade sin Ekspansionstrang gaa ud over. Men i det Øjeblik, da det syntes at have overvundet de alvorligste Hindringer, stødte det paa Modstand fra Rusland, der understøttet af Tyskland og Frankrig fordrede Kinas kontinentale Integritet opretholdt. — Japan var omend sejrrig saa dog svækket gaaet ud af Krigen, og dets militære Magtforhold og isolerede Stilling gjorde det nødvendigt at resignere og bøje sig for de tre Stormagters diplomatiske Pression. Resultatet heraf blev Liaotung-Halvøens Tilbagegivelse til Kina.

Naar undtages nogle faa Torpedobaade, havde den japanesiske Flaade i Krigen med Kina ikke haft noget nævneværdigt Tab; de ved Yalu beskadigede Skibe var allerede tjenstdygtige igen inden Fredens Afslutning. Paa den anden Side vandt Japan kun lidet ved den Forøvelse, dets Marine fik i de erobrede kinesiske Fartøjer. Disses Kampværdi var gennemgaaende meget ringe, og

Torpedobaadene var paa Grund af mangelfuld Vedligeholdelse i en ynkelig Forfatning.

Umiddelbart før Krigen brød ud, var Kølen bleven lagt i Yokosuka til »Akashi«, et Søsterskib til »Suma«.

De to Kampskibe »Fuji« og »Yashima« af en forbedret Royal Sovereign-Type var samtidig under Bygning i England, det førstnævnte paa Themsen, det sidstnævnte ved Elswick.

»Suma« løb af Ståblen i Foraaret 1895 og var saavel i Tegning som i Udførelse fuldstændig japanesisk.

Displacement 2 700 Tons,
Længde 305', Bredde 41', Dybgaaende 16',

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ 15 cm. } L/45, \\ 6 \text{ 12 cm. } L/45, \\ 2 \text{ Torpedorør,} \end{array} \right.$

I. H. K. 8 500. Fart 20 Knob.

Panserdæksbeskyttelse af indtil 2".

To Aar senere løb Søsterskibet »Akashi« af Ståblen.

»Yashima« og »Fuji« løb af Ståblen i Foraaret 1896.

Displacement 12 450 Tons,
Længde 400', Bredde 73', Dybgaaende 30',

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 4 \text{ 30,5 cm. } L/40, \\ 10 \text{ 15 cm. } L/40, \\ 5 \text{ Torpedorør.} \end{array} \right.$

I. H. K. 14 000. Fart ca. 19 Knob.

Efter Freden i Shimonoseki stod det de ledende japanesiske Statsmænd klart, at det kun maatte blive et Tidsspørgsmaal, naar den afgørende Kamp om Førerskabet i den østasiatiske Politik skulde udkæmpes. Da Flaaden i dette Tilfælde maatte komme til at spille den væsentligste Rolle, maatte alle andre Hensyn og Overvejelser vige for en Forøgelse og Forstærkning af Flaaden.

Nægtes kan det ikke, at mange Japanesere med Betænkelighed saa paa de voksende Marineudgifter, der

Aar for Aar føjede et større og større Plus til den allerede betydelige Statsgæld. Hertil kom, at en stor Del af Flaademateriellet stadig maatte anskaffes fra Udlandet og altsaa ikke kom den hjemlige Industri til Gode.

Det i 1896 forelagte Flaadeprogram fremkaldte derfor en livlig Diskussion i Parlamentet, men det uegenlyttige og opofrende japanesiske Folk havde dog saa megen Tillid til Regeringen, at det vedtog dennes Forslag til inden Aaret 1902 at anvende en Sum af ialt 400 Millioner Kroner paa Marinens Udvidelse.

Denne omfattede:

- 4 Linieskibe,
- 6 Panserkrydsere,
- 3 2den Kl. Krydsere,
- 2 3dje - —
- 2 Torpedokanonbaade,
- 1 Torpedodepotskib,
- 11 Jagere,
- 89 Torpedobaade.

De fire Linieskibe — Shikishima, Asaki, Hatsuse og Mikasa, der i Aarene 1898—1900 løb af Stablen paa engelske Værfter, er praktisk talt Søsterskibe, der kun i Detaljer og Udseende afviger fra hverandre.

Deplacement 15 000 Tons,

Længde 400', Bredde 75', Dybgaaende 27',

Armering	{ 4 30,5 cm., 14 15 cm., 4 Torpedorør,

I. H. K. 15 000. Fart 18 Knob.

Vandliniepanser 230 mm. aftagende mod Enderne til 120 mm.

Panserbeskyttelse for svært Artilleri 350 mm., Mellem-Artilleri 150 mm.

Af Panserkrydserne blev de fire — Asama, Tokiwa, Idzuma og Iwate byggede paa Elswick-Værftet.

Deplacement 9 600 Tons,
Længde 410', Bredde 67', Dybgaaende 25',

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 4 \text{ 21 cm.}, \\ 14 \text{ 15 cm.}, \\ 5 \text{ Torpedorør}, \end{array} \right.$

I. H. K. 19 000. Fart 22 Knob.

Af de to resterende Panserkrydsere blev »Yakumo« bygget i Stettin og »Azuma« i St. Nazaire.

Deplacement 9 500 Tons,
Længde 445', Bredde 59', Dybgaaende 25',

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 4 \text{ 21 cm.}, \\ 12 \text{ 15 cm.}, \\ 5 \text{ Torpedorør}, \end{array} \right.$

I. H. K. 17 000. Fart 21 Knob.

De seks Panserkrydsere er efter deres Størrelse ualmindelig svært armerede Skibe.

De tre 2den Kl. Krydsere — Takasago, Kasagi og Chitose er forbedrede Udgaver af den tidligere omtalte »Yoshino«. Den førstnævnte løb af Stablen i England (Elswick), de to andre i Amerika i 1898.

Armeringen er forskellig fra »Yoshinos«, idet den bestaar af 2 21 cm. og 10 12 cm. Kanoner. I. H. K. 15 000. Fart 22 Knob.

De to tredje Klasses Krydsere — »Tsushima« og »Niitaka« løb i 1902 af Stablen paa japanesiske Værfter.

Deplacement 3 400 Tons,

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 6 \text{ 15 cm. } \frac{1}{40}, \\ 10 \text{ 76 mm.}, \end{array} \right.$

Længde 335', Bredde 44', Dybgaaende 16',

I. H. K. 9 500. Fart 20 Knob.

Torpedokanonbaadene »Miyako« og »Chihaya« er byggede i Japan og løb af Stablen henh. i 1897 og i 1901.

»Miyako« :

Deplacement 1 800 Tons,
 Længde 305', Bredde 35', Dybgaaende 13',
 Armering 2 12 cm.,
 I. H. K. 6 000. Fart 20 Knob.

»Chihaya« :

Deplacement 850 Tons,
 Længde 315', Bredde 36', Dybgaaende 13',
 Armering 2 12 cm. 3 Torpedorør.
 I. H. K. 6 000. Fart 20 Knob.

Torpedobaadsjagerne blev dels byggede hos Yarrow dels hos Thornycroft i 1898 og 99. Deplacementet er ca. 300 Tons og Farten 30—31 Knob.

Ved denne mægtige Flaadeforøgelse havde Japan Udsigt til inden faa Aar at kunne optræde som Ruslands Rival om Førerskabet i den østasiatiske Politik. Og Begivenhedernes Gang bekræftede fuldt ud Berettigelsen af de japanesiske Statsmænds Marine-Politik.

I 1896 fik Rusland som Løn for den Hjælp, det havde ydet Kina ved Fredsslutningen, en Overenskomst oprettet med dette Land, hvorefter et af den russisk-kinesiske Bank oprettet østkinesisk Jernbaneselskab fik Tilladelse til at føre en Linie af den sibiriske Jernbane fra en af Transbajkalbanens Stationer gennem Manchuriet til Ussuribanen.

Dette var kun et indledende Skridt fra russisk Side til at opnaa Fodfæste i Manchuriet; thi allerede to Aar efter afsluttedes en ny Overenskomst med Kina, hvorved Rusland forpagtede det Territorium, hvorpaa Port Arthur og Talienwan laa og tillige bemyndigedes til at knytte disse Havnebyer til den manchuriske Jernbane ved Anlæg af Jernbanelinier. Port Arthur og Talienwan maatte kun anløbes af russiske og kinesiske Krigsskibe, medens Frihavnen Dalni, der blev anlagt paa Sydsiden af Talienwanbugten, gjordes tilgængelig for alle Nationer.

Ingen af de i Østasien interesserede Magter opfattede Begrebet »Forpagtning« som andet end ren Talemaade, og de enorme Kapitaler, der væsentlig ved fransk Hjælp blev anvist til Udvikling og Sikring af det ny erhvervede Territorium, godtgjorde tilstrækkelig tydeligt, at det var Ruslands Hensigt at beholde det for Tid og Evighed.

Ved Boksernes Angreb i Aaret 1900 paa den endnu ikke fuldførte manchuriske Jernbane fik Rusland en sikkert kærkommen Anledning til at okkupere hele Manchuriet. Rusland betonedede dog overfor de andre Magter, at det var Hensigten at rømme det, saasnart den indre Ro var tilvejebragt.

Med stedse stigende Uvilje og Harme havde Japan i Aarenes Løb været Vidne til Russernes Held og Fremgang i Østasien. Men de ledende Statsmænd var fornuftige og kloge nok til ikke at give efter for den forbitrede Nations Krigslyst og var klar over, at Forstærkningen af Landets militære Magtmidler maatte være tilendebragt, før det kunde tænke paa at træde agressivt op mod den evropæiske Stormagt. For tillige at skaffe sin Politik et sikkert Rygstød, nærmede Japan sig mer og mer til England, der heller ikke var nogen begejstret Tilskuer til Ruslands voksende Indflydelse i Østasien.

Da Rusland ikke gjorde Mine til at evakuere den okkuperede Provins, sluttede England og Japan i Begyndelsen af Aaret 1902 en Alliance, der var gældende for 5 Aar, og hvorefter de to Magter forpligtede sig til at kæmpe Side om Side, hvis en af dem skulde blive angrebet. I Traktaten erkendtes Nødvendigheden af Opretholdelsen af Kinas og Koreas Uafhængighed og Integritet.

Rusland svarede kort Tid efter med en russisk-fransk Erklæring, hvis Betydning rigtignok mere laa i selve Fremkomsten end i det positive Indhold.

Overfor den fuldfyrdede engelsk-japanesiske Alliance

saa Rusland sig nødsaget til at fremkomme med kraftigere Løfter om Rømning af Manchuriet, men nyindtrufne Bokseruroligheder foranledigede Rusland til at trække Rømningen i Langdrag.

Fra samme Aar, som Bokseropstandene begyndte, havde Rusland sin Opmærksomhed mer og mer henvendt paa Korea. Forsøg paa at faa en Kulstation ved Masampobugten og paa Anlæg af forskellige Magasiner paa Koreas Sydkyst blev dog afværget ved Japans Mellekomst, men Situationen blev for hver Dag mer og mer uholdbar.

Da endelig Rusland i Sommeren 1903 paa Grund af forskellige Koncessionsstridigheder ved Yaluflodens nedre Løb besatte den hidtil ikke aabnede Havneplads Yonampho paa den koreanske Yalubred og ved mititære Anlæg gik i Gang med her at indrette sig en dominerende Stilling, var det forbi med Japans Taalmodighed.

Ruslands mer og mer aabenlyse Hensigter i den østasiatiske Politik havde hos det japanesiske Folk fremkaldt et stigende Raseri, der kun yderligere opflammedes ved Agitatorers og Pressens bestandige Raab om Hævn for de lidte Ydmygelser. Ved den russiske Politiks Fremmarch mod Korea saa Japan en umiddelbar Fare for sin Eksistens, dels fordi Halvøen var nødvendig for den japanesiske Handels og Befolknings Overproduktion, dels fordi selve Moderlandets Eksistens vilde være truet, saafremt den koreanske Sydkyst, der frembød saa fortrinlige Betingelser som Basis for Operationer mod Japan, kom i Ruslands Besiddelse.

Med disse Forhold for Øje ansaa Japan det for nødvendigt i August 1903 at indlede en Noteveksling, der tilsigtede en Kvælning af den russiske Ekspansionspolitik i Østasien.

Som Svar paa Japans første Note oprettede Rusland et Statholderskab, der omfattede Amur-Guvernemetet og Kvantung-Territoriet, og som forlenede Statholderen

med den højeste Myndighed i alle Grene af den civile Administration og Overbefaling over samtlige Land- og Sø-Stridskræfter.

Da Rusland paa Japans fortsatte Henvendelser kun gav undvigende Svar og af al Magt søgte at forhale Afgørelsen for at vinde Tid til Forstærkning af sine militære Magtmidler, bestemte Japan sig den 6te Februar 1904 til at afbryde Forhandlingerne samtidig med, at det forbeholdt sig Ret til enhver selvstændig Aktion, som det maatte anse for skikket til at konsolidere og forsvare sin truede Stilling og til at beskytte sine Rettigheder og lovlige Interesser.

Til Trods for Alliancen med England havde den japanesiske Regering ikke følt sig beroliget ved den Styrke, hvortil Flaaden vilde blive bragt op efter Flaadeplanen af 1895. En ny Lov af Juni 1903 forudsatte Bygningen af

- 3 Linieskibe,
- 3 store Krydsere,
- 2 mindre Krydsere

samt ca. 15 større og 50 mindre Torpedobaade.

Denne nye Flaadeforøgelse kunde dog kun gennemføres ved en Parlamentsopløsning og ved Opgivelse af andre vigtige Opgaver. Men Regeringen var klar over, at saafremt den ikke kunne gøre Regning paa at opnaa Herredømmet paa Søen, kunde Japan ikke sejrrig gaa ud af Styrkeprøven med Rusland.

Kun faa Maaneder efter var Krigsfaeren rykket saa nær, at Japan af yderste Evne anstrængte sig for — ved Køb af færdigbyggede Skibe — yderligere at forøge sit Flaademateriel. Ved Købet af de to argentinske Panserkrydsere »Nishin« og »Kassuga« fik den japanesiske Flaade en ikke ubetydelig Forstærkning.

Personnellets Uddannelse blev i Aarene umiddelbart før Krigen drevet med høj Grad af Omhu og Energi. Fægtningsskydninger og Torpedobaadsangreb blev ind-

øvede daglig, og fire Gange aarlig afholdtes større kombinerede Manøvrer foruden Øvelser med Kystbefæstningerne og Hæren.

Med en stor Kejsermanøvre i Foraaret 1903 afsluttedes paa en Maade Marinens personelle Krigsforberedelser; kun en mindre Eskadre paa 2 Slagskibe, 3 større og 4 mindre Krydsere forblev ude; men inden ret længe var de politiske Forhold saa spændte, at det ene Skib efter det andet blev mobiliseret, saa at den allerstørste Del af Flaaden inden Udgangen af 1903 var under Kommando.

Saaledes var Japans militære Forberedelser saa grundige og gennemførte, som tænkes kan.

Sorgløse som Russerne af Naturen er, tænkte de ikke paa Muligheden af en Kamp med de smaa »japs« og tiltroede dem ikke Mod til at begynde, skønt man ellers skulde synes, at den Note, der overrasktes den 6te Februar, talte et tilstrækkelig kraftigt og tydeligt Sprog.

Man forbavses egentlig over, at det japanesiske Torpedobaadsangreb Natten mellem den 8de og 9de Februar mod den paa Port Arthurs Rhed liggende Eskadre ikke fremviste større Resultater. I det hele taget har man Indtrykket af, at Japaneserne ikke alene i det første Torpedobaadsangreb, men ogsaa i de senere store Søkampe var overdrevent forsigtige. Men atter her maa det erindres, at Japaneserne ikke havde Midlerne til at forny deres Materiel, i hvert Fald ikke det sværere.

Med Slaget i Koreastrædet den 27de og 28de Maj 1905 mistede Russerne og vel for lange Tider den maritime Overmagt i det fjærne Østen, paa samme Tid som dets længe planlagte Ønske efter at beherske Handelen i de østasiatiske Farvande tilintetgjordes.

Med Togos Sejr brast alle russiske Forhaabninger om, at Krigslykken atter kunde vende sig. Kort Tid efter sluttedes Freden i Portsmouth, hvorved Japan blandt

andet opnaaede den gennem Aarhundreder eftertragtede Indflydelse i Korea.

I Materiel var de to kæmpende Mariner hinanden næsten jævnbyrdige; det var det japanesiske Personal, Officerer som Mandskab, der ved sit Mod og Dygtighed uafbrudt bragte Sejren hjem.

Da den forenede Flaade opløstes den 20de December 1905 udstedte Admiral Togo en Dagsbefaling, der i al sin Beskedenhed er betegnende for den japanesiske Opfattelse af Sejrens Aarsager.

Hans Dagsbefaling lyder saaledes:

Efterat Krigen har varet i 20 Maaneder, og Flaadens Tjeneste er afsluttet, skal de forenede Eskadrer fra nu af opløses. Men dermed ophører paa ingen Maade ~~Marinens~~ Pligter. Naar vi for Fremtiden vil sikre os Frugten af vore Sejre og vil hjælpe til at befordre vort Folks Velfærd, saa maa Marinen, der i Krigens som i Fredens Tid er kaldet til at skulle afparere ethvert udefra kommende Stød, bevare den vundne Magtstilling og stadig være klar til at gaa i Kamp.

Vor Stridsmagts Styrke begrundes ikke blot ved Skibe og Kanoner, men ogsaa ved de moralske Faktorer, der betjener Skibe og Kanoner. Enhver vil kunne indse, at en godt betjent Kanon, der aldrig forfejler Maalet, kan klare sig mod hundrede fremmede Kanoner, som, daarlig betjent, kun rammer Maalet i et af hundrede Skud. Vor Flaades Overlegenhed i sidste Krig kan i første Linie tilskrives Hans Majestæt Kejserens vidunderlige Dyder, men er derefter Frugten af lange Fredsaars anstrængende Arbejde.

Med Henblik paa de Begivenheder, der har fundet Sted, føler jeg, at vi nu, da Krigen er bragt til Afslutning, ikke tør unde os nogen Ro.

Sømandens Liv bestaar af en uafbrudt Række Kampe. De ham paahvilende Pligter er stadig lige vigtige. I ~~Krigen maa~~ han udfolde sin Tapperhed, og i Fredens

Tid maa han forberedes til sit Kald. Uophørlig og uden Vaklen maa han opfylde sin Pligt.

I de sidse halvandet Aar kæmpede vi mod Vind og Vejr og satte vort Liv ind i Kamp mod en tapper Fjende. Tjenesten var svær, men den bør af os kun betragtes som en fortsat Række af Øvelser i vort Kald. For Officerer som for Mandskaber kan derfor ikke tænkes noget gunstigere end at deltage i Krigsoperationerne, og deres Ydelser skal ikke betragtes som Strabadser og Besværligheder. Hvem der er doven og ikke opfylder sin Pligt i Fredens Dage, vil ikke i Krigen kunne redde den blotte Besiddelse af en glimrende Flaade.

Efterat Kejserinde Jingo havde tvunget Korea til Underkastelse, var denne Halvø i mer end fire hundrede Aar under vort Herredømme, men vi mistede den ufravigelig, saasnart vor Sømagt gik til Grunde. I den nyere Tid forsømte Tokugawa-Regeringen under fredelige Forhold at forberede sig til Krigen med det Resultat, at den kunde forskrækkes over et amerikansk Krigsskibs Besøg, og ingen Modstand kunde yde mod de russiske Skibe, som truede Tsushima og Kurilerne. Kaster vi et Blik paa Evropas Historie, finder vi, at de engelske Flaader, som i Begyndelsen af det nittende Aarhundrede optraadte ved Nilen og Trafalgar, har givet det britiske Rige en Magtstilling, der er saa grundfæstet som Bjærget Tai. Siden den Tid har den engelske Marine, følgende med Tiden, stadig bevaret sin Styrke og har været i Stand til at beskytte de nationale Interesser og hæve den nationale Magtstilling til sin nuværende Højde.

Nu da Krigen er forbi, maa vi holde os disse Eksempler for Øje og forhøje vor Tjenesteerfaring og Præstationsevne ved Krigens praktiske Lære og følge med Tiden.

Naar vi i Overensstemmelse med vor Kejsers Ønsker opfylder vor Pligt og bestandig holder vor Marine paa Højden af sin Præstationsevne, kan vi gøre Regning

paa at kunne udfylde den Opgave, vi har i at beskytte Fædrelandet.

Forsynet hjælper den, der ivrig arbejder paa at blive fuldkommen i sit Kald og som derfor vinder Sejr allerede før Kampen, men det svigter den, der lader sig nøje med en ren ydre Sejr, og som i Fredens Tid giver efter for personlige Fornøjelser i Stedet for at fordybe sig i sit Kald.

Et gammelt Ord siger: »Sæt efter Sejren Hjælmen fastere paa«.

Helt sporløst var Krigen ikke gaaet hen over det japanesiske Flaademateriel.

De to Slagskibe »Yashima« og »Hatsuse« sank ved Port Arthur i 1904, og »Mikasa«, Admiral Togos Flag-skib, sank ved Sassebo i September 1905 som Følge af Eksplosion i Magasinerne. Krydseren »Yoshino« sank efter en Kollision. Tillige mistede Japaneserne Krydseren »Takasago«, de to Kystforsvarsskibe »Hey-Yen« og »Sai-Yen«, 4 Kanonbaade »Kaimon«, »Miyako«, »Otago« og »Oshima«, 2 Torpedobaadsjagere og 6 Torpedobaade. »Mikasa« er dog senere hævet og efter en større Reparation atter tjenstdygtig.

Som Erstatning for de mistede Skibe har den japanesiske Flaade faaet følgende Forøgelse ved erobrede og hævede russiske Skibe:

	Tidligere. (Nuværende) Navn.	Løbet af Stablen.	Depl. Tons.
1.	Panserskibet Orel (Jwami)	1902	13 700
2.	— Nikolai I (Iki)	1889	10 000
3.	— Poltawa (Tango) ..	1894	11 000
4.	— Pereswiet (Sayami) .	1898	12 900
5.	— Retwisan (Hizen) ..	1900	13 100
6.	— Pobjeda (Suwo) ...	1900	12 900
7.	Kystforsvarsp.skib Adm. Apraxin (Minoshima)	1896	4 200

Tidligere. (Nuværende) Navn.	Løbet af Stablen.	Depl. Tons.
8. Kystforsvarsp.skib Adm. Senjawn (Okinoshima)	1894	5 000
9. Panserkrydseren Bajan (Aso) . . .	1900	7 800
10. Besk. Krydser Pallada (Tsugaru)	1899	6 900
11. - — Varjag (Soya) . . .	1899	6 600
12. Krydser III Kl. Novik (Suzuya) .	1900	3 100
13. } 2 Torpedofartøjer	1893	400
14. }		
15. }		
16. } 3 Torpedobaadsjagere	1902	200—300
17. }		

I Løbet af 1906 blev de under Krigen paabegyndte Torpedobaadsjagere afleverede; de er rigtignok kun sat sammen paa de japanesiske Værfter, medens alt Materialet i bearbejdet Tilstand er kommen fra England. Herfra er i Løbet af Aaret ligeledes afleveret de to Panserskibe »Katori« og »Kasshima«.

Displacement { Katori 16 200,
Kaschima 16 700.

Længde 130 m., Bredde 24 m., Dybgaaende 8 m.,

Armering { 4 30,5 cm.,
4 25 cm., } 4 Torpedorør,
12 15 cm.,

Fart 19—20 Knob. I. H. K. 16—17 000.

Den japanesiske Skibbygningsindustri har nu naaet en saadan Højde, at den kan paatage sig Bygning af selv de største Skibe.

Paa japanesiske Værfter er følgende Skibe og Fartøjer for Tiden under Bygning:

2 Panserskibe (Aki og Satsuma) paa 19 400 Tons Displacement.

Længde 137 m., Bredde 25 m. I. H. K. 27 000.

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 4 \text{ } 30,5 \text{ cm.}, \\ 12 \text{ } 25 \text{ cm.}, \\ 12 \text{ } 12 \text{ cm. H. K.}, \end{array} \right\} 5 \text{ Torpedorør.}$

4 Panserkrydsere: Tsukuba, Ikoma, Kurama, Ibuki.

Tsukuba og Ikoma.

Deplacement 13 700 Tons,
Længde 132 m., Bredde 23 m., Dybgaaende 7,9 m.

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 4 \text{ } 30,5 \text{ cm.}, \\ 12 \text{ } 15 \text{ cm.}, \\ 12 \text{ } 12 \text{ cm.}, \end{array} \right\} 5 \text{ Torpedorør,}$

I. H. K. 20 500. Fart 20 Knob.

Kurama og Ibuki.

Deplacement 14 600 Tons,
Længde 135 m., Bredde 24 m., Dybgaaende 7,9 m.,

Armering $\left\{ \begin{array}{l} 4 \text{ } 30,5 \text{ cm.}, \\ 8 \text{ } 20 \text{ cm.}, \\ 14 \text{ } 12 \text{ cm.}, \end{array} \right\} 3 \text{ Torpedorør,}$

Fart 21 Knob.

3 beskyttede Krydsere: Tono, Magami, Jodogawa.

Tono.

Deplacement 4 000 Tons,
I. H. K. 17 500. Fart 24 Knob.

Magami og Jodogawa.

Deplacement 1 500 Tons,
I. H. K. 5 000 Tons. Fart 25 Knob.

Foruden disse Nybygninger er planlagt Bygning af 2 Panserskibe paa 21 000 Tons, hvoraf det ene vil blive bygget i England, og 2 Panserkrydsere paa 18 500 Tons samt 5 Jagere. Panserskibenes Armering bliver sandsynligvis 12 30,5 cm., 10 21 cm. og 12 12 cm. Farten 20 Knob. Panserkrydsernes Armering 4 30,5 cm., 8 25,4 cm., 8 15 cm. og 10 12 cm. Kanoner.

Haand i Haand med Materiellets Udvikling er Perso-

nelles Udvidelse skredet frem, og en planmæssig Forbedring af Havne og Værfter har fundet Sted. Nogle af de hidtil uvigtige Krigshavne skal omdannes til første Klasses Støttepunkter, og Anlæg af 2 Krigshavne er planlagt paa den koreanske Kyst.

Efter den sidste Klassificering bestaar den japanesiske Flaade af: 12 Slagskibe; 11 første Klasses, 10 anden Klasses og 8 tredje Klasses Krydsere; 2 første Klasses, 3 anden Klasses og 8 tredje Klasses Kystforsvarsskibe; 7 Kanonbaade, 5 Avisoer, 2 Torpedodepot-skibe, 51 Jagere; 18 første Klasses, 35 anden Klasses, 26 tredje Klasses og 7 andre Torpedobaade samt 7 Undervandsbaade.

I de nærmest paafølgende Aar skal følgende Skibe stryges af Flaadelisten: De beskyttede Krydsere: Naniwa, Takachio, Hashidate, Masushima, Itsukushima, Chiyoda, Idzumi, Akitsushima, Hiyei; Panserskibene: Chin-yen og Fuso; Avisoerne: Yayeyama, Takao; Kanonbaadene: Tenriu, Iwaki, Maya, Chokai og Tatsuta.

Med de under Bygning værende Skibe indtager den japanesiske Flaade efter Tonnage den femte Plads blandt Stormagternes Flaader. Men Japan stiler højt og har lært, at en Flaade af første Rang er den bedste Garanti for at kunne opretholde Førerskabet blandt de i Østasien interesserede Magter. Ved Krigene med Kina og Rusland lykkedes det Japan at faa Fodfæste paa det asiatiske Kontinent og at gøre sig Kina politisk og militært afhængig. Men ogsaa ad andre Kanter har det sine Fangarme ude. Phillipinerne ligger indenfor den japanesiske Indflydelsessfære, og Japan vil næppe i det lange Løb anerkende Præsident Roosevelts Udtalelse om, at Monroe-Doktrinen gælder for Stillehavet.

Ret mange Aar vil det næppe vare, før man hører Japan tale et kraftigere Sprog; det véd nu af egen Erfaring, at en evropæisk Stormagt kan besejres, uden at de militære Byrder bliver uoverkommelige.

Paa Krigsvæsenets Omraade har Japaneserne ikke meget mere at lære af Evropæerne; de bygger nu selv deres Skibe og evropæiske Officerer drager til Japan for at gøre Tjeneste i den japanesiske Hær. Med nogle Aars rolige indre Forhold vil den økonomiske Afhængighed af Evropa sandsynligvis ophøre og Japan være nærmere ved at kunne gennemføre sine Ønskers Maal: At skabe et Asien for Asiaterne.

Administration og Organisation.

Kejseren er højstkommanderende over Flaaden.

Efter et officielt Rescript fra Maj 1900 er følgende fem Myndigheder direkte underlagt Kejseren:

- 1) Marineministeren.
- 2) Højstkommanderende over Flaader og de vigtigste Orlogshavne.
- 3) Chefen for Marinens Generalstab.
- 4) Det maritime Krigsberedskabsraad.
- 5) Det nationale Forsvarsraad.

At saamange Myndigheder direkte er underlagt Kejseren skulde synes at være vel egnet til at skabe Frik-tion med Marineministeren, men Faktum er, at Systemet fungerer godt.

Marineministeren skal være en Officer i Admiralsklassen. Han har Ansvaret for Marinens almindelige Administration og har Ret til at inspicere Værfterne og andre maritime Etablissementer.

Marinens Generalstab udarbejder Planer for Flaadens Anvendelse i Krigstid og giver Direktiver for Flaademanøvrer etc.

Det maritime Krigsberedskabsraad sammensættes af Officerer af Admiralsklassen. Dets Arbejde er væsentlig af raadgivende Natur.

Det nationale Forsvarsraad sammensættes af Marineministeren, Chefen for Marinens Generalstab og

af de to tilsvarende landmilitære Myndigheder. Det træffer Bestemmelse om alle Fællesøvelser mellem de to Værn og om Kommandoforholdenes Ordning i hvert enkelt Tilfælde.

Marineministeriet er delt i 6 Departementer. Over alle disse staar foruden Marineministeren en Vice-Minister, der i Almindelighed er en Officer af Admiralsklassen. De forskellige Departementer bestyres af tjenestegørende Officerer eller Embedsmænd (Intendant og Læge); kun Departementet for det maritime Retsvæsen har en civil Embedsmand til Chef.

Knyttet til Centraladministrationen er forskellige Kommissioner eller Raad, af hvilke et bestaar af Admiraler og et af Marineingeniører; endvidere et Undervisningsraad, et Marine-Kontrolraad og et Raad for Søopmaalingen.

Undervisningsraadet kontrollerer de forskellige maritime Opdragelsesanstalter — Marineakademiet, Marineskolen, Maskinist- og Ingeniørskolerne samt Artilleri- og Torpedoskolerne.

Marine-Kontrolraadet, i Spidsen for hvilket staar en Generalinspektør, har Ansvaret for Orlogsværfternes og Kanon- og Ammunitionsfabrikernes Organisation og Effektivitet; endvidere har det Tilsyn med Anskaffelse af Materiel og med Konstruktion af Skibene. Raadet skal tillige være en Slags Garanti for det rette Samarbejde mellem de forskellige Værftsmyndigheder.

Ialt gør ca. 150 Officerer Tjeneste i de forskellige ministerielle Departementer.

Efterretningstvæsenet staar paa et meget højt Trin. Japaneserne synes at være særlig egnede til dette Arbejde. Men Officererne er heller ikke bange for at arbejde i de laveste Samfundslag, naar de blot derved kan tjene deres Fædreland. Baade i Port Arthur og i Vladivostok var der før Krigens Udbrud Officerer, der snart tjente som Kulier, snart som »indfødte Tjeneste-

folk«, idet de var Japanesere, Kinesere eller Koreanere, som det nu passede til Formaalet.

Officersuddannelsen.

Teoretisk set er den kejserlige japanesiske Marine en i høj Grad demokratisk Institution, idet alle Klasser i Befolkningen har Adgang til at kunne blive Officer; de lave Officerslønninger gør imidlertid, at Rekrutteringen væsentlig sker fra den velhavende Klasse.

Adgangsprøven til Kadetskolen er ret vanskelig at bestaa; Aspiranterne skal være i en Alder mellem 16 og 19 Aar og maa gennemgaa en Legemsundersøgelse, ved hvilken de 33 Procent i Almindelighed kasseres. Resten eksamineres i følgende Fag:

Japanesisk og kinesisk Literatur.

Engelsk.

Arithmetik og Algebra.

Plantrigonometri.

Elementær Geometri.

Verdenshistorie.

Geografi.

Elementær Fysik.

Elementær Kemi.

Frihaandstegning.

Der stilles ingen særlige sociale Fordringer til Aspiranterne, men disse maa ikke have været straffet med Fængsel eller for Hasardspil eller Bankerot.

Efter Adgangsprøven, ved hvilken i Almindelighed de 85 Procent er falden fra, sendes de resterende til Kadetskolen, der ligger paa den smukke Ø Etajima, i Nærheden af Krigshavnen Kure. De gennemgaa her en almindelig maritim-militær og videnskabelig Uddannelse, der varer i cirka 3 Aar.

Med nogle Kanonbaade, der er knyttede til Skolen, foretager Kadetterne smaa Togter af nogle Dages Varighed

men ellers foregaar Uddannelsen i de tre Aar udelukkende paa Landjorden. Efter denne Periode udnævnes Kadetterne til »sho-i-ko-hoshé«, nærmest svarende til det engelske midshipman, og sendes til Søs i et Øvelsesskib med Sejlrejsning.

Efter at have sejlet i omtrent 1 Aar, kommer de unge Mennesker atter paa Landjorden for at gennemgaa et Kursus i tekniske Fag, der afsluttes med en Eksamen, hvortil man kan indstille sig to Gange. Naar denne Eksamen er bestaaet, udnævnes Kandidaten til »sho-i« (Underløjtnant af 2den Klasse) og rykker efter ca. et Aar op til at blive »schu-i« (Underløjtnant af 1ste Klasse). Efter to Aars Tjeneste i denne Charge kan man forfremmes til »tai-i« (Løjtnant).

Forfremmelser til denne saavel som til alle de ældre Charger sker udelukkende ved Valg. En »schu-i«, der ikke forfremmes, kan blive staaende, til han opnaar en Alder af 42 Aar.

Efter 8 Aars Tjeneste kan en »tai-i« forfremmes til Kaptajnløjtnant. Disse benyttes enten som Chefer paa de mindre Skibe eller gør Tjeneste som Artilleri-, Torpedo- eller Navigations-Officer i Kampskibene.

Til Kaptajn kan en Kaptajnløjtnant forfremmes uden nogen bestemt Tjenestetid. For at kunne forfremmes til Admiral (tai-sho) maa en Vice-Admiral (tucho) have haft Kommandoen over en Flaade i 2 Aar og i denne Egenskab deltaget i en Krig. Charge som Stor-Admiral kan endelig tildeles Flaade-Admiralen for fortjenstfuld Gerning under Krig.

Aldersgrænser:

Admiral	68 Aar.
Vice-Admiral	63 -
Kontre-Admiral	58 -
Kommandør	53 -
Kaptajner (2 Grader)	48 og 45 -
Kaptajnløjtnanter	42 -

Gennemsnitsalderen for de forskellige Charger var i 1904:

Admiral	59	Aar.
Vice-Admiral	52	-
Kontre-Admiral	50	-
Kommandør	45	-
Kaptajner	40 og 35	-
Kaptajnløjtnanter	30 ¹ / ₂	-

For Søofficerernes Videreuddannelse findes et Marineakademi i Tokio. Der er her to Kursus, et toaarigt, der tjener til Forberedelse til højere Kommandostillinger, og som kun kan gennemgaas efter Aflæggelse af en Tiltrædningsprøve, og et etaarigt, der tjener til Specialuddannelse af Artilleri-, Torpedo- og Navigationsofficerer, og som afsluttes med et 4 og et 3 Maaneders Ophold paa et Artilleri- og Torpedoskoleskib.

En mere akademisk Karakter har et tredje Kursus, der kan gennemgaas af Søofficerer og Marineingeniører, med Rang som Kaptajn eller Løjtnant, og som omfatter Folkeret, Strategi, Nationaløkonomi, højere Astronomi, Maskinkonstruktion og Skibbygning.

Uddannelse til Maskiningeniører.

Fordringerne ved Adgangseksamen er omtrent de samme som nævnt for at blive Kadet. Efter bestaaet Eksamen sendes Aspiranterne til Yokosuka, hvor de gennemgaar en Skole, der varer i 4 Aar. Herefter sendes de om Bord i de udrustede Skibe.

Marineingeniørerne har i den japanesiske Marine Straffemyndighed indenfor deres eget Omraade.

Mandskabsuddannelsen.

Efter japanesisk Lov kan enhver Mand med det fyldte 20de Aar udskrives til Krigstjenesten. I Almindelighed udskrives dog kun meget faa, da et meget stort

Antal melder sig som frivillige i en yngre Alder, sædvanlig fra det syttende Aar og forpligter sig til at gøre Tjeneste i 6 Aar. — Udskevne Værnepligtige er bundne for 4 Aar.

Efter bestaaet Legemsprøve gives de antagne et Kursus i Skrivning, Læsning og Regning.

Saa vel de, der antages som frivillige som de udskevne Værnepligtige, kan efter Udløbet af deres Tjenestetid blive i Marinen og kan efter at have opnaaet nedennævnte Aldre erholde Pension:

Sømænd.....	40 Aar
Underofficerer	45 -
Dæksofficerer	50 -
Overdæksofficerer	55 -

Dæks- og Overdæksofficerer gør i Modsætning til de fleste andre Mariner ikke Vagt. I intet Tilfælde har de Messe sammen med Officererne, end ikke i Jagerne eller Torpedobaadene.

De kan ikke forfremmes til Officerer.

Lønninger.

Disse er meget beskedne. Der er det noget besynderlige og i hvert Fald meget demokratiske Forhold, at Messetilskudet er ens for alle Charger; den menige Matros, Løjtnanten og Viceadmiralen faar det samme Beløb i Messepenge, nemlig ca. 20 Kroner pr. Maaned.

Efter engelske Udtalelser koster det tre Gange saa meget at leve i England som i Japan.

I de forskellige Charger er Lønningerne følgende:

Kadetter og Ingeniørelever faar under Ophold paa Skolen 90 Kroner pr. Maaned til Bestridelse af alle Udgifter.

De ældste Kadetter faar under Udkommando 50 Kr. pr. Md.

Underløjtnanter af 2den Kl. 70 Kr. pr. Md. + 18 Kr.

i Søtillæg og 18 Kr. i Messetilskud pr. Md.; i udenlandske Farvande stiger Søtillæget til det tredobbelte.

Underløjtnanter af 1ste Kl. faar 90 Kr. om Maaneden i Gage.

Løjtnanter 150 Kr. pr. Md. + Søtillæg fra 20 til 150 Kr. pr. Md.

Flag-, Artilleri- og Torpedoløjtnanter faar ekstra Tillæg for den specielle Tjeneste.

Kaptajnløjtnanter 180 Kr. pr. Md. + Søtillæg fra 40 til 220 Kr. pr. Md.

Som Chefer for Torpedobaadsjagere faar Kaptajnløjtnanter ekstra Tillæg.

Kaptajner 270 Kr. pr. Md. Søtillæg fra 50 til 220 Kr. Som Chef kan Søtillæget dog stige til 270 Kr. pr. Md.

Kommandører 400 Kr. pr. Md. Søtillæg fra 60 til 300 Kr. pr. Md. De kan tillige oppebære Erstatning for Repræsentationsudgifter.

Kontreadmiraler 520 Kr. pr. Md. Søtillæg 420 Kr. pr. Md.

Viceadmiraler 630 Kr. pr. Md. Søtillæg 550 Kr. pr. Md.

Admiraler 1000 Kr. pr. Md. Søtillæg 550 Kr. pr. Md.

Maskiningeniører, Læger og Intendantter lønnes efter deres militære Grad.

Almindelige Sømænd faar fra 6 til 30 Kr. pr. Md. foruden Søtillæg.

I evropæiske Farvande f. Eks. kan en japanesisk Matros have ca. 100 Kr. pr. Md.

Underofficerer faar afhængig af Klasse og Tjenestetid fra 15 til 35 Kr. pr. Md. foruden Søtillæg.

Dæksofficerer faar fra 50 til 100 Kr. pr. Md. foruden forskellige Tillæg.

Afskedigelser, Pensioner.

Officerer, der afskediges i Naade, tildeles som Regel en højere Rang ved Afskedigelsen. Pensionerne varierer

fra 360 til ca. 2800 Kr. pr. Aar. Noget bestemt Maksimum findes dog ikke.

Personnellets Størrelse i 1906.

Søofficerer	1 623
Marineingeniører	446
Læger	285
Intendantter	252
Kadetter	600
Værftsofficerer	130
Dæksofficerer, Underofficerer og Menige ...	36 376
Ialt...	39 712

Budget.

Dette andrager ordinært og ekstraordinært 165 Millioner Kroner for Finansaaret 1906—1907. Heraf falder de 38 Millioner paa den ekstraordinære Nybygningskonto. Endvidere faar Marinen en betydelig Andel i ca. 300 Millioner Kroner, der bevilgedes som Belønninger til Soldater og Søfolk, der har deltaget i Krigen.

Udrustninger i Aaret 1907.

Danmark.

Af Kaptajn J. H. Schultz.

Skoleskibe for det faste Personal.

Krydseren Gejser (Kommandør R. Hammer),	} Efterskolerne samt Reservekadetskolen.
Torpedobaaden Nordkaperen (Kaptajn Amdrup),	
— Delfinen og en Patrouillebaad fra $\frac{1}{6}$ i $1\frac{1}{2}$ Md.	

Krydseren Hejmdal (Kommandør F. Evers) fra $\frac{1}{6}$ i 4 Md.	}	Kadetskolen.
Kanonbaaden Falster (Kaptajn A. Scheel) fra $\frac{1}{6}$ i 3 Md.		Maskinskolen.
Krydseren Hekla (Kaptajn Nyholm) fra $\frac{1}{5}$ i $5\frac{1}{2}$ Md.	}	Elevskolen.
Forskellige Torpedo- og Patrouillebaade fra $\frac{2}{4}$ i c. 4 Md.		Torpedobaadsmaskinskolen.

Skoleskibe for det værnepligtige Personal.

Kanonbaaden Falster (Kaptajn Saabye) fra $\frac{15}{8}$ i 2 Md.	}	Værnepligtige Maskinister.
Kaserneskipet Jylland (Kaptajn Petersen) til forskellige Tider.		Eksercerskole.
Panserskipet Iver Hvitfeldt (Kommandør P. Grove).	}	Eksercerskib fra $\frac{1}{5}$ — $\frac{81}{5}$.
Krydseren Gejser (Kaptajn Messerschmidt) fra $\frac{15}{6}$ i $2\frac{1}{2}$ Md.		Selvstændigt Togt fra $\frac{1}{6}$ i 3 Md.
Torpedobaaden Havørnen (Kaptajn Amdrup), tillige Delingschef.	}	Selvstændigt Togt.
Torpedobaaden Nordkaperen (Premierløjtnant Wenck).		
Torpedobaaden Makrelen (Premierløjtnant Lorck).		
Torpedobaaden Ormen (Premierløjtnant Aarestrup).		
Torpedobaaden Hvalrossen (Premierløjtnant Ellbrecht).		
Torpedobaaden Springeren (Premierløjtnant de la Cour).		
Torpedobaaden Delfinen (Premierløjtnant Schmith).		
Torpedobaaden Sværdfisken (Premierløjtn. Dirckinck-Holmfeld).		
		Selvstændigt Torpedobaadskadretogt fra c. 20. Julii $1\frac{1}{4}$ Md.

Eskadre.

Eskadrechef med Stab (ej udnævnt).

Panserskibet Iver Hvitfeldt,	} som ovenfor.	} Eskadre i September Maaned.
Krydseren Hejmdal,		
— Hekla,		
— Gejser,		
8 Torpedobaade af I Kl.,		
Kanonbaaden Falster (Kaptajn A. Scheel),		
4 Torpedobaade af II Kl.,		
6 Patrouillebaade,		
1 Depot- og Forplejningsskib.		

Torpedobaadene af II Kl., Patrouillebaadene og Depotskibet hejse Kommando 1 Uge forinden de træde ind i Eskadre.

Stationssskibe, Fiskeriinspektion, Opmaaling m. m.

Kaserneski­bet Sjælland (Kaptajn J. Petersen fra $^{15}/_4$) hele Aaret.	} Vagtskib ved Kjøbenhavn.
Krydseren Hekla (som ovenfor) fra Begyndelsen af Juni i c. 3 Md.	} Stationsskib ved Island.
Skonnerten Ingolf (Kaptajn V. Garde) fra Oktober i 6 Md.	} Stationsskib i Vestindien.
Inspektionsskibet Islands Falk (Kaptajn Amundsen fra $^{19}/_3$) hele Aaret.	} Fiskeriinspektion ved Island.
Dampminebaaden Beskytteren (Kaptajn Bauditz fra $^{1}/_1$ — $^{25}/_4$) i c. 8 Md.	} Fiskeriinspektion ved Færøerne.
Kanonbaaden Guldborgsund (Kaptajn Bay-Schmith) fra $^{15}/_3$ i 6 Md.	} Fiskeriinspektion i Nordsøen og og Skagerak.
Torpedobaaden Springeren (Premierløjtnant Wenck) fra $^{1}/_5$ i 2 Md.	
Kanonbaaden Krieger (Kaptajn T. Topsøe-Jensen fra $^{1}/_4$) hele Aaret.	} Fiskeriinspektion indenfor Skagen.
Torpedobaaden Hvalrossen (Premierløjtn. Lorck) fra $^{1}/_5$ i c. 3 Md.	

Dampminebaaden Beskytteren (Kap- tajn Bruun) fra $27/5$ i c. 4 Md.	} Opmaaling ved Is- land og Færøerne.
Kanonbaaden Grønsund (Kaptajn Konow) fra $25/4$ i 3 Md.	
Opmaalingsskibet Willemoes (Kap- tajn Rørbye) fra $20/4$ i 3 Md.	} Opmaaling i danske Farvande.
Opmaalingsskibet Marstrand (Kap- tajn C. Bloch) fra $15/4$ i 5 Md.	
Dampskibet Dannebrog (Kommandør A. Garde) til H. M. Kongens Brug fra efter endt Reparation.	} Militæropmaaling.

Tyskland.

Af Kaptajn V. Garde.

Skoleskibe.

Kadet- og Schiffsjungenskibe.

Inspektør for Undervisningsvæsenet: Viceadmiral
Borckenhagen.

Skoleskib Freya, Kapt. z. S. v. Hol- leben,	} Om Sommeren i Nærfarvande; om Vinteren i oversøiske Farvande.
Skoleskib Moltke, Freg.-Kapt. Lau- ran,	
Skoleskib Charlotte, Kapt. z. S. Musculus,	
Skoleskib Stein, Kapt. z. S. Meurer.	

Artilleriskole og Artilleriforsøgsskibe. (Station Sønderborg).

Inspektør for Skibsartilleriet: Kontreadmiral Schrøder.

Chef for Forsøgskommandoen: Kapt. z. S. Schmidt,
tillige Chef for Store Krydser Prinz Adalbert.

Linjeskib Schwaben, Kapt. z. S. Schack.

Lille Krydser Undine, Freg.-Kapt. Stechow.

— Nympe, — Trendtel.

Skoleskib Mars, — Jasper.

Skoleskib Ulan, }
 — Delphin, } Underlagt Mars.
 — Fuchs. }

Kystpanserskib Frithjof, Korv.-Kapt. }
 v. Jachmann, } Tillige Stamskibe
 Kystpanserskib Ægir, Korv.-Kapt. } for Reserveflaaden.
 Rogge. }

Mineskole- og Mineforsøgsskibe (Station: Cuxhaven).

Inspektør for Kystartilleri og Minevæsen: Kontre-
 admiral Frantz.

Chef for Mineforsøgskommissionen: Korv.-Kapt.
 Petruschky.

Specialskib Pelikan, Korv.-Kapt. Petruschky.

Skoleskib Rhein, Kaplt. Wolfram.

— Nautilus, Korv.-Kapt. Wedding.

Minesøgerdivisionen, Kaplt. Most.

Torpedoskole- og Torpedoforsøgsskibe.

Inspektør for Torpedovæsenet: Kontreadmiral Zeye.

Chef for Torpedoforsøgskommissionen: Freg.-Kapt.

Schultz, tillige Chef for Store Krydser Vineta.

Lille Krydser München, Korv.-Kapt. Karpf.

Linjeskib Württemberg, Kapt. z. S. Sommerwerck.

Den søgaaende Flaade.

Udrustet hele Aaret med Hovedstation i Kiel.

Chef: Admiral Prins Heinrich af Preussen.

Stabschef Kapt. z. S. Lans.

Flaadeflagskib.

Linjeskib Deutschland, Kapt. z. S. v. Krosigk.

1ste Eskadre.

Chef: Kontreadmiral v. Holtzendorff.

2den Admiral: Kapt. z. S. Rollmann.

- Linjeskib Wittelsbach, Kapt. z. S. Grev v. Spee.
 — Zähringen, Kapt. z. S. Kutter.
 — Mecklenburg, Kapt. z. S. Wuthmann.
 — Wettin, Kapt. z. S. Becker.
 — K. Wilhelm d. Gr., Kapt. z. S. Rieve.
 — K. Karl d. Gr., Kapt. z. S. v. Dambrowski.
 — K. Friedrich III, Kapt. z. S. Kinderling.
 — K. Wilhelm II, Kapt. z. S. Schrøder.

2den Eskadre.

Chef: Viceadmiral Fischel.

2den Admiral: Kapt. z. S. Paschen.

- Linjeskib Deutschland, Kapt. z. S. v. Krosigk.
 — Preussen, Kapt. z. S. Frh. v. Schimmelmänn.
 — Braunschweig, Kapt. z. S. Jacobsen.
 — Hessen, Kapt. z. S. Dick.
 — Elsass, Kapt. z. S. Bachmann.
 — Lothringen, Kapt. z. S. v. Semmern.
 — Brandenburg, Kapt. z. S. Eckermann.
 — Kurfürst Friedrich Wilh., Kapt. z. S. Marwede.

Rekognoscerings-skibe.

Chef: Kontreadmiral Pohl.

2den Admiral Kapt. z. S. Kalau v. Hofe.

- Store Krydsers Yorck, Kapt. z. S. Jacobsen.
 — Roon, Kapt. z. S. Zimmermann.
 — Friedrich Carl, Freg.-Kapt. Hipper.
 Lille Krydsers Hamburg, Freg.-Kapt. Gr. v. Platen
 zu Hallermund.
 — Medusa, Freg.-Kapt. Starke.
 — Danzig, Freg.-Kapt. Schmidt v. Schwind.
 — Berlin, Korv.-Kapt. Kraft.
 — Lübeck, Freg.-Kapt. Funke.
 — Frauenlob., Freg.-Kapt. Mischke.

Tendere.

- Lille Krydser Blitz, Korv.-Kapt. Frey.
 — Pfeil, Korv.-Kapt. Meinardus.

Torpedobaade.

(Udrustet paa forskellige Tider).

- 1ste Skoleflotille (12 Baade), Chef: Kaptlt. Moller.
 2den — (12 Baade), Chef: Korv.-Kapt. Michelsen.
 Manøvreflotillen (12 Baade), Chef: Korv.-Kapt. Nordmann.
 Reserveflotillen (12 Baade), Chef: Kaptlt. Paschen.

Krydsereskadren.

(Udrustet hele Aaret med Station i Østasien).

- Chef: Kontreadmiral Coerper.
 Store Krydser Fürst Bismarck, Kapt. z. S. Wilken.
 Lille Krydser Leipzig, Korv.-Kapt. v. Rathkirch u.
 Panthen.
 — Niobe, Freg.-Kapt. Witschel.
 — Arcona, Korv.-Kapt. v. Hippel.

Underlagt Krydsereskadren uden altid at have Station fælles med denne:

- Kanonbaad Iltis, Korv.-Kapt. Küsel.
 — Jaguar, Korv.-Kapt. Grev v. Posadowsky
 Wehner.
 — Tiger, Korv.-Kapt. v. Koss.
 — Luchs, Korv.-Kapt. Bølken.
 Flodkanonbaad Tsingtau, Kaptlt. Förtsch.
 — Vaterland, Kaptlt. Toussaint.
 — Vorwärts, Oberlt. z. S. Fischer.
 Torpedobaadene Taku og S. 90.

Enkeltvis udrustede Skibe.

Amerikanske Station.

- Lille Krydser Bremen, Freg.-Kapt. Albers.
 Kanonbaad Panther, Korv.-Kapt. Timme.

Australske Station.

Lille Krydser Seeadler (f. T. i Østafrika), Korv.-Kapt.
Müller.

— Condor, Korv.-Kapt. Ahlert.

Specialskib Planet, Kaptlt. Kurtz.

Østafrikanske Station.

Lille Krydser Bussard, Korv.-Kapt. Werner.

Vestafrikanske Station.

Lille Krydser Sperber, Korv.-Kapt. v. UsLAR.

Konstantinopel.

Specialskib Loreley, Kaptlt. Kettner.

I Indlandet.

Yacht Hohenzollern, Kapt. z. S. Ingenohl.

Lille Krydser Königsberg, } Korv.-Kapt. Philipp.
— Stettin, }

Torpedobaad Sleipner, Kaptl. Pr. z. Isenburg u.
Büdingen.

Specialskib Ziethen, Korv.-Kapt. Schmaltz.

Torpedobaad paa Fiskeriinspektion, Lt. z. S. Hermann.

Specialskib Møwe, Kaptlt. Nippe.

Skoleskib for Admiralst. Grille, Kaptlt. Boethke.

I overordnede Stillinger i Land.

Chef f. Marinekabinettet: Kontreadmiral v. Müller.

— Reichs-Marine-Amt: Admiral v. Tirpitz.

— Marinens Admiralstab: Admiral Büchsel.

— Østersøstationen: Viceadmiral v. Prittwitz u.
Gaffon.

— Nordsøstationen: Admiral v. Bendemann.

Ober-Werft-Direktor K. W. Kiel: Kontreadmiral v.
Usedom.

— K. W. Wilhelmshaven.

Ober-Werft-Direktor K. W. Danzig: Kapt. z. S. Derzewski.

Skibsprøvekommission: Kapt. z. S. Wallmann.

I Tidsskriftets Majhefte omtales kortelig den projekterede Udvidelse af Kaiser-Wilhelm-Kanal. Siden den Tid har Rigsdagen vedtaget Lov om Udvidelse, som lyder paa en Bevilling af 221 Millioner Mark foruden 2 Millioner Mark til Landbefæstninger. Pengene skal tilvejebringes ved Laan. Efter Udvidelsen anslaaes Driftsomkostningerne til at vokse med 400 000 Mark om Aaret, hvilken Sum allerede vil kunne finde Dækning med det nuværende Indtægtsoverskud. Arbejdet anslaaes til at tage 7—8 Aar, men der vil saavidt muligt blive undgaet Driftsstandsninger. For Regnskabsaaret 1907 bevilges kun 15 Millioner Mark, der væsentlig skal anvendes til Grunderhvervelser, til Godtgørelser, Flytning af Boliger til Embedsmænd, Udarbejdelse af Specialprojekter m. m.

Udgifterne fordele sig iøvrigt saaledes:

Grunderhvervelser og Godtgørelser..	11 200 000	Mark.
Jord- og Uddybningsarbejder	79 800 000	—
Sikring af Kanalbredderne	4 700 000	—
Havne- og Slusearbejder (derunder 1 ny Dobbeltsluse saavel ved Bruns- büttel som ved Holtenau).....	68 750 000	—
Nye Højbroer ved Taterpfahl og Rends- burg	31 300 000	—
Forskellige andre Broer (deriblandt en ny Højbro i Stedet for Ponton- broen ved Holtenau)	5 600 000	—
Tjenesteboliger m. m.	600 000	—
Værksteds- og Driftsmateriel	1 500 000	—
Forarbejder, Undersøgelser, Dagpenge m. m.	2 500 000	—

At overføre... 205 950 000 Mark.

	Transport...	205 950 000	Mark.
Forsikringer, Indretninger m. m. for			
Arbejderne	1 200 000	—	
Uforudsete Udgifter m. m.....	13 850 000	—	
		<hr/>	
		221 000 000	Mark.

Kanalen vil i sin ny Skikkelse faa en Dybde af 11 m. imod nu 9 og en Bundbredde af 44 m. mod nu 22; den vil paa flere Steder faa et helt andet Løb og komme til at gennemskære Egne, som nu er ganske uberørt af dem. De ny Dobbeltsluser faar en Længde af 330 Meter.

Sverrig.

Af Premierløjtnant H. Ewald.

Udrustninger.

Skoler.

Skyde- og Signalskolen skal bestaa af følgende Skibe:

Panserskibet Tapperheten, Chef: Kommandørkaptajn af 1ste Grad A. Ekstrøm,

Panserskibet Odin, Chef: Kommandørkaptajn af 2den Grad H. Gulda,

Panserskibet Svea, Chef: Kommandørkaptajn af 2den Grad C. Engstrøm,

Panserskibet Thule, Chef: Kommandørkaptajn af 2den Grad H. v. Krusenstjerna,

Kanonbaaden Skagul, Chef: Kaptajn, Friherre C. Liljencrantz,

Kanonbaaden Urd, Chef: Kaptajn B. v. Sydow,

Minefartøjet Gunhild, Chef: Kaptajn G. Ecklund,

Kaserneskipet Vanadis, Chef: Kaptajn, Friherre L. Akerhielm,

Den 26de April hejser Kontreadmiral C. O. Olsen sit Flag i »Odin« og leder Øvelserne, der afsluttes den

2den Juli. I Skibene afholdes samtidig indledende Fællesøvelser mellem fast og værnepligtigt Mandskab.

Torpedobaaden Meteor, Chef: Kaptajn K. Norén, og Torpedobaaden Vind, Chef: Kaptajn J. Svinhufvud, underlægges fra den 1ste Juni Admiralen i 3 Uger.

Torpedoskolen. Under Kommando af Kommandørkaptajn af 2den Grad G. af Ugglas, der den 22de April hejser sin Stander i Torpedokrydseren Clas Ugгла, skal følgende Fartøjer deltage i Skolen:

Torpedokrydseren Clas Ugгла, Chef: Kaptajn H. Rydström,

Torpedokrydseren Ørnen, Chef: Kaptajn H. Rosensværd, Torpedobaad Nr. 2, Chef: Lieutenant, Greve C. Ehrensvärd,

Torpedobaad Nr. 4, Chef: Kaptajn S. Dahl,

Torpedobaad Nr. 75, Chef: Kaptajn A. Tydén,

Torpedobaad Nr. 77, Chef: Lieutenant E. Ljungquist, samt Torpedobaadene »Gondul«, »Gudur«, »Orkan«, »Virgo«, »Mira«, »Orion«, »Sirius« og »Plejad«, der føres af Eleverne paa Skolen. Denne afsluttes den 1ste Juli.

Mineskolen. Fra den 3die Juli til 24de September afholdes en Skole for Søminører m. fl. om Bord i Minefartøjet »Edda«, Chef: Kaptajn J. Grafström, hvem desuden Kaserneskipet »Vanadis« underlægges.

Fra 17de Juli skal Torpedobaadene Nr. 1, Chef: Lieutenant Ljungquist, og Nr. 3, Chef: Lieutenant H. Friis, samt Nr. 2 og 4 deltage i Skolens Øvelser.

Kadetskolen. De 2 yngste Klasser skal sammen med 75 Skibsdrenge uddannes om Bord i Korvetten »Saga«, Chef: Kommandørkaptajn, Friherre Gyllenkrook. Kommandoen hejses den 8de Maj. Korvetten skal afholde Øvelser i Blekinge Skærgaard og Øresund samt anløbe Amsterdam og Havre.

De 4 ældste Klasser, c. 100 Kadetter, afgaar den 15de Maj til Karlskrona, hvor der indtil den 4de Juni

holdes Øvelser i Dampmanøvrer, Søopmaaling, Torpedoskydning osv. Hertil anvendes:

Kanonbaaden »Skuld«, Chef: Kaptajn C. Åkermark, samt Torpedobaadene »Meteor« og »Vind«.

Den 5te Juni hejser Chefen for Kadetskolen, Kommandørkaptajn af 1ste Grad, H. Lindberg, sin Stander om Bord i Panserkrydseren »Fylgia«, og Kadetterne fordeles i dette Skib og i Panserskibet »Thor«, Chef: Kommandørkaptajn af 2den Grad F. Peyron. Der afholdes Øvelser i Østersøen, hvor Danzig anløbes, og i Begyndelsen af Juli forlægges Øvelsespladsen til Vestkysten. Den 17de Juli afgaar Skibene til Bordeaux, hvor Kadetterne skal besøge den internationale, maritime Udstilling. Den 6te August gaar »Thor« til Cowes for at støde til de 3 af Kysteskadrens Skibe, der paa dette Tidspunkt befinder sig her, og »Fylgia« gaar med 50 Kadetter til Hampton Road og skal senere anløbe New York.

Panserskibet »Thor« deltager med Resten af Kadetterne i Kysteskadrens Øvelser.

Skibsdrengeskolen. Under Kommando af Kommandørkaptajn af 2den Grad Greve H. W. Hamilton, der den 3die Maj hejser sin Stander om Bord i Øvelseskibet »Najaden«, skal Skolen for Skibsdrengene finde Sted i følgende Fartøjer:

- Øvelsesskibet »Najaden«, Chef: Kaptajn G. Celsing,
- Øvelsesskibet »Jaramas«, Chef: Kaptajn C. Lecke,
- Øvelsesbriggen »Gladan«, Chef: Kaptajn J. Bolinder,
- Øvelsesbriggen »Falken«, Chef: Kaptajn S. Sundin.

Desuden skal 75 af de i legemlig Henseende bedst udviklede Skibsdrengene uddannes om Bord i Korvettten »Saga« sammen med Kadetskolens 2 yngste Klasser.

Maskinskolerne. Marineingeniørelevskolen skal afholdes om Bord i Panserskibet »Odin« fra den 3die Juli til den 31te August, paa dets senere omtalte Togt i Kysteskadren.

Marineingeniøraspirantskolen skal afholdes om Bord

i Torpedokrydseren »Clas Ugglæ« paa dens Togt i Torpedobaadsflottiljen.

Kysteskadren.

Efter Skyde- og Signalskolens Afslutning den 2den Juli flytter Kontreadmiral Olsen sit Flag til Panserskibet »Oscar II«, Chef: Kommandørkaptajn af 2den Grad G. Lidbeck, og den 3die Juli begynder Kysteskadren sine Øvelser.

Eskadren skal bestaa af følgende Skibe:

Panserskibene »Oscar II«, »Tapperheten«, »Odin«, »Svea«, »Thule«, Torpedokrydseren »Ørnen«, Chef: Kaptajn, Friherre U. Sparre, Kanonbaadene »Skagul« og »Urd« og Minefartøjet »Gunhild«. Skibene faar samme Chefer som paa Skyde- og Signalskolen. Divisionschefen for Kysteskadrens 2den Division, Kommandør, Greve C. Ehrensvärd hejser sin Stander i Panserskibet »Odin« den 29de Juli.

Den 30te Juli afgaar »Oscar II«, »Tapperheten« og Torpedokrydseren »Ørnen« til Cowes, hvor Panserskibet »Thor« støder til Eskadren. Den 12te August samles Kysteskadren atter ved Sveriges Vestkyst.

Øvelserne afsluttes den 24de September.

Torpedobaadsflottiljen.

Denne skal bestaa af følgende Fartøjer:

Torpedokrydseren Clas Ugglæ, Chef: Kaptajn, Friherre

L. Ackerhielm,

Torpedobaaden Blixt, Chef: Kaptajn A. Tydén,

Torpedobaaden Meteor, Chef: Kaptajn K. Norén,

Torpedobaaden Orkan, Chef: Kaptajn B. Holmgren,

Torpedobaaden Vind, Chef: Kaptajn J. Svinhufvud,

Torpedobaaden Virgo, Chef: Kaptajn A. Hägg,

Torpedobaaden Mira, Chef: Kaptajn J. Majstrøm,

Torpedobaaden Orion, Chef: Kaptajn J. Carlsson,

Torpedobaaden Sirius, Chef: Kaptajn A. G. af Klercker.

Den 17de Juli hejser Kommandørkaptajn af 2den Grad G. af Ugglas sin Stander i »Clas Ugglas«. Øvelserne afsluttes den 24de September. Torbedobaadsflottiljen er c. 1 Maaned underlagt Kysteskadren.

Karlskronaafdelingen.

Panserskibet »Tordøn«, Chef: Kommandørkaptajn af 1ste Grad C. Rosensvärd, Panserskibet »Tirfing«, Chef: Kommandørkaptajn af 2den Grad Greve H. R. Hamilton, samt fra 17de Juli Torpedobaadene Nr. 1, 2, 3 og 4 skal danne en Karlskronaafdeling under Kommando af Kommandørkaptajn Rosensvärd, der den 1ste Juli hejser sin Stander i »Tordøn«.

Øvelserne afsluttes den 24de September, og under Kysteskadrens Øvelser paa Vestkysten vil Karlskronaafdelingen blive underlagt Kontreadmiral Olsen.

Undervandsbaaden »Hajen«.

Denne skal fra 1ste Juli paa Togt sammen med Værkstedsskibet »Ran«, Chef: Kaptajn G. Magnussen. Om dens Deltagelse i Eskadreøvelserne er endnu ikke truffet nogen Bestemmelse.

Opmaaling.

Følgende Fartøjer skal udrustes:

Kanonbaaden »Rota«, Chef: Kaptajn L. Arnelius,
Opmaalingsskibet »Svalan«, Chef: Kaptajn G. Reinius,
Opmaalingsskibet »Falken«, Chef: Kaptajn N. Selander,
Kanonbaaden »Alfhild«, Chef: Løjtnant L. Jahnke.

Endelig skal Kongens Dampskib »Drott«, Chef: Kommandørkaptajn af 2den Grad Greve L. P. Hamilton, være til Disposition fra 1ste Juni.

Det vil fremgaa af ovennævnte Udrustninger af Skoleskibe til Kadetter, at disses Uddannelse bliver ret uensartet. De 4 ældste Klassers Størrelse bevirker, at Kadetterne i disse ikke alle kan være om Bord i samme Skibe, men maa fordeles i Panserkrydseren »Fylgia« og Panserskibet »Thor«. I Aar vil saaledes 14 Kadetter af 3die Klasse, 10 af 4de, 16 af 5te og 8 af 6te Klasse komme med »Fylgia« paa dennes Togt til Amerika, medens Resten om Bord i »Thor« skal deltage i Kysteskadrens Øvelser.

Kadetterne i de 2 yngste Klasser, der alle er om Bord i Korvetten »Saga«, faar endnu Sejlskibsuuddannelse. Denne ønsker man imidlertid helt at komme bort fra og vil derved opnaa at kunne antage Kadetterne i en senere Alder end nu, helst efter bestaaet Studentereksamen. Der vil da kunne lægges mindre Vægt paa den opdragende Del af Uddannelsen, og Undervisningen vil udelukkende kunne dreje sig om de militære Fag.

En Kommission med Kommandør Gustaf Dyrssen som Formand har i længere Tid beskæftiget sig med at udarbejde Forslag til en Omorganisation af Kadetskolen, og Kommissionens Medlemmer har i Vinter foretaget Rejser til England og Tyskland for at sætte sig ind i Forholdene ved Kadetskolerne i disse Lande.

Flytningen af Stockholms Flaadestation.

Regeringsforslaget om at bevillige 38 Mill. Kroner til en Flytning af Flaadestationen til Elfvik paa Lidingøn er blevet forkastet af Rigsdagen.

Det nuværende Værft paa Skibs- og Kastelholmene anses langtfra at tilfredsstille de Fordringer, som særlig i Mobiliseringstilfælde maa stilles til et moderne Orlogsværft, og en større Udvidelse af det til Stationen hørende Flaademateriel vil være umulig uden at foretage store Forandringer, der vil medføre en Udgift paa 10

Mill. Kroner. Spørgsmaalet om at knytte Stationen til et mere hensigtsmæssigt Sted indenfor Vaxholm og Oscar-Frederiksborgs Fæstningernes Omraade har derfor staaet paa Dagsordenen i de sidste 10 Aar, og en Kommissionsbetænkning fra Aar 1900 anviser Kaknäs som det bedste Sted. Forskellige Omstændigheder — bl. a. den lettere Forbindelse mellem Stockholm og Lidingön — har imidlertid bevirket, at denne er blevet foreslaaet som Pladsen for den nye Flaadestation.

Det synes imidlertid, som om Kaknäsforslaget stadig har flest Tilhængere, thi efter Forkastelsen af Regeringsforslaget har 1ste Kammeret vedtaget at bevillige 100 000 Kroner til Udarbejdelse af Planer for en Flaadestation paa dette Sted. 2det Kammeret har imidlertid nægtet over Hovedet at gaa med til nogen Flytning af Stockholmsstationen, hvorfor Sagen foreløbig er stillet i Bero.

Strengede Dage.

Et Hundreedaarsminde.

Af Arkelius.

Efter den store Revolution var Frankrig bleven en af Europas mægtigste Stater. Under Napoleons geniale Ledelse gik de franske Hære fra Sejr til Sejr, og de fleste af Fastlandsmagterne kom i større eller mindre Afhængighedsforhold til Frankrig. Kun Storbritannien var det ikke lykkedes »den kronede Jakobiner« at besejre. Et paa-tænkt Landgangsforseg i England, hvortil der var truffet store Forberedelser, maatte opgives, og da den forenede fransk-spanske Sømagt i Slaget ved Trafalger 1805 blev ødelagt af en engelsk Flaade under Nelson, var England efter den Tid ubestridt Herre paa Havet. Napoleon besluttede da at ramme Storbritannien økonomisk ved at ødelægge dets Handel; og dette skulde da ske ved den saakaldte Fastlandsspærring, der blev erklæret den 21. November 1806, og som bestod i, at alle Havne i de Lande, der adlød Frankrigs Bud, blev lukkede for engelske Skibe og engelske Varer. Mellem de faa Stater, der ikke var Fastlandsspærringen underkastet, var Danmark-Norge, og dette var Napoleon en Torn i Øjet. Ved Freden i Tilsit den 9. Juli 1807 fik han derfor i Traktaten indsat en hemmelig Artikel, der bestemte, at Danmark-Norge skulde tvinges til at lukke sine Havne for engelske Skibe og tillige udlevere sin Flaade, for at den kunde bruges mod England.

Denne hemmelige Paragraf blev imidlertid røbet for den engelske Regering, som besluttede at komme Frankrig i Forkøbet. I de engelske Kanalhavne blev der udrustet 23 Linieskibe og over 400 mindre Fartøjer, og med saa stor Kraft blev Arbejdet fremmet, at denne mægtige Flaade,

hvorpaa der fandtes 30000 Mand Landgangstropper, allerede i Dagene fra 27. Juli til 1. August kunde forlade Havnene og staa mod Øst. For de med Folk overfyldte Skibe havde en Storm været en alvorlig Sag, men Vejret begunstigede dem, og snart var Flaaden i Kattegat. Efter at 17 Skibe var sendt til Store Bælt for af afskære Forbindelsen mellem Sjælland og Fyen, passerede Resten af den engelske Sømagt under venskabelig Salut Kronborg og ankrede den 3. August mellem Sjælland og Hveen.

I Danmark havde man længe været misfornøjet med Englands anmassende Optræden paa Havene, og Rivninger havde af og til fundet Sted; men man nærrede dog ingen Frygt for et Overfald, og kunde ikke forstaa, i hvilken Hensigt denne mægtige Flaade var ankommen til Øresund.

Det virkede derfor som et lammende Slag, da den engelske Gesandt, Sir Francis Jackson, den 8. August ankom til Kiel, hvor Kronprins Frederik opholdt sig, og af denne forlangte, at Danmark skulde slutte Forbund med England mod Frankrig, og som Garanti udlevere sin Flaade, der skulde oplægges i engelske Havne og atter gives tilbage mod Erstatning, naar Krigen var endt.

»Og hvormed vil I erstatte os vor Ære?» skal Kronprinsen have svaret, og den engelske Gesandt maatte drage bort med uforrettet Sag.

Man kendte nu Englændernes Ærinde, og i København tog man fat paa at forbedre Byens Befæstning. Flaaden, der var Stridens Æble, laa aftaklet og desarmeret i Lejet, og Tiden tillod ikke, at den blev udrustet til Kamp mod Fjenden. Forsvaret mod Søsiden maatte derfor føres fra Trekrøner, fra en Del Kanonbaade og andre Smaafartøjer, der i Hast blev armerede og bemandede.

Hæren var dragen sammen i Holsten, og den Styrke, der kunde raades over til Byens Forsvar, beløb sig til omtrent 12000 Mand foruden Marinens Mandskab, der talte 6000 Mand. Overkommandoen var betroet den 72 aarige

Ingeniørofficer, General Peymann, en brav og hæderlig Mand, men uduelig som Troppefører.

Den 10. August var Kronprinsen ankommen til Byen, hvor Københavnerne modtog ham med Begejstring, idet de troede, at han vilde blive og dele deres Kaar. De blev dog sørgeligt skuffede; thi efter at have udstedt en Proklamation om, at hans Pligter overfor Armeen kaldte ham til Holsten, afrejste han uopholdelig fra København. Han tog den sindssyge Konge med sig, og det lykkedes dem at komme over Store Bælt, skønt Jagten, de var om Bord i, blev stoppet af et engelsk Orlogsfartøj, hvis Fører dog ikke kendte de høje Rejsende og lod dem passere.

Den 16. August gik Englænderne i Land ved Vedbæk, uden at der fra dansk Side blev lagt dem nærværdige Hindringer i Vejen, og med udmærket militær Præcision bragte de i Løbet af faa Dage deres Kanoner i Batteri og indesluttede København. Heller ikke nu søgte de Danske at forstyrre Fjendens Arbejder; hele den militære Ledelse var præget af en Lunkenhed og Raadvildhed, der stod i stærk Modsætning til den Begejstring og Offervillighed, som seks Aar tidligere havde hersket i Byen under Slaget paa Reden.

Borgerne var ivrige nok og søgte at træffe de Forsvarsanstalter, de formaaede. Borgervæbningen, Studenter og Livjægere mødte hver Dag til Øvelse, men deres Lærere var gamle udtjente Officerer, hvis Formaal mere var at indøve stram Parademarch og andre af Datidens pedantiske Evolutioner, end at bibringe Folkene Færdighed i Skydning og Vaabenbrug. Ogsaa de af Indbyggerne, der ikke personlig blev øvede i militære Idrætter, søgte at gøre sig nyttige. En Mængde meldte sig saaledes til frivillig Tjeneste ved Brandkorpset, hvis Styrke herved bragtes op til næsten 4000 Mand. De gamle Sprøjter blev udbedrede, og i de fleste af Byens Porte og Gadedøre stilledes Ballier med Vand til Slukning af Ild. Rundt om i Byen blev der indrettet Lazaretter, som kendeteg-

nedes med et sort Flag, og alle voksne Mænd konstruere sig en eller anden Uniform, der skulde vidne om, at de tog Del i den almindelige Bevægelse til Byens Forsvar. Enkelte af disse »Mondurer« var af et saadant Udseende, at de, der bar dem, blev Genstand for Folks Latter; thi Københavnerne kunde endnu le, trods de truende Forhold; kun de færreste anede, hvor alvorligt det vilde blive. Man haanede Officererne og udtalte dyb Foragt for de stakkels Landeværnssoldater, der ved Køge forsøgte at samle sig for at rykke til Undsætning, men som efter en kort Kamp blev slaade.

Af og til søgte man nu fra Byen at forstyrre Fjendens Belejringsarbejder ved Udfald. Et af de alvorligste fandt Sted den 26. August, og Striden blev særlig haard i den saakaldte »Classens Have«, hvor Livjægerne under Major Holstein kæmpede energisk. Kanonbaade understøttede Udfaldet og søgte navnlig at ødelægge et stærkt, fjendtligt Batteri, der var anlagt ved Svanemøllen. Forsøget mislykkedes imidlertid, derimod blev Kanonbaaden Stubbekjøbing ramt af en engelsk Granat og sprang i Luften, hvorved 31 Mand dræbtes og 12 saaredes.

Trods Udfaldene trak Fjendens Linier sig stedse tættere om Byen, og i de sidste Dage af August maatte de danske Forposter trækkes inden for Voldene. De engelske Batterier stod nu i en Linie fra Kalvebodstrand ved Belvedere uden om Søerne til Trianglen paa Østerbro, og Københavnerne gjorde den kedelige Opdagelse, at det engelske Krudt var bedre end det danske; thi medens man kunde se danske Kugler slaa ned langt indenfor Fjendens Linier, naaede de engelske Projektiler allerede helt ind i Byen.

Der begyndte nu hos Folk at dæmre en Anelse om, hvad der vilde komme, Latteren forstummede og gav Plads for dyb Alvor.

Fra Admiralitets-Kollegiet blev allerede den 21. August følgende Ordre sendt til Orlogsværftet.

»Til Holmens Over-Equipagemester
Herr Kommandeur Kierulff.

Uagtet Man ikke bør tænke sig Muligheden i at Staden kan overgaae, vilde det dog være uforsvarligt om Man ikke alligevel toge de fornødne Præcautioner i Forveien til at forekomme, at Flaaden med dens Aparater ikke skulde blive til Nytte for Fienden; At gjøre den til Intet ved Synkning, er ikke gjørligt formedelst der ikke gives Vand nok dertil, hvor den ligger; Brænde den var vel et sikkert Middel; men at treffe det rette Øieblik, er vanskeligt, — Man kunde let fortryde det om Man skreed dertil fortidlig; og i det Øieblik at Byen overgaaer, vil det igjen være forsildig; — Ei at tale om den Fare og Confusion en saadan Ild vilde foraarsage Byen; Man maa nok derfor hellere vælge at gjøre det saa besværligt som mueligt for Fienden at transportere den bort. Masters, Rundholters, Seils med videres Tilintetgjørelse anseer Man ikke for vanskeligt; — Naar Roeret er borte, er et Skib ikke let at bringe frem; men foruden at tilintetgjøre Roerne, maae ogsaa alle Mahlerne¹⁾ tilintetgjøres, paa det ikke Fienden ved Hielp af dem skulle faa nye gjordte; disse omtalte Præcautioner vilde Herr Commandeuren være beredt paa at iværksætte, saasnart Man dertil skulle se sig nødsaget; — til den Ende maae Roerne fratages alle Skibene og placeres tilligemed Mahlerne saaledes, at de let kan tilintetgjøres; — Ved Tilintetgjørelse forstaaes at hugge istykker med Øxe, da ingen Ild dertil fra vores Side maae anvendes.

Hvad andre Ideer, som Herr Commandeuren maatte have til dette Formaal, ønsker Man sig opgivet, for derefter at tage Beslutning.

Admiralitets og Commissariats-Collegio
den 21. August 1807.

Steen Bille. Grove.

¹⁾ Modellerne.

Rorene blev efter denne Ordre taget af alle Orlogsskibene og samlede paa forskellige Steder; endvidere blev det foreslaaet at bore Huller i Bunden af Skibene, saa de kunde løbe fulde af Vand. Der blev dog ikke iværksat nogen Ødelæggelse, hverken af Skibene selv eller deres Ror og Master; hvilket vistnok var begrundet i, at Englænderne havde faaet Nys om Sagen og truede med at tage Repressalier.

Englænderne havde flere Gange opfordret til Overgivelse og lovet, at Flaaden skulde faa Lov til at have dansk Besætning og føre dansk Flag, og at den kun skulde oplægges i engelske Havne for at sikre den mod Napoleons Efterstræbelser. Stadig blev disse Tilbud dog afslaaede, og den 1. September blev de fremsat for sidste Gang.

Kommandanten var bleven saaret under et Udfald den 31. August, og havde flyttet sit Hovedkvarter til Kongens Nytorv i en Bygning, der laa paa det nuværende Hotel d'Angleterres Grund. Rundt om paa Torvet stod Dagen lang Hobe af Mennesker, der raabte og udstødte Trusler mod de øverstbefalende. Mange var berusede, thi skønt det var knapt med Fødemidler, var der som altid Brændevin at faa for en billig Penge. Selv blandt Militæret var der Gæring og Uro, navnlig indlagde det hvervede Marinerregiment, der talte 1200 Mand, sig en sørgelig Berømmelse. Det bestod for en stor Del af lovløse Banditter, der var skrabede sammen blandt Bærmen i tyske Byer og nu benyttede sig af den almindelige Forvirring til at stjæle, plyndre og desertere over til Fjenden.

Den 2. September 1807 var en mild, solklar Dag. Københavnerne nød det smukke Vejr, og da Aftenen faldt paa, var en Mængde Mennesker ude at spadserere. Da begyndte paa een Gang en voldsom Kanonade fra Fjendens Batterier, og et Øjeblik efter regnede Kugler, Bomber og Brandraketter ned over Byen. Tagsten, Vin-

duer og Murbrokker raslede ned overalt i Gaderne, og en ubeskrivelig Forvirring opstod, idet Folk styrtede af Sted for at skjule sig i Kældere og Hvælvinger, hvor de troede sig i Sikkerhed.

Vrede Raab af Mænd blandet med Kvinders Angestskrig og de saaredes Jamren hørtes alle Vegne; mange Huse tændtes i Brand, og de tunge, klodsede Sprøjter rullede af Sted for at slukke, hvad der dog var forbunden med stor Livsfare for Brandfolkene; thi saa snart Fjenden havde bemærket en Ildebrand, overdængede han Stedet med Granater.

Først henad Morgen sagtnede Skydningen og op-hørte endelig Kl. 7. Folk kom frem fra Kældrene og spurgte ængsteligt efter Slægt og Venner, men mange fik de aldrig mere at se. Store Skarer af Mennesker samlede de nødvendigste Ejendele og drog ud til Christianshavn, hvor man antog at være mindst udsat for Fjendens Ild.

Dagen forløb under ængstelig Spænding, og da Natten faldt paa, begyndte Bombardementet igen; men Københavnerne var nu belavede herpaa, og der herskede større Ro i Byen end den første Nat. Beskydningen fortsattes med aftagende Kraft hele Fredagen den 4. September, og ud paa Eftermiddagen saas et mægtigt Baal uden for Vesterport, det var de store Tømmeroplæg ved Kalvebodstrand, der var blevne skudt i Brand. Det blev som et Varsel om, hvad Natten vilde bringe; thi næppe var det mørknet, før Skydningen blev fortsat med langt større Heftighed end tidligere. Hus efter Hus styrtede sammen, en tyk, stinkende Brandrøg hvilede som et Sørgheslør over alle Gader, saa man næppe kunde aande, og en øsende Regn, der faldt ud paa Natten, kunde ikke dæmpe de mange Ildebrande, men forøgede kun det uhyggelige ved denne Nats Rædsler.

Især var Kvarteret omkring Frue- og Petri Kirker Maalet for Fjendens Projektiler, der i Hundredvis faldt

ned paa Kirkegaardene, rodede Jorden op, knuste Kisterne og slængte de dødes Levninger mellem hverandre.

Men højt over al Elendigheden hævede Frue Kirkes stolte, 380 Fod høje Spir sig op i den glødende Luft, indtil endelig ogsaa dets Skæbne blev fuldbyrdet. Tidlig Lørdag Morgen blev det ramt af en Brandrakete, faa Minutter efter stod det i Luer og sank endelig til Jorden under Fjendens drønende Jubelskrig. Hen mod Dag blev Skydningen svagere, men tung og tæt vedblev Regnen at falde.

I alt havde nu omtrent 1600 civile Mennesker mistet Livet under Bombardementet, og lige saa mange var blevne saarede. Ikke faa havde mistet Forstanden af Skræk og løb skrigende om mellem de brændende Ruiner. Nu maatte man søge at faa en Ende paa Rædslerne. En Kreds af Borgere henvendte sig til Kommandanten, som efter nogle Indvendinger indvilgede i at træde i Underhandling med Fjenden. Nu var Englænderne imidlertid ikke saa medgørlige som før Bombardementet; nu gjaldt det ikke længere Flaadens Udlevering som Pant under dansk Flag, nu forlangtes den afstaaet som engelsk Ejendom. Der var intet at gøre fra dansk Side, alle Bønner om mildere Betingelser var forgæves, og Mandag den 7. September blev Kapitulationen underskrevet.

Kapitulationen indeholdt i alt følgende 9 Artikler:

1. Naar denne Capitulation bliver underskrevet og stadfæstet, skulle hans britanniske Majestæts Tropper sættes i Besiddelse af Citadellet.

2. En Vagt af hans britanniske Majestæts Tropper skal ligeledes besætte Holmen.

3. Skibene, samt Krigsfartøjerne af enhver Benævnelse, tilligemed alle hans danske Majestæt tilhørende Skibs-Sager og Sø-Inventarium, skulle overgives i de Personers Værge, som blive udnævnte ved de Høystcommanderende for hans britanniske Majestæts Krigs-

magt, og de skulle ufortøvet sættes i Besiddelse af Holmene, samt alle de der henhørende Bygninger og Forraadshuse.

4. De sig i hans britanniske Majestæts Tieneste befindende Forraads- og Førseleskibe skulle tillades, hvis fornødent gøres, at komme ind i Havnen, for igien at indskibe, hvad Skibssager og Tropper de have hidbragt til denne Øe.

5. Saasnart Skibene skulle være udbragte fra Holmen, eller inden sex Uger fra denne Capitulations Dato, eller før, om muligt, skulle hans britanniske Majestæts Tropper overantvorde Hans Danske Majestæts Tropper Citadellet, i den Tilstand, hvori det vil findes, naar de besætte samme. Hans britanniske Majestæts Tropper skulle ligeledes inden før ommelte Tiid, eller snarere, om muligt, igien indskibes fra Øen Sieland.

6. Fra denne Capitulations Dato skulle Fientlighederne ophøre over hele Sieland.

7. Ingen Person, være sig hvo det er, skal vorde molesteret; og al Eiendom, offentlig eller privat, undtagen de før ommelte Hans Danske Majestæt tilhørende Skibe og Krigsfartøjer, samt Skibs-Sager og Soinventarium, skal respekteres; og alle civile og militaire Betientere i Hans Danske Majestæts Tieneste skulle vedblive i den fulde Udøvelse af deres Embedsforretninger over hele Sieland; og alt skal anvendes, som kan sigte til at fremme Enighed og god Forstaaelse imellem de tvende Folk.

8. Alle paa begge Sider tagne Fanger, skulle ubetinget tilbagegives, og de Officerer, som ere Fanger paa Æresord, skulle befries fra sammes Forpligtelse.

9. Al engelsk Eyendom, som maatte have været sequestreret i Følge de stedhavende Fientligheder, skal tilstilles Eyerne.

Denne Capitulation skal stadfæstes ved de respective

Høystcommanderende, og Stadfæstelserne skulle udvexles førend Klokken tolv, denne Dags Middag.

Givet i Kiøbenhavn den syvende Dag af September 1807.

Ernst Frederik Walterstorff.

Arthur Wellesley.

O. Lütken.

Home Popham.

J. H. Kirchhoff.

George Murray.

Stadfæstet og bekræftet ved os, i det britiske Hovedkvarter paa Hellerup, denne fornævnte syvende Dag af September 1807.

J. Gambier.

Cathcart.

Da Kapitulationen var afsluttet, kom Københavns Indbyggere igen frem i Dagens Lys og vendte tilbage til deres Hjem, hvilket mange dog kun genfandt som en Dynge rygende Ruiner. Man regnede, at omtrent 1600 Huse var mere eller mindre ødelagte, med alt hvad de indeholdt, hvorved mange forhen velhavende Familier var bragte i den dybeste Nød.

Smerteligere end Tabet af Ejendom føltes dog Sorgen over alle de mange Mennesker, der under disse Nætters Rædsler havde mistet Liv eller Førlighed. Af adskillige Familier var ingen flere tilbage, men nogle havde ogsaa som ved et Mirakel undgaaet Døden. I Bjørnegade (nu en Del af Fredericiagade) i Nyboder boede en Artilleriløjtnant i Marinen A. Høyer, som var »Chef« for en gammel Pram, der var armeret med en Morter og udlagt paa Reden.

Den 31. August lykkedes det ham at skyde et engelsk Skib i Sænk, men ved en underlig Tilskikkelse fandt en af de første engelske Kugler netop Vej til hans Hjem. Paa Bombardementets første Aften sad hans Familie ved det tarvelige Maaltid, da en Bombe faldt ned gennem Taget og sprængtes i Stuen, hvor den knuste alt Indbo, men skaanede Høyers Hustru og Børn, der ikke fik den mindste Skramme.

Hos Marinens Mandskab herskede en bitter Harmé over Kapitulationen, de mente sig jo ved Flaadens Tab berøvede deres Erhverv, og det kom baade i Nyboder og paa Holmene til bevægede Optrin.

Mellem Kastellet og Grønningen blev opført et højt Plankeværk, som skulde forhindre Englænderne i at komme ind i Byen. Det varede dog ikke længe, før engelske Officerer, senere ogsaa Underofficerer og menige, i Hobetal saas i Gaderne, hvor de blev betragtede med en skrækblandet Nysgerrighed. De optraadte dog alle Vegne med Ro og Høflighed i Modsætning til de højtstaaende Englændere, der skulde paase Udrustningen af Flaaden, og som herved udviste en Smaalighed og et Hovmod, der i høj Grad oppirrede de danske Officerer.

En raa Handling udførte Englænderne paa Nyholm den 16. Oktober, idet de væltede et næsten færdigbygget Linieskib af Bedingen og ødelagde det.

I Dokken paa Christianshavn henstod Linieskibet »Ditmarsken« til Reparation, men dette Skib lykkedes det ikke de engelske at faa med, da de ikke kunde finde ud af den Mekanisme, der tjente til at fylde Dokken med Vand, saa Skibet kunde flyde ud. Saa huggede de det i Stykker.

Efterhaanden som Skibenes Ekvipering skred frem, blev der saa sørgelig tomt i de ellers saa fyldte Magasiner paa Ny- og Gammelholm. Englænderne gjorde ikke alene Fordring paa det Gods, der henhørte til Flaadens Udrustning, men de borttog tillige alt, hvad der overhovedet kunde tages, som f. Eks. de store Reservebeholdninger af Sejl, Tovværk, Ankre, Tømmer, Tjære og Værktøj. Spot og Skade følges ad, thi rundt om paa Væggene i de tømte Magasiner havde raa Englændere skrevet haanende Bemærkninger om de Danske.

Skib efter Skib blev færdigt og halet uden for Bommene, og endelig laa hele Danmarks stolte Flaade,

i alt 17 Linieskibe, 16 Fregatter og 35 mindre Fartøjer, sejlklar paa Reden.

Englænderne rømmede atter Nyholm og Kastellet, det sidste Gods blev taget om Bord, og den 21. Oktober 1807 littede hele Flaaden og stod Nord paa i Sundet i Paasyn af mange Hundrede Mennesker, der inde fra Land, fra Kirketaarne og Hustage med Harme og Sorg stirrede ud efter de høje Rejsninger med de svulmende Sejl, der lidt efter lidt sank ned mod Horisonten og endelig forsvandt i det fjerne for aldrig mere at vende tilbage.

Den engelske Konge havde i sin Tid foræret Kronprins Frederik en lille Lystfregat paa 10 Kanoner. Dette Skib medtog Englænderne ikke, men det blev hurtigst muligt udrustet, bemanded med engelske Fanger og afsendt til England.

Hermed var alt borte, Dramaet var til Ende.

Bog anmeldelse.

Journalen van de admiralen van Wassenaer-Obdam (1658—59) en de Ruyter (1659—60), uitgegeven door G. L. Grove. Amsterdam 1907.

Anmeldt af H. D. L.

I de forskellige Lande, hvor overhovedet Historien dyrkes som Videnskab, hersker der i vore Dage en travl Virksomhed med at udgive historiske Kilder fra Fortiden i tilfredsstillende Udgaver. Et saadant vigtigt Kildeskrift er de ovenfor nævnte Dagbøger. Da de er førte af Hollændere og skrevne paa Hollandsk, er de ogsaa blevne udgivne i Holland. Men baade den Omstændighed, at det er en dansk Videnskabsmand, Arkivsekretær G. L. Grove, som Titelbladet betegner som Udgiver, og tillige Indholdet af selve Journalerne, der beretter os om de

to Admiralers Færd i de danske Farvande i Svenske-Krigene 1658—60, kunde vække Ønsket om, at Udgivelsen maatte have fundet Sted hos os her i Danmark, da vi med langt større Opmærksomhed, parret med en oprigtig Taknemmelighedsfølelse, kunde have fulgt de vægtige Tjenester, som Admiralerne i hine Tider ydede det danske Folk ved at sikre dets Bestaaen, da det var paa Undergangens Rand; — især hvis Dagbøgerne saa kunde have været fremlagte i dansk Udgave istedetfor som nu i det for mange ret uforstaaelige fremmede Sprog. — Da vor Forbindelse med Holland jo i det hele taget ikke er videre stor, saa at Udgivelsen af et endog meget betydningsfuldt Skrift paa hollandsk Forlag næppe skulde vække synderlig Opsigt her hjemme, har jeg udbedet mig Plads her i Tidsskriftet for at bidrage til, at Opmærksomheden kunde blive henledet paa den foreliggende Udgave.

Det første, vort Øje først søger, naar vi aabner Bogen, er naturligvis de Afsnit, der omhandler de store krigerske Foretagender. Saaledes fortrinsvis Slaget i Sundet Side 19—29. Vi bemærker flere nye Detailler, og at Obdam er utilfreds med Resultatet og med sine Officerers Færd, hvilket senere førte til vidtløftige Forhør over Deltagerne i Slaget (se Tidsskriftet Kunst 6. Aargang Hæfte 11 og 12: »Samtidige Billeder af Slaget i Øresund« af G. L. Grove).

Ligeledes faar vi vidtløftige Oplysninger om Flaadens Deltagelse i Erobringen af Fyn (S. 223—246), Operationerne i Lille-Bælt (106—112, 126, 135, 203, 232, 237—9), Slaget mellem Femern og Lolland, Maj 1659 (77 ff.), Foretagenderne mod Landskrona (32 f., 37 ff., 64—70, 211—13, 216, 219 f., 263—72, 280, 284, 292, 297) o. s. v.

Uagtet Indholdet af de to Admiralers Journaler, naar de nedskriver Dagens Begivenheder, i Følge Sagens Natur ikke kan være meget uensartet, kan der dog iagttages nogen Forskel. Obdams maa vist kaldes den mest objektive; det personlige kommer ikke meget frem; med

en vis kølig Ro fremstilles de sømilitære Foretagender; og hertil kan den Omstændighed sikkert have bidraget, at han ikke altid selv har ført Dagbogen, men at en anden delvis har ført den for »Hans Excellence«. Uagtet Ruyters Optegnelser naturligvis er lige saa nøjagtige som Obdams, har denne dog faaet noget mere med, f. Ex. om de mange Sygdomstilfælde og Dødsfald, som indtraf paa hans Skib i Vinteren 1658—59, og som ved at decimere Besætningerne forbød al større Virksomhed til Søs.

Derimod finder vi noget langt mere personligt, subjektivt ved Ruyters Dagbog, der jo ogsaa helt er ført af ham selv. Det er i saa Henseende betegnende, at Journalens første Linie saa vel som dens sidste Ord handler om hans »huysvrou«; han undlader heller aldrig at fortælle, naar han har modtaget et Brev fra sin Hustru eller sine Børn; han afsender, som det sig bør, Breve til de Haer Hoochmogende eller til de Haer Edele Mogende, men forsømmer ikke samtidig at lade Brev følge med til Hjemmet. I Modsætning til Obdam, i hvis Beretning om Søslaget i Øresund der, som anført, genklinger en noget gnaven eller bitter Tone, glemmer Ruyter ikke — ganske vist efter Tidens fastslaaede Skik — at nedskrive sin Tak til Gud, naar større Foretagender har været ledsagede af Held; saaledes ved Indtagelsen af Kærteminde (S. 236); »Gud give, det maa lykkes«, udbryder han om Landtroppernes Operationer paa Fyn (240); og efter Fredsslutningen lyder det: »Gud være takket for hans store Naade!«. Kommer han til København og kan gaa i Land, søger han regelmæssigt Prædikenen og Alterbordet, naturligvis ved den reformerte Gudstjeneste, der i øvrigt var de indfødte Lutheranere en Torn i Øjet.

Dagbøgerne synes ogsaa at vise de to Forfatters forskellige Stilling ligeoverfor den danske Konge. Til dem begge rettede Kong Frederik III i Tidens Løb adskillige Breve om militær Hjælp fra Hollænderne o. s. v.; Skrivelserne kom, i Kongens daværende afmægtige Stilling,

nærmest til at ligne Tiggerbreve, som det maa have været Souverænen en Ydmygelse at udstede. Disse mærkelige Udfærdigelser, der hidtil har været utrykte, har Udgiveren tilføjet, efter Kilder i det danske Rigsarkiv, i Noter under Texten. Uagtet Obdams Person var Kongen »sonders lieb und angenehm«, synes det, at Admiralen ikke har tillagt denne Naade stor Værdi, idet han omtaler den meget sparsomt. Det vides saaledes, at Kongen efter det frelsende Søslag sendte højtstaaende Mænd om Bord for at takke den hollandske Sejrherre (S. 29); at Frederik III selv derpaa besøgte den Del af Obdams Flaade, der laa ved København; at Kongen aflagde et Besøg hos Admiralen i dennes Logement i Carl van Manderns Hus; at Obdam var til Taffels hos Kongen og gjorde Visit hos Prinsen (den senere Christian V.); at Admiralen viste Kongen en af en hollandsk Tegner optaget Skizze af Søslaget o. s. v. (se Lind, Frederik III's Sømagt 150 efter Vallensbech; Danske Magazin 5. R. VI, 145 f.; »Kunst«, anførte Sted); men alt dette forbigaas med Tavshed. Grunden hertil kunde søges i et begyndende køligt Forhold mellem Obdam og den danske Regering (se Fridericia, Adelsvældens sidste Dage 417), der fik et Udtryk i, at Obdam, ganske vist følgende sin Instruks, tænkte paa at sejle hjem, saa at den danske Konge endog udfærdigede et Recreditiv for ham (Journalerne S. 53, 58); men den ventede engelske Flaade hindrede dog Afsejlingen (Fridericia 387). En anden Grund til Tavsheden kan søges i Obdams Sygdom, der var saa slem, at han maatte søge Pleje i Land; det var Podagra, der hindrede ham i at bruge sine Fødder; tillige var hans Sekretær falden i Slaget (S. 32). — Senere ligesom tør han mere op (S. 68, 76). Han omtaler, hvorledes Kongen ved en Kammerpage sendte ham 2 Vildgæs, som Majestæten selv havde skudt paa Amager, og hvorledes han sammen med Ruyter blev trakteret af Kongen ved Dragør i dertil rejste Telte (S. 117); ligeledes, at han havde en Confe-

rence med Kongen paa Admiral Bjelkes Skib (S. 121) o. s. v. Lige frem veltalende bliver han kun ved Synet af »Prinsen«, den trettenaarige Yngling. Obdam hentede ham selv i Dragør, førte ham med nogle Chalupper helt igennem den hollandske Flaade og saa om Bord paa sit Admiralskib, hvor Hans kongelige Højhed »gjorde ham den Ære« at indtage et Maaltid, hvorefter han atter bragte Prinsen tilbage til Dragør, efter at have bevist ham saa megen Ære, som vel muligt, baade ved Ankomst og Afrejse, til Hans kongelige Højheds Contentement (S. 119). Dog denne omstændelige Beretning er som sagt en Undtagelse. — Anderledes fyldigt fortæller Ruyter. Vidtløftigt beretter han om det omtalte Gilde ved Dragør og om Conferencen (S. 199, 201). I Decbr. 1659 skriver han: »Vi vare her meget velkomne; Kongen lod os hente i sin Vogn; næste Dag gik jeg at hilse paa Kongen, som var meget fornøjet over vor Ankomst; atter næste Dag trakteredes vi ved Kongens Taffel; vi blev fortræffelig underholdte, og der var en stor Glæde hos Kongen og de tilstedeværende Råader« (S. 251). Et Par Dage senere bragte Admiral Bjelke ham fra Kongen en smuk Guldkæde med en smuk Medalje ved (253); da hollandske Matroser især en 40 Fod bred Vaage fra Toldboden til Christianshavn, er Kongen selv til Stede og har Behag i, at Arbejdet gaar saa flinkt (256); til Byens Forsvar formeres 10 Kompagnier hollandske Soldater og Matroser; Journalen glemmer ikke at anføre, at Kongen, som inspicerede disse Tropper, udtalte sin Tak for den gode Hjælp, de ydede. Anden Nytaarsdag 1660 var Kongen om Bord som Ruyters Gæst og alle »vare meget glade« (257); i Febr. er Admiralen med Kongen paa dennes Kunstkammer og bemærkede blandt andre Rariteter Elfenbensmodellen af Norske Løve, som det naturligt var »en Lyst at se« for ham som Sømand (262); da han indberettede Tilstanden ved Landskronen til Kongen, modtog han dennes Tak; snart efter havde han baade Kongen, Dronningen, Dronningens Broder,

Admiral Bjelke og hans Frue som Gæster hos sig (264), og i den følgende Tid træffer han flere Gange sammen med Frederik III (266, 293), sidste Gang i August, da han fik sit Adelsbrev og »blev opholdt af Kongen« til næste Dag, da han saa afsejlede under adskillige Æres-skud fra Stadens Volde (306 f.). Disse mange Momenter er her anførte, for at Forskellen mellem de to Journaler bedre kan iagttages; det er kun nogle enkelte Linier af det Billede, Journalerne og de alene giver os, som her er optrukne; andre Kilder vil selvfølgelig kunne fremføre andre og flere Punkter, hvorved Billedet vil blive ændret i en betydelig Grad.

Alligevel er Obdams Journal den interessanteste, den bringer meget nyt, og den er selv aldeles ny i Literaturen, medens Ruyters tidligere har sat nogle Spor dér, nemlig i en hollandsk Beskrivelse af denne Admirals Levnet, hvor den dog ikke er gengivet fuldstændigt, saaledes som i den foreliggende Udgave, der ogsaa af den Grund maa hilses med Glæde. Det er for os Danske en Ære, at en Dansk har udgivet Bogen i det fremmede Land; om Udgiveren ved dette Foretagende har høstet lige saa megen Fordel som Berømmelse, vides ikke. Man kunde, som sagt, ønske en Udgave paa dansk; maaske kunde den forkortes hist og her (især ved at udelade Bemærkningerne om Overhalingen af de forskellige Coffardiskibe, der »intet nyt vidste«); til Gengæld kunde den forsynes med flere oplysende Tilføjelser fra Breve og Kopibøger etc. fra de to Forfatteres Haand. Det vilde gøre Bogen endnu mere tiltrækkende for den indenlandske Læseverden. Det er ogsaa paa Tiden, at vi her hjemme tage de hollandske og tillige ogsaa de svenske Kilder mere i Betragtning ved Studiet af vor Søkrigshistorie; de flyder ofte rigeligere end de danske Kilder.

Bag i Bogen findes en Fortegnelse af Skrifter, som det historiske Selskab i Ytrecht har udgivet i Aarenes Løb. Det er en anseelig Række Arbejder. Vi Danske

havde hellere set den Plads optaget af et Register over de forekommende Personer og Lokalteter; der vilde da ikke kunne findes faa indenlandske blandt dem, der saaledes anførtes. Af Registret saa man da f. Ex., at det italiensk klingende Navn Ziro paa sin Hollandsk betyder Sejro, det »latinske« Ebulo er ganske simpelt Æbelø, det astronomisk udseende Horizont er Øresund, og med det gemytlige Kasparknæ menes bare Kastrup Knæ. Til en Erstatning for Registret anføres her til Slutning nogle Navne, som man træffer paa under Læsningen: Henrik Bjelke omtales: Side 27, 29—31, 36, 41 f., 73, 77—86, 89, 94 f., 97—99, 101—111, 116, 119, 121, 123—29, 131, 134 f., 137, 139—43, 147—49, 151, 153, 185, 188, 192, 199, 201, 227 f., 230 f., 233 f., 236 f., 240, 242, 245 f., 253, 264, 271, 306. Nikolaj Helt: 34, 39, 41, 65—7, 69, 71, 73, 78, 82, 85 f., 88 f., 95, 107, 124, 127, 129, 137 f., 147, 174, 188, 195, 204, 206, 231, 233, 236, 246, 253 f., 298. Niels Juel: 34, 134, 137 f., 188, 208. Jens Rodsten: (40 f.), 188, 232, 236. Cornelius Kruse: 179. Otto Axelsen: 19 f. Capt. Coninck 81, 126, 203 o. s. v.

Udrustninger i Aaret 1907.

Frankrig.

Af Premierlieutenant Ellbrecht.

Med Aaret 1907 har den nye Fordeling af Eskadrene taget sin Begyndelse (Se Tidsskr. f. S. 1907 Pag. 312—314), og ifølge Marinebudgettet skal i Løbet af Aaret følgende Skibe udrustes:

Skoleskibe

(udrustet hele Aaret).

Kadetskolen.

Duguay-Trouin, Skoleskib (C. de V. Adam).

Borda, Ponton (C. de V. Perrin).

Bougainville, Transportavis. Annexe til Borda.
 Sylphe, Korvet. — - —
 Veloce, Torpedobaad d. h. m. — - —

Elefskolen.

Bretagne, Ponton (C. de V. Dutheil de la Rochère).
 Nissus, Korvet. Annexe til Bretagne.

Skole for Matros- og Topsgaster.

Saône, Ponton (L. de V. de Marquessac).
 Bajonnais, Korvet. Annexe til Saône.

Skole for Artillerister og Signalgaster.

Couronne (C. de V. Le Cannellier).
 Latouche-Treville, Panserkrydser (C. de F. Clarke).

Skydeskole.

Pothuau, Panserkrydser (C. de V. Le Bris).

Torpedoskole.

Magenta, Panserskib (C. de V. Jaurnet).
 Torpedobaad Nr. 28 og 94. — Annexes.
 Cécile, Krydser af 1. Kl. (C. de F. Bonnet).
 Torpedobaad Balny, Cuny, Nr. 56, 95 og 103. — Annexes.

Skole for Lodser.

Chamois, Aviso af 2. Kl. (L. de V. Fatou).
 Mutin } Annexes.
 Railleur }

Besætning til Skoleskibene ialt 259 Officerer og 5596
 Underofficerer og Menige.

Eskadrer.

1. Eskadre (Middelhavet)
 (udrustet og formeret hele Aaret).

Viceadmiral Touchard, Eskadrechef og Chef for
 1. Division.

C. de V. Auvert, Stabschef.

Kontreadmiral Manceron, Chef for 2. Division.

Kontreadmiral Krantz, Chef for Krydsereskadren.

Suffren***,	Panserskib (C. de V. Le Courtois).
Patrie,	— (— Prat).
Republique,	— (— Pivet).
Saint-Louis**,	— (— Calloch de Kérillis).
Gaulois,	— (— De la Crois de Castries).
Charlemagne,	— (— Cros).
Jules-Ferry**,	Panserkrydser (C. de V. Barnouin).
Victor Hugo,	— (— Navel).
Léon Gambetta,	— (— Gauchet).
Du Chayla,	Krydser af 2. Kl. (C. de F. Benoit).
Lalande	— - 3. - (— Bénard dit Fleury).
La Hire,	Torpedobaadsjager (— Rougelot).
Claymore,	— (L. de V. Renard).
Mortier,	— (—).
Carquois,	— (—).
Carabine,	— (— Mandine) i 7 Mdr.
Coutelas,	— (—) i 5 -
Sarbacane,	— (— Lagier) i 8 -
Glaive,	— (—) i 4 -
Arbalète,	— (— Savidan) i 9 -
Poignard,	— (—) i 3 -

Detacheret til Kreta:

Faucon, Torpedoavis. (C. de F. Frot).

Besætning ialt 270 Officerer og 6924 Underofficerer og Menige.

2. Eskadre (Middelhavet)

(udrustet hele Aaret med reducerede Besætninger).

Kontreadmiral Germinet, Eskadrechef og Chef for 1. Division.

C. de F. Daveluy, Stabschef.

Kontreadmiral Kiésel, Chef for 2. Division.

Masséna**,	Panserskib	(C. de V. Aubry).
Carnot,	—	(— Motet).
Jauréguiberry,	—	(— Nicol).
Brennus**,	—	(— Guillaou).
Charles-Martel,	—	(— Senès).
Bouvet,	—	(— de Faubournet de Montferrand).
Gloire,	Panserkrydser	(C. de V. Vincent).
Condé,	—	(— Huguet).
Amiral Aube,	—	(— Serres).
Galilée,	Krydser af 3. Kl.	(C. de F. Olivier).

Besætning ialt 139 Officerer og 3508 Underofficerer og Menige.

3. Eskadre (Kanalen).

(Fuldt udrustet i 6 Mdr. Reduceret Besætning i de 6 Vintermaaneder: Oktober—April).

Viceadmiral Gigon, Eskadrechef og Chef for 1. Division.

C. de V. Forestier, Stabschef.

Kontreadmiral Philibert, Chef for 2. Division.

Montcalm,	Panserkrydser	(C. de V.)
Gueydon,	—	(— Morazzane).
Dupetit-Thouars,	—	(— de Gueydon).
Marseillaise,	—	(—).
Jeanne-d'Arc,	—	(— de Ramey de Sugny).
Dupuy-de-Lôme,	—	(—).
Forbin,	Krydser af 3. Kl.	(C. de F. André-Fouët).
Cassini,	Torpedokrydser	(— Riquez) i 12 Mdr.
Tromblom,	Torpedobaadsjager	(L. de V. Castagnè) i 12 Mdr.
Stylet,	—	(— Joubert) i 12 -
Pierrier,	—	(—) i 12 -
Obusier,	—	(— Mostch) i 12 -
Trident,	—	(—) i 8 -
Bombarde,	—	(C. de F. d'Hespel) i 4 -

Baliste, Torpedobaadsjager (L. de V. de Lafournière) i 6 Mdr.
 Fleuret, — (—) i 6 -

Besætning ialt 141 Officerer og 3573 Underofficerer
 og Menige.

Divisioner.

Orientdivisionen (kinesiske Farvande)
 (udrustet og formeret hele Aaret).

Kontreadmiral Boisse, Chef.

C. de F. Caubet, Stabschef.

D'Entrecasteaux**, Krydser af 1. Kl. (C. de V. Fracou).

Descartes, — - 2. - (—).

Bruix, Panserkrydser (C. de V. Rochas).

Chanzy, — (C. de F. Mauger).

Javeline*, Torpedobaadsjager (C. de F. Florius).

Fronde, — (L. de V. Le Gouz de St. Seine).

Francisque, — (— Garreau).

Sabre, — (— Hallier).

Rapière, — (— De Cacqueray).

Dard, — (— Bernard).

Décidé, Kanonbaad (L. de V. Le Blanc).

Manche, Transportaviso (C. de F. Rageot de la Touche).

Argus, Flodkanonbaad (L. de V. Audouard).

Vigilante, — (— Devarenne).

Olry — (— Doë de Maindreville).

Takiang — Annexe til Olry.

Pei-Ho, — (L. de V. Marchand).

Besætning ialt 148 Officerer og 2492 Underofficerer
 og Menige.

Den indo-kinesiske Division.

Kontreadmiral de Marolles, Chef.

C. de V. Passerat de Silans, Stabschef.

Redoutable**, Panserskib (C. de V. Passerat de Silans), i
 12 Mdr. med reduceret Besætning.

Achéron, Panserkanonbaad (L. de V. Faurè),
 Styx, — (— Sèriot),
 begge i 12 Mdr. med reduceret Besætning.
 Kersaint, Krydser af 3. Kl. (C. de F. Jaime).

Besætning ialt 30 Officerer og 655 Underofficerer
 og Menige.

Atlantehavsdivisionen

(udrustet hele Aaret).

Kontreadmiral Thierry, Chef.

C. de F. Préaubert, Stabschef.

Dupleix**, Panserkrydser (C. de V. De St. Pern).
 Chasseloup-Laubat, Krydser af 2. Kl. (C. de F. Carré).
 D'Estrées, — - 3. - (— Jourden).

Besætning ialt 69 Officerer og 1164 Underofficerer
 og Menige.

Stillehavsdivisionen

(udrustet hele Aaret).

C. de V. Buchard, Chef.

Catinat, Krydser af 2. Kl. (C. de V. Buchard).
 Zéléé, Kanonbaad (L. de V. de Stabenrath).
 Vaucluse, Transportaviso (C. de F. De la Croix de Castries).

Besætning ialt 39 Officerer og 604 Underofficerer
 og Menige.

Indiske Oceans Division

(udrustet hele Aaret).

C. de V. Lormier, Chef.

Friant, Krydser af 2. Kl. (C. de V. Lormier).
 Surprise, Kanonbaad, (L. de V. Mercier).
 Rance, Transportaviso (C. de F. Banon).

Besætning ialt 42 Officerer og 580 Underofficerer
 og Menige.

Corsicadivisionen.

C. de V. Degouy, Chef.

2. Torpedobaadsflotille i Middelhavet (Ajaccio), se nedenf.

Besætning: (Torpedobaadsflotillen ikke medregnet) 3 Officerer og 2 Menige.

Tunisdivisionen.

Kontreadmiral Bellue, Chef.

C. de F. Cauvy, Stabschef.

Phlégéon, Panserkanonbaad (C. de F. Bô).

Fusée, — (L. de V. Joubert).

Mitraille, — (— De Brossard).

Flèche, Torpedo-Aviso (L. de V. Monaque).

3. Torpedobaadsflotille i Middelhavet } se nedenfor.
2. Undervandsbaadsflotille i — }

Besætning: 21 Off. og 247 Underoff. og Menige.

Algierdivisionen.

Kontreadmiral Rouvier, Chef.

C. de F. Eng, Stabschef.

Mousquetaire, Torpedobaad d. h. m. (L. de V. Juramy).

Coureur — — (— Bouju).

Chélif } Fiskeriinspektionsdampere.
Seybouse }

4. Torpedobaadsflotille i Middelhavet (Algier) } se nedenfor.
5. — i — (Oran) }

Besætning: 8 Off., 83 Underoff. og Menige.

Stationstjeneste.

Konstantinopel.

(Udrustet hele Aaret.)

Vautour, Torpedokrydser (C. de F.).

Monette, Kanonbaad (L. de V. Chopard).

Mascotte, Dampchaloupe. Annexe til Monette.

Besætning: 11 Officerer, 190 Underoff. og Menige.

Sénégal og Guinéea.

Marigot, Ponton (C. de F. Paillet)
 Goëland, Aviso af 2. Kl. (L. de V. Romano) } i 12 Mdr.

Guyane.

Jouffroy, Aviso af 3. Kl. (L. de V. Escudiez) i 12 Mdr.

Diégo-Suarez.

Capricorne, Ponton (C. de F. Lahonde) i 12 Mdr.

Cochin-Chine.

Caronade, Kanonchaloupe (L. de V. Sériot) i 12 Mdr.

Tonkin.

Adour, Ponton (L. de V. Du Merle).

Henry Rivière, Kanonchaloupe (L. de V. Méha).

Jacquin, — (—).

Besætning ialt for de sidste 5 lokale Stationer: 20
 Officerer og 330 Underoff. og Menige.

Fiskeriinspektionstjeneste.

Island.

Lavoisier, Krydser af 3. Kl. (C. de F. Le Fournier) i 8 Mdr.

Nordsøen.

(Udrustet hele Aaret.)

C. de F. Guilhon, Chef.

Ibis, Aviso af 2. Kl. (C. de F. Guilhon).

Mangine, Torpedobaad d. h. m. (L. de V. Pillu).

Sentinelles }
 Estafette } Inspektionsfartøjer. Annexes til Ibis.

Granville.

Lancier, Torpedobaad d. h. m. (L. de V. Le Vavasseur) i
 12 Mdr.

Bidassoa.

Javelot, Ponton (L. de V. Jeannel) }
 Qui-vive, Inspektionsfartøj } i 12 Mdr.

Sydlige Kyst af Frankrig.

Golo, Inspektionsfartøj i 12 Mdr.

Besætning for Fiskeriinspektionsskibene ialt: 17 Officerer og 340 Underoff. og Menige.

Transporttjeneste.

Drôme, Transportskib af 3. Kl. (L. de V. Grison) } i 12
Loiret, — — — (— Romieux) } Mdr.

Besætning: 4 Officerer og 88 Underoff. og Menige.

Opmaaling.

Chimère, Aviso af 3. Kl. } i 7 Mdr.
Fourmi, Dampchaloupe }

Besætning: 2 Off. og 40 Underoff. og Menige.

Skibe paa Prøvetogt.

Liberté, Panserskib (C. de V. Jean Kerguistel) i 5 Mdr.

Justice, — (— Mallet) i 6 Mdr.

Démocratie, — (— Poidlouë) i 7 Mdr.

Vérité, — (— Bouxin) i 3 Mdr.

Jules Michelet, Panserkrydser (C. de V. Amelot) i 6 Mdr.

Ernest Renan, — (— —) i 1 Md.

Trident, Torpedobaadsjager	}	i 2 Mdr.
Coutelat, —		
Glaive, —		
Poignard, —		
Fleuret, —		
Cognée, —		
Hache, —		
Massue, —		
Sape, —		
Gabin, —		

Besætning: 47 Officerer og 1602 Underoff. og Menige.

Sammenligner man Udrustningerne for iaar med Udrustningerne for 1906, vil man se, at en betydelig For-

andring har fundet Sted med Hensyn til Fordelingen af de maritime Stridskræfter, og at Hovedvægten er blevet lagt paa at samle de bedste og egentlige Slagskibe i Middelhavet, medens man i Kanalen har dannet en Eskadre udelukkende bestaaende af Panserkrydsere og Torpedobaadsjagere.

Af nye Skibe, der nu ere indgaaede i Eskadrerne, skal nævnes: Panserskibene *Patrie* og *Republique*, Panserkrydseren *Victor Hugo* samt Torpedojagerne *Coutelas*, *Glaive*, *Poignard*, *Trident* og *Fleuret*. Samtidig ere Kystforsvarspanserskibene udgaaede af de aktive søgaaende Eskadrer og indgaaede i Reserven.

Eskadrerne danne nu i det Hele et langt mere ensartet Billede end i de foregaaende Aar, idet de enkelte Divisioner ere blevne sammensatte af saagodtsom fuldtud homogene Skibe, hvilket maa betragtes som et betydeligt Fremskridt. Desuden ere alle Skibenes Besætninger blevne fuldt kompletterede og Krigsammunionerne anbragte ombord, saa at Eskadrerne nu optræde saa krigsberedte som muligt.

De udrustede Skibes Besætninger beløbe sig for 1907 til ialt 1366 Officerer og 28 976 Underofficerer og Menige.

Det mobile Kystforsvar.

Det mobile Kystforsvar, der i de senere Aar i Frankrig under Ledelse af Admiral Fournier har faaet en stærk Udvikling, er i 1906 blevet reorganiseret paa Basis af de under de mangfoldige Øvelser og Mobiliseringer indhøstede Erfaringer, idet der dog ikke er blevet rokket synderligt ved Grundreglerne for den ældre Ordning af 1ste April 1902.

Ifølge de nye Bestemmelser inddeles Torpedobaadene i 3 Kategorier, nemlig:

Kategori A, der indeholder Torpedobaadene de haute mer og de nyeste og bedste Baade af 1. Kl.,

Kategori *B*, der omfatter de mindre gode, men dog endnu brugelige Baade af 1. Kl. og

Kategori *C*, der indeholder alle de Baade, der ere under langvarig Reparation eller kun have en ringe militær Værdi.

Torpedobaadene fordeles i »Flotiller« i de forskellige Operationscentrer i de 5 Krigshavne: Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort og Toulon og de vigtigste strategiske Punkter i Moderlandet og i Kolonierne, nemlig: Dunkerque, Ajaccio, Bizerte, Algier, Oran, Saigon, Hongey, Diégo-Suarez og Dakar.

En Torpedobaadsflotille bestaar i Princippet af en Kommandobaad (Torpedo-Aviso eller Jager) og et vist Antal Torpedodivisionsbaade (Jagere eller Torpedobaade d. h. m.), Torpedobaade d. h. m. og Torpedobaade af 1. Kl. Den kommanderes af en Kaptajn, der har sin Stander hejst ombord i en Aaret rundt fuldt udrustet Torpedo-Aviso eller Jager. (3 Off. 59 M.).

Til Tjeneste ved Flotillen er kommanderet en ældre Premierløjtnant som Næstkommanderende, én eller flere Maskinmestre, en Læge og en Intendant.

Kommandoerne i Flotillen gælde for et Tidsrum af 18 Maaneder.

De forskellige Stationscentrer og Tilflugtssteder, som høre ind under Flotillen, ere stillede under Kommando af Flotillechefen, der er ansvarlig for deres Funktionering.

2 Torpedobaade af samme Kategori danne en Sektion; de navigere altid sammen under Sektionsførerens Kommando.

2 Sektioner danne igen en Division, der navigerer sammen med en Divisionsbaad, hvis Chef, en Premierløjtnant med over 12 Aars Anciennitet, har Kommandoen over hele Divisionen.

Torpedobaadene af Kategori *A* danne Divisionerne af 1ste Linie, som ere bestemte til først af alle at angribe en i dens Virkningsomraade fremtrængende fjendtlig

Styrke, medens Baadene af Kategori *B* danne Divisionerne i 2den Linie, bestemte til mindre vigtige Operationer.

Divisionerne i 1ste Linie kunne ogsaa blive kaldede til Støtte og Hjælp for de i deres Virkningsomraade opererende venligsindede Stridskræfter.

1ste Linies Divisionsbaade ere fuldt udrustede hele Aaret. (Besætning: 3 Off. 62 M.).

Blandt Torpedobaadene i Kategori *B* udtages en vis Del til Øvelsesbaade, der ere permanent udrustede med komplette Besætninger (1 Off. og 21 M.). Til hver af disse Baade er der knyttet 2 Baade af Kategori *A*, der ligge til Disposition med saa stærkt reducerede Besætninger (13 Mand), at disse i Mobiliseringstilfælde fuldstændig kunne kompletteres med Mandskabet fra Øvelsesbaadene. Disse Baade faa saa senere deres Besætninger kompletterede fra Depotet i Land.

Til hver Flotille hører desuden et vist Antal Reservebaade, udtagne af Kategori *B*. Disse Baade have hver en Stambesætning paa 5 Mand til Vedligeholdelse af Baaden.

Divisionsbaadene i 1ste Linie ere kommanderede af Premierløjtnanter med over 12 Aars Anciennitet, Divisionsbaadene i 2den Linie af Premierløjtnanter, der enten ere til Tjeneste ved Flotillen eller som ere tjenstgørende paa Værftet i Land og tidligere have kommanderet en Torpedobaad i Flotillen.

Torpedobaadene d. h. m. kommanderes kun af Premierløjtnanter.

Hvad Torpedobaadene af 1. Kl. angaar, da er hver Sektion kommanderet af en Premierløjtnant, medens den anden Baad i Sektionen kommanderes af en Sekondløjtnant eller en Lods (1^{er} maitre patron-pilotes).

Vagttjenesten ombord i disse Baade besørges af Lodser (2^e maitres og quartier-maitres patrons-pilotes), ligesom ogsaa Vagttjenesten ombord i Flotille-Kommando-

baaden eller i Divisionsbaadene kan overdrages til Lodser (1^{er} maitres p. p.).

Det nye Reglement behandler i Detaljerne Flotillens Øvelser og Mandskabets Uddannelse, der foregaar i fjerdingaarlige Perioder, begyndende 1ste Januar, 1ste April o. s. v. Vedrørende disse Øvelser skal bemærkes, at hver Baad mindst skal foretage 8 Øvelsesture pr. Maaned med mindst 6 Timers Gang for Maskinen. Paa disse Øvelsesture foretages Øvelse i Mærkesejlads, Signaløvelser, Øvelse i Bugsering og i Udlægning og Rydning af Mine-spærringer, indledende Angrebsøvelser ved Dag og ved Nat m. m.

I Løbet af hver Øvelsesperiode skal der fra hver Baad udskydes mindst 12 Torpedoer, hvoraf 4 om Natten, mod bevægeligt Maal. En Torpedo, forsynet med collapsing Rum, udskydes mod Slutningen af hver Periode under Natskydningen.

Hver Øvelsesperiode afsluttes med en Mobiliseringsøvelse for hele Flotillen, der varer flere Dage, og paa hvilke de mobiliserede Baade samlede foretage en Række nærmere fastsatte afsluttende Øvelser.

I Løbet af 1907 vil Torpedobaadsflotillerne og Undervandsbaadsflotillerne faa nedenstaaende Inddeling og Benævnelse samt komme til at omfatte følgende Baade:

Torpedobaadsflotillerne.

I. Kanalen.

a) 1ste Torpedobaadsflotille (Cherbourg).

C. de F. Mercier de Lostende, Chef.

Udrustet: 1 Torpedo-Aviso: Bombe (C. de F. Mercier de Lostende).

2 T.-Jagere: Jatagan, Harpon. — Divisionsbaade.

1 Torpedobaad d. h. m.: Audacieux. — Divisionsbaad.

Udrustet:	6	Torpedobaade	af 1. Kl. —	Øvelsesbaade.
	1	—	d. h. m.: Archer.	} Skole f.
	1	—	af 1. Kl.	
	1	—	d. h. m.: Zouave.	} Maskin-
	1	—	af 2. Kl.	
Disponible:	12	—	- 1. -	
Reserve:	12	—	- 1. -	
	2	—	- 2. -	
	2	—	- 2. -	til Brug for Under-
				vandsbaadene.
Besætning ialt: 29 Off. og 911 Underoff. og Menige.				

b) 2den Torpedobaadsflotille (Dunkerque).
C. de F. Lejag, Chef.

Udrustet:	1	T.-Jager:	Durandal (C. de F. Lejag).	
	1	—	Flamberge.	} Divisions-
	1	Torpedob.	d. h. m.: Grenadier.	
	8	—	af 1. Kl. — Øvelsesbaade.	
Disponible:	8	—	- 1. -	
Reserve:	3	—	- 1. -	
Besætning ialt: 29 Off. og 521 Underoff. og Menige.				

II. *Det atlantiske Ocean.*

a) 1ste Torpedobaadsflotille (Brest).
C. de F. Tonnelier, Chef.

Udrustet:	1	Torpedo-Aviso:	Sainte-Barbé (C. de F. Tonnelier).	
	2	T.-Jagere:	Fauconneau,	} Divi-
			Escopette.	
	1	Torpedobaad	d. h. m.: Trombe.	} baade.
	4	—	af 1. Kl.	
	2	—	- 2. -	
	1	—	d. h. m.: Tourbillon.	} Skole f.
	1	—	af 1. Kl.	
	1	—	d. h. m.: Vêloce.	} Maskin-
	2	—	af 1. Kl.	

Disponible: 4 Torpedobaade d.h.m.: Simoun, Typhon,
Siroco, Mistral.
8 — af 1. Kl.
Reserve: 2 — d.h.m.: Averno, Dauphin.
10 — af 1. Kl.
5 — - 2. -

I Lézardrieux (Stationscenter) Ponton: Rhin.

I L'Abrewach (Tilflugtssted) — Obligado.

Besætning ialt: 28 Off. og 970 Underoff. og Menige.

b) 2den Torpedobaadsflotille (Lorient).

C. de F. Harel, Chef.

Udrustet: 1 Torpedo-Aviso: Lance (C. de F. Harel).
2 T.-Jagere: Sagaie, Arquebuse. } Divi-
1 Torpedobaad d. h. m.: Aquilon. } sionsb.
4 — af 1. Kl. — Øvelsesbaade.
1 — d. h. m.: Défi. — Skole for
Lodser.

Disponible: 8 — af 1. Kl.

Reserve: 7 — - 1. -

I La Trinité (Tilflugtssted) Ponton: Crocodile.

I La Rocher (—) — Scorpion.

Besætning ialt: 21 Off. og 569 Underoff. og Menige.

c) 3dje Torpedobaadsflotille (Rochefort).

C. de F. Philippe, Chef.

Udrustet: 1 Torpedo-Aviso: Couleuvrine (C. de F.
Philippe).

1 T.-Jager: Epieu. } Divi-
1 Torpedobaad d.h.m.: Flibustier. } sionsb.
4 — af 1. Kl. — Øvelsesbaade.
1 — d.h.m.: Grondeur. — Skole
for Lodser.

Disponible: 8 — af 1. Kl.

Reserve: 7 — - 1. -

Besætning ialt: 19 Off. og 474 Underoff. og Menige.

III. *Middelhavet.*

a) 1ste Torpedobaadsflotille (Toulon).

C. de F. Allemand, Chef.

Udrustet: 1 Torpedo-Aviso: Dragonne (C. de F. Allemand).

	2 T.-Jagere:	Hallebarde, Pertuisane.	} Divi- sions- baade.
	1 Torpedobaad	d. h. m.: Cyclone.	
	6	— af 1. Kl. —	Øvelsesbaade.
	2	— d. h. m.:	Eclair, Sarrazin. Skole for Lodser.
	4	— d. h. m.:	Kabyle, Orage. Maskinskole.
Disponible:	12	—	af 1. Kl.
Reserve:	3	—	d. h. m.: Aventurier, Turco, Dragon.
	14	—	af 1. Kl.
	7	—	- 2. -
	3	—	- 1. -
	5	—	- 2. -

} udrustede til Brug for
Torpedoskolen og Under-
vandsbaadene.

Besætning ialt: 32 Off. og 1021 Underoff. og Menige.

b) 2den Torpedobaadsflotille (Ajaccio).

C. de F. Collas, Chef.

Udrustet: 1 Torpedo-Aviso: Levrier (C. de F. Collas).

	1 T.-Jager:	Epée.	} Divi- sionsb.
	1 Torpedobaad	d. h. m.: Chevalier.	
	6	— af 1. Kl. —	Øvelsesbaade.
Disponible:	8	—	- 1. -
Reserve:	3	—	- 1. -

I Bonifacio (Stationscenter) Ponton: Hamelin.

I Bastia (Tilflugtssted) Ponton: Entreprenant.

Besætning ialt: 26 Off. og 592 Underoff. og Menige.

c) 3dje Torpedobaadsflotille (Bizerte).

C. de F. Bechon, Chef.

Udrustet:	1	Torpedo-Aviso: Dunois (C. de F. Bechon).
	1	T.-Jager: Arc — Divisionsbaad.
	6	Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.
	2	— d. h. m.: Agile, Téméraire. — Skole f. Lodser.
Disponible:	4	— d. h. m.: Borée, Bourrasque, Tramontane, Rafale.
	4	— af 1. Kl.
Reserve:	1	— d. h. m.: Forban.
	2	— af 1. Kl.

Besætning ialt: 29 Off. og 688 Underoff. og Menige.

d) 4de Torpedobaadsflotille (Alger).

L. de V. Malcor, Chef.

Udrustet:	1	T.-Jager: Pique (L. de V. Malcor).
	1	Torpedobaad d. h. m.: Argonaute. — Divisionsbaad.
	4	— af 1. Kl. — Øvelsesbaade.
Disponible:	4	— - 1. -
Reserve:	2	— - 1. -

Besætning ialt: 16 Off. og 364 Underoff. og Menige.

e) 5te Torpedobaadsflotille (Oran).

C. de F. Conrad-Bruat, Chef.

Udrustet:	1	Torpedo-Aviso: Léger (C. de F. Conrad-Bruat).
	1	T.-Jager: Mousqueton. } Divi-
	1	Torpedob. d. h. m.: Tourmente. } sionsb.
	6	— af 1. Kl. — Øvelsesbaade.
Disponible:	8	— - 1. -
Reserve:	3	— - 1. -

Besætning ialt: 29 Off. og 548 Underoff. og Menige.

IV. *Kinesiske Farvande.*

a) 1ste Torpedobaadsflotille (Saigon).

C. de F. De la Roche, Chef.

Udrustet: 1 T.-Jager: Takou (C. de F. De la Roche).

1 — Mousquet. — Divisionsbaad.

4 Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.

Disponible: 4 — - 1. -

Reserve: 2 — - 1. -

I Rach-Dua (Stationscenter) Ponton: Vétèran.

Besætning ialt: 21 Off. og 379 Underoff. og Menige.

b) Flotille til Forsvar af Saigon — Cap S' Jacques.

C. de F. Kérihuel, Chef.

Udrustet: Alouette, Aviso af 2. Kl. (C. de F. Kérihuel).

1 Torpedobaad af 3. Kl.

4 Torpedo-Vedetbaade.

Disponible: 4 —

Besætning ialt: 8 Off. og 95 Underoff. og Menige.

c) 2den Torpedobaadsflotille (Hongay).

C. de F. Mortenol, Chef.

Udrustet: 1 T.-Jager: Pistolet (C. de F. Mortenol).

3 Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.

Disponible: 3 — - 1. -

Besætning ialt: 14 Off. og 280 Underoff. og Menige.

V. *Det indiske Ocean.*

Diégo-Suarez (L. de V. Courtoux, Chef).

Udrustet: 2 Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.

Disponible: 4 — - 1. -

Besætning: 6 Off. og 183 Underoff. og Menige.

VI. *Vest-Afrika.*

Dakar.

Udrustet: 2 Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.
 Disponible: 2 — — 1. -
 Reserve: 1 — — 1. -
 Besætning: 6 Off. og 114 Underoff. og Menige.

Undervandsbaadsflotillerne.

I. *Kanalen.*

a) 1ste Undervandsbaadsflotille (Cherbourg).

C. de F. Ronin, Chef.

Udrustet: 8 Sousmarins: Morse, Français, Algérien, X og Z (12 Mdr.), Emeraude (11 Mdr.), Opale (7 Mdr.), Rubis (4 Mdr.).

7 Submersibles: Narval (12 Mdr.), Sirène (1 Md.), Triton (5 Mdr.), Silure (8 Mdr.), Espadon, Aigrette (12 Mdr.), Q₅₁ (1 Md.).

Paa Prøvetogt: 3 Sousmarins: Emeraude (1 Md.), Opale (5 Mdr.), Rubis (6 Mdr.).

4 Submersibles: Q₅₁—Q₅₄ (ubestemt Tid).

Besætning: 31 Off. og 319 Underoff. og Menige.

b) 2den Undervandsbaadsflotille (Dunkerque).

Udrustet: 3 Sousmarins: Naïade, Phoque, Ludion, (12 Mdr.).

3 Submersibles: Sirène (11 Mdr.), Triton (7 Mdr.) og Silure (4 Mdr.).

Besætning: 10 Off. og 79 Underoff. og Menige.

II. *Det atlantiske Ocean.*

1ste Undervandsbaadsflotille (Rochefort).

Udrustet: 3 Sousmarins: Loutre, Castor og Otarie (12 Mdr.).

Paa Prøvetogt: 1 Submersible: Q₆₄ (2 Mdr.).

Besætning: 6 Off. og 65 Underoff. og Menige.

III. *Middelhavet.*

a) 1ste Undervandsbaadsflotille (Toulon).

C. de F. de Martel, Chef.

Udrustet: 7 Sousmarins: Gymnote, Gustave Zédé, Grondin, Anguille (12 Mdr.), Saphir (5 Mdr.) og Topaze (1 Md.).

1 Submersible: Cigogne (12 Mdr.)

Paa Prøvetogt: 3 Sousmarins: Saphir (6 Mdr.), Topaze (6 Mdr.), Turquoise (5 Mdr.).

4 Submersibles: Circé (4 Mdr.), Calypso (1 Md.), Q⁶⁷ og Omega (ubest. Tid).

Besætning: 21 Off. og 215 Underoff. og Menige.

b) 2den Undervandsbaadsflotille (Bizerte).

Udrustet: 4 Sousmarins: Korigan, Farfadet, Gnôme, Lutin (12 Mdr.).

Besætning: 8 Off. og 83 Underoff. og Menige.

IV. *Kinesiske Farvande.*

1ste Undervandsbaadsflotille (Saigon).

C. de F. Kerihuel, Chef.

Udrustet: 4 Sousmarins: Protée, Lynx, Perle, Esturgeon (12 Mdr.).

Besætning: 8 Off. og 80 Underoff. og Menige.

Algier.

Udrustet: 2 Sousmarins: Aloze, Truite (12 Mdr.).

Ajaccio.

Udrustet: 2 Sousmarins: Souffleur, Dorade (12 Mdr.).

Hongay.

Udrustet: 2 Sousmarins: Oursin, Méduse (12 Mdr.).

Diégo-Suarez.

Udrustet: 2 Sousmarins: Bonite, Thon (12 Mdr.).

Besætning for de 4 sidste Stationer ialt: 16 Off. og 80 Underoff. og Menige.

Udgifterne til det mobile Kystforsvar (Torpedobaadsflotillerne, Undervandsbaadsflotillerne og »Défense fixe«) er for 1907 ansat til 19 458 087 francs (i 1906: 16 212 369 francs).

Besætningerne udgør ialt: 434 Officerer og 9943 Underofficerer og Menige (i 1906: 391 Off., 8018 M.).

Norge.

Premierløjtnant Axel Topsøe-Jensen.

Skoler og Skoleskibe for det faste Personel.

Panserskibet »Harald Haarfagre« (Kmdrkapt. O. Dahl), Kadetskib.

Da det menes at være af Interesse at vise det norske Flag ved de store militære Festligheder ved Hampton Roads U. S. A. 1907, som afholdes for at højtideligholde 300-Aarsdagen for de første engelske Nybyggeres Ankomst til de forenede Stater, sendes Panserskibet Harald Haarfagre paa Togt til Amerika. Skibet er blevet indrettet til Kadetskib, som altsaa iaar afløser det tidligere anvendte: Kanonbaaden Slepner.

Torpedoskole for Officerer, Underofficerer og fast Mandskab (Chef: Kmdrkapt. Rosenquist) $10/5$ — $80/9$. Skolen bestaar af et Kursus i Land $10/5$ — $20/6$ og fortsættes derefter paa de Torpedobaade, der skal indgaa i Eskadren.

Skydeskole for Officerer, Underofficerer og fast Mandskab (Kmdr. Berglund) $10/5$ — $15/6$, dels i Land og dels om Bord i Skibene.

Som sædvanlig er der endvidere bevilget Midler til Øvelser i Land ved Korpserne, ved Torpedobatterierne paa Oscarsborg og ved Bergen, samt til Øvelser for Kyst-signalmandskabet.

Uddannelse for værnepligtigt Mandskab.

Til Øvelse for andet Kontingent af værnepligtigt Mandskab (altsaa Vintermandskabet) udrustes:

Harald Haarfagre (omtalt ovenfor), endvidere:

Vaareskadren, bestaaende af:

Panserskibet Eidsvold (Kmdrkapt. Kjelland) $^{10/5}$ — $^{15/7}$.

4 Torpedobaade I. Kl. $^{20/6}$ — $^{15/7}$ (Chefer: Kaptajnerne Nickelsen, Henriksen, Lorentzen og Scheen).

4 Torpedobaade II. Kl. $^{20/6}$ — $^{15/7}$ (Chefer: Kaptajn Tank-Nielsen, Løjtnanterne Larsen, Hartmann og Müller).

Første Kontingent af indeværende Finansaars Værnepligtige, der indkaldes $^{15/6}$, faa først en Maanedes Rekrutuddannelse om Bord i Excerskibet Kong Sverre. Den $^{15/7}$ overgaa de til Høsteskadrens Skibe.

Høsteskadren bestaar af ovennævnte Skibe og Torpedobaade samt Kanonbaad af I. Kl. Viking (Chef: Kmdrkapt. Rosenquist) $^{15/7}$ — $^{30/9}$.

Øvelserne i Høsteskadren drives først skibsvis en Maaned, hvorefter Eskadrechefen antagelig midt i August Maaned hejser sit Flag.

Den $^{30/9}$ afsluttes Eskadren og Panserskibene oplægges med Stambesætninger den $^{1/10}$.

Forskelligt. Ved en hel Del af Torpedobaadskedlerne har der vist sig Havarier; for at undersøge Grunden til disse Havarier er der nedsat en særlig Kommission.

I Februar sattes Torpedobaad Nr. 25 »Skærø« i Vandet. Den bliver fuldt udrustet 100 Tons, Længde c. 41 m, Bredde 4,5 m; den faar Tripple-Ekspansions Maskine med to Lavtrykscylindre, som skal udvikle c.

1700 I. H. K. og give Baaden en Fart af 25 Knob. I Slutningen af dette Aar vil den være fuldt færdig. Bevilling til den blev givet i Maj 1905. Kølen blev lagt i Begyndelsen af forrige Aar og den har staaet paa Stabelen 1 Aar. —

I Slutningen af Maj Maaned fratraadte Statsraad Olsen sin Post. Forsvarsdepartementet blev derefter midlertidigt overtaget af Statsminister Michelsen. —

Den i Tidsskriftets Aargang 1906 omtalte Hortenkomite har endnu ikke afsluttet sine Arbejder; om dens Beslutninger kan der ikke siges noget. Men der synes at være Rørelse i Forsvarsbevægelsen i det Hele: der hæver sig saaledes Røster for en ny Forsvarsplan omfattende Hær, Flaade og Befæstningsvæsen. Herunder skulde behandles Spørgsmaalet om Kristianiafjordens og Hortensafsnittets Forsvar, Anlæg af en Marinestation i Narvik, en fast Flaadeplan og en ny Bygningsplan for Marinen og Omorganisation af det faste Kystforsvar paa Basis af en mere maritim Uddannelse og Henlæggelse under Marinen for at tilvejebringe det nødvendige intime Samarbejde. Muligvis vil alt dette blive taget op til Drøftelse i en »Forsvarskommission«, som derfor maaske vil blive nedsat.

Marinebudgetter m. m.

Danmark.

Af Kaptajn J. H. Schultz.

Marinebudgettet 1907—1908.

§ 23.

	I. Søværnet.	Imod 1906—07
A. Marineministeriet	62 100	(+ 300) Kr.
B. Lønninger og andre Udbe- talinge t. Flaadens Personel	1 055 386	(+ 80 033) -
C. Lønninger og andre Udbe- talinge til Værftets Personel	886 182	(+ 164 497) -
D. Brød	5 360	(+ 550) -
E. Beklædning	26 440	(+ 69) -
F. Orlogsværftets Drift	2 248 487	(+ 39 962) -
G. Indkvartering	131 108	(+ 19 100) -
H. Sygevæsen	76 450	(—) -
I. Skoler	139 422	(+ 7 806) -
K. Udrustninger	959 500	(+ 10 000) -
L. Forskellige Udgifter	105 843	(+ 3 502) -
M. Undervisning til Børn af Flaadens Mandskab	12	(—) -
N. Pensioner o. Understøttelser	60 270	(+ 12 167) -
O. Søkortarkivet	8 500	(—) -
P. Opmudringsvæsenet	34 400	(—) -

5 799 460 (+ 337 986) Kr.

Fraaar:

Afdrag og Leje for
Boliger i Nyboder
(anslaet) 86 462

Fra Søetatens sær-
lige Fonds 23 166

Paa Grund af Le-
dighed i Rammerne 35 000

144 628 (—) Kr.

5 654 832 (+ 337 986) Kr.

II. *Andre under Marinen henlagte Institutioner.*

	Imod 1906—07	
A. Lodsvæsen	230 373	(+ 26 957) Kr.
B. Fyrvæsen	1 164 135	(+ 71 874) -
C. Vagervæsen	127 511	(÷ 13 996) -
D. Redningsvæsen	277 746	(+ 14 792) -
E. Søkortarkivet	30 190	(+ 850) -
F. Meteorologisk Institut....	127 137	(+ 2 875) -
G. Eksaminer for Maskinister	58 400	(+ 1 200) -
H. Skoleskibet »Georg Stage«	15 000	(—) -
I. Hirsholmene	2 300	(+ 100) -
K. Forskellige Udgifter	39 710	(+ 3 250) -
L. Christiansø	15 743	(+ 2 440) -
M.	—	(÷ 5 000) -
	<hr/>	
	2 088 245	(+ 105 340) Kr.

§ 26 VI.

Søværnet.

1. Forandringer ved ældre Krigsskibe	17 000	Kr.
2. Søminer.....	99 000	-
3. Artillerimateriel:		
a. Anskaffelse af Ammunition til Panserskibet Peder Skram (1. Bidrag)	215 000	-
b. Forandring af Panserskibet Iver Hvitfeldts Armering.....	22 500	-
4. Sømærker m. m. bestemte til Flaadens Brug i Krigstid	14 500	-
	<hr/>	
	368 000	Kr.

Sammendrag.

I. Søværnet.	II. Andre Institutioner.
§ 23... 5 654 832	2 088 245
§ 26... 368 000	—
<hr/>	<hr/>
6 022 832 (+ 337 986)	2 088 245.

Bemærkninger til de enkelte Konti.

Idet der henvises til Nytaarsartiklens Bemærkninger til Budgetforslaget skal her kun anføres de Afvigelser, der findes mellem dette og det vedtagne Budget.

§ 23.

I. Søværnet.

Paa Budgetforslaget og Budgettet er der en Forskel af 272 333 Kr., der fordeler sig saaledes:

B. Lønninger til Flaadens Personal	29 331	Kr.
C. — - Værftets —	149 765	-
F. Værftet	41 907	-
G. Indkvartering	20 200	-
I. Skoler	7 500	-
K. Udrustninger	10 000	-
N. Understøttelser	13 630	-
	<hr/>	
	272 333	Kr.

Forøgelserne paa B., C. og F. skyldes den Forøgelse i Lønning, som er tilstaaet faste Fyrbødere, samt Værftets faste Haandværkere og Arbejdsmænd ved Reguleringen af disses Lønningsforhold.

Forøgelsen paa Indkvartering skyldes fortrinsvis et større Beløb bevilget til Oliemaling af Underofficers- og Menigmandshusene i Nyboder. Bekostningen ved denne Foranstaltning, der tænkes gennemført i Løbet af 5 Aar, vil andrage ialt ca. 95 000 Kr. Endvidere skyldes Forøgelsen en Forhøjelse paa 1200 Kr. af Bevillingen til Foranstaltninger til Rotters Udryddelse, i Anledning af et fra Bakteriologisk Laboratorium »Ratin« indhentet Tilbud paa en grundig Udryddelse af Rotterne i Nyboder.

Forøgelsen paa Kontoen Skoler skyldes Udgifter til en ny Lærebog i Skibbygning til Maskinskolen.

Forøgelsen til Udrustninger skyldes Reguleringen af Lønningsforholdene.

Forøgelsen paa Understøttelser skyldes bl. a. en ubemidlet Kadet, private Arbejds mænd ved Værftet etc.

II. Andre Institutioner.

Budgettet adskiller sig fra Forslaget ved en Udgiftsforøgelse af 79 002 Kr., hvilken fordeler sig saaledes paa de enkelte Konti:

Lodsvæsen	9 356	Kr.
Fyrvæsen	53 718	-
Vagervæsen	850	-
Redningsvæsen	620	-
Meteorologisk Institut	14 138	-
Hirsholmene	100	-
Christiansø	220	-
	<hr/>	
	79 002	Kr.

Af disse er c. 10 000 Kr. forøgede Understøttelser og Lønningstillæg paa de forskellige Konti; Resten fordeler sig saaledes:

Lodsvæsen: 6 400 Kr. til Erhvervelse og Istandsættelse af et Hus paa Raagø.

Fyrvæsen: 51 000 Kr. Apparat til Radiotelegrafering i det ny Fyrskib i Graadyb; Modernisering af de to eksisterende Radiotelegrafapparater i Fyrskibe, samt Etablering af en offentlig Radiotelegrafstation ved Blaa vandshuk Fyr. Det ny Fyrskib til Graadyb, der for Tiden er under Bygning, bliver færdigt til Udlægning næste Aar, og man har da ønsket at forsyne det med Apparater til Gnistelegrafering i Lighed med de to andre Fyrskibe i Nordsøen.

Samtidig bliver en Modernisering af de nuværende tre Radiotelegrafapparater i de to Fyrskibe og ved Blaa vandshuk Fyr nødvendig. Disse Apparater er forældede og upaalidelige, særlig om Sommeren, hvor de til Tider

paa Grund af Luftelektricitetens Paavirkninger er ganske ubrugelige. Da de nævnte Anlæg er beregnede paa at afværge eller formindske Søulykker, maa de nødvendigvis svigte, naar der er Brug for dem, hvorfor man vil søge at faa dem bragt i mere tidssvarende og fuldkommen Tilstand. — Efter Forhandling med Ministeriet for offentlige Arbejder oprettes en offentlig Radiotelegrafstation ved Blaa-vandshuk Fyr. Den nye Station vil utvivlsomt kunne blive af stor Betydning for Skibsfarten.

Meteorologisk Institut: 9 338. Forøgede Udgifter til Telegrafering og Spredning ved Posten af daglige Vejrberetninger, samt Udgifter vedkommende Ismeddelelsetjenesten.

2600 Kr. til Oprettelse af en Stormvarselsstation i Thorshavn paa Færøerne.

400 Kr. til Udarbejdelse af synoptiske Kort over Færøerne.

600 Kr. til Deltagelse i den internationale permanente meteorologiske Komité's Møde i Nizza.

Tillægsbevillingsloven for 1906—07.

Søværnet.		Andre Institutioner.	
§ 23 I.	113 784 Kr.	§ 23 II.	88 746 Kr.
§ 26 VI	497 450 -		—
	<hr/> 611 234 Kr.		<hr/> 88 746 Kr.

Beløbene fordeler sig saaledes paa de enkelte Konti:

Søværnet.

§ 23 I.

B m.	Lønninger m. m. til Flaadens Personel	52 141 Kr.
C m.	— — - Værftets —	15 000 -
F IV.	Vedligeholdelse af Flaadens Skibe og Fartøjer: Reparation af Dampminebaaden Beskytteren efter et den overgaaet Havari	3 649 -

	Reparation af Transportbaadene Nr. 10 og 12	1 964	Kr.
	Indsætning af ny Kondensatorrør i »Hekla«	9 000	-
	Anlæg af en ny Vandledning	4 000	-
F VIII.	Forøgede Udgifter til Syge af Ekvipageafdelingen m. m.	3 000	-
	Lønninger til Værftets Mandskab paa Valgdage	6 419	-
L e.	Orlovspenge (for hjemsendte Reserve-læger)	3 600	-
k.	Andre Udgifter	367	-
N b.	Understøttelser	14 644	-
		<hr/>	
		113 784	Kr.

§ 26 IV.

	Torpedobaaden Havhestens Optagning efter dens Kollision med Torpedobaaden Støren	55 806	Kr.
	Ulykkesforsikring for Arbejdere	6 644	-
	Hovedreparation af H. M. Kongens Dampskib Dannebrog	435 000	-
		<hr/>	
		497 450	Kr.

§ 23 II.

Andre Institutioner.

	Lodsvæsen: Understøttelser	3 865	Kr.
	Fyrvæsen: Understøttelser og Lønninger ..	8 976	-
	Vagervæsen:		
	Understøttelser og Lønninger	275	-
	Afmærkning af Thyborøn Kanal.....	700	-
	Forøget Udgift til Hovedreparation af Vagerinspektionsskibet Løvenørn	1 800	-
	Meteorologisk Institut:		
	Udgifter ved daglige Vejrtelegrammer fra Island og Færøerne	1 300	-
	Understøttelser	200	-

Forskellige Udgifter:

Udgifter til Kommissionen til Undersøgelse af Bestemmelserne om Navigator- og Maskinistuddannelsen.....	2 000	Kr.
Christiansø: Understøttelser m. m.....	230	-
Redningsvæsenet:		
Udvidelse af Redningsvæsenets Telegraf-linier i Egnen omkring Graadyb.....	4 300	-
Forandringer og Forbedringer ved en Redningsbaad af ny Type.....	800	-
Forøget Udgift ved Anskaffelsen af en Redningsbaad til Snogebæk Redningsstation.....	1 600	-
Uskadeliggørelse af Vrag paa Forstranden	1 600	-
Understøttelser.....	100	-
Yderligere Tilskud til Danmarksekspe-ditionen til Nordøst-Grønland.....	61 000	-
	<hr/>	
	88 746	Kr.

Foruden Budgettet, Tillægsbevillingen og Lovforslaget om en ekstraordinær Bevilling til en Hovedreparation af H. M. Kongens Dampskib Dannebrog har Rigsdagen behandlet og tilendebragt fire Lovforslag angaaende Marinen, som nærmere skulle omtales.

Forslag til Lov om Opførelse af en Kaserne for Søværnets værnepligtige Mandskab m. m.

»Marineministeriet bemyndiges til at anvende det Beløb, der indkommer ved Realisation (ved Salg eller Ophugning) af gammelt eller forældet Skibsmateriel samt ved Realisation af Krydserfregatten Fyens Maskine, til Opførelse af en Kaserne for Søværnets værnepligtige Mandskab m. m., til Omdannelse af nævnte Fregat til Reserve-Kaserneskip og til forskellige Foranstaltninger, der tjene til at formindske Faren for Kjøbenhavn ved Ammunitionens Opbevaring i Byens Nærhed.«

Da Lovforslaget har en saa indgribende Betydning i Marinens Historie, skal de Lovforslaget medfølgende Bemærkninger gengives i deres Helhed.

»Søværnets indkaldte værnepligtige Mandskab, dels det Mandskab, der holdes til Tjeneste ved Minespærringerne og ved Orlogsværftet m. m., dels det Mandskab, der paa Værftet gives den indledende Uddannelse, forinden det udkommanderes med Skibene, har hidtil været indlogeret i Kaserne-skibe, hvortil har været benyttet de udrangerede Fregatter: Sjælland, Jylland og Niels Juel. Disse Skibe, der ere byggede i Aarene 1855—60, ere nu i en saadan Tilstand, at de maa anses som uskikkede til Opholdssted for Mandskabet, da Skrogene ere raadne og Dækkene utætte. En Reparation af dem maa anses for uigennemførlig, da den nærmest maatte bestaa i en Ombygning, der vilde medføre uforholdsmæssige Udgifter saavel straks som til deres Vedligeholdelse i Aarenes Løb, og dog vilde deres Levetid kun være kort.

Man er da nu kommen til det Punkt, at der maa træffes andre Foranstaltninger til de værnepligtiges Ophold, og Ministeriet maa da baade af praktiske og økonomiske Grunde anse det for rigtigt at forlade Kaserne-skibene og gaa over til at indlogere Mandskabet i en Kaserne i Land, en Ordning, der forøvrigt tildels paa-trænger sig som en Nødvendighed, efterhaanden som de gamle Skibe forsvinde, da det i de sidste 25 Aar byggede Skibsmateriel ikke egner sig til — eller i hvert Fald først ved en kostbar Ombygning vil kunne gøres nogenlunde egnet til — Kaserne-skibe. Hvorvel Opførelsen af en Kaserne i Øjeblikket vil medføre en betydelig Udgift, vil Anvendelsen af en Bygning i Land i Stedet for Kaserne-skibene dog i Længden være besparende, dels fordi den har en meget længere Levetid end Skibet, dels fordi den ikke som dette periodisk kræver betydelige Beløb til Hovedreparationer og Vedligeholdelse.

Kasernen skal i Fredstid kunne afgive god og ri-

gelig Plads for ca. 500 Mand foruden for de til Tilsynet nødvendige Befalingsmænd, og det er i den udarbejdede Plan tilstræbt at tilvejebringe sunde og gode Lokalteter for Mandskabet; man vil da ogsaa i den Retning kunne opnaa langt bedre Forhold end i Kaserneskiene, hvor man altid har været nødsaget til at slaa af paa de Fordringer, der i saa Henseende bør stilles. I Mobiliseringstilfælde, hvor saa mange Hensyn maa tilsidesættes, vil Kasernen derimod, ved at man belægger ogsaa de Rum, der under almindelige Forhold benyttes til Spise- og Opholdsrum, kunne belægges med ca. 700 Mand, og da der under Mobilisering endvidere maa skaffes Plads til andre ca. 700 Mand, som ikke straks kunne sendes om Bord i Skibene, er det her foreslaaet at omdanne Fregatten Fyen, der nu ikke har nogen militær Værdi, til Reserve-Kaserneski. —

Forskellige Bladartikler vedrørende den formentlige Fare for Kjøbenhavn ved Hærens og Flaadens Krudtmagasiners Beliggenhed i Byens umiddelbare Nærhed fremkaldte i 1901 en Del Røre og gav derved Anledning til, at Sagen blev bragt paa Bane under Finanslovens 1ste Behandling i Folketinget i Oktober 1901. Følgen heraf var, at der af Krigs- og Marineministeriet samme Efteraar nedsattes en Fælleskommission til at tage Spørgsmaalet om en Ændring af disse Forhold under Overvejelse.

Efter at Fælleskommissionen i Juni 1902 havde afgivet Betænkning, blev der af Marineministeren i 1903 i Folketinget fremsat Forslag til Lov om Opførelse af Krudtmagasiner til Flaaden samt om Foranstaltninger til Flytning af Minebaadene. Udgifterne ved dette Forslags Gennemførelse var anslaaet til ca. 230 000 Kr. Forslaget var til 1ste Behandling i Folketinget den 30te November 1903 og herunder udtaltes, at det vilde være ønskeligt, at der i Udvalg undersøgtes, om det foreliggende Lovforslag sikrede en saadan Formindskelse af

den tilstedeværende Fare, at det var de foreslaaede og ret betydelige Ofre værd.

Lovforslaget henvistes til Finansudvalget, der imidlertid hverken afgav Betænkning eller Beretning herom.

Medens man paa det Tidspunkt endnu for en stor Del anvendte det let antændelige og farlige brune og sorte Krudt til Ladninger, har Udviklingen medført, at man nu hovedsagelig anvender det tungt antændelige røgfri Krudt, der tilmed til mellemsvært og lettere Skyts er pakket i Patroner. Herved muliggøres en Ordning, der, foruden at være langt billigere, byder fuld Sikkerhed for Byen, medens samtidig Flaadens Krigsberedskab forbedres.

Ved at træffe Foranstaltninger i Flaadens større Krigsskibe til, at Magasinerne, hvis Forholdene gør det nødvendigt, hurtigt kan sættes under Vand fra Dækket, opnaas, at al Ammunition, bestaaende af røgfrit Krudt indesluttet i vandtætte Kasser eller i Patroner, med fuld Sikkerhed kan opbevares om Bord. I vore nyere Skibe findes Magasinerne i to Grupper, hver i sin Ende af Skibet; hver Gruppe bestaar atter af flere indbyrdes adskilte og vandtætte Rum. Ved en saadan Magasineringsmaade deles Ammunitionsbeholdningen ud i saamange mindre Portioner, at enhver Fare for Byen er udelukket, og det er samtidig muligt at holde de saaledes oplagte Skibe under et effektivt Tilsyn ved Dag og ved Nat, hvad der meget vanskeligt lader sig gøre ved isoleret og spredt liggende Magasiner.

Man har anset det for rettest kun at foretage de nævnte Foranstaltninger i de nye Skibe, hvor Brandfaren er forsvindende (Panserskibene »Peder Skram«, »Olfert Fischer« og »Herluf Trolle« samt i Panserbatteriet »Skjold«). Beholdningerne i de nuværende Magasiner vil herved og ved en hensigtsmæssig Fordeling af den resterende Ammunitionsbeholdning kunne bringes saa betydelig ned, at enhver Fare for Ødelæggelse eller Be-

skadigelse af nærliggende Dele af Byen ved en Eksplosion i et af Magasinerne vil forsvinde.

Bekostningen ved de Foranstaltninger, der i denne Anledning nødvendiggøres, anslaaes til c. 14 000 Kr.

Som andet Led i Bestræbelserne for at fjerne Eksplosionsfaren fra Hovedstaden har man nu, ligesom ved Forslaget i 1903, anset det for rigtigt at finde en mere hensigtsmæssig Plads for de krigsberedte Minebaade.

En Del af de til Minespærringerne ved Kjøbenhavn bestemte Miner, ladede med gennemparafineret Skydebomuld, ialt ca. 38 500 kg., opbevares i 6 Jern-Minebaade, ældre Transportbaade, som nu ere fortøjede i den saakaldte Tømmergrav paa Orlogsværftet mellem Frederiksholm og Kvintusvejen. Skønt denne Opbevaringsmaade for Miner, der ere ladede med Skydebomuld, næppe indeholder nogen egentlig Fare, idet en Eksplosion maa betragtes som næsten helt udelukket, har man dog anset det for rigtigst nu atter at tage Spørgsmaalet op til Behandling og at benytte denne Lejlighed til uden direkte Udgift for Statskassen at søge tilvejebragt en mere isoleret Beliggenhed for bemeldte Baade.

Om disses Beliggenhed gælder i særlig Grad, at den maa være sikker, beskyttet mod Sø, Isdrift o. lign. og samtidig have en let Adgang til Søen af Hensyn til en hurtig Udlægning af Minespærringerne.

Som et Sted, der i enhver Henseende opfylder de nævnte Betingelser, skal man udpege Fæstningsgraven Øst for Kvintus, idet Baadenes Beliggenhed her vil blive godt isoleret, og de Graven omgivende Volde og Bastioner ville yde god Beskyttelse mod Følgerne af en eventuel Eksplosion i Baadene, der ligesom hidtil ville blive fortøjede parvis med en saa stor Afstand mellem Grupperne, at en Eksplosion ikke kan forplante sig fra den ene Gruppe til den anden.

For at gennemføre dette Projekt fordres imidlertid

en Gennemskæring af Kurtinen mellem Charlotte Amalies Bastion og Kvintus samt Anbringelsen af en Klapbro for Vogne over Gennemskæringen. Udgiften hertil, indbefattet Anbringelsen af de fornødne Fortøjningspæle for Baadene, vil ifølge de udarbejdede Planer og Overslag andrage ca. 30 000 Kr.

Midlerne til Opførelsen af en Kaserne, til Omdannelse af Fregatten Fyen samt til de her nævnte Sikkerhedsforanstaltninger m. m. vil kunne tilvejebringes uden direkte Udgift for Statskassen ved Realisation af Fyens Maskine og af gammelt og forældet Skibsmateriel, der dels ikke længere er brugbart, dels ingen Værdi har som Krigsmateriel, og som kun koster Penge til Vedligeholdelse uden virkelig Nytte blot for ikke helt at forfalde. Af saadant gammelt Materiel er der først og fremmest de tre nuværende Kaserneske, Fregatterne Sjælland, Jylland og Niels Juel, der, da de ere kobberforhudede og kobberfaste, repræsenterer en ret betydelig Værdi, dernæst Skonnerten St. Thomas, Panserfregatten Danmark og Panserbatteriet Rolf Krake, og endelig er Panserbatteriet Lindormen samt Panserskibene Tordenskjold og Helgoland nu forældede og uden nogen som helst Værdi som Kampskibe, saa at de bør udgaa af Flaaden.

Det ovennævnte Materiel vil ved Realisation kunne give et Udbytte af ca. 414 000 Kr., der er tænkt anvendt til Opførelsen af en Kaserne, der efter Overslaget vil andrage ca. 320 000 Kr., til Fregatten Fyens Omdannelse til Reserve-Kaserneske, der er anslaaet til ca. 50 000 Kr., til Foranstaltninger i Flaadens Skibe og til Minebaadernes Flytning 44 000 Kr.

Det skal sluttelig bemærkes, at det er Ministeriets Hensigt at opføre Kasernen paa det under Orlogsværftet hørende Salutbatteri »Sixtus«, altsaa en Grund, der ikke kan antages at ville blive berørt af selv de videstgaaende

Forandringer, Orlogsværftet vedrørende, som Tiden og Udviklingen maatte gøre ønskelige.

Angaaende dette Lovforslag er der brevvekslet med Forsvarskommissionen af 1902 (se nedenstaaende Bilag I. og II).

Marineministeriet.

København, den 15. Januar 1907.

Hermed 24 Bilag.

Bilag 1.

Til

Forsvarskommissionen af 1902.

Uagtet Lov af 7. Marts 1902 om Forsvarskommissionens Nedsættelse ikke giver Forsvarsministeren nogen Ret til at stille Spørgsmaal til Kommissionen eller til at afæske denne Erklæring eller Betænkning over Sager, og uagtet Kommissionen derfor ikke heller kan siges at have nogen Pligt til at svare, saa turde det dog formentlig være naturligt, at militære Foretagender som Nybygninger og lignende ikke gennemføres af Bevillingsmagten, saa længe Forsvarskommissionen sidder, uden at der gives denne Lejlighed til at give sin Erklæring i Sagen, og navnlig Lejlighed til at udtale sig om, hvorvidt den i sine Overvejelser maatte være kommet til Resultater, der tale imod den paatænkte Foranstaltning. Ud fra denne Betragtning tillader jeg mig da herved, idet jeg hoslagt vedlægger Forslag til Lov om Opførelse af en Kaserne for Søværnets værnepligtige Mandskab m. m., at udbede mig en Erklæring fra Kommissionen om dens Stilling til de ved Lovforslaget paatænkte Foranstaltninger.

Idet jeg iøvrigt henviser til Lovforslagets Motiver, skal jeg desuden om Sagen tillade mig at anføre følgende:

De 3 Kaserneske, de gamle Træfregatter Sjælland, Jylland og Niels Juel, ere byggede i Aarene 1855—60, altsaa gennemsnitlig 50 Aar gamle; de have i sin Tid været meget brugte som Øvelsesskibe, men have i den

sidste Snes Aar henligget i Flaadens Leje og ere efter dertil sigtende Omdannelse anvendte som Kaserneskeibe. De ere kun lidet skikkede til dette Brug: Tømrene ere raadne, Dækkene stærkt medtagne og utætte, Vinduer, Porte og Døre slutte ikke, saa at Skibene kun frembyde et uheldigt og tilmed usundt Opholdssted for det indkvarterede Mandskab.

Hvad angaar de Skibe, som endnu opføres i Listen over Flaaden, men som i Lovforslaget foreslaas realiserede, nemlig Skonnerten St. Thomas, Panserfregatten Danmark, Panserbatterierne Rolf Krake og Lindormen og Panserskibene Tordenskjold og Helgoland, da ere de dels paa Grund af Alder, dels som Følge af deres forældede Konstruktion, svage Panser, gammeldags Armering og utilstrækkelige Fart uden nogen som helst Værdi som Kampskibe, de fylde kun op paa Listen og give et fejlagtigt Billede af Flaadens Styrke; desuden kræve de for ikke at forfalde, saa at den eneste Værdi, de endnu have, nemlig Værdien som Salgs vare, yderligere vilde forringes, aarlig en betydelig Udgift til Vedligeholdelse.

Ogsaa i andre Mariner, særlig i England, søger man af Hensyn til Vedligeholdelsesomkostningerne at skille sig af med forældet og utidssvarende Materiel, og det paa en langt radikalere Maade, idet de Skibe, som England i de senere Aar har realiseret, kun have haft en Alder af 15—25 Aar, medens de af vor Flaades Skibe, der her ere foreslaaede realiserede, ere 26—42 Aar gamle. De Priser, som i England ere opnaaede for de udrangerede Skibe, variere, saa vidt Ministeriet bekendt, mellem 21 og 71 Kr. pr. Ton; desuden er solgt et fransk Skib for 65 Kr. pr. Ton.

— — — — —

Den i Lovforslaget angivne Maade til at tilvejebringe Midler til de foreslaaede Foranstaltninger uden at ty til direkte Bevillinger har været bragt i Anvendelse ved forskellige tidligere Lejligheder, f. Eks.:

Ved Finanslov for 1870—71 bemyndiges Marine-ministeriet til at anvende til Bygning af nye Skibe indtil 70 000 Rdl. af den Sum, som maatte indkomme ved Salg af ældre Skibe;

Ved Finanslov for 1875—76 bemyndiges Marine-ministeriet til at anvende et Beløb af indtil 200 000 Kr. af den Sum, der maatte indkomme ved Realisation af Linieskibet Skjold og Hjuldampskibet Holger Danske til at fremme Bygningen af det paa § 23 Konto C. I. 1. opførte Sømateriel (Kanonbaadene Øresund, Møen, Store Bælt, Lille Bælt, en Jern-Skrueskonnert og et større Panserskib);

Ved Finansloven for 1878—79 bemyndiges Marine-ministeriet til at anvende et Beløb af 70 000 Kr. af den Sum, der maatte indkomme ved Salg af Panserfregatten Dannebrog's Maskiner, Kedler og Rejsning til dette Skibs Forandring til Eksercer- og Kaserneskip;

Ved Finansloven for 1882—83 bemyndiges Marine-ministeriet til at anvende af den Sum, der indkommer ved Realisationen af Dampskibene Hekla og Gejser samt Kanonbaaden Thura:

a. Til Bygning af en Troppettransportbaad .	42 000 Kr.
b. Til Omdannelse af Dampskibet Slesvig til Troppe transportskib	26 000 -
	68 000 Kr.

Ved Tillægsbevilling for 1901—02 bemyndiges Marineministeriet til af den Sum, der indkommer ved Realisation af Korvetten Dagmar, at anvende et Beløb af 3 000 Kr. til at gøre Korvettens Tag anvendeligt til Dampskibet Dannebrog.

Ved Finanslov for 1904—05 bevilges et Beløb af 3 100 Kr. til i Forbindelse med, hvad antagelig vilde indkomme ved Salget af Kutteren Agnete, 1 500 Kr., at udrede Udgiften ved Indkøb af Toldkrydser Nr. 7 til

Øvelsesskib for Flaadens Officerer, og ved Tillægsbevilling af samme Finansaar bemyndiges Ministeriet til at anvende det ved Salget af Kutteren Agnete udover de 1 500 Kr. indkomne Beløb, 2 000 Kr., til Toldkrydserens Omdannelse.

De i Lovforslaget foreslaaede Foranstaltninger kunne altsaa gennemføres uden direkte Bevilling. Det er Hensigten af det anførte Materiel kun at realisere saa meget, at de Beløb, der kræves til at gennemføre de foreslaaede Foranstaltninger, derved indvindes. Skulde der dog fremkomme et Overskud, vil dette blive indbetalt i Statskassen.

Viser Udbydelsen til Salg, at der ikke indkommer nok, stilles Sagen i Bero, indtil Rigsdagen igen faar Lejlighed til at udtale sig.

J. C. Christensen.

Hedemann.

Forsvarskommissionen af 1902.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1907.

Bilag 2.

Til Forsvarsministeren.

I Anledning af Deres Ekscellences Skrivelse af 15. Januar d. A. til Forsvarskommissionen, hvori De udbejder Dem Kommissionens Erklæring om dens Stilling til det med bemeldte Skrivelse følgende Lovforslag om Opførelse af en Kaserne for Søværnets værnepligtige Mandskab m. m., har jeg herved den Ære paa Forsvarskommissionens Vegne at udtale følgende:

Uagtet Forsvarskommissionen ikke har taget afgørende Standpunkt til Spørgsmaalet om den fremtidige Ordning af Kjøbenhavns Søforsvar, tør det efter de stedfundne Overvejelser anses for givet, at Kommissionens Flertal forudsætter, at der ogsaa fremtidig i forskellige Øjemed vil blive Anvendelse for værnepligtigt Mandskab af Søværnet ved Kjøbenhavn.

Kommissionens Flertal kan derfor anbefale, at der for dette Mandskab bygges en Kaserne til Afløsning af gamle uheldige Kaserneskebe og finder intet at indvende imod, at Midlerne til dette Foretagende tilvejebringes ved Realisation af forældet Sømateriel. I hvilken Udstrækning denne Realisation bør finde Sted, saavel som om Hensigtsmæssigheden af den foreslaaede Sikring af Hovedstaden mod Eksplosionsfare, finder Kommissionen ikke Anledning til at udtale sig.

A. Thomsen.

E. Skram.

Lovforslaget var til 1ste Behandling i Folketinget den 28. Februar, hvor det henvistes til Finansudvalget, som afgav Betænkning den 21. Marts; 2den og 3die Behandling fandt derefter Sted henholdsvis den 4. og 5. April, hvorefter det oversendtes til Landstinget. Her gennemgik det de 3 Behandlinger den 10., 12. og 15. April og fik kgl. Stadfæstelse den 19. April 1907.

Til 2den Behandling i Folketinget var der af et Mindretal i Udvalget (Socialdemokraterne), der ansaa det for uøkonomisk at bygge en kostbar Kaserne nu, da en Omordning af vort hele Militærvæsen er nær forestaaende, stillet Forslag om at omforme Lovforslaget saaledes, at der blev givet Marineministeriet Bemyndigelse til:

1) at realisere det ommeldte gamle Sømateriel til Fordel for Statskassen,

2) at anvende indtil 10 000 Kr. til at indrette Kronprinsessegadens Kaserne saaledes, at Søværnets værnepligtige Mandskab indtil videre kan kaserne der, og at omdanne Krydserkorvetten Fyen til Reservekaserne-skib, og

3) at anvende indtil 44 000 Kr. til forskellige Foranstaltninger, der tjene til at mindske Faren for København ved Ammunitionsopbevaring i Byens Nærhed.

Ændringsforslaget blev forkastet og Lovforslaget vedtaget uforandret i begge Ting. —

Forslag til Lov om Lønninger m. m. for de civile Lærere ved Søværnets Hovedskoler og Officersskoler (frem-sat i Folketinget den 22. Februar 1907) lyder saaledes:

§ 1.

De civile Lærere ved Søværnets Hovedskoler (Kadet-skolen, Maskinskolen og Elevskolen) og Officersskolen, hvorved forstaas de Lærere, der ikke ved anden Virk-somhed er knyttet til Søværnet eller Hæren som Embeds-mænd eller Funktionærer, deles i 3 Lønningsklasser:

Lærere i 1. Lønningskl. lønnes m. 120 Kr. aarl.	} pr. ugent- lig Time.
— i 2. — — - 90 - —	
— i 3. — — - 60 - —	

Efter hvert 4 Aars Tjeneste stiger Lønningerne 10 Kr. pr. ugentlig Time, indtil de efter 16 Aars Tjeneste er naaet til henholdsvis 160, 130 og 100 Kr.

For Undervisning i Gymnastik, Sang og Dans gives der et Tillæg af 1 Kr. pr. Time udover den Lønning, som i Henhold til ovenstaaende Bestemmelser tilkommer Læreren. Lærere i Dans gives der desuden en Godtgørelse af 2 Kr. pr. Time for den dem paahvilende Forpligtelse til at sørge for den ved Undervisningen og Prøverne nødvendige Musik.

§ 2.

Fordelingen af Lærerne i Lønningsklasser foretages af Marineministeriet i Overensstemmelse med følgende Regler:

- a) Til 1. Lønningsklasse henregnes de Lærere ved Of-ficersskolen, Kadetskolen og Maskinskolen, der un-derviser i de mest betydningsfulde og i de Fag, hvor Undervisningen er videst gaaende, eller, hvor det Arbejde, der fordres af Læreren er særlig stort (for Tiden Skibbygning ved Officersskolen og Maskin-skolen, Matematik ved alle 3 Skoler, Historie ved Kadetskolen og Maskinskolen).

- b) Til 2. Lønningsklasse henregnes de øvrige Lærere ved Officersskolen, Kadetskolen og Maskinskolen undtagen Lærerne i Tegning — dog ikke Skibs- og Projektionstegning —, Skrivning, Gymnastik, Sang og Dans.
- c) Til 3. Lønningsklasse henregnes Lærerne ved Elevskolen samt Lærerne ved de andre Skoler i de under b anførte undtagne Fag.

§ 3.

Alderstilløget beregnes fra den Dag, Læreren er konstitueret som Lærer i det paagældende Fag ved den paagældende Skole.

For den Lærer, der efter sin Afgang fra Søværnet eller Hæren (jfr. § 1), beholder sin Stilling som Lærer, beregnes Alderstilløget fra hans Ansættelsesdag.

§ 4.

Marineministeriet kan undtagelsesvis tilstaa en Lærer et aarligt Tillæg pr. ugentlig Time, svarende til Forskellen mellem to paa hinanden følgende Lønningsklasser.

§ 5.

Indskrænkning i det ugentlige Timetal i et Undervisningsfag medfører ingen Nedsættelse i den for vedkommende Lærer ved Ansættelsen fastsatte og ved Tjenestetid opnaaede Lønning.

§ 6.

Ingen kan ansættes som Lærer, før han i 1 Aar har været konstitueret som saadan, og efter 2 Aars Konstitution skal han enten ansættes som Lærer eller fratræde Stillingen.

§ 7.

Denne Lov træder i Kraft den 1. April 1907.

Midlertidige Bestemmelser.

§ 8.

For de nuværende civile Lærere regnes Tjenestetiden med Hensyn til Alderstillæg for deres Ansættelse som Lærere i det paagældende Fag ved den paagældende Skole.

§ 9.

Saafernt en Lærers Lønning i Henhold til foranstaaende Regler bliver mindre end det ham hidtil for Undervisning i det paagældende Fag ved den paagældende Skole udbetalte Honorar, beholder han Forskellen som personligt Tillæg, indtil den udlignes ved Opnaaelsen af Alderstillæg.

Lovforslaget blev behandlet i begge Ting sammen med Kaserneforslaget og fik kgl. Stadfæstelse den 19. April 1907.

Under Behandlingen i Folketinget blev Lærerne i teknisk Mekanik, Fysik og Dansk og de tre fremmede Sprog henførte til 1. Lønningsklasse, hvorhos Lovforslagets Bestemmelse om Virkningen overfor en Lærer ved en eventuel Omlægning af Timerne fik en anden Affattelse. —

Forslag til Lov om nogle forandrede Bestemmelser vedrørende Søværnets Lægekorps (fremsat i Landstinget den 6. Marts), lyder saaledes:

§ 1.

De i Lov af 28de Maj 1880 om Søværnets Ordning (ændret ved Lov af 15de Maj 1903) §§ 60 og 61 indeholdte Bestemmelser ændres som følger:

§ 60. Lægekorpsset bestaar af:	
2 Stabslæger, af hvilke den ene gør Tjeneste som Generallæge for Søværnet,	} Embeds- mænd.
2 Overlæger,	
4 Korpslæger,	

og et ubestemt Antal Reservelæger, hvoraf saa mange kan være til Tjeneste, som Forholdene kræver.

§ 61. Underlæger, der har bestaaet Lægeeksamen, kan udnævnes til Reservelæger, naar de har deltaget i et Søtogt eller i en af de i Hærloven fastsatte Øvelser.

Af Reservelæger kan Marineministeriet antage saa mange, som Tjenesten kræver.

Til Korpslæger forfremmes fortrinsvis Reservelæger.

Til Overlæger kan Korpslæger forfremmes.

Til Stabslæger kan Overlæger og Korpslæger forfremmes.

Forfremmelser sker ved Valg.

§ 2.

De i Lov af 24de Juli 1880 om nogle Lønningsbestemmelser ved Søværnet, § 2, 2det Stykke indeholdte Bestemmelser ændres som følger:

Den Stabslæge, der gør Tjeneste som Generallæge for Søværnet, lønnes med 4 400 Kr. aarlig,

Den anden Stabslæge med 3 600 Kr. aarlig,

Overlæger lønnes som tidligere Skibslæger af ældste Trediedel,

Korpslæger, ældste Halvdel, som tidligere Skibslæger af næstældste Trediedel,

Korpslæger, yngste Halvdel, som tidligere Skibslæger af yngste Trediedel.

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag:

Ved Bestemmelserne i Organisationslovene for Søværnet og for Hæren af henholdsvis 28de Maj 1880 og 25de Juli 1880 blev Sættningen af de 2 militære Lægekorps ordnet ganske analogt, saaledes at der, bortset fra at man i det mindre af de 2 Korps lod Chefsposten bestride af en Overlæge, fandtes de samme Grader i dem begge med et nogenlunde tilsvarende Antal i de forskellige Grader. Dette Forhold blev allerede ved

Tillægsloven af 13de April 1894 til Loven om Hærens Ordning af 25de Juli 1880 noget forrykket, og dette vil yderligere ske, naar det Forslag om Ændringer i Hærens Lægekorps, som er forelagt i Landstinget i indeværende Rigsdagssamling, maatte blive ophøjet til Lov. Følgen heraf vilde altsaa være, at de yngre faste Læger i Søværnets Lægekorps — Skibslægerne — af hvilke den ældste har en Tjenestetid af 27 Aar, den næstnyngste en Tjenestetid af 11 Aar, vilde blive forbigaaet i Grad og altsaa i militær Rang af langt yngre Læger af Hærens Lægekorps, men dette vil medføre praktiske Ulemper under Forhold, hvor Læger af de 2 Korps skal virke sammen, f. Eks. ved de to militære Hospitaler, Garnisons-sygehuset i København og det militære Epidemihospital. Man har derfor anset det rigtigt, ved at fremsætte nærværende Forslag, at søge den som foran paapeget ved Organisationslovene af 28de Maj 1880 og 25de Juli 1880 tilstræbte analoge Sammensætning af de 2 Lægekorps, genoprettet.

Til Lovforslagets tvende Paragraffer skal man fremsætte følgende Bemærkninger:

ad § 1.

Fordelingen af Søværnets 8 faste Læger i de forskellige Grader er foretaget under Hensyn til Tjenestefordelingen og de tjenstlige Forhold i Flaaden, der ikke tillader, som i det foran omtalte Forslag vedrørende Hærens Lægekorps, at gøre Overlægeklassen talrigere end Korpslægeklassen.

Man har ment det rigtigt at ombytte den lidet betegnende Charge Skibslæge med Korpslæge, dels for ligesom i de øvrige Grader at anvende samme Charge-Betegnelser som for Hærens Lægekorps, dels af Hensyn til de paagældende Embedsmænd selv, der i deres Benævnelse altid har set en Hindring for den Adgang til privat Virksomhed, som Staten, ligesaa meget som Læ-

gerne selv, maa sætte Pris paa, bevares de paagældende, da de derigennem, ligesaa meget som gennem deres tjenstlige Virksomhed, bevarer og udvider deres Kundskaber.

ad § 2.

De i denne Paragraf indeholdte Bestemmelser er i alt væsentligt ganske analoge med de tidligere Lønningsbestemmelser, og Ændringerne, der ikke medfører nogen forøget Udgift, er saaledes af formel Natur, dog har man anset det for rigtigt at foreslaa den samme Lønning for den Stablæge, der ikke fungerer som Generallæge, som oppebæres af Hærens Stabslæger, medens den som Generallæge fungerende Stabslæges Lønning forøges med 800 Kr. mod tidligere 1 200 Kr. Dette medfører ikke nogen Forandring i det nuværende Forhold, idet den for Tiden som Stabslæge fungerende Overlæge lønnes med 3,200 Kr. + 1 200 Kr., den anden Overlæge med 3 600 Kr.

Lovforslaget gennemgik de tre Behandlinger i Landstinget den 12., 13. og 15. Marts, og i Folketinget den 15., 18. og 19. Marts, hvorefter det fik kgl. Stadfæstelse den 22. Marts 1907.

I Landstinget fremsatte Brandes Forslag om Henvisning af Sagen til det om Hærens Lægekorps nedsatte Udvalg, hvor bl. a. det Spørgsmaal kunde blive nærmere undersøgt, om Lovforslaget dog ikke i Realiteten indeholder Forandringer i de nugældende Lønningsregler. Ved 2den Behandling fremkom Steffensen med et Ændringsforslag, gaaende ud paa at forandre Forslagets Forfremmelsesbestemmelser saaledes, at det udelukkes, at Korpslæger direkte forfremmes til Stabslæger. Begge Forslag forkastedes, og Lovforslaget vedtoges i det væsentlige uforandret i begge Ting. —

Det 4de Lovforslag var paa en Bevilling paa 9 476 Kr. til Reparation af Vagerinspektionsskibet Løvenørn,

der i Stoenseløbet var stødt paa en hidtil ukendt Sten. Forslaget vedtoges uforandret i begge Ting.

De forenede Stater.

Af Premierløjtnant H. Rechnitzer.

Uddrag af Aarsberetningen for Regnskabsaaret 19⁰⁵/08. —
Budget for 19⁰⁷/08 m. m.

Beretningen afsluttes den 30te Juni 1906, men foreligger først i Trykken ved Udgangen af 1906.

Personnellets Nationalitet. Af Underofficererne var i Regnskabsaaret de 96 Procent amerikanske Borgere; af de menige kun de 92 Procent. Resten hidrører fortrinsvis fra Phillippinerne, Guam og Samoa. Kinesere findes kun i et ringe Antal, og Japanesere synes ganske at være forsvundne fra Marinen.

Til Antagelse i Marinens Tjeneste meldte 41 000 Mand sig i Løbet af Aaret; heraf blev de 16 000 kasseret ved Legemseftersynet og ca. 9 000 af andre Grunde. Omtrent 2 000 af dem, der blev antagne, mødte ikke. Til Erstatning for Afgang havde man haft Brug for mellem 17 og 18 000 Mand, men man naaede kun at kunne disponere over 13 000.

I Aarets Løb deserterede ca. 5 000 Mand; af disse vendte 600 frivillig tilbage og 500 blev paagrebne. Forholdsvis størst var de deserteredes Antal fra de mest moderne og bedst indrettede store Panserkrydsere og forholdsvis flest var Fyrbødere.

Med Mandskabsuddannelsen er man godt tilfreds, særlig efterat samtlige Uddannelsesskoler er blevne underlagt en Flagofficer. Administrationen mener, at ingen anden Marine har et saa godt uddannet Mandskabspersonel, til Trods for at Uddannelsesstiden paa Stationerne kun er ca. 4 Maaneder.

For bedre at kunne underbringe Mandskabet i Skibene, er det under Overvejelse at indskrænke Sygelukaferne. Saaledes har »Louisiana« 43 Sygesenge om Bord, altsaa Plads til 5.3 Procent syge; Gennemsnitsprocenten af syge er imidlertid kun 1.89 fra 55 Skibe af Atlanterhavsflaaden, ja fra 8 Linieskibe kun 1.48.

Artilleri og Torpedovæsen. Forsøgene med stærkt eksplosive Sprængstoffer i Granater synes at være skredet godt fremad, og Indførelsen heraf menes at være nær forestaaende. — Fabrikationen af Panser betegnes som overordentlig tilfredsstillende, og Prisen er paa Grund af den store Konkurrence faldet betydeligt, indtil $\frac{6}{7}$ af den tidligere. — Skydning med Torpedoer har gjort gode Fremskridt, maaske fordi der nu ogsaa herfor udsættes Præmier. Der er ikke gaaet flere Torpedoer tabt end i tidligere Aar, skønt Øvelserne har været drevne mere intensivt.

For et Par Aar siden er man begyndt paa at uddanne Artillerispecialister; 6 Officerer har allerede tilendebragt deres Uddannelse og er udkommanderede med Skibene, og 7 andre er under Uddannelse.

2 Undervandsbaade har til Stadighed været udrustede ved Torpedostationen i Norfolk.

Gnisttelegrafering. Langs Atlanterhavs- og Golf-Kysten til Panamakanalen samt i Vestindien findes en sammenhængende Kæde af Gnisttelegrafstationer. Paa Pacific Kysten anlægges Stationer fra Tatoosh Øerne til Kap Flattery. Paa Hawaii og Guam er Stationerne færdigbyggede, og paa Philippinerne er flere under Bygning. Fra de fleste af Stationerne gives Tidssignal. — Ialt findes 96 Landstationer, hvoraf de 39 hører under Marinen. Af Skibene er de 57 forsynede med Gnisttelegrafapparater.

I Løbet af Aaret afleveredes følgende Skibe:

Klasse	Navn	Hastighed paa Prøverne	Værft
Linieskib	Connecticut . . .	—	Statsværft. New York.
—	Louisiana	18.82	Newport News Co.
—	Georgia	19.26	Bath Iron Works
—	New Jersey	19.18	Fore River Co.
—	Rhode Island . .	19.01	—
—	Virginia	19.01	Newport News Co.
—	Nebraska	19.06	Moran Brothers
Panserkrydser	Tennessee	22.16	Wm Cramp & Sons
—	Washington	22.27	New York Shipbuilding Co.
—	Charleston	22.04	Newport News & Co.
—	St. Louis	22.18	Neafie & Lewy
—	Milwaukee	22.22	Union Iron Works
Kanonbaad	Paducah	12.85	Gas Engine and Power Co.

Skibe under Bygning:

Klasse	Navn	Byggetid	Færdigbygget	Værft
Linieskib	Vermont	42 Mdr.	$1\frac{1}{2}$ 07	Fore River Shipb. Co.
—	Kansas	42 -	$\frac{1}{4}$ 07	New York Shipb. Co.
—	Minnesota	42 -	$\frac{1}{2}$ 07	Newport News Co.
—	Missisipi	38 -	$1\frac{5}{6}$ 07	Wm Cramp & Sons
—	Idaho	40 -	$\frac{1}{6}$ 07	—
—	New Hampshire	38 -	$\frac{1}{4}$ 08	New York Shipb. Co.
—	South Carolina	41 -	—	Wm Cramp & Sons
—	Michigan	40 -	—	New York Shipb. Co.
Panserkrydser	California	36 -	$\frac{1}{2}$ 07	Union Iron Works
—	South Dakota .	36 -	$\frac{1}{8}$ 07	—
—	North Carolina	36 -	$\frac{1}{8}$ 08	Newport News Co.
—	Montana	36 -	$\frac{1}{6}$ 08	—
Scout	Chester	36 -	—	Bath Iron Works
—	Birmingham . .	30 -	$\frac{1}{8}$ 08	Fore River Shipb. Co.
—	Salem	34 -	$\frac{1}{6}$ 08	—
Undervandsb.	Octopus	18 -	$\frac{1}{2}$ 07	—
—	Viper	18 -	$\frac{1}{3}$ 07	—
—	Cuttlefish	18 -	$1\frac{5}{1}$ 07	—
—	Tarantula	18 -	$1\frac{5}{4}$ 07	—

Kanonbaaden »Bancroft«, Sejlskibet »Oriole« og Transportdamperen »Zafiro« er strøgne af Flaadelisten.

Det paatænkes at realisere Vædderskibet »Katahdin«, der ikke har været anvendt i mange Aar, og hvis Vedligeholdelsesudgifter allerede andrager 35 000 Dollars, et Beløb, som næppe indvindes ved Salg af Skibet.

Budgettet.

Udgifter til	1906/07	1907/08	
	Dollars	Foreslaaet Dollars	Bevilget Dollars
Lønninger	20 926 637.00.	24 343 117.00	21 675 000.00
Forskelligt	65 000.00	65 000.00	65 000.00
Bureau of Navigation	1 895 395.00	2 290 304.50	1 996 663.00
Herunder Bygning af			
Skolestation »Californien« .	69 750.00	51 000.00	39 000.00
— »Rhode Island«	68 650.00	168 052.00	58 912.00
— »Store Søer« ..	750 000.00	962 500.00	700 000.00
Marine-Krigsskolen	1 200.00	—	—
Marine-Akademiet	389 060.58	432 183.36	440 728.36
Bygninger	750 000.00	380 000.00	380 000.00
Bureau of Ordnance	7 658 006.75	15 195 738.75	11 715 406.75
Bygninger	283 500.00	950 430.00	369 780.00
Bureau of Equipment	6 939 028.00	7 782 478.00	7 523 028.00
Bygninger	10 000.00	10 000.00	10 000.00
Bureau of Yards and Docks ..	1 023 303.93	1 197 158.21	1 129 424.34
Bygninger	2 952 450.00	10 572 159.00	3 124 940.00
Bureau of Construction & Repair	7 782 824.25	8 112 824.25	8 102 824.25
— - Steam Engineering..	5 773 420.00	5 871 320.00	5 729 420.00
— - Medicine and Surgery	405 000.00	430 900.00	405 900.00
Bygninger	157 000.00	430 000.00	185 000.00
Bureau of Supplies and Accounts	5 883 932.28	7 304 288.90	6 310 978.34
Marinestation Guam, Bygninger	—	20 000.00	16 000.00
Marineinfanteriet	4 811 983.48	6 648 975.46	5 261 087.46
Nybygninger:			
Skrog og Maskiner	17 830 829.00	12 713 915.00	12 713 915.00
Panser og Armering	15 145 000.00	9 000 000.00	10 000 000.00
Udrustning	—	500 000.20	5 000 000.00
Undervandsbaade	500 000.00	—	500 000.00
Tilsammen... ..	102 071 670.27	115 431 440.47	98 958 007.50

Marinesekretærens Aarsberetning. Som det mest interessante i denne maa nævnes Forslaget om en Reor-

ganisation af Marinedepartementet. Sekretæren er af den Anskuelse, at den nuværende Organisation med de mange selvstændige Bureaus frembyder ret store Vanskeligheder, og at det udelukkende skyldes det nuværende Personels fortrinlige Egenskaber, at Administrationen fungerer tilfredsstillende. Som en mere betryggende Ordning foreslaar han en Deling af Departementet i 4 Sektioner, af hvilke den første skulde være Marinesekretæren direkte underlagt, den anden Undersekretæren og de to andre Flagofficerer. Af de to sidstnævnte Afdelinger skulde den ene omfatte de Virksomheder, der tidligere indehavdes af Bureau of Yards and Docks, Equipment, Construction and Repair, Steam Engineering og Ordnance. Den anden skulde omfatte Flaadens Anvendelse. Umiddelbart under Marinesekretæren skulde den egentlige Forvaltning, Efterretningsvæsenet samt Generalauditørens Forretninger sortere. Undersekretærens Afdeling skulde kun omfatte det hydrografiske Bureau og Marineobservatoriet, samt enkelte andre Tjenestegrene, der ikke behøvede at være de tekniske Afdelingschefer underlagt.

Det nævnte Organisationsforslag skyldes udelukkende Sekretærens personlige Initiativ. — Paafaldende er det, at der aldeles ikke tales om en Admiralstab. — Hr. Bonaparte er imidlertid bleven afløst som Marinesekretær, og da den ovenfor skitserede Ordning kun skyldes ham selv, er det vel næppe sandsynligt, at hans Efterfølger fuldt ud skulde dele hans Opfattelse.

Kongressen, der traadte sammen den 3. December 1906, indlededes som sædvanlig med et Budskab fra Præsidenten. Heri betones, som saa ofte tidligere, at en kraftig Flaade er den sikreste Garanti for Freden. Dog kræves kun den nuværende Styrke opretholdt under Forudsætning af, at en passende Fornyelse af det ældre Materiel finder Sted. — Som det vil fremgaa af Oversigten over Budgettet, blev Marinedepartementets For-

slag beklippet med ca. 16¹/₂ Million Dollars, væsentlig paa Værftskontoen.

Forskelligt.

Personel. I det sidste Aar har 10 af 11 Dæks-officerer bestaaet Officerseksamen og er forfremmede til Premierløjtnanter. Efter Loven kan indtil 12 Dæksofficerer aarlig avancere til Officerer, men dette Tal er hidtil ikke naaet. Marindepartementet omgaas med Tanken om at lade de Dæksofficerer, der ikke bestaar Eksamenen, udnævne til Premierløjtnanter, naar de iøvrigt synes egnede til Forfremmelse. De skulde da kunne avancere til Kaptajnløjtnanter og fortrinsvis anvendes om Bord paa Slæbedampere, Kuldampere, Transportfartøjer etc. samt til Tjeneste i Land.

Eskadresammensætning. Efter den nye Flaadefordeling, der er traadt i Kraft i Begyndelsen af 1907, bestaar Atlanterhavsflaaden af:

1ste Eskadre:

- | | |
|-------------------------|-----------------|
| 1. Division: Panserskib | »Connecticut«. |
| — | »Louisiana«. |
| — | »Maine«. |
| — | »Missouri«. |
| 2. Division: | — »Georgia«. |
| — | »New Jersey«. |
| — | »Rhode Island«. |
| — | »Virginia«. |

2den Eskadre:

- | | |
|-------------------------|--------------|
| 3. Division: Panserskib | »Alabama«. |
| — | »Illinois«. |
| — | »Kentucky«. |
| — | »Kearsarge«. |
| 4. Division: | — »Ohio«. |
| — | »Indiana«. |
| — | »Iowa«. |

3dje Eskadre:

5. Division: Panserkrydser »Tennessee«.
 — »Washington«.
 — »St. Louis«.
 6. Division: Krydser »Columbia«.
 — »Des Moines«.
 — »Cleveland«.
 — »Tacoma«.

4de Eskadre:

7. Division: Kanonbaad »Dixie«.
 — »Marietta«.
 — »Newport«.
 — »Don Juan d'Austria«.
 8. Division: — »Prairie«.
 — »Dubuque«.
 — »Paducah«.
 — »Scorpion«.

De til 4de Eskadre hørende Skibe overgaar til Reserven, naar de ikke er nødvendige for Tjenestens Udførelse.

2den Torpedobaads-
flotille:

- Jager »Hopkins«.
 — »Lawrence«.
 — »Macdonough«.
 — »Whipple«.
 — »Truxtun«.
 — »Wardon«.

3dje Torpedobaads-
flotille:

- Torpedobaad »Wilkes«.
 — »Blakely«.
 — »De Long«.
 — »Rodgers«.
 — »Stockton«.

Saasart ske kan, skal Panserskibenes Antal bringes op til 16. De ældre Linieskibe danner en Reserveeskadre, der skal være klar til at gaa til Søs med 8 Dages Varsel. —

Den asiatiske Flaade bestaar af:

1ste Eskadre:

- | | | |
|--------------|---------------|------------------|
| 1. Division: | Panserkrydser | »West Virginia«. |
| | — | »Maryland«. |
| | — | »Pennsylvania«. |
| | — | »Colorado«. |
| 2. Division: | Krydser | »Baltimore«. |
| | — | »Chattanoga«. |
| | — | »Galveston«. |
| | — | »Cincinnati«. |

2den Eskadre:

- | | | |
|--------------|-----------|---------------|
| 3. Division: | Krydser | »Raleigh«. |
| | — | »Concord«. |
| | — | »Helena«. |
| | — | »Wilmington«. |
| 4. Division: | Kanonbaad | »Callao«. |
| | — | »Elcano«. |
| | — | »Quiros«. |
| | — | »Villalobos«. |

1ste Torpedobaadsflotille:

- | | |
|-------|---------------|
| Jager | »Bainbridge«. |
| — | »Barry«. |
| — | »Dale«. |
| — | »Chauncey«. |
| — | »Decatur«. |

Reserve: Monitorerne »Monterey« og »Monadnock«.

Pacific-Eskadren bestaar af:

- | | | |
|--------------|---------------|----------------|
| 1. Division: | Panserkrydser | »Charleston«. |
| | — | »Milwaukee«. |
| | Krydser | »Albany«. |
| | — | »New Orleans«. |

2. Division: Krydser »Chicago«.
 — »Boston«.
 — »Yorktown«.
 Kanonbaad »Princeton«.

4de Torpedobaadsflotille:

- Jager »Preble«.
 — »Paul Jones«.
 — »Perry«.
 — »Farragut«.
 — »Goldsborough«.
 Torpedobaad »Rowan«.

Anm. Det øvrige Materiel inddeles i Kystforsvarsskibe, Specialfartøjer, Auxiliærfartøjer etc.

Frankrig.

Af Premierlieutenant Ellbrecht.

Marinebudgettet for 1907.

(Vedtaget i Februar 1907.)

Konto	1907 Francs		imod 1906 Francs
1. Marineministeriet; Lønninger til Ministeren og til alt militært og civilt Personel ved Centraladministrationen i Paris	2 836 202	+	41 135
2. Officerer og andet Personel til Tjeneste i Paris	789 283	+	55 875
3. Kontorudgifter til Centraladministrationen . . .	251 930	÷	1 120
4. Udarbejdelse af Søkort og Anskaffelse af nautiske Instrumenter	340 000	÷	43 000
5. Søofficerer; Lønninger	9 184 620	+	13 696
6. Embedsmænd af Maskinkorpset; Lønninger . .	1 773 588	+	84 324
7. Flaadens Underofficerer og Mandsk.; Lønninger	43 357 477	÷	828 635
8. Kontrol- og Revisionsvæsenet; Lønninger . . .	328 438		0 000
9. Artilleriets militære Personel; Lønninger . . .	1 486 861	÷	99 280
10. Teknisk Personel; Lønninger	5 671 825	÷	104 715
11. Intendanturen; Lønninger	1 101 339	÷	2 785
12. Udskrivningsvæsenet; Lønninger	489 268	÷	7 300
13. Læger, Apotheker og Præster; Lønninger . . .	1 750 558	÷	63 591

Konto	1907	imod 1906	
	Francs	Francs	
14. Underordnet Personale ved Administrationerne og Udskrivningsvæsenet; Lønninger	3 495 785	÷	61 056
15. Politi- og Fængselsvæsenet, Brandvæsenet, Kystsignalvæsenet samt Skoler; Lønninger	2 146 470	+	22 629
16. Beklædning, Kasernering og Undervisningsmateriel	3 435 296	+	78 346
17. Bordpenge	4 302 755	+	55 305
18. Forplejningsvæsen; Lønninger til underordnet Personel	810 000	÷	10 000
19. — Indkøb af Proviant m. m.	17 790 742	÷	132 242
20. Hospitalsvæsenet; Lønninger til underordnet Personale	419 488		0 000
21. — Driftsomkostninger	1 889 613	÷	21 000
22. Befordring af Personel	3 038 000	÷	412 000
23. Transport af Materiel	1 955 000	÷	20 000
24. Lønninger til Arbejdere ved Flaadens Magasiner	370 080		0 000
25. Flaadens Forsyninger	14 610 174	÷	56 746
26. Driftsomkostninger til Bugserfartøjer og andet Transportmateriel ved Værfterne	1 500 000		0 000
Orlogsværfterne:			
27. Nybygninger; Lønninger	12 130 000	÷	102 421
28. — ; Materialier	40 320 000	÷	6 351 138
29. Vedligeholdelse og Reparationer; Lønninger	5 900 000	÷	3 342
30. — - - ; Materialier	6 500 000	÷	174 673
31. Andre Driftsomkostninger; Lønninger	6 306 000	÷	322 181
32. — - - ; Materialier	7 000 000	÷	1 300 000
33. Nybygninger paa private Værfter	33 940 000	÷	10 060 000
34. Anskaffelser og større Reparationer af Bugserfartøjer og andet Transportmateriel v. Værfterne Artilleriet:	1 500 000	÷	500 000
35. Nykonstruktioner; Lønninger	2 359 130	÷	200 000
36. — ; Materialier	21 300 000	+	4 588 814
37. Vedligeholdelser og Skydninger; Lønninger	899 350	+	200 000
38. — - - ; Materialier	7 388 000	+	2 790 000
39. Andre Driftsomkostninger; Lønninger	1 831 429	+	52 729
40. — - - ; Materialier	1 625 800	÷	50 000
41. Oversøiske Operationsbasers Forsyning og Drift	2 650 000	÷	750 000
42. Bygningsvæsen; Lønninger	650 000	÷	19 581
43. — ; Nye Arbejder og større Reparationer	2 565 000	÷	63 092
44. Ekstraordinære Anlæg i Krigshavne og oversøiske Operationsbaser	12 700 000	÷	1 447 942

Konto	1907	imod 1906	
	Francs	Francs	Francs
45. Bygningsvæsen; Vedligeholdelse	1 468 756	÷	2 135
46. — ; Værksteddrift	207 616	—	—
47. Opvarmning, Belysning og Møbleri af Ad- ministrationslokaler	570 000	—	—
48. Kundgørelser, Haandbøger, Aviser, Tidsskr. etc.	528 250	+	30 400
49. Belønninger, Understøttelser, forskell. Udgifter	1 089 752	+	27 420
50. Officerer og Embedsmænd af Admiralsklassen i Reserven	825 280	+	78 923
51. Fiskeri- og Handelsmarinen; Personel	778 129	+	33 890
52. — - — ; Materiel	326 000	+	56 000
53. Den internat. maritime Udstilling i Bordeaux	10 000	+	10 000
54. Hjemsendelse af Søfolk fra Handelsmarinen . .	135 000	—	—
55. Tilskud til Invalidekassen	13 441 535	+	689 594
56. Hemmelige Fonds	100 000	—	—
	312 162 819	÷	12 643 620
Konti 44, 53 bis, 53 ter 1906		÷	268 500
		÷	12 912 120

Det af Rigsdagen vedtagne Budget for 1907 beløber sig, som ovenstaaende Skema viser, til ialt 312 169 819 Frs., hvilket er 12 912 120 Frs. mindre end Budgettet for 1906.

Marineministeren havde i Lovforslaget forlangt 318 444 381 Frs. og udtalt, at man paa Grund af den daarlige finansielle Situation havde set sig nødsaget til at indskrænke Udgifterne og udsætte paatænkte Forbedringer, navnlig vedrørende Lønninger til Personellet til næste Finansaar.

Deputeretkammeret reducerede imidlertid Budgettet med over 6 Millioner Frs., og Senatet slttede sig til Deputeretkammerets Bestemmelser.

Som det ses af Skemaet, har Besparelserne hovedsagelig fundet Sted paa Nybygningskontoen samt paa Bevillingerne til de ekstraordinære Anlæg i Krigshavnene og de oversøiske Operationsbases (Konti 28, 33, 41 og 44), hvilket for Nybygningskontoens Vedkommende har sin Grund i den Omstændighed, at Ordren til Paabegyndelsen

af de 6 nye Panserskibe først blev givet den 30te December 1906, hvorved Udgifterne til disse Skibe for 1907 betydelig kunde indskrænkes.

De vigtigste Forøgelse findes paa de Konti, der vedrører Artilleriet, Udrustningerne og Invalidekassen (Konti 7, 36, 37, 38). Alene for Artilleriets Vedkommende er Forøgelsen saaledes over 7 Mill. Frs.

Sammenlignet med Budgettet for 1906 ere Bevilingerne paa Konti 44 (Uddybning af Floden Charente), 53 bis (Skoleskib for Handelsmarinen) og 53 ter (Udstillingerne i Bordeaux) tilført.

Nedenstaaende Skema giver, under en mere sammentrængt Form, en mere anskuelig Oversigt over det af Marineministeren fremlagte Lovforslag (paa nærmeste 1000 Frs.):

	Francs
A. Centraladministrationen, Komitéer, Kommissioner, Inspektioner, forskellig Tjeneste	3 513 000
B. Orlogsværfterne. — Tjenesten i Almindelighed ..	6 944 000
C. Sous-arrondissements (Administration m. m.)....	2 230 040
D. Undervisningsvæsenet	4 314 000
E. Forskellige Udgifter (deriblandt: Tilskud til Invalidekassen, Transportudgifter m. m.).....	22 920 000
F. Skibbygning og Maskinvæsenet	125 886 000
G. Artilleriet	40 465 000
H. Bygningsvæsenet	18 928 000
I. Forplejningsvæsenet	1 479 000
K. Hospitalsvæsenet	3 640 000
L. Marinens Depoter (Mandskabets Kasernering)	4 744 000
M. Udrustninger (Eskadrer, Divisioner m. m.).....	52 474 000
N. Reserveskibene	10 056 000
O. Torpedo-, Undervandsbaadsflotillerne og Défenses fixes	19 458 000
P. Transport- og Bugseringsmateriel.....	2 045 000
	319 096 000
Fragaar paa Grund af Orlov, Sygdom o. s. v. ...	÷ 652 000
	Ialt... 318 444 000

Af de 6 274 000 Frs., hvormed Kamrene har reduceret Marineministerens Lovforslag, falder Størstedelen

(over 4 Mill. Frs.) paa Nybygningskontoen, medens Resten fordeles i mindre Beløb paa de øvrige Konti.

Udgifterne til Nybygningerne beløbe sig ialt 119 347 185 Frs., hvoraf 106 647 185 Frs. til Krigsskibene og 12 700 000 Frs. til Arbejder i Krigshavnene og i Marinens Støttepunkter i Moderlandet og i Kolonierne.

Udgifterne til Bygningen af de nyere Skibstyper andrage ifølge Marinebudgettet nedenstaaende Beløb:

a) Skibe byggede paa Orlogsværfterne:

Republique } Démocratie }	Panserskibe, hver	c. 37 500 000 Frs.	
	(14 870 Tons).		
Danton } Mirabeau }	Panserskibe, hver	c. 45 100 000	—
	(18 350 Tons).		
Victor-Hugo } Jules Michelet }	Panserkrydsere, hver	c. 30 500 000	—
	(12 550 Tons).		
Edgar Quinet } Waldeck Rousseau }	Panserkr., hver	c. 32 600 000	—
	(14 000 Tons).		
Stylet-Typen, Jagere (336 Tons) . . .	c.	1 500 000	—
Emeraude-Typen, Sousmarins (390 T.)	c.	1 700 000	—
Circé-Typen, Submersibles (350 T.)	c.	1 800 000	—
Q ⁵¹ —Q ⁸⁰ } Q ⁸² —Q ⁸⁹ }	Submersibles, hver	c. 1 720 000	—
	(398 Tons).		
Q ⁹⁰ —Q ⁹⁹ , Submersibles, hver	c.	2 720 000	—
Nr. 368 og 389, Torpedobaade af 1.			
Kl. (98 Tons), hver	c.	500 000	—

b) Skibe byggede paa private Værfter:

Patrie } Liberté } Justice } Vérité }	Panserskibe, hver	c. 41 600 000	—
	(14 870 Tons).		
Voltaire } Diderot } Condorcet } Vergniaud }	Panserskibe, hver	c. 50 000 000	—
	(18 350 Tons).		

Ernest Renan, Panserkr. (13 650 Tons) c.	35 250 000	Frcs.
Etendard-Typen, Jagere (328 Tons) c.	1 400 000	—
Hussard-Typen, — (355 —) c.	1 960 000	—
Nr. 318—367, Torpedobaade af 1.		
Kl. (98 Tons), hver	c. 460 000	—

Norge.

Af Premierløjtnant Axel Topsøe-Jensen.

Marinebudgettet 1907—1908.

Marinebudgettet naaede først til Behandling i Stortinget i Slutningen af Maj Maaned. Den samlede foreslaaede Udgift er 4 836 000 Kr., medens Indtægten anslaaes til 47 000 Kr. Sammenlignet med indeværende Termins Udgiftsbudget viser Forslaget en Merudgift paa 223 000 Kr. og en Merindtægt paa 2 000 Kr.

Af de vigtigere Poster paa Budgettet skal nævnes:

Kap. I (faste Lønninger og Lønningstillæg):

	1907—08	i Forhold til	
	Kr.	1906—07	Kr.
Kommanderende Admiral med Adjutantur. .	8 100	+	800
Marinestyrelsens 1ste Afdeling	19 900	÷	500
Admiralstaben	21 200		
Distriktskommandoerne	31 100	+	1 100
Søofficerskorpset	319 700	+	1 200
Marinens Sanitetskorps	45 000	+	600
Sømilitære Korps	395 800	+	18 000
Marinens Haandværkerkorps	513 600	+	23 700
— Intendanturkorps	81 500	+	2 700
Løn, Kost, Beklædning, Rejseudgifter til værnepligtigt Mandskab	254 000	+	4 000
Personel ved Materiellets Administration . .	199 300	+	14 400

Ialt under Kap. I: 1 910 000 Kr., hvilket er 68 800 Kr. mere end i Fjor.

Kap. II (Marinens Skoler):

	1907—08	i Forhold til 1906—07
	Kr.	Kr.
Søkrigsskolen	56 100	+ 4 100
Sømilitære Korps Skolekompagni og Skoler.	222 200	÷ 1 200
Haandværkerkorpsets Skolekompagni og Skoler	82 800	+ 700
Intendanturkorpsets Skoler	15 800	+ 3 800
Sanitetskorpsets Skoler	10 000	

Ialt under Kap. II (naar fraregnede Besparelser er fradraget):
280 000 Kr., hvilket er 15 000 Kr. mere end i Fjor.

Kap. III (Øvelser, Togter, Stipendier):

Togt med Kadetskib Sommeren 1907, herunder aktive Mineøvelser	50 000	
Skydeskole for Officerer og Underofficerer . .	10 000	
Torpedoskole for Officerer og Underofficerer	5 000	
Søgaaende Øvelser efter Administrationens Bestemmelse til Øvelse for de indkaldte Værnepligtige	220 000	+ 10 000
Stambesætninger, Eksercerskib, Øvelser med Kystforsvarsmateriel	140 000	
Ammunition til Skydeøvelser om Bord og i Land	70 000	÷ 10 000
Øvelser i Land	17 000	
Stipendier	4 000	

Ialt under Kap. III: 516 000 Kr. (10 000 Kr. mindre end i Fjor).

Kap. IV (Marinens Materiel):

Krigsfartøjers Bygning	1 000 000	+100 000
Almindelig og speciel Vedligeholdelse af Krigsfartøjerne	383 000	÷ 25 000
Minevæsenet	108 400	+ 37 400
Artilleriet	112 000	+ 40 900
Navigationsvæsenet	16 400	
Sanitetsvæsenet	23 500	+ 6 100
Intendanturen	29 000	
Almindelig og speciel Vedligeholdelse af Landog Vandbygninger ved Marinens Stationer	116 900	÷ 21 300
Adskillige Udgifter ved Værfterne	215 000	÷ 2 200

Ialt under Kap. IV: 2 130 000 Kr. (149 500 Kr. mere end i Fjor).

Foreløbig Udgiftsbudget, ialt	4 836 000	+223 300
— Indtægtsbudget, ialt	47 000	+ 2 000

ad Kap. I. Omkring 1ste Maj aflagde 4 Secondløjtnanter endelig Afgangsprøve fra Søkrigsskolen.

I de sidste Aar er Kaptajnsklassen udvidet efter den Regel, at de Officerer, der til enhver Tid har 8 Aars Tjenestetid som Officerer (ca. 5 Aar Premierløjtnant) er avanceret til Kaptajn. I den Aargang af Premierløjtnanter, som efter ovenstaaende Regel staar for Tur til at avancere, er der derfor 11 Officerer i Aar. For imidlertid at faa en jævn Udvidelse af Kaptajnsklassen vil den hidtil gældende Regel næppe blive fulgt i Aar, og Kaptajnsklassen vil kun blive forøget med 4 (foruden de ordinære Avancementer).

Ved Finansaarets Slutning vil Søofficerskorpset komme til at bestaa af 1 Vice- og 1 Kontreadmiral, 3 Kommandører, 14 Kommandørkaptajner, 45 Kaptajner og 51 Premierløjtnanter, ialt 115 Officerer.

Der indkaldes iaar ca. 710 Mand (eller ca. 40 Maskinister, 122 Fyrbødere og 548 Matroser — 10 pCt. Reserve heri medregnet).

ad Kap. II. Spørgsmaalet om Søkrigsskolens Ordning har atter været fremme i Aar. Den nu foreslaaede Plan er en Revision af en ældre, saaledes er Sejlskibsendannelsen helt sløjft. Bestemmelserne angaaende Undervisning, Eksaminer m. m. er allerede gjort gældende siden 1904. Optagelsesbetingelserne er: Middel-skoleeksamen, 21 Maaneders Søfart og Optagelseseksamen. Undervisningen i nederste Klasse bliver 3-aarig mod nu $2\frac{1}{2}$ Aar og i øverste Klasse 2-aarig mod nu 3 Aar. Tjenestetiden for værnepligtige Sekondløjtnanter, der uddannes som værnepligtige Officerer, nedsættes fra 18 til 6 Maaneder og for fastlønnede Officerer fra 15 à 18 Maaneder til 12 Maaneder.

Istedetfor 2 Kaptajner og 2 Premierløjtnanter som Inspektionsofficerer sættes 2 Kaptajner eller 1 Kaptajn og 1 Premierløjtnant.

Angaaende Øvelsesskib for Kadetterne skal mærkes, at da Sejlskibuddannelsen er sløjftet, og »Ellida« saaledes ikke længere skal bruges, haves som Øvelsesskib kun den gamle Kanonbaad »Slejpner«. Saalænge Kadetterne afsluttede Uddannelsen til Søs paa et længere Vintertogt (i de senere Aar om Bord paa et Panserskib), kunde det nok gaa an at lade dem tilbringe de to første Aars Togter hovedsagelig paa »Slejpner«; men under den nuværende Ordning, da Kadetterne skal tilbringe samtlige 3 Aars Togter paa Kadetskibet, er det ikke længere forsvarligt at anvende »Slejpner«, da denne er for lille og for gammel og i det hele uskikket som Uddannelsesapparat for Officerselever, der skal gøres bekendt med moderne Søkrigsmateriel.

En Tid saa det ud, som om den norske Marine vilde købe den til en Privatmand solgte engelske Krydser »Phoebe«. Saavel den kommanderende Admiral som Reguleringskommissionen anbefalede Købet, som imidlertid ikke kom i Stand, trods det store Savn af et Øvelsesskib for Kadetter. Departementet havde andre Planer, og disse gaa vistnok ud paa at indrette Kanonbaaden »Frithjof« eller »Viking« (dog helst den første) til Øvelsesskib for Kadetter.

ad Kap. III. Som nævnt i forrige Hefte er der i Aar sendt et Skib »Harald Haarfagre« til Festlighederne ved Hampton Roads. Saavel i Marinen som i norske Handelskredse lægges der stor Vægt paa, at det norske Flag vises rundt omkring i Verden til Støtte for den private Skibsfart og den konsulære Repræsentation.

Mindreudgiften for Kap. III's Vedkommende skriver sig fra at Beløbet til Ammunition er formindsket med 10 000 Kr.

ad Kap. IV. Forøgelse af Nybygningskontoen og de større Udgifter til Minevæsen og Artilleri har haft en Merudgift paa 149 500 Kr. til Følge.

Det har vakt den største Tilfredshed i Marinekredse, at Stortinget uafkortet har bevilget det i Propositionen foreslaaede og af Militærkomiteen indstillede Beløb til Nybygning for Marinen — 1 Million Kroner, som er den største Sum, der nogensinde er givet paa det ordinære Budget. Man kan vistnok heri se et Tegn paa, at Interessen for det maritime Forsvar er i Tiltagende, og at Forstaaelsen af, hvilke betydningsfulde Opgaver Marinen i paakommende Tilfælde har at løse, er voksende. Og dog er den tilstaaede Sum utilstrækkelig til en Marine som den norske, men det maa ønskes, at senere Samlinger yderligere maa forøge Nybygningskontoen, saa at Marinen sikres mod Tilbagegang.

Militærkomiteen er med kommanderende Admiral enig i, at Bevilgningerne til Nybygning maa øges, men endnu er der nogen Usikkerhed baade om Valg af Fartøjs-typer og disses forskellige Kampegenskaber — og da navnlig om Typen for Panserskibe. Imidlertid er man dog enig i, at der bør begyndes paa Anskaffelse af Undervandsbaade, og Stortinget har da ogsaa bevilget, at der af den til Nybygning tilstaaede Sum anvendes 300 000 Kr. til Paabegyndelse af en Undervandsbaad.

Efter udstedt Opfordring er der indkommet Tilbud om Leverance af Undervandsbaad til den norske Marine fra følgende Firmaer:

1. Fried. Krupp (Germania Værft, Kiel).
2. Simon Lake.
3. Fiat Muggiano.
4. Electric Boat Company (Whitehead & Co.).
5. Werft Gusto.
6. Mason C. Chase.

Marinens Reguleringskommission har haft Tilbudene til Behandling og er efter indgaaende Drøftelse af Sagen kommen til det Resultat, at den enstemmig anbefaler Anskaffelse af en Undervandsbaad fra Germania Værft.

Prisen paa en saadan Baad vil andrage ca. 1 Mill. Kr., heri indbefattet Udgifterne til Kontrol under Baadens Bygning samt ved dens Hjembringelse fra Kiel. Til Anskaffelse af Torpedoer til Undervandsbaaden maa desuden anvendes 100 000 Kr., altsaa samlet Udgift 1 100 000 Kr.

Beløbet deles paa 3 Terminer, og for første Aar skal som anført udgives 300 000 Kr. De øvrige Penge paa Nybygningskontoen skal anvendes som følger:

- 1) Fortsættelse af Torpedobaadsjager Nr. 1 ca. 500 000 Kr.
- 2) Paabegyndelse af — - 2 - 200 000 -

Som nævnt er 1 Mill. Kr. den største Sum som hidtil har været tilstaaet, saa man kan jo ikke sige, at den norske Marine har arbejdet under særlig gunstige Forhold. For at faa et Overblik over Nybygningskontoens Historie fra 1900 og indtil nu hidsættes følgende fra »Gjengangeren« tagne:

1900—1901. Reguleringskommissionen begynder med at udtale, at 1 Mill. Kr. pr. Aar til Nybygning maatte være Minimum, og dette Beløb foresloges anvendt med 604 000 Kr. til Fuldførelse af 4 Stkr. 1ste Kl. Torpedobaade og med 396 000 Kr. til Paabegyndelse af 1 eller 2 Avisoer. Finansdepartementet reducerede sidstnævnte Beløb til 196 000 Kr. at anvende til Paabegyndelse af 2 Torpedobaade af 2den Kl. (Nr. 18 og 19) og til Forandring ved »Slejpner«. I Overensstemmelse hermed bevilligedes ialt 800 000 Kr.

1901—1902. Departementet meddeler Reguleringskommissionen, at der vil blive opført 600 000 Kr. til Nybygning. De 250 000 Kr. af disse Penge var bundet til Fuldførelse af Torpedobaadene 18 og 19, og Resten foresloges af Komiteens Majoritet anvendt til Paabegyndelse af et 2000 Tons Skib (Krydser), medens Minoriteten holdt paa Aviso. Departementet optog Minoritetens Forslag, og Militærkomiteen sluttede sig hertil. Men i Stor-

tinget blev Avisoen borte, og der bevilligedes ialt til Fuldførelse af 2 Torpedobaade 250 000 Kr.

1902—1903. Departementet indhenter Reguleringskommissionens Forslag til Anvendelse af 1 000 000 eller 600 000 Kr. Kommissionen foreslog Paabegyndelsen af 1 Panserskib paa Karljohansvern eller for det mindre Beløb af 3 Torpedobaade af 2den Klasse. Departementet opførte 600 000 Kr. til de 3 Torpedobaade. Saa dukker der op Spørgsmaal om Bygning af en Undervandsbaad. Reguleringskommissionen, der forelægges Sagen, anbefaler Anskaffelsen, og kommanderende Admiral anbefaler ligeledes snarlig Bevillingen til Undervandsbaaden, men helt udenfor det utilstrækkelige ordinært opførte Beløb. Departementet ændrer sit oprindelige Forslag derhen, at 400 000 Kr. benyttes til Bygning af Torpedobaade og 200 000 Kr. til Paabegyndelse af en Undervandsbaad, og Militærkomiteens Majoritet indstiller paa 400 000 Kr. til Torpedobaade og 100 000 Kr. til Undervandsbaad, — Minoriteten 500 000 Kr. at anvende kun til Torpedobaade. I Stortinget blev Undervandsbaaden helt borte og der bevilligedes til 2 Torpedobaade (20 og 21) 400 000 Kr.

1903—1904. Departementet forelagde Reguleringskommissionen Forslag til Anvendelse af et Nybygningsbeløb paa 600 000 Kr. Kommissionen indstiller paa Ombestykning af en Del Kanonbaade for ca. 80 000 Kr., og Resten foreslaas af en Majoritet anvendt til Paabegyndelse af en 2500 Tons Kanonbaad samt til Forbedringer ved Marinens Hovedværft, medens en Minoritet foreslaar paabegyndt et mindre Panserskib paa ca. 2000 Tons i Stedet for Kanonbaaden. Kommanderende Admiral anbefaler Minoritetens Forslag, medens Departementet opfører 300 000 Kr. til Værftet og 300 000 Kr. til Ombestykning af Kanonbaadene samt Paabegyndelse af nye 2den Klasses Torpedobaade (22 og 23). Militærkomiteen indstiller paa 250 000 Kr. til hver af disse

Poster og Stortinget bevilliger overensstemmende hermed 500 000 Kr.

1904—1905. Reguleringskommissionen anmodes om Forslag til Nybygning for 450 000 eller 600 000 Kr., hvoraf ca. 270 000 Kr. til Fuldførelse af Torpedobaadene 22 og 23. Kommissionen foreslog Resten anvendt til Paabegyndelse af et Panserskib af forbedret »Norge«-Type under Forudsætning af en senere Bevilling paa mindst 1 Mill. Kr. i 5 Aar — eller ogsaa Paabegyndelse af Undervandsbaade. Departementet opfører til Fuldførelse af 4 Torpedobaade (18—21) 341 000 Kr. og til Nybygning af 2 Transportlægttere 34 000 Kr., tilsammen 375 000 Kr. Kommanderende Admiral vilde have foreslaaet — foruden Fuldførelsen af Torpedobaadene — Paabegyndelse af et mindre Panserskib ved Karljohansvern, dersom Departementet havde opført en tilstrækkelig Sum til Nybygning. Militærkomiteen indstiller som Departementet + 50 000 Kr. til Paabegyndelse af en ny Torpedobaad (24) og overensstemmende hermed bevilligedes 425 000 Kr.

1905—1906. Departementet forlangte Reguleringskommissionens Forslag under Forudsætning af Bevilling paa 400 000 eller 500 000 Kr., hvoraf ca. 180 000 Kr. bundet til Fuldførelse af Torpedobaad Nr. 24. Kommissionens Majoritet foreslog Resten anvendt til Paabegyndelse af et Panserskib af forbedret »Norge«-Type, medens en Minoritet anbefalede det mindre Panserskib. Som et andet Alternativ opstiller Kommissionen Paabegyndelse af 2 Torpedobaade af 2den Kl. med større Fart og Sødygtighed. Kommanderende Admiral anbefaler Minoritetens Forslag om Paabegyndelse af et mindre Panserskib, og Departementet opfører 180 000 Kr. til Fuldførelse af Torpedobaad 24 og 300 000 Kr. til Paabegyndelse af 2 nye (25 og 26). I Overensstemmelse hermed indstiller Militærkomiteen, og Stortinget bevilligede 480 000 Kr.

1906—1907. Forsvarsdepartementet indhentede Reguleringskommissionens Forslag til Nybygning under Forudsætning af en Bevilling paa 900 000 Kr., hvoraf 340 000 Kr. bundet til Fuldførelse af Torpedobaadene 25 og 26, og Kommissionen foreslog Paabegyndelse af et Panserskib af forbedret »Norge«-Type ved Karljohansværn. Departementet nærede Betæneligheder ved for Tiden at paabegynde Bygning af et saadant Skib og indhentede Kommissionens Betænkning om Typen for en Destroyer passende for vore Forhold. Kommissionens Majoritet foreslaar en Type paa 400 à 500 Tons med 27 Knobs Fart, medens en Minoritet foretrækker en noget mindre Type med 28 Knobs Fart. Kommanderende Admiral slutter sig i det væsentlige til den af Reguleringskommissionen foreslaede Type, men holder paa en noget højere Fart og Departementet foreslaar for kommende Termin Fuldførelse af Torpedobaadene 25 og 26 ca. 340 000 Kr., Paabegyndelse af en Destroyer ca 560 000 Kr., tilsammen 900 000 Kr. Overensstemmende hermed indstiller Militærkomiteen og Stortinget bevilligede 900 000 Kr.

Holland.

Marinebudget og Aarsberetning.

Ved Premierløjtnant Schaffalitzky de Muckadell.

Marinebudget.

A. Militære Udgifter.

I. Administration og Overstyrelse (herunder Marinestaben med 38 200 Kr.)	Kr.	Kr.
		641 840
II. Flydende Materiel, Flaadens Magasiner og Etablissementer:		
a) Flydende Materiel (Panserskibet »Jacob van Heemskerck« sidste Rate) Udrustning og Vedligeholdelse	6 459 919	
b) Personel ved Orlogsværft. og Havneetabl.	2 194 588	
c) Magasiner, Bygninger, Arbejdspladser, Dokkers Drift og Vedligeholdelse	670 133	
		<hr/> 9 324 640

III. Personel:	Kr.	Kr.
a) Lønninger til Officerer, Embedsmænd og Underofficerer	1 150 047	
b) Lønninger til lavere Personel	4 188 000	
c) Skoler (Kadet, Maskin, Matros osv.)	578 469	
d) Proviant, Brød, Ekstramaaltider	1 398 117	
e) Sanitætvæsen, Sygeforplejning, Marinehospitaller	259 187	
f) Forskellige Udgifter (Lods, Kanalafgifter, Rejseomkostninger mellem Hjemland og Kolonier, »Toko«)	177 750	
	<hr/>	7 751 570
IV. Opmaalingsvæsen (militært)		56 625
V. Pensioner, Vartpenge, Understøttelser		3 702 234
		<hr/>
		21 476 912
 B. Ikke militære Udgifter.		
Lodsvæsen, Vagervæsen, Fyrvæsen	4 511 608	
Opmaalingsvæsen (civilt)	63 879	
Pensioner, Understøttelser	395 568	
	<hr/>	4 971 055
 C. Uforudsete Udgifter		 90 000
 Senere bevilget ekstraordinært:		
Undervandsbaad (afkøbt Fabriken »de Schelde«)		655 500
Sum ialt		<hr/>
		27 193 467

De af Tidsskriftets Læsere, der have fulgt den hollandske Marines Udvikling i de senere Aar, ville sikkert have lagt Mærke til den noget planløse Maade, hvorpaa Marinens Materiel er bleven forøget; hvad den ene Minister fandt at være det Rette, forkastede den anden, og man har i Marinen, og ikke mindst i Folkerepresentationen, gentagne Gange slaaet kraftig til Lyd for en Flaadeplan med faste aarlige Tilskud til Nybygninger og faste Tidsfrister for Forøgelsen af Materiellet. Man har imidlertid stadig vejet tilbage for en saadan fast lovbunden Handlemaade, og i Stedet for ladet Bevillingerne veksle med de forskellige til Orde kommende Synspunkter. Det er imidlertid ingenlunde Pengespørgsmaalet,

der har lagt Flaadeplanen Hindringer i Vejen, det er langt snarere Spørgsmaalet om, hvorledes Søforsvaret skal ordnes, og hvilket Materiel, der bedst egner sig for dette. Nu skal det ikke nægtes, at Holland — Verdens næststørste Kolonimagt — har en over al Maade vanskelig strategisk Stilling, ikke alene i Europa, men ogsaa og navnlig i Indien. Da Hollænderne i 1878 sendte deres første Panserskib »Koning der Nederlanden« ud til Indien, var dette det stærkeste Skib i Østen, ja blev endog længe ved med at være det; nu derimod holder f. Eks. England en stærk Slagskibsflaade i de østasiatiske Farvande, og Japans Udvikling i de senere Aar paa det maritime Omraade er tilstrækkelig kendt til, at enhver kan se, i hvor høj Grad Forholdene have forandret sig til Hollændernes Ugunst i Indien. I den russisk-østasiatiske Krig nylig traadte Spørgsmaalet stærkt frem, da Rodjestvenskis Eskadre paa sin Vej til Kamppladsen lagde Vejen forbi hollandsk Indien, og den typiske Japaneserindvandring, der er sket saa mange Steder efter Krigen, er ogsaa begyndt paa Java. Men har end Hollænderne gjort mange Fejlgreb i deres Koloniadministration, saa skal det dog siges, at Spaniere er de ikke, og Java bliver aldrig noget Cuba, dertil er Hollænderne altfor livskraftig en Nation. Spørgsmaalet om Indiens Forsvar trænger sig derfor Gang paa Gang frem foran Spørgsmaalet om Hjemlandets Forsvar, og man faar uvilkaarlig Indtrykket af, at Flertallet af de ledende Politikere ser med større Uro paa Muligheden af Neutralitetens Hævdelse i Østen end i Holland. Hvorvidt dette er berettiget faar staa hen, i alt Fald har Holland jo gjort ret meget med Hensyn til det rent defensive hjemme, og tillige maa det fremhæves, at Spørgsmaalet: »Hjemlandets Forsvar« har faaet fornyet Aktualitet efter de nyeste Krigsbegivenheder og Krigsskibstyper. Flere Marineofficerer have udgivet Pjecer om dette Emne, deriblandt navnlig Premierløjtnant H. E. van Asbeck (der vil være

Officererne i Øvelseseskadren 1906 bekendt ved sin Deltagelse i denne), hvis Afhandling herom har vakt berettiget Opsigt, ikke mindst blandt Folkerepræsentationens Medlemmer, der gentagne Gange citerede dem. Men det er imidlertid i særlig Grad Spørgsmaalet om Skibstypen, der har sat Sindene i Bevægelse.

For Indiens Vedkommende hersker der saa noget nær Enighed om, at her kan Panserskibe ikke undværes, men for Hjemlandets Vedkommende har det gamle Stridsspørgsmaal »Panserskib contra Torpedoforsvar« trængt sig frem i Forgrunden. Det rene Torpedobaadsforsvar har saaledes ikke faa Tilhængere indenfor Marinen; en Søofficer har saaledes fornylig publiceret en fuldstændig Flaadeplan, udelukkende baseret paa Torpedo- og Undervandsbaade. Ikke for ingen Ting ere Hollænderne Genboer til »Dreadnought«, dette Skibs Navn findes saa at sige i hvert Argument til Gunst for Torpedobaadsforsvaret, samtidig med at Hollænderne ved Anskaffelsen af deres første Undervandsbaad antagelig har høstet Erfaringer, der kunne underbygge den Tiltro, man fra mange Sider skænker dette Vaaben.

Da den nuværende Marineminister Kommandør Cohen Stuart forelagde sin nye Flaadeplan, der skulde være gennemført til 1931, fik Diskussionen først rigtig Fart.

Ministeren aabnede sin Programtale i Aar ved at omtale den Betænkning, den hollandske »Forsvarskommission« nylig har afgivet. Denne Kommission, »Commissie tot samenwerking tuschen land en zeemacht«, der ikke er parlamentarisk, men rent militær, mente nødvendig til Forsvar af Hjemlandet:

Aktive Kampflaade: 6 Panserskibe Type »Heemskerck« (indtil Færdigbyggelsen supplerede med 3, med 21 cm. H. K. rearmerede »Kortenaers«) og 9 Torpedobaade Type »Ophir«.

Lokalforsvar:

16 Kanonbaade,

18 Torpedobaade I. Kl. (+ 5 i Reserve),

12 — II. - (+ 2 i —).

Kanonbaadene skulle anvendes til Bevogtning og Sikringstjeneste i Zuydersøen og Stillingerne Hollandsch diep og Volkerak (se Artiklen »Hollands Kystforsvar« Novbr. 1906). Bekostningerne ved denne Flaadeplan mente Ministeren, og med ham det øvrige Ministerium, at overstige Landets finansielle Evne, og han forelagde derfor Kamrene en billigere Løsning, der her vil blive gjort til Genstand for nærmere Omtale.

Følgende Punkter bør ifølge Ministerens Mening være bestemmende for Ordningen af Forsvaret (tildels ordret gengivet nedenfor):

1) Det artilleristiske Forsvar bør i Hovedtrækkene føres med Skyts, opstillet i Land. Kampskibenes svære Skyts bør vel medvirke, naar Skibene ere tilstede, men der maa, navnlig ved Fjendtlighedernes Begyndelse, ikke regnes med denne Støtte.

2) Afspærring af Farvande og Havne bør ske ved Minespærringer, hvis Bevogtning udføres fra Skyts i Land og ved lettere Fartøjer.

3) Forsaavidt Kystbefæstningerne ikke ere i Stand til alene at magte den afgørende Kamp, skulle de af Flaadens Skibe, der føre dertil passende Skyts, og som ikke ere bestemte til Optræden i aaben Sø, holdes i Beredskab hertil i Havnene og de tilstødende Farvande, medens Torpedobaadene skulle forhindre Fjenden i at forcere Adgangene til disse.

4) En Division pansret Materiel med søgaaende Torpedobaade er nødvendig til Optræden i aaben Sø. Ved denne Divisions taktisk offensive Optræden vil Forsvaret i høj Grad gavnnes, idet en Blokade af Kysten eller et Landgangsforsøg paa denne, da vil nødvendiggøre Indsats af en større Styrke fra Fjendens Side; tillige vil

saadanne Operationer i høj Grad vanskeliggøres. Dette Materiel skal desuden anvendes til Støtte for Haandhævelsen af Neutraliteten.

5) Med det Formaal for Øje, at gøre Kystartilleriets Personel fortrolig med maritime Forhold, er det under Overvejelse ved de respektive Departementer, hvorledes Kystartilleriets Officerer kunne detacheres om Bord i Orlogsskibene og omvendt.

6) Da Minespærringerne henhøre under Hæren, der har et dertil udmærket uddannet Personel, menes det rettest, ikke at lade dette Vaaben overføre til Marinen; dette Spørgsmaal er dog endnu under Overvejelse.

7) Ved Forsvaret af Linier og Stillinger i Landforsvaret skal Flaaden assistere ved Bevogtning af Vandveje og Indløb samt ved Forsvaret af Zuydersøen og de sydlige Flodfarvande. Hertil anvendes lettere Kanonbaadsmateriel.

8) Flodfartøjer («Riviervaartuigen») skulle ikke mere bygges, da man ikke har opnaaet tilfredsstillende Resultater med dem.

Endel af det Skyts, der frigøres ved Realisation af ældre Materiel, tænkes anvendt ved Kystforterne. Man mener at kunne spare endel Penge herved, da Skytset kun kræver Omaffutering, og da navnlig Ammunition haves i Behold i rigelig Mængde.

Hvad Kystfæstningerne angaa, udtaler Ministeren omtrent som følger:

»Fæstningen Hollands« Kystfront frembyder ved sine hydrografiske Forhold ret store Fordele for Forsvaret. Selv om man nok kan nærme sig Kysten med dybe Skibe, gør dog de urolige Vejrforhold Flaaderne Opholdet usikkert, ja Samkvem med Land udelukkes ofte ganske. Med Undtagelse af Ymuiden og Hoek van Holland, ere Farvandsindløbene af ret ringe, endog varierende Dybde, og alle snævre. Selv disse to Steder have kun Plads til enkelte Skibe ad Gangen og yde saaledes

ikke Flaaden Tilflugtssted. Ved Minespærringer og Skyts i Land til Støtte for disse, ville de alle let kunne afspærres. Den Opgave, at formene Fjenden Adgang til disse Indløb til »Fæstningen Holland« bør først og fremmest løses ved Bortfjernelse af Afmærkningen, dernæst ved Artilleri- og Mineforsvar. Marinens Medvirkning til Bevogtning af disse Indløb er ønskelig, og Marinens Medvirkning til Forsvaret er ingenlunde udelukket, men set fra et økonomisk Standpunkt er det ikke hensigtsmæssigt at lade Flaaden spille en Hovedrolle i Forsvaret.

I tidligere Tid var Hollands maritime Forsvar indskrænket til Fartøjer, hvis Formaal udelukkende var at optage Kampen indenskærs. Forholdene have imidlertid forandret sig, idet saa godt som ingen Sømagter mere ejer Materiel, der kan optræde her. Man kan saaledes ikke blive staaende paa dette Standpunkt, men maa gøre sig rede til at optræde i aaben Sø. Sømagtens Opgaver bliver kun i anden Linie de rent defensive. De moderne Kriges Udbrud sker uden Varsel, og de indledende Arbejder, der ere nødvendige til at sætte Forsvaret i Orden, maa beskyttes ved Flaadens aktive Optræden. Saaledes fordrer Optagningen af Farvandsafmærkningen nogen Tid, og her kan alene Marinen hjælpe; derfor maa den ogsaa ud af de indre Farvande for at optræde offensivt mod den paa dette Stadium af Operationerne endnu ikke i sin fulde Kraft værende Fjende, og saaledes holde ham paa Afstand, medens de nødvendige Forberedelser til Forsvaret foretages. Vil Fjenden blokere, og understøttes denne Blokade af en kraftig Sømagt, da kan Hollands Flaade selvfølgelig ikke hindre ham heri, men raader den over et Antal Panserskibe og søgaaende Torpedobaade, maa Fjenden sætte en Del ind paa Blokade, noget, der maaske vil bevirke Opgivelsen af denne.

Er Marinen ikke i Besiddelse af saadant Materiel, vil Fjenden kunne nøjes med ganske smaa Midler, og

man vil ej heller kunne udrette noget mod et Landgangsforetagende, der endog vil kunne udføres uden Ledsagelse af Krigsskibe, og hvis Afværgelse da ganske maa overlades til Hæren. Bryder Fjenden Flaadens Modstand og overgaar til et regelret Angreb paa Kystbefæstningerne, vil Flaadens Materiel selvsagt være af allerstørste Betydning i den videre Kamp. Torpedo- og Undervandsbaades Betydning er indlysende uden nærmere Forklaring. Hvad Zuydersøen angaar, da kan denne ikke angribes søværts paa Grund af Dybdeforholdene, men Mobiliseringen af Hæren kræver en uhindret Transport over dette Farvand. Findes intet maritimt Forsvar her, vil Fjenden ved lettere Materiel uden Vanskelighed kunne forstyrre Mobiliseringen, ligesom han efter at have sat sig i Besiddelse af de østlige Provinser, selv vil kunne benytte dette Farvand til sine Transporter. Herredømmet paa Zuydersøen er derfor en Nødvendighed for Holland, og letpansrede Kanonbaade vil være i Stand til at hævde dette. Flaaden maa endvidere være forsynet med Sikrings- og Bevogtningsmateriel til Floderne. 2den Klasses Torpedobaade ere ikke nødvendige som Led i Forsvaret.

Ministeren foreslaar derfor Flaadens Styrke sat til:

Til Holland:	Pris pr. Skib			
4 Panserskibe à 5 000 Tons..	6 ³ / ₄ Mill.	ialt	27	Mill.
6 Kanonbaade	ca. 0.7	-	4	-
4 Undervandsbaade.....	- 0.8	-	3	-
30 Torpedobaade	- 0.5	-	13 ¹ / ₂	-
			<hr/>	
		ialt...	47 ¹ / ₂	Mill.

Til Indien:				
4 Panserskibe (ny Type)	9 ³ / ₄ Mill.	ialt	39	Mill.
4 do. (Kon. Regentes) .	6 ³ / ₄	-	27	-
6 Torpedojagere	1.0	-	6	-
15 Torpedobaade.....	0.5	-	6 ³ / ₄	-
			<hr/>	
			78 ³ / ₄	Mill.

Altsaa til hele Flaaden... 126³/₄Mill.

	Transport...	126 ³ / ₄ Mill.
Desuden: Søminer		1 ¹ / ₂ -
Vedtfartøjer, Fiskeriinspektionsfartøjer.....		1 ¹ / ₄ -
	Sum ialt...	129 ¹ / ₂ Mill.

Tjenesteperioden for Torpedo- og Undervandsbaade sættes til 20 Aar, for det øvrige Materiel til 25 Aar. Fastsættes dette Tidsrum, vil Flaadeplanen være gennemført 1931 ved et fast aarligt Tilskud paa 5 Mill. Kr.

Flaadens Styrke indtil da vil være som følger:

Holland.

Indien.

Aar	Panserskibe		Ka- non- baade	Torpedobaade			Panser- skibe		Torpedo- baade		
	Type Korte- naers	Type Heems- kerck		Unde- r- vands- baade	Gl. Model	II. Kl.	Type Ophir	Type Re- gentes	Ny Type	Ja- gere	Type Ophir
1907	3	—	—	1	10	11	14	4	—	—	—
1908	3	1	—	1	6	9	14	4	—	—	2
1909	3	1	—	1	2	9	14	4	—	—	2
1910	3	2	—	1	—	9	14	4	—	—	4
1911	3	2	—	2	—	5	16	4	—	—	6
1912	3	2	—	2	—	3	18	4	—	—	6
1913	3	2	—	2	—	3	20	4	1	2	6
1914	3	2	—	2	—	3	20	4	1	2	6
1915	3	2	—	3	—	3	20	4	1	2	8
1916	3	2	2	4	—	3	20	4	2	2	10
1917	3	2	2	4	—	3	20	4	2	2	12
1918	3	3	2	4	—	3	20	4	2	4	14
1919	3	3	2	4	—	3	22	4	2	4	14
1920	3	4	2	4	—	3	24	4	2	6	14
1921	—	4	4	4	—	3	26	4	2	6	14
1922	—	4	4	4	—	3	26	4	2	6	14
1923	—	4	4	4	—	3	28	4	3	6	14
1924	—	4	4	4	—	3	28	4	3	6	14
1925	—	4	4	4	—	3	27	4	4	6	14
1926	—	4	4	4	—	—	26	5	4	6	14
1927	—	4	4	4	—	—	30	5	4	6	14
1928	—	4	4	4	—	—	30	4	4	6	12
1929	—	4	6	4	—	—	30	5	4	6	14
1930	—	4	6	4	—	—	30	4	4	6	14
1931	—	4	6	4	—	—	30	4	4	6	15

Monitor »Reinier Claeszen« (1890), Krydseren »Koningin Willemina« (91) og tre »Type Holland« (95) samt tre »Type Utrecht« (97) ere ikke medregnede.

Angaaende Flaadens Fordeling bestemmes som følger:

De fire Panserskibe (»Heemskerck«-Typen) forenes til en mobil Division, der, forøget med det nødvendige Torpedobaadsmateriel, støtter sig til Helder som Operationsbasis. Reparationer og Eftersyn foretages om Vinteren, og 2 Skibe skulle være udrustede om Vinteren, 3 om Sommeren. Torpedobaadene stationeres i Helder og Hellevoetsluis.

Kanonbaadene skulle være af følgende Type:

Fart 14 Knob.

50 mm. Panzer paa Dæk og Kommandotaarn.

Dybgaaende 25 dm.

Armering 4 Stk. 75 mm. P. K.

Panserskib (ny Type):

Deplacement 6 500 Tons.

Dybgaaende 61.5 dm.

Fart 16 Knob.

Armering 4 Stk. 24 cm. H. K. i to Drejetaarne.

4 - 15 cm. H. K. i Skjolde.

10 - 75 mm. H. K. i Skjolde.

Ingen Torpedoarmering.

Panzer som »Tromp«.

Kulbeholdning 700 Tons.

Ministerens Hensigt var imidlertid ikke at faa Flaadepleanen i sin Helhed vedtaget, han erklærede blot, at Vedtagelsen af det af ham i Aar foreslaaede Panserskib (Type Heemskerck) samt en Torpedobaad vilde overbevise ham om, at man i Realiteten gik ind paa hans Forslag, idet hans Hovedhensigt med Flaadepleanen var at have en Rettesnor at gaa efter, og at overbevise Folkerepræsentationen om, at Ministeriet styrede en fast Kurs.

Behandlingen af Lovforslaget tog en meget lang

Tid (alene et fyldigt Resumé af det tager 140 Kvartsider i Tryk), og man forbavses over den Mængde »Marinesagkyndige«, det hollandske 2det Kammer besidder. Fra mange Sider kritiseredes Forslaget; nogle vilde have det forøget, andre formindsket, og navnlig var en Del stemte for et regelret Torpedobaadsforsvar.

Denne Kritik foranledigede Ministeren til at opgive Flaadeplanens Aabning med et Skib af »Heemskerck«-Typen og til at gaa ind paa de frisindede Demokraters Forslag om at begynde med et Panserskib (»Ny Type«) til Indien samt en Torpedobaad, hvilket Forslag vedtoges med stor Majoritet, skønt det kræver en meget kostbar Ombygning af Dokslusen til Amsterdam, idet denne ikke bliver bred nok til det nye Skib.

Skønt Flaadeplanen saaledes ikke er vedtaget, maa man vistnok gaa fra, at Kamrene betragte sig som moralsk bundne til dens Udførelse.

Nybygninger.

I det forløbne Aar har man forsat med Bygningen af Panserskibet »Jacob van Heemskerck« og 4 Torpedobaade af »Ophir«-Typen. To Torpedobaade, »Zeeslang« og »Krokodil« ere afleverede og afgaaede til Indien (103 t. Depl.).

Undervandsbaaden »Luctor et emergo« er anskaffet ved Køb fra Fabriken »de Schelde« (ekstraordinær Bevilling).

Personel.

Maskinkorpset skal reorganiseres. Officerspersonalet skal for Fremtiden rekruteret direkte; Underofficerskorpset fra Fyrbøderne.

Ny Styrke.	Gammel Styrke.
2 Inspektører for Maskinvæsenet.....	2
28 Maskinofficerer I. Kl.	25
98 — II. -	50
39 — III. -	—

Ministeren har aabnet det faste hvervede Personel Adgang til Afsked, naar de have »Uvillie« imod Tjenesten som Militær.

Uheld.

Den 15. Juni kolliderede Krydseren »Friesland« med den engelske Torpedojager »Lee«.

Et Øjenvidne i »Friesland« skriver: »Kl. ca. 1,15 paa Hundevagten indhentede en engelsk Scout, fulgt af 3 Jagere os, kommende agterfra om Bagbord. Afstanden, da de vare tværs, var ca. 25 m., og da Scouten var kommen tværs for »Friesland«s Stævn, drejede den krapt forom denne, hvilket ligeledes Nr. 2 og 3 gjorde. Den vagthavende Officer i »Friesland«, der saa, at Manøvren ikke vilde lykkes for Nr. 4, stoppede begge Maskiner, men Nr. 4 kolliderede alligevel 10 m. foranfor Hækken om Styrbord; den kom dog straks fri og dampede videre. »Lee«s Havari var et stort Hul i Skibssiden og et Rum fyldt. »Friesland« tog ingen Skade. Der er ikke falden Dom i Sagen endnu.

Rusland.

Ved Premierløjtnant L. V. O. Tvermoes.

Efter at det nye russiske Flaadeprogram har været gjort til Genstand for grundige Overvejelser, er man i det sidste halve Aar begyndt med megen Energi paa dets Gennemførelse; en Mængde Forandringer indføres i Personellets Antal og Sammensætning, og overalt, hvor der er Mulighed for det, er man i travl Virksomhed med Udførelsen af de Nybygninger, som skal danne Ruslands fremtidige Flaade.

Personellet. Viceadmiral Birileffs Løbebane som Marineminister var ikke af lang Varighed. Efter i nogle Maaneder at have beklædt denne Post, blev han afskediget og erstattet af hidtilværende Medlem af Admirali-

tetsraadet, Admiral Dikou. Samtidig med denne Udnævnelse skete der en Del Forandringer indenfor de overordnede Posters Kreds i Marineministeriet. Her skal kun omtales at Chefsposten for Marinehovedstaben blev besat med Kontreadmiral Jakobleff, der forinden havde været Chef for den Øverstkommanderende i Kronstadts Stab. Kontreadmiral Jakobleff var Chef for Panserskibet Petropawlowsk, da dette, den 13. April 1904, gik under paa Port Arthurs Rhed efter at være stødt paa en Mine.

For at danne et mere ligeligt Forhold mellem Antallet af Officerer i Søofficerskorpset samt de øvrige Korpser indenfor Marinen og det Materiel, som er til Raadighed, har man besluttet at foretage en Reduktion af ovennævnte Personel. I Tidsrummet fra den 12. Juli 1906 til 21. Januar 1907 har man foretaget følgende Indskrænkninger ved Afskedigelse af:

Søofficerer:

Admiraler	4
Viceadmiraler	7
Kontreadmiraler	17
Kommandører	47
Kaptajner	74
Løjtnanter	173
Sekundløjtnanter	61
Tilsammen...	<u>383</u>

Officerer af Marineartilleriet:

Generaler	1
Oberster	2
Oberstløjtnanter	4
Tilsammen...	<u>7</u>

Navigationsofficerer:

Generaler	1
Oberster	3
Oberstløjtnanter	7
Kaptajner	3
Stabskaptajner	2
Tilsammen...	<u>16</u>

Skibbygningsingeniører:

Ældre Konstruktører	3
— Assisterter	7
Yngre —	1
Tilsammen...	11

Maskiningeniører:

Generaler	2
Oberster	9
Oberstløjtnanter	16
Kaptajner	9
Stabskaptajner	19
Løjtnanter	35
Underløjtnanter.....	3
Tilsammen...	93

Officerer af Admiralitetet 109
(heraf 17 Generaler).

Civile Embedsmænd af Admiralitetet.... 175
Tilsammen... 284

For at erstatte de Folk, der ved denne Masseafskedigelse ikke havde naaet Aldersgrænsen, det Tab, som de ved Afskedigelsen kom til at lide, har man indrømmet en stor Del Erstatning paa andre Punkter, saa at de derigennem ikke alene blive holdte pekuniært skadesløse, men i de fleste Tilfælde er deres Afskedigelse dem en pekuniær Fordel.

Som bekendt blev Admiral Nebogatoff dømt til 10 Aars Fæstningsarrest af Krigsretten i Kronstadt. Kejseren har stadfæstet denne Dom ligesom de andre i Sagen faldne Afgørelser. Disse ere følgende: Cheferne for »Nikolaj I«, »General-Admiral Apraxin« og »General-Admiral Ssenjavin« dømtes til 10 Aars Fæstningsarrest; Chefen for Admiral Nebogatoffs Stab dømtes til 4 Maaneders Fæstningsarrest, Næstkommanderende paa »Nikolaj I« og »Apraxin« til 3 Maaneder og Næstkommanderende

paa Ssenjavin til 2 Maaneder. De øvrige Officerer fri-
fandtes.

En Del af de i St. Petersborg værende Officerer af Søofficerskorpset (som det synes navnlig de Officerer, som ikke havde deltaget i Krigen) fremkom med en Resolution, som indeholdt en Henstilling om, at alle de ved Nebogatoff Affairen frikendte Officerer burde søge deres Afsked fra Marinen. Det hele strandede imidlertid paa en stærk Modstand hos de Officerer, der havde deltaget i Krigen og hos Officererne af Sortehavsflaaden, og da Kejseren tilkendegav sin Mening som værende imod Resolutionen, var dette Spørgsmaal bragt ud af Verdenen med det samme.

Den fra Krigen som Fører af Wladiwostokeskadren kendte Kontreadmiral Jessen er bleven afskediget paa Grund af Svagelighed og er samtidigt udnævnt til Vice-admiral.

Antallet af værnepligtige, som før behøvedes ved de 20 Flaadeekvipager, beløb sig til 57 000 Mand. Dette Antal er formindsket med 17 000 nu, saa at der til de nuværende 9 Flaadeekvipager kun indkaldes 40 000 Mand.

Medens Tjenestetiden før for almindelige Værnepligtige af Sørullen var 7 Aar, er den nu kun 5 Aar.

Som tidligere meddelt havde man bestemt at indskrænke Flaadeekvipagernes Antal fra 20 til 9. Ordren herom blev givet den 17. November 1906, og den skulde være udført indtil den 14. Januar 1907. Ifølge Morskoj Sbornik er Sættningen af Mandskaberne nu saaledes: Gardeekvipage (St. Petersborg): De kejserlige Yachter og Torpedobaadsødelæggeren Woiskowoi.

1ste Flaadeekvipage: 1ste Afdeling af Skibene (i Linje) af Østersøflaaden nemlig:

Panserskibet Sslawa.

— Cesarewitsch.

Krydser I. Kl. Bogatyr.

Kanonbaad Chiwinetz.

2den Flaadeekvipage: 2den Afdeling af Skibene (under Bygning eller under Reparation værende) af Østersøflaaden nemlig:

		Kystpanserskibet Admiral Greig.
	—	Tscharodeika.
		Krydser af I. Kl. Gromoboi.
	—	Rossia.
	—	Diana.
	—	Awrora.
	—	Oleg.
		Panserskibet Andrei Perwoswany.
	—	Imperator Poul I.
		Krydser af I. Kl. Rjurik.
	—	Admiral Makarof.
	—	Pallada.
	—	Bajan.
		Kanonbaaden Giljak.
	—	Ssiwutsch.
	—	Bobr.
	—	Korjetz.
		Minetransportskib Amur.
	—	Jenissey.

3dje Flaadeekvipage: 1ste Torpedobaadsdeling (Libau).
Torpedobaadsjageren (over 400 T.): Ukraina.

—	—	Kazanetz.
—	—	Moskwitanin.
—	—	Dobrowoletz.
—	—	Finn.
—	—	Okotnik.
—	—	Emir Bukarsky.
—	—	Amuretz.
—	—	Ussurietz.
—	—	Sabaikaletz.
—	—	Pogranitschny.
—	—	Ssibirsky Strelok.
—	—	General Kondratenko.

Torpedobaadsjageren (over 400 T.): Wsadnik.

—	—	Gaidamak.
—	—	Steregutschy.
—	—	Straschny.
—	—	Donskoi Kasak.
—	—	Trukmenez.

Torpedobaaden (356—375 T.): Widny.

—	—	Gromjaschtji.
—	—	Bojewoi.
—	—	Ingeniør Mekanik Swærjoff.
—	—	— — Dmitrijeff.
—	—	Burny.
—	—	Wnimatelny.
—	—	Wnyschitelny.
—	—	Winossliy.
—	—	Bditelny.

Transportdamperen Angara.**4de Flaadeekvipage: 2den Torpedobaadsdeling (Kronstadt):****Torpedobaaden (224—245 T.): Retivy.**

—	—	Prytky.
—	—	Protschny.
—	—	Pavajajutschi.
—	—	Pylky.
—	—	Rjany.
—	—	Pronsitelny.
—	—	Podwijny.
—	—	Possluschny.
—	—	Prosorliny.
—	—	Rjæswy.
—	—	Nr. 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 223.

Krydser I. Kl. Admiral Kornilow.**Skoleskibet Kujaz Poscharsky.****5te Flaadeekvipage: 3dje Torpedobaadsdeling (Helsingfors).****Panserkanonbaad Chrabry.**

Torpedobaadsjager Abrek.

— Løjtnant Iljen.

— Possadnik.

(Ældre over 400 T.).

Torpedobaaden (335—356 T.): Ssilny.

—	—	Storjewoj.
—	—	Strojny.
—	—	Raschaschtji.
—	—	Rastoropny.
—	—	Djelny.
—	—	Dostojny.
—	—	Djejatelny.
—	—	Skusny.
—	—	Ispolnitelny.
—	—	Krjepsky.
—	—	Legky.
—	—	Lofky.
—	—	Letutschy.
—	—	Likoy.
—	—	Mjetky.
—	—	Molodezky.
—	—	Motschny.
—	—	Løjtnant Burakoff.

4 Stationer for mindre Torpedobaade:

Nr. 1 med Torpedobaaden	Nr. 102, 106, 107, 111, 112, 114, 118, 123, 124.
- 2 — —	- 103, 104, 117, 119, 120, 128, 133, 134, 135, 136.
- 3 — —	- 127, 129, 130, 137, 138, 139, 140, 141, 142.
- 4 — —	- 108, 109, 110, 115, 116, 121, 122, 125, 126, 131, 132.

10 Nicon-Vagtbaade, 45 Kysttorpedobaade med Stationer.

Ved Afdelingen for Artilleriskolerne ere følgende Skibe:

Panserskibet Alexander II.

Skoleskibet Pjotr Weliky.

— Riga.

Panserkrydser Pamjat Asowa.

Ved Afdelingen for Torpedo- og Sømineskolerne er følgende Skibe: Skoleskibet Afrika.

— Evropa.

— Nikolajeff.

Transportskib Wolga.

6te Flaadekvipage omfatter Skolerne og følgende Skoleskibe: Minin.

Wojn.

Wjerny.

Morjak.

Kadet (Sejlyacht).

Kotka.

Rynda.

General Admiral.

Gerzog Edinburgsky.

Kreisser.

Okean.

Panserkanonbaad Grossjaschtji.

Skolerne ere følgende: For Maskinpersonel.

- Navigationspersonel.
- Signalpersonel.
- Matrospersonel.
- Intendanturpersonel.
- Skriverpersonel.
- Dykkerpersonel.
- Artilleripersonel.

7de Flaadekvipage omfatter Skibe og Mandskab til Anvendelse til lokale Formaal i Kronstadt.

Transportdamperen Krasnaja Gorka.

Aviso Damperen Asija.

— — Almas.

6 Havnedampere og en Del andre Fartøjer til Brug i Havnen.

Endvidere henhører til denne Ekvipage et temmeligt stort Opmaalings-Personel og -Materiel.

8de Flaadeekvipage: Rekrutter, Skibe og Mandskab til Anvendelse til lokale Formaal i St. Petersborg.

For Rekrutternes Uddannelse findes der det fornødne Personnel og Materiel ved denne Ekvipage.

Skibene Newa (Marineministerens Yacht).

2 Depechebaade.

5 Dampere og Havnefartøjer.

Artilleriforsøgscommissionen.

9de Flaadeekvipage omfatter Skibe og Mandskab til Anvendelse til lokale Formaal i Libau; desuden Afdeling for Undervandsbaade med de dertil knyttede Skoler.

Skoleskibet Chabarowsk (Moderskib for Undervandsbaadene).

Transportskibet Anadyr.

— Bakan.

Damper Slawjanska.

Torpedobaadsjager Wojewoda.

Kystpanserskibet Admiral Spiridoff.

— — Tschitjagoff.

— — Lazaroff.

Endelig henhører under den 9de Ekvipage: Fyrbøderskole, Skole for traádløs Telegrafering, Brevdestination, Opmaalingsvæsenet for det nordlige Ishav m. m.

Foruden de her nævnte Flaadeekvipager findes der i Reval og Sveaborg saakaldte Halvekvipager og Flaadekompanier med et mindre Antal Skibe med tilhørende Mandskab.

Materiel. For at give et Overblik over de Nybygninger, der for Tiden er under Udførelse til den russiske Marine, skal følgende Tabel hidsættes:

Art	Navn	Byggested	Løbet af Stablen	Færdig
Panserskibe	Imperator Paul I.	Baltiske Værft, St. Petersborg	—	1908
	Adrei Perwoswany	Galerneøværft, St. Petersborg	Oktbr. 1906	1908
	Johan Slatoust	Sewastopol	Maj 1906	1907
	Swjatoi Estafi	Nikolajew	Novbr. 1906	1907
	Rjurik	Aickens, England	Novbr. 1905	1907
Panserkrydsere	Admiral Makaroff	La Seyne, Frankrig	Maj 1906	1907
	Pallada	Ny Admiralitetsværft, St. Petersborg	Novbr. 1906	1908
Kanonbaade	Bajan	do.	—	1908
	Giljak	do.	Oktbr. 1906	1907
	Bobr	Nevskylværft	—	1907
	Sivutsch	do.	—	1907
	Korjetz	Putiloff, St. Petersborg	—	1907
Mineudlægningsskibe	Jenisei	Baltiske Værft, St. Petersborg	Juli 1906	1907
	Amur	do.	—	1907

Som Tabellen udviser, har den russiske Marine i Aaret 1906 haft Afløbning af Stablen for 3 Panserskibe, 3 Panserkrydsere, 1 Kanonbaad og 1 Mineudlægningsskib.

Panserskibet Andrei Perwoswany maa nærmest betragtes som en forbedret Udgave af Panserskibet Sslawa, om end det er en Del større. (Sslawa er 13 500 Tons, Andrei Perwoswany bliver c. 17 500 Tons). Med Erfaringerne fra Krigen for Øje har man under Bygningen af Skibet foretaget en Del Ændringer i de oprindelige Tegninger og Planer. Det er foreløbigt blevet fastslaaet at give Panserskibet Sidepanser fra for til agter og svært Panserdæk. Armeringen er ikke fuldstændigt fastslaaet; men antagelig bliver det 4 Stk. 30,5 Cm. og 12 Stk. 20 Cm. Dimensionerne ere følgende:

Længde	140,2 Meter.
Bredde	24,88 —
Dybgaende	8,2 —

Maskinerne skal kunne udvikle 17 600 ind. H. K. Kedlerne ere af Belleilles Konstruktion. Skibets Fart 18 Knob.

Af Panserkrydserne bliver »Rjurik« bygget under særligt Hensyntagen til de i Krigen indvundne Erfaringer. Den faar højt Panserbælte, stærkt Antitorpedobaadsartilleri saavel hvad Kaliberet (12 Cm. P. K.) som hvad Antallet af Kanoner angaar.

De 3 andre Panserkrydsere er det Meningen at bygge i nær Lighed med den fra Kampene ved Port Arthur velkendte Krydser Bajan, dog selvfølgelig med en Del Forbedringer. Sidstnævnte Krydser Bajan faldt som bekendt i Japanesernes Hænder ved Port Arthurs Overgivelse.

I omstaaende Tabel findes ikke angivet noget om Bygningen af Jagerne og Torpedobaade. Af disse har man ladet en stor Mængde bygge, idet man har villet organisere et Kystforsvar ved Hjælp af dette Materiel. Jagerne og Torpedobaadene blive dels byggede i Tyskland dels i Rusland selv. Drægtigheden for Jagerne varierer mellem 500 og 625 Tons, Torpedobaadenes mellem 300 og 356.

Med Hensyn til Undervandsbaadene vil den heraf bestaaende Flotillje blive formeret af dels russiske (Bubnow, Dzwiecky), amerikanske (Holland, Lake), og Germania-Baade. Man har bestemt sig til Anskaffelsen af en stor Mængde Overfladebaade med forholdsvis stort Displacement (450 Tons).

Kanonbaaden Giljak, der er bestemt til fremtidigt at underlægges den sibiriske Kanonbaadsflotillje har følgende Dimensioner:

Længde	65,5 Meter.
Bredde	10,97 —
Dybgaende	2,1 —
Displacement	875 Tons.

Maskinerne indicerer 800 H. K. Kedlerne ere af Bellevilles Konstruktion, Farten 12 Knob.

I Baltimore har den russiske Regering 3 store Undervandsbaade under Bygning. Disse have følgende Dimensioner:

Længde	30,57 Meter.
Indiceret H. K. . . .	1600
Fart i Overfladen..	22 Knob.

Under Gang i neddykket Stilling ere Akkumulatorer Fremdrivningsmidlet.

Krydseren Pamjatj Merkurija (tidligere Kagul) opnaaede med 20 400 ind. H. K. en Hastighed paa 24 Knob. Ifølge Planerne for Skibet skulde den kun indicere 19 500 H. K., og den hertil svarende Fart var 23 Knob.

Udgaet af Flaadens Lister ere følgende Skibe:

Panserskibet Tschessma bygget 1886.

Krydseren Pamjatj Merkurija bygget 1880.

Torpedobaadene Nr. 101 og 105.

2 mindre Dampere »Plastun« og »Mojka«.

Kystforsvarsskibet Coradjeika.

Transportdamperen Lena, som under Krigen var udrustet som Hjælpekrydser, er atter gaaet tilbage til den frivillige Flaade.

Panserkrydseren Pamjatj Asowa (bygget 1888, 6800 T.) er overført til Listen over de saakaldte Havneskibe.

Forskelligt. Som bekendt er der i Rusland dannet en Forening med det Formaal at indkøbe Materiel til Flaaden for de ved frivillige Bidrag indkomne Midler. Denne Forening har for nylig fremlagt sit Regnskab. Indtil 1ste Januar 1907 er der i Alt indkommet c. 36 Millioner Kroner. Af disse anvendtes c. 30 Millioner til at bygge 18 Torpedobaadsjagere for, hvis Tonsdrægtighed varierer mellem 500 og 625. De andre 6 Millioner Kroner ere anvendte til at foretage Forandringer ombord i Jagerne, til Installation af traadløs Telegraf

o. s. v. Bestykningen med Kanoner og Udskydningsapparater bekostedes af Marinen selv.

Budgettet. Dette er for Aaret 1907—08 anslaaet til 174,96 Millioner Mark. Heraf er det Meningen at anvende 54 Millioner til Nybygninger (af disse sidste er 10,8 Millioner bestemt til at paabegynde Bygning af nye Skibe for).

Til ekstraordinære Udgifter er beregnet 19,4 Millioner.

Krydseren Kagul (bygget 1903, 6700 Tons, hørende til Sortehavsflaaden) er bleven omdøbt til Pamjatj Merkurija og Krydseren Oschakof (bygget 1902, 6700 Tons, hørende til Sortehavsflaaden) er omdøbt til Kagul.

Tyskland.

Af Kaptajn V. Garde.

Marinebudgettet 1907.

(Summerne opgivne paa nærmeste 1000 Mark.)

a. Aarlige Udgifter.

	Mark		imod 1906
Reichs-Marineamt og Marinekabinet . . .	1 899 000	+	106 000
Admiralstab	309 000	÷	23 000
Seewarte og Observatorier	366 000	+	10 000
Intendanturvæsen ved Marinestationerne	618 000	+	39 000
Retspleje	170 000	+	1 000
Gejstlighed og ikke-militære Skoler . . .	140 000	+	5 000
Lønninger til militært Personale	29 030 000	+	2 013 000
Udrustninger	31 197 000	+	2 567 000
Naturalforplejning til Mandskab i Land	2 176 000	+	111 000
Beklædning (omfatter kun en mindre Del af Udgifterne til Beklædning)	440 000	+	28 000
Garnisons-Bygningsvæsen og Forvaltning	1 632 000	+	139 000
Service og Huslejegodtgørelse	2 557 000	+	167 000
Sanitetsvæsen	2 318 000	+	206 000
Rejser og Forflytninger	3 411 000	÷	35 000
Militære Undervisningsanstalter	493 000	+	88 000

	Mark	imod 1906
Vedligeholdelse af Skibe og Værfter...	29 578 000	+ 1 516 000
— - Vaaben, Ammunition og Befæstninger	11 194 000	+ 875 000
Intendanturvæsen i de udrustede Skibe	921 000	+ 47 000
Opmaalinger, Lods-, Sømærke- og Kyst- efterretningsvæsen	731 000	+ 22 000
Forskellige Udgifter	1 561 000	+ 62 000
Aarlige Udgifter...	120 742 000	+ 7 942 000

b. Ordinære Udgifter en Gang for alle.

Nybygninger og Ombygninger	85 880 000	+12 405 000
Artilleriarmering til Nybygninger	37 500 000	+ 7 005 000
Torpedoarmering	4 750 000	+ 140 000
Minearmering	340 000	÷ 320 000
Vedligeholdelse og mindre Nybygninger ved Værfterne	2 642 000	+ 675 000
Anskaffelse af Haandvaaben samt for- skellige mindre Bygningsudgifter ved Artilleriforvaltningen	1 602 000	÷ 353 000
Bygningsudgifter v. Torpedoforvaltningen	221 000	+ 18 000
Forskelligt under Mineforvaltningen ...	870 000	+ 717 000
Bygningsudgifter ved Garnisonsstederne — ved Lazarethforvaltningen	1 607 000	÷ 67 000
138 000	÷ 132 000	
Foranstaltninger i den almindelige Skibs- farts Interesse	627 000	+ 45 000
Forskellige Udgifter en Gang for alle..	216 000	÷ 19 000
Ordinære Udgifter en Gang for alle .	136 393 000	+20 154 000

c. Ekstraordinære Udgifter.

Havne- og Dokudvidelser m. m. ved Værfterne	12 382 000	÷ 3 758 000
Forbedringer af Kystbefæstninger m. m.	3 306 000	+ 884 000
Anlægsplads for Torpedobaade og elek- trisk Centralstation i Wik	300 000	÷ 300 000
Udvidelse af Minedepotet i Cuxhaven og Forstærkning af det undersøiske For- svar af Elben	876 000	+ 676 000
Kaserne- og Lazarethbygninger m. m..	4 427 000	+ 548 000
Ekstraordinære Udgifter...	21 290 000	÷ 1 950 000

Skib	Til Bygning (i Mark)	Til Armering (i Mark)			Samlet Bekostning (i M.)	
		Artilleri		Torpedovæsen	til Bygning	til Armering
<i>Linjeskibe:</i>						
Pommern (O)	4. og sidste Bev. 2 350 000	4. Bev. 2 000 000	3. Bev. 170 000	15 650 000	8 230 000	
Hannover (P)	4. — — 2 350 000	4. — 2 000 000	3. — 170 000	do.	do.	
Schleswig-Holstein (Q)	3. Bevilling 4 650 000	3. — 2 750 000	3. — 300 000	do.	8 630 000	
Schlesien (R)	3. — 4 650 000	3. — 2 750 000	3. — 300 000	do.	do.	
Ersatz Bayern	2. — 8 600 000	2. — 3 500 000	2. — 200 000	22 270 000	14 230 000	
— Sachsen	2. — 8 600 000	2. — 3 500 000	2. — 200 000	do.	do.	
— Württemberg	1. — 3 000 000	1. — 2 500 000	1. — 100 000	do.	do.	
— Baden	1. — 3 000 000	1. — 2 500 000	1. — 100 000	do.	do.	
<i>Store Krydsere:</i>						
Gneisenau (C)	4. og sidste Bev. 1 500 000	4. — 820 000	4. — 30 000	14 000 000	5 750 000	
Scharnhorst (D)	3. Bevilling 4 270 000	3. — 1 250 000	3. — 180 000	do.	do.	
E	2. — 6 000 000	2. — 2 500 000	2. — 200 000	18 500 000	9 000 000	
F	1. — 3 000 000	1. — 2 000 000	1. — 100 000	26 000 000	10 500 000	
<i>Smaa Krydsere:</i>						
Stuttgart	3. og sidste Bev. 1 090 000	3. — 300 000	3. — 90 000	4 750 000	1 630 000	
Stettin (Ersatz Wacht)	3. — — 1 090 000	3. — 300 000	3. — 90 000	do.	do.	
Nürnberg (— Blitz)	3. — — 1 090 000	3. — 300 000	3. — 90 000	do.	do.	
Ersatz Pfeil	2. Bevilling 2 430 000	2. — 650 000	2. — 150 000	do.	do.	
— Comet	2. — 2 430 000	2. — 650 000	2. — 150 000	do.	do.	
— Greif	1. — 1 500 000	1. — 400 000	1. — 40 000	6 000 000	do.	
— Jagd	1. — 1 500 000	1. — 400 000	1. — 40 000	do.	do.	
<i>Minedamper B</i>	2. og sidste Bev. 1 200 000	2. — 300 000		2 200 000	1 140 000	
12 <i>Torpedobaade</i>	2. — — 6 400 000	2. — 900 000	2. — 1 000 000	14 400 000	3 500 000	
12 —	1. Bevilling 8 000 000	1. — 880 000	1. — 800 000	14 400 000	do.	
Undervandsbaade	3 000 000					
Forandring og Rep. af »Hansa» »Hertha» og »Victoria Louise»	1. Bevilling } 3 250 000	Til Forbedring af Sigte-	Til Forbedring af			
Indretning af »König Wilhelm» til Schiffsjungenskib	2. — }	appar., Afstandsmaalere	Torpedoer:			
En Artilleritender (Ersatz Ulan)	1. — 400 000	og Meddelelsesmidler i	1. Bev.: 250 000			
Et Sejløvelsesfartøj	eneste Bevilling 30 000	ældre Skibe: 300 000				
		Til Skyts- og Ammu-				
		nitionsanskaffelser:				
		3 500 000				

Imellem det her anførte Budgetforslag og det endelig vedtagne Budget, findes enkelte, mindre væsentlige Uoverensstemmelser. Budgettets samlede Beløb er nogle Millioner større end projekteret ved Vedtagelsen af den sidste Flaadelov.

Til yderligere Oplysninger angaaende nogle af de anførte Poster tjener følgende:

ad a. Den tyske Flaades militære Besætning bestaar nu af c. 47 000 Mand, hvoraf c. 2 300 Officerer og Læger. Forhøjelsen paa ovennævnte Budget andrager c. 3 300 Mand, hvoraf 125 Officerer og Læger.

ad b. Store Krydser F og samtlige under Bygning værende smaa Krydsere vil blive forsynet med Turbinemaskiner. For at forøge Farten i de smaa Krydsere Ersatz Greif og Ersatz Jagd vil disses Størrelse blive forøget; Bekostningen pr. Stk. er derved steget fra c. 6 400 000 til c. 7 600 000 Mark. Store Krydser F vil i Bygning komme til at koste c. 4 Mill. Mark mere end de store nye Linjeskibe; derimod vil den samlede Bekostning, 36 500 000 Mark, blive ens for begge Typer.

Forandringen af de tre Krydsere Victoria Louise, Hansa og Hertha til Kadet- og Schiffsjungenskibe vil i alt koste 4 500 000 Mark. Forandringen af König Wilhelm til Kaserneskip for Schiffsjungen er beregnet at koste 500 000 Mark.

De 3 000 000 Mark til Undervandsbaade indbefatter Udgifter til Anskaffelse af en Bjergningsdamper, som skal ledsage Baadene under Forsøgene.

Til Indretning af et gammelt Panserskib til Skydeforsøg (bl. a. ogsaa til sammenlignende Forsøg imellem forskellige Panzerplader) anvendes 400 000 Mark.

Til Forbedring af Radiotelegrafstationer i Skibene skal i alt anvendes 740 000 Mark.

ad c. Blandt Udgifterne til Forbedring af Kystbefæstninger skal nævnes:

Et Fort ved Weser 500 000 af en samlet Bevilling paa 1 500 000 Mark.

Et Fort ved Elben 1 200 000 af en samlet Bevilling paa 3 200 000 Mark.

Forbedring af Kiels Søbefæstning 150 000 af en samlet Bevilling paa 500 000 Mark.

Forbedring af Elbens Søbefæstning 360 000 af en samlet Bevilling paa 1 000 000 Mark.

Forbedring af Helgolands Befæstning 800 000 af en samlet Bevilling paa 1 800 000 Mark.

Budgettets samlede Udgiftssum er 278,4 Mill. eller c. 25 Mill. mere end ifjor, da det var 253 Mill. Mark.

Sverrig.

Af Premierløjtnant H. Ewald.

Kommissionsbetænkningen om nye Skibstyper.

I September 1906 blev der nedsat en Kommission, bestaaende af: Kontreadmiralerne C. Olsen og T. Sandström, Overdirektør H. Lilliehöök, Kommandørkaptajn J. Eklund og Kaptajnerne H. Ericson og C. Lindström, der skulde afgive Betænkning om Nødvendigheden af at foretage Forandringer i Flaadens Skibstyper.

I Januar d. A. var Kommissionen færdig med sit Arbejde, og der blev til Kongen afgivet en fortrolig Rapport, af hvilken et Uddrag nu er bleven offentliggjort, og hvis Indhold i Hovedtrækkene er følgende:

Panserskibe af 1. Kl. og Panserkrydsere.

Erfaringerne fra den sidste Søkrig og Materiellets kraftige Udvikling i de andre Mariner nødvendiggør, at de søgaaende Panserskibe, som skal være i Stand til at løse alle de Opgaver, Landets Forsvar vil kunne komme til at stille til dem, maa være af langt kraftigere Type

end det sidst byggede Panserskib. Højere Fart, kraftigere Artilleri og en mere udstrakt Panzerbeskyttelse i Forbindelse med større Sødygtighed er de Krav, man maa stille til den nye Panserskibstype, hvis Dybgaaende maa afpasses efter Skærgaardsforholdene saaledes, at den vil kunne være i Stand til overalt at operere sammen med de nuværende Panserskibe af 1. Kl.

Det nye Panserskib maa derfor have følgende Dimensioner:

Displacement med normal Kulbeholdning..	7 500 Tons.
Længde i Vandlinien.....	119 m.
Bredde.....	19 -
Dybgaaende med normal Kulbeholdning..	6,4 -
— - maksimal — ..	6,6 -
Indic. H. K.....	17 500.
Fart med normal Kulbeholdning.....	21 Knob.
Normal Kulbeholdning	450 Tons.
Maksimal —	800 —
Aktionsradius med maksimal Kulbeholdning og 14 Knobs Fart.....	3 000 Sømil.
Aktionsradius med maksimal Kulbeholdning og højeste Fart.....	900 —
Yarrow Kedler.....	9 Stkr.
Artilleri:	4 Stkr. 28 cm. K.
	4 — 19,4 - -
	11 — 10,5 - P. K.
	4 — 37 mm. —
Torpedoudskydningsapparater:	
2 Stkr. 45 cm. Undervandsapparater.	
Vandliniepanser	200 mm.
Taarnpanser	200 —
Projectører.....	4 Stkr.
Fartøjer.....	14 —
Besætning.....	450 Mand.
Omkostninger m. 1 Ammunitionsforsyning	12 547 000 Kr.
— - 2 — —	er 13 450 000 -

Hvis Bygningen af Panserkrydsere skulde fortsættes, kunde man ikke blive staaende ved den nuværende Fylgiatype. Men en Udvikling af denne vilde meget nær falde sammen med det foreslaaede Panserskib, idet der ikke alene er lagt Vægt paa at forøge Panserskibets Kampværdi, men ogsaa paa at konstruere et Skib, der vil kunne bevirke en Sammensmeltning af de nuværende Panserskibe af 1. Kl. og Panserkrydserne.

Spejderfartøjer.

Til at overtage Panserkrydsernes Rekognocerings-tjeneste til Søs bør der indføres en ny Krydsertype med følgende Egenskaber og Dimensioner:

Deplacement, fuldt udrustet	835 Tons.
Længde i Vandlinien	83,8 m.
Bredde	8,1 -
Dybgaende, fuldt udrustet	2,2 -
Indic. H. K.	11 500.
Fart med 75 Tons Kul om Bord og iøvrigt fuldt udrustet	30 Knob.
Maksimal Kulbeholdning	222 Tons.
Aktionsradius med 15 Knobs Fart	3 000 Sømil.
Artilleri: 6 Stkr. 10,5 cm. P. K. 2 — Rek. K.	
Torpedoudskydningsapparater: 2 Stkr. 45 cm. Overvandsapparater.	
Omkostninger m. 1 Ammunitionsbeholdning	2 473 000 Kr.
— - 2 —	er 2 561 000 -

Torpedokrydsere.

Ingen Forandring i den nuværende Type.

Jagere.

Jagernes Armering bør for Fremtiden være 4 Stkr. 75 mm. P. K. samt 2 Rekyllkanoner, hvorved en Jagers

Anskaffelsessum stiger til 1 286 000 Kr. De nuværende Jagers Artilleri bør forøges med 2 Rekyllkanoner.

Torpedobaade.

Ved Nybygning af 1. Klasses Torpedobaade bør disse armeres med 2 Stkr. 57 mm. P. K., hvorved Anskaffelsessummen vil stige til 430 000 Kr.

Der bør ikke bygges flere 2. Klasses Torpedobaade, og ikke foretages nogen Forandring med de nuværende.

Undervandsbaade.

Undervandsbaade bør for Fremtiden bygges i 2 Klasser, 1. Kl. hovedsagelig baseret paa Operationer i aaben Sø, 2. Kl. til Skærgaarden.

1. Kl. Undervandsbaad:

Displacement.....	250 T.
Anskaffelsessum.....	750 000 Kr.

2. Kl. Undervandsbaad:

Displacement.....	150 T.
Anskaffelsessum.....	375 000 Kr.

Minefartøjer.

Søgaende Minefartøjer bør tilvejebringes ved Omdannelse af 1. Kl. Kanonbaade omtrent i Lighed med den Forandring, der i Øjeblikket foretages med Kanonbaaden »Edda«. Omkostningerne ved en saadan Omdannelse beregnes til 223 000 Kr. pr. Kanonbaad.

Kanonbaad af 2. Kl. »Alfhild«s Ombygning til Minefartøj bør ikke foretages.

Pansrede Fartøjer, hovedsagelig beregnede til Skærgaardskamp.

Moderniseringen af Panserskib af 2. Kl. »Loke« bør ikke foretages.

Panserskibene af 3. Kl. »Hildur«, »Björn« og »Gerda« bør moderniseres i Overensstemmelse med den Forandring,

der allerede er foretaget med de øvrige Panserskibe af samme Klasse. Dog bør der i Stedet for 57 mm. installeres 75 mm. P. K.

Omkostningerne ved »Björn«s og »Gerdas« Ombygning vil for hver blive 274 000 Kr., hvorimod »Hildur« kan istandsættes for 180 000 Kr., da der delvis er anskaffet nyt Artilleri til denne i Forvejen.

Kanonbaade.

Kun de Kanonbaade, der anvendes til Minefartøjer og Patrouilletjeneste, bør medregnes til egentlige Krigsskibe. Der bør ikke anskaffes flere Kanonbaade.

Ballonfartøj.

Ved Nybygning af Ballonfartøj, bør dette forsynes med Maskinkraft til Fremdrivning.

Sammenligner man dette Forslag med den i Tidsskriftets Januarhæfte omtalte Betænkning, som Cheferne fra Flaadens Stab og Generalstaben har udarbejdet om Forsvarets Ordning saavel paa Sø- som Landsiden, vil man se, at de 2 Forslag angaaende Flaadens Udvikling i Hovedtrækkene er overensstemmende. Det foreslaaede Spejderfartøj er saaledes fuldstændig af samme Type som den af Chefen for Flaadens Stab anbefalede, nye Torpedokrydsertype. Paa dette Aars Budget er der ikke fremkommet noget Forslag om Anskaffelse af nye Panserskibe og Panserkrydsere, da man afventede Kommissionens Betænkning, men denne er angaaende disse Skibe i fuld Overensstemmelse med Chefen for Flaadens Stab. Denne ønsker imidlertid Indførelsen af en ny Type 3. Kl. Panserskibe, men Kommissionen mener, at man her kan hjælpe sig med Modernisering af de ældre Panserskibe. Kommissionen har ligeledes reduceret Størrelsen af 1. Kl. Undervandsbaade fra 300 til 250 T. og lader 2. Kl. Undervandsbaadene vedblivende være af »Hajen«s Størrelse.

Omorganisation af Flaadens Stab.

Flaadens Stab bestaar i Øjeblikket af 2 Afdelinger: Kommunikationsafdelingen og Mobiliserings- og Statistikafdelingen. Paa Grund af det forøgede Arbejde ved Staben, der blandt andet viser sig ved at denne i 1897 i Aarets 4 første Maaneder ekspederede 166 Skrivelser, imod 738 i den samme Periode i 1907, har det vist sig nødvendigt at dele Staben i 4 Afdelinger, hvilken Ordning skal træde i Kraft fra den 1. Oktober.

De 4 Afdelinger skal benævnes: Mobiliseringsafdelingen, Reglementsafdelingen (der eventuelt skal kaldes Organisationsafdelingen), Kommunikationsafdelingen og den historiske og statistiske Afdeling.

Mobiliseringsafdelingen skal behandle alle Sager vedrørende Mobilisering, Værnepligt og Kystartilleri.

Reglementsafdelingen (Organisationsafdelingen) skal beskæftige sig med alt vedrørende Søforsvarets Organisation, samt udarbejde Forslag til Tjenesteordningen i Flaaden, Reglementer, Instrukser og Anordninger.

Kommunikationsafdelingen skal i det væsentlige bibeholde sine nuværende Opgaver med Hensyn til Flaadens Anvendelse i Krigstid, Signalvæsen, Taktik, Kystudkig- og Kystsignalvæsen, Kanaler, Telegraf, Telefon m. m. samt fra et sømilitært Synspunkt studere Landets Kystgeografi.

Den søkrigshistoriske og statistiske Afdeling skal endelig dels tilvejebringe det søkrigshistoriske Materiale, dels indhente Oplysninger om fremmede Mariner og Nabolandenets Kystgeografi og dels udarbejde Flaadens Statistik.

Marinebudgettet for 1908.**Det ordinære Budget.**

	1908 Kr.		imod 1907 Kr.
A. <i>Ministeriet og Overstyrelsen.</i>	96 800	+	1 000

B. Flaaden.**I. Personel.**

Lønning til det faste Personel	5 137 813	+	873 503
Beklædning til Sømands- og Skibsdrengeskorpene	487 800	+	31 302
Naturalforplejning	1 163 744	+	74 646
Godtgørelse for Udrustning og Forflyttelse	14 000	÷	3 000
	<u>6 803 357</u>	+	<u>976 451</u>

II. Materiel.

Reparation og Vedligeholdelse	2 300 000	+	50 000
-------------------------------	-----------	---	--------

III. Udrustninger og Øvelser.

Øvelser for det faste Personel	1 200 000	—	
Repetitionsøvelser for Reserve- officererne	14 900	—	
Øvelser og Beklædning for det værnepligtige Mandskab	1 150 000	—	
	<u>2 364 900</u>	—	

IV. Undervisningsanstalter.

Søkrigshøjskolen	16 100	—	
Søkrigsskolen	46 265	—	
Skibsdrengeskolen	22 970	+	4 200
Marineintendantskolen	8 600	—	
	<u>93 935</u>	+	<u>4 200</u>

V. Sygepleje og Hospitalsvæsen.

Sygepleje og Hospitalsvæsen..	70 500	+	15 000
-------------------------------	--------	---	--------

Flaaden ialt... 11 632 692 + 1 032 151

	1908 Kr.	imod 1907 Kr.
<i>C. Kystartilleriet.</i>		
I. Personel.		
Lønning til det faste Personel...	1 379 470	+ 314 899
Beklædn. - - - - -	150 921	+ 2 886
Naturalforplejning	258 318	+ 4 935
	1 788 709	+ 322 720

II. Materiel.

Reparation og Vedligeholdelse...	326 437	—
----------------------------------	---------	---

III. Øvelser.

Øvelser for det faste Personel...	160 000	—
Øvelser og Beklædning for det værnepligtige Mandskab	290 000	—
Krigsøvelser v. Kystbefæstningerne	15 000	—
	465 000	—

IV. Sygepleje og Hospitalsvæsen.

Sygepleje og Hospitalsvæsen	14 000	—
<i>Kystartilleriet ialt...</i>	2 595 146	+ 322 720

D. Diverse.

Alderstillæg	26 700	—
Officerer og Ingeniører i uden- landsk Tjeneste	13 000	÷ 2 000
Rejsestipendium til Marinelæger (nyt Forslag).....	2 000	+ 2 000
Forskelligt	22 254	—
Diæter og Rejsepenge	55 500	+ 18 750
Opvarmning, Betjening, Rengøring, Vaske- og Baderum (nyt Forslag)	235 000	+ 235 000
Skrivematerialier m. m.	113 763	÷ 37 211
Ekstraudgifter	12 500	—
	480 717	+ 216 539

<i>E. Handelen.</i>	1908	imod 1907	
	Kr.		Kr.
Søkortarkivet	65 000	—	
Lods-, Fyr- og Redningsvæsenet	1 700 409	+	2
Undervisningsanst. for Søfarten	100 800	—	
Nautisk-meteorologisk Institut.	24 000	+	15 000
Alderstillæg til Personalet ved de 2 sidstnævnte Institutioner	13 000	—	
	<u>1 903 209</u>	+	<u>15 002</u>
<i>Summa for det ordinære Budget</i>	16 707 564	+	1 587 410

Det ekstraordinære Budget.

<i>A. Flaaden.</i>	1908
	Kr.
Anskaffelse af nyt Krigsskibsmateriel	5 230 000
Modernisering af 3. Kl. Panserskibene »Hildur«, »Björn« og »Gerda« (1. Rate)	200 000
Skydeforsøg og Indskydning af Kanoner	30 000
Modernisering af Armeringen i nogle Pansersk.	59 200
Anskaffelse af Reservetorpedoer	300 000
Forsøg med Torpedoer og Gnisttelegrafering . .	10 000
Anskaffelse af moderne Ammunition til Skibe og Kystbefæstninger (3. Rate)	275 916
Anskaffelse af Ordreapparater og Afstands- maalere til Flaadens Skibe (2. Rate)	104 000
Anskaffelse af Reservekanoner (2. Rate)	203 000
Forandring og Komplettering af Skærgaardenes Telefonmateriel	78 000
Udvidelse af Minevæsnet	20 000
Anskaffelse af Haandminemateriel	302 500
— - Beklædningsgenst. t. Mandskabet	234 500
Udvidelse af Beklædningsmagasinet ved Stock- holms Flaadestation	14 800
Tillæg m. m. for det ved Skibsdrengekorpsset i Marstrand ansatte Personel	5 500
Forøgelse af Marineforvaltningens Personel . .	15 000

	1908
	Kr.
Kursus for Marinelæger	5 000
Lønningstillæg til 2 Bataillonspræster ved Flaadens Station i Karlskrona.....	1 200
Lønningstillæg til Værftspolitiet i Karlskrona og Stockholm	8 500
	<hr/>
	7 097 116

B. Kystartilleriet.

Fortsættelse af Arbejderne ved Rigets Kystbefæstninger	386 450
Mine- og Telefonmateriel ved Kystartilleriet..	92 090
Anskaffelse af Kanoner til Karlskronas Fæstning	58 000
— - forsk. Artilleriinventar til Vaxholm og Oscar-Frederiksborg Fæstn..	4 500
— - Haandvaaben til Kystartilleriets Mandskab (3. Rate)	94 300
— - Haandvaabenammunition.....	85 500
— - røgsvagt Krudt (2. Rate)	137 150
— - Beklædningsgenst. til Mandskabet	215 430
— - Proviant til et Mobiliseringsproviantmagasin i Karlskrona Fæstn.	89 500
— - Transportmidler	171 000
— - Dampsprøjte til Karlskrona Fæstn.	27 400
Indretning af et Mobiliseringsproviantmagasin i Karlskrona Fæstning.....	118 000
	<hr/>
	1 479 320

C. Handelen.

Til Paaskyndelse af Opmaalingsarbejder.....	41 000
Anlæggelse af en ny Vandstandsmaalerstation mellem Strømstad og Winga	5 000
	<hr/>
	46 000

Dyrtidstillæg.

Dyrtidstillæg m. m.....	17 500
	<hr/>

Summa for det ekstraordinære Budget ... 8 639 936

Sammenlignes det vedtagne Budget med Regeringens Budgetforslag, viser det sig, at sidstnævntes ordinære Del er blevet formindsket med 29 300 Kr., den ekstraordinære Del med 1 179 200 Kr.

Det ordinære Budgets Formindskelser fremkommer væsentligst ved, at Rigsdagen ikke har villet gaa med til en Forøgelse af Flaadens Officerskorps paa 12 Bestalinger, men har indskrænket dette Antal til 7, og at den har sat Forhøjelsen af Underofficerernes Løn noget ned.

Paa det ekstraordinære Budget har Rigsdagen nok bevilliget 600 000 Kr. til Modernisering af »Hildur«, »Björn« og »Gerda«, men har delt denne Sum i 3 Rater à 200 000 Kr. i Stedet for, som foreslaaet, 2 à 300 000 Kr. Endvidere har Rigsdagen ønsket at blive staaende ved det Antal Jagere, som den sagkyndige Kommission af 1901 angav at være passende for den svenske Marine ved Udgangen af 1908. Midlerne til Bygning af den ene af de 2 foreslaaede Jagere er derfor blevet nægtet. Endelig mener Rigsdagen, at det har den største Betydning, at hver Division paa 4 Torpedobaade kommer til at bestaa af 4 ensartede, samtidig byggede Fartøjer, og har derfor nedsat Regeringsforslaget om 6 nye 1. Kl. Baade til 4, hvilket dog ikke har forhindret den i at gaa med til Indførelsen af Turbinemaskineri i den ene af Baadene.

Sammenlignes Budgettet med det for indeværende Aar gældende (se Tidsskr. f. Søv., 1906, p. 483), udviser det ordinære Budget en Stigning paa c. 1 587 400 Kr., det ekstraordinære en Stigning paa c. 575 000 Kr.

Om Budgettets enkelte Konti skal iøvrigt bemærkes:

Det ordinære Budget.

ad Flaaden. Den store Forøgelse af Personelkontoen skyldes hovedsagelig:

- 1) Følgende Udvidelser af de forskellige Korps:
Søofficerskorpset:

Kommandører.....	1
Kommandørkaptajner af 2. Grad...	1

Kaptajner af 1. Kl.	1
— - 2. -	1
Løjtnanter.....	1
Underløjtnanter	2
Marinelægekorpset:	7
Marinelæger af 1. Grad.....	1
Marineingeniørkorpset:	
Marineingeniører	2
Marineintendanturkorpset:	
Marineintendanter	3
Underofficerskorpset.....	48
Sømandskorpset.....	282

2) Underofficerernes Lønforhøjelse:

Underofficerernes Dagpenge er blevne forhøjede med 50 Øre pr. Dag, og desuden er der indført en ny Lønningsform: Godtgørelse for Brændsel og Lys, der for Flagunderofficererne er ansat til 130 Kr., for Underofficerer af 2. Kl. til 100 Kr. om Aaret.

3) Ny Lønningslov for Sømandskorpset:

1. Lønningsklasse	{	Maanedsløn 45 Kr.
	{	Dagpenge 80 Øre.
2. —	{	Maanedsløn 23 Kr.
	{	Dagpenge 60 Øre.
3. —	{	Maanedsløn 15 Kr.
	{	Dagpenge 50 Øre.
4. —	{	Maanedsløn 12 Kr.
	{	Dagpenge 30 Øre.

Lønningstillæg til Mandskab i 1. Lønningsklasse:

 efter 9 Aars Tjeneste 5 Kr. pr. Maaned.

 — 12 — — 10 - —

Lønningstillæg til Mandskab i 2. Lønningsklasse:

 efter 5 Aars Tjeneste 10 Kr. pr. Maaned.

 — 12 — — 15 - —

Kvartergodtgørelse:

i Stockholm og Göteborg 15 Kr. pr. Maaned.

i Karlskrona eller anden Kyststation 10 - —

ad Kystartilleriet. Kystartilleriets Personelkonto er ligesom Flaadens blevet betydeligt forøget, idet Underofficerernes og Mandskabets Lønningsforhold er blevne ordnede i Lighed med Flaadens, og der er sket følgende Udvidelser:

Officerskorpset:

Majorer	1
Kaptajner af 1. Kl.	3
— - 2. -	2
Løjtnanter.....	3
Underløjtnanter	1

Underofficerskorpset: 10

Underofficerer af 1. Grad	3
— - 2. —	5

Mandskabet: 8

Kystartillerister af 1. Lønningsklasse	11
— - 2. —	15

26

Det ekstraordinære Budget.

ad Flaaden. Til Anskaffelse af nyt Krigsmateriel er der bevilliget 5 230 000 Kr., fordelt saaledes:

2 under Bygning værende Jagere (2. og sidste R.)	1 262 000
1 ny Jager (1. Rate).....	643 000
6 under Bygning værende 1. Kl. Torpedobaade (2. og sidste Rate).....	1 455 000
4 nye 1. Kl. Torpedobaade (1. Rate)	870 000
Undervandsbaade	1 000 000
	<u>5 230 000</u>

Der er saaledes ikke fremkommet Forslag om Bygning af noget nyt Panserskib, da foranstaaende Kommissionsbetænkning om Indførelsen af nye Skibstyper endnu ikke var indsendt, da Budgetforslaget blev forelagt Rigsdagen. Men det fremhæves, at det snarest vil blive nødvendigt at forøge Panserskibsmateriellet.

Det første danske Nikobar-Foretagende 1755-1760.

Af Kay Larsen.

(Efter utrykte Kilder).

I Midten af det 18de Aarhundrede havde »Asiatisk Kompagnie« udvidet sine Besiddelser i Indien efter stor Maalestok. Understøttet af Kongen med Skibe og Soldater udfoldede det en længe ukendt Kraft, der ikke undlod at sætte Frugt. I 1752 kom der usædvanlig store Forstærkninger af Penge, Personel og Materiel til Hovedkolonien Trankebar (paa Koromandelkysten), — og de mindre »Etablissementer« fik deres Del af Tilførslerne hjemme fra; samme Aar erhvervedes den store Loge (Faktori) i Calicut paa Malabarkysten og Aaret efter Logen »Frederiksnagore« i Bengalen. Endelig 1754 henledtes Opmærksomheden paa den nikobarske Øgruppe, hvorover ingen af de evropæiske Magter endnu havde gjort sig til Herre.

Danske Skibe havde af og til besøgt disse Øer. I 1709 havde saaledes Kompagniskibet »Dansborg« søgt Ly for Uvejr i en af de naturlige Havne ved Øerne, og i 1723 laa »Grev Laurvig« en Ugestid ved Nikobarerne. Søfolkene kom tilbage derfra med brogede Skildringer om disse Øers Rigdom. Plantevæksten var tropisk yppig, Kokus og Areka voksede dér i Mængde, og det var sandsynligt, at Sukker, Kaffe og Peber med Lethed kunde trives paa Øerne. Det antoges desuden, at Øernes Bjærgegne var meget metalrige, og at man baade vilde kunne finde Guld, Sølv, Ædelstene og Perler. Da saa Efterspørgslen efter Bomuld i Indien steg i høj Grad, og de danske Kolonier ikke rummede tilstrækkeligt Areal til Anlæg af det ønskede Antal Bomuldsplantager, fremkom der adskillige Planer om, at det danske Kompagni skulde annektere Øerne og derved — uden forholdsmæssige Omkostninger — forøge sine Besiddelser i Indien

med et stort, brugbart Landomraade.¹ Guvernementet tog sig energisk af disse Planer og udvirkede, at Kompagniets Direktion i København med Kongens Billigelse den 12. Novbr. 1754 gav Guvernøren i Trankebar Paa-læg om at udruste en Ekspedition til Nikobarerne, annektere en eller flere af de mest betydningsfulde Øer og anlægge en Koloni.

I Løbet af Sommeren 1755 tog man da i Trankebar med Iver og Kraft fat paa Forberedelserne. Til Chef for Ekspeditionen valgte Guvernementet (paa »Concilio« d. 14. Aug.) den dygtige kgl. Artilleriløjtnant og Ingeniør Jørgen Bartholomæus Tanck². I Slutningen af August begyndtes Indskibningen af Mandskab og Materiel i Kompagniskibene »Kongen af Danmark«, Kapt. Didrich Bagge, og Snauen »Ebenezer«, Skipper Jørgen Mortensen Grønberg. Der udtoges et forholdsvis stort Antal Militære til Togtet: Ljnt. Baron Albrecht Wilhelm v. Tanner med 39 Mand »kgl. Tropper« og Chirurgus I. Franck, samt Kompagniets Kaptajnljnt. Baltzar Hemmicke, (der var Ekspeditionens »Vicekommandant«) med 16 Kompagnisoldater, 8 Kanoner og 10 Kanonlaskarer (indfødte Artillerister). I Spidsen for de »civile Betiente«: 12 Haandværkere og Arbejdere, stod Materialskriver N. Øemann og Reserveassistent Johan de Wett. Ialt talte saaledes Ekspeditionen 83 Mand. Af Varer til »Negotiens (Handelens) Fremme« indskibedes et stort Parti Lærred (Pano Camprido), noget Jern og 2 600 Pd. Tobak.

¹ Trankebars Territorium var knapt 1 □ Mil, de nikobarske Øer derimod c. 30 □ Mil. Indbyggerne dér (ca. 30 000) var udelukkende »Vilde«, der aldeles manglede Sammenhold og derfor neppe vilde modsætte sig de Danske.

² Kongen havde i 1751 udsendt to Fregatter, »Bornholm« og »Nellebladet« med en Styrke paa 385 Mand under Obljnt. C. F. L. Strøbel. Medens dette Korps opholdt sig i Trankebar, skelnedes der mellem de »kongelige Tropper« og »Kompagni-Tropperne«. (Se Kay Larsen: De dansk-ostindiske Koloniers Historie. I. Trankebar. Kbhvn. 1907.)

Den 8. September (1755) afsejlede Ekspeditionen fra Trankebars Rhed under dundrende Kanonsalut fra Fæstningen Dansborg og Skibene. Forhaabningerne og Forventningerne til Resultaterne af Togtet stod paa Højde med den udfoldede Kraft: Nyt Land skulde vindes, det danske Flag skulde vaje over ny Egne og »det Royale Kompagni«s Magt og Fordel udvides.

Den 17. Septbr. fik man et Glimt at se af Nikobarerne, men Modvind og Strøm førte Skibene langt ud af Kurs, helt over til Atschins Kyst. Kapt. Bagge, der skulde lede Sejladsen, antages — vistnok med Rette — at have haft et meget mangelfuldt Kendskab til de indiske Farvande. Den 3. Oktbr. kastede Skibene Anker paa Byen Atschins Rhed, og de blev roligt liggende dér indtil d. 29., da de atter gik under Sejl for at finde Rejsens Maal. Efter nogen Krydsen lykkedes det dem endeligt; den 12. Novbr. naaede Skibene »St. Jørgens Kanal«, Løbet mellem Øerne Store- og Lille-Nikobar, hvor man fandt en ypperlig Ankerplads i en Bugt paa Nordsiden af Stor-Nikobar. I denne Bugt havde en lille Flod sit Udløb, og der dannedes derved en naturlig Havn, som Ljnt. Tanck i sin Rapport erklærede lige saa sikker som »Kiøbenhavns Kanal«.

Efter at have foretaget nogle Rekognosceringer, besluttede Tanck med Baltzar Hemmickes og Skippersnes Billigelse at foretage Anlægget af en Koloni netop i denne Bugt. Den 18. Novbr. begyndte Folkene at rydde Grunden ved den lille Flods Udløb. Det var et brydsomt Arbejde. Storskoven strakte sig helt ned til Kysten; mellem de svære, saftige Træer var der et Virvar af sammenfiltrede Slyngplanter, saa at Folkene maatte hugge sig frem Fod for Fod. Det viste sig umuligt at afbrænde Skoven, særligt da det næsten uafbrudt regnede lige indtil d. 24. Januar, da der endeligt var frembragt en nogenlunde rummelig aaben Plads. Midt i December rasede tilmed

en heftig Orkan; flere mægtige Træer styrtede om, og to Laskarer blev ved et saadant Tilfælde dræbte.

Først opførtes et »Locale« for Ljnt. Tanck, derefter »Baraquer« for de kgl. Soldater. Disse Barakker tækkedes med grønne Kokusblade, der imidlertid kort efter viste sig at være næsten ædt op af Orm. Kompagniets Folk boede foreløbigt i Telte, der var rejste umiddelbart ved Strandkanten.

Allerede midt i November var Proviantforsyningen ved at slippe op, hvilket ikke tyder paa stor Forudseenhed fra de Ledendes Side. Den 21. sendtes saa Snauen »Ebenezer« til Atschin for at hente forskellige Fornødenheder. Paa Tilbagevejen derfra blev det overfaldet af den samme Orkan, der havde raset paa Nikobarerne; Masterne maatte kappes, Størstedelen af Godset og næsten alle de indkøbte Kreaturer maatte kastes overbord, og først den 25. December naaede det tilbage til St. Jørgens Kanalen i en meget ynkelig Forfatning.

Ljnt. Tanck formaaede ikke at opretholde Disciplinen. Efter faa Ugers Forløb var de overordnede alvorligt paa Kant med hinanden; Soldaterne tog, hvad de fandt for godt fra de Indfødte og skræmmede derved disse langt bort fra Kolonien. Tanck blev da afskaaret fra at gøre Indkøb af Fødemidler hos dem, og han blev snart nødt til at sætte Mandskabet paa halv »Ranson«, hvilket i høj Grad forøgede Utilfredsheden og Ulysten til det haarde Rydningsarbejde. Dertil kom, at Kompagniets Folk ikke kunde forliges med de »hovmodige kgl. Soldater«, hvis Fører, Baron Tanner, paa egen Haand lod sine Folk faa kortere Arbejdstid og i adskillige andre Henseender langt fra var sin Chef »hørig og lydig«.

I Slutningen af December var dog de nødvendigste Hytter færdige, og ved Søkanten var der opkastet en lille Skanse, hvor Kanonerne blev placerede. Endeligt fastsloges Koloniens Indvielse og Øernes Annektion til den 1. Januar (1756). Denne Dag samledes alle, der

kunde undværes fra Skibene, iland. En Del Indfødte var lokkede til ved Løfte om Brændevin; Soldaterne opstilledes til Parade, og Ljnt. Tanck tog i Kong Frederik den 5tes Navn Øerne i Besiddelse. Efter Ordre hjemme fra omdøbtes Nikobarerne til »Frederikssøerne« og selve den nyanlagte Koloni fik Navnet »Ny Danmark«. Flaget blev derpaa hejst »under Kanoners Affyring og Pocalers Tømning«, og der blev afsunget en Sang, hvoraf følgende Linier er bevarede:

»Gud glæde Kongen god
med Nye Dannemarck,
det ønske vi med Liv og Blod
vor høyeste Monarck.«

Derefter uddeltes Vin og Brændevin til Deltagerne i Højtideligheden. De Indfødte fik deres rigelige Del deraf, og disse saare lavtstaaende »Vilde« gav med Glæde Afkald paa Rettigheden over deres Ø for en god Slurk Brændevin. Ved en ny »Sopken« fik man med Lethed en tilstedeværende Høvding til at gentage Ordene: »Paa vor Konges Sundhed!«

— Den 15. Januar udfærdigede Tanck en udførlig Rapport over Tilstanden i Ny Danmark; han mente, at Kolonien om kort Tid kunde ernære henved et Tusind Mennesker, og han beklagede sig blot over Sundhedstilstanden — og over de kongelige Soldaters Opførsel. Den 18. sendtes saa Skibene tilbage til Trankebar.

Øernes usunde Klima krævede meget hurtigt adskillige Ofre, — saaledes døde Materialsriver Øemann, Artilleri-Overkonstabeln og flere af Soldaterne inden 3 Maaneders Forløb. — Den 16. Februar kom det engelsk-bengalske Skib »The seahorse« til Bugten. Da det skulde omkring til flere af Øerne for at opkøbe Kokus og Areka, sendtes Ljnt. Tanner og en Styrmand Panck med Skibet for at rekognoscere, medbringende Koloniens lille Sejlbaad. De kom tilbage den 2. Marts efter at have besøgt Øerne Kamorte, Trinkut og Nankovry, og

de priste i høje Toner det bugtede Løb mellem Nankovry og Kamorte (Nankovryhavnen), hvor de havde forefundet en naturlig Havn, der kunde »rumme en hel Krigsflaade«. Ved deres Tilbagekomst fandt de imidlertid saa godt som alle Ekspeditionens Medlemmer angrebne af Feber og Blodgang. »The seahorse« afsejlede til Koromandelkysten d. 5. Marts, medbringende Breve til Guvernementet i Trankebar, og det fremgaar af disse, at kun 4 af de kongelige Soldater og 2 af Kompagniets Folk var helt friske, og at — allerede nu — alle lige ivrigt ønskede at vende tilbage til Kysten.

Det blev imidlertid kun faa, som naaede at gense Trankebar. Inden Udgangen af Marts var baade Ljnt. Tanck og Baltzar Hemmicke bukkede under for »Nikobarfeberen«. Alt Arbejde standsede, og Haabet til Fremtiden synes paa dette Tidspunkt at være aldeles glippet.

I Trankebar forberedtes imidlertid Afsendelsen af Forstærkninger. Den 20. Marts laa »Ebenezzer« klar til at afsejle til Ny Danmark med ny Kolonister: Assistent David, Robert Faye, 6 Haandværkere, 22 Sipojer og 13 Slaver (deriblandt 2 Kvinder). Samme Eftermiddag, som Skibet skulde afgaa, ankom »The seahorse« til Trankebars Rhed med de daarlige Efterretninger fra Nikobarerne, hvilket foranledigede, at Guvernementet gav Løfte om snarlig Udsendelse af en Hjelpeekspedition, der kunde bringe Afløsning for de første Kolonister — samt Tilladelse til Chefen, Ljnt. Tanck, (der jo imidlertid nu var død), til at flytte Kolonien til Nankovryhavnen, hvis Klimaet paa Stor-Nikobar hæmmede i for høj Grad. Ifald Kolonisterne ogsaa paa Nankovry plagedes af Nikobarfeberen, skulde Chefen med Skibet og alt Mandskabet gaa til Atschin og indtage Ladning til Trankebar dér — og saaledes søge at bringe Kompagniet nogen Erstatning for de store Omkostninger ved det nikobarske Foretagende.

Den daværende Guvernør i Trankebar, Hans Georg

Krog, indlagde sig som sædvanligt ingen Berømmelse ved sine Skrivelser, ubestemt og uklart sammenfattede som de var. Hans Svar paa Tancks Klager over Baron Tanner lød saaledes: »De veed selv bedre end Vi kan skrive det hvad Vi her i Tranquebar maa lide af de kongelige Officerer, tag Exempel af Os og strøb at giennemgaae disse Chicaner med saadan Frimodighed som de selv veed at jeg (Gouverneur Krogh) her maae giennemgaae den . . .« — Anden »Ordning« formaaede han ikke at gennemføre i Forholdet mellem Chefen og den stridige Officer.

Assistenten Faye naaede velbeholden med »Ebenezer« og Folkene til Ny Danmark, men fandt dér alt i fuld- stændig Opløsningstilstand. I den sidst forløbne Tid var den kgl. Chirurgus Franck, Kompagniets Læge Silck- müller og to Tredjedele af Mandskabet døde, og Ljnt. Tanner var den eneste af de Overordnede, der endnu var i Live. Faye maatte overtage Ledelsen i Kolonien, da Ljnt. Tanner foretrak at holde sig aldeles passiv, blot ventende paa en Lejlighed til at slippe tilbage til Kysten. De nyankomne Folk genoptog Rydnings- og Plantnings-Arbejderne, men uden synderlig Kraft. Deres Forgængeres ulykkelige Skæbne havde taget Modet og Lysten fra dem.

Afsendelsen af Hjælpeekspeditionen blev en rum Tid forsinket ved Rajaen af Tanjaurs Overfald paa Trankebar i Sommeren 1756. Først i August kunde Udrustningerne paabegyndes. Til Chef udsaa Guvernementet Sekretraad Tyge Volquartz, en selvbevidst, robust og noget drikfældig Mand, som man rimeligvis helst har villet være fri for i Trankebar. Næstkommanderende var Overassistenten C. F. Lund, og Styrken bestod iøvrigt af: 3 Underassistenter (Piper, Bonsack og Styhr), 4 Haandværkere, 6 Matroser, 1 Underoficer og 16 Kompagnisoldater samt 30 indiske Kulier. Missionæren Poltzenhagen, der vilde forsøge »at forkynde Christen-

dommen for de hedenske Vilde«, sluttede sig til disse ny Kolonister, der d. 31. August indskibedes i Kompagniskibet »Kiøbenhavn«, (Skipper Rasmus Alling), og Dagen efter forlod Kysten.

Volquartz havde faaet Fuldmagt til »efter egen Discretion ifølge Omstændighederne« enten at blive i Ny Danmark eller at flytte til Nankovry, eller hvis Dødeligheden vedblev i samme Udstrækning som før — helt at ophæve den nikobarske Koloni og bringe Folkene tilbage til Kysten. Den 9. September ankom »Kiøbenhavn« til Ny Danmark, hvor Tilstanden i Mellemtiden yderligere var forværret. Kun 35 Mand var endnu i Live af samtlige de udsendte Folk, deriblandt Ljnt. Tanner og Sergeanten Andreas Lorentzen, men disse faa tilbageblevne var i høj Grad medtagne af Sygdom, og ogsaa Mandskabet paa »Ebenezer«, der endnu laa ved Kolonien, var meget plaget af Feberen. Faye var forlængst død. Størstedelen af Provianten var raadnet op, og en ikke ringe Del af Kompagniets Gods og Materiel var dels ødelagt af Regn, dels stjaalet af de Indfødte. — Volquartz besluttede sig da straks til at flytte til Nankovry og forsøge et Kolonianlæg dér.

Den 15. Septbr. toges Ljnt. Tanner og 7 Mand kgl. Soldater, de eneste der var istand til at følge med, ombord, hvorpaa Volquartz med begge Skibene styrede op mod de nordligere Øer. Sergeant Lorentzen blev sammen med Chirurgen Schmidt ladet tilbage for at passe de Syge og holde Øje med Etablissementets Bygninger og den Smule Gods, der endnu var i Behold.

De to Skibe kastede den 17. September Anker i Nankovryhavnen. Oprindeligt var det Meningen at anlægge den ny Koloni paa den sydlige Side af Løbet, paa Nankovry-Øen, men da Volquartz hørte, at det fransk-ostindiske Kompagni for en halv Snes Aar siden havde haft et Etablissement dér, besluttede man — for at forebygge mulig Strid om Ejendomsretten — at slaa

sig ned paa den nordlige Ø Kamorte. Den 20. Septbr. lod han saa sine Folk begynde at rydde Grund ved Landsbyen Kanlaha, nær ved det østlige Indløb til Havnen.

Skipper Alling raadede Volquartz til at foretage Anlægget et Stykke oppe i Landet paa en lille, græsbevokset Højslette, hvor Vinden uhindret af Skovene kunde holde »Dunsterne« fra de sumpede Egne ved Bredden borte; men den egensindige Volquartz vilde opføre Pakhuse og Hytter ved Stranden for at lette Ud- og Indskibningen af Godset, — særligt da det vilde være vanskeligt at bringe det store Antal Mursten, Skibet medførte, op i Landet. Han vilde heller ikke efter Skipperens Raad lade Folkene sove ombord om Natten; de maatte alle blive i Telte iland.

Med Hensyn til Negotien syntes Stedet at være meget gunstigt. De Indfødte solgte 200 Kokusnødder for 1 Favn blaåt Lærred, og af 20 Kokusnødder kogtes » $3\frac{1}{2}$ Flaske dejlig, klar Olie.« Man fik 1000 Kovrier for 1 Favn hvidt Lærred og 100 Arekanødder for 4—5 Tobaksblade. Desværre gjorde imidlertid ogsaa nu Nikobarfeberen hurtigt Ende paa alle lyse Forhaabninger. Allerede den 28. Septbr. var 13 Soldater og alle Kulierne syge, Assistent Lund var en Tid lang »fra Sandsen«, — og i Oktober begyndte Dødsfaldene med rivende Hast.

»Ebenezer« blev sendt til Atschin for at hente Medicin og frisk, »evropæisk« Proviant, og ogsaa Skipper Alling, der havde en Del Gods til Atschin ombord i »Kiøbenhavn«, ¹ skyndte sig at blive færdig med Udskibningen af Koloniens Materiel, for at komme bort fra Øen, skønt Kolonisterne paa langt nær var færdige

¹ Skibet havde i Trankebar indtaget en Ladning af over 40 000 Mursten, 20 000 Tagsten, adskillige Hundrede Stykker Stangjern og noget Lærred og Tobak. Kun en Del af Bygningsmaterialerne var bestemt til Nikobarkolonien, — Resten skulde afsættes i Atschin, hvor Kompagniet allerede en Aarrække havde drevet en ret omfattende Handel.

med at indrette sig og i høj Grad havde Matrosernes Arbejdskraft behov. Den højtidelige Indvielse af Kolonierne fandt da Sted, endnu før alle Kolonisterne havde faaet Tag over Hovedet. Den 18. Oktober (1756) blev Flaget hejst under 3 Kanonskud; Kolonien fik Navnet »Ny Sjælland«, og ogsaa her »lømtes Pocalerne« flittigt paa Lykke og Opkomst for det ny Anlæg. Faa Timer efter afsejlede »Kiøbenhavn«.

Først den 5. November kom endeligt »Ebenezer« tilbage fra sin Atschinsrejse; Skipper Grønberg var død og Skibet førtes nu af Styrmand Claus Møller, men hverken han eller Mandskabet ombord var i Stand til at yde Kolonisterne nogen synderlig Hjælp, og de »Fornødenheder«, Skibet medbragte, var yderligere ret utilstrækkelige.

I Oktober havde Feberen krævet 10 Ofre blandt Kolonisterne, — i November døde 13, deriblandt Chirurg Schmidt (d. 17.) og Missionæren Poltzenhagen (d. 28.). I December blev det endnu værre: Den 6. døde Sekret-raad Volquartz [han havde indtil 3 Dage forinden ført en Dagbog, der endnu er bevaret]; han blev begravet om Eftermiddagen Kl. 4, Flaget blev som saa ofte før hejst paa halv Stang, og 9 Minutskud affyredes fra Skansen¹ og fra Skibet »Kiøbenhavn«, der netop samme Formiddag kom tilbage fra Atschin. — Dagen efter kom Turen til Skipper Claus Møller, og nu gik det Slag i Slag med Dødsfaldene. Assistent Lund maatte nu paatage sig Ledelsen; Piper og Sergeant Florentz var de eneste iland, der var i Stand til at hjælpe ham, da Ljnt. Tanner stadig — hverken med Raad eller Daad — vilde bistaa Kompagniets Betjente. Kommandoen paa »Ebenezer« blev overgivet til Overstyrmanden Mathias Rasmussen, en Mand, der bedst karakteriseres

¹ Ogsaa i Ny Sjælland blev der anlagt et lille Batteri ved Strandskanten.

derved, at Guvernementet havde befalet, at han »expresse ikke maatte betroes Drikkevahre«.

Man besluttede sig nu til at sende »Ebenezer« til Trankebar med Depescher. Lund meddelte i sin Rapport, at der den 24. Decbr. kun var 24 Personer i Live og udbad sig Tilladelse til at ophæve Kolonien og vende tilbage med Folkene. Skipper Alling gjorde imidlertid den Tilføjelse, at den store Dødelighed skyldtes den uheldige Plads, Volquartz havde valgt, og at Klimaet ellers ikke bød uovervindelige Hindringer. En af de sidste Dage i Decbr. afsejlede saa »Ebenezer« — og Ljnt. Tanner gik uden at spørge om Forlov med 6 Soldater ombord og gjorde Rejsen til Kysten med. Han ankom med Skibet til Trankebar den 11. Januar 1757.¹

»Kiøbenhavn« forlod kort efter ogsaa Øerne og kom efter en Tur til Atschin den 3. Maj til Trankebar, hvor Skipper Alling mundtligt aflagde Rapport og fremhævede de nikobarske Øers »Værd«, Øernes talrige naturlige Produkter og de mange fortræffelige Havne. Guvernementet besluttede sig da til endnu en Kraftanstrengelse og begyndt at forberede sig paa Udsendelsen af nogle friske Folk.

Imens led de stakkels Kolonister alle mulige Kvaler; de, der havde overstaaet Feberen, fik nu Udslet og Bylder. Lunds Hus, Pakhuset og flere Hytter blæste om under en Orkan; Provianten blev derved udsat for Regnen, der — med faa Afbrydelser — stadigt faldt over Øerne. Levnedsmidlerne gik hurtigt i Forraadnelse, der gik Orm i Risen, og dog maatte Kolonisterne tage til Takke med den, da de Indfødte, benyttende sig af

¹ Baron Tanners besynderlige Konduite synes ikke at have haft nogen Indflydelse paa hans Avancement. Han blev i Efteraaret 1757 Chef for Soldatesken paa Logen Frederiksnagore i Bengalen. Aaret efter blev han Kaptajn, og i 1761 rejste han hjem til Danmark, hvor han fik Udnævnelse til Kammerherre.

Nødtilstanden, nægtede at sælge Fødevarer — undtagen til aldeles ublu Priser.

Endeligt den 22. Maj afsejlede »Ebenezer« fra Trankebar. Guvernementet sendte med dette Skib et nyt »Opperhoved« til Kolonien. Det var en gammel, drikfældig Mand, Jens Twed, der tidligere havde været Overkonstabel i Trankebar, — en Mand, som saare let kunde undværes dér. Desuden en Feltskær, Mester Tetsch, og et Par Kompagnisoldater. — Først anløb Skibet Ny Daumark, hvor Jens Twed ifølge sin Instruks tog de derværende tilbageblevne Kolonister ombord, — paa nær 1 Matros, 2 Topaser («farvede» Kompagnisoldater) og en Talliar (indisk Soldat), der blev ladet tilbage ved Flaget. Alt Gods og Ammunition toges ombord. Sergeant Lorentzen var da død, og en Baadsmænd Taraldsen havde i den sidste Tid »staaet for Styret i Ny Danmark.«

Den 13. Juni ankom »Ebenezer« til Nankovryhavnen; Gods og Mandskab blev straks udskibet, og Jens Twed satte øjeblikkelig alle Folk, omend de blot kunde krybe og kravle, i Gang med Opførelsen af en stor »Banque-Sal« (Pakhus). Dér indrettedes nogle store Beboelsesrum med Veranda efter trankebarsk Mønster, — men denne Kraftudfoldelse varede kun kort. Hele »Ebenezer«s Mandskab fik Feberen, og selv Mester Tetsch maatte tilsengs efter faa Dages Forløb. Efter 4 Dages Sygdom døde Jens Twed, og Lund maatte da atter overtage Ledelsen, hvilket imidlertid ikke betød stort, da Arbejdet efter faa Ugers Forløb igen gik helt i staa.

Nikobarerne, der holdt godt Øje med Tilstanden i Kolonien, blev nu mere og mere umedgørlige. I Midten af August forefaldt det ene grove Tyveri efter det andet, baade fra Pakhuset og fra Folkenes Hytter, og ingen havde Kræfter til at hindre det. Først da en af de nikobarske Høvdinge, John, blev godt betalt for at holde Tyvene borte, blev der mere Ro.

Da Helbredstilstanden paa »Ebenezer« bedredes nogen

Tid, besluttede Lund at sende Skibet til det nærliggende Atschin efter frisk Proviant, men netop den 26. August, da Skibet laa klar til at afsejle, fik man at vide, at en Skare paa henved 400 Nikobarer, — hver af dem bevæbnet med 10 Kastespyd, deres sædvanlige Krigsudrustning, — nærmede sig de Danskes Huse. De anførtes af Høvdingen John, der traadte frem og fortalte, at de Folk («fra de nordlige Landsbyer»), der havde forøvet Tyverierne, c. 200 i Tallet, var inde i Skoven, ventende paa Lejlighed til Overfald. John forlangte Flint, Krudt og Kugler og et Par Kompagnisoldater for at kunne »marchere imod Tyvene«. Lund havde imidlertid god Grund til at nære Mistillid til dem og afslog Begæringen, men søgte samtidigt at tilfredsstille dem med noget »Schienkage« (Foræringer). Den paafølgende Nat holdt man Vagt efter bedste Evne, og hen paa Morgenens mærkedes der da ogsaa »adskillige krigerske Bevægelser.«

Lund sammenkaldte nu de aldeles mismodige Kolonister til Raadslagning, og de besluttede at gribe til Harens Gevær — og forlade Stedet. Endnu samme Dag indskibedes Kompagniets Gods og de 6 Metal-kanoner og 2 Mørsere fra Skansen; de Syge blev baaret ombord, og der blev kun efterladt 1 Sergeant og 5 Kompagnisoldater som Vagt i den store »Banquesal«. Disse blev forsynede med Proviant for et Par Maaneder, hvorpaa »Ebenezar« den 29. August lettede Anker og stod bort fra Øerne — paa Vej til Atschin, hvor Kolonisterne skulde søge at samle Kræfter til et sidste Forsøg paa at overvinde Vanskelighederne paa Nikobarerne. Paa Rejsen sprang 2 Mand overbord, træt af det elendige Liv, — og i Atschin, hvortil Skibet naaede den 4. September, deserterede endnu et Par Mand og 3 døde dér efter de Strabadser, de havde udstaaet paa Ulykkesøerne.

Der var nu kun 37 Mand i Live af samtlige de Folk, der var sendte til Nikobarerne: — Ljnt. Tanner

og 6 Soldater, der var vendte tilbage til Trankebar, 6, der var ladet tilbage i Ny Sjælland, 4 i Ny Danmark — og 20 i Atschin. I Atschin blev »Ebenezer« liggende i tre Maaneder, Folkene kom under Lægebehandling, og der blev hvervet nogle friske Folk og opkøbt en Del Proviant. Den 20. Decbr. sendte saa Lund Brev med et fransk Skib (»l'aurore«) til Trankebar om, at Ekspeditionen var rede til at gaa tilbage til Nankovry, og i Begyndelsen af Januar stod Skibet over mod Nikobarerne igen. Da der nu kun var 3 Danske i Live foruden Lund selv, besluttede han dog paa egen Haand helt at ophæve Kolonien og vende tilbage med Folkene til Trankebar. Men Ulykkens Bæger var ikke tømt endnu.

Skipper Mathias Rasmussen menes at have taget sig en Taar over Tørsten i Anledning af denne Tilbagevenden til Nikobarerne. Det tilskrives i hvert Tilfælde hans »slette Opførsel«, at Skibet kom for nær til Stor-Nikobars Østkyst. Skibet grundstødte og blev Vrag. Besætningen reddede sig med Besvær iland, men det meste af det Gods, der blev reddet, fordærvedes af Søvandet eller blev den paafølgende Nat bortstjaalet af de Indfødte. Lund fik her Efterretning om, at de 4 Mand, som Jens Twed havde ladet blive tilbage i Ny Danmark, var blevet myrdede af de Indfødte. Der var derfor ikke Tale om at forsøge paa at trænge over Land — gennem Junglen — til den gamle Koloni. Lund tabte al Kommando over Folkene, der nu spredte sig for at redde Livet. De fleste tog deres Vaaben og søgte hen til de Steder, hvor Skibene fra Kysten, fra Bagindien og Sundaøerne, plejede at løbe hen for at hente Kokus og Areka. De svageste omkom ynkeligt, men man ved, at enkelte slap bort fra Øerne, uden at man dog kan spore, hvor de er blevne af. Der vides heller intet om, hvorledes det gik de 6 Kompagnisoldater, der var efterladte i Ny Sjælland.

Lund selv blev tilbage ved Strandingsstedet med en

Kompagnislave, der var ham tro og hengiven. I 14 Maaneder opholdt han der Livet »ved Skovens Frugter og Havets Fisk.« Endeligt gik han den 12. April 1759 med et engelsk Skib til Malakkakysten. Dér blev han til den 18. September, og først den 22. Marts 1760 naaede han tilbage til Trankebar som et vandrende Skelet, som en Genganger, der bragte Bud fra de Dødes Rige.

— Saaledes endte det første danske Nikobar-Foretagende.¹

Meddelelser fra England.

Ved Premierløjtnant Viggo Clausen.

Marinebudgettet 1907—08.

Dette andrager 31 419 500 Lst. mod 31 869 500 Lst. og viser saaledes en Nedgang paa 450 000 Lst.

De enkelte Poster udvise følgende Summer:

	1907—08 Lst.	Imod 1906—07 Lst.
1. Lønninger	6 869 700	+ 59 000
2. Forplejning og Beklædning	1 996 400	÷ 56 800
3. Lægevæsen	268 700	÷ 6 800
4. Retsvæsen	14 200	÷ 500
5. Skoler	172 500	+ 6 900
6. Videnskabelige Formaal . . .	65 100	—
7. Reserverne	418 300	÷ 8 300
8. Nybygning, Reparation & Vedligeholdelse	13 231 100	÷ 592 100

¹ Senere forsøgte de Danske Gang paa Gang at faa fast Fod paa Nikobarerne, men stadig med lignende Resultater. En Oversigt over de nikobarske Ekspeditioner vil — i store Træk — fremkomme i »De dansk-ostindiske Koloniers Historie. II. De bengalske Loger. Nikobarerne«, der udkommer til Foraaret.

	Lst.	Lst.
9. Armering	2 348 700	÷ 637 000
10. Værfts- og Havnebygning	2 758 400	+ 803 000
11. Forskelligt	401 000	÷ 81 200
12. Admiralitetet	364 600	+ 13 100
13. Halv Gage & Gage til Af- skedigede	837 900	+ 45 700
14. Pensioner m.m. til Enker o.a.	1 302 000	÷ 12 800
15. Pensioner til Civile	370 000	
	<hr/>	
Ialt	31 419 500	÷ 450 000
Personel	128 000	÷ 1 000

Den samlede Nedgang er tilsyneladende 450 000 Lst., men i Virkeligheden er Nedgangen 1 407 000 Lst., idet der under Pkt. 10 er opført et Beløb af 957 000 Lst., hvilket forrige Aar var bevilliget ved en særlig Til-lægsbevillingslov.

Nedgangen i Personellet skyldes hovedsagelig en Formindskelse i Antallet af Skibsdrenge og »Royal Ma-rines«; samtidig er der en Forøgelse af Officerskorpset og af Fyrbøderne.

Som det ses, skyldes Nedgangen hovedsagelig Pkt. 8 — Nybygningskontoen — og det i Forbindelse her-med staaende Pkt. 9 — Armering. Af Beløbet under Pkt. 8 er 7 340 618 Lst. beregnet til Fortsættelse af paa-begyndte Nybygninger og 759 382 Lst. til Paabegyndelse af nye Skibe.

I Parlamentet har der været ført meget livlige Forhandlinger i Anledning af Marinebudgettet og de Be-mærkninger, som Admiralitetets Parlamentssekretær Mr. Robertson knyttede til dette i den Tale, hvormed han fremførte Regeringens Marineprogram.

Under den Del af denne, hvor Nybygningskontoen behandlede, fremkom han med et Forhaandssvar paa

de af ham forudsete Interpellationer, om hvorvidt Englands »Two-Power-Standard« opretholdtes. Han meddelte saaledes blandt andet, at det Antal Krigsskibstons, som Frankrig, Tyskland og Rusland tilsammen havde bygget i de sidste 10 Aar, beløb sig til 1 108 240 Tons, medens England alene i samme Tidsrum havde bygget 1 132 205 Tons. Han anførte yderligere, at Nybygningerne af Kampskibe og Panserkrydsere ogsaa i Fremtiden vilde sikre England the Two-Power-Standard. I 1909 vilde England saaledes have færdigbygget 6 nye Kampskibe og 3 nye Panserkrydsere, medens Tyskland kun vilde have 2 nye Kampskibe og en ny Panserkrydser og Frankrig ingen. I 1910 vilde England have 9 nye Kampskibe og 3 nye Panserkrydsere, Frankrig 2 nye Kampskibe, Tyskland 4 samt 2 nye Panserkrydsere.

Hvad der egentlig menes med Two-Power-Standard er iøvrigt ikke skarpt pointeret; som Regel faar man den Opfattelse, at det kun drejer sig om de to største af de evropæiske Flaademagter.

Mr. Robertson paaviste med nedenstaaende Tal, at England bygger billigere Krigsskibe end andre Lande:

En Krigsskibston koster

i England	88 Lst.
- Rusland	93 ¹ / ₄ -
- Tyskland	97 ³ / ₄ -
- Frankrig	124 ¹ / ₂ -

For at imødegaa de Paastande, der oftere var fremført om, at den aktive Flaade var bleven formindsket i Styrke og Kraft ved den nye Organisation, meddelte han, at den nyoprettede Hjemmeflaade (Home Fleet) havde lige saa megen Søfart som de tidligere aktive Flaader og endelig, at disses Søfart ved den nye Ordning var bleven forøget med ca. 30 pCt.

Han meddelte, at hvis alle Skibe skulde være fuldt bemandede og have samme Søfart som de nuværende

aktive Flaader, vilde dette forøge det aarlige Budget med ca. 4 Millioner Lst.

Oppositionens Angreb paa Regeringen i Anledning af Marineforvaltningen har været temmelig matte og er førte i en saglig og rolig Form. Kun den utrættelige Mr. Bellairs, der i Løbet af $1\frac{1}{4}$ Aar har fremført ikke mindre end 196 Interpellationer om Flaadeanliggender, har været noget heftig i sine Angreb paa Admiralitetet. Han fremkom med et Forslag om at give Regeringen et Mistillidsvotum. Dette faldt imidlertid fuldstændig til Jorden, og Regeringens Stilling blev herved yderligere fæstnet.

Fra forskellig Side har der været anket over, at det engelske Orlogsflag ikke som tidligere vajede over Verdenshavene. Tendensen har jo i de senere Aar været den at drage Styrkerne sammen til de hjemlige Farvande. Den Tid er forbi, hvor Englænderen med Stoltthed kunde sige, at hvorsomhelst i Verden en engelsk Orlogsmand i Løbet af 24 Timer kunne være til Stede for at beskytte Landets og dets Borgeres Interesser.

Mest grelt viste det sig ved Jordskælvne paa Jamaica, hvor der hengik over en Uge, inden det lykkedes den første engelske Orlogsmand at komme til Stede, medens der i Mellemtiden var ankommet flere amerikanske Krigsskibe for at tilbyde deres Assistance. Af de til den vestindiske Eskadre hørende 5 Krydsere var paa det paagældende Tidspunkt 3 i England, 1 i Gibraltar og den 5te ved Trinidad, hvorfra den altsaa først ankom efter en Uges Forløb.

Regeringen svarede paa disse Angreb ved at lægge Ansvaret over paa den forrige Regering, der havde planlagt og startet Concentrerings af Flaaderne til de hjemlige Farvande.

Mr. Robertson meddelte, at der iøvrigt allerede var

nedsat en Kommission for at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse.

Den nuværende engelske Regering staar med Hensyn til det militære Spørgsmaal i en mærkelig Dobbeltstilling.

Til den ene Side søger den at vise sit liberale og fredsvenlige Præg og udtaler, hvor stærkt den ønsker at være imødekommende overfor Afrustningsbestræbelserne. For at faa disse — for Udlandet og det ultraradikale Parti afpassede — Mundfulde til at glide ned, strøs der Sukker paa i Form af Fremhævelsen af det Faktum, at Flaadeudgifterne er i stadig Nedgang siden 1904—05. Ja endog i selve Budgetforslaget 1907—08 kommer under Punkt 8 (Nybygningskontoen) som en stor Klat Syltetøj følgende Opsats: »kun 2 Kampskibe forlanges under den Forudsætning, at Fredskonferencen i Haag skulde føre til en Forstaaelse mellem Magterne, saa at de blev enige om Afrustningsbestræbelserne.« Altsaa den gode og ærlige Vilje er til Stede.¹⁾

Overfor Udlandet kan dette jo se meget fredsvenligt ud; det har derfor ogsaa i høj Grad været benyttet af den radikale Presse i forskellige Lande. Vi kender desværre kun altfor godt her hjemme de herom handlende Forsidenotitser med de fede Overskrifter, der glider saa glat ned.

Ser man nu imidlertid, hvorledes samme Regering indadtil viser sin Opfattelse af Landets militære Stilling, kommer Billedet rigtignok til fuldstændig at skifte Karakter.

Det er tidligere anført, hvad Admiralitetets Parlementssekretær i sin Indledningstale om Flaadeprogrammet sagde om Englands Two-Power-Standard.

¹ Ikke desto mindre var der for en Sikkerheds Skyld i selv samme Budgetforslag opført 40,752 Lst. til Paabegyndelsen af det 3die Kampskib.

Som en Top paa Kransekagen skal her nævnes samme Mands Udtalelse i Parlamentet den 14. Marts, der lød som følger:

»We are supreme, and never was there such another naval power on the Planet. The fact is, that we are still increasing our navy faster than any other power.«

Man vil se, at det er indadtil, overfor den engelske Befolkning med den vakte Nationalfølelse, at Regeringen viser sig fra denne Side — (Ak! hvilken sørgelig Parallel man fristes til at drage).

Den nuværende engelske Regering sidder maaske fastere end nogen anden har gjort, thi Oppositionen indser gennemgaaende, at Regeringen med Held søger at gøre Mr. Robertsons ovennævnte Ord til Sandhed. Angrebene ere derfor ogsaa spage og af en saglig og rolig Karakter.

Nybygningerne.

Af »Dreadnought«-Typen var der paa de forlangte Nybygninger for 1906—07 oprindeligt opført 4 Skibe. Der er imidlertid kun paabegyndt tre Skibe, nemlig »Bellerophon«, »Téméraire« og »Superb«. Af disse er »Bellerophon« og »Téméraire«, der er under Bygning henholdsvis i Portsmouth og Devonport, allerede løbet af Stabelen ca. 7 Maaneder, efter at Kølen blev lagt. Der blev her ligesom ved Bygningen af selve »Dreadnought« præsteret et meget hurtigt Skibsbygningsarbejde, idet der ugentlig blev anbragt ca. 330 Tons Skibbygningsmateriale paa Nybygningen.

»Superb« er under Bygning hos Firmaet Armstrong, Whitworth & Co. Elswick. Alle tre Skibe blive noget (ca. 650 Tons) større end »Dreadnought«. Iøvrigt er der den Forskel mellem disse og »Dreadnought«, at Antitorpedoskytset er 10 cm. og anbragt ovenpaa Taarnene til de svære Kalibre. Taarnene ville vistnok ogsaa

blive anbragt paa en lidt anden Maade, for at faa et endnu større Antal Skyts til at bære i Breddesiden. Det svære Skyts er af samme Model som »Dreadnought«s.

Som det erindres blev Kølen til »Dreadnought« lagt den 2. Oktober 1905; den 10. Februar 1906 løb Skibet af Stabelen. Prøveturene afsluttedes i Begyndelsen af Oktober, og i December 1906 traadte Skibet ind i den aktive Tjeneste.

I Begyndelsen af indeværende Aar begyndte det en 3 Maaneders Prøvetur. Det afgik fra England den 5te Januar, ankom til Gibraltar den 10de Januar og anløb dernæst en Del Middelhavshavne og gik endelig til Trinidad direkte fra Gibraltar. Det var Meningen, at Skibet paa denne Rejse skulde have holdt en Gennemsnitsfart paa omtrent 18 Knob. Afstanden mellem Gibraltar og Trinidad er c. 3500 Kvartmil, og Skibets anslaaede Aktionsradius ved 18,5 Knobs Fart er netop 3500 Kvartmil; man ser, at Skibet herefter vilde ankomme med næsten tømte Kulkasser. Gennemsnitsfarten paa Rejsen var kun godt 17 Knob, men saa var der til Gengæld Kul nok til at gaa endnu 1000 Kvartmil med samme Fart. Kulforbruget har saaledes været over Forventning ringe; og hertil kommer endda, at en af Skibets Kedler allerede under Opholdet i Middelhavet paa Grund af Havari var sat ud af Funktion for Resten af Turen. Paa Hjemvejen fra Trinidad til England gik Skibet med en Gennemsnitsfart af 16½ Knob.

De forefaldene Prøver skal have haft et særdeles godt Resultat. Turbinemaskinerne, der foruden den Fordel, de frembyder ved at have foraarsaget en Vægtbesparelse paa $\frac{1}{6}$ af Maskineriet (om dette havde været Stempelmaskiner), har her godtgjort deres økonomiske Virkemaade ved de højere Farter.

Adskillige Rygter har været fremme i Pressen om, at Skibets Manøvreevne var meget slet, saa at det var umuligt at anvende det til de samlede taktiske Øvelser.

Mr. Robertson udtalte som Svar herpaa, at de af Admiralitetet anstillede Prøver for Manøvreens Vedkommende var faldet særdeles tilfredsstillende ud. Drejningsdiameteren angives ved Fuldkraft til 790 m.

Noget tyder imidlertid paa, at man ikke er fuldt saa tilfreds med den opnaaede Fart, selv om det forlyder, at der ved en Fuldkraftsprøve i Middelhavet skulde være opnaaet over 22 Knobs Fart; thi ved Hjemkomsten til England blev Skibet sat i Dok for at forsynes med nye Skruer af en nogen anden Stigning og Størrelse. Ved Prøverne med disse synes det dog ikke, som om man skulde være kommet til noget bedre Resultat. Ved denne Dokning viste det sig, at Klædningspladerne paa det Bagbords Ror var faldne af; man mener, at dette skyldes den Omstændighed, at Naglerne vare fortærede ved galvanisk Virkning.

Skibets Deplacement i fuldt udrustet Tilstand angives nu til 19 457 Tons, hvilket er betydeligt mere end det ved Konstruktionen beregnede Deplacement.

Den samlede Bekostning af Skibet i fuldt udrustet Tilstand angives til 1 813 100 Lst.

Den 1ste April blev »Dreadnought« taget i Brug som Flagskib for Hjemmeflaaden.

Angaaende de paa Budgettet for 1907—08 forlangte 3 nye Skibe af »Dreadnought«-Typen forlyder det, at de to skulle bygges paa Orlogsværfterne i Portsmouth og Devonport, det 3die paa et privat Værft. De menes at skulle blive noget større end de foregaaende af denne Type. Antitorpedobaadsskytset (10 cm.) anbringes ovenpaa Taarnene til de svære Kanoner. Hvilket Kaliber disse skulle have er endnu ikke fastslaaet; enten vil 30 cm. Kaliberet blive bibeholdt, men da med en større Løblængde L/50 (Dreadnoughts L/45), eller mulig vil man have 34,5 cm. Kanoner, men i saa Fald i ringere Antal og maaske i Forbindelse med et Mellemskyts. Dette sidste turde dog være højst tvivlsomt, da det jo i de

senere Aar, tiltrods for Mellemskytsets gode Virkning i den sidste Krig mellem Rusland og Japan, har været en almindelig anerkendt Opfattelse, at det moderne Kampskib kun bør have 2 Kalibre Skyts.

I Regnskabsaaet 1906—07 er følgende Skibe fuldt færdigbyggede:

4 Kampskibe	{	Africa
		Brittannia
		Hibernia
		Dreadnought
3 Panserkrydsere	{	Achilles
		Cochrane
		Natal
7 Torpedobaade af I Kl.		
11 Undervandsbaade.		

Ovennævnte 7 Torpedobaade af I Kl. have tidligere været benævnte Jagere; nu er Navnene bortfaldne og de have faaet tildelt Nr. 1—12 (idet de 5 resterende endnu den 1ste April vare under Bygning).

Den 1ste April 1907 var følgende Skibe under Bygning:

5 Kampskibe	{	Lord Nelson
		Agamemnon
		Bellerophon
		Téméraire
		Superb
7 Panserkrydsere	{	Warrior
		Minotaur
		Shannon
		Defence
		Invincible
		Inflexible
		Indomitable
8 Jagere	{	Afridi, Ghurka, Cossack
		Tartar, Mohawk
		Swift
		Saracen, Amazone

17 Torpedobaade af I Kl.

12 Undervandsbaade.

Af disse Torpedobaade var de 12 sidste i Budgettet opført som Kystjagere, men er nu benævnte Torpedobaade af I Kl. og har faaet Nr. 13—24.

I 1906—07 er følgende større Skibe løbet af Stabelen:

5 Kampskibe	}	Dreadnought
		Lord Nelson
		Agamemnon
		Bellerophon
		Téméraire
6 Panserkrydsere	}	Minotaur
		Shannon
		Indomitable
		Invincible
		Defence
		Inflexible
1 Værkstedsskib	—	Cyclop
1 kgl. Yacht	—	Alexandra.

Paa Budgettet for 1907—08 er opført følgende Nybygninger:

3 Kampskibe

1 beskyttet Krydser («Boadicea»)

5 Jagere

12 Torpedobaade af I Kl.

12 Undervandsbaade.

Angaaende Panserkrydserne af »Minotaur«klassen nævnes følgende interessante Konstruktionsenkeltheder. De vandtætte Skodder er af særlig stærk Bygning og der findes ingen vandtætte Døre. Kommunikationen sker bl. a. ved 7 elektriske Elevatorer. Panseret er midtskibs 178 mm. og aftager til 76 mm. agterude og 102 mm. forude. Kommandotaarnet forude har 305 mm. Panser paa Væggene og 76 mm. paa Taarndækket. Kommando-

taarnet agter er meget lille, og Væg og Taarndæk er støbt i ét (76 mm.). Paa ingen af dem findes nogen Dør. Adgangen sker gennem en Panserluge i Gulvet. — Armeringen bliver 4 Stk. 23,4 cm., 10 Stk. 19 cm. og 16 Stk. 76 mm. Skyts; endvidere 3 Stk. 45 cm. Undervandsudskydningsapparater. Torpedonet er her atter indført. Træ er saa godt som ikke anvendt ombord.

Kølen til den ny beskyttede Krydser »Boadicea« (Scout med større Displacement) blev lagt den 8de April 1907 og er beregnet færdigbygget paa 21 Maaneder. Displacementet bliver 3 350 Tons (øvrige Scouts 27—2900 Tons), 18 000 I. H. K.; Farten 25 Knob; Turbinemaskiner; 12 Rørkedler af Yarrow-Typen med tynde Kedelrør; 4 Aksler hver med en Skrue.

Det i Løbet af Sommeren 1907 færdigbyggede Værkstedsskib »Cyclop« er tildelt Kanalflaaden; dets Displacement er 11 000 Tons. Armeringen 10 Stk. 47 mm. P. K.; desuden har det 3 Stk. Projektører og Gnistelegraf. Kulbeholdningen er 2000 Tons. Forude findes en Kran til 36 Tons.

Alle de 8 under Bygning værende Jagere anvende flydende Brændsel. De 5 første af »Alfridi«-Typen bliver paa ca. 800 Tons og er beregnede til 33 Knobs. Armeringen 3 Stk. 76 mm. P. K. To (»Saracen« og »Amazon«) bliver paa 900 Tons, 33 Knobs Fart og Armeringen 2 Stk. 10 cm. H. K. Jageren »Swift« er en Forsøgsbaad. Displacementet bliver 1830 Tons, Farten 36 Knob og Armeringen 4 Stk. 10 cm. H. K.

Af Torpedobaadene af I Kl. ere de 12 ombenævnte Jagere — hvoraf 7 var færdigbyggede den 1ste April — 215—235 Tons: medens derimod de 12 nye, Nr. 13—24, bliver noget større, 250—280 Tons. Fart og Armering bliver den samme, nemlig 26½ Knob og 2 Stk. 76 mm. H. K. 3 Torpedoudskydningsapparater.

Af Undervandsbaade er C-Klassen (11 Baade) fær-

digbyggede; følgende Data kunne nævnes: Længde 41,14 m., Bredde 4,11 m. Displacement 315 Tons, Fart neddykket: 8,5 Knob, i Overfladen: 12,5 Knob. Aktionsradius ved 9,5 Knob i Overfladen: 1350 Kvartmil. 2 Stk. 45 cm. Udskydningsrør.

D-Klassen (12 Baade), der er under rask fremadskridende Bygning, har omtrent de samme Konstruktionsdata, men Farten i Overfladen er anslaaet til 15 à 16 Knob, og Aktionsradius er i meget høj Grad forøget.

Det forlyder, at Benævnelsen i Klasser skal bortfalde, og at Undervandsbaadene for Fremtiden skal have fortløbende Numre begyndende med Holland-Typen, saaledes at den under Bygning værende D-Klasse faar tildelt Nr. 41—52.

Den kgl. Yacht »Alexandra« løb af Stabelen den 31te Maj. Displacementet 2080 Tons. Farten 18 Knob. Turbinemaskiner.

Den ny Organisation.

Efter Afslutningen af de store Foraarsmanøvrer ud for Lagos er nedenstaaende Organisation traadt i Kraft. Hertil maa dog bemærkes, at Parlamentssekretæren, Mr. Robertson, har erklæret, at Organisationen ikke kunde være gennemført førend i Maj 1908.

Kanalflaaden.

14 Kampskibe	$\left\{ \begin{array}{l} 8 \text{ af »King Edward«-Klassen} \\ 2 \text{ - »Majestic«-Klassen: } \textit{Illustrious, Jupiter} \\ 2 \text{ - »Canopus«} \text{ — } \textit{Vengeance, Ocean} \\ 2 \text{ - »Swiftsure«} \text{ —} \end{array} \right.$
--------------	--

3 beskyttede Krydsere: Talbot, Juno, Topaze.

I Krydsereskadre:

4 Panserkrydsere	$\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ af »Drake«-Klassen: } \textit{Good Hope} \\ 3 \text{ - »Devonshire«-Klassen: } \textit{Argyll, Hampshire, Roxburgh.} \end{array} \right.$
------------------	--

Atlantehavsflaaden.

- 6 Kampskibe { 5 af »Duncan«-Klassen
 1 - »Canopus« — : Albion.
 3 beskyttede Krydsere: Arrogant, Amethyst, Diamond.

II Krydsereskadre.

- 4 Panser- { Drake
 krydsere { 2 af »Devonshire«-Klassen: Devonshire,
 Antrim
 1 - af »Duke of Edinburgh«-Klassen:
 Black Prince.

Middelhavsflaaden.

- 6 Kampskibe af »Formidable«-Klassen: Queen, Prince
 of Wales, Venerable, Formidable, Implacable, Irre-
 sistible.
 4 beskyttede Krydsere: Diana, Minerva, Venus, Barham.

III Krydsereskadre.

- 4 Panser- { 2 af »Cressy«-Klassen: Bacchante, Aboukir
 krydsere { 2 - »Monmouth« — Suffolk, Lancaster.

IV Krydsereskadre.

- 3 Panserkrydsere af »Cressy«-Klassen: Euryalus, Hogue
 og Sutlej.
 3 beskyttede Krydsere.

Hjemmeflaaden.

- 1) Nore (Sheerness-Chatham) Divisionen
 (fuldt bemandede og krigsberedte).
 6 Kamp- { Dreadnought
 skibe { 2 af »Formidable«-Klassen: Bulwark, London
 3 - »Majestic« — Majestic, Mag-
 nificent, Victorious.

V Krydsereskadre.

- 6 Panserkrydsere { 4 af »Warrior«-Klassen
1 - »Drake«-Klassen: Leviathan
Duke of Edinburgh.
- 3 beskyttede Krydsere: Dido, Vindictive, Charybdis.
- 2 Scouts.
- 24 Jagere fordelte i 2 Flotiller { 1 ved Nore } østlige Jager-
1 ved Dover. } gruppe (fuldt
bemandet og
krigsberedte).
- 11 Undervandsbaade (C-Klassen Nr. 29—40).
- 1 Reserve-Jager- og -Torpedobaadsflotille ($\frac{8}{5}$ Besætning).
- Endvidere af Special-Service Skibene (med reduceret Stambesætning):
- 3 Krydsere: Edgar, Sappho, Scylla.

2) Portsmouth-Divisionen

(Stambesætning $\frac{2}{5}$ — $\frac{8}{5}$).

- 4 Kampskibe { 1 af »Majestic«-Klassen: Prince George
3 - »Canopus« — Goliath, Canopus, Glory.
- 3 Panser- { Cressy
krydsere { 2 af »Monmouth«-Klassen: Essex, Berwick.
- 8 beskyttede Krydsere: Terrible, Argonaut, Ariadne, Diadem, Spartiate, Gladiator, Eclipse, Fox.
- 1 beskyttet Krydsers »Sapphire« } hørende til den vest-
1 Scout } lige Gruppe af Jagerne
12 Jagere } (fuldt bemandede og
krigsberedte).
- 18 Undervandsbaade Nr. 1—18 (fuldt bemandede og krigsberedte).
- 1 Reserve-Jager- og Torpedobaadsflotille ($\frac{8}{5}$ Besætning).
- Endvidere af Special-Service Skibe (med reduceret Stambesætning):
- 4 Kampskibe: Renown, Barfleur, Centurion, Revenge.
- 4 beskyttede Krydsere: Hawke, Royal Arthur, Latona, Pandora.

3) Devonport-Divisionen
(Stambesætning $\frac{2}{5}$ — $\frac{3}{5}$).

- 3 Kampskibe af »Majestic«-Klassen: Cæsar, Mars, Hannibal.
- 4 Panser-

{	1 af »Devonshire«-Klassen: Carnarvon
	3 - »Monmouth« — Donegal, Cornwall, Cumberland.
- 5 beskyttede Krydsere: Niobe, Europa, Andromeda, Amphitrite, Doris.
- 1 Scout { hørende til vestlige Gruppe af Jagerne (fuldt
12 Jagere { bemandede og krigsberedte).
- 11 Undervandsbaade (fuldt bemandede og krigsberedte).
- 1 Reserve-Jager- og Torpedobaadsflotille ($\frac{8}{5}$ Besætning).
Endvidere af Special-Service Skibe (reduceret Stambesætning):
- 9 Kampskibe: Trafalgar, Nile, Hood, Royal Sovereign, Empress of India, Resolution, Ramillies, Repulse, Royal Oak.
- 4 beskyttede Krydsere: St. George, Gibraltar, Æolus, Sirius.

Det vil gennem ovenstaaende ses, hvor stor Vægt der er lagt paa at skabe en kraftig Hjemmeflaade, og at Kærnen i denne, nemlig Nore-Divisionen, er fuldt bemandet og krigsberedt. Med Hensyn til Nore-Divisionen har Admiralitetssekretæren desuden i Parlamentet oplyst, at man ikke vilde tage noget Skib fra denne for at bruge det til midlertidig Erstatning ved vakante Numre i de andre Flaader; tværtimod vilde ogsaa i Nore-Divisionen et vakant Nummer blive udfyldt.

Hvad der ogsaa giver Hjemmeflaaden betydelig Kraft, er den store fuldt bemandede og krigsberedte Jagerflaade, der er underlagt denne. Jagerflaadens Chef, som er Kontreadmiral, har sit Flag hejst paa Krydseren »Sapphire«. Flaaden er delt i en østlig og en vestlig Gruppe hver paa 2 Flotiller à 12 Jagere,

henholdsvis ved Nore, Dover — og Portsmouth, Devonport; hver af Flotillerne har som Moderskib 1 Scout.

Hjemmeflaaden raader endvidere over 40 fuldt bemandede og krigsberedte Undervandsbaade; de 12 under Bygning værende vil i Løbet af meget kort Tid være færdigbyggede og vil straks blive gjort krigsberedte og tildelte Hjemmeflaaden. 12 nye Baade er opført paa Programmet 1907—08. Det vil ses hvor stor Vægt man nu i England tillægger Undervandsbaadene; dette er en Følge af at Admiralitetet allerede forrige Aar opgav Mineforsvaret af Flaadehavnene med den Overbevisning, at Undervandsbaadene unødvendiggjorde dette. I denne Anledning har det ikke manglet paa Angreb fra Oppositionens Side under Forhandlingerne i Parlamentet.

Skydning.

Som et vægtigt Supplement til Regeringens Forsikringer og Paastande om, at den engelske Flaade nu mere end nogensinde sad inde med en overlegen Kraft og Magt, staar de glimrende Skyderesultater, som de senere Aar har haft at opvise.

Oprettelsen af den nye Embedsstilling som Inspector of target practise har vist sig at være til stor Gavn for den engelske Flaade; naar dette i saa høj Grad har været Tilfældet, skyldes det sikkert for en stor Del den Omstændighed, at man i den nylig afgaaede¹) Inspector Sir Percy Scott havde fundet den rette Mand paa den rette Plads.

For at vække Interessen for Skydningen offentliggør Admiralitetet hvert Aar Resultaterne for saavel Kanonkommandørernes Præmieskiveskydning (Gunlayers test)

¹ Efter sin Udnævnelse til Kontreadmiral er Sir Percy Scott blevet Chef for I Krydsereskadre. Som Inspector of target practise er han afløst af Commodore Frederick Hamilton.

som for Skarpskydningen, og disse Resultater opslaaes ombord i ethvert af Flaadens Skibe.

De paagældende Skibes Skyderesultater er en medbestemmende Faktor ved forestaaende Avancement for Skibets Chef.

Paa Skydeskolerne gives der Officererne en særlig Uddannelse som Observatører.

For at give Artilleri- og Observationsofficererne saa rig Lejlighed til Øvelse som muligt, skal de saavidt gør ligt overvære samtlige Skibes Skydeøvelser.

Hver Maaned skal fra de respektive Skibe til Flaadeflotten indsendes en Beretning om Gangen i den artilleristiske Uddannelse; det skal heraf fremgaa, hvilket Program de enkelte Skibe have fulgt, hvilke Fremskridt der er sket i Løbet af Maaned, og hvilke Omstændigheder der har virket hæmmende paa Programmets Udførelse.

Præmieskydning er nu ogsaa indført for Natskydningens Vedkommende.

Til Præmier har i de sidste Aar været anvendt en aarlig Sum paa over 100 000 Kr.

Nedenstaaende Tabel for de sidste 10 Aars Skive-skydning (Gunlayers test) giver et klart Billede af, hvad der kan naas, naar Arbejdet ledes med Energi og paa den rette Maade:

	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Træffer %	32	32	31	32	36	41	46	43	57	71
Antal Træffer pr. Kanon pr. Minut										
30 cm. & 25 cm.	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.4	0.5	0.5	0.6	0.8
23 cm.	0.2	0.3	0.2	0.2	0.3	0.4	0.7	0.7	1.4	2.8
15 cm.	0.9	1.1	1.1	1.5	1.8	2.4	2.6	2.6	4.1	5.7
12 cm. & 10 cm.	1.8	1.7	1.8	1.6	1.9	2.0	2.5	2.3	3.7	5.0

Det er af Interesse at se, for de 4 sidste Aars Vedkommende, at der med 15 cm. er opnaaet flere Træffere pr. Minut end med 12 cm. og 10 cm.

Skydningen udføres paa den Maade, at der for hver Kanon foretages et særskilt Løb af følgende Tidslængde:

for 30 cm.....	2 M. 45 Sek.
- 25 cm. & 23 cm....	2 -
- 19 cm.....	1 - 45 -
- 15 cm. & 12 cm....	1 -
- 10 cm.....	0 - 45 -

Skydningen foretages ved 12 Knobs Fart. Skudafstanden varierer fra 1260 m. til 1440 m. Maalets Størrelse er 6,8 m. \times 5,1 m.

Der er ved Præmieskiveskydningen fastslaaet følgende Maximaltidsfrister for Skudhastigheden

30 cm.	$2\frac{3}{4}$ Min. pr. Skud
23 -	2 — —
19 -	$1\frac{3}{4}$ — —
15 -	1 — —

Disse Tidsfrister forekommer ualmindelig store, naar man sammenligner dem med den nedenstaaende Gennemsnitsskudhastighed for 1907. Dette medvirker til Forstaaelsen af de opnaaede glimrende Resultater.

For dette Aars Skydning er Fordringerne, maaske væsentlig af Hensyn til de forbedrede Kikkertsigter, blevet i høj Grad skærpede.

Skudafstanden er saaledes bleven forøget til 2 000 m. à 2 160 m.; og samtidig er Skiven blevet formindsket:

for 30 cm. & 25 cm. til	4,8 m. \times 4,8 m.
- det øvrige Skyts -	3,0 m. \times 2,4 m.

For at kunne drage en korrekt Sammenligning med de foregaaende Aars Skydning har Skiven været markeret som en sortmalet Plet paa de tidligere anvendte Skiver.

Af de hidtil offentliggjorte Resultater skulle følgende anføres:

Skib	Kaliber	Antal Skud	Træffere i den store Skive	Træffere i den lille Skive
Cæsar.....	30 cm.	17	8	6
	15 -	101	93 ^[7,8 Træff.] _{pr. Minut.}	52
Albemarle.....	30 -	17	12	9
	15 -	97	88	56
Devonshire.....	19 -	34	28	10
	15 -	35	31	25
Albion	30 -	13	6	5
	15 -	91	89	64
Jupiter	30 -	12	3	3
	15 -	87	85	48
Britannia	30 -	20	10	6
	23 -	34	26	14
	15 -	60	55	42
Africa	30 -	20	10	7
	23 -	28	28	16
	15 -	78	70	41
King Edward VII...	30 -	17	10	9
	23 -	30	22	10
	15 -	72	56	31
Formidable.....	30 -	16	11	11
	15 -	101	93	54
Prince of Wales..	30 -	15	8	7
	15 -	94	90	66

Som Indehaver af Verdensrekorden staar vistnok Kinaeskadrens Flagskib Panserkrydseren »King Alfred«, der møder med følgende imponerende Resultat:

	Antal Skud	Træffere i den store Skive	Træffere i den lille Skive
i 2 Minutter:			
1 Stk. 23 cm.....	10	10	8
1 - 23 -	9	9	7
i 1 Minut:			
1 Stk. 15 cm.....	11	11	11
1 - —	14	13	8
1 - —	13	13	9
1 - 7,6 cm.....	14	14	14
ialt afgivet fra { 23 - ... } { 15 - ... }	198	188	113

Gennemsnit for 7,6 cm. var 10,9 Træffer pr. Minut.

For den egentlige Skarpskydning (Battle practise) Vedkommende er Fremgangen i lige saa høj Grad imponerende som for Præmieskydningen, og dette til Trods for at Skudafstanden er bleven forøget, og Skudhastigheden enten er uforandret eller forøget.

Gennemsnitsskudhastigheden angives for dette Aar til			
30 cm.....	2 ¹ / ₂	Skud pr. Minut	(1906 kun 1 ¹ / ₃)
23 -	3 ¹ / ₂	—	—
19 -	4-4 ¹ / ₂	—	—
15 -	7 ¹ / ₂ -8	—	—

Nærmere Oplysning om Træfferprocenten kan endnu ikke gives, men den relative Fremgang fra 1905—1906 kan ses af nedenstaaende Pointsantal:

	1905		1906	
	Points	%	Points	%
Bedste Skib («Exmouth»)		57		
— — («Drake»)			478	79
— Eskadre (Kanalflaaden) ...	157			
— — (II Krydsereskadre)			265	
Daarligste Skib			0	
— Eskadre			79	
Gennemsnit	98		182	

Det ses, at Variationerne er meget store; et Bevis paa hvor stor en Rolle det spiller, om Skydningen drives rationelt og intensivt.

Det samlede Resultat er yderst tilfredsstillende, idet Gennemsnits Pointsantallet næsten er fordoblet fra 1905 til 1906.

Nærmere Oplysning om Resultatet af dette Aars Skarpskydning (Battle practise) kan endnu ikke gives.

Kulforsyning.

Admiralitetet har i de senere Aar lagt megen Vægt paa Kulfyldningsspørgsmaalet, og takket være den Energi og Kraft, der ogsaa paa dette Omraade er udfoldet, er Resultaterne særdeles gode.

Det vil erindres (Tidsskriftet Juniheftet 1906), at man byggede et stort flydende Kuldepot, hvilket stationeredes ved Landets største Orlogshavn i Portsmouth. Man er dog næppe herved naaet saa højt i Arbejdshastighed, som man havde beregnet. Prøver har været afholdte rundt omkring i Handelshavnene og Sammenligning anstillet med forskellige moderne Patentkulfyldningsapparater.

Ledelsen af Kulforsyningen i Krigshavnene, der tidligere forestodes af ældre afgaaede Officerer, er nu overtaget af tjenstgørende Officerer af Løjtnantsklassen.

Nedenstaaende Tabel giver et Billede af, hvor langt man paa det nuværende Tidspunkt er naaet i Retning af Hurtighed. For de bedst opnaaede Resultaters Vedkommende er imidlertid at bemærke, at de under Kulfyldningen tilstaaede Hviletider for Mandskabet sikkert ikke er medregnede i den samlede Tid.

Overtaget fra Kuldamer:

Skib	Antal Tons	Tons i Timen
King Edward VII.....	915	174,3
Albemarle.....	700	173,4

Skib	Antal Tons	Tons i Timen
Cornwallis	615	171,6
Drake	700	169,4
Hindustan	530	155,1
Hibernia	765	153,0
Duncan	500	146,3
Exmouth	730	146,0
Russel	500	139,0
Britannia	880	139,0
Africa	938	138,9
Commonwealth	340	136,0
Jupiter	861	109,9
Albion	468	108,0
Swiftsure	860	105,1
Illustrious	400	93,2
Ocean	1085	77,5

Overtaget fra Lægter eller ved Bolværk:

Venerable	1650	412,5
Black Prince	1200	423,0
King Edward VII	1060	363,4
Implacable	1050	394,0
Queen	530	491,0
Bacchante	1160	296,2

Englands Kystforsvar.

Ved Kaptajn J. H. Schultz.

Indledning.

»*The frontiers of our empire is the enemys coast line*«.

I disse stolte Ord, der i sin Tid udtaltes af den bekendte engelske Admiral Colomb, ligger hele Englands Forsvarsprogram. Livsnerven i Forsvaret er Flaaden og denne alene; »the navy is the first line of defence; the second line of defence, and the third line of defence«. Og Berettigelsen for denne Ordning af Forsvaret er, at det i Krig ikke alene gælder om at beskytte den stor-britanniske Øgruppe, men ogsaa Englands oversøiske Besiddelser og fremfor alt Englands Handelsflaade; thi Betingelsen for, at England kan føre og udholde en Krig er, at Handelsflaaden uhindret kan tilføre Landet Levnedsmidler, eftersom England ikke er istand til at ernære sig selv, i jo mindre Grad, jo mere det har udviklet sig som et Industriland.

At England, efter at det gennem sine Krige med Holland og Frankrig i det 16. og 17. Aarhundrede havde tilkæmpet sig en Stormagtsstilling i Europa og tildels Herredømmet paa Havet, med sjælden Konsekvens har kunnet gennemføre sit ovennævnte Forsvarsprogram, ligger for en væsentlig Del i dets glimrende strategiske Position som Ørige i Udkanten af Europa, hvor det, paa Grund af Magtfordelingen, kun behøvede at gøre Front mod den ene Side — mod Syd — eftersom de geografiske Forhold og Datidens Transportmateriel, Sejlskibe, saa at sige umuliggjorde et Anfald i Ryggen: de nordlige Kyster af England og Kysterne af Skotland. —

Den til Løsningen af Forsvaret mægtige Flaade maatte naturligvis have sikre Støttestrukturer, hvor den kunde udrustes, reparere og eventuelt søge Tilflugt. Disse Støttestrukturer kom naturligt til at ligge paa Englands

Sydskyst, dels fordi de geografiske Forhold her ere de bedste, dels fordi Støttepunkterne her ligge nærmest ved Verdens Hoved-Pulsaare for Skibsfart, den engelske Kanal; og endelig fordi Flaadens Støttepunkter her laa nærmest ved Englands — gennem mange Aar — eneste Rival paa Søen, Frankrig. Og det stemmer godt med Englændernes Hovedtræk i al deres Krigsførelse ned gennem Aarhundrederne at lægge deres Krigshavne saa nær ved Fjenden som muligt — close to the enemy — for at kunne slaa saa hurtigt som muligt — helst ved en Overrumpling. —

Heller ikke stod man helt fremmed overfor Tanken om en Invasion i Landet af en fremmed Hær (Napoleons Landgangsplaner for 100 Aar siden), og foruden de nødvendige Krigshavne befæstede man derfor de vigtigste strategiske Punkter ved Kanalen, det eneste Sted, hvor man kunde vente et Angreb fra den eneste Magt, der var istand til at udføre et saadant Angreb: Frankrig. Landbefæstninger til Sikring af vigtige Punkter i det Indre fandtes ikke og findes ikke den Dag i Dag, trods de Røster, som har hævet sig til Forsvar derfor. —

Kystforsvarets Udvikling.

England ejede saaledes forhen en Mængde Anlæg, Batterier og Taarne langs Syd- og Østkysten, for det meste af forældet Konstruktion. Efter Ruslands Kamp med Vestmagterne i den orientalske Krig i Midten af forrige Aarhundrede vaagnede imidlertid Trangen til et ordnet Befæstningsvæsen, idet man ængstedes over den forholdsvis ubeskyttede Tilstand, hvori Søarsenerne henlaa og ved den Fare, Riget kunde blive udsat for ved et fjendtligt Indbrud i Landet, hvortil kom, at Dampen nu for Alvor var trængt ind som Bevægkraft for Skibene og derved gjort et Angreb paa England mere sandsynligt end i Sejlskibenes Tid. Der nedsattes derfor under

20. August 1859 en af Officerer af Hær og Flaade og af een Civil bestaaende kongelig Kommission med det Formaal at undersøge Tilstanden og Tilstrækkeligheden af de bestaaende eller i Gang værende Befæstningsanlæg og fremsætte saadanne Forslag, som maatte synes nødvendige til at sætte Riget i fuldstændig Forsvarsstand. Omraadet for Undersøgelsen begrænsedes dog til: Portsmouth, Plymouth, Portland, Pembroke, Dover og Chatam med Medwayfloden; endvidere paalagdes det Kommissionen at undersøge, hvad der burde gøres for at forsvare Adgangen til Woolwich. Kommissionen skulde angive de bedste Midler til at sætte disse Pladser i Forsvarsstand ved permanente Befæstningsanlæg i saa kort Tid som muligt.

Kommissionen afgav allerede sin Betænkning den 7. Februar 1860, og den kom heri til det Resultat, at hverken Flaaden, som jo ikke kunde være allesteds nærværende, og som havde saa mange og store Opgaver at løse med Hensyn til de udstrakte Kysters Forsvar samt til Koloniernes og Handelens Beskyttelse, eller den staaende Hær, eller den frivillige Styrke, eller alle tre tilsammen vilde være tilstrækkelige til Rigets Sikring mod fjendtlige Indfald. Hertil krævedes tillige permanente Befæstningsanlæg, der vilde sætte en lille Styrke i Stand til at modstaa overlegne Kræfter, og kun delvis øvede Soldater til at samvirke med vel uddannede. Ved en forstandig Anvendelse af Befæstningsanlæg vilde man opnaa Midlerne til at drage den størst mulige Nytte af saavel Flaaden som af Hæren, og uden Befæstningsanlæg kunde der ikke skabes noget Forsvar, som vilde give den samme Grad af Sikkerhed for Landet og paa samme Tid være saa økonomisk baade med Hensyn til Penge og til Tropper.

Kommissionen anbefalede Befæstningsanlægene indskrænkede til de vigtigste Punkter, som hvilke den betragtede de kongelige Værfter og Woolwich samt Hav-

nene ved Portland, Dover og Cork. Den henlede dog ogsaa Opmærksomheden paa Forsvaret af London og Vigtigheden af at skærme Landets Hjerter mod Angreb; men da dette Spørgsmaal ikke var givet den til Undersøgelse, nøjedes den med at fremhæve den Indflydelse, som Befæstningen af Værfter og Arsenaler kunde faa paa Hovedstadens Forsvar. Efter Forslaget var disse Punkter beskyttede mod en Storm eller et Bombardement, og Landbefæstningerne vilde da give Felthæren fri Hænder til at operere imod Fjenden paa Kysten eller under hans Marche ind i Landet, paa samme Maade som Søbefæstningerne vilde sætte Flaaden i Stand til at virke med Kraft overalt, hvor det behøvedes. Kommissionen var derfor overbevist om, at under alle Forhold vilde Befæstningen af Værfter og Arsenaler være en absolut Nødvendighed, ikke alene for Opretholdelsen af Overlegenheden til Søs, men ogsaa for Kongerigets Sikkerhed.

Den hele Udgift til Værkerne og deres Skyts ansloges til c. 213 Millioner Kroner. Regeringen foreslog imidlertid nogle Indskrænkninger i de foreslaaede Anlæg, hvorefter Parlamentet i 1862 bevilgede c. 123 Mill. Kr. til dens Gennemførelse; dette Beløb blev af en i 1868 nedsat Kommission til Undersøgelse af Befæstningsanlæggenes Tilstand forhøjet til godt 143 Mill. Kroner. Stigningen skyldtes fornemlig det riflede Skyts, som netop i 60'erne var ifærd med at bryde igennem.

Anlægene samlede sig i følgende Grupper:

1) Anlæg til Forsvar af Kanalen, nemlig ved Dover, Portsmouth, Portland og Plymouth.

2) Anlæg til Forsvar af Indløbet til St. George Kanalen, nemlig ved Pembroke med Milfordhaven og Cork, og

3) Anlæg ved Nordsøen, nemlig Themsmundingen, Medwaymundingen ved Sheerness og Chatam ved Medway.

Disse omfattende Befæstningsanlæg vare fuldførte

efter den vedtagne Plan i Begyndelsen af 80'erne, men ere som før nævnt, senere blevne forstærkede efter Angrebsmidlernes Udvikling. —

Angaaende den strategiske Betydning af de forskellige befæstede Punkter skal oplyses følgende:

Kanalen.

Portsmouth er Storbritanniens største og vigtigste Krigshavn med den fortrinlige Spithead Red og Farvandede omkring Øen Wight. Den har stor strategisk Betydning for Herredømmet over Kanalen og har hertil yderst gunstige naturlige Forhold; kun c. 70 Kml. bortfjernet fra den franske Krigshavn, Cherbourg, ligge disse to Havne som Koncentrationspunkter for Operationerne i Kanalen og tillige i vore Dage som Udgangspunkter for Torpedobaadsforetagender. Som Landbefæstning har den stor strategisk Betydning, idet den truer en Fjende i Flanken, som er landet paa den sydlige eller sydvestlige Kyst og marcherer mod London.

Plymouth er Landets næststørste Krigshavn. Medens Portsmouth, som de fleste andre engelske Byer, ligger noget tilbage fra det aabne Farvand, ligger Plymouth Havn lige ud til Farvandet, omend selve Arsenalerne ligge tilbagetrukne op ad Floden. Da Byen ved sin afsides Beliggenhed paa Halvøen Cornwall kan tænkes afskaaren fra Landsiden, er den bleven stærkt befæstet her for at hindre Flaaden i at angribes i Ryggen (som den i Port Arthur). En yderligere Grund til at dække Plymouth i Ryggen er, at tæt østen for Plymouth findes Ankerpladsen Torbay med en af den engelske Flaades Kulstationer, hvorfra Plymouth kan trues i Ryggen, ligesom Cherbourg fra la Hogue. Ved Torbay landede Vilhelm af Oranien i 1680 og Franskmændene i 1690.

Portland ligger paa Kanalkysten mellem de to ovennævnte Krigshavne; den er omdannet til en befæstet Flaadestation med en rummelig Havn, der er let at besejle.

Dover har en udmærket Havn, men intet Marine-etablissement, som skal beskyttes mod Bombardement; dens Betydning som Fæstning er begrundet i:

1) at den ligger paa det den franske Kyst nærmeste Punkt, og derfor i en Fjendes Haand vilde være et fortrinligt Brohoved for Troppeudskibninger, saa meget mere som det omgivende Terræn frembyder gunstige Betingelser for en Landgangshær som Udgangspunkt for den videre Fremrykning;

2) fordi den angiver et fast Støttepunkt mod en i Kent, Englands sydligste Shire, landet Fjende, der enten maa belejre eller blokere den og altsaa afgive en betydelig Styrke, inden han rykker videre mod Hovedstaden;

3) fordi den indeslutter en stor Nødhavn, der uden Befæstningsanlæg vilde være Forsvaret til ringe Nytte, og endelig

4) fordi den i vore Dage danner en fortræffelig Basis for Torpedobaadsangreb mod de franske Kystbyer og er i Stand til at holde de franske Torpedobaadsstationer: Dunkerque, Boulogne og Calais i Skak. De sidste Krigserfaringer fra Østen have jo kun yderligere befæstet de to Kanalmagters Formodninger om, at Krigshavnene maa være forberedte paa at afværge de Torpedobaadsangreb, der før eller umiddelbart ved Krigens Udbrud vil falde mod de under Ekvipering og Mobilisering i Krigshavnene værende Styrker.

St. George-Kanalen.

Pembroke, i Wales, ligger i Bunden af den 10 Kml. lange Milfordhaven, som paa Grund af sin Størrelse og Beskaffenhed er en ypperlig Flaadestation; Byen indeholder tillige et stort Skibsværft. Som Fæstning vil den i Forening med Cork paa Irlands Kyst danne faste Holdpunkter for en Flaade, der skal formene fjendtlige Krigsskibe Adgang til St. George Kanalen.

Cork har ligeledes en fortrinlig Havn, som i Krigs-

tid vil faa stor strategisk Betydning af nysnævnte Grund og for Forsvaret af den irske Kyst. Indenfor Fæstningsanlægene ligger desuden Queenstown, der som bekendt er Udgangspunktet for en Mængde Dampskibslinier paa Atlanten.

Nordsøen.

Hvad Befæstningsanlægene ved Nordsøen angaar skal først oplyses, at London er en aaben By, og at Forholdene, særlig dens umaadelige Udstrækning (den indtager et Areal paa 32 Kvadratmil, altsaa samme Størrelse som det nordøstlige Sjælland, Nord for Linien Kjøbenhavn-Roskilde) vil gøre dens Befæstning vanskelig og uhyre kostbar, for ikke at sige umulig. Spørgsmaalet har imidlertid flere Gange været under Overvejelse, og Ingeniørkorpset har udarbejdet et Befæstningsforslag, men Planen er opgiven og vil vistnok stedse blive det. Der skal dog i 1897 være paabegyndt en Række Anlæg udenom Staden, bestaaende af Bygningsværker med Forraad til Lettelse af Forsvaret ved Militserne (se senere).

Da London maa siges at udgøre et meget vigtigt og ikke vanskelig tilgængeligt Maal for en Fjende, saa meget mere som Themsen er sejlbar for selv meget store Skibe, har man ikke anset det for forsvarligt at lade den ligge fuldstændig uden Beskyttelse. Dels af denne Grund, dels med mere lokale Forhold for Øje har man derfor anlagt Forter og Batterier paa begge Bredder ved Gravesend, som ligger paa Halvøen, der skyder sig ud mellem Themsen og Medwayfloden paa et Sted, hvor Themsen er saa smal, at den kan holdes under kraftig Ild, og hvor Anlægene tillige ville sikre de længere oppe ad Floden (nærmere London) liggende Etablissementer: Krudtfabrikken ved Purfleet, Arsenalet ved Woolwich og Magasinerne i Deptford, samt den store Handelsflaade til Ankers i London Havn og endelig Adgangen til selve Hovedstaden.

Medwayfloden, som falder i Themsen nær Mundingen, er sejlbare for dybtgaaende Skibe helt op til Chatam, saa at en Fjende vilde kunne sejle op ad den og landsætte Tropper i Ryggen af Befæstningsanlægene ved Gravesend (Ruyters Togt op ad Themsen til Chatam i 1660). Man har derfor befæstet Sheerness ved Flodens Udløb i Themsen for tillige at sikre de derværende store Skibsbyggerier og Flaademagasiner, samt Chatam, som har en god Havn og Dokker og er Knudepunkt for de fra Englands Sydkyst kommende vigtigste Jernbaner. Chatam dækker tillige Hovedvejen fra Dover og East-Kent til London og udgør en Flankestilling mod en landstegen mod Hovedstaden opererende Fjende, hvad enten han kommer syd- eller østfra. Batterierne ved Sheerness danne en fremskudt Befæstning for Chatam.

Som ovenfor nævnt var Planen af 1860 med de Ændringer, som Tiderne førte med sig, fuldendt i Begyndelsen af 80'erne; men paa dette Tidspunkt havde Krigsmidlernes Udvikling, den fuldstændige Indførelse af Dampen som Fremdrivningsmiddel, det langtrækkende Bagladeskyts Indførelse, Torpedobaadens Fremkomst m. m., forandret Forholdene saa meget, at den offentlige Mening i England følte sig foruroliget og trængte ind paa Regeringen for at tage Kystforsvaret under Behandling, og i 1888 blev der nedsat en Kommission til Sagens Overvejelse. Denne Kommission kom til følgende Hovedresultater:

1) De saagodtsom i alle Befæstningsanlæg værende Forladekanoner maatte ombyttes med Bagladeskyts.

2) En ligelig Beskyttelse af alle Kysterne var nødvendig; thi den i Sejlskibenes Tid i defensiv Henseende gunstige insulære Beliggenhed var nu i Dampskibenes Tid overordentlig uheldig, saafremt man ikke var istand til at møde en angribende Fjende paa et hvilket som helst

Punkt af Kysten med tilstrækkelige Kræfter til at forhindre en Landgang og umuliggøre at Fjenden sætter sig fast.

3) Kanalen er ligesom forhen Englands første og vigtigste Forsvarslinie, særlig paa Grund af de der liggende store Krigshavne, men Dampens Indførelse gør det umuligt at betragte Kanalen som den eneste Forsvarslinie.

4) Ifølge de forskellige Forhold skulde derfor følgende Inddeling foreslaas:

Fæstninger: Dover, Portsmouth, Plymouth, Milfordhaven, Cork, Themsen, Medway og Harwich.

Befæstede Havne: Falmouth, Scilley-Øerne, Bristol, Cardiff, Swansea, Bearehaven, Lough, Swilly, Dublin, Belfast, Mersey, Clyde, Aberdeen, Tay, Forth, Hartlepool, Tyne og Humber.

Desuden ere en Del mindre Havne paa Storbritanniens og Irlands Kyster, der have Betydning som Kulstationer og Tilflugtshavne, blevne befæstede (en Del allerede ifølge Beslutning af 1883).

Endelig er i den nyeste Tid, paa Grund af den store Fare, som Tysklands raskt opvoksende Sømagt rummer for England, Anlæget af en stor Krigshavn ved Rosyth i Skotland bleven besluttet, ligesom i det hele Tyngdepunktet i Forsvaret er flyttet østerover, efter at England ved sin Entente med Frankrig har sikret sin Sydfront mod Angreb herpaa under en eventuel Krig med Tyskland.

I Øjeblikket skal der saaledes paa Skotlands, Irlands og Englands Kyster findes følgende befæstede Punkter (de med udhævede Typer anførte Navne angive Fæstninger):

Skotland: Firth of Forth	}	paa Østsiden
Rosyth		
Taymunding		
Aberdeen		
Inverness		
Clydemundingen		paa Vestsiden

Irland: Lough Swilly paa Nordsiden.		
Belfast	}	paa Østsiden
Dublin		
Cork og Queenstown	}	paa Sydsiden
Kinsale		
Bearehaven		
England: Merseymundingen	}	paa Vestsiden
Milfordhaven m. Pembroke		
Swansea		
Cardiff		
Bristolkanalen	}	paa Sydsiden
Kanal-Øerne		
Scilly-Øerne		
Falmouth		
Towey		
Plymouth		
Dartmouth		
Exmouth		
Portland		
Portsmouth med Wigth		
Newhaven		
Eastbourne		
Folkestone		
Dower		
Sheerness		
Chatam		
Gravesend		
Harwich		
Waveney		
Yarmouth		
Humbermunding	}	paa Østsiden
Hull		
Teesmunding		
Hartlepool		
Sunderland		
Tynemunding		
Net South Shields		

Forinden der gaas over til en nærmere Beskrivelse af Befæstningsanlægene ved de ovenfor nævnte Steder, skal der gives en kort Beskrivelse af de forskellige Typer af Kystforsvarsværker og deres Artilleri.

Forskellige Typer af Kystbatterier.

Den i 1859 nedsatte Kommission til Ordningen af Kystforsvaret antog som Norm for de Værker, der skulde konstrueres, det »kasematterede Murværksfort«, efter Erfaringerne fra Krimkrigen, hvor de nævnte Forter havde ydet udmærket Modstand mod Datidens Artilleri; derimod vilde Kommissionen ikke antage noget af de Forslag om pansrede Forter, der bleve forelagt den, eftersom den ikke syntes, at de frembød Garantier for tilstrækkelig Modstandskraft.

Det var først den amerikanske Borgerkrig, der aabnede Øjnene for Nødvendigheden af at pansre de Kystbatterier, der skulde tage Kampen op med de da opstaaede Panserskibe. Af de talrige Kampe mellem Skibe og Kystforter i denne Krig drog man følgende Hovedslutninger:

1) Datidens Murværksforter vare ude af Stand til at modstaa det svære Skibsartilleri (Fort Sunter ved Charleston, Fort Morgan ved Mobile, Fort Saint Philippe og Jackson ved Mississippis Munding).

2) Godt konstruerede Jordværker frembød langt mere virksom Beskyttelse mod Artilleriet end Murværkerne. (Værk paa Ø Nr. 10 og ved Vicksburg i Mississippi; Fort Wagner ved Charleston, Fort Fischer ved Wilmington, Fort Powell ved Mobile).

3) Kanoner en barbette, selv beskyttede ved godt konstruerede Traverser, kunde bringes til Tavshed ved Skibenes koncentrerede Ild. Det maa dog fremhæves, at det navnlig vare de lavt liggende Forter, som dette gjaldt.

Det viste sig altsaa, at det var aldeles nødvendigt at forøge Kystbatteriernes Beskyttelse, navnlig de lavtliggende, for hvilke Panser maatte adopteres, og England blev saaledes det første Land, der anvendte Panser til Kystforter.

Da denne Bestemmelse blev tagen, var man i England i fuld Gang med Udførelsen af Programmet af 1860, og man kunde ikke tænke sig Muligheden af at gøre det allerede udførte om. Man maatte indskrænke sig til saa godt som muligt at afhjælpe Manglerne ved de alt eksisterende Værker, hvis svageste Punkt var de store Kanonporte. Efter Forslag af Oberst Drummond-Jervois anbragtes saa et Skjold, der dækkede for hele Kanonporten; selv hvor der var to Etager Kanoner, anvendtes een Plade til begge Etager. Da man paa det Tidspunkt ikke var i Stand til at fremstille tilstrækkelig tykke Plader af den Størrelse, blev Sandwichpanser anvendt i stor Udstrækning; Mellemmrummene mellem Pladerne udfyldtes med *iron cencrete* (en Blanding af Asfalt og Jernspaaner), og Pladerne bleve forbundne til hinanden ved Bolte.

Anbringelsen af Panseret paa Muren frembød imidlertid store Vanskeligheder. Naar Pladerne anbragtes direkte paa Muren, frembragte Projektilanslagene i Murværket Vibrationer, som hurtigt ødelagde det. Man søgte først at hjælpe herpaa enten ved at lægge Trælag mellem Pladerne eller ved at fjerne den inderste Plade et Stykke fra den solide Mur; men intet af disse Midler virkede fuldt tilfredsstillende. Endelig fandt man paa at anbringe en hul Jernramme, fyldt med Cement mellem Murværket og Panseret, og denne Fremgangsmaade viste sig bedre og blev almindelig antaget for de engelske pansrede Murværkskonstruktioner.

Panserpladernes Overflade var i Almindelighed plan, gennembrudt i Midten for Kanonen. I enkelte Værker (f. Eks. Saint Hélène ved Spithead) ere Skjoldene cirkel-

formede; hvert Skjold har da to Porte pr. Kanon (som oprindelig i »Odin«), hvorved denne faar et Skydefelt paa ialt 120⁰. Kanonerne staa i Centerpivotaffutager.

Skjoldene frembyde imidlertid store Mangler:

1) De holdes paa Plads af et stort Antal Bolte og Møtrikker, som ved Projektilanslaget virker som en Mitraillouse indvendig i Fortet, og hvorimod man maa gardere sig.

2) De beskytte kun Kanonportene.

3) Røgen er meget generende, hvorfor der maa træffes særlige Foranstaltninger til at fjerne den.

4) Bekostningen forøges i væsentlig Grad.

For at undgaa nogle af de nævnte Mangler gik Engländerne over til Anvendelsen af rene Panserforter af følgende Hovedkonstruktion:

Ovenpaa et massivt, tykt Stenværk (Mur og Granit) byggedes et fast, circulært eller elliptisk Pansertaarn, hvis Plader er anbragte paa og fastgjorte til en Række Støtter af Jern, som ikke staa tæt sammen. — Taget dannes af en Hvælving af Jernplade, ovenpaa hvilken er støbt et Betonlag af 1.2—2 m. Tykkelse; det er uafhængigt af Panseret og hviler paa Piller, som bestaa af Jernkasser, fyldte med Beton.

Anm. Paa Forterne Horse Sand and No Mans Land støtter Panseret mod de Murpiller, som bærer den øverste Etage og Taget.

Disse Værker have 1 eller 2 Etager til Skyts. De store Forter ere 60 m. i Diameter; de smaa 35 m. Oprindelig ere Forterne konstruerede til at kunne forsynes med et drejeligt Taarn med stort Skyts ovenpaa Taget, men Tanken er aldrig bleven ført ud i Praksis. —

Til Slut skal blot nævnes, at der i England kun har været bygget et drejeligt Pansertaarn som Kystfort, nemlig Pierfortet ved Dover.

De engelske circulære Forter have en meget god Form

i defensiv Henseende, men ere meget mangelfulde i offensiv Henseende paa Grund af den ringe Skydefrihed.

Paa samme Maade som ved de pansrede Kasematter kommer der ved Anslaget af Projektilet mod Panseret let en Regn af Bolte-Møtriker ind i det indre.

Endelig skal Panseret være temmelig tykt, hvad der gør Anlægget meget dyrt; af denne Grund har man ved de mindre Forter ved Spithead indskrænket sig til kun at pansre en mindre Del af Omkredsen, medens Resten er Mursten med Granitbeklædning.

Paa den anden Side have de pansrede Forter den Fordel, at de kunne forstærkes ved at lægge Plader udenpaa, og Beskyttelsen derved holde Skridt med Tiden.

Eftersom det anvendte Panser er Smedejern, vil et Projektil ved Gennemtrængning blot fremkalde et Hul i Jernet, medens den øvrige Del af Panseret forbliver ubeskadiget, i Modsætning til det andre Steder anvendte haardere Panser (Støbejern).

Ligesom man paa den ovenfor anførte Maade, efter Erfaringerne fra den amerikanske Borgerkrig, forbedrede Sten-Værkerne, gav man sig ogsaa til at forstærke de lavtliggende Jordværker. Man beskyttede Kanonerne ved Hjælp af Skjolde, der støttede sig paa et Brystværk af 1 m. Højde, og ovenover anbragtes et Tag af Bjælker, der bar et Jordlag. (Taget skulde først sættes paa ved Krigens Udbrud). Om de saaledes forbedrede Barbette-Jordværker udtaltes:

De pansrede Barbettebatterier have en mindre Skydefrihed end de ubeskyttede Barbettebatterier.

Skytsinstallationerne og deres Besætninger ere mindre godt beskyttede paa Grund af Brystværnets mindre Højde.

Taget er ude af Stand til at modstaa Projektiler, der komme under en større Nedslagsvinkel og kan endog tjene som Kuglefangere.

Alle de ovenfor nævnte Kystforsvarsværker vare byggede til Forladeskyts. Da Bagladeskytset med lange Kanoner blev fastslaaet som Norm, omtrent Aar 1878, samtidig med at der fremkom Maskinkanoner og hurtigskydende Kanoner, maatte Formen for Kystbatterierne tages op til fornyet Behandling; men i de første 4 à 5 Aar efter det nævnte Tidspunkt blev der ikke gjort meget ved Sagen, blandt andet fordi man ikke var istand til at skaffe Kanoner til Kystforsvaret, eftersom Marinens Forsyning med nyt Skyts optog alle disponible Kræfter. Men da man, som før nævnt, i 1883 besluttede at befæste alle Rigets Kulstationer, blev Spørgsmaalet taget op til alvorlig Behandling.

De bestemmende Faktorer for disse Anlæg var Besparelse med Hensyn til Mandskab og Penge, paa Grund af den voldsomme Stigning i Pris; dette bevirkede igen, at man maatte søge at udnytte hvert Stykke Skyts saa meget som muligt ved at give det saa stort et Skydefelt som muligt, hvorved man kom til Opstilling i Pivotaffutage og Skydning over Bænk. Dermed forlod man de faste Panserskjolde, ogsaa fordi disse meget hurtigt tabte deres Værdi paa Grund af Artilleriets raskt voksende Gennemtrængningsevne, saaledes at man ikke fandt sig beføjet til at anvende mange Penge paa en tvivlsom Værdi af Panseret.

Til Armering af Forterne antoges Armstrongs 6^{inch} B. K. i hydro-pneumatiske Forsvindingsaffutage; Elswicks Voldlavet og Forsvindingsaffutager til 9.2^{inch} B. K.

Hvad Beskyttelsesmaterialet angaar, maatte der tages Hensyn til det ny Skyts betydeligt forøgede Virkning, hvilket nødvendiggjorde en forøget Beskyttelse af Batteriets vitale Dele og Forandring i Anbringelsen af Beskyttelsen.

Det ny Skyts havde en meget betydelig Indtrængningsevne ved vertikalt Anslag mod Granit- eller Murværk; i Shoeburyness udførtes et Forsøg i 1883—84,

der havde til Resultat, at Projektilet gik 34 Fod ind i en Betonmasse. Virkningen paa Granitmur viste sig ogsaa at være meget betydelig.

Erfaringerne fra Bombardementet af Alexandria kom ogsaa til at spille en betydelig Rolle, idet det her havde vist sig, at en 80 Tons Kanon ikke formaaede at trænge gennem et Jordbrystværn af 25 Fods Tykkelse, eftersom Projektilerne blev vist op efter under Indtrængningen, hvilke Erfaringer bekræftedes ved Forsøg. Paa Grund heraf blev Konstruktionen af de ny fastslaaede Kystforter i Hoveddrækkene: Jordbrystværn med meget svag Hældning, næsten i eet med Kronen (Type: Twydale Redouten).

En anden Erfaring fra Bombardementet ved Alexandria, nemlig Vanskeligheden for den angribende Flaade i at opdage Batterierne paa Land, fik ogsaa en betydelig Indflydelse paa Batteriernes Konstruktion, idet man gjorde alt muligt for at faa dem til at falde sammen med Omgivelserne. Af denne Grund bliver ogsaa Forvindingsaffutager nødvendige.

Her skal gives en kort Beskrivelse af et Panser-Kasematfort og et af de nyere Jordværk-Forter.

Fort Horse-Sand ved Portsmouth bestaar af et circulært Granit- og Murstensfundament, c. 35 m. i Diameter, i hvis Midte findes Kedler, Dampmaskiner, hydrauliske Akkumulatorer m. m.

Her ovenover findes det egentlige Fort, der bestaar af en ydre Ring, som indeholder to Etager pansrede Kasematter, og en indre Kærne indeholdende Maskinen, Belægningsrum m. m. Panseret er Smedejern og bygget efter Sandwich-Systemet; det har en samlet Tykkelse af 17^{inch}, nemlig 7 + 5 + 5^{inch} Panser og 5 + 5^{inch} Mellemlag af Teaktræ. Pillerne mellem Skydeskaarene ere dannede af Jernkasser, fyldte med *iron-concrete*, og bære Hvelvingerne i Forbindelse med svære, murede Piller

bagtil. I Bagpillerne er Hulrum til hydrauliske Elevatorer, der føre Ammunitionen fra Magasinerne til Kasse-matterne.

Armeringen bestaar af:

I n. Etage: 5—12^{inch} B. K., 7—12^{inch} F. K., 12—57 mm. P. K.
I ø. — 5 do., 8—10^{inch} do., 6 do.

Skytset er opstillet saaledes, at der i hvert andet Skydeskaar staar en svær Kanon, og i hvert andet en P. K.; de svære Kanoner i øverste Etage staa ovenover de 57 mm. P. K. i Underetagen. De 10 Stkr. 12^{inch} B. K. danne Fortets Hovedarmering, der i Forbindelse med 8—12^{inch} B. K. i Fort Noman-Land behersker det ydre Farvand og Hovedindsejlingen til Portsmouth; Forladeskytset virker i de mindre vigtige Skudfelter. Alle Skydeskaar til svært Skyts ere forsynede med 4 à 5^{inch} tykke Tovmaatter, der løber med Ruller paa Jærnstænger og kunne trækkes for Skydeskaarene til Værn mod Geværild. De 57 mm. P. K. ere forsynede med Skjolde, befæstede til Affutagen.

Paa Fortets øverste Platform findes 11 Afstandsmaalingsstationer med Instrumenter til Maaling med vertikal Basis (55 ft. Højde).

Ved Betjeningen af den 12^{inch} B. K. udføres: Affutagens Baksning, Kanonens Højderetning, Projektiloppejsningen, Projektilansætningen samt Bundskruens retlinede Bevægelse hydraulisk.

Afstand og Sideretning fra Distancemaalingsstationen overføres elektrisk og automatisk (naar Maaleren følger Maalet) paa to Skiver, hvis Visere bevæge sig i Spring paa henholdsvis 25 Y. og $\frac{1}{4}^{\circ}$.

Med trænet Mandskab kan den 12^{inch}. B. K. afgive et Skud hver $1\frac{1}{2}$ Minut.

Forladeskytset har ikke andre hydrauliske Indretninger end Projektilkraner.

En elektrisk Pumpe pumper Drikkevand op fra en 500' dyb artesisk Brønd.

Fortet har 2 elektriske Projektører.

Fortets Krigsbesætning er 650 Mand.

Fortet Frenchman Point ved Tynemouth er Jordværk, hvis Brystværn er fladt og taber sig mod Marken; Batteriet har temmelig ringe Højde over denne, dets egne Højdeforskelle ere smaa og Skraaningerne flade; for at gøre det endnu mere usynligt er der plantet Buske paa Strubelinens Brystværn. Ryggen er formet efter Twydon-Typen, o: fladt Brystværn med Spidsgrav.

Batteriet ligger i en Sænkning i Terrænet, saa at det ikke kan enfileres fra Søen eller bestryges fra Ryggen; hvert Skud, som ikke er direkte Træffer, gør ikke Kanonerne nogen Skade.

Da Batteriet ligger paa en stejl Klippe, behøver det ingen Grav eller anden Stormhindring.

Armeringen bestaar af 2 9.2^{inch} og 2 6^{inch} B. K. i hydropneumatiske Forsvindingsaffutager, med 200 ft. indbyrdes Afstand og 88 Fod over Havfladen.

Ammunitionen opbevares i et Centralmagasin, hvorfra den føres til smaa Forhaandsmagasiner ved Kanonerne.

Et stort Antal Kasematter findes til Besætningen.

Kystartilleriet.

Udviklingen af det engelske Kystartilleri bærer det samme Præg som det engelske Søartilleri: den lange Fastholden ved Forladeskytset og den deraf følgende sene Overgang til Bagladeskyts, blot med den Forskel, at paa Grund af Forholdene har den nævnte Udviklingsgang været endnu mere udpræget ved Kystartilleriet, saaledes at Forladeskytset endnu ved Begyndelsen af dette Aarhundrede udgjorde den overvejende Del af Armeringen selv i de vigtigste Krigshavne som Portsmouth,

Plymouth m. fl. En væsentlig Grund hertil var, at England ansaa det for rigtigst at gennemføre Rearmeringen af de vigtigste Befæstninger udenfor Storbritanien, saasom Gibraltar, Malta, i Indien o. s. v., inden det skred til Rearmeringen af Moderlandets Kystbefæstninger. Men den stærke Udvikling af den tyske Flaade har bragt større Fart i Tingene, og det vil vistnok ikke vare længe, før den sidste Forladekanon er forsvunden fra de engelske Kystbefæstninger.

Grundprincippet for Armeringen har altid været at afgive en saa hurtig og velrettet Ild som mulig, samtidig med, at der ydes Personel og Materiel saa stor Beskyttelse som mulig.

Ved Forladeskyts kunde de stillede Fordringer kun opnaas ved et stort Antal Skyts, hvorimod man ved Bagladeskytset har bestræbt sig for i alle Henseender at gøre det enkelte Stykke Skyts saa hurtigskydende som muligt. Derved har man opnaaet dels at kunne indskrænke Kanonernes Antal, dels Sandsynligheden for at faa en bedre velrettet Ild, idet den enkelte Skytte, naar han er dygtig, hurtigere kan rette en Skydning, end naar Rettelsen skal foretages samtidig af flere Skytter.

Da en større Kanons Skudhastighed væsentlig afhænger af Affutagen, har det engelske Kystartilleri haft megen Gavn af den store Udvikling, det engelske Søartilleri har undergaaet; thi som bekendt har de engelske private Værfter været banebrydende paa Affutagernes Omraade; de engelske Kystbefæstninger har tidligt adopteret Skibsaffutagere og staar vistnok nu med saa godt et Materiel som noget Land i Verden.

Ved Overgangen fra Forladeskyts til Bagladeskyts er der to andre Forhold, der gør sig gældende, nemlig:

- 1) Indskrænkning af Kalibrenes Antal, og
- 2) Nedgangene i det størst anvendte Kaliber.

ad 1) Aarsagen hertil er den samme som har gjort sig gældende overalt i Krigsmateriellet: Ensartethed og

Simplifikation med de deraf følgende Fordele bl. a. i økonomisk Henseende, hvilket har spillet en stor Rolle for Englands Vedkommende paa Grund af de enorme Summer, det drejede sig om ved Rearmeringen af dets Krigsskibe og Kystbefæstninger.

ad 2) Medens man i det riflede Forladeskyts første Tid, hvor man ikke kendte til Torpedobaade, Undervandsbaade eller Søminens Anvendelse i saa udstrakt Maalestok som nu, og derfor kunde tænke sig, at et Panserskib vilde angribe paa klos Hold, hurtigt kom op til stort Kaliber, 30 cm., er man med det *nyeste* svære Bagladeskyts ikke gaaet højere end til 24 cm. Skyts, rimeligvis fordi man ikke mener at kunne faa en tilstrækkelig hurtig Skydning med en større Kaliber; og det er Hurtigskydningen, som ovenfor nævnt, som Englænderne lægge den største Vægt paa i deres Skibs- og Kystartilleri; ligesom de i deres Skibe lægge Vægten paa stor Fart og have bragt store Ofre for at være foran paa dette Omraade (Turbiner). — En anden Grund til, at man ved Overgangen til Bagladeskyts er gaaet ned med Kaliberet er, at efter at Miner og Undervandsbaade have faaet saa stor Udvikling, anser man ikke et Angreb af store Panserskibe paa Krigshavnene for sandsynligt, derimod et pludseligt Angreb af Torpedobaade, Destroyeres og Krydsere, som søge at trænge ind i Krigshavnen for at angribe de der til Ankers liggende Krigsskibe.

Som Hovedtræk for den moderne Armering af de engelske Kystbefæstninger kan saaledes anføres den hurtigskydende Kanon med flad Bane. Haubitser finde ikke stor Anvendelse, skønt Englænderne have gjort det samme som Italienerne: at omdanne deres Armstrongske Forladekanoner til Baglade-Haubitser.

Af anvendte Kalibre skal nævnes:

Forladekanoner:

64 og 80 Pdr. — 7, 9, 10, 11, 12 og 12.5 inch.

Ældre Bagladekanoner:

Armstrongs 4.7 og 7^{inch}.Woolwich 4, 5, 6, 8, 9.2, 10 og 12^{inch}.

Ældre P. K.:

Woolwich 3, 4.7 og 6^{inch}.

Hotchkiss og Nordenfelts 3 og 6 Pdr.

Nyeste Skyts:

9.2^{inch} K. $L/45$ — $p = 172$ kg., $V_0 = c. 850$ m.6 - - $L/45$ — $p = 45$ kg., $V_0 = c. 850$ m.

4.7 - P. K.

12 Pdr.

6 -

De 9.2 og 6^{inch} Kanoner have cylindro-konisk Skrue og ere affuterede efter ganske samme Princip som vore 24 og 15 cm. Bofors Kanoner, naar de ikke staa i Forsvindingsaffutager. Hvad Materialet angaar, er der derimod en Forskel, idet Kanonerne ere Staaltraadskanoner, hvilket som bekendt er en af det engelske Artilleris Specialiteter. En af Grundene til, at Englænderne have valgt dette Materiale, skal være den, at Staaltraadskanonerne ere hurtigere at fremstille end Ringkanonerne, hvilket maatte spille en Rolle for England, der sent kom til Bagladeskytset og derfor maatte skynde sig saa meget mere, dengang Skridtet skulde føres ud i Praxis.

Beskyttelsen. Hvor Kanoner staar i Barbetteopstilling opnaas Beskyttelsen ved Skjold af saadan Tykkelse, at de paa det paagældende Sted kan holde Projektiler fra 15 cm. Kanoner ude; de tynde Skjolde holde Englænderne paa virke mere til Skade som Granatfangere end til Gavn. Ved Skjoldets og Affutagens Konstruktion søger man at gøre Træffefladen saa lille som mulig, saaledes at den 9.2 og 6^{inch} K. kun frembyde en Træffeflade af henholdsvis 49 og 18 Kvadratfod.

Sigte- og Affyringsmidler. Ogsaa her er alt beregnet paa at opnaa en saa hurtig og velrettet Ild som mulig. De hurtigskydende Kanoner har automatisk Opsats med Kikkertsigte, σ : selve Opsatsen er en Distancemaaler (som ved vore gamle Taarnsigter) med vertikal Basis, svarende til Kanonens Højde over Middelvandstand, hvorved Skydningen bliver den simplest mulige, idet man, naar Dagskorrektionen er bestemt, kun behøver at rette Kikkertens optiske Akse mod Maalets Vandlinie for at have Kanonen indstillet. Automatopsatsens Nytte er selvfølgelig i høj Grad afhængig af Batteriets Højde over Havet; ved en Højde af over 60 ft. opnaas nøjagtig Skydning paa en Afstand af 4000 Yards.

Affyring sker, ligesom ved Skibsartilleriet, som Regel ved Elektricitet; trods de mange Ulemper, som klæbe ved denne Affyringsmaade, er den gennemført af Hensyn til Hurtigskydningen.

(Fortsættes).

Englands Kystforsvar.

Ved Kaptajn J. H. Schultz.

(Fortsat.)

Forskellige Befæstningsanlæg.

Idet der her skal gives en Beskrivelse af forskellige befæstede Steder, sker det med al Forbehold af Rigtigheden af det fremsatte med Hensyn til Forternes Armering. Som flere Gange omtalt, er der nemlig fra Slutningen af forrige Aarhundrede foretagen en Re- armering af Forterne, og samtidig har der ofte funden en Reduktion Sted af Kanonernes Antal; og da der sjældent offentliggøres noget om Forandringer af eksisterende Værker, er det ikke let at faa fat paa den øjeblikkelige Tilstand. Ganske sikkert er der ogsaa sket større eller mindre Forandringer i de ældre Forters Konstruktion ved Overgangen til Bagladeskyts paa Grund af dettes forøgede Paavirkninger paa Underlaget.

Plymouth.

Generalbeskrivelse.

Plymouth Red maaler 5 km. fra Øst til Vest og ligesaa meget fra Nord til Syd; den er omgivet af stejle Klippeskrænter, som hæve sig til en Højde af 120 m. Den længst tilbageliggende Del, Sound, har en Udstrækning af omtrent 3 km. fra Øst til Vest. En 1550 m. lang Bølgebryder, paabegyndt 1812 og fuldendt 1846, skiller Sound fra den øvrige Red og indelutter den egentlige Ankerplads, hvis Areal, hvor Dybden er over 10 m., er omkring 700 Hektarer. I Sound udmunder to Floder, Plym, der har givet Byen sit Navn, og Tamar, der paa en Strækning af 6 km. tjener som Militærhavn.

Paa den 5 km. lange Landstrækning, der skiller Plym og Tamars Mundinger, ligger de tre Byer: Plymouth, Stonehouse og Devonport, alle omgivne af udstrakte Forstæder.

Farvandet mellem Øen St. Nicolas (eller Drakes Island) og Plymouth kaldes Cattewater og har de to Indskæringer Sutton Pool og Mill Bay. Medens Sutton Pool tidligere var Krigshavn, anvendes nu Cattewater som Handelshavn, ligesom fremmede Orlogsskibe som Regel anvises Plads her.

Tamars Munding kaldes Hamoaze, og her findes den egentlige Krigshavn med Arsenaler, Værfter, Udrustnings- og Provianteringsmagasiner, Keigham Factory, saavel som den store Vandbeholder, der rummer 6000 Tons. Byen forsynes med Drikkevand gennem en fra Dartmouth kommende Ledning, 50 km. lang, oprindelig bygget af Sir Francis Drake paa egen Bekostning. 3 km. fra Byen ligger en Krudtfabrik ved Bull Point. Tidligere skete Adgangen til Militærhavnen udelukkende østen om St. Nicolas Øen, men efter at man i 1901 havde fuldendt Arbejdet med at bortsprænge Revene mellem St. Nicolas og Mount Edgecumbe, kan Adgangen ogsaa foregaa vesten om Øen.

Det vil bemærkes, at saavel Militærhavnen som Devonports Arsenaler og Magasiner er helt og holdent skjult fra Havet, dels paa Grund af det Knæ, som Tamar danner umiddelbart før dens Udløb, dels ved høje Klipper ud mod Kysten.

Fæstningsanlægene kunne deles i følgende Hoved-afsnit:

- I. Værker til Forsvar af Sound og Red.
- II. Værker til Forsvar af Halvøen vesten for Reden.
- III. Landbefæstningen.

I. Værker til Forsvar af Sound og Red.

- Paa Østsiden: Fort Bovisand (+ 10—20 m.).
 ” — ” Staddon (+ 132 m.).
 ” — ” Stamford (+ 55 m.).
 ” Nordsiden: ” Eastern Kings Batteri, lavtligg.
 ” — ” Western Kings Batteri, do.
 ” Vestsiden: Garden Battery, lavtliggende.
 ” — Fort Picklecombe, do.
 ” — ” Cawsand, do.
 ” — Battery Earls, do.
 ” — ” Penlee, do.
- I Farvandet: Drakes Island Battery, lavtliggende.
 Fort Breakwater, do.

Bovisand er et 1-Etages pansret Kasematværk af halv-elliptisk Form til oprindelig 14 Stkr. 10" og 9 Stkr. 9" F. K., nu skal Armeringen bestaa af: 3 Stkr. 24 cm. K. og 3 Stkr. 15 cm. H. K.; ved en dækket Vej, der forsvares af de to Værker: Fort Brownhill og Watch-house-Brake Battery, er det forbundet med Fort Staddon; det førstnævnte har 14 Stkr. Skyts, det sidst nævnte 5 Stkr. Skyts (Klippegrave).

Staddon Fort er et Jordværk med 17 m. brede og 10 m. dybe, godt flankerede Grave; Armeringen bestod oprindelig af 34 Stkr. svært Skyts. Fortet indtager en meget dominerende Stilling paa Toppen af Staddon Hills.

Fort Stamford ligger tæt ved Cattewater, som det oprindelig forsvarede med 7 Slkr. svært Skyts, medens 13 Stkr. Skyts og 6 Morterer virkede ind mod Landsiden. En stor Kaserne tjener som Reduit.

Batterierne Eastern og Western King ere Jordværker med henholdsvis 7 og 9 Stkr. let Skyts. Mellem de to Batterier ligger Redouten Prince of Wales.

Garden Battery er et 1-Etages pansret Kasematfort til oprindelig 7 Stkr. svært Skyts.

Fort Picklecombe er et 2-Etages pansret, halvkredsformet Kasematfort til oprindelig 42 Stkr. svært Skyts.

Fort Cawsand er et lukket i 1863 færdigbygget Jordværk, der kompletteres ved nogle Jordværker ved Kysten; alle tilsammen ere armerede med 13 Stkr. let Skyts. Disse Værkers væsentligste Bestemmelser er at afværge Landgangsforsøg.

Drakes Islands Battery er et 1-Etages pansret, halvcirkelformet Kasematfort med 21 Panserskjolde; ved underjordiske Gange er det forbundet med nogle Annexbatterier med tilsammen 24 Stkr. svært og 11 Stkr. let Skyts. Disse Batterier behersker navnlig Handelshavnen.

Breakwaterfortet, som ligger 100 m. bag Bølgebryderen, er et 1-Etages Panserfort af elliptisk Form. Panseret bestaar af 17.5 + 12.5 + 12.5 cm. Smedejernspanser med Mellemlag af 31 cm. Træ. Sideretningsfriheden er 70°. Armeringen bestod af 14—12" og 4—10" F. K.

II. Værker paa Halvøen vesten for Reden.

For at hindre en Fjende i at sætte sig fast paa Halvøen Mount Edgecumbe paa Hamoaze højre Bred anlagdes Aar 1812 en Forsvarslinie, bestaaende af 5 smaa Skanser, i Struben af den lille Halvø, som springer frem mellem Sangolake og Havet.

Da denne Forsvarslinie efterhaanden blev utilstrækkelig til at kunne beskytte Byen og Militæretablissermenterne mod et Bombardement, har man set sig nødsaget til at flytte Forsvarslinien paa denne Side ud til Struben af selve den store Halvø, som ligger mellem Søen, Tamar og St. Germain River; desuden har man anlagt nogle Forsvarsværker langs Kysten af Whitesand-bay for at hindre en Fjende i at søge Ankerplads her. Gaar man fra Penlee Point og vesterefter træffer man:

Fort Raleigh.

» Polhawn.

Batteriet Whitesand.

» Polhawn.

Fort Tregantle (+ 110 m.).

» Trealy.

» Screasdon (+ 78 m.).

Batterierne Whitesand og Polhawn ere kasematerede Værker; det sidstnævnte med 7 Stkr. Skyts.

Fort Tregantle, et ældre, men ombygget stort Haubitsfort, har en muret Redit og en muret Strubekaserne, hvis Kanoner vende mod Søen. Fortet har 35 Kanoner og Haubitser, hvoriblandt 4—10". Ved en dækket Militærvej staar det i Forbindelse med Fort Polhawn.

Fort Scraesdon er egentlig en Gruppe af Værker, omsluttet af en fælles, godt flankeret Grav. Foruden selve Fortet findes 2 med 10" Skyts armerede Jordbatterier. Den samlede Armering skal bestaa af 30 Stkr. Skyts.

De hidtil nævnte Værker færdigbyggedes i Aarene 1863—1870 med følgende Undtagelser: Breakwaterfortet blev først færdigt i 1877; Batterierne Earls, Penlee, Polhawn og Whitesand samt Fort Raleigh ere færdigbyggede i Midten af 90'erne, og Fort Trealy i Begyndelsen af dette Aarhundrede.

III. Landbefæstningen.

Medens selve Plymouth kun har et Citadel, der virker med til Forsvaret af Handelshavnen, er Devonport og Arsenalet omgivet af en gammel, i 1878 ombygget, bastionær Vold.

Den øvrige fra 1860—63 stammende Landbefæstning er senere bleven ombygget, forstærket og omarmeret. Den samlede Linie har en Udstrækning af 48 km.; den danner en Fortrække fra Sound i Øst til Whitesand Bay i Vest, bygget paa en Højderyg, der hæver sig til 140 m. over Havet, og som ligger i en Afstand fra Byen af fra 4—10 km.

Værkerne bestaa for det meste af store Forter, armerede med indtil 40 Stkr. Skyts. Deres murbeklædte

Grave ere som Regel tørre; Bestrygningen af dem foregaar fra Geværkaponierer, der have egne glacisagtige Dækninger, Strubegravene fra Flankerne af de bastionært byggede Strubelinier, i hvilke der ligger en stor Kaserne. Kanonerne staa under aaben Himmel, skydende enten over Bænk eller gennem Skydeskaar à la Haxo. Ammunitionsmagasinerne ligge for det meste under Kavalerer i Frontlinien, Krudtmagasinerne i Struben, beskyttede ved særlige Jordmasker.

Landbefæstningen falder paa Grund af Terrainet naturligt i fire Dele, nemlig :

Mod Øst mellem Havet og Plymfloden.

Mod Nord mellem Plym og Tamar.

Mod NV. mellem Tamar og St. Germainfloden og

Mod Vest mellem St. Germainfloden og Havet.

Medens første og sidste Afsnit allerede er beskrevet, skal de to andre Afsnit omtales her.

Terrainet mellem St. Germain og Tamar.

Befæstningsanlægene her ligger paa de 5 km. fra Devonport beliggende Saltash Højder og bestaar af Jordværkerne:

Fort Saltash,

» Waraton,

» St. Etienne,

» South Hill,

hvert armeret med 2—25 cm. Skyts.

To ny Batterier af samme Konstruktion ere anbragte c. 2 km. vesten for de ovenfor nævnte.

Terrainet mellem Tamar og Plym.

Eftersom Jordsmonnet i dette Omraade er stærkt kuperet, har det været forbunden med en Del Vanskeligheder at finde en Zone tjenlig til en Forsvarslinie, der vilde ligge tilstrækkelig langt fra Arsenalerne. Den Position, paa hvilken de detacherede Forsvarsværker ligge, har sit Centrum i Knockers-Knowle, paa Vejen

som fører fra Plymouth til Tavistock. Her danner Terrainet et Slags Affald, som behersker de omliggende Partier, og hvorfra to Dalveje udgaa; den ene, i vestlig Retning, munder ud i Tamardalen; den anden, i sydostlig Retning, ender i Plymdalen, nær Jernbanebroen. Det er bag disse Dalveje, man har valgt Forsvarsstillingen. Gaaende ud fra Plymfloden træffer man paa følgende Værker:

Fort Laira	10	Kanoner.		
» Efford	21	—		
» Austin	15	—	5	Morterer.
» Forder	16	—		
» Bowden	12	—	3	—
» Egg Buckland..				
» Crownhill	35	—	6	—
» Woodland	18	—		
» Knowler	13	—		
» Agaton	15	—		
» Ernesettle	15	—		

Forterne Laira og Efford ere stærke Værker, som ligge i 300 m. Afstand fra hinanden og ere forenede ved en Kurtine (med 4 Stkr. Skyts), der spærrer en bagom Forterne mod Positionens Centrum opstigende Slutg; paa Grund af det affaldende Forland mangler de ydre Grave. En Kolonnevej, beskyttet mod den fjendtlige Side af et traverseret Jordbrystværn, forener de to Forter og fortsættes forbi Forternes Rygside til Positionens vestligste Endepunkt. Desuden ere Forterne forstærkede med flere lette Batterier.

Forterne Austin, Forder, Bowden og Buckland danner ligeledes en Gruppe for sig, der er omsluttet af en fælles i Klipperne udhugget og med Kaponierer forsvaret Grav. Fort Bowden er et halvmaaneformigt Jordværk. Fort Egg-Buckland, der ved en underjordisk Grav er i Forbindelse med Forder, danner egentlig en

Portland

(se Kortskitse).

Portland Havn, der ligger 75 km. fra Plymouth og c. 60 km. fra Portsmouth, er i Løbet af den sidste halve Snes Aar bleven omdannet til en Krigshavn af 2. Rang.

Den 6 km. lange, 2 km. brede Ø Portland, med Byen af samme Navn, besidder en af høje Kridtklipper dannet Kyst; Øen forbindes til Fastlandet ved den 15 km. lange, kun 200 m. brede og 15—20 m. høje Landtange, Chesil-Sandbank.

Portland Red blev ved den i Aarene 1847—65 byggede store Bølgebryder omdannet til en fortrinlig, saavel Dag som Nat tilgængelig Tilflugtshavn, som dog endnu var aaben mod NO. Den fra Portland NO. Spids udgaaende Dæmning gaar først 610 m. i nordøstlig Retning og derefter 2310 m. i NNO.; noget indenfor Knæet findes en Gennemsejlingsaabning. For at lukke Havnen mod NO. er der siden 1894 bleven bygget to ny Bølgebrydere; den ene udgaar fra Weymouth i sydøstlig Retning mod Enden af den gamle Bølgebryder og har en Længde af 1500 m., medens den anden Bølgebryder, der er 1430 m. lang, udfylder Rummet mellem de to andre Dæmninger, idet der for hver Ende findes en Gennemsejlingsaabning af henholdsvis 168 og 183 m. Bredde.

De til Beskyttelse af Havnen færdigbyggede Værker stamme fra Aarene 1857—76; de ere ikke blevne moderniserede, men rearmerede.

Til Forsvar af Indgangen og den ydre Red findes Fort Breakwater og Nothe Fortet ved Weymouth.

Breakwaterfortet er et Panserfort af samme Konstruktion som Breakwaterfortet ved Plymouth; det er nu armeret med 14 Stkr. hurtigskydende Kanoner i Forsvindingsaffutager.

Fort Nothe, der kan bestryge saavel Reden som Weymouthbugten, ligger i en Højde af 23 m. paa en lille, i Øst fremspringende Landtunge. Det er et 1-Etages pansret Kasematbatteri á la Haxo med foranliggende Jordmasker og en 4.5 m. tyk ydre Granit-Beklædningsmur; kun Struben, hvis Indgang bestryges af Maschikulis, har en ved Skytskaponierer flankeret Grav.

Armeringen bestaar nu af 10 Stkr. hurtigskydende Kanoner og 2 lettere Stkr. Skyts, alle bag Skjold og de paa Platformen staaende affuterede i Moncrieffs Affutager.

Ammunitionsmagasiner og Ophejsningsapparater ere ligeledes beskyttede.

Til yderligere Forsvar af Reden er der under Bygning et Fort paa den nordlige Moles Hoved; og paa en fra South-Cliff mod Øst, med Retning mod den gamle Dæmnings Hoved, gaaende Tværmole skal der opstilles 10 Stkr. svært, hurtigskydende Skyts bag Skjolde.

Selve Havnen og Byen Portland forsvares af det lille Kasematfort Breakwater Battery, der ligger ved Genemsejlingsaabningen i den gamle Mole. Fortet er armeret med 7 hurtigskydende og 8 Stkr. let Skyts.

Fæstningens vigtigste Støttepunkt er det paa Portlandsøens højeste Punkt, Verne Hill (+ 150 m.), liggende kasematterede Kastel med 27 Kanoner og 30 Stkr. let Skyts. Kastellet har meget brede Grave, der er sprængt ud i Klipperne, og hvorved Materialet til Bølgebryderen for en stor Del skaffedes tilveje. Der findes 2 Etages, godt beskyttede Opholdsrum for c. 1500 Md.

Omtrent 700 m. østen for Kastellet og forbunden med det ved to underjordiske Gange ligger de seks aabne East-Weir Batterier, 45—72 m. over Vandspejlet. De have tilsammen 27 Stkr. Skyts, deraf 9 i Moncrieffs Affutager; Batterierne kunne dels bestryge Reden, dels modvirke en Landgang paa selve Øen. Batteriernes Besætning har Ophold i Citadellet:

Portsmouth.

Generalbeskrivelse.

Mellem Fastlandet og Øen Portsea fører et dybt, men kun 350 m. bredt Stræde ind til Portsmouth Havn — Englands største og vigtigste Krigshavn —, der som en Bugt skærer sig 5 km. ind i Landet. Havnen har



selv med Ebbe dybt Vand, og den 152 Hektarer store Red med 6 km. Bredde kan derfor give Plads til næsten hele Flaaden.

Byen Portsmouth, som egentlig er en Sammenbygning af flere mindre Byer, ligger paa Portsea. Den nordligste Del, Portsea med Landport, indeholder Flaadeanlægene og Fabrikskvarteret samt Verdens største Skibs-

værft, hvis Areal er 116 Hektarer. Her findes Arsenalet og Tøjhuset til det mindre Skyts, Kanonkajer og Anlægs-kajer til Udrustning og Provia-ntering af Flaadens Skibe, samt 15 Tørdokker. I selve Portsmouth, som er den mellemste Del af Byen, ligger det i 1729 grundlagte Marineakademi. Den sydligste Del af Byen er Southsea, et idyllisk Badested. Den vestligste Del af Byen er Gosport, som ligger paa begge Sider af Havneindløbet, hvorover der fører Bro. Forbindelsen sikres yderligere ved Dampfærger. Gosport har Kul- og Pro- viantforsyning samt Marinehospital til 3000 Mand.

Øst for Øen Portsea ligger det grundede, med Smaa- øer opfyldte Vand, Langston Harbour.

Syd for Portsmouth ligger som bekendt Øen Wight; Farvandet mellem Landet og Øen er Spithead Red, som vester efter fortsættes af Solent Kanal med Southampton Bugt mod Nord og Strædet ved Needles mod Vest.

Paa Syd- og Vestsiden yder Øens klippefulde Kyst- formation en god Beskyttelse mod Landgang. Mod Vest ved de bekendte Needles hæver Kysten sig til en Højde af 200 m., men mod SO. brydes Klippe- kysten ved en Sænkning mod Havet — dog ligger her indenfor en 100 m. høj, næsten lodret Klipperyg.

Nordkysten er lav, og Flodernes Udlob finder ogsaa Sted her; ved Medhams Munding ligger den glimrende, 9—13 m. dybe Havn ved Cowes med det bekendte Whites Værft. Længere mod Vest ligger i Solents Kanal Yarmouth med Torpedostation.

Afstanden fra Wight til Fastlandet er c. 3 km., og det vil derfor være indlysende, at Øens Bevarelse for England er af stor Betydning, og at den i defensiv Henseende spiller en stor Rolle.

Fæstningsanlægene kunne deles i følgende Afsnit:

- I) Værker til Forsvar af Indløbet til Spithead østfra samt af Spithead Red.
- II) Værker til Forsvar af Indløbet vestfra (Strædet ved Needles og Solent Kanal).
- III) Øen Wights øvrige Befæstningsanlæg.
- IV) Landbefæstningerne omkring Byen Portsmouth.

I. Værker til Forsvar af Spithead Red og Indløbet østfra.

A. Paa Sydsiden af Øen Portsea og Landet.

Fort Cumberland.

- » Eastney.
- » Lumps.
- » Southsea Battery.
- » Gosport.
- » Block House.
- » Monkton.
- » Gilkicker Battery.
- » Stokes Bay Line.
- » Browndown.

Alle
lavtliggende.

B. I Farvandet mellem Portsea og Wight.

Fort Spitbank.

- » Horsesand.
- » Nomans Land.
- » St. Helens.

C. Paa Wights NO. Kyst.

Fort Puckpool.

- » Nettlestone Point.

De under A. nævnte Forter strække sig fra Øst mod Vest som en 15.4 km. lang Række, stærkt befæstede Værker og raadede oprindelig over 250 Stkr. Skyts.

Fort Cumberland bestryger Langston Harbour og beskytter det overfor liggende Hayling Island mod Landgangsforøg. Fortet, der oprindelig var en bastioneret

Femkant til 80 Stkr. Skyts, er blevet ombygget og forsynet med svært Skyts, saaledes at det tilfredsstiller alle moderne Fordringer. Armeringen bestaar af 2—24 cm. B.K. Haubitser (omdannede F.K.), samt 3—15 cm. B.K. i Forsvindingsaffutager.

Fort Eastney og Fort Lumps ere lave Jordværker med tørre Grave. Armering: 2—15 cm. B.K. i Forsvindingsaffutager, samt nogle mindre Stkr. Skyts hver.

Southsea-Battery, Gosport, Block House og Monkton ligge lige omkring det smalle Havneindløb, som derfor maa siges at være vel forsvaret.

Southsea - Batterierne bestod oprindeligt af det gamle Citadel med 12 Stkr. Skyts, bag hvilket laa et Batteri paa 8 Morterer; desuden af to Jordbatterier, oprindeligt indrettede til Panserskjolde, men senere forandret til Skytssets Opstilling i Forsvindingsaffutager.

Fort Gosport (eller Point Batteri) er et stort kase-matteret Værk med en Reduit, hvis venstre Face beskytter Kysten, medens den højre skyder tværs over Farvandet og flankerer Fort Block House Strube.

Fort Block House er et stort Granitværk med oprindeligt 13 Skytskasematter. Struben er lukket af en fritstaaende Mur.

Fort Monkton er et kasematteret 1-Etages Batteri og har desuden Kanoner under aaben Himmel ovenover, ialt oprindeligt til 40 Stkr. Skyts. Fortet har talrige Kasematter, og Struben lukkes ved et Kronværk.

Gilkicker Battery er det vigtigste og stærkeste Værk paa denne Kant; det er et halvcirkelformet pansret Granitværk til oprindeligt 27 Stkr. Skyts, hvoraf 7 i Panserkasematter.

Stokes-Bay Linien er en simpel Jordvold med Vandgrav, der forbinder Gilkicker Battery med Fort Browndown; paa Volden var oprindeligt anbragt 40 Stkr. Skyts.

De 4 Søforter (under B.), som danner en tvers over Farvandet i Nord og Syd løbende Linie, ere Panserforter, fuldførte i 1877; de to af dem ere 60 m., de to andre 35 m. i Diameter. Kanonerne staa i to Etager. Fort Horse-Sands Armering opgives (i Begyndelsen af Aarhundredet) til: 10—12^{inch} B.K., 7—12^{inch} F.K., 8—10^{inch} F.K., 18—57 mm. P.K.

De to Forter Puckpool og Nettlestone Point paa Øen Wights Nordostpynt — begge Jordværker — skulle forsvare Struberne paa de fire Søforter. Puckpool har 4 Stkr. svært Skyts og 30 Morterer i to Rækker.

II. Værker til Forsvar af Indløbet vestfra.

Paa Landsiden: Fort Hurst, lavtliggende.

- » Wight: » Needles (+ 80 m.).
- » Hatherwood (+ 80 m.).
- » Warden, lavtliggende.
- » Cliff (+ 30—43 m.).
- » Golden Hill Barracks (+ 50 m.).
- » Freshwater.

Fort Hurst er et mægtigt, lavtliggende, pansret Kasematværk med en oprindelig Armering af c. 60 Stkr. svært Skyts foruden Smaatskyts.

Forterne Needles, Hatherwood, Warden og Cliff ere aabne Jordværker, anbragte tæt ved Kysten paa Wights vestlige Side. Warden og Needles have en Armering af 2—23 cm. B.K., 2—15 cm. B.K. og 2—12 cm. P.K. Cliffs Armering er: 6—15 cm. B.K., 3—12 cm. P.K. og 3—57 mm. P.K.

De to sidstnævnte Forter ligge bag de førstnævnte. Golden Hill Barracks er et bombefast redouteagtigt Fort; Freshwater er et lille Jordværk, med 3 Stkr. Skyts, paa venstre Fløj; det behersker Bugten af samme Navn. Fra dette Fort udgaar en Militærvej til Chale, nærlig ved Øens Sydspids, for at lette Troppeforskydninger fra

den ene Side af Øen til den anden. Vejen er forsvaret af Feltebefæstningerne: Brookshine, Brixtonshine og Atherfield.

For at beskytte Southhampton mod Overfald af Torpedobaade er der paa det Punkt, hvor Southhampton Fjord skærer sig ind fra Solent-Kanal, bygget et Batteri, Calton, med hurtigskydende Skyts og tilhørende Projektører.

III. Wights øvrige Befæstninger.

Oprindelig Armering

Sandown Barracks (+ 45 m.).	5	Stkr.	Skyts
Fort Sandown, lavtliggende ..	28	-	—
- Yaverland (+ 38 m.)....	8	-	—
- Redcliff (+ 46 m.).....	8	-	—
- Bembridge	10	-	—

Sandown er et meget stærkt, pansret Kasematfort; af Kanonerne er 20 anbragte i Kasemat, Resten paa Platform med stor Skydefrihed.

Paa Halvøen, som skiller Sandown Bay fra Branding Bay, og temmeligt højt ligger Fort Bembridge, som i 1891 er bleven moderniseret og forsynet med svært Skyts; Fortet behersker Kysterne af Halvøen, hvorpaa det ligger.

Alle de her anførte Forter have som Hovedopgave at forhindre Landgangsforsøg i den dertil særligt egnede Sandown Bay og skulle tillige beskytte Jernbanelinien mellem Nordkysten (Ryde) og Sydkysten (Wentnor).

IV. Landbefæstningerne omkring Portsmouth.

Den paa begge Sider af Indløbet liggende Bydel Gosport er befæstet med en omkring Byen løbende Vold med Bastioner og vaad Grav; den vestlige Del af denne Bastionvold er Priddys Hard.

De øvrige Anlæg dele sig i en indre og en ydre Række Forter.

A. Den indre Række Forter.

Landsiden: Gomer
 Grange
 Rowner
 Brochhurst
 Elson.

Portsea: Hilsea-Line.

De paa Landsiden liggende Forter danne en næsten lige Linie fra Kysten og nordefter i c. 4 km. fra Gosport. Fortrækken er 5 km. lang, den indbyrdes Afstand 1—1,2 km. Gomer, som er det sydligste Fort, støtter sig til Kystforterne ved det tidligere nævnte Fort Brown-down, der saaledes danner venstre Fløj af den indre Fortrække.

Forterne ere byggede af Major Drummond-Jervois; de ere flade Lunetter, hvis Konstruktion man ikke skal komme nærmere ind paa.

Paa Nordsiden af Portsea ligger Hilsea-Line ved den Kanal, som forbinder Portsmouth Harbour med Langston Harbour. Hilsea-Line er et 2,6 km. langt Jordværk, rigeligt forsynet med Kasematter. Anlægget har 28 Stkr. let Skyts og en Besætning paa c. 400 Md.

B. Den ydre Fortrække.

Vestlige Del:

Fort Lee Farm	}	c. 30 Stkr. Skyts hver.
- Room		
- Fareham		

Nordlige Del:

	Stkr. Skyts:		
	svære,	28 lette,	6 Morterer
Fort Wallington...	17	28	6
- Nelson	30	48	9
- Southwick ...	29	41	10
- Widley	29	41	10
- Purbrook	29	62	5
- Farlington med	13		
Crookham ...	9		

Den vestlige Fortrække ligger c. 3,5 km. vestenfor den indre Fortrække (Gomer—Elson); den behersker Banen Fareham—Gosport. Forterne ere Lunettebatterier af samme Konstruktion som den indre Række.

Den nordlige ydre Fortrække ligger paa den næsten parallel med Portsea Linien løbende Portsdown-Hill (c. + 120 m.). Værkerne ere for det meste byggede, efter at man havde indhøstet Erfaringer om det riflede Skyts Virkning; de 8 Værker ligger med en indbyrdes Afstand af 2—2,5 km. og ere forbundne med underjordiske Gange. Afstanden fra de søndenfor liggende Værker er varierende op til 7 km. (Wellington). Denne ydre og vigtigste Fortrække behersker Forlandet og beskytter de fra Portsmouth til Southampton gaaende Banelinier, men maa dog paa Grund af det moderne Skyts store Rækkevidde siges at ligge Byen temmelig nær.

Hvad Byggetiden angaar for de her til Forsvaret af Portsmouth mod Land- og Søsiden nævnte Værker angaar, er Forholdet saaledes:

Den indre Række Landforter er udført i Aarene 1857—62.

Den ydre Række Landforter er udført i Aarene 1859—69.

De til Søforsvaret paa Landjorden byggede Værker ere fuldførte i Aarene 1861—70.

De fire Panser-Søforter ere paabegyndte samtidig med de andre Forter, men blev først færdig 1877.

Dover.

(Se Kortskitse).

Dover ligger for Enden af Dourdalen, mellem to Klippeaffald; det er det Punkt af England, hvorfra Kommunikation kan finde Sted, som er nærmest ved Frankrig, nemlig 35 km. fra Cap Grisnez, 48 km. fra Calais og 50 km. fra Boulogne.

Den gamle, egentlige Havn er kun 12 acres stor, men desuden findes der de to Dokker Granville (6 acres) og Wellington ($11\frac{1}{2}$ acres).

Set fra et militært Synspunkt er Dover meget vigtig, idet det er det eneste Sted paa Kysten mellem Beachy-Head og the Downs, hvor en Landgang vilde kunne iværksettes med nogenlunde Lethed.

Da der i 1844 var Tale om at udpege de Punkter af Englands Kyst, der var af Betydning for Landets Forsvar, blev der udkastet en Plan til en storartet befæstet Havn ved Dover, beskærmet af to fra Kysten udgaaende Moler. Kun den ene Mole, Admiralty Pier, blev udført, paa hvis Hoved et drejeligt Panserfort blev opført i Aarene 1878-81.

Byen Dover gjorde imidlertid alt, hvad den kunde, for at faa Havnen udført i sin Helhed, og den 3. April 1873 blev der nedsat en Regeringskommission, der fremsatte Forslag til en ny Havneplan, men den kom ikke til Udførelse, da den offentlige Mening i England mest var for at anvende Pengene paa Flaaden og ikke paa Kystforsvaret. Senere blev Sagen dog taget op igen, og i 1893 paabegyndtes Anlægget af en østligere Mole, Prince of Wales Pier, som ogsaa blev paabegyndt; inden den var fuldendt, undergik den imidlertid en ringe Forandring, da der kom nye Planer op med Dover Havn.

I 1897 besluttede Admiralitetet sig nemlig til at omdanne Dover Havn til en befæstet Krigshavn, der skulde være istand til at optage Kanaleskadren og sikre den mod natlige Torpedobaadsangreb, og det besluttedes at udføre Arbejderne i nær Overensstemmelse med Planen af 1844. Arbejderne kom da til at bestaa i at forlænge de to eksisterende Moler, imellem hvilke den nye Handelshavn skulde være. Østen for denne skulde da Krigshavnen dannes ved Anlægget af større Moler. Der blev sat stor Kraft paa Arbejdet, som bestemtes at skulle være færdigt i 1908, hvor da Handelshavnen vil faa et

Areal af 30 Hektarer, Krigshavnen af 247 Hektarer. I denne er der beregnet at skulle være Ankerplads til 17 Panserskibe, 12 Panserkrydsere og 4 beskyttede Krydsere, samt for et større Antal Torpedofartøjer. Østmolen bliver meget bred og forsynes med Skinner og andre Indretninger til Kulfyldning, saaledes at de store Skibe kunne fylde Kul ved Molen.

Mod Torpedobaadsangreb skal Havnen beskyttes ved et sindrigt System af Staaltraadsspærringer, der kunne løftes og sænkes ved Hjælp af mægtige ved Elektricitet drevne Maskiner. —

Fra gammel Tid er Dover forsvaret saavel mod Land-som Søsiden, hvilket Forsvar i den nyere Tid er blevet betydeligt forstærket. Paa Grund af de geografiske Forhold falder Forsvaret naturligt i to Afsnit: Øst og Vest for Dourdalen.

Kystforsvaret.

Gaaende østfra og vesterefter findes:

- Øst for Byen: Cornhill Fort.
 Fort ved Fængslet.
 Fort Guildford, lavtliggende.
- Vest for Byen: Fort Archcliffe, do.
 Fort Spout Coastguard.
 To Forter paa Shakespeare Cliffe.
- Paa Havnemolen: Pierfortet.

Fort Archcliffe er et gammelt, stort, bastioneret Jordværk af rektangulær Form. I 1881 er det bygget om til en Armering af 6—23 Tons Kanoner.

Batteriet Guildford er ligeledes et gammelt Jordværk, der i sin Tid var armeret med 10" F.K.

Alle de andre Forter er af nyere Dato, saaledes er Cornhill Fortet og Fortet ved Spout Coastguard besluttede opførte i 1903 og siges at skulle armeres med 30 cm. Kanoner; Fortet ved Fængslet og de to Forter

paa Shakespeare Cliffe er paabegyndte i Slutningen af 90'erne.

Det gamle, bekendte Pierfort (Drejetaarn) er blevet nedlagt, efter at de nyere Forter er blevet færdige, og istedetfor er det i Oktober 1907 bleven bestemt at opføre et nyt Pierfort, der skal være færdigt paa 5 Maaneder.

Landbefæstningen

bestaar af en Mængde Forsvarsværker, hvoraf nogle siges at stamme fra Romertiden; de ere imidlertid gentagne Gange blevne udbedrede efter Tidens Fordringer, sidste Gang fra 1903. Gaaende østfra og vestefter findes:

Øst for Dourdalen:	Dover Castle (+ 100 m.)	
	Fort Castle Hill (+ 120 m.)	
	Batterierne East og West Wing	
	Fort Bourgoyne	
Vest for Dourdalen:	Drop Fortet	} (+ c. 100 m.)
	Nordlige Vold	
	Western Outwork	

De tre sidstnævnte Værker danner egentlig en befæstet Lejr, der strækker sig fra Duordalen til henimod Kysten; det er alle Jordværker. Bagved Western Outwork ligger et Citadel, der tjener som Redit for hele Stillingen. Drop Fortet og den nordlige Vold eksisterede før 1859, men blev foreslaet moderniseret af Defensionskommissionen, ligesom Western Outwork blev foreslaet og bygget.

Fort Castle Hill med de tilhørende Batterier East- og West Wing blev ligeledes foreslaet i 1859 og fuldendtes c. 1870. Det er alle tre Jordværker; de to sidstnævnte, med oprindelig henholdsvis 5 og 4 Kanoner, skulle bestryge Castle Hill Fortets døde Vinkler. Selve Fortet er en stor, uregelmæssig Lunette, oprindelig be-

stemt til en Armering af 29 Kanoner paa Voldene og 26 mindre Kanoner til Gravforsvar.

Dover Castles Kanoner kan paa Grund af Fortets høje Beliggenhed anvendes saavel mod Land- som Sø-siden; nogle af dets Kasematter ere huggede ud i Klipperne.

Fort Bourgoyne, der ligger noget længere inde i Landet, paa Vejen til London, er bygget i Begyndelsen af 90'erne.

Themsen.

(Se Kortskitse).

Ved Themsen og dens Biflod Medway ligger foruden Verdens største By og Hovedstaden i England, London (7 218 000 Indb.), nogle af den engelske Marines vigtigste Organismer, saasom Krigshavnene Sheerness og Chatham, Arsenalet i Woolwich, Greenwich m. m. Det maa naturlig derfor være af stor Vigtighed, at disse Steder ere beskyttede paa en saadan Maade, at en Fjende ikke kan bryde igennem her, saaledes som det er sket før (Ruyters Togt til Chatham i 1666). Der findes derfor her forskellige Befæstningsanlæg, som i Hovedsagen grupperer sig om de vigtigste Punkter, men desuden danner et samlet hele. For Oversigtens Skyld skal Beskrivelsen af de herliggende Fæstningsanlæg deles i fire Afsnit:

- 1) Sheerness
- 2) Chatham
- 3) London
- 4) Det samlede Forsvar.

Scheerness.

Sheerness ligger paa NV. Pynten af Øen Sheppey, lige ved Medway Flodens Udløb i Themsen, hvor der dannes Reden Nore, som i den nyeste Tid har faaet

stedse forøget Betydning, eftersom Englands Forsvar er forlagt østefter paa Grund af Tysklands voksende Sømagt.

I Sheerness findes Arsenal, Værft, Dokker o. s. v., der dog ikke er saa betydelige som Chatham. Da Besejlingen af Medway tidligere frembød Vanskeligheder for de store Skibe, anlagde den engelske Marine i Begyndelsen af 90'erne en stor Kulstation i Sheerness, saaledes at de største Skibe til alle Tider kunde fylde Kul her. Desuden findes der en stor Torpedostation.

Forsvaret af Nores Red og Indløbet til Medway-Floden besørges af:

Kystforsvaret.

Paa Themsens nordlige Bred:

Fort Shoeburyness, et 1-Etages pansret Kasematfort af Form som et Parallelogram.

Paa Themsens sydlige Bred, paa Nordsiden af Øen Sheppey:

Fort Bartons Point, armeret med 4—29 Tons B. K. med Panserskjolde samt hurtigskydende Skyts.

Fort Scrapsgate, et Jordværk, som angives at være armeret med 5—30 cm. B. K., der kan beherske hele Reden.

Fort Garrison Point paa NV. Spidsen af Sheppey, et 2-Etages pansret Kasematværk, forhen det stærkeste Værk i hele Anlægget; det kan betegnes som Type for alle de pansrede Kasematværker. Det er oprindeligt bygget til 19 Stk. Skyts i underste og 17 i øverste Etage.

Paa Halvøen Grain:

Grain Battery, lavtliggende, armeret med 6 Stkr. Skyts; ved en dækket Vej staar det i Forbindelse med

Fort Grain paa en Høj (+18 m.), oprindeligt armeret med 14 Slkr. svært Skyts samt 12 Stkr. lettere Skyts til Forsvar mod Landsiden; det er et Jordværk med en Reduit, hvis ubeklædte Grave forsvares af Geværkaponierer.

Mellem de to sidstnævnte Værker findes et nyt Fort af samme Konstruktion og Armering som Fort Bartons Point.

Landbefæstningen.

En gammel bastioneret Vold omkring selve Byen, der er bleven forsynet med moderne Skyts.

Queensborough Linien, der bestaar af en 3 m. høj bastioneret Vold med en foranliggende 22 m. bred og c. 2 m. dyb vaad Grav. Ved hvert af Voldens Endepunkter ligger et stærkt Jordværk, nemlig ved Søkysten Cheney og Queensborough ved Medway, begge moderniserede.

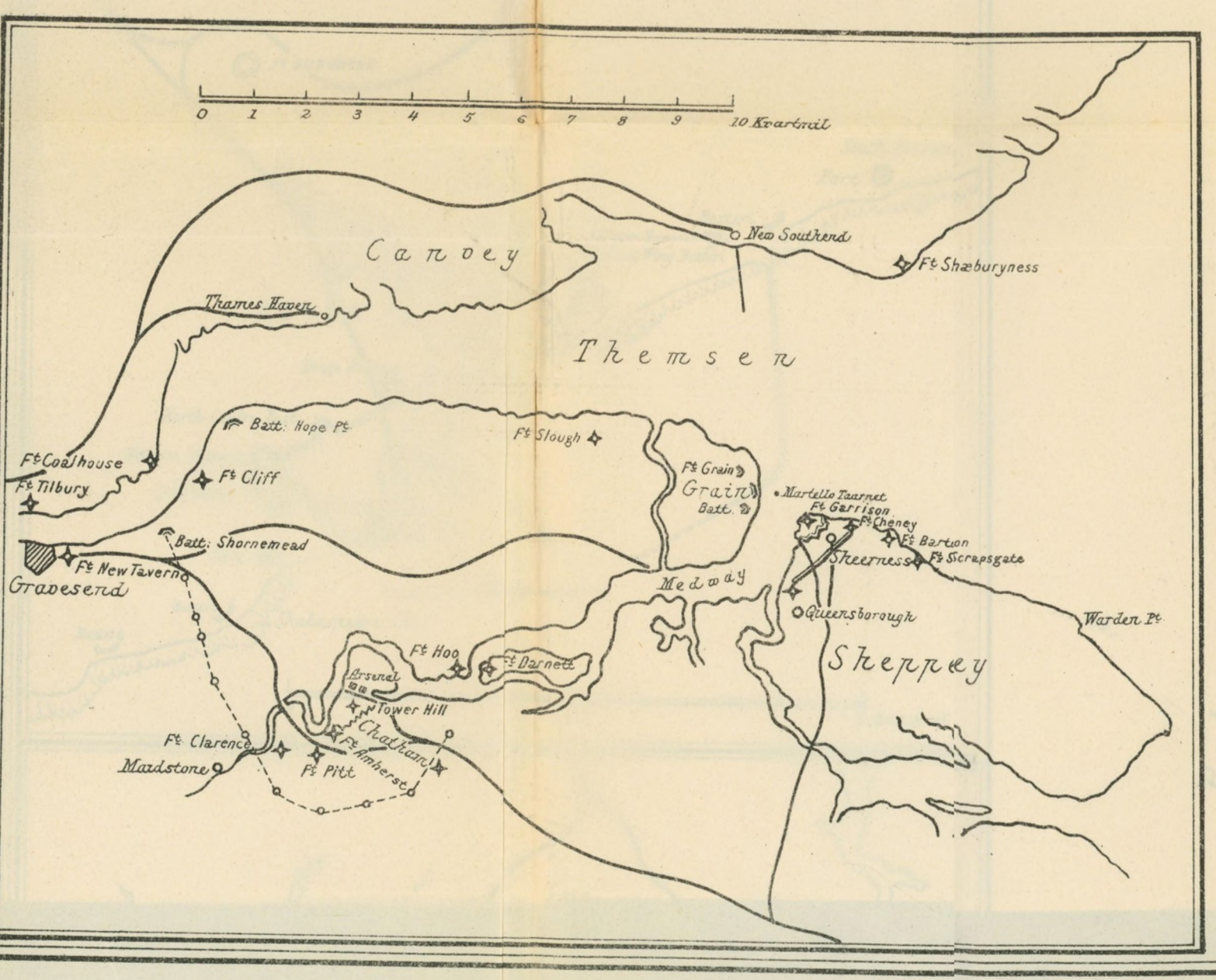
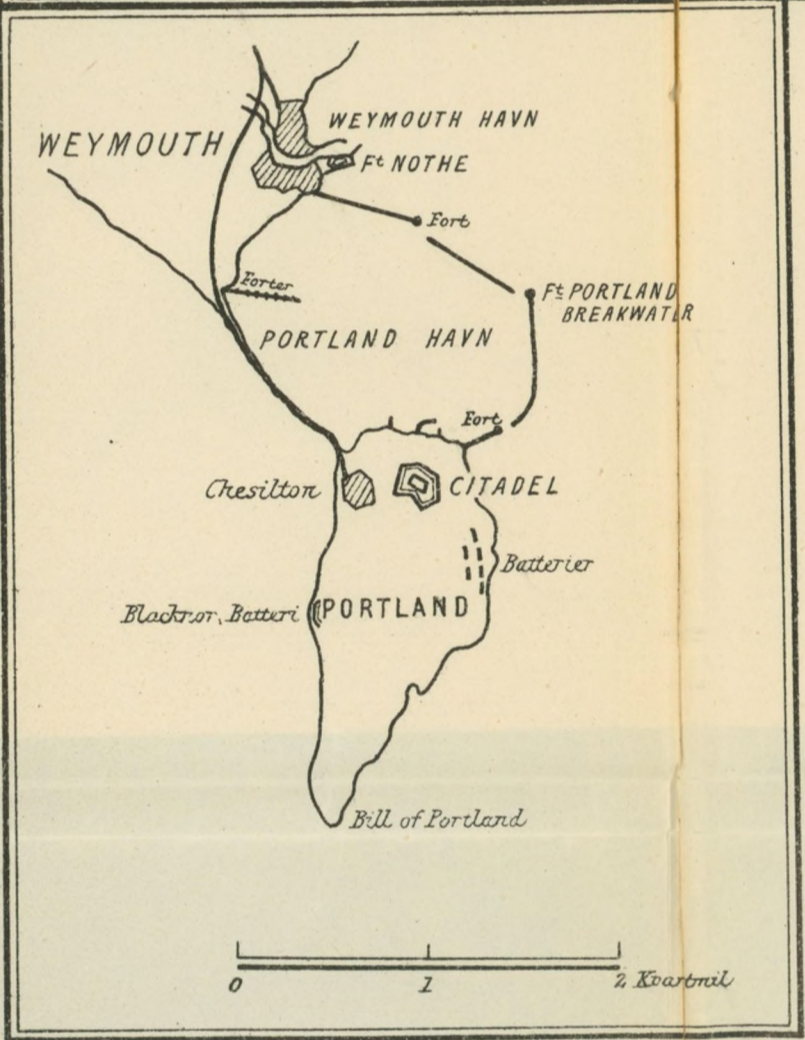
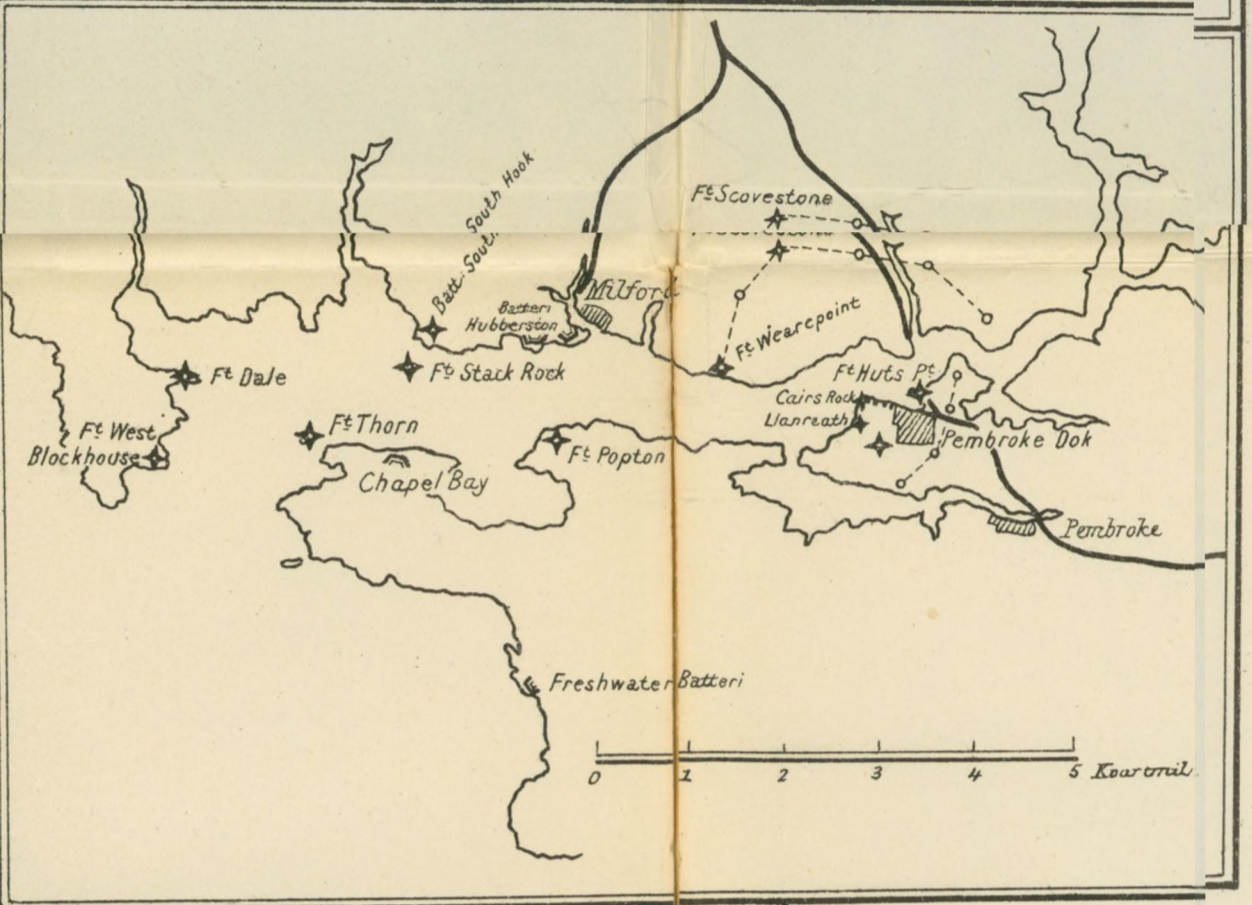
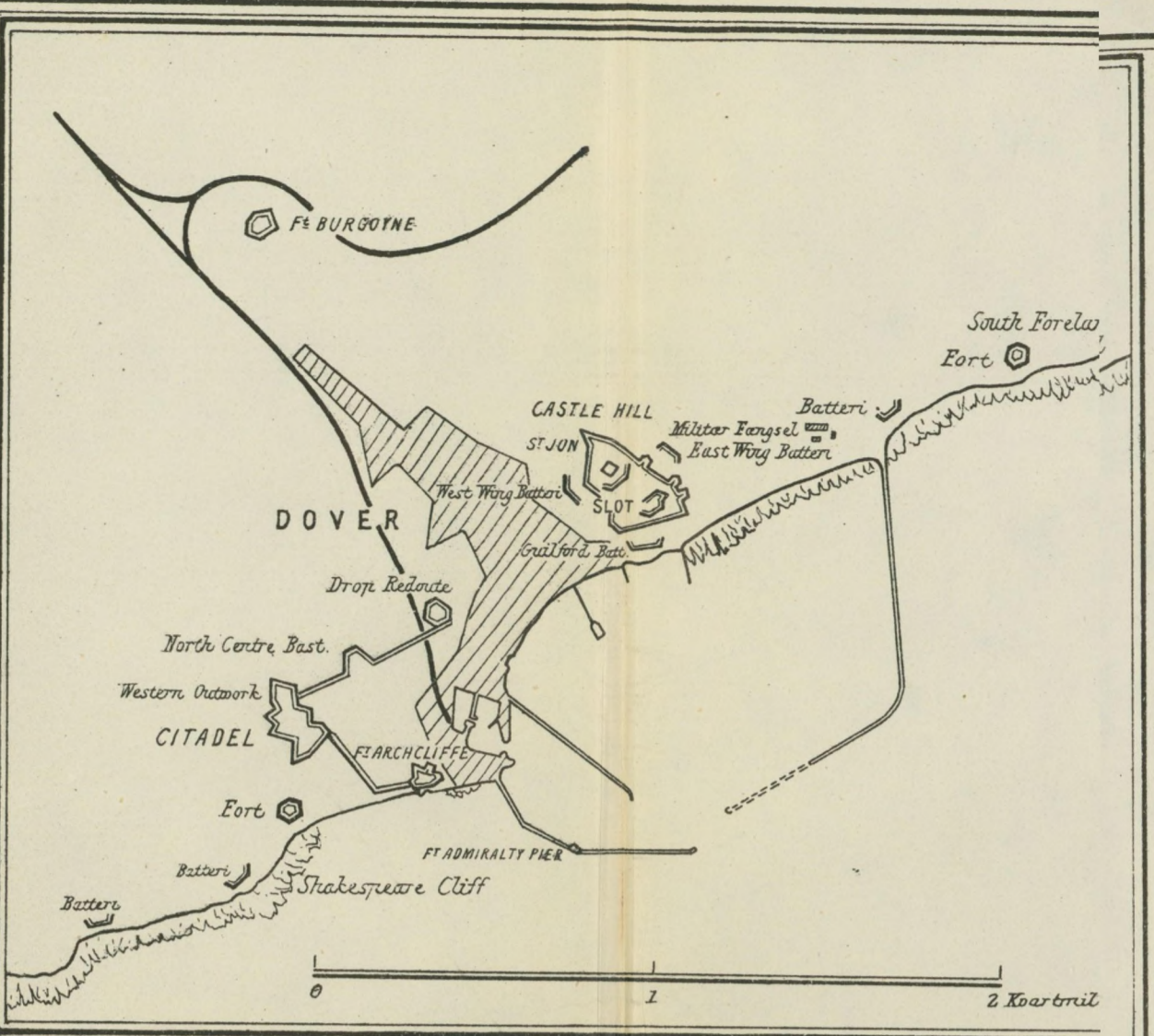
I en Afstand af 3 km. foran denne Linie ligger flere Jordværker paa en Højderyg, der strækker sig østenfor denne.

Med Hensyn til de nævnte Værkers Alder stiller Forholdet sig saaledes:

Landbefæstningen, Fort Garrison Point, Grain Fort og Batteri ere byggede i 60'erne; Scrapsgate i Begyndelsen af 90'erne, Barton Point og det ny Fort paa Grain i Begyndelsen af dette Aarhundrede.

Chatham.

Medens Portsmouth hidtil saa ubetinget er blevet betragtet som Englands vigtigste Krigshavn, er Chatham i den senere Tid lige ved at tage Luven fra Portsmouth, saaledes at den sikkert under alle Omstændigheder i Øjeblikket er Englands næstvigtigste Marineetablisement. Siden Midten af 90'erne er Havnebasinet blevet betydeligt Udvidet, og der er anlagt 3 nye Tørdokker til Optagelse af de største Skibe, og endelig er Adgangen til Chatham bleven forbedret og uddybet, saaledes at de største Skibe til alle Tider og fuldt udrustede kunne gaa op til Chatham



I de sidste Par Aar er Chathams Betydning flere Gange kommen frem under Diskussionerne i Parlamentet om den ny Havn ved Rosyth; det synes, som om Admiraltetet har vaklet mellem at udvide Chatham endnu mere og holde det som eneste Krigsværft ved Nordsøen, eller at anlægge et nyt Værft, saaledes at der findes to ved Nordsøen. Det synes, som om man har valgt det sidste Alternativ.

Adgangen til Chatham ad Medway forsvares, foruden af Forterne ved Sheerness, af de to pansrede Granitforter

Hoo paa venstre og

Darnett paa højre Side af

Floden i en Afstand af c. 3.5 km. fra Chatham. Begge Forter ere cirkelformige; oprindelig armerede med hver 11 Stkr. 9" F.K.

Mod Landsiden forsvares Chatham og den dermed sammenbyggede By Rochester af en gammel, bastioneret Vold med Yderværket Gillingham, begge nutildags uden Betydning; desuden af de tre Forter

Amherst,

Pitt og

Clarence.

Endelig findes i 3 200 m. Afstand SO. for Chatham anlagt et Fort, som blev foreslaaet i 1893.

Forterne Hoo og Darnett ere foreslaaede af 1859 Kommissionen og paabegyndtes i Begyndelsen af 60'erne, men paa Grund af Bygningsvanskeligheder trak Fuldførelsen af dem i Langdrag.

London.

Landbefæstning.

Indtil Midten af 90'erne var London ganske ubefæstet; men da man kom til den Anskuelse, at Londons eventuelle Indtagelse vilde betyde det samme som Rigets Undergang, ansaa man det for nødvendigt at beskytte

Byen mere effektivt end hidtil. Der blev udarbejdet et Projekt, ifølge hvilket Hovedstaden skulde omgives med en Række Forter, henved en Snes, med et Mellemrum af 7—14 km. og med en samlet Omkreds af 145 km. Paa Grund af de enorme Omkostninger veg man imidlertid tilbage for Anlægget og besluttede sig til at nøjes med en Sikring mod et coup de main. Der blev derfor paa de Byen omgivende Højdedrag anlagt Blokhuse, der indeholder Magasiner og Depotrum, og i Nødstilfælde skal disse Anlæg i Løbet af 3 à 4 Dage suppleres med provisoriske Befæstningsanlæg.

Flodbefæstning.

Adgangen til London ad Themsen forsvares, regnet østerfra, af følgende Værker:

Paa højre Side af Floden:

Fort Slough paa Nordsiden af Grain. Fortet er oprindelig anlagt for at modarbejde en Landgang, der havde et Angreb nordfra paa Chatham til Hensigt; det ligger nemlig paa det eneste Sted af Halvøen mellem Themsen og Medway, hvor Landgang er mulig. — Det er et halvcirkelformet Granitfort, beliggende paa et højt Punkt, og oprindeligt bestemt til en Armering af 7—7" F.K. i Kasematter, beskyttet af smaa Jernskjolde, og 3—7" F.K. under aaben Himmel. Fortets Stormfrihed er sikret ved en 12 m. høj Eskarpe og en god Strubeflankering.

Tæt ved Fortet ligger et Flankeringsbatteri med en Armering af 4—25 Tons Kanoner.

Batteriet Hope-Point.

Fort Cliffe (Cliffe Creck), et halvelliptisk, pansret 1-Etages Kasematfort af Granit, oprindeligt bestemt til en Armering af 10—10" F.K., hvoraf to kunde skyde tværs paa Farvandet og to indefter i Farvandet paa eventuelt passerede Skibe.

Fort Shornemead, et 1-Etages pansret Kasemat-

fort, oprindelig bestemt til en Armering af 14—10" F.K., men nu omarmeret med 2—25.4 cm. og 4—15 cm. B.K.

Fort New Tavern, tæt ved Gravesend, et gammelt Jordværk, som er blevet omarmeret med 2—25.4 cm. og 4—15 cm. B.K.

Paa venstre Bred, regnet østerfra:

Fort Coalhouse, et pansret Kasematværk af samme Form og Konstruktion som Breakwaterfortet i Plymouth, oprindelig bestemt til en Armering af 20—10" F.K., hvoraf 4 til Skydning tværs og tre paa passerede Skibe; men dets Armering er rimeligvis undergaaet Ændring i Retning af sværere Kaliber, inden det blev færdigt. Det skal være bleven ombygget og rearmeret.

Fort Tilbury, et gammelt, femsided Jordværk, der er blevet omarmeret.

Om mange af de ved Sheerness, Chatham og Themsen byggede Forter gælder, at det har været forbundet med store Vanskeligheder at bygge dem paa Grund af det sumpede, marskagtige Terrain, hvilket paa den anden Side frembyder den Fordel, at Oversvømmelser i stor Udstrækning kan bringes til Anvendelse i Forsvarets Interesse. Med Hensyn til de her nævnte Værkers Alder skal anføres: New Tavern, Tilbury, Coalhouse og Shorne-mead eksisterede fra gammel Tid, men foresloges af 1859-Komiteen moderniserede og de to sidstnævnte fuldstændig ombyggede; Forterne Slough og Cliffe foresloges af Defensionskomiteen. De nævnte Værker paabegyndtes i Begyndelsen af 60'erne, men deres Fuldendelse trak ud til ind i 70'erne paa Grund af Byggevanskeligheder.

Hope Point og Slough Batteriet ere byggede i Begyndelsen af 90'erne.

Det samlede Forsvar.

Det ses, at de fleste af de nævnte Anlæg saa at sige danner en Fæstning omkring Chatham eller rettere sagt af den Halvø, som ligger mellem Floderne Themsen og

Medway, og i hvis sydlige Del Chatham, Englands næst-vigtigste Krigshavn, ligger. Den befæstede Halvø har en Udstrækning af 10 Kml. i Længden og 2 à 3 Kml. i Bredden, saa paa dette Sted vil det være muligt at samle et stort Troppekontingent.

Paa den anden Side vil det ses, at maa Chatham siges at være godt beskyttet mod et Angreb fra Søsiden, er det samme ikke Tilfældet mod Landsiden, idet de derværende ældre Befæstningsanlæg ikke kunne siges at være tilstrækkelige til at dække Chatham i Ryggen, og der har allerede i 1860 været udarbejdet en Plan, efter hvilken Chatham skulde omgives af en Række Forter, 11 ialt, der strakte sig fra Shornemead-Fortet, tværs over Halvøen til et Punkt sønden for Hoo-Fortet, c. 1¹/₂ Kml. Afstand fra Chatham. I 1869 blev Planen noget ændret og Forternes Antal indskrænket til 8; der var naturligvis nogen Usikkerhed om den hensigtsmæssigste Beliggenhed af nogle af Forterne, men for de utvivlsomes Vedkommende købtes Jorden. Som den første Begyndelse til Virkeliggørelsen af en effektiv Landbefæstning omkring Chatham maa antages at være det i 1893 foreslaaede Fort, der angives at ligge 3200 m. SO. for Chatham i Retning af Dover, og et Sted (Kriegstechnische Zeitschrift 1902) anføres, at der paa venstre Side af Medwayfloden, fra denne og hen til Shornemead-Fortet, findes fire Forter: Luton, Borstell, Devonport og Whitesandbay, men yderligere Oplysninger har ikke kunnet tilvejebringes.

Som ovenfor fremsat er der af Halvøen mellem Themsen og Medway dannet en befæstet Stilling af største strategiske Betydning. Den truer enhver fra Syden mod Hovedstaden fremrykkende Fjende i Flanken. Hovedforbindelserne fra den østlige Del af Kent (Ramsgate, Dover, Deal m. m.) krydses ved Chatham, og talrige Jernbaner forbinder denne By, som Medways Dybde

forleener med alle en Havnestads Fordele, med andre vigtige Steder i Landet.

Endelig er her ikke alene tilvejebragt et naturligt Replipunkt for Grevskaberne Kent og Sussex — saafremt de trues af en Invasion —, men der er ogsaa sikret den venstre Fløj af et Højdedrag, som en front gaar henimod Aldershot og vil yde en velkommen Støtte for offensive Bevægelser mod en sydfra kommende Invasion.

Og selv i det Tilfælde, at en Invasion skulde finde Sted norden for Themsen, vil der fra Chatham-Stillingen kunde udføres Flankeangreb mod Fjenden, saa længe Forsvarerne ere Herrer over Themsens Munding.

Harwich.

I Forbindelse med Londons Forsvar bør Harwich nævnes; thi som der staar i 1888 Komiteens Rapport: »Harwich also deserves very special attention as a possible base of operations for a sudden attack upon London.« Harwich er nemlig den eneste sikre Red mellem Themsen og Humber, og i lige Linie er Afstanden fra Harwich til London lige saa stor som fra Dover til London. Harwich har ogsaa i tidligere Tider spillet en stor Rolle, men dens Betydning tabte sig, efter at Engländerne havde udkæmpet deres Krige med Hollænderne.

Harwich Red, der dannes af Floderne Stour og Orwells Sammenløb, er stor, men har kun paa et mindre Stykke Dybder over 5 à 6 m. ved Lavvande.

I den nyere Tid er Havnens Betydning for Marinen igen stegen, og den har allerede i flere Aar været benyttet som Centralpunkt for Destroyers, af hvilke den i Øjeblikket kan tage 30. Ifølge de nyeste Oplysninger skal den nu indrettes som Tilflugtshavn for Nordsøflaaden.

Ifølge 1888-Kommissionens Betænkning skulde Harwich gøres til en befæstet Havn, men hvorvidt der er

bygget nogen Landbefæstning foreligger der ikke nogle Oplysninger om; derimod er Kystbefæstningerne i den senere Tid bleven betydeligt forbedrede og forstærkede.

Til Forsvar af Harwich Red findes en Mængde gamle Værker, særligt Martellotaarne, som nu ikke har nogen Betydning. Af Værker, der endnu have nogen Betydning, kan nævnes Fort Sandguard paa den østlige Halvø; det er et 1-Etages pansret Kasematværk med en oprindelig Armering af 5—12" og 5—10" F.K., men nu omarmet med hurtigskydende Skyts. Paa samme Halvø ligger et Batteri, der vender ud mod Søen, og et Batteri, Walter Point, der vender ud mod Reden.

Paa Shotley Halvøen mellem Stour og Orwell findes et Batteri og endelig et Batteri tæt øst for Harwich, begge vendende ud mod Reden.

Forth-Clyde.

Nær Munden af Firth of Forth ligger Skotlands Hovedstad Edinburgh, eller rettere sagt dens Havnestad Leith, og længere inde i Bugten, bag Indsnævringen ved Queensferry, ligger flere Byer med betydelig Handel og Skibsfart. Som saa mange andre Kulstationer og større Havne, har Forthmundingen haft sine Befæstningsanlæg, men det er først i den allernyeste Tid, at Bugten har faaet militær Betydning, efter at Planen er kommen op om at lave en stor Flaadebasis ved Rosyth eller St. Margarets Hope, paa den nordlige Side af Bugten lige vesten for Queensferry.

Selve Tanken om Rosyth som Flaadestation stammer fra Begyndelsen af dette Aarhundrede; men det er først fra Begyndelsen af dette Aar, at der er sat Kraft paa Arbejdet, efter at en Jernbane, som skulde forbinde Rosyth med Northern British Railway, var bygget færdig i December 1906. Efter Oplysninger, fremsat i Parlamentet i Juli 1906, skulde de foreløbige Anlæg bestaa

af et stort Bassin (460 × 365 m.) og en Tørdok med tilhørende Værksteder, der kan tage de største Skibe.

Som Krigshavn og Tilflugtshavn for Nordsøeskadren vil Rosyth altid have sin store Betydning, men meget større vilde den blive, saafremt den Tanke skulde blive realiseret, som har været fremsat, at gøre Clyde-Forth Kanalen navigabel for store Skibe. Ikke alene vil Rosyth derved blive en fortræffelig Udfaldsport for Eskadrer, der haves disponible paa Englands Vestkyst, men indenfor de beskyttende Forter vil der til Raadighed for Reparationer staa hele det Skibbygningsmateriel, som findes ved Clydens forskellige Byer. Af disse skal først og fremmest nævnes Glasgow, som er den vigtigste Industri- og Handelsby i Skotland og med Hensyn til Indbyggerantal den næststørste By i de forenede Kongeriger (i 1901 havde den 760 000 Indb.), og Glasgow regnes for at være den største Skibbygningsby i Verden. Af Tørdokker har den 5 med Dybgaaende fra 18—26.5 ft.

At Udviklingen gaar i den ovenfor nævnte Retning synes at fremgaa af den Kraft, som i de senere Aar er sat paa Befæstningen af Clyden.

Indtil 1902 opgives Clyde-Forth Kanalen kun at have et Dybgaaende af 8¹/₂ ft. Dens Længde er 75 km.

Befæstninger ved Forth.

Disse kunne siges at falde i en ydre og en indre Afdeling.

Ydre Afdeling: Inchkeith.

Kinghorn paa Nordsiden.

Indre Afdeling: Carlin Nose paa Nordsiden.

Inch Garvie.

Dalmeney paa Sydsiden.

Gramond Isle —

Allerede fra Begyndelsen af 80'erne fandtes der paa Inchkeith 3 Barbettebatterier, armeret med 4—10" F.K. hver; nu ere de sikkert blevne rearmerede.

Batterierne paa Carlin Nose, højtliggende, skal bestaa af en Gruppe Jordværker, hvoraf det første er fuldendt i 1900 og skal være armeret med 15 cm. Skyts.

Befæstninger ved Clyde.

Befæstninger ved Clyden har været planlagt i mange Aar, men det er, som nævnt, først fra Begyndelsen af dette Aarhundrede, at der er taget fat med Kraft paa Bygningen af dem.

Til at beherske Indløbet til Glasgow findes Forterne :

Mathilde.

Kilcreggan.

Ardhollow.

Endelig nævnes Befæstningsanlæg ved Scalpsiebugten paa Bute Island.

Af de her nævnte er Fort Mathilde det eneste af ældre Dato, nemlig fra 80'erne.

Milford Haven—Pembroke.

(Se Kortskitse.)

Milford Haven er en af de bedste Havne i de forenede Kongeriger; mellem Falmouth og Holyhead er Milford Haven det eneste, til alle Tider og for alle Skibe tilgængelige Sted, hvor der er Ly for alle Vinde.

I Bunden af Bugten ligger (paa Sydsiden) Pembroke, og lidt norden for den ved Vandet Pembroke Dockyard, der er af betydelig Udstrækning og forsynet med alle moderne Indretninger. Forhen laa Værftet ved Milford, men blev i 1814 flyttet til dets nuværende Sted. The royal dockyard indtager et Areal af 80 acres, omgivet af høje Mure; der er 13 Beddinger og 1 Tørdok, 404 ft. lang og med største Dybde af 25'.

I Milford, der ligger noget vestligere (paa Bugtens Nordside), findes en privat Dok med en Tørdok, der er 600 ft. lang og med en Dybde af indtil 27 ft. I Aaret

1900 besluttede Admiralitetet at danne en Reservestation for Flaaden ved Milford, og de nødvendige Forberedelser dertil blev foretagne.

Forsvaret af Bugt og Værftsby bestaar af:

Kystforsvaret.

- Paa Nordsiden: Batteriet West Blockhouse.
 » Dale Point.
 » South Hook (+ 26 m.).
 » Hubberstone (+ 13—25 m.).
 Fort Milford.
 » Weare Point.
 I Farvandet: » Thorn Island, lavtliggende.
 » Stack Rock, lavtliggende.
 Paa Sydsiden: Batteriet East Blockhouse.
 » Chapel Bay (+ 38 m.).
 » Popton (+ 14—24 m.).

Af Forternes Beliggenhed fremgaar det, at de egentlig danner tre forskellige Afsnit, nemlig ved Bugtens Munding, Linien South Hook—Stack Rock—Chaple Bay og Hubberstone—Popton.

West-Blockhouse er et gammelt Jordværk, der er bleven ombygget til moderne Skyts og nu skal være armeret med 4—23 cm. K. i Staalskjolde, 3—15 cm. K. og 3—12 cm. P.K.

East-Blockhouse er af samme Konstruktion og har samme Armering som West-Blockhouse.

Thorn Fortet er et gammelt, taarnaagtigt Murværksfort, der er bleven rearmeret med moderne, let Skyts.

South-Hook Fortet er et Dobbeltbatteri, bestaaende af to aabne Jordværker, forbundne ved en dækket Vej og med en fælles kasematteret Redit; det vestlige Batteri var oprindeligt armeret med 15—7" F.K., det østlige med 5—9" F.K. Dets Rearmering er paa-begyndt, og i 1902 opgives det at have faaet 3—15 cm. K.

Stack-Rock er et 1-Etages pansret Kasematværk, oprindelig armeret med 16—10" F.K. i Kasematter og 7—7" F.K. i to Etager i Struben.

Chapel-Bay Fortet var i Planen af 1859 foreslaaet som et rektangulært Jordværk til 6—9" F.K., skydende over Bænk. Det blev imidlertid ikke opført dengang. Det er rimeligvis opført i Begyndelsen af 90'erne med en Armering af 3—15 cm. Kanoner.

Hubberstone er et 1-Etages pansret Kasematværk med en oprindelig Bestykning af 11—9" F.K. i Kasematterne og 8—7" F.K. ovenover, skydende over Bænk; desuden havde det paa venstre Flanke et Batteri paa 9 Kanoner, skydende over Bænk.

Popton er af ganske den samme Konstruktion som Hubberstone, kun staa alle Kanonerne udenfor Kasematterne i et samlet Batteri.

Med Hensyn til Tidspunktet for de forskellige Værkers Tilblivelse stiller Forholdet sig saaledes:

De tre Forter: West-Blockhouse, Dale-Point og Thorn, eksisterede før 1859, men foresloges udbedrede af Kommissionen, hvilket ogsaa skete; det førstnævnte har derefter yderligere undergaaet en Modernisering.

Stack-Rock, South-Hook, Popton, Hubberstone og Chapel-Bay Værkerne blev foreslaaet af 1859-Kommissionen og blev færdigbyggede i Aarene 1860—1870 med Undtagelse af Chapel-Bay Fortet, der, som nævnt, blev opført senere.

Batteriet East-Blockhouse er anlagt i Slutningen af 90'erne.

Forterne Milford og Weare Point ere anlagte i Begyndelsen af dette Aarhundrede.

Landbefæstningen.

Fra gammel Tid er Pembroke Dockyard omgivet af en bastioneret Vold, og til direkte Beskyttelse af

Værftet tjente de gamle Batterier: Hobbs Point østen for Byen, Caira Rock og Llanreath vesten for Byen.

Den af Defensions-Kommissionen oprindelig foreslaaede Landbefæstning til Beskyttelse af Værftet ved Pembroke var af en temmelig storslaaet Karakter og skulde bestaa af:

1) En Række af Forter, 10 ialt, paa Højderne omkring Byen, 6 norden for Bugten, 4 østen for Byen, tværs over Halvøen; Forterne skulde staa i Forbindelse med hinanden.

2) Seks større isolerede Værker paa den østlige og sydlige Kyst af Halvøen for at modarbejde Landgang af en fjendtlig Styrke, der herfra vilde angribe Værftet i Ryggen.

Af de nævnte Værker er Fort Scoveston bleven fuldført i Slutningen af 60'erne; Fortet er meget nær af samme Konstruktion som Fort Crownhill ved Plymouth.

Et Sted (Kriegstechnische Zeitschrift 1902) staaer anført, at de 5 øvrige Værker ere blevne opførte som Jordværker, med moderne Skyts, men noget yderligere om det findes ikke.

Af den sydlige, ydre Fortrække er et Fort paa St. Catherine Island bleven paabegyndt i 1868 og anlagt som et 1-Etages Kasematfort til 6 Kanoner i Kasematter med smaa Skjolde og 6 under aaben Himmel; desuden er Batteriet Freshwater West bygget i Begyndelsen af 90'erne.

Cork.

Ved Cork findes Irlands største og bedste Red, der er saa stor, at hele den engelske Flaade paa een Gang kunde finde Ankerplads der.

Midt i Bugten ligger Øen Great Island, der deler den i den øvre og nedre Havn; paa Sydsiden af Øen ligger Byen Queenstown, hvor den kommanderende Ad-

miral residerer. Værft og Dokker findes paa Øen Hawlboline, der sammen med Øen Spike ligger tæt syd for Great Island.

Allerede 1888 - Kommissionen bestemte, at Cork skulde være en befæstet Havn; men det synes ikke, som om der er gjort meget ved den før i den nyeste Tid, samtidig med Udbedringen af Milford-Haven, idet disse to Krigshavne tilsammen forsvare Adgangen til det irske Hav.

Befæstningsanlægene bestaa af:

Fort Carlisle paa Østsiden af Indløbet.

» Camden » Vestsiden —

» Westmooreland paa Øen Spike.

» Charles paa Øen Great Island.

De tre førstnævnte Forter ere opførte ifølge 1859-Kommissionens Beslutning; de blev ogsaa paabegyndte i Begyndelsen af 60'erne, men der syntes ikke at være bleven sat megen Kraft paa Arbejdet, og det er egentlig først fra Begyndelsen af 70'erne, at der bliver gjort noget ved dem; de ere nu alle blevne ombyggede og rearmerede. Fort Charles er af nyere Dato.

Udover de her nævnte Steder bestaar Forsvaret af Handelshavnene, naar ikke større Interesser gør sig gældende, som Regel af Minespærringer, der er forsvaret af et eller flere Kystbatterier med hurtigt skydende Skyts.

Hvor der er større Værdier at beskytte, f. Eks. Værfter, der bygge Krigsskibe, er Forsvaret gjort kraftigere, idet man da har haft til Hensigt at kunne afslaa Angreb af et enkelt, kraftigere Skib (saasom en Panserkrydser), medens man ellers væsentligst kun har haft Angreb af Torpedobaade eller ubeskyttede Krydsere for Øje.

Her er kun omtalt det artilleristiske Kystforsvar; men dette er naturligvis kun en Del af Kystforsvaret, idet, som ovenfor berørt, det faste Mineforsvar blandt andet spiller en stor Rolle; dertil kommer Havne- og Flodspærringer af mange og forskellige Konstruktioner, styrbare Torpedoer (Brennans) m. m. Sidst, men ikke mindst, det flydende Kystforsvar, nemlig Torpedobaade, Torpedojagere og Undervandsbaade, hvilket England med stor Energi har givet en kraftig Udvikling i det sidste Decennium. Det kunde være fristende at komme nærmere ind paa den Side af Kystforsvaret, men det ligger udenfor denne Artikels Ramme. —

Har Englands insulære Position i strategisk Henseende skiftet Karakter ved Overgangen fra Sejl- til Dampperioden, maa det ogsaa indrømmes, at Englænderne med sædvanlig Energi har arbejdet paa at afhjælpe Manglerne, og det synes ikke ubegrundet, at den gamle Admiral Fischer for en Maanedstid siden kunde udtale offentligt, at foreløbig maatte en Landgang i England af nogen af de kontinentale Magter anses for udførligt.

Dertil maa vistnok afventes Luftskeibenes Tid.

Til Udarbejdelsen af denne Artikel er benyttet:

Report of the committee af 1869 og 1888.

Grasset: La défense des côtes. 1899.

Didelot: La défense des côtes. 1894.

Mittheilungen a. d. g. d. Artillerie- und Geniewesens, specielt Aargangene 1869—70 og 1904.

Svensk Tidskrift i Fortifikation.

Kriegstechnische Zeitschrift 1902.

Löbells Jahresberichte.

Oberstløjtn. Tychsen: Storbritanniens og Irlands Befæstningsvæsen (Vort Forsvar, Februar 1904), samt de almindelige til Disposition værende maritime Tidsskrifter.

Ismeddelelsestjenester

af Kaptajn C. I. Hansen.

a. Den danske Ismeddelelsestjeneste.

Den 3. November 1906 bestemte Marineministeriet, at Ismeddelelsestjenesten fremtidig skulde henlægges under det meteorologiske Institut og udføres af dettes nautiske Afdeling.

Denne Tjeneste blev før nævnte Tidspunkt udført af Lodsinspektøren ved Helsingørs Lodseri og af Vagerinspektøren, medens Marineministeriet havde den øverste Ledelse.

Ismeddelelsestjenesten, som bestaar af Modtagelse af Ismeldinger til Institutet og deres Offentliggørelse, Issignalers Visning fra bestemte Steder og Istelegrammers Opslag i forskellige Havne, bliver nu udført paa følgende Maade:

Rundt omkring i Farvandene er der oprettet Udkigsstationer for Is. Til Udkigsstationer er hovedsagelig valgt Fyrtaarne, men 9 Steder har man ogsaa maattet tage Lodsstationer i Brug. Disse Udkigsstationer, som hver har sit Nummer, er følgende: Nakkehoved, Helsingør (Lodseriet), København (Lodseriet), Dragør (Lodseriet), Stevns, Møen, Hammeren, Gedser, Hyllekrog, Kelsnor, Albuen (Lodseriet), Omø, Sprogø, Revsnæs, Sejerø, Hesselø, Sletterhage, Fornæs, Anholt, Hals (Lodseriet), Læsø Østerby (Fyrskibs-Udkigsstationen), Læsø Vesterø (Lodseriet), Sæby (Lodseriet), Frederikshavn (Lodseriet), Skagen og Esbjerg (Lodseriet).

Disse 26 Udkigsstationer indsender hver Morgen, saa snart Marineministeriet har givet Ordre til, at Ismeddelelsestjenesten skal træde i Virksomhed, telegrafisk Melding om Isforholdene i de Farvande, som kan overses fra Stationen. Meldingerne afsendes saa snart som muligt, efter at Iagttagelserne er anstillede; der benyttes et Chiffersystem og afsendes 2 Tal, hvoraf det

første angiver Isens Art, medens det andet antyder, i hvilken Grad Isen er til Hinder for Besejlingsforholdene. Isens Art angives ved Hjælp af de nedenfor anførte Isbenævnelser saaledes:

Isfrit.....	0	Svær Drivis	5
Løs Sjap- og Kvadderis.	1	Pakis	6
Sammenpakket do.....	2	Skrueis.....	7
Spredt Drivis.....	3	Tynd Fastis.....	8
Drivis	4	Svær Fastis	9

Isens Indvirkning paa Besejlingsforholdene angives saaledes:

Skibsfarten uhindret....	1	Vanskelig for Dampskibe	4
Vanskelig for Sejlskibe .	2	Helt lukket	5
Lukket for Sejlskibe....	3		

Naar Tykning umuliggør Overblik over Isforholdene, indsendes Meldingen, saa snart Overblik kan faas, og er det nødvendigt at tilføje enkelte Ord, kan Observator tilføje dem; er Forholdene saaledes forskellige Øst og Vest for en Station, telegraferes Øst 11, Vest 53, hvilket betyder: Øst for Stationen løs Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret, Vest for Stationen svær Drivis, Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

Udkigsstationen betaler ikke selv Telegrammerne, som Instituttet faar Regning paa af Telegrafvæsenet. Alle Istelegrammer har samme Ret til fortrinsvis Befordring som Tjenestetelegrammer, og der sættes et Z foran Telegrammet, hvilket antyder, at Telegrammet gaar som Pressetelegram.

Naar Istelegrammerne indløber til Hovedtelegrafstationen i København, sendes de telegrafisk videre til Instituttets nautiske Afdeling, der har et Telegrafapparat opstillet paa Instituttet. Her modtages de og indskrives straks i en Protokol for indgaaende Telegrammer.

Efter at have modtaget alle Meldinger, sædvanligvis Kl. 9¹/₂ Fm., sammensættes en samlet Beretning over

Isforholdene; denne Beretning sendes pr. cyclende Bud til Marineministeriet, Fyrdirektoratet, Overlodserne, Ritzau's Bureau (som sender Ismeldingen videre til Blade i København og Provinserne), Berlingske Tidende, Nationaltidende samt Børsen, og den opslaas tillige ved Meteorologisk Institut og paa Toldboden i København.

Den samlede Beretning sendes endvidere pr. Telegraf til 5 Stormvarselsstationer i Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Esbjerg og Odense samt til de 3 Sundlodserier. Telegrammet opslaas ved Stormvarselsstationens Opslagskasser.

En sammentrængt Beretning affattes tillige og sendes pr. Telegraf til de 7 Issignalstationer i Landet, nemlig Hirtshals, Skagen, Fornæs, Helsingør, Sejro, Kelsnor og Hammeren, samt til de to Statssignalstationer ved Hanstholm og Kronborg, og disse Stationer har sædvanligvis Telegrammet i Hænde mellem Kl. 11 og 12 Fm. Fra dette Øjeblik kan passerende Skibe pr. Signalering faa Underretning om Isforholdene i Farvandene fra samme Dags Morgen.

De 7 Issignalstationer faar eventuelt tillige Ordre til at vise forskellige Issignaler, der gives ved Tavler, og som angiver, om der findes Is i 13 visse bestemte Hovedfarvande, saasom Læsø Rende, Sundets nordlige Indgang, Langelandsbæltet o.s.v. (se Danske Lods), men disse Issignaler vises ikke, før de ved 3 angivne Besejlingsforhold er til Stede.

Alle udgaaende Telegrammer indføres i en for dem bestemt Protokol.

Endvidere har Instituttet indført at udsende en Isberetning, der skrives paa Vokspapir paa en almindelig Skrivemaskine og trykkes i en Haandpresse. Paa denne Maade bliver det muligt hurtigt at faa mangfoldiggjort et stort Antal Eksemplarer, som pr. Post sendes til de fleste Havne i Landet, hvor den opslaas paa et for Søfartsinteresserede let iøjnefaldende

Sted. Denne Foranstaltning har vakt megen Tilfredshed i Byerne.

Saafrømt der er Grund for Institutet til at søge Underretning om Isforholdene i andre Farvande end der, hvor der findes Udkigsstationer, sætter Institutet sig i Forbindelse med Statsbanedriftens Overfarter eller andre passende Udkigssteder.

Signaler for Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station vedkommer ikke Ismeddelelsetjenesten, men Institutet offentliggør i sine Telegrammer og i de daglige Isberetninger en Oversigt over, hvilke Fyrskibe og Lystønder, som er inddragne.

Som før nævnt begynder Ismeddelelsetjenesten først, naar Marineministeriet beordrer denne Tjeneste sat i Virksomhed; dette vil som oftest ske, naar Isen begynder at vise sig i Hovedfarvandene. Da der ofte, før dette indtræffer, kan være megen Is i Fjorde, snævre Løb og Havne, bestemte Marineministeriet den 9de Januar 1907, at forskellige Lodserier skal indsende Meddelelse om Isforholdene i Lodseriets Farvande, saa snart Isen viser sig der. Disse Meddelelser indsendes pr. Brevkort, og Isens Art og Besejlingsforholdene benævnes paa vedtagen Maade, men ny Meddelelse indsendes kun, naar Isforholdene væsentlig forandrer sig. Der findes ialt 40 Lodsstationer, som indsender Meddelelse, desuden indsender enkelte Havne ogsaa lignende Meddelelser. Disse Post-Meldinger, der altsaa kan indløbe længe før den telegrafiske Tjeneste træder i Virksomhed, trykkes i Isberetningen, som altsaa udgaar, saa snart Isen overhovedet viser sig herhjemme, og i denne Isberetning optages ogsaa de henholdsvis fra Kiel og Malmø sendte Telegrammer om Isforholdene i tyske og svenske Farvande (se nedenfor).

For at indhente yderligere Oplysninger om Isforholdene har nautisk Afdeling sat sig i Forbindelse med

enkelte større Dampskibsselskaber, hvis Førere afgiver Meddelelse til Afdelingen, naar de har mødt nogen Is paa deres Rejse, ligesom ogsaa Lodser ved Ankomsten til København telefonerer deres Oplysning om den Is, som de af dem lodsede Skibe har opgivet at have mødt. Afdelingen sættes derved i Stand til at give sine Oplysninger om Isforholdene, naar Skibsførere, Redere eller andre telefonisk eller mundtlig forespørger om de seneste Efterretninger.

Foruden de danske Oplysninger om Isforholdene offentliggøres endvidere en Beretning om Isforholdene paa forskellige tyske og svenske Stationer. Angaaende de første er der mellem Marineministerierne i Danmark og Tyskland truffet Bestemmelser angaaende Udvekslingen af Oplysning om Isforhold samt Fyrskibes og Lystønders Inddragning og Udlægning. Her skal kun omtales Oplysningerne om Isforholdene.

Naar den danske Ismeddelelsestjeneste er traadt i Virksomhed, sendes daglig, undtagen Søn- og Helligdage, et Uddrag af Ismeldingen til Küstenbezirksamt III i Kiel. Uddraget omfatter de Steder, som tyske Forhold har Interesse af at faa oplyst. Paa lignende Maade sender Küstenbezirksamt III et Uddrag af sine Ismeldinger til Meteorologisk Institut, som derfor daglig kan offentliggøre Isens Tilstand og Besejlingsforholdene ved Memel, Pillau, Neufahrwasser, Hela, Swinemünde, Greifswalder Oie, Arkona, Darsserort, Warnemünde, Travemünde, Marienleuchte, Westermarkelsdorff, Kielerfjord og Kaiser Wilhelm Kanalen.

De henholdsvis til Danmark og Tyskland afsendte Meldinger skal gengives, som de modtages, og da den tyske Kode er noget anderledes end den danske, er der ved Oversættelsen af Ismeldingen fastslaaet en Jævnførelse af danske og tyske Udtryk for Isens Art, saaledes at f. Eks. »sammenpakket Sjap- og Kvadderis« sættes lig med det tyske Udtryk »zusammengeschobenes Eis«, o. s. fr.

For svenske Ismeldinger finder noget lignende Sted, dog er der foreløbig ingen officiel Overenskomst truffet, men efter Aftale faar Lodskaptajnen i Malmø et Uddrag af vor Isberetning, medens han sætter Instituttet i Stand til at give Oplysning om Isforholdene ved Kullen, Viken, Sundet øst for Hveen, Landskrona, Malmø, Flinterenden, Falsterbo og Sandhammeren. —

Personnellet ved Ismeddelelsetjenesten bestaar af Afdelingschefen og 1 Medhjælper fra Nautisk Afdeling, og saa længe Ismeddelelsetjenesten er i Virksomhed, tiltræder 1 Officer, 1 telegrafkyndig Underofficer og 1 Menig (Bud) Tjeneste ved Instituttet, for at assistere ved Telegraferingen, Protokolleringen og Telefontjenesten om Eftermiddagen, idet Kontoret holdes aabent fra 8 Fm. —6 Em. for altid at kunne være klar til at give Besked om Isforholdene.

b. Den tyske Ismeddelelsetjeneste.

Hensigten med denne Tjeneste er rettidig at komme med regelmæssige Offentliggørelser saavel over Isforholdene som over de Forandringer i Farvandenes Afmærkning, der foraarsages af Isgangen. For visse danske Farvande offentliggør Tyskland noget lignende.

Ismeldingerne indløber til Centralstationerne, Küstenbezirksamt III og VI, fra c. 60 Observationssteder, hvis Observatorer uden nærmere Ordre, saa snart Isen viser sig, begynder paa Ismeldinger. Samme Fremgangsmaade finder Sted, hvis Centralen i isfri Mellempærioder midlertidig standser Tjenesten.

Observationen, der tages saa betids, at den inden Kl. 8 Fm. (med Undtagelse af Søn- og Helligdage) kan telegraferes videre, omfatter Isforholdene og deres Indflydelse paa Besejlingsforholdene, saa langt man kan se fra Stationen; den omhandler tillige Inddragning og Udlægning af de vigtigste Sømærker, af Isbryderes Virksomhed, Skibes Fastsiddens i Isen m. m.

Isen og Besejlingsforholdene betegnes ved Bogstavchiffre*), medens Farvandet og Stederne angives ved Numre, og der sættes hverken Underskrift, Sted, Datum, Klokkeslæt, Vind, Vejr eller Temperatur i Telegrammet; kun bemærkes, hvis Isforholdene ikke kan iagttages paa Grund af Tykning.

Küstenbezirksamt III i Kiel modtager Ismeldingerne fra Østersøkysten og fra Meteorologisk Institut i København, medens Küstenbezirksamt VI i Wilhelmshafen samler Ismeldingen fra Nordsøkysterne.

Paa de telegrafiske Meldinger kan der abonneres mod Betaling af 15 til 20 Mark for Vinteren; ved Afhentning udleveres Ismeldingen gratis, ligesom den sendes til forskellige Autoriteter, som atter gør den videre kendt ved Opslag eller paa anden Maade. Deutsche Seewarte offentliggør saaledes Isberetningen i sin daglige Vejrberetning.

Fra Issignalstationerne kan Skibene ved Signalering faa Underretning om Isforholdene.

Küstenbezirksamt VI i Wilhelmshaven modtager ved Telegrafbud Kl. 9¹/₂ Fm. de indkomne Meldinger. I Kiel bliver Telegrammerne sendt til den i Marinestationens Kommandobygning værende Telegrafstation. Alle Meldinger indføres i en Protokol.

Ismeldingen, der skal være saa kortfattet som muligt, giver en Oversigt over Isforholdene og Besejlingsforholdene langs Kysterne. I anden Række kommer Sømærkers Inddragning og Udlægning, Isbryderes Virksomhed og Skibes Drift i Isen. Selve de indkomne Meldinger opbevares kun til Udløbet af den aarlige Isperiode.

Ismeldingen, heri indbefattet Meldingen fra de danske Farvande, sendes til: Reichs Marine Amt Nautische Ab-

*) For Besejlingsforholdene har Tyskland et større Antal Grader, end vi har.

teilung, Admiralstaben, Marinekabinettet, Chefen for den aktive Slagflaade, Stationskommandoerne i Kiel og Wilhelmshaven, de andre Küstenbezirksämter, Deutsche Seewarte og dets Hovedagentur i Bremen, Lodskommandørerne, Havnekaptajnen i Kaiser Wilhelm Kanal, Fiskeforeningen, Abonnenterne, og et Uddrag til det danske meteorologiske Instituts nautiske Afdeling. Eskadre- og Skibschefer faar paa Forlangende sendt Ismeldingen eller et Uddrag deraf.

Den telegrafiske Melding til Danmark ekspederes fra Telegrafstationen i Marinekommandobygningen i Kiel inden Kl. 9¹/₂ Fm. undtagen Søn- og Helligdage, hvor ingen Melding sendes. Disse Meldinger sendes saa længe den tyske Ismeddelelsetjeneste er etableret; Udtaget omfatter 14 Stationer, og for nogle af dem f. Eks. Memel, Swinemünde, Travemünde etc. bliver Is- og Bejlingsforholdene baade meddelt for Søens, Havnens og Revirets Vedkommende.

c. Den svenske Ismeddelelsetjeneste.

I Sverrig er Ismeddelelsetjenesten endnu ikke endelig fastslaaet, men det er under Overvejelse at organisere denne Tjeneste i Lighed med den danske Istjeneste. For Øjeblikket udsender Lodserierne Ismeldinger fra forskellige Stationer, og mellem København og Malmø udveksles under Isforhold daglig Telegrammer.

Rusland.

Ved Premierløjtnant L. V. O. Tvermoes,

Med de store Nybygninger for Øje, der vare nødvendige for atter at skaffe Rusland en Flaade af passende Størrelse, har man i Rigsdumaen ført lange Forhandlinger om Størrelsen af de Beløb, der burde anvendes i ovennævnte Øjemed. Efter Rigsdumaens Hjemsendelse har Minister-Raadet bemyndiget Marineministeren til at anvende c. 60 Millioner Kroner aarligt i Tiden 1908—1911 til Nybygninger. Af denne Sum skulde alle Udgifterne afholdes, saavel til Bygningen af Skibene som til det Artilleri, Torpedovæsen o.s.v., som installeredes. Foruden ovennævnte c. 60 Millioner Kroner bemyndigedes Marineministeren til at anvende c. 5 Millioner Kroner fra forrige Aars Budget, idet disse overførtes paa dette Aars Nybygningsbudget.

For at kunne drage en Sammenligning med Udgifterne forrige Aar er der paa nedenstaaende Tableau anført de Beløb, som paa de forskellige Konti bleve bevilgede. De opførte Summer er angivne i østrigske Kroner (1 østrigsk Krone = 75 danske Øre).

De paa Budgettet anførte Beløb for Nybygninger skulle blandt andet anvendes til Bygningen af 4 Slagskibe, Torpedobaade og Undervandsbaade, og indeholder altsaa det aarlige Bidrag til Bygningen af navnlig de 4 Slagskibe; disse skulle være færdige inden Udløbet af Aaret 1911. Af andet, Beløbet skal anvendes til, skal der her nævnes Fuldendelse af Slagskibet »Andrej Perwoswanny« og Panserkrydserne »Rjurik«, »Admiral Markaroff« og »Bajan«.

a. Personel. I den russiske Marine har man truffet en hel Del nye Bestemmelser med Hensyn til Søofficerskorpsets S sammensætning og Anvendelse, ligesom de Regler, hvorefter Forfremmelserne foregaar, ere undergaaede en Del ret væsentlige Forandringer. An-

Det russiske Marine-Budget
for Aaret 1907.

Konto-Nr.	Ordinære Udgifter	Bevilget 1906	Foreslaaet 1907	For Aaret 1907	
				Mere	Mindre
1	Central-Administration ..	2 335 753	2 358 758	23 005	"
2	Lokal-Administrationer ..	4 719 500	4 698 296	"	21 204
3	Havnepoliti	626 008	681 787	55 779	"
4	Rejse-Post og Telegraf...	858 622	860 654	2 032	"
5	Tryksager m. m.	408 940	444 500	35 560	"
6	Beklædning	5 386 824	7 695 245	2 308 421	"
7	Forplejning	4 700 222	3 818 539	"	881 683
8	Lønninger	14 694 934	15 479 804	784 870	"
9	Specialist-Uddannelse ...	1 074 763	1 262 220	187 457	"
10	Transporter o. lign.	3 319 480	3 305 302	"	14 178
11	Belønninger o. lign.	940 478	880 026	"	60 452
12	Værnepligtiges Uddannelse	32 839 830	33 323 070	"	483 240
13	Vager- og Fyrvæsen.	6 756 298	6 295 341	"	460 957
14	Til Skibe under Bygning.	} 91 858 592	50 813 970	"	28 344 622
15	Nybygninger		12 700 000		
16	Ombygninger & Vedligeholdelse	20 359 624	13 795 324	"	6 564 300
17	Skibs-Artilleri	21 838 483	12 945 570	"	8 892 913
18	Torpedoer og Miner	6 439 662	332 651	"	6 107 011
19	Vedligeholdelse af Torpedoer og Miner	1 229 152	961 306	"	267 846
20	Krigshavne	16 308 908	6 738 257	"	9 570 651
21	Drift af Værfter m. m.	16 135 843	15 121 938	"	1 013 903
22	Præstevæsen	310 200	310 926	762	"
23	Lægevæsen	3 456 739	3 492 436	35 697	"
24	Lærestalter	2 376 858	2 426 475	49 617	"
25	Lærerspersonale	105 296	96 647	"	8 649
26	Fængelsvæsen m. m.	476 806	501 795	24 989	"
27	Understøttelser o. lign.	1 897 855	1 880 253	"	17 602
28	Pensjoner og Tillæg	2 791 064	2 415 355	"	375 709
29	Gendarmeri-Korps	16 683	107 955	91 272	"
30	Særlige Udgifter	61 824	"	"	61 824
	Sum...	264 325 241	205 744 436	"	58 580 805
1	Ekstraordinære Udgifter.				
	Foraarsaget ved den russisk-japanske Krig og dennes Følger	34 432 240	22 855 276	"	11 576 964
	Tilsammen...	298 757 481	228 599 712	"	70 157 769

gaaende disse Forhold offentliggøres følgende i det russiske Kronstadter-Blad »Kotlin« :

1) De aktive Søofficerer bestaar dels af :

- a) de Officerer, der beklæde Poster eller Stillinger om Bord eller i Land, og
- b) de saakaldte Marine-Officerer.

De Officerer, der ere til Raadighed for de forskellige Myndigheder, eller som paa Grund af egen derom indsendt Ansøgning til Stadighed have deres Tjeneste i Land, overføres til det saakaldte Kystofficerskorps.

2) Hidindtil omfattede Kategorien Stabsofficerer kun to Grader, nemlig: Kaptajn af 1ste Rang (vore Kommandører) og Kaptajn af anden Rang (vore Kaptajner). Til Stabsofficererne henregnes nu foruden de ovennævnte 2 Grader en tredje, som benævnes Kaptajnløjtnanter. Denne Charge har før eksisteret i den russiske Marine, og er altsaa nu genindført.

3) Antallet af Admiraler er ikke endelig fastslaaet endnu. Med Hensyn til Antallet af Officerer i de øvrige Charger, saa bliver dette bestemt af Admiralitetsraadet, der tager Hensyn til det Antal Pladser, det bliver nødvendigt at besætte.

4) Ancienniteten alene berettiger ikke til Avancement; vedkommende Officers Kvalifikationer gør Udslaget.

5) Betingelserne for Forfremmelse ere følgende:

- a) Vakance.
- b) Opfyldelse af de særlige Betingelser, der kræves, for at avancere til den højere Stilling.
- c) Vedkommende Officers umiddelbart Foresattes anbefaling for Avancementet.

6) Sekondløjtnanter kunne forfremmes til Løjtnanter efter 3 Aars Tjenestetid i Chargen. I dette Tidsrum skal de have gjort Tjeneste ved Artilleriet, Torpedovæsenet, Navigationsvæsenet og i Maskinen. Desuden skal de have sejlet med en Torpedobaad. Hvert Aar i

November Maaned afholdes en Eksamen, som Sekondløjtnanterne alle maa underkaste sig.

Efter 5 Aars Tjeneste i Løjtnants-Chargen kunne Løjtnanter forfremmes til »Løjtnanter af ældste Klasse«. Løjtnanter af ældste Klasse komme kun i Betragtning ved Forfremmelser til Kaptajnløjtnant, saafremt de har gjort Tjeneste som Næstkommanderende paa et Skib af 1ste Klasse eller som Chef paa et Skib af 2den Klasse. (Angaaende den russiske Flaades Skibes Inddeling i Klasser se senere.) Paa samme Maade er Kaptajnløjtnanters Forfremmelse til Kaptajn af 2den Klasse afhængig af, om de opfylder de Betingelser, der stilles til en Chef for Skibe af 2den Klasse. Endelig for Kaptajner af 2den Rang til Kaptajn af 1ste Rang sker Forfremmelser kun, dersom han opfylder de Betingelser, man fordrer af en Chef for et Skib af 1ste Klasse.

Forfremmelse til Kontreadmiral betinges af, om Vedkommende har været Chef for en Linjeskibs-Division; til Viceadmiraler udnævnes dertil kvalificerede blandt Linjeskibs-Divisionscheferne.

Til Admiral sker alle Forfremmelser kun efter Udnævnelse af Kejseren.

7) De Officerer, der opfylder de stillede Betingelser, opføres paa Forfremmelseslister, og Forfremmelserne sker nu paa den Maade, at $\frac{3}{4}$ af de paa Forfremmelseslisterne opførte Officerer forfremmes efter Anciennitet og Resten efter Valg.

8) Officerer af Kystofficerskorpset forfremmes indenfor deres eget Korps. Efter 5 Aars Tjeneste som Sekondløjtnant kan de forfremmes til Løjtnant; efter andre 5 Aar til Løjtnant af ældste Klasse, efter 3 Aars Tjeneste som saadan til Kaptajnløjtnant. Efter 6 Aars Tjeneste som Kaptajnløjtnant og som Kaptajn af 2den Rang kan de forfremmes til Kaptajn af 2den og 1ste Rang. Forfremmelse til Generalmajor og Generalløjtnant af de

dertil særligt kvalificerede, kan ske efter 6 Aars Tjeneste i den paagældende Charge.

9) Forfremmelser uden for Rækkefølge for Officerer, der har udmærket sig i Krig, kan ske efter Indstilling af en Forsamling bestaaende af samtlige Flagmænd og Skibschefer.

10) Skibene inddeles efter deres særlige Betydning i 4 Klasser.

11) Over de Officerer, som haves til eventuel Besættelse af Posterne som Divisionschef og Skibschefer for 1., 2. og 3. Klasses Skibe, føres særlige Expektancelister, som forelægges Eskadre- eller Flaadeflotten. Denne vælger selv Skibscheferne. Disse sidste har Ret til at udvælge Næstkommanderende. Ansvar for Besættelsen af de forskellige Poster hviler paa den øverste Myndighed, hvis Stadfæstelse af de forskellige Valg er fornøden, førend det er gyldigt.

En Skibschef har endvidere Ret til, af de ikke allerede med Skibet udkommanderede Officerer, at udtage sin Navigations-, Artilleri- og Torpedoofficier.

12) Aldersgrænsen, der, naar den naas, medfører Afsked, er fastsat til:

For Sekondløjtnanter.....	10	Aar i Chargen		
- Løjtnanter	}	47	Aars Alderen	
- Kaptajnløjtnanter.....				
- Kaptajner af II ^{den} Rang.....	51	—	—	
- Kaptajner af I ^{ste} Rang.....	55	—	—	
- Kontreadmiraler	60	—	—	
- Viceadmiraler	65	—	—	
- Admiraler	70	—	—	

13) Stabsofficerer, der i 5 Aar har staaet paa Expektancelisten og dog ikke er blevet ansat i nogen af de Stillinger, som der herigennem gives Adgang til, lige som alle Officerer, der i 3 Aar til Stadighed har været

ansat til Tjeneste i Land, og endelig de Officerer, der forretter Tjeneste i den frivillige Flaade, overgaar til den under 1 nævnte Del af Søofficerkorpset, som benævnes Marine-Officererne. Naar en Marineofficer har staaet som saadan i 2 Aar (i hvilken Tid han iøvrigt oppebærer sin fulde Gage), bliver han afskediget. —

Ved Kadetskolen er Antallet af de Kadetter, der skal optages hvert Aar, foreløbig sat til 108. Ansøgenes Antal har i Aar været 128. Da imidlertid kun 10 af disse havde taget den befalede Adgangseksamen, har de 118 maattet indstille sig til en saadan, der blev foranstaltet afholdt af Kadetskolen selv. —

Ifølge kejserlig Befaling blev alle de Folk, hvis Tjenestetid udløber den 15. Januar 1908, hjemsendte. —

Personellet ved Undervandsbaadene. For dette Personel har det russiske Marineministerium udarbejdet et Reglement, som i sine mindste Detaljer angiver de Regler, der skal gaas frem efter ved Valget af disse Folk. Reglementet giver ligeledes indgaaende Anvisninger og Forordninger med Hensyn til Undervandsbaads-Personellets Forplejning ombord. De Fordringer, som Reglementet stiller til dette Personels Sundhed, er meget strænge.

b. Organisation. Havnekommandanten i Wladiwostok er ifølge kejserlig Befaling bleven Fæstningskommandanten underlagt, saafremt det ikke drejer sig om Spørgsmaal af ren maritim-teknisk Karakter. Det antages almindeligt, at denne Forordning er fremkommet paa Grundlag af de Undersøgelser, der er anstillede i Anledning af Port-Arthurs Overgivelse, og som har ført til, at der er bleven rejst Anklage mod Generallojtnant Støssel (Anklagens Ordlyd skal senere blive gengivet).

En af de Flaadeekvipager, der havde Garnison i Kronstadt, er bleven forlagt til Arkangelsk som Diciplinær-Ekvipage. Til denne Ekvipage oversendes alle de, der ifølge Dom er blevet straffede med »Oversendelse til Diciplinær-Ekvipagen.« Ved en saadan er Folkene stil-

lede under særligt strængt Opsyn; de har en Del mindre Frihed og mere Tjeneste end ved de almindelige Ekvipager.

I Marineforvaltningen forestaar der antagelig en Del Indskrænkninger. Loven om disse træder i Kraft den 1. Januar 1908. Efter Sigende er det Marineministeren selv, som har udarbejdet Forslaget desangaaende.

c. Udrustninger, Manøvrer m. m. De Skibe, som bliver udrustede til Uddannelse for Kadetterne, har den 21. Juli paabegyndt deres Togter.

I de finske Farvande har der i Aar fundet en Del Manøvrer Sted for Østersøflaaden; saaledes udførtes blandt andet en Landgangsøvelse i stor Stil. Undervandsbaads-Divisionen, der var ledsaget af Moderskibet »Chabarowsk« og Topedobaadsødelæggeren »Wojewoda«, har i Aar foretaget en stor Del Øvelser i finske Farvande. Særligt Øvelsesfelt mellem Bjørkø og Helsingfors.

Sortehavsflaadens Øvelseseskadre har i Juni Maaned afholdt sine aarlige Øvelser ved Teudra; i Juli og August Maaned er Øvelsestogter blevet foretaget til de kavkasiske Farvande. Formaalet med de i Aar foretagne Øvelser har fornemmelig været at øve Officererne i Taktik og bibringe dem Kundskaber i Kystgeografi.

Den 9. September afholdt Kejseren Revy over 1. Afdeling af de Torpedofartøjer, der hører til Østersøflaaden, d. v. s. 11 Torpedobaadsødelæggere og 9 store Torpedobaade. Kejseren overværede Udførelsen af forskellige Evolutioner, der lededes af Afdelingens Chef Kontreadmiral v. Essen. Efter Revyen udnævnte Kejseren Kontreadmiral von Essen til »à la suite«. (En Officer, der mødtager denne Udmærkelse, rangerer mellem Fløj-Adjutanten og General-Adjutanten hos Kejseren).

d. Materiel. Deplacementet af de to Slagskibe, som for Tiden er paa Stablen paa Admiralitetsværftet og Baltiske-Værftet i St. Petersborg, bliver meget nær 20 000 Tons. Armeringen kommer til at bestaa af 10 Stk. 30,5 cm. K.

foruden mindre Skyts. Farten 21 Knob. Turbinemaskiner. Bygningsmaterialet og Panseret leveres af de russiske Fabrikker Jorksky og Obuschow. Turbinemaskinerne fabrikeres paa Baltiskeværft.

Paa Newsky Værftet i St. Petersborg er Kølen lagt til 2 Krydsere paa hver 4 500 Tons. Typen bliver nærmest som »Warjag«; dog bliver disse Krydsere en Del mindre (Warjag 6 500 Tons) og en hel Del bedre beskyttede. Udgiften til hvert Skib er anslaaet til c. 15 Mill. Kr., og Bygningen skal være tilendebragt i Løbet af 3 Aar.

Paa Baltiske-Værft er 8 Flodkanonbaade under Bygning. Det er Meningen i adskilt Tilstand at sende dem til Østen med den transsibiriske Bane. Disse Kanonbaade drives ved Hjælp af Diesel-Motorer, der udvikle 240 H. K. Dybgaandet 1,2 Meter.

Den 7. December løb Slagskibet Imperator Paul I. af Stablen paa det Baltiske Værft. Skibet paabegyndtes den 15. Oktober 1904. 55 % af Arbejdet ved hele Bygningen af Skibet er udført. Imperator Paul I er Søsterskib til Andrej Pervoswanny. Kulforraad er 1 700 Tons eller lidt større end i Søsterskibet. Skibet er forsynet med et undervands langskibs Skodt mod Torpedotræffere. Staalet, som Skibet er bygget af, er fra Putilov Værket, Panseret fra Jorksky og Obuschow.

Den 15. August er Panserkrydseren Bajan løbet af Stablen paa Ny Admiralitetsværftet i St. Petersborg. Konstruktionsdata som »Pallada« med Undtagelse af Antitorpedobaadsbeskytset. Armeringen heraf kommer til at bestaa af 22 Stk. 65 mm. P.K., af hvilke 8 er beskyttede af Panser paa Batteriet; 14 anbringes paa Overdækket. Bygningen af Panserkrydseren paabegyndtes i Juli 1905. 62 % af hele Arbejdet er udført. En Del Strejker har sinket Arbejdet; f. Eks. arbejdedes der 5¹/₂ Maaned kun 4 Dage om Ugen.

Den 1. August løb Kanonbaaden Ssiwutsch af Stablen paa Newsky Værftet. Konstruktionsdata som »Kor-

jetz«. Kulforraad 100 Tons. Armering 2 Stk. 12 cm. P. K., 4 Stk. 75 mm. P. K. og 3 Maskinkanoner.

I Løbet af Sommeren er følgende Torpedobaade løbet af Stablen:

Posluschuy	244 Tons
Rjeswy	250 —
Djejatelny	356 —

Alle disse 3 Baade er bestemte til Østersøflaaden.

Løjtnant Schetakoff, 625 Tons til Sortehavsflaaden. Alle Baadene faar Installationer til Udlægning af Miner.

Den 29. Juni løb Torpedoskibet Amur af Stablen paa det Baltiske Værft. Skibets Dimensioner er følgende: Længde 91,4 Meter mellem Perpendikulærerne, 97,8 Meter i det Hele; Bredde 14 Meter, Dybgaende 4,41 Meter, Displacement 2 926 Tons. Maskinerne indicerer 4 700 H. K. Kedlerne er af Belleville-Typen. Farten er 17 Knob. Kulbeholdning 580 Tons. Aktionsradius 2 000 Miles. Skibets Hovedarmering bestaar af 12 cm. P. K.; desuden fører det en Del Maskinskyts. Skibet er forsynet med Panserdæk over Maskine, Kedler og Mineoplagssted. Minemagasinerne kunne i alt rumme 360 Miner.

Panserkrydseren Rjurik afgik den 24. Juni fra Vickers Værft, hvor Kølen lagdes til den i November Maaned 1906. I Slutningen af Maaneden paabegyndtes Prøverne, efter hvilke Skibet skulde afleveres til den russiske Regering. Disse Prøver skulde bl. a. omfatte en 10 Timers Fuldkraftsprøve og en 3 Timers Prøve med forceret Fart. Paa en af disse Prøveture, da Krydseren gik med stærkt forceret Fart, blev saavel Maskiner som Fundamenter stærkt beskadigede, og Følgen heraf var, at man maatte tilstaa Værftet en Maaned ud over den kontraktmæssige Afleveringsfrist til at udbedre Skaden. Den Kommission, der var sendt til England for at modtage Krydseren, maatte i den Anledning atter vende tilbage til Rusland. Det russiske Blad Kotlin meddeler, at de Forhandlinger,

der var i Gang mellem den russiske Regering og Kompagniet Vickers med Hensyn til Bygningen af et nyt 20 000 Tons Kampskib, i Anledning af førnævnte Uheld under Prøven er bleven afbrudte.

Efter at Skaden var blevet udbedret, foretog man en særlig Prøvetur; paa denne afholdtes en Maskinprøve paa 30 Timer, hvori opnaaedes en Fart paa 21 Mil, hvilket er i Overensstemmelse med Kontraktens Forlangende.

Følgende Skibe har afsluttet deres Prøveture: Torpedobaadsjageren Storjewoj, 382 Tons. Opnaaet Fart 27 Mil, kontraktmæssig Fart 26 Mil. En af de 3 Undervandsbaade, som Germania-Værftet skulde levere, er færdig og afleveret; beskyttet Krydser Pamjatj Merkuria (tidligere Kagul) opnaaede ved Maskinprøverne 24 Mils Fart, den kontraktmæssige er 23 Mil. Opnaaet H.K. 20 400, kontraktmæssig 19 500 H.K. Prøveture foretages for Tiden af de to andre Germania Undervandsbaade, af en af Ingeniør Djewezky konstueret Undervandsbaad og af Panserkrydseren Admiral Makaroff.

Ombygninger: Beskyttet Krydser Awrora er bleven ombygget til Brug for Kadetskolen.

Skoleskibet Kotka er overgaaet til Kategorien Havneskibene. Torpedoskibet Afrika skal fremtidig anvendes som Dykker-Skoleskib.

Damperen Kronstadt, der tidligere hørte til den frivillige Flaade, er bleven indrettet til Transportdamper.

Udgaet af Flaadens Tal: Pamjatj Asowa, der er bygget i Aaret 1888, og hvis Deplacement er 6800 Tons, er strøget af Flaadens Lister; tillige er Skoleskibet Morjah udgaet af Flaaden. Endelig følgende: Panserskibet Ekaterina II, Tschesma, Kystforsvarsskibene Admiral Tschitschagoff, Spiridoff og Lazaroff, Kanonbaad Opritschnik og Damperne Neva og Onega.

e. Forskelligt. Kejseren har forordnet, at efternævnte Undervandsbaade gives Navne som følger:

4 fra Crickton og Comp. i St. Petersburg, der hver er paa 400 Tons, faa følgende Navne: Krokodil, Kaiman, Drakon og Alligator.

1 fra Baltiske Værft, St. Petersburg, paa 300 Tons benævnes Akula.

1 paa Baltiske Værft værende Baad paa 117 Tons kaldes Minoga.

Man er begyndt at anvende en anden Belægning til Dækkene i Stedet for det brandfarlige Træ. Ombord i de ældre Skibe, som f. Eks. Krydserne Rossia og Gro-moboi, er alle Dæksplankerne bleven udtaget og den nye Dæksbelægning paalagt. Alle Torpedofartøjerne faar samme Dæksbelægning.

Gnisttelegrafstationerne i Reval, Parkelund, Dagø, Bomarsund, Nikolajstadt, Aspø og Aabo er nu i Orden.

Den 11. September d. A. stødte Kejseryachten Standaard paa et Rev nord for Hangø i Bilaksfjord. Kejseren med Familie var ombord. Yachten fik en mindre Læk forude og et 13,8 Meter langt Hul midtskibs. Det blev overdraget Russisk-Østersø-Bjærgningsentreprise fra Reval at faa Skibet af Grunden, og den 19. s. M. lykkedes det. En Kommission er nedsat for at udfinde Aarsagen til Katastrofen. Kontreadmiral v. Essen er Kommissionens Formand.

Angaaende Flagning for Transporter er der udgaet nye Bestemmelser:

1) Transporter med militær Besætning, kommanderet af en Officer skal føre: blaat Flag med et blaat Andreas-Kors i hvid Bund.

2) Transporter med ikke-militær Besætning skal føre: blaat Flag med Nationalflaget i paa hvid Bund.

3) Minetransportskibe og Fiskeriinspektionsskibe skal føre: Orlogsflag. —

I militære Kredse i Rusland, saavel sømilitære som landmilitære, har man i den sidste Tid været meget optaget af den Retssag, som verserer med Hensyn til Ge-

neralløjtnant Støssels Forhold som Højstbefalende i Port Arthur under dennes Belejring og Overgivelse. I samme Sag er endvidere enkelte andre højtstaaende Officerer i General Støssels nærmeste Omgivelser anklagede. Den officielt fremkomne Anklage har Interesse ikke alene almen, men ogsaa i Retning af det Lys, som den kaster over en Del Forhold under Fæstningens Belejring, og skal derfor gengives her.

Anklageskriftet mod Generalløjtnant Støssel, dennes Stabschef, Generalmajor Reisz, Kommandanten i Port-Arthur, Generalløjtnant Smirnow og Chefen for Landforsvaret for Port-Arthur Generalløjtnant Fok offentliggjordes i August Maaned, og indeholder følgende Anklagepunkter:

1) Støssel fik den 3. Juli 1904 Befaling af General Kuropatkin til at overgive Overbefalingen af Fæstningen Port-Arthur til Fæstningskommandanten Generalløjtnant Smirnow og efter Overgivelsen af Kommandoen forlade Krigsskuepladsen i Østen; han udførte ikke denne Befaling.

2) Trods Statholderens (Admiral Aleksejeffs) derimod givne Ordre, forgreb Støssel sig paa Fæstningskommandantens Rettigheder, undergravede dennes Autoritet, og skadede herved Fæstningens Forsvarsevne. Blandt andet lod han, til Trods for Fæstningskommandantens Ordre om det modsatte, en Del Forraad bortskaffe. Endvidere foretog han egenmægtig Udnævnelser af flere Embedsmænd, uden nogensomhelst Raadslagning med Fæstningskommandanten desangaaende. Han forbød Udgivelsen af Bladet »Novy Kraj« og forsømte de Arbejder, der skulde udføres i anden og tredje Forsvarslinje.

3) General Støssel drog ikke Omsorg for rettidigt at faa samlet tilstrækkelig store Forraad af Proviant m. m., omendskønt der var rigelig Lejlighed hertil; ligesaa undlod han at sørge for et tilstrækkeligt stort Antal Heste og Kvæg.

4) Han forhindrede ikke Udgivelsen af de saakaldte »Bemærkninger« af General Fok, ved hvilke forskellige Overordnedes Autoritet svækkedes, og Diciplinen og Ordenen blandt Fæstningens Besætning slappedes.

5) Støssel udfærdigede sin Rapport til General Kuropatkin og Statholder Aleksejeff angaaende Kampene ved Kintschau paa en saadan Maade, at hans personlige Deltagelse særligt fremhævedes, og det omendskønt han slet ikke havde været til Stede ved Kampene, men derimod var forblevet i Port-Arthur; han indsendte endvidere Melding om, at Ammunitionsbeholdningen ved Kintschau var sluppet op, og at Tilbagetoget til Nangalin havde fundet Sted i den mest fuldkomne Orden. Det er imidlertid bevist, at der fandtes tilstrækkelig med Ammunition, og at Tilbagetoget var foregaaet i Uorden.

6) Støssel meldte den 28. Maj til General Kuropatkin, at General Foks Tropper suksesivt gik tilbage til Ulvebjærgene; Sandheden var, at General Foks Tropper i største Skyndning og i vild Uorden trak sig tilbage til Ulvebjærgene, d. v. s. til sidste fremskudte Stilling.

7) Den 14. Juli 1904 meldte General Støssel til General Kuropatkin, at han personlig havde deltaget i alle Kampene om Port-Arthur; i Tidsrummet fra Begyndelsen af Februar Maaned til den 14. Juli 1904, med hvilken Dato Meldingen altsaa er dateret, havde der slet ingen Kampe ved Port-Arthur fundet Sted med Japaneserne.

8) 29. December 1904 afsendte General Støssel følgende Melding til General Kuropatkin: Efter at Japaneserne havde indtaget Fort III, er disse Herrer over hele Nordfronten, og Fæstningen vil som Følge heraf kun være i Stand til at holde sig nogle faa Dage endnu. Ammunitionen er opbrugt.

I Krigsraadet den 29. December havde de fleste af Deltagerne erklæret sig for at forsvare Fæstningen til det Yderste; Generalmajorerne Bjely og Nikitin havde

afgivet Melding om, at der var tilstrækkelig Ammunition tilbage.

9) Ganske uden Grund havde General Støssel tildelt Generaløjtnant Fok og Generalmajor Nadjein St. Georgs-Ordenens 3dje Klasse for deres Forhold i Kampene ved Kintschau, omendskøndt den første netop i disse Kampe havde bevist sin fuldstændige Udygtighed, og den anden slet ikke paa nogensomhelst Maade havde ydet noget fremragende. Endelig tildelte General Støssel sin Stabschef St. Georgs-Ordenens 4. Klasse, omendskønt denne selv erklærede, at han ingensomhelst Ret havde til en saadan Udmærkelse.

10) Mod den Beslutning, der blev taget i Krigsraadet den 29. December, sendte General Støssel den 1. Januar 1905 en Parlamentær til General Nogi for at indlede Underhandlinger om Fæstningens Overgivelse, omendskønt Midlerne til Forsvaret af Fæstningen, hverken hvad Personel eller Materiel angik, var udtømte. Han gik ind paa General Foks Forslag om at rømme Forterne »Lille Ørnerede« og »Kuropatkin« samt Batteriet B, og herved forringedes Fæstningens Forsvarsevne i meget væsentlig Grad.

Den følgende Dag, den 2. Januar 1905, befuldmægtigede han General Reisz til definitivt at afslutte Overenskomst om Kapitulationen, uden at medgive ham nøje Instruktioner angaaende de for Russerne antagelige Betingelser, hvorfor General Reisz gik ind paa ufordelagtige og for Russerne nedværdigende Betingelser. General Støssel delte ikke Skæbne med Garnisonen, idet han ikke sammen med denne gik i japanesisk Fangenskab.

General Reisz anklages for følgende:

1) At have støttet General Støssel i hans Bestræbelser for at overgive Fæstningen ved i Krigsraadet den 9. December 1904 at have afgivet Erklæring om Fæstningens Tilstand, i hvilken denne angives som værende mindre modstandsdygtig, end den var i Virkeligheden; tillige

har han gjort sig til Talsmand for den Anskuelse, at al videre Kamp var unyttig og Kapitulation en Nødvendighed.

2) General Reisz anklages endvidere for at have overbragt General Nogi Brevet, hvori man søger at indlede Kapitulations-Underhandlinger.

3) Endelig anklages han for, at han ikke har forskaffet sig nøje Instruktioner angaaende de for Russerne antagelige Betingelser, men derimod afsluttet paa egen Haand en Overenskomst, der var forsmædelig for Russerne.

Mod Generalløjtnant Fok er der rejst følgende Anklage:

1) Den 19. Maj modtog General Fok fra General Støssel den Ordre, at han skulde forsvare Kintschau-Stillingen saa energisk, som det var muligt, ikke alene med det 5. østsibiriske Skytteregiment, men tillige med 13. og 14. Regiment, der begge var lige i Nærheden; General Støssel paatog sig selv Forsvaret af Tjutensy Bugten. Til Trods herfor begav General Fok sig om Morgenen den 20. Maj ved Begyndelsen af Kampen til Bugten for at postere 15. Regiment til Forhindring af en Landgang fra Japanesernes Side, og kom først henimod Kl. 2 Eftermiddag tilbage til Kamppladsen. Af de 4 Regimenter, han havde til Raadighed, førte han kun 1 i Ilden; han anvendte ikke Reserverne og lod endog saa 2 Bataljoner standse i deres Fremmarsch. Disse 2 Bataljoner var af General Nadejin sendte ham til Undsætning. Han sendte derefter et Telegram til General Støssel, i hvilket han, for at faa Støssel til at tildele sig Befaling til Tilbagetog, skildrer Stillingen som kritisk og melder, at han fuldstændig mangler Ammunition. Det er bevist, at der var rigeligt med Ammunition i Nangalin. Paa Grundlag af førnævnte Telegram gav General Støssel ham Ordre til at tiltræde Tilbagetog og paabegynde dette ved Mørkets Frembrud; men General Fok lod straks

sine Folk gaa tilbage, omendskøndt det endnu var højlys Dag, og hans Tab ved Tilbagetoget blev som Følge heraf meget betydeligt.

2) Den 21. August 1904 undlod General Fok at udføre en Befaling fra Fæstningskommandanten, der angik Fremsendelsen af 2 Bataljoner af 14. Skytteregiment til N.O.-Fronten.

3) I Tidsrummet fra den 22. August til den 16. December 1904, i hvilket han ikke udførte nogen bestemt Tjeneste, udgav han nogle saakaldte »Bemærkninger«, i hvilke han udtalte en skarp Kritik af de øvrige Befalingsmænds Virksomhed, og tillagde dem saadanne Egenskaber som Fejghed og Mangel paa Klogskab. Disse »Bemærkninger« gjorde han tilgængelige for Garnisonen, og herved svækkedes naturligvis Diciplinen og Folkenes Tro paa og Tillid til, at der var Mulighed for et længere Forsvar af Fæstningen.

4) Den 16. December udbad han sig en Ordre fra General Støssel til at rømme Fort II, hvilken Ordre General Støsssl ogsaa sendte ham. Han rømmede Fortet den 18., men underrettede ikke Fæstningskommandanten derom.

5) Den 1. Januar 1905 tilraadede han General Støssel straks at indlede Underhandlinger om Overgivelse af Fæstningen. Efter at Parlementæren var afsendt, befalede han, uden videre Henvendelse desangaaende til Fæstningskommandanten, den Øverstbefalende paa Østfronten, General Gorbatowsky, at rømme Batterierne »B« og »Lille Ørnerede« samt »Kuropatkin Lynetten«. Ved Rømningen af disse Forter blev Fæstningens Stilling betydelig daarligere. Dette vilde selvfølgelig kunne faa meget stor Betydning, saafremt Forhandlingerne om Kapitulation viste sig resultatløse, og alt i alt gav det Japaneserne en Lejlighed til at kunne stille ugunstigere Betingelser for Russerne, end de ellers vilde have kunnet.

Fæstningskommandanten, General Smirnoff anklages for følgende:

1) Han indsaa ikke, at da man rømmede Fort II den 18. December, hvilket altsaa var bleven gjort efter Forslag af General Fok og med General Støssels Sanktion, gjorde man faktisk det første forberedende Skridt til Kapitulationen. Han undlod i dette Tilfælde at fjerne General Fok fra sin Stilling.

2) Han undlod at gribe til kraftige Forholdsregler, som kunde forhindre Planen om Overgivelsen af Fæstningen. Han indskrænkede sig til at afsende et Telegram til General Kuropatkin, i hvilket han anmoder om at faa overdraget alle Fæstningskommandanten tilkommende Rettigheder, eller ogsaa blive suspenderet fra sin Stilling.

3) General Smirnoff undlod at sammenkalde noget Krigsraad, efter at han havde erfaret, at Parlementæren var afsendt.

4) Han undlod at foreholde General Støssel den Beslutning, der var taget i Krigsraadet den 29. December, der angik en Fortsættelse af Fæstningens Forsvar.

For de fleste af de mod Generalerne Støssel, Reisz og Fok rettede Anklager fastsætter de russiske Love Dødsstraf.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri, Panser. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Principer för fördelning och användning af lätta ss. k. samt metoder för eldkontroll och eldledning i kustpositioner. S. 367. — *Marine française. L'artillerie navale.* S. 185. — *Scientific American.* 2. »Caliber» and »Bore». S. 318. Gun trials of the »Dreadnought». S. 378.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Ingeniøren. Islands Telegrafanlæg. S. 338. — *Norsk Tidsskrift for Søvæsen.* De nyeste fremskridt paa gnistelegrafiens omraade. S. 261. — *Marine française. La conférence internationale de Berlin pour la télégraphie sans fil.* S. 190. — *Scientific American.* 2. The Carnegie institution magnetic survey. S. 318.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsævæsen, Vandbygningsvæsen. Teknisk Forenings Tidsskrift. Udvidelsen af Dover Havn. S. 200. — *Engineering.* 2. Colombo Harbour. S. 750. — *Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.* Über den neuen Hafen von Varna. S. 1070. — *Rivista marittima.* I Lavori del »Wang-Poo-River». S. 41. — *Scientific American.* 2. Blasting out a reef in New York harbor. S. 382. — »Norges Sjøfartstidende Nr. 266. Kjendtmænd.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Methil-Fife S. 502. — *Nautical Magazine.* Desertion from british ships. S. 5. Questions for masters and officers. S. 388. — *Revue maritime. Bulletin de la marine marchande.* S. 181. — *Yacht. Chronique de la marine marchande.* S. 725. 757. 773. Les services de la marine marchande. S. 772. — *Hansa.* Die Häfen von London und Liverpool. S. 559. 572. Die neue Merchant Shipping Act. S. 583. Entwicklung und Zukunft der grossen Segelschiffe. S. 585. — *Rivista marittima.* Stato e marina mercantile in Francia. S. 55. Marina mercantile. S. 125.

Historie og Geografi; Biografi og Rejser. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Några märkliga dokument från 1788—1790 års ryska krig. S. 356. — *Engineering.* 2. The late Sir Edward James Reed. S. 770. — *Life-Boat.* The Shetland Islands. S. 831. — *Nautical Magazine.* Towards the South Pole. S. 351. From Hongkong to Shanghai S. 357. The sealore of the bible. S. 369. The new fishguard route to Ireland S. 379. Pertinent personalities. S. 389. — *United Service Magazine.* The hundred years' war. S. 134. Mauritius. S. 196. — *Marine Rundschau.* Die panamerikanische Politik. S. 1189. Die

geschichtliche Entwicklung der japanischen Marine. S. 1214. — Revue maritime. La marine à la prise d'Alger. S. 15. — Rivista marittima. Il congresso internazionale per lo studio delle regioni polari. S. 5. — Scientific American. 2. Peary's »Farshest North«. S. 359. — *Proceedings of the Royal Society of Edinburgh. Vol. XXV. Part 1. The people of the Faroes. S. 2. — *Annalen der Hydrographie. Der internationale Kongress für die Erforschung der Polargegenden zu Brüssel 1906. S. 510. Die Entstehung nautischer Kartenwerke Niederdeutschlands und ihr Einfluss auf die Kartographie. S. 516.

Krigsmarine. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Om standplads for ildledning. S. 290. Fra fremmede mariner. S. 307. — Tidsskrift i Sjöväsendet. Flottan under sistförflutna året. S. 1. 105. Årsberättelse i Skeppsbyggeri och maskinväsende för år 1905. S. 28. Från fremmande mariner. S. 94. 207. 322. Anbefallda sjöexpeditioner. S. 205. 306. Några ord om disciplin hos flottans manskap och des upprätthollande. S. 195. — Engineering. 2. The russian armoured cruiser »Rurik«. S. 665. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 1286. — United Service Magazine. The »Inflexible« and the »Dreadnought«. S. 121. Admiralty or Admiralties. S. 129. — Marine française. La catastrophe du »Lutin« et le programme naval. S. 161. Le cuirassé de l'avenir. S. 179. — Revue maritime. Marines étrangers. S. 85. — Yacht. Encore le port de Cherbourg et les cuirassés de 18 000 tonnes. S. 705. La répartition des forces navales anglaises. S. 711. Correspondance des ports. S. 713. 732. 753. 765. Marines militaires de l'étranger. S. 715. 744. Le nouveau destroyer anglais »Gadfly«. S. 718. Le port militaire de Tarente. S. 748. Le croiseur cuirassé le »Victor Hugo«. S. 749. Le programme naval au parlement. S. 756. 759. — Marine Rundschau. Die Denkschrift zum Haushaltsvoranschläge der französischen Marine für das Jahr 1907 und die Verhandlungen in der Budgetkommission. S. 1252. Die Probefahrten der »Dreadnought«. S. 1256. Rundschau in allen Marinen. S. 1270. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das französische Schiffbauprogramm pro 1907. Neudislokation des Flottenmateriels. S. 1060. — Rivista marittima. Marina militare. S. 79. — Scientific American 2. The Iona naval magazine. S. 343. New rating of the world's fleets S. 338.

Lystsejlad. Yacht. Les décisions de la commission permanente de jauge de Berlin. S. 717. Nouvelles et faits nautiques. S. 719. 735. 720. 766. Le yachting et l'administration. S. 729. Le 10 tx. »Rose France«. S. 732. Par dessus La Manche. S. 765. 763. Le yachting à l'exposition maritime de Bordeaux. S. 770.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Navalhygieniska notiser. S. 399. — Hansa. Einige Worte zur Verständigung über das neue Verfahren zur Farbensinnsprüfung bei Eisenbahn und Marine. S. 558.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Revue maritime. Graissage des machines. S. 66. — Yacht. Les turbines à vapeur à bord des navires. S. 727. 743. 764. — Scientific american. 2. The latest marine turbine succes. S. 318.

Meteorologi. Hansa. Die Eistriche der Jahre 1904 bis 1906 und ihre Voraussagen. S. 545. Die Grösse der Oceanwellen. S. 551. — Scientific American. 2. The size of ocean waves. S. 378. Effects of the recent hurricane at Mobile. S. 385. — *Norges Sjøfartstidende Nr. 279. *Meteorologi. — *Annalen der Hydrographie. Beiträge zur Theorie der Meeresströmungen. S. 527.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Madsens afstandsmåtare. S. 19. Årsberättelse i navigation och sjöfart. S. 292. Några synpunkter för underlättande af bestickföringen i sjökortet. S. 411. — Hansa. Das Zehntel-Gradmass. S. 548. — *Norges Sjøfartstidende Nr. 268. Praktisk Navigation. — *Annalen der Hydrographie. Die Verwendbarkeit des Rotationskompasses als Ersatz des magnetischen Kompasses. S. 540.

Signalvæsen. Nautical Magazine. United opinions upon signalling. S. 382. — *Norges Sjøfartstidende Nr. 267. Klokkeringning i Taage.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Dansk Søfartstidende. Dampskibstyper. S. 491. — Engineering. 2. Government versus private factories. S. 731. — Nautical Magazine. Stability of ships. S. 342. Modern merchantmen, their design and construction. S. 365. — Rivista marittima. Pompe centrifughe per l' esaurimento di grandi masse d' acqua sulle navi da guerra. S. 31. — Scientific American. 2. The 25¹/₄-knot Cunard liner *Mauritanla. S. 320. A new apparatus for the coaling of warships. S. 381.

Skolevæsen. Nautical Magazine. The training of officers of the mercantile marine. S. 361. — Marine Rundschau. Meinungsaustausch zu den Aufsätzen: Einige Bemerkungen zu den Beiträgen zur Schulschiffsfrage im Juni- und Juliheft. S. 1260. — Rivista marittima. L' educazione morale del marinaio. S. 21.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Det rysk-japanska sjøslaget den 10 augusti 1904. S. 12. Årsberättelse i sjøkrigskonst och sjøkrigshistoria för år 1905. S. 136. Det rysk-japanska kriget. S. 185. — Journal of the Royal United Service Institution. Nebogatoff on the

battle of Tsushima. S. 1262. — *Revue maritime*. Résumé des renseignements recueillis à bord du croiseur russe le *Gromoboi*. S. 5. — *Marine Rundschau*. Eine amerikanische Studie über »Die Elemente der Flottentaktik«. S. 1214. Die Kapitulation des »Bjadowy« und der Schiffe Nebogatows vor dem Kriegsgericht. S. 1241. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die taktischen Übungen der französischen Flotte im Mittelmeer. S. 1011.

Søopmaaling og Ferskvandsbeskrivelse; Gradmaaling. *Yacht*. Sur un problème d'océanographie. S. 739.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. *Norsk Tidsskrift for Søvæsen*. Det engelske slagskib »Montagu's« grundstødning. S. 294. — *Engineering*. 2. The salving of the guns of H. M. S. »Montagu«. S. 617. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Bergungsarbeiten auf dem gestrandeten Schlachtschiffe Montagu. S. 1046.

Torpedo- og Søminevæsen. *Tidsskrift i Sjöväsendet*. Årsberättelse i minväsande, elektroteknik och sprängämne för år 1905. S. 223. 335. — *Norsk Tidsskrift for Søvæsen*. Viratorpedoens taktiske betydning. S. 281.

Undervandsbaade. *Norsk Tidsskrift for Søvæsen*. »Sous-marins«, »Submersibles«. Definitioner og norske udtryk. S. 298. — *Marine française*. L'arrêt de la construction des sous-marins. S. 166. — *Yacht*. Un dernier mot à propos du »Lutin«. S. 729.

Forskelligt. *Norsk Tidsskrift for Søvæsen*. Forskjelligt. S. 318. — *Nautical Magazine*. In the smoking room. S. 385. Notes of the mouth. S. 399. — *Yacht*. L'exposition universelle de Milan. S. 730. La marine au théâtre. S. 748. — *Marine Rundschau*. Verschiedenes S. 1291. — *Rivista marittima*. Miscellanea. S. 137. — »Norges Sjøfartstidende Nr. 266. Skibs-Disciplin, — Sjøfolks Rømning.

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Søkort-Arkivets Foranstaltning.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Fortegnelse over de Kort og Farvandsbeskrivelser, der ere udkomne efter den i November-Heftet optagne Fortegnelse.

Anm. Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
Søkort.			
<i>Østersøen.</i>			
N	Tyskland	78	Die Ostsee, Nördlicher Teil (2 Blätter). 1 : 400 000. Mk. 3,15. <i>Sept.</i>
N	do.	136	Fischereikarte des mittleren Teils der Ostsee (mit 16 Plänen). 1 : 600 000. Mk. 1,55. <i>Sept.</i>
<i>Kattegat, Nordøen m. m. Kanalen, England.</i>			
N	England	1914	England S.: Looe Harbour. <i>Aug.</i> 2 sh.
N	Tyskland	53	Die Hoofden, 2 Blätter (mit 5 Plänen). 1 : 300 000. Mk. 3,90. <i>Nov.</i>
N	Holland	222	Haven van Ijmuiden (Plan: Noordzeekanal). <i>Sept.</i> Fr. 1,45.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
N	Tyskland	292	Nord-Atlantischer Ozean, Östlicher Teil, Scilly- bis Kanarische Inseln. 1 : 3 500 000. <i>Nov.</i> Mk. 2,00.
N	Amerika	2355	North America, Canada, S. E. coast of Nova Scotia: Marie Joseph Harbor to Indian Harbour, incl. Liscomb and Geogan Harbors and Saint Mary River. <i>Okt.</i>
<i>Vestindien.</i>			
N	Amerika	2331	North coast of Cuba: Port Gibura to Port Vita. <i>Okt.</i>
<i>Forskelligt.</i>			
N	Danmark		Den Danske Havne-Lods. 5te Udgave. <i>Nov. 1906.</i> Pris Kr. 2,00.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri, Panser. United Service Magazine. The naval artillery of the future. The coming revolution. S. 253. — *Nature. Nr. 1938. The development of modern artillery and explosives. S. 174.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Revue maritime. Etude géométrique du champ magnétique d'un navire. S. 215. — Marine Rundschau. Die internationale Regelung der Radiotelegraphie. S. 1346. — Rivista marittima. Construzione di un cumemetro per radiotelegrafia. S. 255. — Scientific American. 2. The Poulsen selective system of wireless telegraphy. S. 450. — *Nature. Nr. 1937. Recent progress in magneto-optics. S. 160. — *Annalen der Hydrographie. Über die Ableitung der Deviationsgleichung für horizontales weiches Eisen. S. 605. Störung des Schiffskompasses durch Bruchbänder. S. 608.

Fiskeri. Dansk Tidsskrift. Islands Fiskeri. S. 352. — Yacht. La pêche de la morue á Islande. S. 836.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Scientific American. 2. Present conditions at Panama. S. 403. The President at Panama. S. 398. Righting a capsized lighthouse caisson. S. 444.

Handelsmarine. Nautical Magazine. Shipping in Parliament. S. 469. — Revue maritime. Bulletin de la marine marchande. S. 345. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 788. 805. 821. 837. — Hansa. Ein Beitrag zur Frage der zukünftigen Ausbildung unserer Kapitäne und Steuerleute. S. 595. »Deckwaschen« an Sonn- und Festtagen auf See. S. 619. — Rivista marittima. Marina mercantile. S. 338.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Reval och Aboukir. S. 425. Åminnelsetal. S. 482. — Nautical Magazine. Towards the South Pole. S. 433. The Peary polar expedition. S. 479. Pertinent personalities. S. 489. — United Service Magazine. The United States navy: its first decline and resurrection. S. 16. The hundred years' war. S. 56. 263. 376. — Marine Rundschau. Die geschichtliche Entwicklung der japanischen Marine. S. 1368. — Rivista marittima. Una necropoli di marinai. S. 267. — *Det norske Geografiske Selskabs Aarvog 1905—06. Amundsens Expedition til den magnetiske Nordpol. S. 222. — *Petermanns Mitteilungen. Meine Reise nach Ostgrönland. S. 260. Polargebiete. S. 288.

Krigsmarine. Teknisk Forenings Tidsskrift. Dreadnought. S. 221. — Tidsskrift for Søværnen. Rusland. S. 549. — Tidsskrift i Sjöväsendet. Betydelsen af det moraliska elementet i här och flotta. S. 470. Berättelse öfver Kungl. Örlogsmannasällskapets verksamhet under det förflytna arbetsåret. S. 479. Från fremmande mariner. S. 489. Önskemål. S. 492. — Engineering. 2. Warship construction in 1906. S. 873. The Rationale of the modern battleship. S. 51. Standards of naval strength. S. 803. — Journal of the Royal United Service Institution. Reflections, historic and other, suggested by the battle of the Japan sea. S. 1327. Naval notes. S. 1401. 1534. The organisation of a modern fleet for war; conduct in action, etc. etc. S. 1445. — United Service Magazine. Tactical speed. S. 1. Food for thought. S. 350. The fast wing S. 362. — Revue maritime. Marines étrangères. S. 268. — Yacht. Bases d'une organisation administrative rationnelle de la marine. S. 775. Marines militaires de l'étranger. S. 780. 810. Le cuirassé américain «Georgla». S. 782. Correspondance des ports. S. 785. 802. 809. 827. Le personnel mécanicien des équipages de la flotte. S. 791. Les cuirassés allemands de la classe «Deutschland». S. 797. La flotte qu'il nous faut et celle que nous avons. S. 807. La marine au parlement. S. 823. Le croiseur péruvien «Almirante Grau». S. 833. — Marine Rundschau. Die Ergebnisse der Probefahrten S. M. S. «Lübeck». S. 1353. Rundschau in allen Marinen. S. 1395. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Fremde Kriegsmarinen. S. 1075. — Rivista marittima. Marina militare. S. 301. — Scientific American. 2. Japan launches a larger «Dreadnought». S. 398. Plans of our 20 000-ton battleship. S. 462.

Lystsejlfads. Engineering. 2. A new era in yacht design. S. 17. — Yacht. Nouvelles et faits nautiques. S. 782. 799. 815. 831. La jauge internationale et les allégeances. S. 808. La jauge internationale: Mesurage et classement des yachts. S. 817. Quelques idées sur le cruising. S. 829. La classe anglaise des redwings. S. 830. — Scientific American. 2. Long-distance ocean race for motor boats. S. 463.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Nautical Magazine. Concerning living accommodation at sea. S. 446.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Hansa. Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Grubengas-Explosionen und Bränden in Kohlenbunkern. S. 621. — Rivista marittima. Dimensioni delle valvole di sicurezza per le caldaie. S. 277. — Scientific American. 2. Comparison of a turbine and a reciprocating engine for the United States navy. S. 340. The motive power of a $25\frac{1}{4}$ knot liner. S. 447.

Meteorologi. Nautical Magazine. Icebergs. S. 474. — *Nature Nr. 1938. Some new methods in meteorology. S. 186. — *Annalen der Hydrographie. Die Bedeutung maritim-meteorologischer Beobachtungen für neuere Bedürfnisse der Wissenschaft und Praxis. S. 553. Beiträge zur Theorie der Meeresströmungen. S. 566.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Bestemmelse af en Stedlinie ved Hjælp af Kronometret og et beskadiget Refleksionsinstrument. S. 538. — Nautical Magazine. Temperature-rate of chronometers. S. 463. — Scientific American. 2. The creation of a star. S. 923. Total eclipse of the sun in January, 1907. S. 446. — *Norges Søfartstidende. Nr. 293—294. Praktisk Navigering. — *Annalen der Hydrographie. Transportversuche mit Chronometern. S. 583. Gromonisches Absetzen des Poldreiecks. S. 588. Hilfsgrößen für die Berechnung der im Jahre 1907 stattfindenden Sonnenfinsternisse und Sternbedeckungen. S. 594. — *Petermanns Mitteilungen. Geographische Längen durch die drahtlose Telegraphie. S. 261.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Tidsskrift i Sjöväsendet. Årsberättelse i skeppsbyggeri och maskinväsende år 1906. S. 441. — Engineering. 2. The Khedives yacht «Mahroussa». S. 25. — Nautical Magazine. Modern merchantmen, their design and construction. S. 441. Stability of ships. S. 453. — Yacht. Le yacht de pêche «Ken-a-vo». S. 819. Le vapeur cablier «Grossherzog von Oldenburg». S. 835. — Scientific American. 2. The german marine research boat «Planet». S. 464.

Skovlæsen. Tidsskrift i Sjöväsendet. Sjökadetternas utbildningsprogram. S. 430.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Tidsskrift for Søvæsen. Frankrigs Kystforsvar mod Kanalen. S. 511. Boganmeldelse. S. 560 — Engineering. 2. The tactical qualities of the «Dreadnought»-type of battleship. S. 59. — United Service Magazine. With the «Mosquito» fleet in war (fact and fiction). S. 22. Uneasiness! Is it justified? S. 237. 341. — Marine Rundschau. Die Störungen der neutralen Schifffahrt im russisch-japanischen Kriege. S. 1313. Der taktische Wert der Linienschiffsgeschwindigkeit. S. 1337. Der Bericht des Vizeadmirals Fournier über die französischen Flottenmanöver. 1906. S. 1388. — Scientific American. 2. Sandy Hook coast defences. S. 462.

Sømandsskab. Rivista marittima. Rimorchi in cavi di acciaio e catena. S. 211.

Søopmaaling og Ferskvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Nautical Magazine. East African currents. S. 459.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Scientific American. 2. The De Pluvy diving dress. S. 423. The apparatus of the United States life-saving service. S. 488.

Torpedo- og Søminevæsen. Tidsskrift i Sjøvæsendet. "Viratorn". S. 460. — Engineering. 2. Torpedo-boat Destroyers for the Italian navy. S. 42.

Undervandsbaade. Engineering. 2. The position of the submarine. S. 871. — Marine Rundschau. Unglücksfälle auf Unterseebooten. S. 1378.

Forskelligt. Nautical Magazine. In the smoking room. S. 481. Questions for masters and officers. S. 487. Notes of the month. S. 498. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 1428. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 358.

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 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 Læseværelse er som Regel tilgængelig daglig fra Kl. 10 Fm. —Kl. 7 Em.

Tilgang til Biblioteket.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

Oktober Kvartal 1906.

1ste Afdeling.

- Danske malede Portrætter. Udg. af E. F. Lund og C. C. Andersen, V. Binds 1. — 4. Hefte. (Tilsendt).
- Lindbæk, J., og Stemann, G., De danske Helligaandsklostre. Fremstilling og Aktstykker. Udg. med Understøttelse af Carlsbergfondet. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).
- Panserskibet »Olfert Fischer«s Artilleri. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).
- Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri. Dets Tilblivelse og dets Historie. København 1906. (Tilsendt).
- The Danish Ingolf-Expedition. Vol. VI. 2. Copenhagen 1905. (Tilsendt).
- Lodskaptajn Rønberg, Episoder fra Port Arthurs Belejring. København 1906.
- Meddelelser fra det danske Rigsarkiv. I. 1—2. København 1906. (Tilsendt).
- Andersen, C. I. E., Bygning og Indretning af Flaadens Skibe. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).
- Cuverville, Les leçons de la guerre. Paris 1906.
- Jane, F. T., Heresies of sea power. New York 1906.
- Barfod, H. P. B., Hans Majestæt Kong Christian den Niende. (1888—1906). København 1906.
- Wrangel, H., Vårt Sjöforsvar. Uppsala 1906.
- Rosebery, Napoleon paa St. Helena. København 1906.
- Wulff, H., Da Fjenden var i Landet og andre Ungdomsoplevelser. Kjøbenhavn 1906.
- Reinhard, K., Kortfattet Haandbog i almindelig Søkrigshistorie. København 1906. (Tilsendt).
- Det Forenede Dampskibs-Selskab. Aktieselskab. 40 Aars Udvikling. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).
- Justus Perthes See-Atlas. Gotha 1906.
- Deinhardt, K., u. Schloemann, A., Illustriertes Technisches Wörterbuch in sechs Sprachen. Berlin 1906.
- Klinckflech, O., Technisches und tägliches Lexikon. Berlin 1906.
- Vedel, H., Enkelte Afsnit af Skibsbygningen. Orlogsværftet 1906. (Tilsendt).
- Bastrup, C. C., Konstruktionslære. Orlogsværftet 1906. (Tilsendt).
- , Ballistik. Orlogsværftet 1906. (Tilsendt).

- Kall, R., Landkrigs-kunst i Omrids. Orlogsværftet 1906. (Tilsendt).
 Reinhard, K., Foredrag i Strategi. København 1906. (Tilsendt).
 Troels-Lund, Peder Oxe. København 1906.
 Jensen, I. T., og Goldschmidt, Latinsk—dansk Ordbog. Kjøbenhavn 1886.
 Lloyd, A., Admiral Togo. Tokyo 1905.
 Klado, N. L., Die Kämpfe zur See im russisch-japanischen Kriege. Berlin 1907.
 Kirchhoff, Seemacht in der Ostsee. Kiel 1907.
 Llepmann, M., Der Kieler Hafen im Seekrieg. Berlin 1906.
 Arendrup, C. H., Forsvarssagen. København 1906.

2den Afdeling.

- Wisconsin geological and natural history survey. Bul. N. 14. Ser. Nr 9. Madison 1906. (Tilsendt).
 Projet d'expédition Océanographique double a travers le bassin Polaire arctique. Bruxelles 1906. (Tilsendt).
 Reinhard, K., Kortfattet Haandbog i almindelig Søkrigshistorie. København 1906. (Tilsendt).
 Miller, W., Instrumentekunde für Forschungs-Reisende. Hannover 1906.
 Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Rapports et procès-verbaux. Vol. 5 Bulletin trimestriel. Nr. 3. Copenhagen 1906. (Tilsendt).
 Almanach für die k. u. k. Kriegs-Marine 1902. Pola. (Tilsendt).
 Reisehaandbog over Norge. Christiania 1903. (Tilsendt).
 Die Alpen. Leipzig 1900. (Tilsendt).
 Lauridsen, P., Mellem Slagene 1849—50. Et sønderjydske Mindeskrift Kjøbenhavn 1900. (Tilsendt).
 —, Slesvig og Kronen 1660—1671. En historisk Undersøgelse. København 1906. (Tilsendt).
 Arctowski, H., Projet d'une exploration systématique des régions polaires. Bruxelles 1905. (Tilsendt).
 Breitfuss, L., Aperçu sur l'expédition scientifique pour l'exploration des pêcheries de la cote mourmane. Marseille 1906. (Tilsendt).
 Annales hydrographiques. 2. série. Vol. de 1904. Paris 1904. (Tilsendt).
 Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Rapports et procès-verbaux des Réunions. Vol. 6. Copenhagen 1906. (Tilsendt).
 Tabellarische Reisberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern. 3 Band. Eingänge des Jahres 1905. Deutsche Seewarte. Berlin 1906. (Tilsendt).

- Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1904. Kjøbenhavn. (Tilsendt).
- Rahir, M., Le congrès international pour l'étude des Régions polaires. Bruxelles 1906. (Tilsendt).
- Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Bulletin statistique des pêches maritimes des pays du nord de l'Europe. Vol. I pour les années 1903 et 1904. Copenhague 1906. (Tilsendt).
- Dansk Søulykke-Statistik for Aaret 1905. Kjøbenhavn 1905. (Tilsendt).
- Bestemmelser vedrørende Vareafgift, Bolværkspenge m. v. i Københavns Havn samlede af Københavns Havneforvaltning. København 1906. (Tilsendt).
- Charcot, I. B., Le «Français» au Pôle Sud. Journal de l'Expédition antarctique française 1903—1905. Paris 1906.
- The Hakluy Society. The East and West Indian Mirror. London 1906.
- Aarvog for den danske Fiskeriflaade 1906. (Tilsendt).
- Pearson, J. W., An elementary treatise on the Tides. London 1881. (Tilsendt).
- Moore, J. W., Meteorology practical and applied. London 1894. (Tilsendt).

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Søkort-Arkivets Foranstaltning.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Fortegnelse over de Kort og Farvandsbeskrivelser, der ere udkomne efter den i November-Heftet optagne Fortegnelse.

Anm. Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
			Søkort.
			<i>Kattegat, Nordseen m. m. Kanalen, England.</i>
N	England	1406	North Sea, Dover and Calais to Orfordness and Scheveningen. <i>Okt.</i> 3 sh.
R	Tyskland	63	Skagerrak. 2 Blätter, mit 7 Plänen. 1 : 300 000. <i>Dec.</i> Mk. 3,70.
R	do.	56	Mündungen der Jade und Weser, nördlicher Teil. 1 : 50 000. <i>Dec.</i> Mk. 2,65.
R	Holland	207	Noordzee, Monden van de Eems. 1 : 50 000. <i>Dec.</i> fr. 2,60.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	Amerika	2331	<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i> North Coast of Cuba: Port Gibara Port Vita. <i>Okt.</i>
N	England	3596	<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i> Magellan Strait, Puerta Zenteno (Pocket Harbour), Canal Tortuoso and Laguna Baja. <i>Okt.</i> 2 sh.
R	Frankrig	4234	<i>Middelhavet.</i> Port de Barcelone. <i>Okt.</i>
N	England	40	<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i> India W.: Sind, Karachi (Kurrachee) Harbour. <i>Okt.</i> 3 sh.
N	do.	3581	India E.: Gulf of Manar, app. to Pambam Pass. <i>Okt.</i> 3 sh.
N	England	3597	<i>Asiens Østkyst.</i> China Sea, Billiton Isl. W.: Approaches to Tanjong Pandang. <i>Okt.</i> 2 sh.
N	do.	3037	Korea E.: Port Lazaref and Yung Hing Bay. <i>Okt.</i> 2 sh.
N	Holland	5 _a	Sumatra N.: Straten nabij Noordwesthook Atjeh. 1: 30 000. (Plan Aroih Lam Poejang 1: 10 000). <i>Dec.</i> fr. 1,00.
N	England	2387	<i>Japan.</i> Kiu Stu N. W.: Jo Jima to Madara Jima, incl. Hi- rado Shima. 3 sh.
N	do.	3591	Hokushu (Yezo) S.: Iburi Wan or Uchiura Wan (Vol- cano Bay). <i>Okt.</i> 2 sh.
N	England	3598	<i>Forskelligt.</i> Lines of equal Magnetic Dip 1907. <i>Okt.</i> 1 sh.
N	do.	3603	Mean lines of equal Horizontal Force 1907. <i>Okt.</i> 1 sh.
N	Holland	233	Lichtenlijst van het Koninkrijk der Nederlanden en de Kolonien 1907.
N	Tyskland		Verzeichniss der Leuchtfeuer aller Meere. Heft I—VIII. 1907.
T	Danmark		«Forandringer og Tilføjelser» Nr. 1 og 2 til Den Danske Lods, 6. Udg. 1905. — 1. Januar 1907.
T	do.		«Forandringer og Tilføjelser» Nr. 1 til Fortegnelse over Fyr og Taagesignalstationer i Kongeriget Danmark 1906. — 1. Januar 1907.
T	do.		«Forandringer og Tilføjelser» Nr. 1 og 2 til Den Islandske Lods, 2. Udg. 1903. — 1. Januar 1907.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1907.

Artilleri, Panser. Tidsskrift i Sjøväsendet. Flottans och kustartilleriets personliga beväpning. S. 554. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Artilleriesverteilung an Bord moderner Schlachtschiffe und ihr Einfluss auf die Seetaktik. S. 10. — Scientific American. 1. Large powder chambers and gun erosion. S. 66.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Tidsskrift for Søværnen. Den internationale Radiotelegraf-Konvention. S. 126. — Tidsskrift i Sjøväsendet. Några undersökningar å mottagningsapparater till gnistsignalstationer jämte däraf föranledda reflexioner. S. 546. — Proceedings of the United States naval Institute. Electrical installations of the United States navy. S. 1399. — *Annalen der Hydrographie. Die Nadelanordnung der Kompassrose mit Rücksicht auf Nadelinduktion in den D-Korrektoren. S. 17.

Fiskeri. Revue des deux Mondes. La crise sardinière. S. 410. — Yacht. La pêche de la morue á Islande. S. 29. 46. La pêche de la morue á Terre-Neuve. S. 77. — *Nature. Nr. 1941. International fishery investigation. S. 251.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsævæsen, Vandbygningsvæsen. Ingeniøren. Sikkerhedsforanstaltninger mod Havets Indbryden, udført af armeret Beton efter System de Muralt. S. 25. — Teknisk Forenings Tidsskrift. Colombo Havn. S. 249. — Engineering. 1. The modern development of british fishery harbours. S. 167. 261. — Nautical Magazine. Life as a lighthouse Keeper. S. 53. — Hansa. Missstände in verschiedenen Häfen. S. 41. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Der Suezkanal. S. 275.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Tidsskrift for Søværnen. Den danske Handelsaaades Skoleskib for Befalingsmænd. S. 38. — Nautical Magazine. A talk with the Marquis of Graham. C. V. O. S. 3. Reformation in the merchant service. S. 39. Masters in tramp steamers. S. 45. Shipping in parliament. S. 57. The disadvantages of mail lines. S. 119. The utility of the motorboat in the mercantile marine. S. 125. — Revue maritime. Marine marchande. S. 691. 233. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 13. 30. 47. 60. 78. 95 110. 127. — Rivista marittima. Marine mercantile. S. 519.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Tidsskrift for Søværnen. Nekrologer. S. 28. — Tidsskrift i Sjøväsendet. Åminnelser-

tal. S. 503. — Journal of the Royal United Service Institution. Letter written by Mr. John Wells, dated October 30th, 1805. S. 1. — Nautical Magazine. Liverpool to the west coast of Africa. S. 27. 114. Voyage of the S. S. Norfolk. S. 51. Pertinent personalities. S. 72. 156. Captain George I. Johnston. S. 99. — United Service Magazine. The hundred years' war. S. 523. — *Revue maritime*. Archives du port de Bordeaux. S. 537. — *Yacht*. Le «Français» au pôle sud. S. 6. Expédition antarctique française. S. 86. — Hansa. Der norddeutsche Lloyd seit 1857. S. 86. — *Marine Rundschau*. Emdens Eroberung 1866. S. 76. Siedlung und Wirtschaft der Weissen in Afrika. S. 147. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Uebersichtliche Zusammenstellung der Operationen während der Belagerung von Port Arthur. S. 41. Reise der «Gjøa» im amerikanisch-arktischen Archipel. S. 202. — *Rivista marittima*. Le Antille nel 1906. S. 445. — Proceedings of the United States naval Institute. The voyage of the Dewey. S. 1163. Naval administration under secretaries of the navy Smith, Hamilton, and Jones, 1801—1814. S. 1289. — *Scientific American*. 1. Capt. Amundsen's voyage and the magnetic North Pole. S. 12.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søvæsen. Ved Aarsskiftet. S. 1. Meddelelser fra alle Mariner. S. 32. Hvor bør vore Orlogskibe bygges? S. 111. Sverig. S. 165. — *Norsk Tidsskrift for Søvæsen*. Nogle betragtninger i Anledning af «Dreadnought». S. 19. Fra fremmede mariner. S. 42. — *Tidsskrift i Sjøvæsendet*. Anförande på högtidsdagen. S. 521. Huru bäst tillvarataga våra 1:sta klass kannonbåtar? S. 535. Årsberättelse i reglementen, förvaltning samt hälso- och sjukvård. S. 577. Meddelanden från främmande mariner. S. 618. — *Engineering*. 1. The new naval docks at Devonport. S. 197. 267. Naval policy. S. 213. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 83. 221. The standard of naval strength. S. 123. — *Revue maritime*. Marines étrangères. S. 126. 581. — *Yacht*. Correspondances des ports. S. 3. 22. 43. 53. 75. 84. 101. 123. Marines militaires de l'étranger. S. 11. 37. 69. 99. Les opérations de la commission de classement des officiers de vaisseau. S. 17. Stations locales et divisions volantes. S. 27. La marine au sénat. S. 33. 49. La marine française en 1906. S. 34. 62. Le cuirassé anglais Africa. S. 40. Le cuirassé américain «Vermont». S. 56. La répartition des forces navales françaises. S. 65. Le croiseur américain «Milwaukee». S. 69. Cuirassement et vitesse. S. 81. Modification de l'avant des cuirassés de 18 000 tonnes. S. 86. Le croiseur péruvien «Coronel-Bolognesi». S. 87. Matériel suranné. S. 97. Tonnage et armement. S. 108. Les services d'administration et de contrôle dans la marine. S. 113. — *Marine*

Rundschau. Rundschau in allen Marinen. S. 79. 221. Vorbereitungen für die zweite Haager Friedenskonferenz. S. 168. Die Reorganisation des Seeoffizierkorps der Vereinigten Staaten. S. 176. Stapelläufe der Kriegsmarinen im Jahre 1906. S. 260. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Probefahrten des englischen Schlachtschiffes »Dreadnought«. S. 89. Fremde Kriegsmarinen. S. 105. 206. 311. Die Detailangaben für die drei Panzerkreuzer der englischen »Invincible«-Klasse. S. 102. Der französische Marinevoranschlag pro 1907. S. 147. Budget der k. und k. Kriegsmarine für das Jahr 1907. S. 305. — *Rivista marittima*. Marina militare. S. 491. — *Proceedings of the United States naval Institute*. Sabre and Bayonet. S. 1213. Permanence of enlisted force of the navy. S. 1251. The inherent tactical qualities of all-big-gun, one-caliber battleships of high speed, large displacement and gun-power. S. 1337. Some remarks on the workings of a navy-yard pay-office. S. 1387. Discussion (How to have the ship's store we want). S. 1561. Professional notes. S. 1569. — *Scientific American*. 1. Speed trials of the battleship »Vermont«. S. 7. The launch of the »Satsuma«. S. 69. Why the big one-calibers gun battleships are best. S. 126. The battleship of the future. S. 133. 150.

Lystsejlad. Yacht. Quelques idées sur le cruising. S. 2. 20. 38. 55. 76. Le yacht mixte »Oiga«. S. 4. Nouvelles et faits nautiques. S. 8. 24. 40. 56. 72. 88. 104. 120. Du mesurage des yachts par la formule internationale. S. 10. La situation anciens et des nouveaux bateaux sous l'empire de la nouvelle jauge. S. 44. Championnats nationaux. S. 67. La nouvelle formule de jauge des croiseurs rapides automobiles. S. 93. Les effectifs des équipages sur les grands yachts. S. 114. — *Scientific American*. 1. Trend of motor-boat development. S. 162. Long-distance motor-boat races for 1907. S. 163. Power-boat notes. S. 163. Recent performances of french hydroplan boats. S. 164. Latest types of cruising power-boats. S. 167. A high-speed motor-boat that can be built at home. S. 170.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe S. 36. 94. — *Tidsskrift for Søvæsen*. Lægevidenskabelige Erfaringer fra den russisk-japanesiske Krig 1904-1905. S. 47. — *Marine Rundschau*. Über Malariaverhütungsmassregeln an Bord unserer Kriegsschiffe. S. 67.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Kriegsmarine). Engineering. 1. A lesson in marine engine detail. S. 245. The deformation of propeller-blades. S. 263. — *Nautical Magazine*. The history and development of the marine engine. S. 32. *Marine engine*. S. 102. — *Yacht*. Les essais du cuirassé américain »Ne-

braska. S. 104. L'accident du torpilleur «339» et les chaudières à petits tubes. S. 115. — Rivista marittima. Mine e turbina. S. 403. — Scientific American. 1. Quick-steaming marine-boilers. S. 106. Gyroscopic action of marine turbines. S. 162. New types of gas engines for marine work. S. 169.

Meteorologi. Scientific American. 1. To morrows' weather: how it is foretold? S. 108. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 24. Stormvarsler. — *Annalen der Hydrographie. Treibeis in südlicher Breiten. S. 5. Über die Erforschung der Luftbewegung in den oberen Schichten über dem Atlantischen Ozean. S. 42.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Lord Kelvins Azimuth-Mirror. S. 89. 101. — Nautical Magazine. Some ancient instruments of navigation. S. 5. 108. — Revue maritime. Etude des principaux calculs nautiques. S. 43. — Marine Rundschau. Der Einfluss der terrestrischen Strahlenbrechung auf die Ortsbestimmung auf See. S. 197. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. »Diffuser« für indirekte Beleuchtung. S. 100. — Rivista marittima. Diagramma polare delle deviazioni magnetiche. S. 471. — Proceedings of the United States naval Institute. A new method in nautical astronomy. S. 1329. — Scientific American. 1. Morning and evening stars for 1907. S. 130. — *Annalen der Hydrographie. Kurze Zeit-Azimuth-Tafel für alle Gestirne und beliebige Breiten. S. 26. Eine neue Anordnung der A-, B-, C-Tafeln. S. 39.

Signalvæsen. Dansk Søfartstidende. Undervands Klokkesignaler. S. 57. — Hansa. Optische Nachtsignale. S. 39. 101. Unterwassersignale. S. 113. — Marine Rundschau. Unterwasser-Schallsignale. S. 41. — *Annalen der Hydrographie. Unterwasser-Schallsignale, ihre historische Entwicklung, ihre Fortschritte und ihr gegenwärtiger Stand. S. 9.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Engineering. 1. Stern-wheel steamer »Endeavour« for the Baptist missionary society. S. 80. — Nautical Magazine. Modern merchantmen, their design and construction. S. 10. 132. Concerning an up-to-date »Tramp«. S. 17. Letter of enquiry re freeboard rules. S. 69. — United Service Magazine. New method of testing the speed of ships. S. 467. — Revue maritime. Etude sur les canots automobiles en 1906. S. 5. — Yacht. Le vapeur anglais »Carnarvon«. S. 21. Le vapeur norvégien »Borgestad«. S. 28. Gouvernails des fortunes des navires »Martha-Woermann« & »Roosevelt«. S. 92. Les bateaux norvégiens. S. 116. Le »Lady Grey«, Vapeur brise-glace, hydrographique et de sauvetage. S. 126. Le vapeur américain à turbines »Governor Cobb«. S. 13. — Marine Rundschau. Die

VIII ordentliche Hauptversammlung der schiffbautechnischen Gesellschaft. S. 47. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Der Eildampfer »Mauretania« der Cunard Steamship Co. S. 197. — Hansa. Raasegel nach der Mitte einzuholen. S. 26. 50. — Scientific American. 1. The »Express« coalbagging lighter for coaling war vessels in harbor. S. 110. Machine for recording the vibration of ships. S. 129.

Skolevæsen. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Officersuddannelsen i den engelske Marine. S. 1. — Nautical Magazine. Training of boys for our merchant service. S. 129. — United Service Magazine. Self-culture in the navy. S. 457. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die heurige Aufnahme von Bewerbern in der Marineakademi zu Livorno. S. 73.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Tidsskrift for Søværnen. De franske Flaademanøvrer. S. 78. — Vort Forsvar. Krigsretten over Admiral Nebogatow. Nr. 681. — Norsk Tidsskrift for Søværnen. Krigsretten over torpedobaaden »Bedowy«'s overgivelse. S. 8. Lernets blokademine. S. 27. — Tidsskrift i Sjöväsendet. Befälsförhållanden inom kust- och gränsfästningar. S. 610. Det rysk-japanska kriget. S. 562. — Engineering. 1. Defence of maritime commerce. S. 244. — United Service Magazine. Australian naval defence. S. 461. The organisation of our imperial defence resources. S. 469. Notes on imperial federation for defence. S. 549. — Marine Rundschau. Trafalgar und Tsuschima (Preisarbeit). S. 3. Eine deutsche Seekriegsgeschichte. S. 34. Die Kapitulation des »Bjadowy« und der Schiffe Nebogatows vor dem Krieggericht. S. 186. Meinungsaustausch. I. Der taktische Wert der Geschwindigkeit. II. Flachbahn- oder Stellfeuergeschütz zur Küstenverteidigung? S. 563. Ein russisches Kriegstagebuch über die Schlacht in der japanischen See. S. 249. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Einige artilleristisch-taktische Details über die Seekämpfe am 14. August 1904 in der Korea-Strasse und am 27. Mai 1905 bei Tsuschima. S. 1. Taktische Geschwindigkeit. S. 163. Der »Knjaz Suvorov« in der Seeschlacht bei Tsuschima. S. 178. Die italienischen Flottenmanöver 1906. S. 239. Gebrauch der Schiffsmaschinenkomplexe bei taktischen Manövern. S. 299. — Rivista marittima. La guerra e l'educazione nazionale. S. 409.

Søret og Søfartslove. Nautical Magazine. The new merchant shipping act. S. 144.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Nautical Magazine. Sea mysteries and a suggestion. S. 139. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über die Rettung der Besatzung gesunkener Unterseebote. S. 75. Die vermutlichen Ursachen des

Unterganges, sowie die Bergung des französischen Unterseebotes »Lutin«. S. 133. — Rivista marittima. La perdita del »Lutin«. S. 429. — Scientific American. 1. The »Larchmont« disaster. S. 162.

Torpedo- og Søminevæsen. Yacht. Au sujet du nombre de torpilleurs nécessaires à notre marine. S. 1. L'accident du torpilleur »339«. S. 193.

Undervandsbaade. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Undervandsbaades sjødygtighed og stabilitet, bevist ved prøverne af en ny Holland-type »Luctar« for den hollandske regering. S. 37. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Probefahrtsprogramme für Unterseebote in der Vereinigten Staaten-Marine. S. 70.

Forskelligt. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Forskjelligt. S. 50. — Nautical Magazine. In the mess room. S. 62. Questions for masters and officers. S. 23. 68. Notes of the month. S. 81. 163. — United Service Magazine. A »floating concern«. S. 544. — Yacht. A propos des menaces de grève: une précaution à prendre. S. 28. — Hansa. Sie können nicht sprechen. S. 64. 74. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 116. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 533. — Proceedings of the United States naval Institute. Christian ethics an element of military education. S. 1367.

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 Sognedag fra Kl. 3—4 Em.; i Sommerhalvaaret 2 Gange ugentlig (Mandag og Torsdag) fra Kl. 3¹/₂—4¹/₂ 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.

Marine-Literatur.

Ved Premierløjtnant Rechnitzer.

- Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten. VII. Aargang 1907. Pris 4.50 Mk. J. F. Lehmanns Verlag. München.
- Alberto Lumbroso: Il proceso dell' Ammiraglio di Persano, con una prefazione ed un appendice di documenti inediti sulla campagna navale di Lissa (1866). Roma 1905. Fratelli Bocca.
- Trautenau-Custoza-Lissa 1866. Von Oberleutnant Karl Harbauer. 2 Dele. Verlag von C. W. Stern. Wien 1906.
- Neues See-Krieg-Spiel „Admiral Pampero“. Versandhaus Louis Hoppe, Goslar a. H. Pris Mk. 2.80 og Porto.
- Dr. R. Zeltz, Lehrer an der staatlichen Navigationsschule in Hamburg: Handbuch der Nautik. 1906. Pris indb. 4 Mark.
- Chronologische Übersicht zum Russisch-Japanischen Kriege. Erster Teil. Verlag von L. W. Seidel & Sohn.
- Das Veranschlagen von Schiffen. Von Heinrich Herner. Hannover 1906. Verlag von Dr. Maz. Jänecke. Pris 1.60 Mk.
- Ezcubitor. The truth about the navy. London 1907. Chapman & Hall.
- Huggenson, F. J.: Naval battle in the century. London 1906. W. & R. Chambers. Pris 5 sh.
- Hirst, F. W., Commerce and property in naval warfare. London 1906. Macmillan & Co. 1 sh.
- Klado, N. L., Die Kämpfe zur See in Russisch-Japanischen Kriege. Deutsch von Hasse. Berlin 1907. K. Sigismund. Pris 6 Mk.
- Moorhouse, E. H. — Nelson's Lady Hamilton. London 1906. Methuen & Co. Pris 7 sh. 6 d.
- Robinson, M. — How to take the correct time by the sun. Jarrold & Sons. London 1906. 6 d.
- White, G., Shortened and simplified method on finding latitude and longitude by two attitudes of the sun or star. Glasgow 1906. J. Murro & Co. 2 sh. 6 d.
- Jean Rey. Einiges über Gasturbinen. Auszug aus den Mitteilungen der Société des ingénieurs civils de France. Mai 1906.
- Breusings Nautische Tafeln. Leipzig 1907. Verlag von M. Henisins Nachfolger. Indb. 9 Mark.
- Pepy's Memoires of the Royal Navy, 1679—1688. Edited by I. R. Tanner, Fellow of Magdalene College, Cambridge. At the Clarendon Press. 1906. Price 5 sh. net.
- 'Seas Songs and Balads'. Selected by Christopher Stone, with an Introduction by Admiral Cyprian Bridge. G. C. B. Oxford. At the Clarendon Press. 1906. Price 2 sh. 6 d.
- Commandant de Balincourt. Les flottes de Combat. En 1907. 5 fr.

- Almanach für die k. und k. Kriegsmarine 1907. XXVII. Jahrgang. Pola. In Kommission bei Gerold & Komp. Wien.
- Burgoyne, A. H., Submarine Navigation, Past and Present. 2 Vols. Ill. Reissue. London. 31 sh. 6 d.
- Endres, Karl, Kriegsgeschichtsrat. Die Ehrengerichtsverordnungen für die Offiziere der kaiserl. Marine. Berlin. Geb. 2 Mk.
- Gaborit, René, docteur en droit. Questions de neutralité maritime, soulevées par la guerre russo-japonaise (L'Inviolabilité des eaux neutres; l'Asile; le charbonnage en eaux neutres). Paris.
- Joubert, H., enseigne de vaisseau. Étude sur l'histoire de la marine italienne. Paris.
- Position-Line Star Tables: For fixing ship's position by reduction to Meridian and Prime Vertical without logarithmic calculation. Equally adapted to Marcq St. Hilaire and Ordinary Sumner Methods. By H. B. Goodwin, R. N. London 1906. Published by I. D. Potter. Price 5 sh.
- New extensive A. B. C. Tables for Azimuth, Position lines. Error in longitude due to an error in latitude etc. By S. Mars. Assistant at the Meteorological Office, Amsterdam. P. Noonhoof, Groningen. Price 2 sh. 6 d.
- Die Schiffsschraube. II. Teil Ihre konstruktive Durchbildung, mit einem Anhang: der Schraubenantrieb der Motorboote. Von Albert Achenbach. Mit 20 Tafeln und 18 Tabellen. Verlagsbuchhandlung Robert Cordes. Kiel. Preis 14 Mk.
- Handbuch für Küstenvermessungen. Herausgegeben von Reichsmarine-Amt. Erster Band: Text. Zweiter Band: Tafeln. Mit 84 Textfiguren und 5 Blatt Figuren als Anhang. Berlin 1906. E. S. Mittler & Sohn. Preis geb. 5 Mk.
- Marine-Taschenbuch. Mit Genehmigung des Reichs-Marine-Amtes, auf Grund amtlichen Materials bearbeitet und herausgegeben. 5. Jahrgang 1907. Mk. 3.25, geb. Mk. 4. E. S. Mittler & Sohn. Berlin.
- Atherley-Jones, L. H., Commerce in war. London 1906. Methuen & Co. 21 sh.
- Borrmann, H., Die Kunst des Ruderns. Berlin 1907. Wedekind & Co. 4 Mk.
- Lehmann-Felskowski, G., Der deutsche Schiffbau 1900 bis 1906. Boll & Pickardt. 12 Mk.
- Lenschau, Dr. Th., Deutsche Wasserstrassen und Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für den Verkehr. Halle a. S. 1907. 3 Mk.
- Maude, N. F., Die Entwicklung der modernen Strategie, seit dem 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Deutsch von I. Nestler. Leipzig und London 1907.

- Neumann, H., Die Verbrennungskraftmaschinen in der Praxis. Hannover 1906. M. Jänecke. 4 Mk.
- Wiese, Dr. I., Das Meer. Berlin 1907. A. Schall. 6 Mk.
- „The Battle of Tsushima“. By Captain Vladimir Semenov, one of the survivors. Translated by Captain A. B. Lindsay. With a preface by Sir George S. Clarke, G. C. M. G., John Murray. 1906. Price 3 sh. 6 d. net.
- Naval Policy: A Plan for the study of war. By Barfleur. William Blachwood & Sons. 1907. Price 7 sh. 6 d net.
- Before Port Arthur in a Destroyer. Translated from the Spanish edition by Captain R. Grant, D. S. O. John Murray. 1907. Price 9 sh. net.
- La Guerre Navale Moderne. De Lissa à Tsushima. By Michel Meyrs. 2 sh. 6 d. (Augustin Challamel). Paris 1906.
- Unterrichtsbuch für Sanitätsmannschaften der kaiserlichen Marine. (D. E. Nr. 275). Berlin. Mk. 1.72, kart. Mk. 2.25.
- Rosenthal (H.), M. Müller und R. Bayer, Navigationsschul-Lehrer. Neuere Schiffsmaschinen. Hilfsmaschinen und Apparate nebst den wichtigsten Klein-Schiffsmotoren und Dampfturbinen. Für Schule und Praxis. Atlas. Mit über 1200 in Steingravur ausgeführten Abbildungen auf 53 Tafeln. Berlin. K. W. Mecklenburg. 20 Mk.
- Maux (de). Les Intérêts maritimes de l'Allemagne. Essai sur les causes de la politique allemande. Paris. Chapelot et Cie.
- Navy Disturbances at Portsmouth. Admiralty Minute. Wyman. 2¹/₂ d.
- Chinese Maritime Customs. Wyman. 1 d.
- Een Outwerp voor de samenstilling en bemanning der toekomstige nederlandsche Oorlogsvloot, door I. M. V. Knijf, Kapitein ter zee. Helder. C. de Boer jr. 1906.
- Seemacht in der Ostsee. Ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jahrhundert. Von Kirchoff, Viceadmiral z. D. Kiel. Verlag von Robert Cordes. 1907. Preis geb. 14 Mk.
-

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Søkort-Arkivets Foranstaltning.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Fortegnelse over de Kort og Farvandsbeskrivelser, der ere udkomne efter den i Marts-Heftet optagne Fortegnelse.

Anm. Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
Søkort.			
<i>Østersøen.</i>			
R	Tyskland	23	Frisches Haff, östl. Teil (mit 1 Plan). 1:75 000. <i>Febr.</i> Mk. 2,80.
R	do.	43	Hohwacht Bucht (mit 1 Plan). 1:50 000. <i>Febr.</i> Mk. 3,10.
R	do.	39	Gewässer um Aarö. 1:50 000. <i>Febr.</i> Mk. 3,20.
R	do.	27	Alsen-Sund. 1:12 500. <i>Febr.</i> Mk. 1,10.
<i>Kattegat, Nordseen m. m. Kanalen, England.</i>			
N	Norge	C. 1	Kristiania til Bundefjorden og Spro.
N	do.	C. 2	Spro til Filtved.
N	do.	C. 3	Drammen til Rødtangen.
N	do.	B. 45 ¹	Vikten til Sklinden.
N	do.	B. 50	Skibaasvær til Aasvær og Trænen.
N	do.	B. 53	Trænen til Nesøen og Myken.
N	do.	B. 65	Lofotodden til Ure.
N	do.	B. 66	Fuglehuk og Ramberg til Eggum.
N	do.	B. 68	Eggum og Gimsø til Gankværø og Stokmarknes.
R	England	1697	England S.: Plymouth Sound. <i>Dec.</i> 3 sh.
R	do.	30	Plymouth Sound and Hamoaze. Eastern Channel. <i>Okt.</i> 5 sh.
R	do.	1951	England W.: Liverpool Bay. <i>Okt.</i> 3 sh.
N	do.	3564	Scotland W.: Loch Kishorn and Appr. to Loch Carron. <i>Nov.</i> 3 sh.
N	do.	3601	Scotland W., Isle of Skye: Loch Dunvegan incl. Loch Bay. <i>Dec.</i> 3 sh.
N	do.	2582	Orkney Isls.: Pierowall Road and Approaches. <i>Dec.</i> 2 sh.
R	Tyskland	61	Schleswig-Holstein, W.-Küste, südl. Teil. 1:100 000. <i>Febr.</i> Mk. 2,70.
R	do.	87	Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland. (2 Blätter). 1:100 000. <i>Febr.</i>
R	Frankrig	3910	Rade de Calais. <i>Edit. Nov. 1908.</i>
R	Holland	207	Monden van de Eems. 1:50 000. <i>Jan.</i> fr. 2,60.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
			<i>Nordlige Atlanterhav.</i>
N	Amerika	2362	Newfoundland E., White Bay: Cat Arms. <i>Dec.</i>
N	do.	2374	do. E., Bay of Exploits: Lewisport Har- bour. <i>Dec.</i>
N	do.	2367	do. E., White Bay: South Arm and Seal Cove. <i>Dec.</i>
N	do.	2375	do. S., Placentia Bay: Long Harbour and St. Croix Bay, and adjacent An- chorages. <i>Dec.</i>
N	England	3583	do. E., Notre Dame Bay, Bay of exploits, Sheet V. <i>Nov.</i> 3 sh.
R	Frankrig	3032	D'Ouessant à la Loire. <i>Edit. Dec. 1906.</i>
			<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaimiske Hav.</i>
R	England	2343	S. Domingo Isl., Samana Bay, Approach to Sta. Barbara, Port Sta. Barbara, Samana Bay. <i>Nov.</i> 2 sh.
			<i>Syd-Amerikas Østkyst.</i>
R	England	1282B	Rio de la Plata, sheet IV, V og VI. <i>Nov.</i>
			<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i>
N	England	3610	Magellan Strait: Dawson Isls., Willes, Harris and Fox Bays. <i>Nov.</i> 2 sh.
N	do.	1313	Chile, the Channels between Maullin Bay and Port Montt. <i>Dec.</i> 3 sh.
			<i>Middelhavet.</i>
N	England	1448	Spain S.: Archebuche Point to Chullera Point, incl. Gibraltar Bay. <i>Nov.</i> 3 sh.
N	do.	3609	Sardinia N. E.: Port Terranova. <i>Nov.</i> 2 sh.
N	do.	3578	Eastern Approaches to the Strait of Gibraltar. <i>Dec.</i> 3 sh.
N	Frankrig	5192	Abords Sud de Marseille. Iles du Frioul. Rade de Endoume. <i>Febr.</i>
N	do.	5281	Port de Bizerte et Goulet du Lac. <i>Febr.</i>
			<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i>
R	England	8c	Red Sea, sheet III. <i>Okt.</i> 3 sh.
R	do.	833	Rangoon River and Approaches. <i>Nov.</i> 4 sh.
N	do.	69	India E.: Gulf of Manar, Pambam Pass. <i>Dec.</i> 3 sh.
N	Holland	63	Gaspar Straten. 1:200 000. <i>Febr.</i> fr. 1,50.
			<i>Asiens Østkyst.</i>
N	England	3588	China S.E.: Canton River Delta. <i>Dec.</i> 3 sh.
N	do.	1255	do. N.E.: Province of Shantung, Kyau Chau Bay to Lai Chau Bay. <i>Dec.</i> 3 sh.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	England	913	Yellow Sea, West Coast of Korea, Makau Group to Clifford Isl. <i>Dec.</i> 3 sh.
			<i>Japan.</i>
N	England	992	Hokushu (Yezo) S.E.: Akkeshi Wan. <i>Nov.</i> 2 sh.
R	do.	210	Harbours on the E.-coast of Nipon (Honshu) Ya- mada Ko. <i>Dec.</i> 2 sh.
R	do.	991	Anchorage on the coast of Yezo Isl. Kushiro Road. <i>Dec.</i> 2 sh.
			<i>Arctic Sea.</i>
R	England	654	Bering Strait. <i>Nov.</i> 3 sh.
			Forskelligt.
N	England	3613	Mean Lines of equal Vertical Force 1907. <i>Nov.</i> 1 sh.
R	do.	3177	South Polar chart. <i>Okt.</i> 3 sh.
N	Tyskland		Segelhandbuch für die Nordsee, II. Teil, 1stes Heft. Die Küste Norwegens von Lindesnes bis zur rus- sischen Grenze. 2. Aufl. 1907. Mk. 4,00.
N	do.		Segelhandbuch für den persischen Gulf. 1. Aufl. 1907. Mit 94 Küstenansichten. Mk. 3,00.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1907.

Artilleri, Panser. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Om automatiske haandskydevaaben. Deres principielle konstruktion, fordele og mangler. S. 61. — Tidsskrift i Sjöväsendet. Årsberättelse i bestyckning och bevåpning år 1906. S. 1 — Yacht. Au sénat: Le projet de loi sur le corps des ingénieurs d'artillerie navale. S. 159. — Scientific American. 1. The «Jena» disaster and stable gunpowder. S. 246. Naval markmanship. S. 266.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Scientific American. 1. Controlling torpedoes by wireless telegraphy. S. 250. — *Annalen der Hydrographie. Über die durch Längsneigung eines Schiffes erzeugte Deviation. S. 130.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsævæsen, Vandbygningsvæsen. Ingeniøren. Nieuwer Waterweg. S. 83. Knippelsbros Ombygning. S. 95. Forslag til Lov om Esbjerg Havns Udvidelse. S. 104. — Nautical Magazine. The general lighthouse boards. S. 201. 296. White Star line and Southampton. S. 220. — Revue des deux Mondes. La grande navigation et les ports français. S. 332.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Tidsskrift for Søværnen. Den nordatlantiske Skibsfart og dens Dampskibstyper. S. 205. — Nautical Magazine. Is there a shortage of merchant service officers? S. 217. Seafarers and the workman's compensation act. S. 319. Shipping in parliament. S. 321. — Revue maritime. La caisse de prévoyance des marins français du commerce. S. 435. Marine marchande. S. 555. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 142. 160. 175. 191. 207. 222 La marine marchande au parlement. S. 193. — Hansa. Zur Lage der Segelschiffahrt. S. 141.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Dansk Tidsskrift. Rebellerne i Trankebar. S. 618. — Nautical Magazine. Boat voyages. S. 193. Regarding the channel tunnel. S. 223. Pertinent personalities. S. 241. 333. Captain R. R. Hubbard, Bey, of the turkish navy. S. 279. Sea customs. S. 291. New atlantic routes. S. 309. — United Service Magazine. The hundred years' war. S. 600. The coming struggle for sea power. The rise of the United states navy. S. 1. — Marine Rundschau. Die Taktik de Ruyters und ihre Bedeutung im Rahmen der Gesamtentwicklung der Segelschiffstaktik. S. 277. Die japanische Volkswirtschaft nach dem russischen Kriege. S. 303. Die Überführung des Docks »Dewey«

nach den Philippinen. S. 392. — *Geographical Journal*. A new british antarctic expedition. S. 329.

Krigsmarine. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Fra fremmede Mariner. S. 109. — Tidsskrift i Sjöväsendet. Meddelanden från främmande mariner. S. 73. — *Engineering*. 1. The personnel of the fleet. S. 386. The navy estimates. S. 314. — *Journal of the Royal United Service Institution*. The inherent tactical qualities of all big-gun one-calibre battleships of high speed, large displacement and gun-power. S. 265. Naval notes. S. 342. — *United Service Magazine*. A. B. G. B. S. S. 576. The coming struggle for sea-power. The United States navy. S. 588. — *Revue maritime*. Marines étrangères. S. 457. — *Yacht*. Pour la vitesse! S. 129. Le croiseur protégé russe Bogatyr. S. 136. Marines militaires de l'étranger. S. 139. 171. 198. Le cuirassé américain idéal. S. 149. Correspondances des ports. S. 134. 155. 166. 187. 205. 219. La catastrophe de l'Jéna. S. 161. 195. A propos du lancement du croiseur cuirassé «Indomitable». S. 197. Les nouveaux cuirassés français et étrangers. S. 177. Le budget de la marine anglaise. S. 182. Les ingénieurs de la marine navale. S. 161. Les ouvriers des arsenaux. S. 209. Une nouvelle commission d'enquête sur l'Jéna. S. 214. — *Marine Rundschau*. Die taktischen Eigenschaften der «Dreadnoughts». S. 334. Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1905/1906. S. 343. 511. Der französische Marine-Etat 1907. S. 354. Rundschau in allen Marinen. S. 369. 518. Der englische Marine-Etat. 1807/08. S. 485. — *Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Regelung der Offizierstandesfrage in der Vereinigten-Staaten-Marine. S. 291. Fremde Kriegsmarinen. S. 420.

Lystsejlad. *Yacht*. Nouvelles et faits nautiques. S. 136. 153. 168. Les effectifs des équipages sur les grands yachts. S. 151.

Løgevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe S. 162. — *Revue maritime*. Le navire salubre. S. 359.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). *Engineering*. 1. Propelling and ordnance machinery of warships. S. 377. The marine steam-turbine. S. 453. — *Nautical Magazine*. Marine engine. S. 188. 287. Steam turbines S. 225. — *Revue maritime*. Etude sur le frottement, le graissage et les lubrifiants. S. 287. — *Yacht*. Emploi de la turbine à vapeur dans la marine de guerre. S. 173. — *Scientific American*. 1. The gasoline motor in shallow draft vessels. S. 268.

Meteorologi. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Vestindiske orkaner. S. 80. — *Nautical Magazine*. On the keeping of ships

logs. S. 261. — *Nature Nr. 1951. The weather reports of the Meteorological office.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Navigationsvæsenets Ordning. S. 111. 125. 138. — Norsk Tidsskrift for Søvesen. Om transport af kronometere. S. 107. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Neue Methode zur Lösung nautischer Probleme auf geographischem Wege. S. 370. — Scientific American. 1. How to study a star map. S. 230. — *Annalen der Hydrographie. Elementare Theorie der Sonnentiden. S. 122.

Signalvæsen. Nautical Magazine. Another chat on Morse signalling. S. 230. The new requirements in signalling. S. 243. — Hansa. Optische Nachtsignale. S. 151.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Dansk Tidsskrift. Havets Giganter. S. 634. — Norsk Tidsskrift for Søvesen. Chr. Smith's ramme david. S. 103. — Life-Boat. Ancient and modern ships. S. 1. — Nautical Magazine. Modern merchantmen, their design and construction. S. 206. 300. — Yacht. Le cinq-mâts allemand «R. C. Rickmers». S. 152. — Scientific American. 1. The passing of american square rigged vessels. S. 209.

Skolevæsen. Nautical Magazine. A cursory glance at merchant navy training. S. 313. — Yacht. L'école des gabiers. S. 145.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Militært Tidsskrift. Nyt Forslag angaaende Forsvarsvæsenets Ordning i Sverige. S. 105. — Tidsskrift for Søvesen. Engelske Flaademanøvrer i 1906. S. 167. Boganmeldelse. S. 225. — Norsk Tidsskrift for Søvesen. Bemærkninger i Anledning af Artiklen om «Lernets blokademine». S. 74. Boganmeldelse. S. 124. — Tidsskrift i Sjöväsendet. Engelska flottans stora manøvrer 1906. S. 25. — Journal of the Royal United Service Institution. The battle of Tsushima. In memory of «The Suvóroff». S. 213. 319. — United Service Magazine. The navy and the coastguard. S. 14. — Marine Rundschau. Trafalgar und Tsushima (Preisarbeit). S. 417. Das Vermächtnis eines deutschen Seekriegslehrers. S. 477. Der Bericht der englischen Admiralität über die Manöver 1906. S. 502. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die fliegende Division (The fast wing). S. 339. Der offizielle Bericht des Admirals Fournier über die Flottenmanöver des Jahres 1906. S. 379. Der Procez wegen Übergabe der dritten Eskadre. S. 391. — Scientific American. 1. The «Mikasa» was sunk by spontaneous magazine explosion. S. 186.

Sømandsskab. Marine Rundschau. Moderne Seemannschaft und Technik. S. 457.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Was ist die Vermessung dem Seeofficier? S. 367.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Fiskeritidende. Forslag til Redningsforsøg i Strandingstilfælde. S. 100. Redningsdragen. S. 106. — Dansk Tidsskrift. Det jydsk Redningsvæsen. S. 600. — Life-Boat. Early history of the sliding-keel. S. 791. — Nautical Magazine. Raising sunken ships. S. 213. The Berlin heroes. S. 347. — Yacht. L'échouage du «Jean Bart». S. 140. Le canot de sauvetage «Président van Heel». S. 141. — Scientific American. 1. Kites in life-saving operations. S. 207. How compressed air raised a sunken ship, the remarkable salving of the steamship «Bavarian». S. 250.

Torpedo- og Søminevæsen. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über die Armierung von Torpedobooten auf Grund taktischer Erwägungen. S. 356. — Scientific American. 1. Government test of submarines. S. 206.

Undervandsbaade. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Ulykker ved Undervandsbaade. S. 93. — Yacht. Sous-marin allemand. S. 221.

Forskelligt. Dansk Tidsskrift. Om Forsvarssagen. S. 612. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Forskjelligt. S. 116. — Nautical Magazine. In the mess room. S. 233. 325 Questions for masters and officers. S. 239. 331. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 543. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 67. Mandskabs-Spørgsmaalet og Skudsmaalsbøger.

Tilgang til Biblioteket.

Januar Kvartal 1907.

Iste Afdeling.

Militär-Kalendern. 1907. Uppsala & Stockholm.

Littlehales, G. W. Altitude, Azimuth and Geographical Position. Philadelphia 1906.

The Harmsworth Encyclopoedia. 10 Vols. London 1906.

Stenzel, A., Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Berücksichtigung der Seetaktik. Erster Theil. Hannover u. Leipzig 1907.

Schenzleer, D. F., Michiel Adriaenz de Ruyter. 's Gravenhage 1907.

2den Afdeling.

- Duc d'Orléans. A travers la Banquise du Spitzberg au Cap Philippe. Mai—Août 1905. Paris 1907.
- Fennia. Bulletin de la Société de Géographie de Finland. Nr. 19—22. Helsingfors. (Tilsendt).
- Kiær, H., Dansk Indflydelse i Grønland. Bidrag til Belysning af grønlandske Spørgsmaal og Fremtidsopgaver. København 1906.
- Annual Report of the Hydrographer to the Bureau of Equipment for the Fiscal Year ending June 30, 1906. Washington 1907. (Tilsendt).
- Nansen, F., Northern Waters: Captain Roald Amundsen's Oceanographic Observations in the Arctic Seas 1901. Christiania 1906. (Tilsendt).
- Samling af Love og Bestemmelser, som angaa Søværnet. 1906. (Tilsendt).
- Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Bulletin trimestriee Nr. 4. Avril—Juin 1906. Publications de circonstances. Nr. 35. 36. Copenhague 1907. (Tilsendt).
- Beretning om Søværnets Skoler i Skoleaaret 1905—1906. København 1907. (Tilsendt).
- Orlogsværftets Driftsplan 1907—08. (Tilsendt).
- Report of the Superintendent of the Coast and Geodetic Survey. July 1905—June 1906. Washington 1906. (Tilsendt).
- Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra 1. April 1905 til 31. Marts 1906. København 1907. (Tilsendt).
- Bulletin de Commission Géologique de Finland Nr. 17. 18. Helsingfors 1906. (Tilsendt).
- Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, der ere tildelte Kendingssignaler. 18. Udgave. 1907. (Tilsendt).
- Berg, P. V. P., Forslag og Plan til en ny København—Gedser Rute. Kolding 1907. (Tilsendt).

Marine-Literatur.

Ved Premierløjtnant Rechnitzer.

- Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Berücksichtigung der Seetaktik. — Von Alfred Stenzel, Kaiserlicher Kapitän zur See á la suite der Marine. Erster Teil. Mit einem

- Vorwort von R. Dittmer. Hannover und Leipzig. Hahnsche Buchhandlung. 1907.
- Commerce in War. Von L. A. Atherley-Jones. London. Verlag von Methuen & Co.
- Kaiserliche Marine, Deutsche Seewarte: Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern. 3. Band: Eingänge des Jahres 1905—1906.
- Kurt Elsner v. Gronov und Georg Sohl: Militärstrafrecht für Heer und Marine des Deutschen Reichs. Berlin 1906. Verlag von H. W. Müller. Ladenpreis 10 Mark.
- P. Schreckenthal: Das österreichische öffentliche und Privat-Recht. Wien, Berlin usw. 1906. Deutsches Verlagshaus Bong & Co. Preis 8 Kronen.
- Technischen und täglichen Lexikon•. Von Fregattenkapitän Klincksieck. Verlag von Boll & Pockardt, Berlin. Preis vollständig etwa 37 Mark.
- Leitfaden für den Unterricht in der Maschinenkunde an der Divisionsschule der 2. Werftdivision. Verlag von Carl Lohses Nachf., Wilhelmshaven. Preis 2.25 Mark.
- Dr. Richard Wegner: Eine praktisch brauchbare Gasturbine. Rostock 1906. C. I. E. Volckmann. 1 Mark.
- Felix Langen: Die Aussichten der Gasturbine. Rostock 1906. C. I. E. Volckmann. 1 Mark.
- Friedags »Führer durch Heer und Flotte«. Verlag von Alfred Schall, Berlin. 1907. Preis 2 Mark, geb. 2.50 Mark.
- Barthélemy et Varenne, G.: Manuel d'hygiène navale. Paris 1907. A. Challamel. frcs. 6.50.
- Biles, I. H.: The steam turbine as applied to marine purposes. Ch. Griffin & Co. 6 sh.
- Bortfeldt, I.: Sternkarten nebst Sternfinder für Seeleute und Reisende. 2. Auflage. Bremerhaven 1907. L. v. Vangerow. 1.50 Mark.
- Bulletin de l'association technique maritime. Paris 1906. Gauthier-Villars. 31 Mark.
- Civis: The state of the navy in 1907. A plea for inquiry. London 1907. Smith, Elder & Co. 2 sh. 6 d.
- Diem, Dr. K.: Schwimmende Sanatorien. Leipzig und Wien 1907. F. Denticke. 4 Mark.
- Fontin, P.: Guerre et marine. Essai sur l'unité de la défense nationale. Paris 1906. Berger-Levrault & Cie. frcs. 3.50.
- Gentsch, W.: Drehkolben-Kraftmaschinen. Berlin 1906. L. Simion. 4 Mark.
- Marc des Courtis, Comte: De Port Arthur a Tsoushima. Enseigne-

- ments de la dernière guerre navale. Paris 1907. R. Chapelot & Co. 2 Mark.
- Official records of the Union and Confederate navies in the war of the rebellion. Series I., Vol. 21. Washington 1906. Government Printing Office. 15 Mark.
- Sorb, Capitaine: Études navales et côtières. Paris 1906. R. Chapelot & Co. 2.40 Mark.
- Tanner, I. R.: Pepy's memoirs of the Roynl Navy 1679—1688. London 1906. Clarendon Press. 5 sh.
- Vallerey, I.: Traité élémentaire de la compensation des compas. Paris 1907. A. Challamel. 1.60 Mark.
- Zeller, Dr. jur. H.: Das Seerecht des Oleron nach der Handschrift Troyes 1386. Mainz 1906. I. Diemer. 2 Mark.
- Holtermann, O., commandant, capitaine de frégate en retraite. Notre flotte de combat. Cuirassés ou Croiseurs-cuirassés. Angers.
- Fallenius, C. M.: Samverkan mellem här och flottan. Några allmänna synpunkter belysta genom erfarenheter från rysk-japanska kriget. 1904—1905. Stockholm. Kr. 1.50.
- The Royal Navy List and Naval Recorder. No. 117. January 1907. Witherby and Co. (Price 10 sh.).
- Motor-Boats. By Professor W. F. Durand. London and New York; International Marine Engineering. [Price 6 sh. 3 d. net].
- Lloyd's Register of British and Foreign Shipping; Rules and Regulations for the Construction and Classification of Yachts of the international Rating Classes. London. 71, Fenchurch Street. [Price 5 sh.].
- A Cruise through Eastern Seas; being a Traveller's Guide to the Principal Objects of Interest in the Far East. By A. G. Plate. London: Edward Stanford. [Price 6 sh.].
- Admiral Vernon and the Nayy. — A memoir and a vindication, being an account of the admiral's career at sea and in Parliament, with sidelights on the political conduct of Sir Robert Walpole and his colleagues, and a critical reply to Smollet and other historians, by Douglas Ford. Illustrated. (Unwin, 10 sh. 6 d. net).
- Recollections of James Anthony Garduer, Commander R. N. (1775—1814) (Navy Records Society). Edited by Sir R. Vesey Hamilton, G. C. B., Admiral, and John Knox Langhton, M. A. London 1906.
- Astronomischer Kalender für 1907. Herausgegeben von der k. k. Sternwarte zu Wien. Verlag von Karl Gerolds Sohn. 26. Jahrgang. Preis 2.40 Kr.
- Annuaire pour l'an 1907. Publié par le bureau des Longitudes. Avec notices scientifiques. Paris. Gauthier-Villars. frcs. 1.50.

- Cole (Sonford D.). Merchant Shipping Act, 1906. Practical Handbook for Shipowners etc. I. Brown. 2 sh. 6 d.
- Hershey (A. S.). International Law and Diplomacy of the Russo-Japanese War. Roy, 8°, Macmillan. 12 sh. 6 d.
- Naval Officers' Examinations in Modern Foreign Languages. Memo. and Exam. Papers. Wyman. 1 sh.
- Hamburg als Welthafen. Von Dr. Kurt Wiedenfeld. Preis 1.50 Mark. Verlag von Zahn & Jaensch. Dresden.
- Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft. Preis 40 Mark. 1907. Verlag von Julius Sprenger. Berlin.
- Bodart, Dr. G.: Militär-historisches Kriegslexikon. 1618 bis 1905. Wien und Leipzig 1907. C. W. Stern. à Lieferung 3.50 Mark.
- Harbeck, Ch. T.: A contribution to the bibliography of the history of the United States Navy. Cambridge 1906.
- Neubaur, Dr. P.: Der Norddeutsche Lloyd, 1857 bis 1907. Leipzig 1907. Fr. W. Grunow. 50 Mark.
- Parlow, H.: Die hohe See. Ein Schiffsroman. Dresden 1907. C. Reiszner. 4 Mark.
- Albrecht, M. F., und Vierow, C. S.: Lehrbuch der Navigation und ihrer mathematischen Hilfswissenschaften. 9. Auflage. Berlin 1906. R. v. Decker. 16 Mark.
-

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Søkort-Arkivets Foranstaltning.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Fortegnelse over de Kort og Farvandsbeskrivelser, der ere udkomne efter den i April-Heftet optagne Fortegnelse.

Anm. Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
Søkort.			
<i>Danske Farvande.</i>			
R	Danmark	150	Horns Rev med Omgivelser. <i>Marts.</i>
<i>Østersøen.</i>			
R	Tyskland	98	Ostsee, Übersichtskarte, 2 Blätter. 1:1 500 000. <i>Marts.</i> Mk. 4.60.
R	do.	35	Strander Bucht. 1:12 500. <i>Marts.</i> Mk. 2.40.
R	do.	22	Frisches Haff, Westlicher Teil (mit 1 Plan). 1:75 000. <i>Marts.</i> Mk. 2.10.
<i>Kattegat, Nordseen m. m. Kanalen, England.</i>			
R	England	2151	River Thames, Broadness to Mucking Light, incl. Gravesend and Lower Hope Reaches. <i>Januar.</i> 3 sh.
N	do.	34	England W.: The Scilly Isles. <i>Dec.</i> 3 sh.
R	Tyskland	194	Auszen Jade. 1:25 000. <i>Marts.</i> Mk. 3.00.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
N	Danmark	213	Islands V.-Kyst. Reykjavik og Hafnarfjördr med Omgivelser, i Meter 1:40 000 (med Karton Reykjavik Red og Hafnarfjördr 1:20 000). Pris 3 Kr., paa Lærred 4 Kr.
N	do.	214	Islands Østkyst fra Langanes til Vestrahorn, i Meter 1:250 000. Pris 3 Kr., paa Lærred 4 Kr.
<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>			
N	Amerika	2384	S. Domingo N.: Port Plata. <i>Marts.</i> (Annull. Kort Nr. 959).
N	do.	2380	S. Domingo N.; Neiva Bay: Barahona Harbor. <i>Marts.</i>

	Hvor udkommet	Kortets el. Be- gens Nr.	Titel m. m.
			<i>Japan.</i>
N	England	3566	Japan, Moji and Simonoseki Ko. Dec. 2 sh.
			Forskelligt.
N	Tyskland		Segelhandbuch für die Westküste von Hindustan. 1ste Auflage 1907, mit 50 Küstenansichten. Mk. 3.00.
N	do.		Beiheft zum Segelhandbuch für das Schwarze Meer (mit 223 Küstenansichten). Mk. 3.00.
N	Holland		Zeemansgids voor de Nederlandsche Kust. 1907. 1 fr.
†	do.		Beschrijving der Nederlandsche Zeegaten, Del I, II, III, IV, V og VI.
†	do.		Beschrijving der Nederlandsche Kust. Uitgave 1906.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1907.

Artilleri, Panser. Tidsskrift i Sjøvåsenet. Årsberättelse i bestyckning och bevåpning år 1906. S. 97. Diskussion. S. 189. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das Preisscheibenschieszen in der englischen Flotte im Jahre 1906. S. 515. — Scientific American. 1. A new theory of gun erosion. S. 306.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Teknisk Tidsskrift. Knippelsbros Ombygning. S. 1. — Engineering. 1. The modern development of british fishery harbours. S. 542. The Rothesay dock at Glasgow. S. 543. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 101. Straalefyre med lodret Lys.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Formandskiftet i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. S. 191. — Nautical Magazine. That «shortage of officers». S. 391. Navigation laws conference. S. 400. — Revue maritime. Marine marchande. S. 749. — Yacht. La loi sur la sécurité et le travail à bord des navires de commerce. S. 211. Chronique de la marine marchande. S. 239. 254. 270. 286. Pourquoi le pavillon français a perdu du terrain en Tunisie. S. 257. — Hansa. Sozialpolitik im französischen Schiffahrtswesen. S. 209. Mittel zur Hebung des Standes der Schiffsoffiziere der Handelsmarine. S. 257. 261. 281.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Tidsskrift for Søvæsen. Admiral de Ruyter. S. 227. Om Bygningen af Dokken paa Christianshavn 1734—39. S. 279. — Nautical Magazine. The evolution of the ship. S. 367. Glasgow to New York via Moville. S. 374. Pertinent personalities. S. 429. — United Service Magazine. The hundred years' war. S. 38. 146. The coming struggle for sea-power. The rise of the United States navy. S. 117. Bygone naval reviews. S. 131. — Marine Rundschau. Die Wirkung des russisch-japanischen Krieges auf Indien und seine Nachbarländer. S. 620. Die Tätigkeit der Marine während der Niederwerfung des Eingeborenen-Aufstandes in Ost-Afrika. 1905/06. (Tillæg. Maj). — *Geographical Journal. To the North magnetic Pole and through the North-west Passage. S. 485.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søvæsen. Boganmeldelse. S. 277. Frankrig. S. 305. Tyskland. S. 321. — Tidsskrift i Sjøvåsenet. Flottan under sistförflutna Året. S. 133. Meddelanden från främmande mariner. S. 171. — Engineering. The cruiser of the future

S. 349. Launch of H. M. S. «Invincible». S. 522. The size of warships. S. 553. — Journal of the Royal United Service Institution. «What is the relative value of speed and armament, both strategically and tactically, in a modern battleship, and how far should either be sacrificed to the other in the ideal ship? S. 385. — Naval notes. S. 471. — Marine française. L'objectif de la marine militaire française. S. 3. Les conditionnements de la flotte. S. 15. Devons nous construire des cuirassés? S. 31. Nos futurs cuirassés à turbines. S. 47. La série noire. S. 49. Lettre ouverte à M. Delcassé, président de la commission d'enquête sur la marine. S. 81. La marine au parlement. S. 94. — Revue maritime. Marines étrangères. S. 644. — Yacht. Le grade de capitaine de corvette. S. 225. Le Suffolk et le Lancaster. S. 232. Correspondances des ports. S. 236. 251. Marines militaires de l'étranger. S. 237. 260. 269. 278. Le croiseur-cuirassé japonais Tsukuba. S. 248. A propos de l'enquête sur l'«Jéna». S. 253. Les cuirassés italiens type «Vittorio Emanuele». S. 261. Service à bord. S. 273. — Marine Rundschau. Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1905/06. S. 638. Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1907/08 und der Kongress. S. 649. Rundschau in allen Marinen. S. 655. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Organisation einer modernen Schlachtflotte; ihre Führung im Kampfe etc. etc. S. 443. Budgetvoranschlag der italienischen Kriegsmarine für das Jahr 1907/08. S. 498. Fremde Kriegsmarinen. S. 522. — Scientific American. 1. The british naval programme for 1907. S. 310. Scope and purpose of the Jamestown exposition. S. 346. The international fleet at Jamestown. S. 350. The japanese squadron at Jamestown. S. 373. The cruiser of the future. S. 326.

Lystsejlad. Nouvelles et faits nautiques. S. 185. 201. 216. 232. 248. 264. 281. Le yachting et la loi sur le travail à bord des navires. S. 235.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe. S. 183. 208. — Tidsskrift i Sjöväsendet. Bidrag till kändedom om de sanitära förhållandena och inrättningarne inom tyska örlogsmarinen. S. 118. — Hansa. Eigene Erfahrungen eines Farbenschwachen auf Binnengewässern und auf See. S. 186. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über sanitäre Einrichtungen in der japanischen Kriegsmarine und über Erfahrungen aus dem Kriege im Jahre 1904—1905. S. 479.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Kriegsmarine). Tidsskrift

for Søværnen. Lidt om Skibsturbiner og Vandrørskedler. S. 254. — Nautical Magazine. Marine engine. S. 287. 380. Suction Producer gas and its employment on board ship. S. 396. — Revue maritime. Etude sur le frottement, le graissage et les lubrifiants. S. 571. — Yacht. Influence de la machinerie sur l'armement des navires de guerre moderne. S. 268. — Hansa. Über die Dampfturbinen. S. 282. — Scientific American. 1. Advantages of turbine propulsion for battleships. S. 327.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Tidsskrift for Søværnen. Deviations-Tabellens Rettelse i Løbet af Rejsen. S. 292. — Hansa. Deviations-Journal. S. 235. Tiefenlot (Tiefenmesser). S. 265.

Signalvæsen. Engineering. 1. Kilroy's electric system of signals for warship turrets. S. 613.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Tidsskrift for Søværnen. Ny Metode til Sammenpasning af Skibes Linier. S. 297. — Engineering. 1. The japanese cable steamer «Ogasawara Maru». S. 514. Passenger steamers for the Cuyaba river, Brazil. S. 616. — Nautical Magazine. Ropes. S. 419. — Yacht. Les nouveaux transatlantiques géants Lusitania et Mauretania. S. 243. — Hansa. Änderung der Schiffsvermessung. S. 185. 210. 235. 259. Raasegel an den Raaen aus- und einzuholen (System Räger). S. 195. — Marine Rundschau. Frühjahrsversammlung der Institution of naval architects. S. 631. — Scientific American. 1. The four-day liner. S. 286. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 101. Nyt Spantsystem. — *Nature. Nr. 1954. Gyroscopic apparatus for steadying ships.

Skolevæsen. *Norges Sjøfartstidende. Nr. 103. Vore Sjøfolks Uddannelse.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Det rysk-japanske kriget. S. 145. — Journal of the Royal United Service Institution. The battle of Tsushima. In Memory of the «Suvoroff». S. 465. — United Service Magazine. Remarks on the R. G. A. S. 192. — Marine française. Cherbourg et la défense navale. S. 84. — Marine Rundschau. Die Blockade von Port Arthur. S. 569. Die Presse in Kriegszeiten. S. 597. Über Panzerkreuzerwending vor und in der Tagschlacht. S. 612.

Sømandsskab. Marine Rundschau. Meinungs-austausch zu dem Aufsatz: Moderne Seemannschaft und Technik. S. 655.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. *Nature Nr. 1954. The origin of «Bottom Waters» in the Northern Seas.

Søret og Søfartslove. Nautical Magazine. Accident compen-

sation for seafarers. S. 406. — Yacht. La mutinerie de la Champagne. S. 286.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Life-Boat. The Life-Boat station. S. 106. — Nautical Magazine. Salving the Suevic. S. 393. Experiences of the SS. Dorisbrook at Mobile. S. 408. — Yacht. Le sauvetage du «Suevic». S. 252. — Scientific American. 1. An unsinkable motor lifeboat. S. 295. Loss of the largest ship ever wrecked. S. 334. Saving a ship by amputation. S. 348.

Torpedo- og Sæminevæsen. Torpedo vedette-boats for the roumanian government. S. 517. — Yacht. Les torpilles de fond. S. 241. Contribution à l'étude des torpilles automobiles. S. 284. 291.

Undervandsbaade. Marine française. Influence des sous-marins sur la politique navale des divers états. S. 67.

Forskelligt. Nautical Magazine. Notes of month. S. 246. 337. 435. Why I left the sea. S. 385. Lessons from a naval mutiny. S. 413. In the mess room. S. 425. Questions for masters and officers. S. 427. — Hansa. Auf dem Ausguck. S. 189. 213. 237. Vermischtes. S. 200. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 689. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 84. Hyrerne. Nr. 100. Mandskabs Spørgsmaalet. Nr. 101. Hygge ombord. Nr. 105. Helligdage.

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 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.

Marine-Literatur.

Ved Premierløjtnant Rechnitzer.

- Règlement pour la construction et la classification des yachts a voiles en bois, composite, acier. — Édités par le Bureau Veritas, un vol. cartonné de 80 pages, avec tableaux. Prix 8 fr., franco 8 fr. 50. En vent au Journal le Yacht.
- A Second Franco-German War and its Consequences for England. — Part 1, «The Invasion of Belgium», written by a Belgian Officer; Part 2, Belgian Neutrality and British Naval Supremacy by «Civis Britannicus». (Oxford: Alden, 1 sh. net).
- Alexander Jung: The theory of the steam-turbine. London, Griffin and Co. 15 sh.
- Capitaine Sorb, Entre l'Allemagne et l'Angleterre. Paris, Chapelot, 1906. 3 fr. 50.
- Bridge, Book for the English Channel. With 10 Charts, giving Courses and Distances, Soundings, Lights, Fog-Signals, and General-Information I. Brown. 3 sh.
- Ludolph (W.), Leuchfeuer und Schallsignale der Erde f. d. l. 1907. 36 Jhrg. Bremerhaven. L. v. Vengerow. 8 Mk.
- Nautical Almanac for 1910. Wyman. 2 sh. 6 d.
- Schmid (Hugo), Einiges über Kriegsmarine und Marinetaktik. Wien. Seidel. 1 K.
- Shipping World Year Book (The) 1907. Offices 6 sh.
- Wilda (H.), Marine Engineering. Calculation, Designing and Construction of Modern Marine Steam Engine etc. Owen. 20 sh.
- Kaptajn Nemo: Mod Verdensfreden. Gennem Krigen 1910. E. Jespersens Forlag. Kjøbenhavn.
- Rosenthal, Müller und Bayer. Neues Schiffsmaschinen, Atlas. Konrad Mecklenburg, Berlin. 20 Mark.
- Sir George Halmer. Ancient and modern Ships. Part II, «The Era of Steam, Iron and Steel». London, Wyman and Sons. 1 sh. 6 d.
- Mene Tekel. Indlæg i Striden om Forsvarssagen, Foranlediget ved Kaptajn Nemos Bog. Af Dr. H. Jahnsen. København. Forlagt af Ove Høegh Vogelius. 1907. Pris Kr. 0,65.
- v. Löbells Jahresberichte über das Heer- und Kriegswesen. (XXXIII Jahrgang) 1906. Herausgegeben von v. Pelet-Narbonne, Generalleutnant z. D. Mit zwei Skizzen im Text und einer Karte. — Berlin 1907. E. S. Mittler & Sohn. — 11.50 Mk., gebunden 13 Mk.
- Karl Radunz: 100 Jahre Dampfschiffahrt, 1807 bis 1907. Mit 125 Abbildungen und 2 Tafeln. — Rostock 1907. C. J. E. Volckmann Nachfolger. — 7.50 Mk., gebunden 8.50 Mk.

- Einiges über Kriegsmarine und Marinetaktik. Mit 36 Figuren im Text. Von Hugo Schmid, Major im K. und K. Generalstabskorps. — Wien. Im Selbstverlage. — 1 Krone.
- Die Aussichten eines amerikanisch-japanischen Krieges. Von J. Rodie, K. und K. Hauptmann des Generalstabskorps. Leipzig. Friedrich Engelmann.
- Handelsmarine und Kriegsmarine. Vortrag, gehalten in der Gehe-Stiftung zu Dresden von Dr. Ernst von Halle. — „Neue Zeit- und Streitfragen“, 4 Jahrgang, Heft 4 und 5. — Verlag von Zahn & Jaensch. — 1.50 Mark.
- Gates, W. G.: Ships of the British navy. A record of heroism victory and disaster. — London 1907. W. H. Long.
- Lecky, S. T. S.: The danger angle and off-shore distance tables. 15. ed. — London 1907. G. Philip & Son.
- Meurer, Ch.: Die Haager Friedenskonferenz. 2 Band: Das Kriegsrecht der Haager Konferenz. — München 1907. J. Schweitzer.
- Righi, A., und Dessau, B.: Die Telegraphie ohne Draht. 2. Auflage. — Braunschweig 1907. F. Vieweg & Sohn.
- Gun Room Reminiscenses of H. M. S. Glory. Oct. 1905—Aug. 1906. By A. W. Cr. 8°, 104 p. Simpkins. 2 sh. 6 d.
- Ludwig (E.) u. E. Linder. Ingenieure. Taschenbuch für Seemaschinenisten. Mit einem Beitrag über Nautik v. Prof. P. Vogel. Mit 329 Fig. im Text, 1 Flaggentaf. u. 1 Weltkarte. München. R. Oldenbourg. 4 Mk. 80 Pf.
- Wall's Bridge Signal Monitor, Flash and Sound Signals, International Marine Code. On card. I. Brown. 2 sh.
- The Naval Annual, 1907. Edited by T. A. Brassey, A. I. N. A. Portsmouth. J. Griffin & Co. [Price 12 sh. 6 d. net].
- Fædrelandet i Fare. Et Indlæg i Forsvarssagen. Af Oberst N. P. Jensen. Milo's Forlag, Odense. Kr. 0.65.
- „International Combustion Engines“. An Elementary Treatise on Gas, Gasoline, and Oil Engines, for the Instruction of Midshipmen at the Naval Academy. By John K. Barton, Commander, U. S. Navy. Pages 135 with 52 illustrations. Price 1 \$ 50. U. S. Naval Institute, Annapolis, Md.
- „The Steam Engine“. By W. H. P. Creighton, U. S. N. (Retired), Professor of Engineering, Tulane University. Pages 490. John Wiley & Sons, New York. Price \$ 5.00.

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Søkort-Arkivets Foranstaltning.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Fortegnelse over de Kort og Farvandsbeskrivelser, der ere udkomne efter den i Maj-Heftet optagne Fortegnelse.

Anm. Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
Søkort.			
<i>Østersøen.</i>			
R	Tyskland	80	Der Bottnische Meerbusen, Südl. Teil. 1 : 600 000. <i>April.</i> Mk. 2.30.
R	do.	21	Papenwasser und die Oder bis Stettin (mit 1 Plan). 1 : 25 000 <i>April.</i> Mk. 2.50.
R	do.	32	Kieler Förhde und Eckernförder Bucht (mit 1 Plan). 1 : 50 000. <i>April.</i> Mk. 2.50.
R	do.	51	Danziger Bucht und Frisches Haff (mit 2 Plänen). 1 : 150 000. <i>April.</i> Mk. 3.10.
R	do.	40	Gewässer um Alsen. 1 : 50 000. <i>April.</i> Mk. 4.00.
R	do.	36	Deutsche Küste: Mecklenburger Bucht (2 Blätter mit 2 Plänen). <i>April.</i> 100 000. Mk. 4.80.
<i>Kattegat, Nordsoen m. m. Kanalen, England.</i>			
R	England	1834	England E., River Medway, sheet 2, Bishops Nes to Rochester. <i>Febr.</i> 3 sh.
N	do.	3643	Scotland N., Ports in the Shetland Islands: Balta Harbour. <i>Jan.</i> 2 sh.
N	Tyskland	88	Deutsche Küste: Helgoland. 1 : 15 000. <i>Apr.</i> Mk. 3.10.
R	do.	64	• • Die Ostfriesischen Inseln (2 Blätter, mit 1 Plan). 1 : 100 000. <i>Apr.</i> Mk. 4.50.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
R	England	1127	N. America, R. St. Lawrence: Montreal Harbour. <i>Febr.</i> 3 sh.
<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>			
N	England	2579	West Indies: Cuba. <i>Febr.</i> 2 sh.
R	do.	1638	Gulf of Mexico. Breton Sound to Dernière Island, incl. the Delta of Mississippi. <i>Febr.</i> 3 sh.
R	Amerika	1857	Cuba S. coast: Guantanamo Bay. <i>Marts.</i>

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
			<i>Asiens Østkyst.</i>
N	England	3612	China S. E.: Port Shelter and Rocky Harbour. <i>Febr.</i> 3 sh.
R	do.	3480	China E.: Shantung Promontory to Nagasaki, incl. Yellow-Sea (Hwang-Hai) Korea E. and W. <i>Febr.</i> 3 sh.
			<i>Japan.</i>
N	England	3621	Plans in the islands South of Kiusiu, Isso, Miyonura. <i>Febr.</i> 2 sh.
N	do.	3614	Honshu N. W.: Noto Peninsula, Nanao Wan. <i>Febr.</i> 3 sh.
N	do.	3628	Kiusiu E.: Ariake Wan. <i>Febr.</i>
N	do.	3600	Anchorage in Yezo Island, Yesashi anchorage, Abashire anchorage, Nemoro anchorage. <i>Jan.</i> 2 sh.
			Forskelligt.
N	England		Channel pilot. Part II. 7 th edit. 1906.
N	do.		North sea pilot. Part III. 7 th edit. 1905.
N	do.		St. Lawrence pilot. 7 th edit. 1906.
N	do.		Africa pilot. Part III. 7 th edit. 1905.
N	do.		China Sea Directory. Vol. I & III. 5 th edit. 1906.
T	do.		Supplement 1906 to the Sailing Directions for the West coast of England. 1902.
T	do.		" " to the Sailing Directions for the West coast of Scotland. 1902.
T	do.		" " to North Sea pilot. Part IV. 1901.
T	do.		" 1905 to the Irish coast pilot. 1902.
T	do.		" 1906 to the Sailing Directions for Dardanelles, Sea of Marmora etc. 1900.
T	do.		" " to the West India pilot. Vol. I. 1903.
T	do.		" " to the Sailing Directions for the S. E. coast of Nova Scotia and Bay of Fundy. 1903.
T	do.		" " to the America pilot. Part I. 1902.
T	do.		" " to the Sailing Directions for Japan, Korea and adjacent seas. 1904.
N	do.		Admiralty list of Lights. 1907. Part I—VIII.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1907.

Artilleri, Panser. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Om automatiske Haandskydevaaben. S. 129. Skydeøvelser i den engelske flaaede. S. 140. Er vort skivemateriel og vore skydeøvelser tilfredsstillende? S. 145. Jéna-Ulykken. S. 163. — Yacht. Poudre noire et poudre B. S. 321. — Proceedings of the United States naval Institute. Battle rehearsals. S. 49. Team rifle shooting. S. 153. The old french bronze guns at the Virginia military institute, Lexington, V. A., and at the United States naval Academy. S. 187. Gun distribution aboard modern battleships, and its influence on naval tactics. S. 205.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Mitteilungen aus dem Gebietes des Seewesens. Ein elektrisches Lot für Navigationszwecke. S. 582. — Rivista marittima. Il sistema di radiotelegrafia »Poulsen«. S. 303. — Proceedings of the United States naval Institute. Fleet telephony. S. 239. Electrical installations of the United States navy. S. 243.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Engineering. 1. German naval policy and the North sea canal. S. 684. The modern developments of british fishery harbours. S. 701. — Hansa. Scheinwerferfeuer als Leuchtfeuer. S. 338. Das Feuer von Lizard. S. 385. — Marine Rundschau. Die Erweiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals. S. 711.

Handelsmarine. Nautical Magazine. Investing for a command and other drawbacks in the merchant service. S. 480. Shipping in parliament. S. 521. — Marine française. Relèvement du commerce maritime de la France. S. 124. Revue maritime. Marine marchande. S. 187. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 303. 318. 334. 350. 366. — Rivista marittima. Marina mercantile. S. 149. 357. 553.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Geografisk Tidsskrift. De vigtigste af danske i arktiske Egne udførte Rejser og Forskninger. S. 33. — Ingeniøren. Kommandør K. C. Nielsen. S. 141. — Nautical Magazine. The evolution of the ship. S. 467. Pertinent personalities. S. 529. — United Service Magazine. The coming struggle for sea-power. The rise of the United States navy. S. 237. 1667—1907. The Dutch in the Medway. S. 255. — Revue maritime. Les erreurs et les malheurs d'une marine. S. 13. —

Yacht. La retraite de l'amiral Fournier. S. 322. — Proceedings of the United States naval Institute. Sea-stores and refreshments. S. 73. Captain Thomas Tingey, U. S. navy. S. 119.

Krigsmarine. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Fra fremmede marinere. S. 169. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Flottan under sist-förflutna året. S. 193. Årsberättelse i reglementen, förvaltning samt hälso- och sjukvård för år 1906. S. 223. Meddelanden från främmande marinere. S. 277. — Engineering. 1. The naval engineer question. S. 715. — Journal of the Royal United Service Institution. »What is the relative value of speed and armament, both strategically and tactically in a modern battleship, and how far should either be sacrificed to the other in the ideal ships?» S. 513. Naval notes. S. 602. — Marine française. Guerre et marine. S. 113. Enquêtes d'autrefois et d'aujourd'hui. S. 116. Suppression des commissions de classement. S. 136. La flotte anglaise et l'équilibre de la puissance maritime. S. 142. La marine au parlement: les ingénieurs de l'artillerie navale. S. 167. — Revue maritime. Marines étrangères. S. 74. — Yacht. Le régime disciplinaire des équipages. S. 289. Marines militaires de l'étranger. S. 294. 325. 363. La canonnière ottomane »Marmariss». S. 295. Correspondances des ports. S. 299. 315. 330. 341. 356. Le recrutement des équipages de la flotte. S. 337. Le lancement du cuirassé »Verité». S. 347. A propos d'échouages. S. 353. La grève des inscrits. S. 358. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das englische Marinebudget 1907/08. S. 543. Kriegsschiffbau im Jahre 1906. S. 589. Panzerung und Geschwindigkeit. S. 596. Über das Ballonwesen zur See. S. 601. Die Manövererprobung des Dreadnought. S. 606. Fremde Kriegsmarinere. S. 609. — Marine Rundschau. Rundschau in allen Marinen. S. 807. — Rivista marittima. Sulle nuove navi di linea. S. 5. Marina militare. S. 99. 319. 513. — Proceedings of the United States naval Institute. Storckeping at the navy yards. S. 1. The size of battleships as a function of their speed. S. 125. Comments on »The size of battleships as a function of their speed». S. 133. Discussion (Sabre and Bayonet). S. 379. Professional notes. S. 387. — Scientific American. 1. The three brazilian »Dreadnoughts», S. 430.

Lystsejlad. Nautical Magazine. The yachting season. S. 517. — Yacht. Nouvelles et faits nautiques. S. 296. 312. 328. 345. 360.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe. S. 220. 229. 249. — Militærlægen. Hvad har Marinelægerne lært af de Erfaringer, som gjordes under Søkrigen mellem Rusland og Japan? S. 91. —

Tidsskrift i Sjöväsendet. Vården af sårade ombord under nutida sjökrig. S. 234.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Nautical Magazine. Marine gas engines. S. 474. Marine engine. S. 490. — Revue maritime. Dispositif de graissage à niveau constant et réglable à distance pour les mouvements extérieurs des machines marines. S. 5. — Hansa. Über die Dampfturbinen. S. 307. 331. — Marine Rundschau. Über Motorboote im Kriegsschiffsdienst. S. 760. — Rivista marittima. Recenti progressi dei motori marini a combustione interna. S. 227. Nuovo abbaco per lo studio delle distribuzioni nelle macchine a vapore. S. 487.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Høldemetoden. S. 178. — Nautical Magazine. On determining the position line. S. 501. Some navigational notes. S. 504. — Hansa. Praktischer Navigierungsversuch mit dem Zehnergradmass in der französischen Marine. S. 354.

Signalvæsen. Hansa. Nebelsignale. S. 377. Optische Nacht-Signale. S. 402.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Marine Rundschau. Entwicklung und Zukunft grosser Segler. S. 787. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Thermiteisen. S. 552. — Scientific American. 1. The new white star liner «Adriatic». S. 431.

Skolevæsen. Nautical Magazine. Training of boy sailors. S. 484. — Yacht. L'école supérieure de la marine. S. 305. — Proceedings of the United States naval Institute. Methods employed at training stations for training apprentice seamen for the fleet. S. 137.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Journal of the Royal United Service Institution. The battle of Tsu-Shima. S. 595. — United Service Magazine. Notes on imperial federation for defence. S. 327. — Marine Rundschau. Die Blockade von Port Arthur. S. 727. Das strategische Ziel Rojestwenskis vor Tsushima. S. 772. Meinungs austausch: Zu dem Artikel: Die Presse im Kriegszeiten. S. 797.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Scientific American. 1. The peril of the derelict. S. 386.


Søret og Søfartslove. Nautical Magazine. The new act. S. 515.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Revue maritime. Statistique des naufrages et autres accidents de mer pour l'année 1905. S. 46. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Bergung gesunkener Unterseeboote. S. 604. — Yacht. Le renflouage du Bavarian. S. 366.

Torpedo- og Søminevæsen. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Bongrør contra Kanon. S. 149. Flugtskydning med torpedoer. S. 160. — Tidsskrift i Sjøvæsendet. Ny diupregleringsanordning för torpeder. S. 275. — Engineering. 1. Oilfuel turbine-driven torpedoboats. S. 679. — Yacht. Le torpilleur danois «Ormen». S. 327. Contribution à l'étude des torpilles automobiles. S. 339. Vedette lance-torpilles pour la marine française. S. 355.

Undervandsbaade. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Farorna af undervattensnavigering, versliga och inbillade. S. 266. — Yacht. Les nouveaux sous-marins américains. S. 358. — Scientific American. 1. The construction and handling of submarines. S. 408.

Forskelligt. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Forskjelligt. S. 204. — Nautical Magazine. Why I left the sea. S. 495. Photography at sea. S. 508. A song, a sea fight and a lie, 1665. S. 513. In the messroom. S. 523. Questions for masters and officers. S. 528. Notes of the month. S. 534. — Hansa. Auf dem Ausguck. S. 261. 285. 309. 333. 358. 380. 405. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 829. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 178. 369. 588.

 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. 3¹/₂—4¹/₂ 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.

Marine-Literatur.

Ved Premierløjtnant Rechnitzer.

- Lieutenant Henri Carré: Les Incidents de Neutralité de Guerre Russo-Japonaise. Paris 1907. Henri Charles-Lavanzelle. Boulevard St. Germain 118.
- Roskilde — Ikke København. Neutralitet — Ikke Alliancer. Af Oberstlieutenant J. Fr. Brandt. København. I Kommission hos det Schönbergske Forlag. 1907. Pris Kr. 0,50.
- Port Arthur — København. — O. H. Winkel, Premierlieutenant i Fæstningsartilleriet. Vilh. Trydes Forlag, Kjøbenhavn. Pris Kr. 0,75.
- E. Brosser, ingénieur en chef de la marine: L'Hélice propulsive, théorie et pratique. Paris, Challamel, 1907.
- Lloyd's Register of Yachts. London: Lloyds's Register of British and Foreign Shipping. Price 21 sh.
- Tait's New Seamanship. Glasgow: James Brown & Son. Price 2 sh. 6 d.
- Genügt unsere Küstenverteidigung? Von Viceadmiral a. D. Galster. Wilhelmshaven 1907. Karl Lohse Nachf.
- Dreadnought — Häresie. Eine Streitschrift von B—n. Wien 1907. Verlag von L. W. Seidl & Sohn. Preis 1 Kr.
- Die Seeherrschaft Englands, ihre Begründung und Bedeutung. Vortrag von Prof. Dr. Otto Hintze. 4 Jahrg., Heft 9 der „Neuen Zeit- und Streitfragen“. Herausgegeben von der Gehe-Stiftung zu Dresden.
- Gutmann, T.: Die Hamburg—Amerika Linie. — Berlin 1907. Verlag Kontinent. 2.00 Mark.
- Le Méchanté: Le navire salubre. Rôle de l'officier de marine dans la pratique de l'hygiène à bord. — Paris 1907. R. Chapelot & Co. 2.50 francs.
- Mentz, W.: Schiffskessel. — München und Berlin 1907. R. Oldenbourg. 12.00 Mark.
- Morris, Ch.: Heroes of the navy in America. — Philadelphia 1907. J. B. Lippincott Cap. 6 sh.
- Scheurleer, D. F.: Michael Adriaensz de Ruyter. — 's Gravenhage 1907. M. Nishoff. 2.00 Mark.

- Frhr. v. Taubè, G.: Die letzten Tage des Baltischen Geschwaders. — St. Petersburg 1907. St. Petersburger Herold. 2.60 Mark.
- Teutsch-Lerchenfeld, B.: Deutschland zur See. — Leipzig 1907. E. Weest Nachf. 20.00 Mark.
- Wilson, C. H.: Offence not defence or armies and fleets. — London 1907. G. Allen. 3 sh. 6 d.
- The Evolution of the Submarine Boat, Mine, and Torpedo, from the sixteenth Century to the present time. By Commander Murray F. Sueter, R. N. With over 100 Illustrations. By permission of the Lords Commissioners of the Admiralty. J. Griffin & Co., Portsmouth. Price 21 sh.
-

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Søkort-Arkivets Foranstaltning.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Fortegnelse over de Kort og Farvandsbeskrivelser, der ere udkomne efter den i Juni—Juli-Heftet optagne Fortegnelse.

Anm. Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
Søkort.			
<i>Kattegat, Nordseen m. m. Kanalen, England.</i>			
R	England	2131	Scotland W., Arran Isl. to Gare Loch, incl. The Firth of Clyde, the Kyles of Bute and Inchmarnoch Water. <i>Febr.</i> 4 sh.
R	Tyskland	56	Mündungen der Jade und Weser, Nördlicher Teil. 1:50 000. <i>Maj.</i> Mk. 3.10.
R	do.	59	Die Ems-Mündung. 1:50 000. <i>Maj.</i> Mk. 4.40.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
R	England	867	Bermuda Isl. from the Narrows to Hamilton. <i>Febr.</i> 4 sh.
N	Amerika	2397	Newfoundland S. coast: Little River. <i>Maj.</i>
<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>			
R	England	456	Jamaica S., Port Royal and Kingston Harbours. <i>Marts.</i> 3 sh.
R	do.	1266	Islands and Banks between San Salvador and San Domingo. <i>Marts.</i> 3 sh.
R	do.	525	N. America E.: Florida Reefs, Boco Grande Cay to Tortugas Cays. <i>Marts.</i> 3 sh.
R	do.	2866	" " " S. Carolina, Winayh Bay and Georgetown Harbour. <i>Marts.</i> 2 sh.
<i>Syd Amerikas Østkyst.</i>			
R	Amerika	1429	Brazil E. coast: Port Victoria and Espirito Santo Bay. <i>April.</i>
<i>Syd Amerikas Vestkyst.</i>			
N	Amerika	2392	Chile: Anchorages in Tierra del Fuego. <i>April.</i>
N	do.	2389	" Guaiticas Islands. <i>April.</i> (Annullerer Kort Nr. 1561).

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
<i>Asiens Østkyst.</i>			
N	England	3620	China S.: Canton River, Canton Harbour. <i>Marts.</i> 3 sh.
R	do.	1262	• E.: Hong Kong to Gulf of Liau-Tung. <i>Marts.</i> 4 sh.
R	do.	1740	• Chu-Kiang or Canton River, sheet III, from Tiger Isl. to the second bar pagoda. Boca Tigris and Tiger Isl. <i>Marts.</i> 3 sh.
R	do.	1760	China E.: The Brothers to Ockseu Isls. incl. the W. coast of Formosa from Wankan bank to Nau Sha River. Pescadores Isl. <i>Marts.</i> 5 sh.
R	do.	1761	• • Ockseu Isls. to Tung Yung incl. the N. part of Formosa. <i>Marts.</i> 3 sh.
R	Amerika	1243	China Sea, Singapore strait: Singapore Roads. <i>April.</i>
R	do.	1170	Western part of Java Sea and the Southern passages to China. <i>April.</i>
<i>Japan.</i>			
R	England	2347	Nipon, Kiuisu and Shikoku and Part of the Korea. <i>Marts.</i> 3 sh.
N	do.	3617	Honshu (Nipon) NW., Yume-Zaki to Modoro-Zaki. <i>Marts.</i> 2 sh.
<i>Forskelligt.</i>			
N	Tyskland		Gezeitentafeln für das Jahr 1908. Mk. 1.50.
N	Amerika	2406	Variation of the Compass for the year 1910. — Lines of Equal Annual Change of the Variation of the Compass for the year 1910 (reverse side) (annullerer Kort Nr. 1700).
R	do.	1308	North Atlantic Ocean, showing Steamship and Sailing, Routes, Currents, and Limits of Trade Winds. <i>Maj.</i>
N	Danmark		Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1907. <i>Maj.</i> Kr. 0.50.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1907.

Artilleri, Panser. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Om automatiske haandskydevaaben. S. 209. — Marine française. Du projectile à employer. S. 209. Des poudres et des explosifs employés dans la marine. S. 234. 259. La marine étranger: la crainte inspirée par la cordite. S. 298. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Verwandtschaftsbeziehungen zwischen den Flugbahnen der Flachbahngeschütze. S. 745. Der Schutz der Schiffe gegen Torpedos und Seeminen. S. 785. Die Cordite-Debatte im englischen Parlamente. S. 797. — Rivista marittima. Alcuni problemi di ballistica interna. S. 17. Correzione per gli effecti del rollio sui risultati del tiro a grandi distanze. S. 43. — Scientific American. 2. Steady improvement in naval gunnery. S. 42.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Norsk Tidsskrift for Søværnen. De nyeste fremskridt paa gnlsttelegrafiens omraade. S. 234. — *Nature. Nr. 1967. Recent contributions to electric wave telegraphy. S. 259. — *Annalen der Hydrographie. Einfluss der elektrischen Beleuchtungsanlage auf die Deviation. S. 241. Die Genauigkeit der Deviationskoefficienten. S. 306.

Fiskeri. Dansk Fiskeritidende. Er Havets Fiskebestand aftagen siden Saxos Tid? S. 222. Motorkraftens Indflydelse og Betydning for det danske Havfiskeris Udvikling. S. 230. — Yacht. Les cabestans à moteur. S. 476. — Rivista marittima. Il mare piscatorio. S. 21.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Engineering. The modern development of british fishery harbours. S. 38. Floating dock for Trinidad. S. 106. — Marine française. Le port de Bordeaux et la compagnie des messageries maritimes. S. 192. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Erweiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals. S. 780. — Scientific American. 1. Sound signals for mariners: an invention field which is not overworked. S. 529.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Norges Handelsflaade i 1906. S. 263. — Nautical Magazine. Master and pilot. S. 49. The dearth of officers in the mercantile marine. S. 106. What happens to our old seamen? S. 110. Shall we return to our old sailing ship? S. 113. Shipping in parliament. S. 144. — Revue maritime. Marine marchande. S. 469. 677. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 3. 83. 398. 414. 431. 446. 461. 479. 494. — Rivista marittima. Marina mercantile. S. 541.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Dansk Tidsskrift. De norske Vikingskibe. S. 907. — Tidsskrift for Søværnen. Strenge Dage. Et Hundredeaarsminde. S. 403. Boganmeldelse. S. 414. — Nautical Magazine. The evolution of the ship. S. 1. Pertinent personalities. S. 55. 147. North about. S. 132. Liverpool to the Mediterranean. S. 94. — United Service Magazine. «National army» and the «Blue water school». S. 353. The coming struggle for sea power. The rise of the United States navy: The war with Tripoli (1802—1803). S. 361. The hundred years' war. S. 385. — Revue maritime. Les erreurs et les malheurs d'une marine. S. 233. Notice historique sur le vaisseau le «Bonhomme-Richard» (1766—1769). S. 545. Notes historiques et anecdotes sur la Nouvelle Calédonie (1774—1778). S. 555. — Scientific American. The vessels and guns of old navy (1775—1850). S. 532. — *Norges Søfartstidende. Nr. 161. En engelsk Sydpolsexpedition. — *Ymer. Om Eskimåernas härkomst och Amerikas befolkande. S. 15. — *Nature. Nr. 1958. Russian geographical works. — *La Géographie. Nr. 4. Vers le Pôle magnétique boréal par le passage du Nord-Ouest. — *Petermanns Mitteilungen. Über die Bestrebungen der neueren Landestopographie. S. 97. Polargebiete. S. 167. — *Annalen der Hydrographie. Antarktische Untersuchungen. S. 320.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søværnen. Den japanesiske Marine. S. 335. Udrustninger i Aaret 1907. S. 387. 420. — Norsk Tidsskrift for Søværnen Fra fremmede mariner. S. 249. — Engineering. The efficiency of naval personnel. S. 51. Parliament and the navy. S. 207. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 725. 877. The strategical value of speed in battle-ships. S. 824. — Nautical Magazine. Sea power. S. 23. — Marine française. Les officiers subalternes. S. 177. Quelques réflexions sur les conseils de guerre. S. 216. Le personnel civil de la marine. S. 224. La série noire continue. S. 241. Les Anglais sont contents de nous. S. 252. Bateaux porte-mines. S. 270. La loi des deux ans et la marine. S. 273. — Revue maritime. Marines étrangères. S. 379. 581. Étude sur les ateliers centraux. S. 497. — Yacht. Correspondances des ports. S. 373. 389. 405. 429. 438. 475. 485. Quelques réflexions sur la grève des inscrits. S. 382. Le cuirassé italien «Regina-Elena». S. 389. Les ouvriers des arsenaux. S. 391. Marines militaires de l'étranger. S. 397. 419. 451. 491. Les commissions d'enquête sur la catastrophe de l'«Iéna». S. 417. A propos des adjudants principaux de la marine. S. 411. Le rendement de nos arsenaux. S. 433. Le «Zeeslang». S. 439. La canonnière ottomane «Marmariss». S. 440. Dans nos arsenaux. S. 479. L'escadre italienne à Smyrne. S. 486. — Marine Rundschau. Schiffsnamen. S. 920. Rundschau in allen Ma-

ringen. S. 937. — *Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Etat für die Verwaltung der Kaiserlich deutschen Marine auf das Rechnungsjahr 1907.* S. 693. *Fremde Kriegsmarinen* S. 718. 807. *Das Budget der Vereinigten Staaten Marine für 1907/08.* S. 777. — *Rivista marittima. L'avanzamento degli uffiziali di vascello negli stati uniti.* S. 7. *Marina militare.* S. 91. 295. 519. *Varo della »Roma«.* S. 459. *Le navi tipo »Dreadnought«.* S. 407. — *Scientific American.* 2. *Our naval forces in the Pacific.* S. 4. *Contract awarded for two »Dreadnoughts«.* S. 22.

Lystsejlad. *Yacht. Nouvelles et faits nautiques.* S. 377. 392. 409. 424. 438. 441. 455. 472. 489. *Un yacht présidentiel.* S. 398.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. *Dansk Søfartstidende. Udskænkning af Spirituosa i danske Dampskibe.* S. 312. 358. — *Journal of the Royal United Service Institution. Gun deafness and its prevention.* S. 840. *Sur le corps de santé de la marine.* S. 437. 453. — **Nature.* Nr. 1964. *International conference on sleeping sickness.*

Maskinvæsen. (*Maskinprøve-Togter se Krigsmarine*). *Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Coalite.* S. 261. — *Engineering.* 2. *The marine steam-turbine.* S. 857. — *Nautical Magazine. Marine engine.* S. 28. 89. — *Marine française. De l'emploi des turbines.* S. 203. *Chaudières marines.* S. 282. *Les turbines.* S. 293. — *Scientific American.* 2. *Latest results with marine turbines.* S. 58.

Meteorologi. *Hansa. Über einen einfachen Apparat und selbsttätigen Registrierung der Windrichtung.* S. 11. *Ebbe und Flut.* S. 569. 593. — **Nature.* Nr. 1958. *The temperature of the North Sea.* — **Annalen der Hydrographie. Über Eisbildung.* S. 280.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. *Nautical Magazine. How to use a chart of tidal streams.* S. 14. — *Revue maritime. Installation d'un compas de bord pour des exercices de compensation.* S. 369. *Note sur un cas particulier de la méthode des hauteurs égales d'étoiles.* S. 517. — **Norges Søfartstidende.* Nr. 146. *Dagbøger.* Nr. 151. *Dampskibenes Styr mænd.* — **Nature.* Nr. 1963. *The royal observatory, Greenwich.* Nr. 1967. *The double-drift theory of star motion.* — **Annalen der Hydrographie. Der Doppelkompass als Hilfsmittel der praktischen Navigation.* S. 198. *Studie über die Länge von Standlinien.* S. 223. *Hilfstabel zur Bestimmung des Schiffsortes aus zwei Höhen nach der Höhenmethode.* S. 227. *Die Anwendung des Einflusses der Temperatur auf den Chronometergang in der nautischen Praxis.* S. 267. *Über Peilfehler bei geneigten Peilapparat.* S. 275. *Das Warnungslot (submarine sentry).* S. 321.

Signalvæsen. *Nautical Magazine. Submarine signalling.* S. 37. *Signalling (ancient and modern).* S. 100. — *Mitteilungen aus dem*

Gebiete des Seewesens. Kilroys Warnungssignalsystem für Geschütztürme. S. 802. — *Rivista marittima*. Signalazioni sottomarine. S. 239.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Engineering. Barges for shipment of coal and ore. S. 854. The Cunard lines »Lusitania«. S. 54. The Cunard turbine-driven quadruple-screw atlantic liner »Lusitania«. S. 129. The trials of the »Lusitania«. S. 177. — *Nautical Magazine*. Freeboard. S. 11. 116. — *Yacht*. Le paquebot anglais »Lusitania«. S. 471. — *Hansa*. Kritik des vorgeschlagenen neuen Raasegelsystems. S. 433. 457. Raasegel nach der Mitte einzuholen. S. 497. — *Scientific American*. 1. Practical tests of the Schlick gyrostat for ships. S. 494.

Skolevæsen. *Marine française*. Le Saint-Maixent naval. S. 302. — *Revue des deux Mondes*. Saint-Maixent maritime. S. 430. — *Yacht*. Les écoles de canonage et de torpilles. S. 380. Les examens d'admission à l'école navale. S. 413. Les travaux manuels à l'école navale. S. 481. — *Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Wissen und Können in der Heranbildung der Seeoffiziere. S. 686. — *Scientific American*. 2. Osborne college: An english naval school. S. 48.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. *Norsk Tidsskrift for Søvæsen*. De franske Flaademanøvrer 1906. S. 224. — *Journal of the Royal United Service Institution*. The battle of Tsushima. In memory of »The Suvóroff«. A perpetual tribute to fallen heroes. S. 700. 872. — *United Service Magazine*. Home defence. S. 373. — *Yacht*. Les manœuvres navales en 1907. S. 387. Les grandes manœuvres navales; la tactique Fournier. S. 449. Les manœuvres navales de 1907. S. 465. 497. — *Marine Rundschau*. Die Taktik des Admirals Fournier. S. 884. Der Kampf um die Anfangsstellung. S. 905. — *Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Die Flottenführung in der Seeschlacht. S. 629.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. **Norges Sjøfartstidende*. Nr. 117. Nyt Loddeapparat. — **Nature*. Nr. 1964. The international council for the study of the sea. — **Annalen der Hydrographie*. Die russischen hydrographischen Arbeiten im Nördlichen Eismeer im Jahre 1904. S. 259.

Søret og Søfartslove. *Hansa*. Seekriegs- und Seebeuterecht. S. 545.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. *Dansk Søfartstidende*. Om Forebyggelse af Ulykker ved giftig Luft i Lasten. S. 278. — *Revue maritime*. Statistique des naufrages et autres accidents de mer pour l'année 1905. S. 297. — *Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens*. Unglücksfälle und Havarien an Bord der französischen Kriegsschiffe. S. 705. Die Bergung des gestrandeten Dampfers »Suevic« der White Star Line. S. 712. — **Norges*

Sjøfartstidende. Nr. 117. Svømning og Redningssagen. Nr. 161. Fjernelse af Vrag og Redning af Menneskeliv. Sjøretter og Bjergerløen. Nr. 165. International Redningsskib og Vragødelægger i Nordsjøn.

Torpedo- og Søminevæsen. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Torpedo-Vedetteboot. S. 800. — Scientific American. 1. The Ocean race of torpedo-boat destroyers. S. 493.

Undervandsbaade. Yacht. La sécurité à bord des sousmarins. S. 369. — Scientific American. The government tests of submarines. S. 508. Navy to build. «Octopus» type of submarine. S. 22.

Forskelligt. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Om materialanskaffelser til en større bedrift. S. 215. Forskjelligt. S. 267. — Nautical Magazine. Why I left the sea. S. 5. How I lost my ship in the channel. S. 44. In the mess room. S. 52. Notes of the month. S. 61. 153. A chip of an ancient block. S. 68. Some sea superstitions. S. 125. Is the scots seaman uncouth? S. 136. Life in a mail line. S. 139. — Hansa. Auf dem Ausguck. S. 430. 453. 447. 501. 525. 549. 573. 597. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 958. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 132. 364. 573. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 155. Samarbejde ombord. Nr. 161. Skibsreder og Skibsfører. — *Annalen der Hydrographie. Über den Einfluss der Wassertiefe auf die Geschwindigkeit der Schiffe. S. 310. Weite Reisen von Flaschenposten. S. 324.

Tilgang til Biblioteket.

April Kvartal 1907.

Iste Afdeling.

Wolff, E., 17. Bataillon: Bidrag til 17. Bataillons Historie. 1657—1907. Kjøbenhavn 1907. (Tilsendt).

Burleigh, E., Empire of the East or Japan and Russia at war. London 1905.

Drechsel, C. F., Fiskeriberetning for Finansaaret 1905—1906. Kjøbenhavn 1907. (Tilsendt).

Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1ste April 1905 til den 31te Marts 1906. (Tilsendt).

Orlogsværftets Driftsplan for Finansaaret 1907—08. (Tilsendt).

A. Paulsen, Rapport sur les travaux du service maréographique. Copenhagen 1906. (Tilsendt).

Kapt. Nemo, Mod Verdensfreden gennem Krigen 1910. København 1907.

Jahnsen, Mene Tekel. København 1907.

Brassey, T. A., The naval Annual 1907. Portsmouth 1907.

- Jaarbock van de Koninklijke Marine 1905—1906. Gravenhage 1907.
 Marineministeriets Budget for Finansaaret 1907—1907. Kjøbenhavn 1907. (Tilsendt).
 Rangliste der Kaiserlich deutschen Marine für das Jahr 1907. Berlin 1907.
 Tillæg til Marineministeriets Budget for Finansaaret 1906—1907. Kjøbenhavn 1907. (Tilsendt).
 Bjørnbo, A. A., Katalog over Erhvervelser af nyere udenlandsk Litteratur ved Statens offentlige Biblioteker. København 1907.
 Schneider, A. W., Bidrag til Revision af Søloven af 1. April 1902. (Trykt som Manuskript). København 1907. (Tilsendt).
 Kort over Grønland, udgivet af Commissionen for Ledelsen af de geologiske og geographiske Undersøgelser i Grønland. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).

2den Afdeling.

- Drechsel, Fiskeriberetning for Finansaaret 1905—1906. Kjøbenhavn 1907. (Tilsendt).
 Annual report of the Light-House Board to the Secretary of commerce and labor. June 30, 1906. Washington 1906. (Tilsendt).
 Fiala, A., Fighting the Polar Ice. (Ziegler Polar Expedition). New York 1907.
 Greely, A. W., A Handbook of Polar Discoveries. Boston 1907.
 Zahn, G. W., Die Stellung Armeniens im Gebirgsbau von Vorderasien unter besonderer Berücksichtigung der türkischen Teile. Berlin 1906. (Tilsendt).
 Tromsø Museums Aarsberetning for 1905. (Tilsendt).
 — — Aarshefter Nr. 28. 1905. (Tilsendt).
 Register of the Appalachian Mountain Club for 1907. Boston. (Tilsendt).
 Meddelelser om Grønland, Hefte 30. I. 1907. (Tilsendt).
 10 Jahresbericht der geographischen Gesellschaft zu Greifswald. 1905—1806. Festschrift. 1907, samt Bericht über die Tätigkeit der Gesellschaft in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens. 1907. (Tilsendt).
 Meddelelse fra Dansk geologisk Forening Nr. 11. 12. (Tilsendt).
 Bulletin de la Commission géologique de Finlande Nr. 17. 18. Helsingfors 1906. 1907. (Tilsendt).
 United States geological Survey. 27 annual Report 1905—1906. Washington 1906. (Tilsendt).
 — — — Water-Supply and Irrigation Paper Nr. 161. 184. 185. (Tilsendt).
 — — — Professional Paper Nr. 46. 51. 52. 54. (Tilsendt).

- Cirkulære fra Nordisk Skibsrederforening. Christiania 1907. (Tilsendt).
- 25de Virksomheds-Beretning fra Stiftelsen Georg Stages Minde. Aar 1906. (Tilsendt).
- Krümmel, Handbuch der Ozeanographie. Band I. Stuttgart 1907.
- Congrès international pour l'Etude des Regions polaires tenu à Bruxelles du 7 au 11 Septembre 1906. (Tilsendt).
- Gezeitentafeln für das Jahr 1908. Berlin 1907. (Tilsendt).
- Geographen Kalender. 1907. Gotha 1907.
- Meddelelser fra Direktoratet for den kongelige grønlandske Handel. IV. København 1906. (Tilsendt).
- Aarsberetning for 1906 fra Fællesrepræsentationen for dansk Søfart. (Tilsendt).
- Beretning til Landbrugsministeriet fra den danske biologiske Station. Nr. 14. 1906. København 1907. (Tilsendt).
- Bollettino Meteorico mensile del R. Istituto Idrografico. Genova 1907. (Tilsendt).
- Marineministeriets Budget for Finansaaret fra 1. April 1907 til 31. Marts 1908. (Tilsendt).
- Tilføjelser og Rettelser til Københavns Havns Statistik. I. (Tilsendt).
- Katalog over Erhvervelsen af nyere udenlandsk Litteratur ved Statens offentlige Biblioteker 1906. Udgivet af det kongelige Bibliotek. København 1907. (Tilsendt).
- Lov (Nr. 89 — 1907) om Pensionering af civile Funktionærer og Haandværkere m. fl. ved Hæren og Søværnet. København 1907. (Tilsendt).
- Statstelegrafvæsenets Fortegnelse over Telegrafstationer og Statstelefonstationer i Danmark og paa Island. København 1907. (Tilsendt).
- Meddelelser fra Direktoratet for den kongelige grønlandske Handel for Aarene 1902—1906. København 1907. Samt Nr. 1 og 2 1907. (Tilsendt).
- Annual Report of the Board of recents of the Smithsonian Institution for the year ending June 30, 1905. Washington 1906. (Tilsendt).
- Die Herstellung von Karten und Plänen auf photographischem Wege. Wien 1907. (Tilsendt).
- Report on Admiralty surveys for the year 1906, by the Hydrographer. London 1907. (Tilsendt).
- List of Oceanic depths received at the Admiralty during the year 1906 from H. M. surveying ships and british submarine Telegraph companies. London 1907. (Tilsendt).

- Nordisk Skibsrederforenings Beretning og Regnskab 1906. Christiania 1907. (Tilsendt).
- Larsen. De dansk-ostindiske Koloniers Historie, Trankebar. København 1907.
- Kommissionen til Revision af Bestemmelser for Navigator- og Maskinistuddannelsen m. m. Kjøbenhavn 1907. (Tilsendt).
- Degenkolv. Oplysninger vedrørende den danske Flaades Historie i sidste Aarhundrede. Kjøbenhavn 1906.
- Meddelelser fra Kommissjonen for Havundersøgelser. Serie: Hydrografi. Bind I. Nr. 9. Serie: Fiskeri. Bind II. Nr. 4 og 5. København 1907. (Tilsendt).

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Søkort-Arkivets Foranstaltning.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Fortegnelse over de Kort og Farvandsbeskrivelser, der ere udkomne efter den i August-Heftet optagne Fortegnelse.

Anm. Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
Søkort.			
<i>Danske Farvande.</i>			
N	Danmark	215	Odense-Fjord 1 : 20 000. Pris 4 Kr. paa Kortlærred, 3 Kr. paa Papir.
<i>Østersøen.</i>			
R	Tyskland	67	Kieler Hafen 1 : 12 500. <i>Juli.</i> Mk. 2.60.
R	do.	30	Kieler-Bucht 1 : 100 000. <i>Juni.</i> Mk. 3.20.
R	do.	29	Deutsche Küste: Danziger Bucht, Westlicher Teil (mit 1 Plan) 1 : 75 000. <i>Juni.</i> Mk. 3.10.
N	do.	240	Die Ostsee von Jershöft bis Steinort 1 : 400 000. <i>Juni.</i> Mk. 3.20.
<i>Kattegat, Nordsoen Kanalen, England.</i>			
N	Tyskland	49	Mündungen der Jade, Weser und Elbe (mit Nebenkarte: Die Elbe von Glückstadt bis Hamburg) 1 : 100 000. <i>Juni.</i> Mk. 4.10.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
R	Tyskland	75	Elbemündung von Feuerschiff I bis Brunsbüttel, 2 Blätter (mit 1 Plan) 1 : 50 000. <i>Juni.</i> Mk. 4.40.
R	do.	247	Die Elbe von Brunsbüttel bis Krautsand (mit 1 Plan) 1 : 25 000. <i>Juni.</i> Mk. 2.90.
R	do.	248	Die Elbe von Krautsand bis Brunshausen 1 : 25 000. <i>Juni.</i> Mk. 2.80.
R	do.	249	Die Elbe von Brunshausen bis Tinsdal 1 : 25 000. <i>Juni.</i> Mk. 2.10.
R	do.	250	Die Elbe von Tinsdal bis Hamburg (mit 1 Plan) 1 : 25 000. <i>Juni.</i> Mk. 2.50.
N	do.	194	Deutsche Küste: Aussen Jade 1 : 25 000. <i>Juli.</i> Mk. 3.10.
R	do.	56a	Mündungen der Jade und Weser. Südl. Teil. 1 : 50 000. <i>Aug.</i> Mk. 3.10.
R	do.	105	Eider Mündung 1 : 50 000. <i>Aug.</i> Mk. 1.10.
R	England	1150	England E.: River Thames, Erith to Broadness. <i>Maj.</i> 3 sh.
R	do.	109	England E.: Entrance to the Humber river. <i>Apr.</i> 3 sh.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
N	Frankrig	5288	France Ouest: De la pointe de Corsen au cap de la Chèvre (midlertidig Kort). <i>Maj.</i>
N	do.	5352	France Ouest: Bale de Quiberon (midlertidig Kort). <i>Maj.</i>
N	Danmark	216	Island S.: Vestmannaeyjar 1 : 80 000. Pris 1 Kr.
N	England	3640	France W.: Anse de Benodet. <i>Apr.</i> 3 sh.
R	do.	2843a	N. America E.: Chesapeake Bay, sheet I. <i>Maj.</i> 3 sh.
R	do.	2755	America E.: Long Island Sound, sheet II, New Haven, Oyster Bay etc. <i>Apr.</i> 3 sh.
R	do.	284	Gulf of St. Lawrence, coasts of Newfoundland and Lower Canada, Cowhead Harbor to Ste Geneviève bay, with the Canadian and Labrador coasts between Great Mekkatina Isl. and Amour Point. <i>Maj.</i> 3 sh.
<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karæibiske Hav.</i>			
N	Amerika	2409	Great Bahama Bank: Man-of-War-Channel. <i>Juni.</i>
R	England	192	Gulf of Mexico: Galveston Entrance. <i>Maj.</i> 2 sh.
<i>Middelhavet.</i>			
R	Frankrig	1936	Baies de la Sude et de la Canée. — Port de la Canée. <i>Jan.</i> 1907.
<i>Asiens Østkyst.</i>			
N	Holland	11	Oostkust Sumatra. Blad III. 1 : 200 000. <i>Juni.</i> fr. 1.50.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
R	England	2137	China Sea, Gaspar Strait. <i>April.</i> 3 sh.
R	do.	2160	— Carimata Strait. <i>Maj.</i> 3 sh.
N	do.	1968	— Formosa Island and Strait. <i>Maj.</i> 3 sh.
R	do.	1261	Cochin-China, Saigon River to Kam Ran Bay. <i>April.</i> 4 sh.
R	do.	1342	— , Fan Rang Bay to Tang King Gulf. <i>Maj.</i> 3 sh.
R	do.	775	Tang King Gulf, Approaches to Haifong. <i>Maj.</i> 3 sh.
R	do.	2409	China, Formosa W. and Pescadores Channel. <i>April.</i> 3 sh.
N	do.	1258	Yellow Sea, Korea W., Approaches to Seoul, in- cluding Techong-group. <i>Maj.</i> 4 sh.
			<i>Japan.</i>
N	Amerika	2421	Kiushu: Nagasaki Harbor, Plans of approaches to Dry Docks, Kosuge Patent Slips. <i>Juni.</i>
N	England	1969	Naikai or Inland Sea, Ozuchi Jima to Funoko Sima. <i>Maj.</i> 3 sh.
			Forskelligt.
R	Amerika	2180	Telegraphic Connections of the World, afforded by the Submarine Cables and the principal Over- land Telegraph lines. <i>Juni.</i>
N	Tyskland		Segelhandbuch für das Mittelmeer. Teil VI: Das Adriatische Meer. 1ste Aufl. 1907. Mk. 3.00.
N	Frankrig	882	Instructions nautiques — Cote Ouest de France. De la pointe de Penmarch à la frontière d'Es- pagne. <i>Maj.</i>

Marine-Literatur.

Ved Premierløjtnant Hj. Rechnitzer.

- Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Herausgegeben von Nauticus. Neunter Jahrgang: 1907. — Ernst Siegfried Mittler & Sohn. Berlin 1907. Pris Kr. 5,05.
- Der Deutsche Segelsport. Herausgegeben von Marinemaler Willy Stöwer. 25 Mk. Verlag von F. A. Brockhaus, Leipzig.
- New Navigation Tables. Being Tables to facilitate the solution of Combined Altitudes when worked by Marcq Saint Hilaire's Method. By Lieutenant E. B. Simpson Baikie, R. N. R. London: Imray, Lawrie, Norie & Wilson. 5 sh.
- Round the Horn Before the Mast. By A Basil Lubbock. London. John Murray. 2 sh. 6 d.
- A Practical Manual of Tides and Waves. By W. H. Wheeler, M. Inst. C. E. London: Longmanns Green and Co. 7 sh. 6 d.
- The Marine Steam-Engine: A Treatise for Engineering Students, Young Engineers and Officers of the Royal Navy and Mercantile Marine. By the late Richard Sennett and Henry I. Oram, C. B. 8th Edition. London. Longmanns, Green and Co 21 sh.
- The Law of Building, Engineering, and Shipbuilding Contracts. By Alfred A. Hudson. Third Edition in two volumes. London: Sweet and Maxwell, Limited. [Price 2 l. 12 sh. 6 d.].
- Taschenbuch für Seemachinisten. Von Ingenieur E. Ludwig und Ingenieur E. Linder. Mit einem Beitrag über Nautik von Prof. P. Vogl. Mit 329 Figuren im Text, einer Flaggentafeln und einer Weltkarte. 1907. München und Berlin. Druck und Verlag von R. Oldenburg. 4,50 Mk.
- Darrieus, Gabriel. La guerre sur mer. Stratégie et tactique. La Doctrine. Paris. Challamel. 6 frcs.
- Teutsch-Lerchenfeld, Bernh. Deutschland zur See in Wort und Bild. Leipzig. E. Wiest. 20 Mk.
- Evolution de la Puissance Défensive des Navires de Guerre. Avec un Complément Concernant la Stabilité des Navires. Par L. E. Bertin, Commisionaire Général de l'Exposition Maritime de Bordeaux. Paris et Nancy: Berger-Levrault et Cie. 2 fr. 50 c.

- W. von Zepelin. Nogle Ord om Fæstningen København. Peter Hansens Forlag. København.
- Desbrière, E. La campagne maritime de 1805. Trafalgar. — Paris 1907. R. Chapelot & Cie. 19,20 fr.
- Hamman, W. Der Streit um das Seebeuterecht. Berlin 1907. Puttkammer & Mühlbrecht. 1,20 Mk.
- Robinson, S. S. Manual of wireless telegraphy for the use of naval electricians. Washington 1906. Government Printing Office. 12,50 Mk.
- Sperling, C. F. Eine Weltreise unter deutscher Flagge. 51,000 Seemeilen mit dem deutschen Kreuzergeschwader durch die Ozeane. Leipzig 1907. W. Weicher. 4,50 Mk.
-

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1907.

Artilleri, Panser. Marine française. Des poudres et des explosifs employés dans la marine. S. 357. — Yacht. Les mécomptes de notre artillerie navale. S. 510. La crise de l'artillerie navale. S. 529. 545. — Marine Rundschau. Die Entwicklung der Schiff-artillerie im 19. Jahrhundert. S. 1015. — Rivista marittima. La stabilita delle cellulose nitriche e delle polveri infumi. S. 73. — Proceedings of the United States naval Institute. Effect of movement of the gun-platform on the trajectory. S. 729. Discussion (Battle rehearsals). S. 838. Discussion (The old french bronze guns at the Virginia military Institute and at the naval academy. S. 843. Gun distribution aboard modern battleships and its influence on naval tactics. S. 845. — Scientific American. 2. Smokeless powder and ammunition rooms. S. 114. United States and british gunnery. S. 146.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Revue maritime. Couplage des dynamos et régulateurs compensés. S. 46. — Marine Rundschau. Elektrische Bordanlagen. S. 993. — Proceedings of the United States naval Institute. Electrical installations of the United States navy. S. 739.

Fiskeri. Dansk Fiskeritidende. Køleanlæg i Motor-Fiskekuttere. S. 268. Om Fiskeriloven. S. 273. 282.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Ingeniøren. Burmeister & Wains store Flydedok. S. 249. — Yacht. Le canal des deux-mers. S. 526. — Proceedings of the United States naval Institute. Changing the propellers of the U. S. S. Hopkins, at the naval station, Key West, Fla. S. 721. — Scientific American. 2. Present and prospective docking facilities of the pacific coast. S. 75. Ambrose channel now one-half completed. S. 114. Opening of the large drydock at League Island. S. 132.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Hvilke er Skibsførernes store Opgaver? S. 387. — Marine française. Encore les messageries maritimes et le service sur La Plata. S. 246. Les mécaniciens de la marine de commerce. S. 311. — Revue maritime. Marine marchande. S. 173. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 511. 527. 557. — Hansa. Japans Reederei und Schiffbau. S. 642. — Rivista marittima. Marina mercantile

S. 183. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 189. International Sammenlutning af Redere. Veritas og Sjøkontrollen.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Geografisk Tidsskrift. De vigtigste af danske i arktiske Egne udførte Rejser og Forskninger. S. 114. — United Service Magazine. The coming struggle for sea-power. The rise of the United States navy: the war with Tripoli (1802—1803) and England (1812). S. 469. The hundred years' war. S. 504. — Revue maritime. Application de la géographie générale aux instructions nautiques. S. 5. — Marine Rundschau. Russland und die nordöstliche Durchfahrt. S. 979. Deutsche Reichsflottenpläne aus der Zeit der Gegenreformation. S. 1029. Die deutsche Marine-Expedition 1907/09. S. 1067. — Proceedings of the United States naval Institute. Naval administration under the navy commissioners. 1815—1842. S. 597. New light upon the career of John Paul Jones. S. 683. Description of John Paul Jones' sword. S. 711. The sword presented by Louis XVI to John Paul Jones. S. 712. — Scientific American. 2. Fulton the father of commercial steamboat navigation. S. 146. — *Petermanns Mitteilungen. Beiträge zur physikalischen Geographie Islands. S. 177.

Krigsmarine. Engineering. 2. Launch of the United States scout cruiser «Salem». S. 270. The navy repairs question. S. 337. The battleship «Agamemnon». S. 341. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 1033. — United Service Magazine. The progress and present state of warship design. S. 482. — Marine française. Les spécialités dans la marine. S. 323. Les adjudants principaux de la marine. S. 351. — Revue maritime. Marines étrangères. S. 91. — Yacht. Correspondances des ports. S. 502. 514. 534. 524. La revue de la home fleet. S. 509. Marines militaires de l'étranger. S. 519. 547. La marine au Maroc. S. 538. — Marine Rundschau. Rundschau in allen Marinen. S. 1070. — Rivista marittima. Marina militare. S. 143. — Proceedings of the United States naval Institute. The naval profession. S. 475. A general sales commissary system for the navy: The justice of its establishment, and a plan for accomplishing it with existing means. S. 579. A. B. G. B. S. S. 669. Armor and speed (vitesse, c'est faiblesse) S. 717. Discussion (Storekeeping at the navy yards). S. 813. (The naval profession). S. 839. Professional notes. S. 847. — Scientific American. 2. The new british battleships. S. 96. The new United States scout cruiser «Salem». S. 117.

Lystsejlad. Yacht. Les dériveurs dans la jauge internationale. S. 501. Nouvelles et faits nautiques. S. 505. 520. 536. 542. 552.

Les épreuves germano-américaines de la Sonderklasse, à Kiel. S. 516. La jauge internationale. S. 535. La grande semaine maritime française. S. 539.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Rivista marittima. Il servizio sanitario nella guerra marittima. S. 119.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Marine française. Encore les turbines. S. 305. — Rivista marittima. Metodo di calcolo di un motor «Diesel» a due tempi, reversibile. S. 27. — Scientific American. 2. Combined reciprocating and turbine engines. S. 146.

Meteorologi. Hansa. Ebbe und Flut. S. 617. 642. — *Annalen der Hydrographie. Die Treibeiserscheinungen bei Newfoundland in ihre Abhängigkeit von Witterungsverhältnissen. S. 348.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Navigationsvæsenets Ordning. S. 385. 398. Et nyt Loddeapparat. S. 397. — Hansa. Die Neueinrichtung des nautischen Jahrbuchs und die Mondstanzungen. S. 665. 689. — *Annalen der Hydrographie. Bericht über die dreiszigste, auf der Deutschen Seewarte abgehaltene Wettbewerb-Prüfung von Marine-Chronometern (Winter 1906—1907). S. 337. Beiträge zu den Gezeiten des Mittelländischen Meeres. S. 356. Mittagsbestimmung durch korrespondierende Sonnenhöhen mittels des Bambergischen Sonnenspiegels. S. 377.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Yacht. Le paquebot roumain «Dacia». S. 542. — Hansa. Französische Tiefladelinie. S. 650. 697. — Scientific American. 2. At last a 25-knot liner. S. 94. The 25-knot turbine liner «Lusitania». S. 96. «Cecilie»: The fastest reciprocating-engine liner afloat. S. 130.

Skolevæsen. Marine française. L'école supérieure de marine. S. 344. — Revue maritime. Etude sur l'éducation morale des marins des équipages de la flotte. S. 37. — Rivista marittima. Sull'ordinamento degli studi secondari in Italia in relazione alle esigenze della R. Accademia navale. S. 89.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Journal of the Royal United Service Institution. Combined strategy for fleets and armies; or «Amphibious Strategy». S. 984. — Marine française. Bizerte et Sidi-Abdallah. S. 314. — Yacht. Les enseignements tactiques des manœuvres navales. S. 513. — Marine Rundschau. Der Seekrieg, Strategie und Taktik. S. 1051. — Rivista marittima. La prima giornata die Tsushima. S. 5. — Proceedings of the United States naval Institute. Systematic preparations for battle. S. 643.

Sømandsskab. Dansk Søfartstidende. Den ny Rorkommando. S. 366.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. *Nature. Nr. 1973. International marine investigation. — *Annalen der Hydrographie. Ozeanographische Ergebnisse des schwedischen Polar-expedition unter A. G. Nathorst 1898. S. 371.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Scientific American. 2. A safety rescue appliance for submarine boat crews. S. 102. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 168. Sjømænds Ulykkesforsikring.

Torpedo- og Søminevæsen. Engineering. 2. Accidents to british torpedo-boat destroyers. S. 245. — Yacht. Les nouveaux torpilleurs anglais. S. 539.

Undervandsbaade. Engineering. 2. The progress of the submarine boat. S. 241. — Yacht. Les essais préliminaires du submersible «Pluivose». S. 534. Les sous-marins type «Opale». S. 549.

Forskelligt. Dansk Tidsskrift. Hæjer. S. 942. Sejlskibe. S. 1006. — United Service Magazine. Search-lights and anti-torpedoboat guns. S. 490. — Hansa. Auf dem Ausguck. S. 621. 645. 669. 694. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 1093. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 207. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 180. Sjølivet og vore unge Mænd. Nr. 183. Vore Sjøfolk. Nr. 185. Skibsførerens Lønninger. Nr. 197. Dampskibe og Seilere.

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 Gjemed 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 Læseværelse er som Regel tilgængelig daglig fra Kl. 10 Fm.—Kl. 7 Em.

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Søkort-Arkivets Foranstaltning.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Fortegnelse over de Kort og Farvandsbeskrivelser, der ere udkomne efter den i Sept.—Okt.-Hefte optagne Fortegnelse.

Anm. Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
			Søkort.
			<i>Kattegat, Nordseen Kanalen, England.</i>
R	England	1607	England E., River Thames Entrance. N. Foreland to the Nore. <i>Juni.</i> 4 sh.
R	do.	3191	England E., River Thames Woolwick to Erith. <i>Juni.</i> 3 sh.
R	Frankrig	2169	La Manche. Edit. de Juillet 1907.
			<i>Nordlige Atlanterhav.</i>
N	Amerika	2408	Newfoundland S., Fortune Bay: Chapel Isl. to Harbor Breton, includ. Great Bay de l'Eau and St. Johns Bay. <i>Juli.</i>
N	do.	2412	• E., Notre Dame Bay: Pilley Island Harbour. <i>Juli.</i>
N	do.	2420	• S., Wreck Isl. to Cinq Cerf Bay, Connoire, Muddy Hole and Couteau Bays. <i>Juli.</i>
N	do.	2414	• E., Bay of Exploits: Peter Arm. <i>Juli.</i>
N	do.	2398	• E., Notre Dame Bay; Thimble Ticks to Bagg Head, incl. New Bay. <i>Juli.</i>
R	England	266	N. America E., Great Egg Harbour to Albemarle Sound, incl. Delaware and Chesapeake Bays. <i>Juni.</i> 3 sh.
N	do.	2487	N. America E., Portsmouth Harbour. <i>Maj.</i> 3 sh.
			<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>
N	Amerika	2410	Great Bahama Bank: Cays to the S. E. of Ardros Isl. Plan of Washerwomans Cut. <i>Juli.</i>
R	England	762	W. India Isls and Caribbean Sea, Sheet II, Lesser Antilles and coasts of Venezuela and New Granada, from Gulf of Paria to Gulf of Darien. <i>Juni.</i> 3 sh.

	Hvor * udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i>			
N	Amerika	2422	Chile: Ports in the Guaitecas Isls., Ports Low, Melinca (Arena). Rhone and Barrientos. <i>Juli.</i>
<i>Middelhavet.</i>			
R	England	689	Gibraltar harbour. <i>Juni.</i> 3 sh.
N	do.	3638	France S.: Golfe de Fréjus and Rade d'Agay. <i>Maj.</i> 3 sh.
R	do.	2555	Port of Algiers. <i>Juni.</i> 3 sh.
R	do.	3119	Egypt, Alexandria Harbour. <i>Juni.</i> 3 sh.
R	do.	1434	Adriatic, Gulf of Venice, Gulf of Trieste. Trieste Harbour. <i>Juni.</i> 2 sh.
<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i>			
N	Holland	10	Oostkust Sumatra, Blad II. 1:200 000. <i>Aug.</i> fr. 1,50.
Forskelligt.			
N	Frankrig	890	Instructions nautiques. — Bassin oriental de la Méditerranée 1 ^{er} vol. Côte E. de Sicile et Côte S. d'Italie. — Côte d'Albanie et îles Joniennes. Côtes O. et S. de Grèce. Ile de Crète. Côtes de Tripolitaine et d'Égypte.
N	Tyskland		Segelhandbuch für den Golf von Bengalen. 1ste Aufl. 1907 mit 39 Küstenansichten. Mk. 3,00.
N	Holland		Catalogus van karten en boekwerken 's Gravenhage 1907. fr. 0,50

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1907.

Artilleri, Panser. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Kystforsvarspanserskibes bestyknng. S. 285. — Engineering. Back-flash from modern smokeless powders. S. 429. — Marine française. Des poudres et des explosifs employés dans la marine. S. 487. — Yacht. La crise de l'artillerie navale. S. 562. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Verwandtschaftsbeziehungen zwischen den Flugbahnen der Flachbahngeschütze. S. 831. Die Zündergranate als Einheitsgeschoss für Marinegeschütze. S. 1014. — Proceedings of the United States naval Institute. The erosion of guns. S. 1001. — Scientific American. Why erosion is greater in large guns. S. 162. New 14-inch gun for coast defense. S. 108. Hoist with its own petard. S. 302.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Revue maritime. Couplage des dynamos et régulateurs compensés. S. 227. 491. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über den derzeitigen Stand der Wellentelegraphie. S. 1067. — Proceedings of the United States naval Institute. Electrical installations of the United States navy. S. 1005. — Scientific American. Wireless telephony for the United States navy. S. 221. Transatlantic wireless telegraphy. S. 234. Inauguration of Marconi transatlantic wireless telegraphy. S. 286.

Fiskeri. Dansk Fiskeritidende. Det færøiske Fiskeris Udviklingsmuligheder. S. 329. 338.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsæsen, Vandbygningsvæsen. Dansk Fiskeritidende. Skagenshavnen. S. 351. 357. — Dansk Søfartstidende. Nyt Havneanlæg i Rotterdam. S. 407. Lodsning under Bugsering. S. 474. — Ingeniøren. Brügges nye Havneanlæg. S. 270. — Engineering. Modern development of british fishery harbours. S. 383. 543. — Nautical Magazine. Lights and fog signals. S. 195. Floating docks. S. 199. Bristol channel developments. S. 284. — Yacht. Le nouveau port de Saint-Nazaire. S. 646. — Scientific American. The launch of the caissons recently built at the Norfolk navy yard. S. 172. Regarding spar buoys. S. 204. The new Fastnet rock lighthouse. S. 226. Progress on the Panama Canal. S. 234. Panama canal locks to be widened. S. 302. — *Norges Sjøfartstidende Nr. 239. Jæder Fyrskib. Nr. 240. Undervands Taagesignaler. — *Annalen der Hydrographie. Unterwasser-Schallsignale. S. 426.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Hvilke er Skibsførernes store Opgaver? S. 421. Matros-Certificater. S. 444. 478. — Norsk Tidsskrift for Søvnæsen. Ulykkesforsikring for sømænd. S. 317. — Nautical Magazine. Uniforms. S. 190. Can we return to the sailing ship? S. 310. Shipping in parliament during the session. S. 327. — Marine française. La commission extra-parlementaire de la marine marchande. S. 442. — Revue maritime. Marine marchande. S. 465. 735. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 574. 589. 605. 623. 638. 654. 671. 686. 703. Les services de la marine marchande. S. 634. Les examens de la marine marchande en 1908. S. 685. — Hansa. Über die Qualität der Mannschaft auf Segelschiffen. S. 884. — Rivista marittima. Circa il protezionismo marittimo. S. 295. La marina al VI congresso geografica italiano. S. 337. Marina mercantile. S. 585. — *Norges Søfartstidende. Nr. 238. Time charters. Nr. 245. Anarkiet med Skibsnavne.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Tidsskrift for Søvnæsen. Det første danske Nikobar-Foretagende 1755—1760. S. 527. — Engineering. The development of marinetransport. S. 655. — Nautical Magazine. A nautical premier. S. 177. The story of atlantic steam. S. 185. 288. Towards the South Pole. S. 203. Pertinent personalities. S. 232. 330. Captain Maitland of The Port Jackson. S. 273. The north east passage. S. 297. — United Service Magazine. The coming struggle for seapower. The rise of the United States navy: the war with England (1812—1815). S. 581. The hundred years war. S. 614. — Hansa. Der Werdegang des Dampfschiffs. S. 785. 809. 833. Marine Rundschau. Eisenbahn- und Hafenfragen in unseren westafrikanischen Kolonien. S. 1115. Die Ostsee in Geographie, Geschichte und Völkerrecht. S. 1139. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Überfahrt des Docks Dewey von Patuxent River nach den Philippinen. S. 1095. — Proceedings of the United States naval Institute. A letter from Benjamin Franklin to Dr. Brownrigg, relative to the use of oil for stilling the waves. S. 927. — *Geographical Journal. On North Polar Problems. S. 469. Mr. Mikkelsen's ice-expedition in the Beaufort sea. S. 517.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søvnæsen. Marinebudgetter m. m. S. 443. Meddelelser fra England. S. 541. — Norsk Tidsskrift for Søvnæsen. Fra fremmede mariner. S. 336. — Engineering. Battle-ship strength and relative value. S. 525. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. 1149. 1263. — United Service Magazine. Some criticisms. S. 6. — Marine française. Tirs d'escadre. S. 369. La maistrance de la flotte. S. 373. Or-

ganisation et éducation. S. 383. La marine à l'étranger. S. 396. Les spécialités dans la marine. S. 445. Du rachat par l'état des compagnies maritimes postales subventionnées. S. 468. Le décret de 1906 et l'embarquement sur les navires en achèvement à flot. S. 480. Suppression de l'embarquement au choix des officiers supérieurs des majorités d'escadre. S. 483. — Revue maritime. Examen critique des programmes de constructions navales de 1906 en France et à l'étranger. S. 324. 598. Marines étrangères. S. 341. 624. — Yacht. A propos de la prochaine réunion du conseil supérieur de la marine. S. 641. Un nouveau programme naval. S. 642. 661. Promotion d'amiraux. S. 643. Les points d'appui de la flotte. S. 658. La durée des batiments de guerre. S. 666. Le croiseur allemand «Königsberg». S. 678. Marines militaires de l'étranger. S. 583. 612. 652. 683. L'état-major général et le «Pothuan». S. 689. Le cuirassé «Liberté». S. 696. Nos forces navales en 1908. S. 701. Le rapport Monis sur la catastrophe d'Jéna. S. 570. La concentration des escadres américaines dans le Pacifique et l'arsenal de Puget Sound. S. 573. Correspondances des ports. S. 572. 587. 604. 621. 629. 645. 670. 677. 694. Le recrutement des officiers. S. 577. 593. 609. Les associations de personnel dans la marine. S. 597. La prochaine réunion du conseil supérieur de la marine. S. 619. Les nouveaux commandements d'amiraux. S. 626. Honneurs et préséances. S. 627. Le lancement du croiseur cuirassé italien «Pisa». S. 630. — Marine Rundschau. Die Ergebnisse der Untersuchung des «Jena»-Unfalles. S. 1166. Geschwindigkeit und Gefechtskraft. S. 1175. Rundschau in allen Marinen. S. 1189. 1314. Wie schaffen wir der Marine langdienendes Personal? S. 1273. Die Verwendung von Pressluft in Kriegschiffsbetriebe. S. 1295. Schiffsverpflegung und Kantinenwesen in der englischen Marine. S. 1304. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Parlamentsverhandlungen über das italienische Marinebudget 1907/1908. S. 892. Der japanesische Panzerkreuzer «Tsukuba». S. 922. Gesetz betreffend die Organisation des obersten Marine-rates, des Admiralkomitees, so wie des Komitees zur Überprüfung von Schiffsprojekten in der italienischen Kriegsmarine. S. 932. Das Gutachten der Untersuchungskommissionen über die Ursachen der Katastrophe auf dem französischen Schlachtschiffe «Jéna». S. 735. Fremde Kriegsmarinen. S. 937 1036. 1133. Das russische Marinebudget für das Jahr 1907. S. 1028. Fortschritte im Schiffsneubau im Jahre 1906/1907. S. 1055. Beförderungsverhältnisse im Offizierkorps der königlichen italienischen Kriegsmarine. S. 1128. — Rivista marittima. L'Areonautica al servizio della R. marina. S. 285. Marina militare. S. 255. — Proceedings of the United States naval

Institute. Aids to contentment in the navy. S. 905. Permanent company organization for the United States marine corps. S. 917. Discussion (The naval profession). S. 1281. Professional notes. S. 1289. — Scientific American. The cruise of our battleships to the Pacific. S. 163. — *Annales hydrographiques 1905. Note sur la rédaction des Instructions nautiques. S. 1.

Lystsejlad. Yacht. Nouvelles et faits nautiques. S. 568 585. 600. 617. 633. 648. 664. 680. 697. Nouvelle méthode de coupe de voiles. S. 590.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das Krankenwärtterpersonal in Japan. S. 1035. — Marine Rundschau. Zur Frage der Trinkwasserversorgung der Landungskorps. S. 1184. Aus den Verhandlungen des XIV internationalen Kongresses für Hygiene und Demographie zu Berlin. S. 1310. — Rivista marittima. Marina da diporto. S. 401. — *Nature. Medical education and some of its problems. Vol 76. S. 592.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Norsk Tidsskrift for Søværnen. Lidt om turbin- og eksplosions maskiner. S. 294. Om tilgangen paa flydende brændsel. S. 320. Norske eksplosionsmotorer. S. 323. — Engineering. The future of marine engineering. S. 593. — Nautical Magazine. Marine engine. S. 228. 277. — Hansa. Rückblick im Schiffsdampfkesselwesen. S. 792. 817. 841. 864. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über das Manövrieren der Turbinenschiffe S. 1006.

Meteorologi. Nautical Magazine. The sun, the ocean and the weather. S. 322. — Revue maritime. Température et mouvement des couches supérieures de l'atmosphère. S. 580. — *Nature. Kathode rays and the aurora. Vol. 76. S. 481. — *Annales hydrographiques 1905. Note sur le dépouillement des journaux météorologiques des batiments de commerce. S. 17. — *Annalen der Hydrographie. Darlegung der Berechnungsweise für die Angaben der Gezeitentafeln. S. 385. Die Eisverhältnisse des Winters 1906—07 in den russischen und schwedischen Gewässern der Ostsee. S. 413. Die Eisverhältnisse des Winters 1906—07 in den dänischen, holländischen und belgischen Gewässern. S. 426. Eine einfache Methode der Gezeitberechnung mittels der harmonischen Konstanten für praktischen Gebrauch. S. 455.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Maanedistance-Observationer. S. 407. Navigationsvæsenets Ordning. S. 463. 476. — Nautical Magazine. The nautical almanac and the defunct lunar. S. 218. — Proceedings of the United States naval Institute. A simplified method of finding the equation of equal altitudes. S. 937. A note on navigation. S. 941. The new

navigation in practice. S. 947. Navigating without horizon. S. 955. The identification of stars in cloudy weather. S. 959. — Scientific American. 2. Observations of Mars during the recent opposition. S. 218. Daniel's comet. S. 224. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 212. Feil Kommando. — *Nature. On correlation and the methods of modern statistics. Vol. 76. S. 565. 613. — *Annales hydrographiques 1905. Monogrammes à points alignés pour la préparation des observations circomméridiennes à l'astrolabe à prisme. S. 42. — *Annalen der Hydrographie. Die Verwendung von Mondhöhen zur Chronometerkontrolle als Ersatz für Mondstrecken. S. 467.

Signalvæsen. Nautical Magazine. Signalling in the merchant service. S. 314. — Yacht Les signaux sonores sous-marins. S. 673.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Engineering. 2. The «Mauretania». S. 393. The accident at the launch of the «Principessa Jolanda». S. 502. The Cunard turbine-driven quadruple screw atlantic liner «Mauretania». S. 609. The trials of the «Mauretania». S. 656. — Nautical Magazine. Freeboard. S. 179. 204. — Yacht. Le paquebot géant «Lusitania». S. 606. 614. Le trois-mâts barque antarctique «Pourquoi pas». S. 620. Les paquebots géants «Lusitania» et «Mauretania». S. 668. — Proceedings of the United States naval Institute. A brief description of the functions and operation of an experimental modern basin. S. 983. — Scientific American. 2. The new turbine liner «Lusitania». S. 188. Value of transatlantic speed. S. 202. The four-day boat. S. 270. Shipbuilding in the United States. S. 302. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 220. Sejlskibe med Hjælpemaskine.

Skolevæsen. Nautical Magazine. Premium apprentice-ship career v A naval ranker's. S. 293. — Yacht. Une école polytechnique navale. S. 561. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Bericht über die Ausbildung der Frequentanten der Marineakademie zu Annapolis. S. 1023.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Tidsskrift for Søvæsen. Englands Kystforsvar. S. 563. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Sjøslaget ved Round Island, den 10de August 1904. S. 307. — Journal of the Royal United Service Institution. The battle of Tsushima. In memory of «The Suvóroff». A perpetual tribute to fallen heroes. S. 1143. 1225. — United Service Magazine. Speed in naval tactics. S. 598. — Marine française. Les conditions d'une guerre américo-japonaise. S. 456. — Marine Rundschau. Die französischen Flottenmanöver im Jahre 1907. S. 1150. Die Taktik des Admiral Fournier im französischen Sommermanöver 1907. S. 1285. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Der amtliche Bericht über die englischen Flotten-

manöver 1906. S. 965. — Rivista marittima. Guerra alla Guerra? S. 279. — Proceedings of the United States naval Institute. The french naval manoeuvres of 1907. S. 965.

Sømandsskab. Dansk Søfartstidende. Literatur. S. 496.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. *Ymer. Om hafsvattnets kemiska beståndsdelar. S. 111.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. Comité maritime International. S. 418. — Hansa. Internationales Seerecht. S. 881. — Marine Rundschau. Die zweite Haager Friedens-Konferenz. S. 1251. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Seerechtliche Diskussionen gelegentlich der Haager-Konferenz. S. 925. Der internationale Vertrag über Radiotelegraphie. S. 1030.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Yacht. Le dépeçage du cuirassé anglais «Montagu». S. 637. Naufrage du transatlantique «Principessa Jolanda». S. 660. Renflouage du torpilleur allemand. S. 700. — Hansa. Patent-Rettungsapparat «Delphin». S. 726. Bredsdorffs Strandunsbøje. S. 822. — Scientific American. Breaking up the ill-fated british battleship «Montagu». S. 211.

Torpedo- og Søminevæsen. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Bliss's overhedningsapparat for torpedoer. S. 303. — Engineering. The new ocean-going destroyers. S. 653. — Yacht. La protection contre les torpilles. S. 595. La construction des torpilleurs en Allemagne. S. 622. — Scientific American. Seagoing torpedo boats. S. 237.

Undervandsbaade. Marine française. Comment détruire les sous-marins. S. 433. Le progrès des sous-marins. S. 451. — Yacht. Les sous-marins à mettre en chantiers en 1907. S. 580. Le premier sous-marin hollandais. S. 628. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über Luftverhältnisse und Luftverbrauch in Unterseebooten in getauchtem Zustande. S. 897. Die Komparativversuche zwischen den Tanchbooten «Octopus» und «Lake» der Vereinigten Staaten Marine. S. 914.

Forskelligt. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Forskjelligt. S. 342. — Nautical Magazine. For men who have found their manhood. S. 208. Life in a mail line. S. 211. 316. — Marine française. Brest transatlantique port franc. S. 407. Anarchistes sans le savoir: les sabotages qu'on ignore. S. 473. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 1224. 1342. — Hansa. Auf dem Ausguck. S. 718. 741. 766. 789. 813. 837. 860. 885. 910. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 411. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 229. Rømningen. Nr. 230. Oplær Sjøfolk selv.

Tilgang til Biblioteket.

Juli Kvartal 1907.

1ste Afdeling.

- Winkel, O. H., Port Arthur—København. København 1907.
- Hillestrøm, O., Om Værnepligten og Udskrivningsvæsenet efter Dansk Ret. Trykt som Manuskript. Kjøbenhavn 1907. (Tilsendt).
- Rangliste von Beamten der kaiserlich deutschen Marine für das Jahr 1907. Nach dem Stande von Anfang Juni 1907. Berlin.
- Sygestatistik for Marinen for Aaret 1906—1907. København 1907. (Tilsendt).
- Artilleritegning, Plan 95. (Panserskibet Olfert Fischers Taarnaftugte). (Tilsendt).
- Lund, E. F., Danske malede Portrætter. VIII Bind. 5—8. Hefte. (Tilsendt).
- Herrich, A., Neueste Handkarte der Gebiete um den Nordpol. Glogau.

2den Afdeling.

- Aarsberetning for det tekniske Selskabs Skole 1906—1907. København 1907. (Tilsendt).
- Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Bulletin trimestriel. Nr. 1. Juillet—Septembre 1906. København 1907. Publications de circonstance Nr. 37—40. Copenhague 1907. (Tilsendt).
- Finnländische hydrographisch-biologische Untersuchungen. Hydrographische Untersuchungen im nördlichen Teile der Ostsee, im Bottnischen und Finnischen Meerbusen in den Jahren 1898—1904. Nr. 1. Helsingfors 1907. (Tilsendt).
- Maryland geological survey. Baltimore 1906. (Tilsendt).
- Bureau of American ethnologi. Bulletin 30. Washington 1907. (Tilsendt).
- Monographs of the U. S. geological survey. Vol. 50. Washington 1906. (Tilsendt).
- Mineral resources of the U. S. 1905. Washington 1906. (Tilsendt).
- United States geological survey. Water-supply Nr. 182. 183. 187. 188. 189. Washington 1907. (Tilsendt).
- Jahrbuch des ungarischen Karpathen-Vereins. Igló 1907. (Tilsendt).
- Verein für Erdkunde. Mitglieder-Verzeichnis und Mitteilungen H. 5. Dresden 1907. (Tilsendt).
- Isforholdene i de danske Farvande i Vinteren 1906—1907. København 1907. (Tilsendt).

- Nautisk-meteorologisk Aarbog 1906. København 1907. (Tilsendt).
 Danmarks geologiske Undersøgelser 1. Række Nr. 12. København 1907. (Tilsendt).
 Meddelelser fra Direktoratet for den kongelige grønlandske Handel. Nr. 3. 1907. (Tilsendt).
 Peary. Nearest the Pole. A Narrative of the Polar Expedition of the Peary Arctic Club in the S. S. Roosevelt, 1905—1906. London 1907.
 Sygestatistik for Marinen for Aaret 1906—1907. København 1907. (Tilsendt).
 Meddelelser om Grønland Hefte 33. København 1907. (Tilsendt).
 Tuxen, A. O. I. Deviations-Tabellens Rettelse i Løbet af Rejsen. II. Ophævelse af Halvcirkel-Deviation B. København 1907. (Tilsendt).
 Second annual report of the Meteorological committee. For the Year ended 31st March 1907. London 1907. (Tilsendt).
 Beretning til Landbrugsministeriet fra den danske biologiske Station. H. 15. 1907. København 1907. (Tilsendt).
 Knud Rasmussen. Lapland. København 1907.
 Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Bulletin trimestriel. Nr. 2. Octobre—Décembre 1906. Publications de circonstance Nr. 41. Copenhague 1907. (Tilsendt).
 Amundsen. Nordvest-Passagen. Kristiania 1907.
 Knud Rasmussen. Under Nordenvindens Svøbe. København 1906.
 Tilføjelser og Rettelser til Københavns Havns Statistik I. (Tilsendt).
 Observation étude et prédiction des marées. Paris 1905. (Tilsendt).
 Annales hydrographiques Vol. 1905. Paris 1905. (Tilsendt).
 Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin. H. 1—10. 1902—1906. (Tilsendt).
 Marineministeriets Budget for 1908—09. (Tilsendt).
 Nautisk Almanak for 1908. (Tilsendt).
 V. Madsen og J. Bøving-Petersen. Geologi for Gymnasiet. I. Den almindelige Geologi. København 1907. (Tilsendt).
 Segelbeskrifning öfver Kanalleden från Mem til Göteborg. Utg. af Kungl. Sjökartverket, Stockholm. Norrtelje 1907. (Tilsendt).
 Konow, H. Haandbog for Matroskorpset. 2 Bind. Text og Planer. København 1907. (Tilsendt).
 Skýrsla um hinn almenna Mentaskóla í Reykjavík. Skólaárið 1906—1907. Reykjavík 1907. (Tilsendt).
-

Marine-Literatur.

Ved Premierløjtnant Hj. Rechnitzer.

- Militærkalender for den norske Armé og Marine. 1907. (Ny Række, 23' Aargang). Udgivet af Oberst N. v. Munthe af Morgenstjerne. Kristiania. 3 Kr.
- Rulla, Svenska arméns, innefattande officerare, civilmilitær personel af officers rang samt uddrag ur svenska flottans rulla. Stockholm. 3 Kr. 25 Øre.
- Hamburg und Bremen in Gefahr. •Sind unsere Hansestädte in einem Seekriege mit England in Gefahr und können sie auf genügenden Schutz durch unsere Flotte und die Küstenbefestigungen rechnen? Von •Hansa•. Verlag von J. Harder. Altona. 1906. Mk. 1,20.
- A Digest of heading Cases on the Regulations for Preventing Collisions at Sea. By David Wright Smith. Price 5 sh.
- The History of British Yachting. London: The •Yachtsman•, Publishing Company. Price 7 guineas.
- Brown's Nautical Almanac for 1908. Glasgow: J. Brown & Son. 1 sh. & 1 sh. 6 d.
- Melchior (Vice-amiral). La Marine et la défense des côtes. Marine et guerre Paris. Berger-Levrault. 2 fcs. 50 c.
- Motor Boat Manual (The). A useful volume, dealing with the principles of design, construction and management of power craft and their motors etc. Compiled by the staff of the •Motor Boat•. Temple Press. 7 sh. 6 d.
- Peary (R. E.). Nearest the Pole. A Narrative of the Polar Expedition of the Peary Arctic Club in the S/S Roosevelt. 19^{05/06}. Illus. Hutchinson. 21 sh.
- Wright (H. C. S.). A Life of Togo. Ill. Hurst and B. 1 sh.
- Haugner. Forsvarssagens Kærne. København 1907. 50 Øre.
- Veith. Installations de turbines sur les torpilleurs. Paris. Chapelot et C^{ie}.
- Bohnstedt. Praktischer Schiffsbau. Jaenecke. Hannover. 8,60 Mk.
- Righi u. Dessau. Die Telegraphie ohne Draht. Braunschweig. 15 Mk.
- v. Liszt, Prof. Das Völkerrecht systematisch dargestellt. Berlin. 11 Mk.
- The Russo-Japanese War (Official Reports). Vol. I og II. Kinai. London 1907. 8 sh.
- Wedekind. Kaiser Wilhelm II und König Eduard VII. Berlin. 3 Mk.
- Adm. Sir. Cyprian Bridge. •The Art of Naval Warfare, introductory observations•. Smith, Elder & Co., London.
-

Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m.

Ved Søkort-Arkivets Foranstaltning.

Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. Fortegnelse over de Kort og Farvandsbeskrivelser, der ere udkomne efter den i Sept.—Okt.-Heftet optagne Fortegnelse.

Anm. Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
Søkort.			
<i>Østersøen.</i>			
R	Tyskland	16	Westküste von Kurland, Nördl. Teil (mit 2 Plänen). 1:150 000. <i>Sept.</i> Mk. 2,10.
R	do.	17	" " " Südl. Teil (mit 1 Plan). 1:150 000. <i>Sept.</i> Mk. 1,80.
R	do.	18	Hafen von Libau. 1:20 000. <i>Sept.</i> Mk. 2,10.
R	do.	58	Deutsche Küste: Küste von Pommern, Östl. Teil (mit 3 Plänen). 1:150.000. <i>Okt.</i> Mk. 3,10.
R	do.	154	Russische Küste: Newa Bucht, Kronstadt bis St. Petersburg. 1:50 000. <i>Okt.</i> Mk. 2,90.
R	do.	72	Deutsche Küste: Stettiner Hafl, mit 2 Nebenkarte und 1 Plan. 1:75 000. <i>Okt.</i> Mk. 3,20.
<i>Kattegat, Nordseen Kanalen, England.</i>			
N	England	1534	England E., Yarmouth and Lowestoft Roads. <i>Juli.</i> 4 sh.
R	do.	1859	" W., Bristol Channel, King Road. <i>Juli.</i> 2 sh.
R	do.	2810	Ireland E., The Entrance of Lough Carlingford. <i>Juni.</i> 3 sh.
R	do.	1481	Scotland E., River Tay. <i>Aug.</i> 3 sh.
R	do.	2495	Ireland S., Kenmare River. <i>Aug.</i> 4 sh.
R	Frankrig	3891	France N., d'Ambleteuse à Calais, atterages de Calais. <i>Juni.</i>
R	do.	3897	" " De Calais à Gravelines; atterages de Gravelines. <i>Aug.</i>
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
N	Danmark	217	Islands Nordkyst: Steingrimsfjördr. 1:20 000. Pris Kr. 1,00.
R	England	355a	N. America E., Chesapeake Bay. <i>Juli.</i> 3 sh.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	Amerika	2415	Newfoundland W., Shallow Bay to Gun Point incl. Cow Head Harbor and St. Pauls Bay and Inlet, with Plan of Portland Cove. <i>Aug.</i>
N	do.	2411	• E., Fleur-de-Lis-Harbour. <i>Aug.</i>
N	do.	2413	• E., Notre Dame Bay: Shoe Cove to Green Head. <i>Aug.</i>
N	do.	2419	• S., Burgeo Islands. <i>Aug.</i>
N	do.	2416	• S., Richard Harbour to Ramea Islands, with Plans of Head of Rencontre Bay, and Head of Hare Bay. <i>Aug.</i>
N	do.	2417	• S., Ramea Islands to Indian Harbor, with Plan of Grand Bruit Harbor. <i>Aug.</i>
N	do.	2418	• SW., Indian Harbor to Cape Ray. <i>Aug.</i>
N	do.	2440	• and the adjacent Coast of Labrador. <i>Sept.</i> (anullerer Kort Nr. 581 a og 581 b).
N	do.	2425	• E., Notre Dame Bay: Plans of Paquet Harbor; La Scie Harbor, Snooks Arm Anchorage; Approaches to Nippers Harbor; Saltwater Pond Bay. <i>Sept.</i>
N	Frankrig	5285	France O.: Iles de Glénan, partie Nord. <i>Okt.</i>
N	Amerika	1355	Canada, St. Lawrence River: Ile St. Ours to Ile Aux Raisins. <i>Sept.</i>
			<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>
N	Danmark	218	Dansk Vestindien, St. Thomas Havn. 1:6 000. Pris Kr. 1,00.
N	do.	219	• " St. Croix: Christianssted-Havn. 1:4 000. Pris Kr. 1,00.
N	Amerika	2405	Central Amerika E., Nicaragua: Monkey Point Harbor. <i>Sept.</i>
			<i>Middelhavet.</i>
N	Frankrig	5324	Sicile: Bay et port Augusta.
R	do.	2418	Sardaigne O.: Golfe d'Oristano. <i>Juli.</i>
R	England	2628	Malta Island. S. E. portion. <i>Aug.</i> 3 sh.
N	do.	449	Mediterranean Sea: Variation Curves. <i>Juni.</i> 4 sh.
			<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i>
N	do.	205	Red sea, plans, Mersa Fejer, Mersa Darúr, Mersa Kihai. <i>Juli.</i> 2 sh.
N	do.	22	Persian Gulf: Kuwait Harbour and Approaches. <i>Juli.</i> 2 sh.

	Hvor udkommet	Kortets el. Be- gens Nr.	Titel m. m.
R	England	216a	Bay of Bengal, N part of Mergui Archip. Lord Loughborough Isl. to Mergui. <i>Aug.</i> 3 sh.
R	do.	755	• • • False Pt., Anchorage and entrances of the Bakud Creck and Jambu and Mahanadi Rivers. <i>Juli.</i> 3 sh.
N	do.	914	Ceylon W.: Colombo Harbour. <i>Sept.</i> 2 sh.
R	Holland	168	Noordkust Sumatra; Nordkust Weh. 1:15 000. 1907. fr. 1,25.
<i>Asiens Østkyst.</i>			
N	England	1961	China, Formosa (Taiwan) W.: Pescadores (Hoko) Isl. <i>Juli.</i> 3 sh.
R	do.	1338	• Pescadores Isls., inner anchorages. <i>Juli.</i> 3 sh.
N	do.	1739	• Chu Kiang or Canton River (Sect V) Whampoa Channel and Changshun Isl. to Canton. <i>Aug.</i> 3 sh.
R	do.	1798	• N. coast, Kwang Tung Penin. incl. Darien Wan and the Approaches to Port Arthur. <i>Juli.</i> 3 sh.
R	do.	2833	• Gulf of Liau Tung, Port Adams, Society Bay. <i>Juli.</i> 3 sh.
N	do.	3652	Korea W., Amungyoku Kan (Jalu River). <i>Juli.</i> 3 sh.
<i>Japan.</i>			
R	do.	952	Nipon S.: Owasi Bay to Takamatsu no Saki, incl. Owari and Mikawa Bay. <i>Juli.</i> 3 sh.
N	do.	3650	Honshu (Nipon) S.: Toba Ko. <i>Juli.</i> 2 sh.
R	do.	997	Gulf of Yedo, Yokosha Harbour and F'Ka Ura. <i>Juli.</i> 2 sh.
N	do.	127	Kyushu N.: Hirado Kaikyo to Shimonoseki Kaikyo. <i>Sept.</i> 3 sh.
Forskelligt.			
R	do.	1188	Coal and Telegraph chart. <i>Aug.</i> 4 sh.
N	Sverrig		Mem-Göteborg. Seglingsbeskrifning öfver Kanalleden från Mem til Göteborg innfattande Göta Kanalled, Leden öfver Venern, Trolhätte Kanalled og Göta Älf. Kgl. Sjökarteverket Stockholm. 1907. Pris Kr. 1,00.

