



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 almennyttige 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

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

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



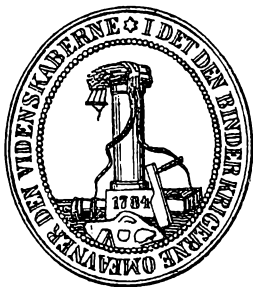
TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

77 AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET.

REDAKTØR KAPTAJN J. H. SCHULTZ.



KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

THIELES BOGTRYKKERI.

1906.

INDHOLD.

Artilleri, Panser; Kystbefæstninger.		Side
Hollands Kystforsvar. Af Premierl. Schaffalitzky de Muckadell	490	
Frankrigs Kystforsvar ved Kanalen. Af Premierl. Schaffalitzky de Muckadell	511	

Fiskeri.

Fiskeri og Fiskeriinspektion i de danske Farvande. Af Premierløjtnant A. Topsøe-Jensen	335, 367
--	----------

Handelsmarine.

Statistik over danske Søfolks Fart. Af Cand. polit. Chr. J. Thorsen	390
---	-----

Historie og Biografi; Geografi og Rejser.

Ved Aarskiftet. Af Kaptajn J. H. Schultz	1
Nekrologer:	
Kommandør Nicolai Jacobsen	59
— Hans Peter Rothe	61
— Peter Ferdinand Giødesen	62
— Gustav Adolph Caroc	65
Kaptajn Steen Andersen Bille	69
Kontreadmiral Hans Lauritz Magdalus Holm	70
Kommandør Carl Julius Petersen	71
Tøjhusløjtnant Vilhelm August Erdmann	73
Værftsløjtnant Julius Chr. Jørgensen	73
Kontorchef Frederik Ludvig Marinus Ortmann	74

Krigsmarine.

De engelske Brigger. Af H. Degenkolv	154
De Forenede Staters Marine. Af Premierløjtn. Hj. Rechnitzer	157, 181
Admiral Nebogatovs Forsvar. Oversat fra hollandsk af Premierløjtnant Schaffalitzky de Muckadell	239
Hvem har Skylden? Oversat fra russisk af Premierløjtnant L. V. O. Tvermoes	465

	Side
Udrustninger i Aaret 1906 i den danske Marine.....	303
— — — norske —	305
— — — svenske —	307
— — — franske —	316
— — — tyske —	311
Budget for den danske Marine	412
— engelske —	454
— foren. St. —	479
— franske —	448
— hollandske —	441
— norske —	431
— russiske —	456
— svenske —	483
— tyske —	435
Meddelelser fra Marinerne:	
Danmark.....	1, 303, 412
England	279
Forenede Stater.....	157, 181, 479
Frankrig	105, 311, 448
Holland.....	441
Norge	305, 431
Rusland	456, 549
Sverrig	307, 316, 483
Tyskland.....	137, 435

Meteorologi.

Kritik af Stormvarselstjenesten i Danmark i Aaret 1905.....	402
---	-----

Navigation, Astronomi, Instrumenter.

Et Loddeapparat til større Dybder. Af Kaptajn A. Bruun.....	204
En Maade at ophæve Halvcirkel-Deviation B. med en Magnet af lodret blødt Jern (Flinders Barre). Ved A. O. Tuxen.....	226
Misvisningsundersøgelser og magnetiske Forstyrrelser i de islandske Farvande. Af Kaptajn A. Bruun.....	260

Søret og Søfartslove; international Ret.

Et Par Bemærkninger til Lov om Sønæringen af 10. November 1905. Af Kaptajn H. Kiær	75
--	----

Søulykker, Redningsvæsen, Bjærgningsvæsen.

Strandings Statistik for Island 1879—1903. Ved Premierløjtnant C. Ziegler-Sørensen	217
--	-----

Torpedo- og Søminevæsen.

Side

Meddelelser fra Søminevæsenets Omraade. Af Kommandør I. A. Vøhtz	81
--	----

Forskelligt.

Officerernes Idrætsforening. Ved G. C.	212
Generalforsamling i samme	562
Bog anmeldelse. Fiskeri, Hydrografi og Plankton af Kommissionen for Havundersøgelser. Ved C. I. Hansen.....	215
Haandbog i almindelig Søkrigshistorie. Af Premierløjtnant K. Reinhard. Ved Ew.....	560
Sølieutenant-Selskabets Virksomhed i Forsamlingsaaret 1905—06	333
Krigsflaader i Luften. Ved Frederik Bayer.....	410
Indhold af Tidsskrifter.....	} Se Tillæget.
Tilgang til Biblioteket	
Fortegnelse over Søkort, Farvandsbeskrivelser m. m. }	



Ved Aarsskiftet.

Af Kaptajn J. H. Schultz.

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

I Rigsdagssamlingen 1904—05 :

Budgettet for 1905—06.

Tillægsbevilling for 1904—05.

Lov om Ændring i Lov om Søværnets Ordning af 28. Maj 1880. — Tøjmasterstillingen.

Disse Love ere udførligt omtalte i Tidsskriftets September—Oktoberhefte, hvorfor de ikke nærmere skulle behandles her.

I *Rigsdagssamlingen 1905—06* ere (til 1. December) følgende Forslag forelagte til Behandling:

1) Budgetforslaget 1906—07.

2) Forslag til Lov om Ændring i Lov af 15. Maj 1868 om Lønninger m. v. ved Søværnet.

3) Forslag til Lov om en Tilføjelse til § 15 i Lov af 25. Marts 1892 om Sønæringen m. m.

4) Forslag til Lov om midlertidig Lønningsforbedringer til forskellige lavere lønnede Embeds- og Bestillingsmænd under Søværnet m. m.

5) Forslag til Lov om Ændringer i Lov af 27. April 1894 om Lønninger m. m. ved Fyrvæsenet og i Tillæg til samme Lov af 22. Marts 1897.

6) Forslag til Lov om Lønninger m. m. ved Vagervæsenet.

7) Forslag til Lov om Ændringer i Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvesenet af 13. Juni 1879.

Budgetforslaget 1905—06. Af omstaaende Tabel vil det ses, at Budgetforslaget i det hele og store ligner sine Forgængere; der er i det samlede Budget en Nedgang paa 25 000 Kr., hvilket dog ikke betyder en virkelig Formindskelse af Marinens Budget, men væsentligst er foraarsaget ved Overførelse af enkelte Konti, der hidtil have staaet paa Marinens Budget, til andre Ministeriers Budgetter, saaledes som nedenfor angivet.

Den tidligere Konto § 23 II D — Navigationsvesenet — er ifølge kgl. Resolution af 14. Juli 1905 overgaaet til Indenrigsministeriets Budget fra d. 1. Oktbr. 1905.

§ 26 A. — Ekstraordinære Udgifter til Søværnet — er formindsket med det i en Aarrække bevilgede Beløb til Forlængelse af Island-Fiskeriinspektionsskibets Togt, idet Udgiften til det ny Inspektionsskibs Udrustning hele Aaret er overført til § 25 — Island.

§ 26 B. — Ekstraordinære Udgifter til »Andre Institutioner under Marinen«. — De paa denne Konto ligeledes i en Række Aar bevilgede Beløb til »Fortsættelse af Opmaalingen af islandske Farvande« og til »Fortsættelse af Udgivelsen af Resultaterne af den islandske Opmaalings ekspeditions Arbejder« ere ligeledes overførte til § 25.

Med disse tre Konti, hvis Beløb paa det indeværende Aars Budget ere henholdsvis 82 100 Kr., 49 000 Kr., 32 000 Kr. — tilsammen 163 100 Kr. — er Marinens Budget saaledes i Virkeligheden formindsket; naar da Forslaget kun viser en samlet Nedgang paa 25 200 Kr., vil det sige, at Marinens Budget er vokset med c. 138 000 Kr., af disse falder 86 000 Kr. paa »Søværnet« og 52 000 Kr. paa »Andre Institutioner«.

Af de 86 000 Kr. paa Søværnet ere imidlertid kun 5 000 Kr. virkelig Forøgelse, nemlig en Forhøjelse af

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	1 695 000	7 468 000
1905—1906.	5 278 560	1 673 610	417 000	32 000	5 695 560	1 705 610	7 401 170
1906—1907.	5 315 070	1 692 880	368 000	—	5 683 070	1 692 880	7 375 950

Ved Aarskiftet.

Daglønningen med 20 Øre for de lavest lønnede private Arbejdsmænd paa Orlogsværftet, en nødvendig Konsekvens af den paa Finansloven for 1905—06 vedtagne Daglønshøjelse til Orlogsværftets faste Arbejdere. — Den øvrige Forhøjelse skyldes den Omstændighed, at man i det foreliggende Lovforslag har imødekommet det gentagne Gange fremsatte Ønske om, at Bevillingerne paa vedkommende Konti maa komme til at staa i større Overensstemmelse end hidtil med den virkelige Udgift. De Konti, som foranlediget heraf har taget Hovedparten af Forøgelsen er Sygeplejen og Øvelsesudrustningerne.

Endelig skal bemærkes, at der har fundet nogle Omposteringer Sted, der alle gaa i Retning af at udskille alt, hvad der ikke er strængt militært fra Søværnets Budget, saaledes Søkortarkivets ikke militære Del og Udgifterne til almindelig Opmaaling, der ere flyttede fra § 23 I til § 23 II, den førstnævnte har taget det tidligere Navigationsvæsens Plads. Udgifterne til Prøvekammeret for Lanterner og Kompasser er flyttet fra § 23 II I til § 23 I L.

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

Marineministeriet. Der søges *Lønning* istedetfor Honorar til Kontorchefen i Sekretariat- og Kommandokontoret, idet man, ligesom i Krigsministeriet, har til Hensigt at have fast ansatte Kontorchefer (Officerer udenfor Nummer eller afskedigede Officerer) i Ministeriet.

Bestillingstillæg. Den Ret til Bestillingstillæg, der ved Lov om Lønninger m. v. ved Søværnet af 15. Maj 1868 var hjemlet Officerer, der havde gennemgaaet Hærens Officersskoles ældste Klasse, foreslaas ogsaa at maatte tilkomme Officerer, der have gennemgaaet Søværnets Officersskole, hvilken Uddannelse ifølge Lov af 15. Mai 1903 har afløst det tidligere Kursus for Søofficerer i Hærens Officersskoles ældste Klasse.

Orlogsværftet. Nybygningskontoen anvendes til Fort-

sættelse af »Peder Skram« og Fuldendelsen af den paa-
begyndte Torpedobaad.

Af større Reparationer skulle anføres:

1) Fornyelse og Indsætning af Kedelrør i nogle
Torpedobaade (sidste Bevilling).

2) Kanonbaaden Grønsund: Fuldførelse af Skrogets
Eftersyn.

3) Kanonbaaden Falster: Skiftning af Dækket; Hoved-
eftersyn af Skroget og Hovedeftersyn af Maskinen og
Kedler.

4) Krydseren Heimdal: Hovedeftersyn af Maskiner
og Kedler; Anbringelse af elektrisk Lys indenbords m. m.

5) Omdannelse af Transportbaad Nr. 21 til Mine-
baad.

6) »Iver Hvitfeldt«: Forandring af Ammunitions-
magasinerne.

Kadetskolen. Her er for første Gang opført en Konto:
Understøttelse til ubemidlede Kadetter, i Henhold til
Lov af 15. Maj 1903. Beløbet er iaar opført med
900 Kr., hvilket tænkes fordelt paa 3 Kadetter.

Officersskolen. Her er opført Bestillingstillæg til
Chefen, ligesom for de andre Skolechefer.

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

Panserskibet Olfert Fischer.

— Herluf Trolle.

Panserbatteriet Skjold.

Krydseren Heimdal.

Dampminebaaden Hjælperen.

4 Torpedobaade af 1. Kl.

Krydseren Hekla skal være Skoleskib for Eleverne,
istedetfor »Ingolf«, i $4\frac{1}{2}$ Maaned, hvoraf $3\frac{1}{2}$ Maaned
skal tilbringes som Stationsskib ved Island.

Krydseren Heimdal skal paa Togt i transatlantiske
Farvande.

Lodsvæsenet. Der søges som ifjor om 15 000 Kr. til fortsat Indførelse af Motorer i Lods fartøjer; desuden et Udkigshus ved Holtserhage (Vejle Fjord) og Hovedistandsættelse af Lodsbygningen i Slipshavns Skanse.

Fyrvæsenet. Her er opført et Beløb til Leje af Lokaler for Fyrvæsenet, dels fordi de nuværende Lokaler i Ministerialbygningen ere blevne for smaa paa Grund af den store Udvikling, Fyrvæsenet er undergaaet i de senere Aar, dels fordi Pladsen i Ministerialbygningen som bekendt er yderst indskrænket, saa at der vil være rigelig Brug for de ved Fyrvæsenets Bortflytning ledigblivende Lokaler. Saafremt det kan gøres, agter man at søge de ny Lokaler til Fyrvæsenet i Omegnen af St. Anna Plads, for at det kan komme nærmere til Orlogsværftet og Søkortarkivet.

Følgende Nybygninger foreslaas:

- 1) Forandring af Tunø Fyr til Vinkelfyr og Anlæg af et Fyr paa Tunø Røn.
- 2) Taagesignal ved Knudshoved.
- 3) Fyrskib til Udlægning ved Østre-Flak.
- 4) Lys- og Fløjtetønde til Udlægning i Slugen.

I Motiverne til Forslagene hedder det:

Fra dansk Sejlskibsrederiforening foreligger der et Par Andragender om, at Tunø Fyr maa blive forandret til Vinkelfyr og forstærket, og da Fyret er meget svagt, og dets Forandring til Vinkelfyr vil lette Sejladsen meget betydeligt saavel Vest om Samsø som Vest om Mejlflak, anbefales det, at Forandringen udføres, samtidig med at der anbringes et lille stedsebrændende Fyr paa Tunø Røn. —

Taagesignalet ved Knudshoved er et Led i de Anlæg, der tænkes udførte for at gøre det muligt at passere Store Bælt i tykt og taaget Vejr. Man har tænkt at kunne indskrænke sig til at anbringe en mekanisk dreven Taageklokke paa Knudshoved-Molen, idet Farvandet her er saaledes, at man kan søge klods

ind til Molen og derved have al Udsigt til at høre dette forholdsvis svage Taagesignal. —

Naar den paa Finansloven for 1905—06 bevilgede Fyrbaake ved Kobbergrund er færdig, er det, som forudsat da denne Bevilling søgtes, Meningen at inddrage Fyrskibsstationen ved Kobbergrund og udlægge et Fyrskib ved Østre-Flak i Kattegat Vesterrende, hvor et Fyrskib i høj Grad vil lette Sejladsen i Kattegats vestlige Del. Det Fyrskib, som nu ligger ved Kobbergrunden, egner sig ikke til at anvendes paa den ny Station, fordi det er for gammelt og for lille til at anbringe Taagesignal i; det vil derfor være nødvendigt at bygge et nyt Fyrskib. —

Det stærkt voksende Kutterfiskeri, der i de senere Aar er blevet drevet paa Strækningen Nord for Horns Rev med Esbjerg som Udgangspunkt, i Forbindelse med de vanskelige Besejlingsforhold i »Slugen« har forarsaget, at Marineministeriet gentagne Gange, senest ved Andragende af 4. Decbr. 1904 fra Esbjerg Fiskeriforening, har modtaget Henvendelser om en forøget Afmærkning af dette Farvand og særlig om at faa udlagt endnu en Lystønde foruden de to allerede eksisterende. Ministeriet har søgt at imødekomme Henvendelserne ved at flytte den nordligste Lystønde og udlægge nogle flere Vagere i Slugens nordlige Del; derimod mente man af Hensyn til Bekostningen ikke for Tiden at kunne udlægge en 3. Lystønde paa denne forholdsvis korte Strækning. — I den forløbne Sommer har det imidlertid ved nogle Skibes Grundstødning vist sig, at der virkelig er Trang til en saadan Lystønde, og da Betydningen af Fiskeriet nord for Horns Rev og Værdien af de Fartøjer, som drive nævnte Fiskeri, allerede er temmelig stor og i stadig Stigen, har man fundet det rettest at søge Bevilling til en Lys- og Fløjtetønde.

Vagervæsenet. Vagerinspektionsskibet Løvenørn skal have Hovedreparation. —

Søkortarkivet. Der ønskes truffen Foranstaltninger for at sikre Bygningen mod Brandfare, samt Indlægning af elektrisk Lys. —

Meteorologisk Instituts Lokaler ønskes udvidede med den nuværende Bolig for Direktøren, da Pladsforholdene, paa Grund af Stormvarselstjenesten og Udvidelsen af Vejrtjenesten, ere blevne for ringe. — Da den elektriske Sporvognsdrift har umuliggjort nøjagtige Observationer paa det nuværende magnetiske Observatorium i botanisk Have, skal der opføres et nyt magnetisk Observatorium i Rudeskov ved Birkerød. Opførelsen heraf skal betales af Københavns og Frederiksbergs Kommunalbestyrelser.

Ekstraordinære Udgifter. Her skal af nyt bemærkes Forslag til:

1) Forandring af Panserskibet Iver Hvitfeldts lette Armering, idet den nuværende er forældet og uhensigtsmæssig og ønskes erstattet med andet Skyts, der er bedre egnet til Forsvar mod Torpedobaadsangreb.

2) Anskaffelse af Reserveammunition.

3) Forandring af de først anskaffede Gnistelegrafapparater, da de allerede eksisterende ere blevne forældede.

4) Ombygning af Proviantmagasinet, saaledes at det bedre kan opfylde de Fordringer, der maa stilles til det — særlig under Mobiliseringsforhold.

Forslag til Lov om Ændringer i Lov af 15. Maj 1868 om Lønninger m. v. ved Søværnet. Fremsat i Landstinget d. 4. Oktober og lyder saaledes:

Den i § 9 af ovennævnte Lov givne Bestemmelse om, at Kadetter i ældste Klasse have Lønninger som Korporaler i Hæren, bortfalder for de Kadetters Vedkommende, der efter 1903 ere optagne eller optages paa Kadetskolen.

I Bemærkningerne til Lovforslaget udtales, at dette egentlig skulde have været fremsat samtidig med Lønningsloven af 15. Maj 1903, men for ikke at sinke Lov-

forslagets Vedtagelse, og da Spørgsmaalet først vilde faa praktisk Betydning 1906, blev det ikke gjort dengang.

Ved 3. Behandling i Landstinget d. 18. Oktober fremkom Kontreadmiral Carstensen med nogle Udtalelser, der have almindelig Interesse og derfor skal gengives her:

»Naar Loven om Lønninger m. v. ved Søværnet med den her foreslaaede Ændring nu forlader dette Ting, skal jeg tillade mig at minde om, at denne Lov i mangt og meget slutter sig til Loven om Søtillæg m. v. ved Søværnet. Den sidstnævnte Lov fastsætter ikke blot det Tillæg, der gives til Lønninger iland, men den bestemmer tillige Lønningerne for dem, der fare til Søs efter Indkaldelse o. s. v. Den ordner forskellige Stillingers Lønningsforhold, den bestemmer endvidere Kostpengene og Messepengenes Størrelse, og den foreslaar endelig, hvormeget der gives i Dagpenge, naar tjenestegørende rejse enten til Søs eller til Lands i Regeringens Ærinde. Man kan altsaa se, at den er nøje knyttet til Lønningsloven. Men da den er bleven underkastet forskellige Ændringer, først i 1874, senere ved Organisationslovens Revision og Søværnets hele Omdannelse i 1880, og endelig ved den Forandring, der skete i Organisationsloven i 1903, og da dertil kommer, at der er udfærdiget enkelte mindre Bestemmelser ifølge Bemyndigelse i Loven af 1880, vil man indse, at der er en Mængde forskellige Regler, der griber ind i hinanden, og som det er vanskelig at faa Rede paa. Jeg for mit Vedkommende har især mærket Vanskelighederne, naar jeg vilde søge Vejledning i et med megen Omhu udarbejdet Værk, der udgives af Marineministeriet, og som hedder »Love og Bestemmelser for Søværnet«. Naar man blader deri, maa man være meget øvet i at behandle Lovforslag for at kunne finde sig hurtig til Rette. Jeg har i hvert Fald ikke uden Ulejlighed kunnet finde mig til Rette. Jeg vil derfor henvende en Forespørgsel til den højtærede Minister om, hvorvidt det

ikke er muligt i en ikke al for fjern Fremtid at faa denne Lov om Søtillæg m. v. til Søværnet revideret og suppleret med de Ændringer i forskellige Retninger, som Søværnet i meget høj Grad trænger til. Jeg skal tage et Eksempel, der ligger meget nær ved det Forslag om Ændring i Lønningsloven, som vi nu have til Behandling. Der er tre Kategorier af tjenstgørende Elever, der er omtrent ligestillede. Den første Kategori er Kadetskolenes ældste Klasses Kadetter, den næste Kategori er Reservekadetterne og den tredie er Ingeniøreløverne fra den nye Maskinskoie. Naar de komme ombord i en Orlogsmænd, som ikke er det Øvelsesskib, hvor Kadetterne øves til daglig Brug, hvad der sker selv i Fredstid — det skete saaledes engang i Fjor, hvor ældste Klasses Kadetter vare kommanderede om Bord for at sætte sig ind i Eskadreøvelser, naar disse tre Kategorier komme ombord i et Skib, maa det falde i Øjnene, hvor forskelligt de ere stillede i pekuniær Henseende. Naar vi begynde med Kadetterne, have de efter den Lønforandring, som nu skal vedtages ingen Lønning, men et Søtillæg af 10 Kr. om Maaneden. Jeg vil indskyde den Bemærkning, at dette Søtillæg jo ikke er bortfaldet, fordi de ingen Lønning faar, da det er Tillæg, de have fra Statskassen, idet Staten giver dem Mundering og Undervisning frit. Dette er Beløb, omsat i Varer og Tillæget er føjet til det, de faa af Staten paa andre Maader. Altsaa de have deres eget Tillæg af 10 Kr. Tage vi saa Styrmandskadetterne, Reservekadetterne — det er Styrmand og Skibsførere, der uddannes til Reserveofficerer, de have da af Hensyn til deres Egenskab af værnepligtig, idet de i Reglen benytte Værnepligtstidens Aftjening til at gaa Skolen igennem, en Lønning der er afpasset efter deres Stilling som Styrmand i Koffardimarinen, og denne Lønning bestaar af 40 Kr. om Maaneden foruden det samme Tillæg som Kadetterne faa, altsaa 10 Kr., hvilket bliver

50 Kr. om Maaneden. Gaa vi endelig til Ingeniøreleverne under Maskinskolen, da have de en Lønning der bestaar af 23 Kr. om Maaneden, men undersøger man, hvordan denne Lønning er fremkommen, viser det sig, at det er Summen af den Lønning, som de tilsvarende Elever havde før Omordningen i 1903 med Tillæg af den Kvartergodtgørelse, som de samme Elever da havde, og med Tillæg af omtrent Maksimum af det, de nu faa i Søtillæg, naar de ere til Søs. Man har altsaa givet dem fuldt Ækvivalent for det, de tidligere fik, ja, man har været saa forsigtig i Grunden at give dem noget mere. De staa altsaa med 23 Kr., men have ikke noget Søtillæg, da Søtillægget er iberegnet i den Gage de faa maanedsviis Aaret rundt. Man har altsaa behandlet disse tre Led, der i øvrigt ere temmelig lige-stillede, saare forskelligt. Jeg kan indrømme, at for Reservekadetternes Vedkommende er man jo bunden til deres Stilling som værnepligtig o. s. v. Jeg kan ligeledes indrømme, at man for Ingeniørelevernes Vedkommende har fulgt den rette Vej ved at give dem, hvad de før havde. Men her overfor staa Kadetterne i ældste Klasse, hvem man har nægtet Lønning. Dette ser saa meget mere ejendommeligt ud, naar man betænker, at under en almindelig Mobilisering, hvor disse tre Led staa ved Siden af hinanden, vil upaatvivleligt det Led, der har den mindste Lønning, blive kaldt frem for de andre af den simple Grund, at Kadetterne i øverste Klasse have Styrmandseksamen, ere Navigatorer, og have det forud for Reservekadetterne, som ogsaa have Styrmandseksamen, at de ere nøje kendte med Marinens Materiel. Dette vil medføre, at de faar en Stilling over de to andre. Naar man saa ser paa Lønningen i det specielle Tilfælde, hvor de ere udkommanderede paa samme Skib, ser man den uhyre Forskel, der maa falde i Øjnene som en Slags Anomali. Jeg vil derfor tillade mig at henstille til den højtærede Mi-

nister, om det ikke var muligt at faa lidt Orden paa dette Spørgsmaal, saaledes at der kom nogen Lighed i Lønningsforholdene, naar de ere ombord og virke sammen. At det jeg har anført med Hensyn til Kadetternes Stilling er rigtigt, fremgaar deraf, at man i Mobiliseringsplanen paaregner Kadetterne af ældste Klasse som Næstkommanderende paa Torpedobaadene, skønt de med Hensyn til Lønning stilles under de to andre. Det har saa meget mere at sige, som Tilgangen saavel til Hærens som Flaadens Elevskoler, de vordende Officersskoler, paa Grund af den usikre Stilling, hvori Hæren og Flaaden befinder sig, i de sidste Aar er aftaget i den Grad, at der ved Adgangsprøven melder sig saare faa, og at man maa optage i Skolen Folk, som tidligere bestode saa langt nede, at der ikke kunde være Tale om, at de kunde komme blandt de første i Rækken. Dette beklagelige Forhold forøges ved, at Udsigterne for dem, som nu ere paa Skolerne ere saa smaa, som de virkelig ere. Jeg vender altsaa tilbage til mit oprindelige Ønske om en Revision af Loven om Søtillæg. Jeg haaber, at den højtærede Minister vil vise sig velvillig overfor Tanken og vil bidrage til, at der fremkommer en Bedring i dette Forhold, en større Klarhed i Loven ved, at det samles under et og en større Retfærdighed i Fordelingen af Lønningssatserne ombord. I fuld Tillid til at den højtærede Minister vil staa fuldstændig frit i denne Sag, da han slet ikke er bunden ved nogen tidligere Stilling som Marineminister, anbefaler jeg Sagen til hans Velvillie«.

Forslaget var til 1. Behandling i Folketinget d. 9., til 2. Behandling d. 27. og 3. Behandling d. 30. November.

Forslag til Lov om en Tilføjelse til § 15 i Lov af 25. Marts 1892 om Sønæringen m. m. (fremsat i Folketinget d. 4. Oktober 1905):

§ 1.

Til § 15 i Lov om Sønæringen m. m. af 25. Marts 1892 sker følgende Tilføjelse som nyt Stykke:

For Reserveunderofficerer i Maskinkorpset eller Søminekorpset kan den i § 13, Litra b., for Erhvervelse af Bevis som Maskinmester af 2den Klasse omhandlede Tjenestetid som Medhjælper nedsættes med den Tid, hvori vedkommende har været udkommanderet som Elev i de af Flaadens Skibe, hvor der holdes Skole i Maskintjeneste, eller har arbejdet som Maskinarbejder ved Maskin- og Kedeleftersyn ombord i Flaadens Skibe, dog maa Nedsættelsen ikke andrage over 6 Maaneder.

§ 2.

Den i § 1 indeholdte Bestemmelse anses som gældende fra den 1. Februar 1904 at regne, saaledes at den bliver anvendelig paa de efter denne Dag indkaldte værnepligtige Maskinister.

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

I en til Indenrigsministeriet rettet Henvendelse har Marineministeriet henledet Opmærksomheden paa følgende Forhold.

I Henhold til § 7 i Lov om Søværnets Ordning af 28. Maj 1880, saaledes som den er ændret ved Lov af 15. Maj 1903 om Tillæg til nævnte Lov, jfr. Bekendtgørelse Nr. 108 af 27. Maj 1903, kunne værnepligtige, der udtages til Reserveunderofficerer i Maskinkorpset eller Søminekorpset, forblive til fortsat Tjeneste i Land eller ombord saaledes, at den samlede Uddannelses- og Tjenestetid i alt kan udstrækkes indtil 12 Maaneder. Disse Reserveunderofficerer have bestaaet den almindelige Maskinisteksamen, og de fleste af dem søge paa det Tidspunkt, de aftjene deres Værnepligt, at erhverve den 2 Aars Søfart, som i Henhold til § 13 i Lov om Sønæringen m. m. af 25. Marts 1892 skal erhverves, førend vedkommende kan faa Bevis som Maskinmester

af 2den Klasse. I den Tid, de ere til Tjeneste i Søværnet, opnaa de imidlertid gennemgaaende kun 4 Maaneders Søfart, idet Søfarten med Skoleskibet, hvor vedkommende kun er Elev, og Arbejdet ved Eftersynet af Maskinerne i hjemkomne Skibe ikke kan medregnes.

Det vilde utvivlsomt være et stort Gode for de ommeldte Reserveunderofficerer, om de kunde have noget mere personligt Udbytte af deres forholdsvis lange Tjenestetid, end det nu er Tilfældet, ligesom Billighed taler for, at i hvert Fald en Del af den Tid, de arbejde ved Maskineftersyn og lignende, betragtes som en Art Søfart, idet mange af de Arbejder, som foretages ved dette Maskineftersyn, blive udførte i private Dampskibe i Fart, og den Tid, der er anvendt herpaa i disse sidstnævnte Skibe, bliver medregnet som Søfart.

Den bedste Maade at ordne Forholdene paa vil efter Marineministeriets Formening være at give § 15 i Sønæringsloven en Tilføjelse om, at Reserveunderofficerer af de 2 Slags Korps ikke behøve at have faret de fulde 2 Aar som Maskinist i et Dampskib i Fart for at faa Bevis som Maskinmester af 2den Klasse, naar de i den manglende Tid have arbejdet paa Orlogsværftet ved Maskineftersyn eller lignende; har saaledes en Maskinist arbejdet herved i f. Eks. 4 Maaneder, skulde han kun behøve 20 Maaneders Søfart, dog at han altid bør have sejlet mindst 18 Maaneder.

Marineministeriet har derfor anmodet den af samme nedsatte Kommission til Revision af Bestemmelserne for Navigator- og Maskinistuddannelsen m. m. om at tage det omhandlede Spørgsmaal under Overvejelse og at fremsætte Forslag i saa Henseende.

Paa Grundlag af det fra bemeldte Kommission i Henhold hertil fremkomne, af Marineministeriet hertil oversendte Udkast er nærværende Forslag om en Tilføjelse til Sølovens § 15 udarbejdet.

Bestemmelsen i Lovforslagets § 2 har til Formaal

at gøre den nye Regel anvendelig paa det første Hold af værnepligtige Reserveunderofficerer, som har været inde til Tjeneste, efterat den ovenfor nævnte Lov af 15. Maj 1903 er traadt i Kraft, og som naturligt bør nyde godt af den omhandlede Begunstigelse.

Forslaget var til 1. Behandling d. 23. November, til 2. Behandling d. 27. November og til 3. Behandling d. 20. December, hvorefter det overgik i uændret Form til Landstinget; der fremkom i Behandlingen af Forslaget ikke noget af Betydning.

Forslag til Lov om midlertidig Lønningsforbedring til forskellige lavere lønnede Embeds- og Bestillingsmænd under Søværnet m. m. (fremsat i Folketinget d. 10. November 1905) lyder saaledes:

§ 1.

Der tilstaas Flaadens Maskinmestre og Undermaskinmestre et aarligt, midlertidigt Lønningstillæg som følger:

Maskinmestere af 1ste og 2den Klasse, hver	400 Kr.
Undermaskinmestere, hver	500 —

§ 2.

Der tilstaas nedenanførte Officianter et aarligt, midlertidigt Lønningstillæg som følger:

Søminemestere af 1ste og 2den Klasse, hver	400 Kr.
Undersøminemestere, hver	500 —
Værftsløjtnanter og Tøjhusløjtnanter, hver	400 —
Værftssingeniøren	500 —
Snedkermesteren, Bygmesteren og Baadebygmesteren, hver	400 —
Undermestere af Haandværkerkorpset, der ere lønnede med 1,600 Kr. i Begyndelseslønning, hver	400 —
Undermestere af Haandværkerkorpset, der ere lønnede med 1,500 Kr. i Begyndelseslønning, hver	500 —

§ 3.

Der tilstaas hver af Politiassistenterne et aarligt, midlertidigt Lønningstillæg, stort 500 Kr.

§ 4.

Der tilstaas hver af Fuldmægtigene i Orlogsværftets Kontorpersonale et aarligt, midlertidigt Lønningstillæg, stort 500 Kr.

§ 5.

Der tilstaas Intendanten og Skibsintendanten et aarligt, midlertidigt Lønningstillæg, som følger:

den ældste Intendant	600 Kr.
den yngste —	800 —
Skibsintendanten, hver	600 —

§ 6.

Der tilstaas Reservelægerne efter 1 Aars god Tjeneste som saadanne ved Hjemsendelsen 600 Kr. og efter 2 Aars god Tjeneste eller længere 900 Kr. i Orlovspenge.

§ 7.

Der tilstaas Flaadens Premier- og Sekondløjtnanter et aarligt, midlertidigt Lønningstillæg, som følger:

Premierløjtnanter:

den ældste Tredjedel, hver	600 Kr.
- næstældste — , —	600 —
- yngste — ; —	500 —
Sekondløjtnanter, hver	280 —

§ 8.

Det i Medfør af foranstaaende §§ 1—5 og 7 tilstaaede Lønningstillæg kommer ved Pensionsberegning og Beregning af pligtig Enkeforsørgelse i Betragtning som fast Indtægt.

§ 9.

Ledige Numre medregnes ved det i foranstaaende Paragraffer nævnte Personales Fordeling mellem Lønningsklasserne.

§ 10.

Saafrømt nogen af de i ovenanførte §§ 1—2 nævnte Embedsmænd, ved Forfremmelse til en højere Charge, forinden sin Ansættelse i denne har oppebaaret et større Beløb i Lønning og Tjenestetidstillæg samt midlertidigt Lønningstillæg efter nærværende Lov end bestemt for den højere Charge, beholder den paagældende Forskellen som personligt Tillæg; ved Lønningsforfremmelse bortfalder dette personlige Tillæg, saaledes at der, indtil sammes fulde Beløb, afdrages lige saa meget som Lønningsforhøjelsen andrager.

§ 11.

Denne Lov træder i Kraft den 1. April 1906, fra hvilket Tidspunkt de hidtil paa de aarlige Finanslove og ved særlige Love bevilgede Lønnings- og Dyrtidstillæg samt midlertidige Lønningstillæg bortfalder for de i foranstaaende Paragraffer nævnte Personers Vedkommende. —

Da Bemærkningerne til dette Lovforslag saa at sige give et historisk Billede af de økonomiske Forhold, hvorunder Marinens Personel har levet i den sidste Menneskealder, skulle de gengives her i deres Helhed:

A. Maskinmesteres og Undermaskinmesteres m. fl.s Lønning.

Ansættelserne som Embedsmænd i Maskinkorpset og i de til Orlogsværftets Rammer hørende Korpser samt som Fuldmægtig i Orlogsværftets Kontorpersonale foregaa i Reglen ved Forfremmelse fra Underklasser, der have faaet deres Lønninger forhøjede ved Loven af 15. Februar 1902 eller paa anden Maade, men herved er der opstaaet det højst uheldige Forhold, at Forfrem-

melsen betyder en Nedgang i Lønning. En Underofficer eller med ham ligestillet, der har højest Lønning, maa — naar alt medregnes — anslaas til at have i Indtægt ca. 2,000 Kr. og en fast Assistent til at have ca. 1,900 Kr., medens de Lønninger, som opnaas ved Forfremmelse, kun ere fra ca. 1,660 Kr. til ca. 1,770 Kr. (inklusive Dyrtidstillæg).

Maskinmestere af 1ste og 2den Klasse og Undermaskinmestere faar ved det foreslaaede Tillæg Begyndelseslønninger paa henholdsvis 2,800 Kr., 2,400 Kr. og 2,000 Kr., og det vil ses, at man ved at sætte Begyndelseslønnen for Undermaskinmestere til 2,000 Kr. er gaaet til den laveste Grænse for ikke i væsentlig Grad at komme under den Lønning, de have i den Stilling, hvorfra de forfremmes. Da de ovenfor nævnte alle i Henhold til Lønningsloven kunne opnaa 2 Alderstillæg à 200 Kr., er Begyndelseslønnen for Maskinmestere af 1ste og 2den Klasse sat til henholdsvis 2,800 Kr. og 2,400 Kr., hvad der ligeledes er det laveste, som kan fastsættes, hvis der ikke ved Forfremmelse skal finde Nedgang i Lønning Sted.

Det skal til Sammenligning bemærkes, at selv om de her foreslaaede Lønningssatser for Flaadens Maskinmestere gennemføres, vil deres Lønningsforhold dog stille sig langt ugunstigere end f. Eks. Statsbanedriftens Maskinmesteres, og det uagtet de Fordringer, der stilles til Flaadens Maskinmestere, ere langt større end de, der stilles ved Statsbanerne, naar Hensyn tages til, at de moderne Krigsskibes Maskiner ere mere komplicerede og derfor vanskeligere at passe end Maskinerne i Statsbanernes Skibe og Færger, og til, at der er langt flere Hjælpemaskiner i Krigsskibene end i Statsbanernes Skibe. Ifølge Lov af 15. Maj 1903 § 15 lønnes saaledes Skibsmaskinmestere af 2den Grad ved Statsbanedriften med 2,400 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 250 Kr. til 3,400 Kr., og Skibsmaskinmestere af første Grad med

3,000 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med 325 Kr. til 4,300 Kr., hvorhos de ifølge samme Lovs § 26 have Adgang til Andel i Udbyttet (Tantième). Efter det her foreliggende Lovforslag ville Flaadens Maskinmestere af 2den Klasse derimod faa en Begyndelseslønnig af 2,400 Kr., kun stigende hvert 5te Aar med 200 Kr. til 2,800 Kr., og de af 1ste Klasse en Begyndelseslønnig af 2,800 Kr., kun stigende hvert 5te Aar med 200 Kr. til 3,200 Kr.

Til Søminemestere af 1ste og 2den Klasse, Under-søminemestere, de lavestlønnede Mestere i Haandværker-korpset og Undermestere er Tillæget sat efter samme Regler og af samme Grunde som for Maskinmestere og Undermaskinmestere; dog har man foreslaaet Tillæget for Undermestere saaledes, at samtlige til denne Klasse hørende oppebære samme Begyndelseslønnig i Stedet for at denne ifølge Lønningsloven af 1868 er 1,600 Kr. for nogle og 1,500 Kr. for andre, en Lønforskæl, som i 1868 kunde have sin Berettigelse, men som nu, paa Grund af de forandrede Forhold, formentlig ikke bør opretholdes.

Til Værftsingeniøren er der foreslaaet et Tillæg paa 500 Kr., hvorved dennes Lønning vil blive 2,500 Kr., en Lønning, som i og for sig er lav nok, henset til hvad der bydes i lignende Stillinger i det private Liv.

Til Tøjhusløjtnanter og Værftsløjtnanter er der foreslaaet samme Tillæg som for Maskinmestere m. fl., med hvilke de nu ere ligelønnede, de ville herved faa en Begyndelseslønnig af 2,400 Kr., som jo altsaa er ca. 400 Kr. højere end den, hvorfra de forfremmes; dog maa det med Hensyn til disse Chargers Vilkaar bemærkes, at de i Reglen først naas i en saa fremrykket Alder, at de ikke kunne naa højere Lønninger, samt at Embedsmandens Enkeforsørgelsespligt — paa Grund af deres højere Alder — falder særlig tungt paa dem.

Til Politiassistenterne er der foreslaaet samme Til-

læg som for de Undermestere, med hvilke de nu ere ligelønnede. De ville herved opnaa en Begyndelseslønning af 2,000 Kr., en Lønning, som formentlig ikke kan sættes lavere under Hensyn til deres Stilling og til, hvad der bydes Assisterterne i Kjøbenhavns Politi.

Fuldmægtigene i Orlogsværftets Kontorpersonale have hidtil været lønnede med samme Lønning som Undermestere paa 1,500 Kr. aarlig; de ere dog ikke kgl. Embedsmænd, men pensioneres efter Pensionsloven for Underklasserne. I andre Henseender ere de dog ikke ligestillede med disse; de have saaledes hverken Ret til Bolig i Nyboder eller til fri Medicin, lige saa lidt som til frit Lægetilsyn i samme Udstrækning som Underklasserne. Paa det i Rigsdagssamlingen 1897—98 fremsatte Forslag til Lov om Søværnets Ordning var det foreslaaet at give dem kgl. Udnævnelse, men dette Forslag blev som bekendt ikke gennemført, og deres Stilling er derfor stedse noget ugunstig. Da deres Virksomhed fremdeles maa anses for at være af væsentlig Betydning, og da, som ovenfor nævnt, den Klasse, hvorfra de forfremmes, har faaet sine Lønninger forhøjede saa meget, at en Forfremmelse fra Assistent til Fuldmægtig vil betyde en Nedgang i Indtægt, har man foreslaaet, at der gives dem et Tillæg paa 500 Kr., hvorved deres Begyndelseslønning bliver 2,000 Kr.

Iøvrigt henvises til de under D., Premierløjtnanters Lønning, anførte mere almindelige Betragtninger.

Forslaget vil medføre en virkelig Lønningsforbedring:

- for 2 Maskinmestere af 400 Kr.,
- 5 — - 300 —,
- 7 — - 208 —,
- 14 Undermaskinmestere af mellem 314 og 338 Kr.,
- 1 Søminemester af 400 Kr.,
- 1 — - 300 —,
- 2 Søminemestere af 208 Kr.,

- for 2 Undersøminemestere af 338 Kr.,
- 4 Tøjhus- og Værftsløjtnanter af 208 Kr.,
 - 1 Værftsingeniør af 500 Kr.,
 - 2 Mestere af 400 Kr.,
 - 1 Mester - 208 — ,
 - 2 Undermestere af 338 Kr.,
 - 1 Undermester - 314 — ,
 - 4 Undermestere af mellem 208 og 232 Kr.,
 - 2 Politiassistenter af henholdsvis 314 og 338 Kr.,
 - 3 Fuldmægtige af 500 Kr.,
 - 7 — af mellem 314 og 338 Kr.

I ovenstaaende er det ikke taget i Betragtning, at Værftsingeniøren, Snedkermesteren og 2 Fuldmægtige oppebære i personligt Tillæg henholdsvis 500 Kr., 400 Kr., 600 Kr. og 500 Kr. Saafremt den foreslaede Lønningsforbedring fradrages i disse Tillæg, vil der, som nedenfor angivet, blive en øjeblikkelig Mindreudgift af 1,900 Kr., og Værftsingeniøren, Snedkermesteren og de 2 Fuldmægtige ville da ikke opnaa nogen Forbedring.

B. Intendanters og Skibsintendanters Lønning.

Ifølge Lov om Lønninger m. v. ved Søværnet af 15. Maj 1868 § 21 lønnes:

1 Intendant med 1,600 Kr.

1 — — 2,200 —

Ifølge Lov om nogle Lønningsbestemmelser for Søværnet af 24. Juli 1880 § 2 lønnes Skibsintendanterne med 1,400 Kr. Paa de aarlige Finanslove oppebære de desuden et Dyrtidstillæg af 156 Kr.

Af Intendanterne, som ere i en Alder af henholdsvis 64 og 48 Aar, har den ældste en Tjenestetid som Intendant af 19 Aar og den yngste en Tjenestetid som Intendant (Skibsintendant og Proviantforvalter) af 20 Aar.

Skibsintendanternes Gennemsnitsalder er ca. 41 Aar, og den gennemsnitlige Tjenestetid som Skibsintendant (Proviantforvalter) har været ca. 16 Aar.

Ifølge Lov om Søværnets Ordning af 28. Maj 1880 § 62 er der ved Søværnets Intendantur ansat:

- | | |
|---------------------------|------------------|
| 1 Overintendant, | } Embedsmænd. |
| 2 Intendantter, | |
| 5 Skibsintendantter, | Bestillingsmænd. |
| 6 Underskibsintendantter, | Underofficerer. |

Siden fornævnte Lovs Vedtagelse har der først efter 22 Aars Forløb fundet en Forfremmelse Sted fra Skibsintendant til Intendant og en Forfremmelse til Overintendant. Skibsintendanternes Udsigt til Lønningsforbedring ved Forfremmelse er saaledes kun yderst ringe.

Tilgangen til Skibsintendantklassen sker udelukkende fra Underskibsintendantklassen, og da Underskibsintendantterne efter Vedtagelse af Lov af 15. Februar 1902 om nogle ændrede Lønningsbestemmelser for Søværnet kunne opnaa en betydelig højere Lønning end en Skibsintendant, vil Forfremmelse fra Underskibsintendant til Skibsintendant foraarsage en ret betydelig Indtægtsnedgang.

For noget at raade Bod paa de her omhandlede uheldige Forhold og henset til det Ansvar, der paahviler disse Embeds- og Bestillingsmænd, og de Værdier, som betros til deres Omsorg, foreslaas der tillagt den ældste Intendant et Lønningstillæg af 600 Kr., den yngste Intendant et Lønningstillæg af 800 Kr. og Skibsintendantterne, der efter deres Stilling og Ansvar nærmest kunne sideordnes Hærens Intendantter, et Lønningstillæg af 600 Kr., hvorved deres Lønninger forhøjes til 2,800 Kr., 2,400 Kr. og 2,000 Kr.

Iøvrigt henvises til de under D., Premierløjtnanters Lønning, anførte mere almindelige Betragtninger.

Den virkelige Lønningsforbedring vil herefter for den ældste Intendant blive 408 Kr., for den yngste Intendant 632 Kr. og for Skibsintendantterne 444 Kr.

C. Reservelægers Lønning.

Reservelægerne ere lønnede med 720 Kr. samt,

forsaavidt de ere tagne til Tjeneste inden Finansaarets Begyndelse, med Dyrtidstillæg og midlertidigt Lønnings-tillæg, der tilsammen udgør 165 Kr.

Da Reservelægerne paa Grund af Togternes Beliggenhed ofte først antages, efter at Finansaaret er begyndt, maa de ofte tjene det meste af et Aar, før de kunne opnaa Adkomst til de nævnte Tillæg.

Ovennævnte Lønning maa — naar Hensyn tages til den Tjeneste, der fordres af Reservelægerne, og til, at kun ganske enkelte af dem kunne vente at komme i Betragtning ved Forfremmelse til Skibslæge — anses for uforholdsmæssig lav. Hertil kommer, at man for de farende Reservelægers Vedkommende berøver disse Lejligheden til en fortsat Uddannelse og dermed følgende Indtægt ved Hospitalstjeneste og lignende, en Tjeneste, der godt kan forenes med den militære Landtjeneste, som fordres af Reservelæger.

Det har derfor i de senere Aar været vanskeligt og i Aar ikke muligt at skaffe de til Udrustningerne nødvendige Reservelæger. Man har derfor anset det for rimeligt at give Reservelægerne den samme Adgang til ved Hjemsendelsen efter udført god Tjeneste at erholde Orlovs- penge, som ved Lov om Lønninger m. v. ved Søværnet af 15. Maj 1868 § 19 er hjemlet Flaadens Sekondløjtnanter og ved senere Bevilling paa de aarlige Finanslove er udvidet til Reserveløjtnanterne (se Rigsdagstidende for 1882—83, Tillæg B. Sp. 445—46).

Ved at tilstaa Reservelægerne dette Emolument ydes der dem en tilsvarende Godtgørelse for det Tab i Indtægter ved privat Praksis som den, der direkte ydes Søværnets Skibslæger ved det for dem paa de aarlige Finanslove opførte Beløb af 500 Kr. til hver.

D. Premierløjtnanters Lønning.

a. Ved Lov af 16. Maj 1868 om Lønninger m. v. ved Søværnet fastsattes *Lønningerne* for Premierløjtnanter i

yngste Lønningsklasse til	900 Kr.
næstældste — -	1,200 —
ældste — -	1,500 —

b. Ved Lov af 17. Maj 1873 om Tillægsbevilling for Finansaaret fra 1. April 1872 til 31. Marts 1873 blev der for Halvaaret fra 1. Oktober 1872 til 31. Marts 1873 bevilget et *Lønningstillæg* paa 50 Kr. til de i Søværnets Lønningslov for Premierløjtnanter fastsatte Lønninger.

Endvidere blev ved Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1873 til 31. Marts 1874 bevilget et Lønnings-tillæg af 100 Kr. til de i Lønningsloven for Premierløjtnanter fastsatte Lønninger, hvorved disse kom til at udgøre henholdsvis 1,000 Kr., 1,300 Kr. og 1,600 Kr.

Dette sidste Lønningstillæg har siden været optaget paa de aarlige Finanslove under § 23, Konto B. m.

c. Ved Tillægsbevillingslovene for Finansaarene 1880—81 og 1881—82 blev der tilstaaet et *Dyrtdistillæg* til Embeds- og Bestillingsmænd for de nævnte Finansaar efter Regler, som vare enslydende med de ved Finansloven for 1882—83 fastsatte, og Premierløjtnanternes Lønninger med de tidligere Lønnindstillæg bleve derved forhøjede til henholdsvis 1,080 Kr., 1,400 Kr. og 1,712 Kr., alt dog under Forudsætning af, at vedkommende havde fyldt 25 Aar og havde været i Statens Tjeneste i det foregaaende Finansaar.

Dette Dyrtdistillæg har siden været optaget paa de aarlige Finanslove under § 26, Konto VII. 3.

d. Ved Lov af 3. April 1901 om et *midlertidigt Lønningstillæg* for Finansaaret 1901—02 til Personer ansatte i Statens Tjeneste forhøjes de ovenomhandlede Lønninger saaledes, at de blev for Premierløjtnanter:

paa yngst Lønning	{ under 25 Aar 1,000 Kr. over 25 — 1,176 —
paa næstældst — .....		1,496 —
paa ældst —	1,712 —

(Den sidst anførte Lønningsklasse opnaaede ingen Forhøjelse, eftersom Loven fastsatte, at den samlede Indtægt ved Lønningstillæget ikke kunde forhøjes ud over 1,500 Kr.)

Ligelydende Love er senere aarlig stadfæstede for de efterfølgende Finansaar, sidste Gang den 10. Marts 1905.

Med Hensyn til Forfremmelsesforholdene og deraf følgende Oprykning i de forskellige Lønningsklasser henvises til nedenstaaende Tabel, der refererer til de sidste 4 Femaar:

I Femaaret fra til	Antal Forfremmelser til Kaptajn.	Gennemsnitlig Antal Forfrem- melser aarlig.	Gennemsnits- alder ved Forfremmelsen.
1886—1890	13	2,6	35 Aar 7 Md.
1891—1895	13	2,6	37 — 6 —
1896—1900	17	3,4	39 — 3 —
1901—1905	22	4,4	39 — 4 —

Trods de forholdsvis gode Forfremmelsesforhold i det sidste af de omhandlede Femaar er Gennemsnitsalderen ved Forfremmelse til Kaptajn dog stadig stegen; saaledes have de i 1904 og 1905 forfremmede Premierløjtnanter, trods ganske eksceptionelt mange uventede Vakancer, først opnaaet Udnævnelse til Kaptajn ved en Gennemsnitsalder af 39 Aar 4 Maaneder.

Nedgangen i Officerernes Indtægter som en Følge af det senere Avancement vil fremgaa af følgende Oversigt:

Oppebaaret Lønning af Officerer, der ere ud-
nævnte til Sekondløjtnanter i Aarene:

Tjenestear:	1874	1880	1886	1892	Omtrentlig fremtidigLøn- ning ifølge Lovforslaget.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1ste	720	720	720	720	1,000
2det	c. 850	720	720	720	1,000
3die	1,000	1,000	720	720	1,000
4de	1,000	1,080	1,080	806	1,400
5te	1,000	1,080	1,080	806	1,400
6te	1,000	1,400	1,080	1,080	1,400
7de	1,400	1,400	1,080	1,080	1,400
8de	1,400	1,400	1,080	1,080	1,400
9de	1,400	1,400	1,080	1,080	1,800
10de	1,400	1,400	1,080	1,496	1,800
11te	1,712	1,400	1,400	1,496	1,800
12te	1,712	1,400	1,400	1,496	1,800
13de	1,712	1,712	1,400		2,100
14de	1,712	1,712	1,400		2,100
15de	2,500	1,712	1,400		2,100
16de	2,500	1,712	1,712		2,100
17de	2,500	1,712	1,712		2,100
18de	2,500	1,712	1,712		2,500
19de	3,000	2,500	2,100		2,500
<hr/>					
I alt	31,018	27,172	23,956		32,700
Middellønning	1,630	1,430	1,260		1,720

Det ses heraf, at Lønningsvilkaarene for Løjtnanterne stadig gaa tilbage, idet Alderen, i hvilken de opnaa Forfremmelse eller Oprykning i højere Lønningsklasser, er stadig stigende.

Samtidig med de omhandlede Lønningsvilkaars store relative Nedgang er, som bekendt, Pengenes Værdi for-

mindsket og Livsbehovet steget i meget betydelig Grad. Allerede i 1873 havde Pengene ca. 20 pCt. mindre Købeevne end i de sidste Aar af 1860erne, og selv om en gros Priserne paa Raa- og Hjælpestofferne atter siden ere dalede, kan dette i det hele og store ikke siges at være Tilfældet med Detailpriserne paa saa godt som alle færdige Varer — i hvilke Priser jo som et Hovedmoment indgaar den betydeligt forøgede Arbejds-løn — samt med Betalingen for Tjenesteydelser af enhver Art.

Til Belysning af, hvorledes Indtægtsforholdene i den betragtede Periode have stillet sig i København for forskellige Samfundsklasser, kan anføres, at i Tidsrummet fra ca. 1870 til ca. 1900 er Stigningen i Arbejderbefolkningens gennemsnitlige Aarsindtægt anslaaet til ca. 50 pCt., samt at Stigningen i den gennemsnitlige Skatteindtægt for Personer, henhørende til de selvstændige næringsdrivende Klasser, fra 1862 til 1898 har udgjort:

For Handel og Omsætning.....	67 pCt.
— Haandværk og Industri	66 —
-- de »liberale Erhverv« (Læger, Sagførere, Kunstnere o. s. v.).....	77 —

At de i sin Tid fastsatte Lønninger ikke tilfredsstillter Livsbehovet saa godt nu som i de nærmest følgende Aar efter deres Fastsættelse, behøver formentlig ingen nærmere Paavisning, saa meget mere som dette er anerkendt blandt andet ved de *Lønningslove*, som i de senere Aar ere vedtagne for Embeds- og Bestillingsmænd ved Post-, Telegraf-, Told- og Jernbanevæsenet, for Hærens og Flaadens Underofficerer, for Folkeskolens Lærere o. s. fr.

Lønningerne for Premierløjtnanter, der med de ovenfor nævnte Tillæg nu udgøre paa det nærmeste henholdsvis 1,200 Kr., 1,500 Kr. og 1,700 Kr. — idet dog Premierløjtnanter under 25 Aar kun have 1,000 Kr. — foreslaas nu forhøjede med et midlertidigt Tillæg

saaledes at de komme til at udgøre henholdsvis 1,400 Kr., 1,800 Kr. og 2,100 Kr.

	Lonning 1868.	Lonningstillæg 1872.	Dyrtidstillæg 1880.	Midlertidigt Lonningstillæg 1901.	Sum.	Lonning med foreslaaet Tillæg	Virkelig Forhøjelse af Lonning.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Yngste Lønnings-klasse (20) . . .	900	100	"	"	1,000	1,400	400
{ under 25 Aar { over 25 —	900	100	80	96	1,176		
Næstældste Lønningsklasse (20)	1,200	100	100	96	1,496	1,800	304
Ældste Lønningsklasse (20) . .	1,500	100	112	"	1,712	2,100	388

E. Sekondløjtnanters Lonning.

Ifølge Lov om Søværnets Ordning af 28. Maj 1880 udnævnes Sekondløjtnanterne i Marinen af Marineministeren og erholde først kongelig Udnævnelse, naar de forfremmes til Premierløjtnant. Dette er analogt med de tilsvarende Bestemmelser i Loven om Hærens Ordning, men Forholdene i de to Værn ere i Virkeligheden ikke lidet forskellige. Den Kadet, der efter bestaaet Afgangsprøve ved Kadetskolen udnævnes til Sekondløjtnant i Flaaden, er nemlig i Henhold til selve denne Eksamen berettiget til Forfremmelse til Premierløjtnant, naar han iøvrigt opfylder Lovens Fordring om 6 Maaneders Orlogsfart som Officer og om gode Anbefalinger for den praktiske Tjeneste, medens der for at opnaa Udnævnelse til Sekondløjtnant i Hæren kun kræves en kortere praktisk Uddannelse og en forholdsvis lille, teoretisk Prøve. Sekondløjtnanter i Hæren svare ogsaa paa Grund af den Tjeneste, der forlanges af dem, nærmest til Marinens Reserverløjtnanter.

Efter bestaaet Premierløjtnantseksamen og fuldendt praktisk Uddannelse kunne Sekondløjtnanter af Hæren vente Forfremmelse til Premierløjtnant efter 6 Maaneders

Forløb. I Flaaden ere Forholdene imidlertid saaledes, at Sekondløjtnanterne kunne komme til at staa adskillige Aar, inden de opnaa Udnævnelse til Premierløjtnant. Nedenstaaende Statistik viser, at Gennemsnitstiden i Sekondløjtnantsklassen i Aaret 1900 var oppe paa 5 Aar og 7 Maaneder. At den i de sidste Aar er aftagen en Del, skyldes forskellige sammenstødende Omstændigheder som en uforholdsmæssig stor og uventet Afgang og ringe Tilgang til Korpset.

Statistik over, hvor længe Søofficerer have staaet i Sekondløjtnantsklassen, siden Søværnsloven af 28. Maj 1880 traadte i Kraft.

Officerer, udnævnte til Premierløjtnanter		Gennemsnitstid som Sekondløjtnant	Længste Tid	Korteste Tid
I Aaret	Antal			
1881	8	1 Aar 7 Md.	2 Aar 1 Md.	1 Aar 2 Md.
1882	4	1 — 10 —	2 — 3 —	1 — 4 —
1883	4	1 — 6 —	1 — 10 —	1 — » —
1884	7	1 — 7 —	2 — 1 —	1 — 2 —
1885	9	1 — 6 —	2 — » —	1 — 2 —
1886	3	1 — 8 —	2 — » —	1 — 4 —
1887	2	1 — 11 —	2 — 2 —	1 — 8 —
1888	5	2 — 10 —	3 — 4 —	2 — 5 —
1889	4	3 — » —	3 — 3 —	2 — 4 —
1890	2	3 — » —	3 — 4 —	2 — 8 —
1891	2	3 — 4 —	3 — 4 —	3 — 4 —
1892	2	4 — 4 —	4 — 4 —	4 — 4 —
1893	2	5 — 3 —	5 — 3 —	5 — 3 —
1894	7	4 — 3 —	4 — 11 —	3 — 7 —
1895	5	4 — 8 —	5 — 2 —	4 — 3 —
1896	2	5 — 2 —	5 — 3 —	5 — » —
1897	8	5 — 6 —	6 — » —	5 — 1 —
1898	5	5 — 1 —	5 — 6 —	4 — 9 —
1899	6	5 — 2 —	5 — 7 —	4 — 8 —
1900	3	5 — 7 —	5 — 8 —	5 — 5 —

Officerer, udnævnte til Premierløjtnanter		Gennemsnits-tid som Sekondløjtnant	Længste Tid	Korteste Tid
I Aaret	Antal			
1901	8	5 — 6 —	6 — 1 —	5 — 2 —
1902	10	4 — 3 —	5 — 4 —	3 — 2 —
1903	2	3 — 8 —	3 — 9 —	3 — 7 —
1904	4	3 — 6 —	4 — 6 —	2 — 10 —
1905	5	2 — 4 —	3 — 6 —	1 — 7 —

Gennemsnitsalderen, i hvilken Kadetterne udnævnes til Sekondløjtnant i Søværnet, er ca. 22 Aar, saa at en Søofficer i adskillige Aar først i 27—28 Aars Alderen har opnaaet at blive kongelig Embedsmand med deraf flydende Pensionsret, hvorimod en Officer af Hæren i samme Alder gennemsnitlig har været oppe i mellemste Trediedel af Premierløjtnantsklassen.

Da saaledes de Fordringer, der maa opfyldes for at opnaa Stillingen som Sekondløjtnant, ere langt videregaaende for Søværnet end for Hærens Vedkommende, og da tilmed Vilkaarene for Forfremmelse ere vidt forskellige i de to Værn til Skade for Søværnets Sekondløjtnanter, maa det forekomme at være ubilligt vedvarende at stille disse ens med Hensyn til Lønning med Officerer af den tilsvarende Grad af Hæren. Man har derfor foreslaaet et midlertidigt Lønningstillæg til Flaadens Sekondløjtnanter, hvorved deres Lønning bringes op til 1000 Kr. aarlig, hvilket for de Sekondløjtnanter, som ere under 25 Aar, vil medføre en Lønningsforbedring af 280 Kr., og for de Sekondløjtnanter, der ere over 25 Aar, en Lønningsforbedring af 115 Kr. Herved vil Sekondløjtnanterne faa samme Lønning som den, der ifølge Lov af 15. Maj 1903 angaaende nogle Lønningsbestemmelser ved Søværnet er tildelt Ingeniørassistentterne.

Det vil af nedenstaaende Fortegnelse fremgaa, at Antallet af Aspiranter, som aarlig indstille sig til Kadet-skolens Adgangsprøve, er saa stærkt aftagende, at der i

de senere Aar ikke har været Tale om nogen egentlig Konkurrence ved denne Prøve, hvorfor man har været nødsaget til at optage ikke faa Aspiranter, der kun have præsteret en middelmaadig Eksamen. I Aarene 1901 og 1902 have saaledes henholdsvis kun 5 og 6 Aspiranter bestaaet den samlede Adgangsprøve, medens man havde ønsket at optage henholdsvis 6 og 7.

Liste over Adgang til Søofficers(Kadet)skolen
1881—1904.

Aar	Aspiranter, mødte til Legemseftersyn
1881.....	34
1882.....	26
1883.....	38
1884.....	28
1885.....	30
1886.....	22
1887.....	24
1888.....	31
1889.....	28
1890.....	25
1891.....	28
1892.....	23
1893.....	19
1894.....	18
1895.....	12
1896.....	7
1897.....	12
1898.....	15
1899.....	12
1900.....	15
1901.....	14
1902.....	13
1903.....	19
1904.....	19

Dette for Søværnet uheldige Forhold kan selvfølgelig skyldes mange forskellige Omstændigheder, men det er utvivlsomt, at Sekondløjtnanternes mindre heldige Vilkaar have været medvirkende hertil.

Oversigt over den Merudgift, som dette Lovforslag vil medføre.

	Kr.
For Maskinmestere og Undermaskinmestere .. c.	8,380
- Officierer m. fl.	- 10,436
- For Intendantter og Skibsintendantter	- 3,260
- Reservelæger	- 3,600
- Premier- og Sekondløjtnanter	- 21,120
	c. 46,796
÷ Personlige Tillæg ...	1,900
	c. 44,896

Loven ledsages af den Skrivelse til Forsvarskommissionen, som Forsvarsministeren fandt sig foranlediget til at tilstille den, og som lyder saaledes:

Kjøbenhavn, d. 10. Juni 1905.

Til Forsvarskommissionen.

Ved at tilstille Forsvarskommissionen hoslagte Ud-kast til:

- a) Forslag til Lov om midlertidigt Lønningstillæg til forskellige lavere lønnede Embeds og Bestillingsmænd ved Hæren, samt
- b) Forslag til Lov om midlertidigt Lønningstillæg til forskellige lavere lønnede Embeds- og Bestillingsmænd under Søværnet

skal jeg bemærke følgende:

Som det vil være Kommissionen bekendt, er de for Officerers og ligestilledes Vedkommende gældende Løn-

ningslove meget forældede, idet Lønningsvilkaarene for Hærens Officerer og ligestillede er fastsatte ved Lov af 25. Juli 1867 om Lønninger m. v. ved Hæren, og for Søværnets Officerer og ligestillede ved Lov af 15. Maj 1868 om Lønninger m. v. ved Søværnet. Dog er Lønningsforholdene for Embedsmænd af Hærens Forplejningskorps og for de ved Søværnsloven af 1880 tilkomne ny Charger fastsatte henholdsvis ved Lov af 22. Marts 1897 og ved Lov af 24. Juli 1880, i hvilken man imidlertid holdt sig til samme Lønskala, som var benyttet i Lønningsloven af 1868.

I de henved 40 Aar, der saaledes er forløbne siden Vedtagelsen af de fundamentale militære Lønningslove, har blandt andet den betydelige Prisstigning, der har fundet Sted paa saa godt som alle Omraader, og den store Opgang, der samtidig er sket i Indtægtsforholdene hos andre Samfundsklasser, bevirket, at der Tid efter anden fra Embeds- og Bestillingsmænd i Statens Tjeneste er fremsat Ønsker om Lønningsforbedring. At Bevilningsmagten i det hele og store har fundet disse Ønsker berettigede, fremgaar af, at de i meget vid Udstrækning er blevne imødekomne. Jeg skal i saa Henseende henpege paa de ved Lov af 24. Marts 1899 om forskellige Forhold vedrørende Folkeskolen foranledigede Forbedringer af Lærerstandens Lønningsvilkaar, i Forbindelse med hvilken kan nævnes Loven af 31. Januar 1903 angaaende Pensionstillæg til Lærere og Lærerinder; dernæst Lovene af 14. Februar 1902, angaaende Lønninger for Hærens Underofficerer og ligestillede og af 15. s. M., angaaende Lønninger for Flaadens Underofficerer og ligestillede, hvilke to Love bevirkede en aarlig Merudgift for Statskassen af ca. 443,000 Kr.; endvidere Lov af 28. April 1902, angaaende Lønningsforbedringer for Grænsegendarmeriet, de i Løbet af Aaret 1902 vedtagne Lønningslove for Postvæsenet, Toldvæsenet, Telegrafvæsenet samt Lov af 15. Maj 1903

om Statsbanernes Ordning, hvorved der skete en almindelig Lønningsforbedring for de nævnte Etaters Personale og foranledigedes en aarlig Merudgift for Statskassen af tilsammen 1,672,000 Kr. For de militære Embedsmænds Vedkommende er der derimod — fraset de i medfølgende Udkast nævnte smaa Dyrtidstillæg og Lønningstillæg, af hvilke endda det i de senere Aar tilstaaede midlertidige Lønningstillæg ikke kommer i Betragtning ved Pensionsberegning — ikke indført nogen Forbedring af Lønningsvilkaarene.

Endskønt jeg finder, at der kunde være god Grund til ogsaa at tage Spørgsmaalet om en fuldstændig Revision af de militære Lønningslove op til Behandling, vil jeg dog, under Hensyn til de i Forsvarskommissionen for Tiden stedfindende Arbejder og Overvejelser angaaende hele Forsvarssagens Ordning, ikke foreslaa dette paa nærværende Tidspunkt, men først og fornemmelig søge iværksat en paatrængende midlertidig Forbedring af Lønningerne for de i pekuniær Henseende uheldigst stillede Embedsmænd og ligestillede i begge Værn.

Næst efter at henvise til de Bemærkninger, der ledsager begge de hosfølgende Lovudkast, skal jeg særlig pege paa det Faktum, at Tilgangen til Officerskorpset — saavel for Hærens som for Søværnets Vedkommende — i en Aarrække har været saa stærkt aftagende, at det nu volder Vanskelighed paa fyldestgørende Maade at udfylde de Vakancer, der er en Følge af Forfremmelser eller af anden Afgang. Lignende højst uheldige Forhold gør sig gældende for Intendanternes, for Embedsmænd i Maskinkorpset og de til Orlogsværftets Rammer hørende Korpsers samt for Officianternes Vedkommende. At de daarlige Lønningsforhold bærer Hovedparten af Skylden herfor, er udenfor al Tvivl. Da Ansættelse som Intendant og som Embedsmand i Maskinkorpset delvis samt som Officiant m. v. som Regel altid sker fra Underofficersklassen, hvis Lønninger er

blevne væsentlig forhøjede ved Lovene af 14. og 15. Februar 1902, vil de ovennævnte Forfremmelser saa godt som altid være ledsagede af Nedgang i Lønningen, hvortil kommer, at de paagældende mister den dem som Underofficerer og ligestillede tilkommende Adgang til frit Lægetilsyn og fri Medicin for deres Familie, endvidere at de i Giftermaalstilfælde skal sikre deres eventuelle Enke den lovbefalede Overlevelserente, hvorved de faar en ikke ubetydelig Udgift, der ikke har paahvilet dem i deres tidligere Stilling, samt at der, saafremt de ansættes som Kassebetjente, paaføres dem Udgifter til Fyldestgørelse af Kautionsforpligtelse.

For Officersklassens Vedkommende skulde Forholdet jo gerne være saaledes, at Tilgangen kunde ske fra alle Samfundsklasser, samt at Antallet af Aspiranter var saa stort, at man var i Stand til at sikre sig, at Tilgangen kom til at bestaa af dygtige unge Kræfter. At Officerskorpsets Rekruttering er en Sag af største Betydning for Forsvaret, behøver sikkert ikke nærmere at paavises. Det maa derfor betegnes som *absolut nødvendigt* saa snart som muligt at forbedre de økonomiske Vilkaar, der nu bydes Premierløjtnantsklassen, og ligeledes at give de øvrige i medfølgende to Lovudkast anførte Embedsmænd og Bestillingsmænd aarlige Lønningstillæg, hvis Størrelse, for at de skal have den tilsigtede Virkning, ikke vil kunne sættes lavere end foreslaaet.

Skønt det vel ikke kan siges, at Spørgsmaalet om de militære Lønningers Størrelse direkte griber ind i Spørgsmaalet om Forsvarets Ordning, hvorfor Rigsdagen til enhver Tid maa kunne foretage Ændringer af de militære Lønningslove, uanset at Forsvarskommissionen er nedsat, finder jeg det dog naturligt, at en Sag som den foreliggende ikke søges gennemført, uden at Kommissionen har haft Lejlighed til at udtale sig om, hvorvidt den i sine Overvejelser maatte være kommet til Resultater, der kunde tale imod en saadan Lønnings-

forbedring. Ganske vist giver Loven af 7. Marts 1902 angaaende Forsvarskommissionens Nedsættelse ikke de militære Ministerier nogen Ret til at stille Spørgsmaal til Kommissionen eller denne nogen Pligt til at svare, men det vil formentlig dog findes at være i god Overensstemmelse med Forholdenes Natur, at nærværende Henvendelse fremkommer, hvorfor jeg forventer at modtage en Udtalelse fra Kommissionen angaaende denne Sag.

J. C. Christensen.

A. Duus.

Herpaa indløb følgende Svar:

Forsvarskommissionen af 1902.

København, den 7. Juli 1905.

Forsvarskommissionen af 1902 har i sit Møde 6. Juli 1905 vedtaget, at der paa Krigs- og Marineministerens Skrivelse af 10. Juni d. A. til Forsvarskommissionen gives følgende Svar:

»Til Krigs- og Marineministeren.

I Gensvar paa Skrivelse af 10. Juni d. A., med hvilken Deres Ekscellence har tilstillet Forsvarskommissionen Udkast til Forslag til Love om midlertidige Lønningstillæg til forskellige lavere lønnede Embeds- og Bestillingsmænd ved Hæren og under Søværnet, skal Kommissionen tillade sig at bemærke, at den i sine Overvejelser ikke er naaet saa vidt, at den har kunnet eller for Tiden kan tage Stilling til Spørgsmaalet om de nævnte Embeds- og Bestillingsmænds Lønninger. Forslag herom fra Kommissionens Side vil kun kunne fremkomme i Forbindelse med Afgørelsen dels af de militære Lønningsspørgsmaal som Helhed dels af de paagældende Embeds- og Bestillingsmænds Stilling i Forsvarsordningen.

Hvor vidt det under disse Omstændigheder maa anses for rigtigt at søge at faa gennemført Love til

midlertidig Ændring af de nævnte militære Lønningsforhold, maa det efter Kommissionens Opfattelse være Administrationens og Lovgivningsmagtens Sag at afgøre.»

Hvilket jeg herved har den Ære at meddele Deres Ekscellence.

H. Trier.

E. Skram.

Hs. Ekscellence Krigs- og Marineminister *J. C. Christensen*.

Loven var til 1. Behandling i Folketinget d. 1. December, og henvistes derefter til Udvalg.

Forslag til Lov om Ændringer i Lov af 27. April 1894 om Lønninger m. m. ved Fyrvæsenet og i Tillæg til samme Lov af 22. Marts 1897 (fremsat i Folketinget d. 10. November 1905).

Forslaget gaar ud paa at stille Funktionærerne ved Fyrvæsenet lidt gunstigere, end Tilfældet hidtil har været, hvilket søges opnaaet ved Forandring af Alderstillægperioden og ved Pensionsberegningen.

For de egentlig ledende Embedsmænd indenfor Fyrvæsenet, har Alderstillægperioden hidtil været 5 Aar, nu skal den være 3 Aar, og for det øvrige Personale, som omhandles i Lønningsloven af 27. April 1894 skal Alderstillægperioden forandres fra 5 til 4 Aar; herved komme disse Funktionærer mere i Overensstemmelse med tilsvarende Funktionærer i andre Etater. Ved den ny Pensionsberegning vil Fyrvæsenets Funktionærer ligeledes komme til at oppebære Pension efter ganske de samme Regler som de tilsvarende Funktionærer i Telegraf-, Post- og Vandbygningsvæsenet.

Forslaget var i Folketinget til 1. Behandling d. 27. November, til 2. Behandling d. 30. November og til 3. Behandling d. 4. December, hvorefter det i uændret Form overgik til Landstinget.

Forslag til Lov om Lønninger m. m. ved Vagervæsenet (fremsat i Folketinget d. 10. November).

Forslaget gaar ud paa, at nogle Funktionærer ved Vagervæsenet, hvis Lønninger hidtil har været fastsatte paa Finansloven, for Fremtiden faa deres Lønninger fastsatte ved Lov, og at Pensionsbestemmelserne for dem blive de samme som for Fyrvæsenets Funktionærer.

Forslaget var i Folketinget til 1. Behandling d. 27. November, til 2. Behandling d. 30. November og til 3. Behandling d. 2. December, hvorefter det i uændret Form gik til Landstinget.

Forslag til Lov om Ændring i Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879 (fremsat i Landstinget d. 15. November).

Dette Lovforslag er fremkommet, fordi Loven af 13. Marts 1903 har givet Anledning til en Del Tvivl og Utilfredshed (se sidste Aarsoversigt S. 5). Det fremsatte Lovforslag er baseret paa Indstilling fra Repræsentanter for Lodsvæsenet, Bugservæsenet og Sejlskibsfarten. Den væsentligste Ændring er den, at efter Lovforslaget kan under Bugsering, Navigeringen ledes fra Bugserbaaden, hvorved dens Fører faktisk kommer til at optræde som Lods. Herved opnaas, at Smaaskibe kan nøjes med at betale Bugserpenge, men undgaa Lods-penge under saadanne Forhold, med andre Ord en Lettelse for de mindre Sejlskibe.

Forslaget var til 1. Behandling i Landstinget d. 22. November, hvorefter det henvistes til Udvalg.

Materiellet. For det *ny Materiels* Vedkommende er at bemærke, at Panserskibet Olfert Fischer højste Kommando for første Gang d. 31. Maj 1905 under Kommando af Kommandør A. P. Hovgaard; de sædvanlige Kommissionsprøver fandt Sted og fuldførtes med tilfredsstillende Resultater, hvorefter Skibet indgik i Aarets Øvelseseskadre.

Kølen til Panserskibet Peder Skram blev lagt d. 25. April 1905. Skibet bygges paa Orlogsværftet efter Orlogsværftets Tegninger.

Den ny Torpedobaad vil faa følgende Hoveddimensioner m. m.:

Længde mel. Perpendikulærene	38.0 m.
Største Bredde	4.4
Dybgaaende	2.57 -
Displacement fuldt udrustet	98 à 99 Ts.
— paa Prøverne (med Kul til 1000 Kml. ved 14 Knob)	c. 97 -
Forventet Fart paa Prøverne	c. 26 Knob
Armering: 3 Stkr. 45 cm. Torpedorør, 1 fast i Stævnen, 1 dobbelt drejeligt paa Agterdækket. 2. Stkr. 37 mm. P. K. $\frac{L}{50}$, en paa hver Side agtenfor Kommandotaarnet.	

Torpedobaaden bygges paa Orlogsværftet efter Tegningerne til den bekendte franske 97 Tons Torpedobaad, købte af dens Konstruktor, Normand & Co. i Håvre.

Endelig skal omtales det nye Fiskeriinspektionsskib til Island, hvis Navn bliver *Islands Falk*, omend det ikke direkte hører til Marinen. Dets Hoveddimensioner blive:

Længde mellem Perpendikulærene	52.0 m.
Største Bredde	9.02 -
Største Dybgaaende agter	4.30 -
Displacement	735 Ts.

To Babcock & Wilcox Kedler give Damp til en vertikal 3-Gangs-Maskine, som paa Prøverne skal præstere 950 I. H. K. i 4 Timer. Fart 12.25 Knob, Kedetryk 15 Atm. Desuden findes en Hjælpekedel.

Armering: 2 Stkr. 47 mm. P. K., 1 paa hver Side paa Overbygningen. Af elektriske Installationer vil Skibet blive forsynet med: indenbords elektrisk Belysning, 1 Stk. 40 cm. Projektør, samt Gnistlegraf.

Af Fartøjer vil Skibet faa 1 Redningsbaad, 2 Hvalbaade og 1—7.0 m. Motorbaad. —

Skibet bygges paa Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri efter Orlogsværftets Tegninger. —

Med Hensyn til det *gamle Materiel* er at bemærke, at intet er udrangeret i Aarets Løb, men paa den anden Side er der ikke iaar paa § 26 noget Beløb til Vedligeholdelse eller Reparation heraf, hvilket forhaabentligvis kan udlægges som det første Skridt til dets endelige Afskaffelse.

Personellet. Aaret 1905 udmærker sig ved en vistnok enestaaende stor Forandring indenfor Marinens Officerspersonel og skulde dertil komme Virkeliggørelsen af de i saamange Aar forgæves ventede forbedrede økonomiske Kaar, som de i Efteraaret 1905 forelagde Lønningsslove kan give Haab om, vil Aaret 1905 komme til at staa som et Mærkeaar for Marinens Officerskorps.

Aarets første og maaske mærkeligste Begivenhed er daværende Kultusminister I. C. Christensens Overtagelse af Krigs- og Marineministerportefeuillerne den 14. Januar 1905, da afsk. Viceadmiral H. F. Jønke entledigedes fra Stillingen som Marineminister. Ganske vist har Marinen siden 24. Marts 1848 haft tre civile Ministre, men deres Virksomhed har kun haft en interimistisk Karakter, nemlig

Lehns greve A. W. Moltke til Bregentved i 11 Dage,

Godsejer I. B. S. Estrup i 50 — ,

Lehns greve C. E. Krag-Juel-Vind-Friis i 40 — ,

saaledes at I. C. Christensen bliver den første egentlige civile Marineminister, den danske Marine har haft. Da det ved kgl. Resolution af 5. September 1905 er bestemt, at Krigs- og Marineministeren fremtidig skal kaldes Forsvarsminister, synes det, som om den ny oprettede Post agtes bibeholdt, i ethvert Tilfælde af det for Tiden ved Magten værende Parti. Der hersker meget

delte Meninger, saavel i Udlandet som herhjemme, om det hensigtsmæssige i at have civile Militærministre, men et er utvivlsomt, at til ikke mange civile Ministre har der været knyttet saa mange Forhaabninger fra det militære Personels Side som til I. C. Christensen.

I Anledning af den fælles Krigs- og Marineminister blev Departementsdirektør for Marineministeriets 1. og 2. Afdeling, Kommandør (i Nummer) O. I. M. Kofoed-Hansen d. 12. April udnævnt til Direktør for Marineministeriet, og under 27. Maj er Chefen for Marineministeriets 1. Afdeling, afsk. Kommandør H. Hedemann, beordret til at fungere som Departementsdirektør for 1. Afdeling i Forbindelse med sin havende Tjeneste. —

Admiralsklassen er atter iaar bleven forøget med 1, idet H. M. Kongen d. 20. November allernaadigst har udnævnt Kong Haakon d. VII af Norge til Admiral i den danske Flaade.

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

- 1 Avancement til Viceadmiral
- 2 — - Kontreadmiral
- 2 — - Kommandør (1.2)
- 6 — - Kaptajn (3.6)
- 8 — - Premierløjtnant (4.0), og
- 4 Kadetter ere blevne udnævnte til Sekondløjtnanter.

Det ses af ovenstaaende Tabel, hvor stort Avancementet har været i 1905, næsten det dobbelte af det normale.

Gennemsnitsalderen for de forskellige Klasser stiller sig saaledes:

31. Dec.	Vice-admiral	Kontre-admiral	Kommandør	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	59.5	52.2	43.2	33.6	24.6

31. Dec.	Vice- admiral	Kontre- admiral	Kom- mandør	Kaptajn	Pr. Løjtn.	Sek. Løjtn.
1900	65.8	60.5	52.8	43.8	33.0	25.1
01	66.8	54.8	52.5	44.1	33.1	24.8
02	67.8	55.8	53.2	43.5	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	56.9	53.8	44.2	32.0	22.8

Trods de overordentlig gunstige Avancementsforhold er Gennemsnitsalderen for Kaptajner forbleven meget høj, medens Gennemsnitsalderen for de øvrige Klasser er gunstig. Den unge Kommandørklasse og den gamle Kaptajnklasse vil i en nærmere Fremtid skabe ret ugunstige Forhold for sidstnævnte. —

Avancementet til Viceadmiral skyldes den forhenværende Viceadmirals Afgang paa Grund af opnaaet Aldersgrænse.

Af de to Avancementer til Kontreadmiral skyldes det ene Avancementet til Viceadmiral, det andet Dødsfald. Desuden har der funden et ekstraordinært Avancement Sted, idet Kommandør H. k. H. Prins Valdemar fra 10. Marts udnævntes til Kontreadmiral.

Avancementerne til Kommandør skyldes Admirals-Avancementerne.

Af de 6 Avancementer til Kaptajn skyldes 2 Kommandøravancementerne; desuden har 1 Kaptajn søgt sin Afsked og er bleven beskikket til Chef for Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet i Kjøbenhavn; 1 Kaptajn er gaaet udenfor Nummer for at overtage den ham betroede Post som Gouvernør for de dansk-vestindiske Øer; 1 Kaptajn er gaaet udenfor Nummer for at overtage en civil Stilling, og 1 Kaptajn har søgt sin Afsked paa Grund af Svagelighed. — Foruden de 6 nævnte Avancementer har der fundet et ekstraordinært Avance-

ment Sted, idet Premierløjtnant H. kgl. H. Prins Carl d. 3. Oktober 1905 blev udnævnt til Kaptajn.

Avancementerne til Premierløjtnant skyldes, foruden de 6 Avancementer til Kaptajn, at 1 Premierløjtnant er gaaet udenfor Nummer og udnævnt til Værftsingeniør, og 1 Premierløjtnant har søgt sin Afsked.

Medens tidligere ikke saa faa Officerer stod udenfor Nummer i en længere Aarrække og traadte ind igen i Marinen, naar deres Stilling ikke mere tilfredsstillende dem, og avancerede videre uden at have gennemgaaet de forskellige Tjenestestillinger, som maa til for at erhverve sig de nødvendige Egenskaber for overordnede Poster, er dette Forhold i de senere Aar blevet forandret, idet adskillige af de udenfor Nummer staaende Officerer have faaet deres Afsked. I Aaret 1902 havde saaledes 13 Officerer i de forskellige Klasser * ved deres Navn, medens i Øjeblikket kun 7 Officerer staa udenfor Nummer, og mindst Halvdelen af disse vilde være til Disposition i Tilfælde af Mobilisering. — I det forløbne Aar har 1 Kaptajn og 1 Premierløjtnant udenfor Nummer ansøgt om Afsked og faaet den bevilget. —

I Maskinkorpset er 1 Maskinmester af 1. Kl., den fungerende Overmaskinmester, falden for Aldersgrænsen, og den deraf følgende Oprykning gennem Graderne har fundet Sted. —

I Haandværkerkorpset har Værftsingeniøren taget sin Afsked for at gaa over i en civil Stilling, og en Premierløjtnant i Søofficerskorpset er gaaet udenfor Nummer for at overtage Posten som Værftsingeniør. —

I Søminekorpsets Depot er 1 Søminemester af 1. Kl. afgaaet paa Grund af opnaaet Aldersgrænse, og den deraf følgende Oprykning gennem Graderne har fundet Sted. —

I Læge- og Intendanturkorpserne 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 Depôt	Haandværkerkorpset	Intendanturkorpset
Lovmæssige									
Antal:	175	81	40	90	14	8	7	45	13
Vakance d. 31. Dec.									
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	3
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

Vakancerne er altsaa færre iaar i Maskin- og Intendanturkorpset, medens Forholdet i de øvrige Korpser er nærlig uforandret. —

Som gentagne Gange bemærket har Aaret 1905 fremvist usædvanlig gode Avancementsforhold for Søofficerskorpset, saaledes at det vistnok i Marinens Annaler enestaaende Tilfælde er indtraadt, at paa et Tidspunkt i Sommer var Premierløjtnantsklassen ikke fuldtallig, fordi ingen af de tjenestegørende Sekondløjtnanter havde opnaaet den for Avancement nødvendige Søfart af 6 Maaneder. Denne Udtømning af Sekondløjtnantsklassen skyldes foruden det raske Avancement, den i flere Aar betydelig mindre Tilgang til Sekondløjtnantsklassen, begrundet saavel i Kvantiteten som i Kvaliteten af Tilgangen til Kadetskolen, hvilket saa godt er fremstillet i Bemærkningerne til Lønningsforslaget. Hovedaarsagen til den formidskede Tilgang til Officersstillingen har man villet søge i de daarlige økonomiske Forhold, hvorunder Officersstanden har levet i de sidste 20 Aar, og

det er sikkert ogsaa rigtigt, men der er andre Aarsager, som ogsaa spille en væsentlig Rolle, og hvoraf enkelte skulle nævnes her.

Først og fremmest maa Ungdommen have Sikkerhed for, at Nationen ønsker et Forsvar; kan man fortænke de unge Mennesker i at sige til sig selv: Jeg kan ikke være tjent med at bruge mine Studieaar til at uddanne mig til en Virksomhed, som maaske skal afskaffes, naar jeg har fuldført min Uddannelse. — Og denne Uvished om Forsvarets Stilling her i Landet er ikke bleven formindsket ved Forsvarskommissionens uventede Levedygtighed.

Dernæst er der en anden Side af de økonomiske Kaar, end selve Tjenestelønnen, og som er særlig for Militæret og næppe forstaas af den store Befolkning, og det er Aldersgrænsen for Mellemlasserne. Det er en given Sag, at alle kan ikke naa at komme op i de øverste Stillinger, men i den civile Embedsstand kan en underordnet Embedsmand blive staaende i sin Stilling til han bliver 70 Aar. Saaledes er det ikke i Militæretaterne; en Løjtnant kasseres ved 42 Aar og en Kaptajn ved 52, med en Pension der i de allerfleste Forhold vil være utilstrækkelig til en nogenlunde passende Livsførelse. Og det er et ikke saa ringe Antal Officerer, der skal lide den Skæbne; i Marinen er Forholdet det, at der er 36 Kaptajner, og kun 18 Kommandører og Admiraler tilsammen, altsaa Halvdelen af Kaptajnerne kan ikke naa op til de øvre Stillinger. Dette Forhold kan der kun raades Bod paa ved, som Skik var tidligere, at sikre de overskydende Officerer andre Stillinger i Statens Tjeneste, saaledes at de kunne føre en nogenlunde sorgfri Tilværelse for Resten af deres Liv.

Endelig skal omtales et tredje Forhold, som særligt har gjort sig gældende i den sidste halve Snes Aar, og som næppe vil gøre sig mindre gældende i Fremtiden, nemlig Overspringning ved Avancement til Kommandør.

At saadant finder Sted er ganske naturligt, ja undertiden aldeles nødvendigt for at skaffe yngre Kræfter frem i overordnede Stillinger, der mere og mere kræve en Mands fulde Arbejdskraft. Det er den oversprungnes Stilling, som i vor Marine er saa uheldig; thi enten maa han blive staaende med det sorte Stempel paa sig, hvilket ubestrideligt er uheldigt for hans Autoritet, eller ogsaa skal han skaffe Attest tilveje for en Svaghed, som han i de allerfleste Tilfælde er fuldstændig paa det rene med ikke vilde have generet ham føleligt, saafremt han var avanceret. — Det er uskont. — Lad os faa det samme som man har i andre Mariner, at en Officer med 25 Aars Tjeneste har Ret til at tage sin Afsked med fuld Pension til Øjeblikket, saa kan den Officer, der ved Forbispringning føler sig forurettet, forlade Marinen med oprejst Pande, istedetfor at skulle luske sig afsted med en Sygeseddel i Haanden, og Tjenesten kan kun vinde ved, at de utilfredse gaa deres Vej.

Lad Ungdommen faa Sikkerhed for, at Nationen vil et Forsvar;

Lad de økonomiske Vilkaar blive de samme som for Statens øvrige Embedsmænd, og

Lad endelig de i Livets Kamp overvundne kunne forlade Valpladsen uden at stryge Ærens Flag,

saa vil Ungdommen ganske sikkert igen søge til Kadetskolen, thi den har et aabent Blik for, at gennem den fører Vejen til mange ansete Stillinger i Livet, saavel i som udenfor Danmark.

Marinens Togter og anden Virksomhed. Udover de budgetmæssige Udrustninger har der iaar været to Ekstraudrustninger, nemlig Torpedobaaden Søbjørnen og Narhvalen, der, under Kommando af Kaptajn Konow, var udrustede fra 16. til 23. Februar i Anledning af den tredje russiske Eskadres Gennemsejling af vore Farvande. Den anden ekstraordinære Udrustning fandt Sted i Anledning af Kongevalget i Norge, idet Panserskibet Olfert Fischer og Krydseren Gejser d. 18. November blev ud-

rustede for at ledsage Kongens Dampskib Dannebrog, hvor Kong Haakon d. VII af Norge tilligemed Dronningen og Kronprinsen havde indskibet sig; Viceadmiral Wandel førte Eskadren.

Denne uventede Brug af et Par af vore Kampskibe gav Lejlighed til for første Gang at faa prøvet Mobilisering af vore Skibe, medens der oftere, navnlig i de sidste Aar, har været Lejlighed til at prøve Torpedobaadenes Krigsberedskab. Forsøget maa siges at være faldet særdeles tilfredsstillende ud for Materiellets og det faste Personels Vedkommende, medens det værnepligtige Personels Tilstedekomst fremviste enkelte Mangler, som let vil kunne afhjælpes. Ordren til Mobilisering udgik Lørdag d. 18. November Kl. 10 Em. og Søndag Kl. 12 Md. var Krydseren Gejser og Kl. 2¹/₂ Em. Olfert Fischer klar til at gaa til Søs med Krudt ombord.

I Øvelseseskadren har man paa Grund af Forholdene ikke i Aar kunnet følge den samme Fremgangsmaade med Hensyn til ensartet Uddannelse af Mandskabet som ifjor, men efter Forlydende vil det blive genoptaget til Sommer. Iøvrigt har Eskadren iaar fortsat de gode Traditioner fra de foregaaende Aar; fra Administrationens Side er der gjort alt for at skaffe et saa talrigt Materiel tilveje som muligt for visse af Eskadrens Øvelser, som har vakt Interesse hos hele Personellet, fordi enhver havde Fornemmelsen af, at der kunde opnaas Resultater og indvindes Erfaringer med det tilstedeværende Materiel. Der skal her gives en kort Fremstilling af 1905-Eskadrens Virksomhed.

Øvelseseskadren, hvis Sammensætning og Kommandoforhold er anført i forrige Aargangs Junihefte (S. 227), samledes for de større Skibes Vedkommende i Kjøbenhavns Yderhavn d. 20. Juli. Eskadrechefen, Kontreadmiral H. k. H. Prins Valdemar, hejste samme Dag sit Flag i »Olfert Fischer«; den 2. August stødte Torpedobaadsdelingen til Flaget, og d. 27. September strøg Ad-

miralen atter sit Flag, uden at Eskadrens Sammensætning i Mellemtiden var undergaaet nogen Forandring.

Under det Besøg, som den tyske Slagflaades 1. Eskadre, under Storadmiral von Koesters Kommando aflagde ved Kjøbenhavn fra d. 20. til 24. Juli, og under H. M. den tyske Kejsers Besøg fra d. 31. Juli til d. 3. August, gjorde vor Eskadre Honnør. En lignende Ære tilfaldt den, da den engelske Kanalflaade under Admiral Wilsons Kommando aflagde et Besøg ved Kjøbenhavn fra d. 8. til 12. September.

Eskadrens Bevægelser og Virksomhed fremgaar i store Træk af følgende:

Fra d. 24. til 31. Juli havde Skibene fri Manøvre for at afslutte de organisatoriske Øvelser.

Fra 3. til 10. August opholdt Eskadren sig paa Aarhusbugt, i Kaløvig og i Farvandet Vest for Samsø. Der afholdtes indledende Øvelser i Torpedobaadsangreb mod Skibe til Ankers, Enkeltskibsskydning, Fægtningsskydning, Farvandssejlads, Evolutioner og Landgangsovelse.

Fra 10. til 14. August opholdt Eskadren sig i Farvandet Nord for Fyen og paa Koldingfjord. Torpedobaadsangrebene fortsattes; desuden afholdtes der Fægtningsovelse og Landgangsovelse.

Den 14. afgik Eskadren til Smaalandsøhavet. Torpedobaadene lagde Vejen ad de indenhavs Farvande Syd for Fyen, de større Skibe gik Syd om Ærø og Langeland; om Aftenen mødtes man i Langelands-Bælt, hvor der afholdtes indledende Øvelser i Torpedobaadsangreb mod Skibe under Gang. Natten mellem d. 14. og 15. ankredes i Karrebæksmindebugt, og i de følgende Dage afholdtes Evolutioner og Farvandssejlads, medens Natskydning foretoges efter Mørkets Frembrud.

Natten mellem d. 17. og 18. afgik Eskadren til Nyborg under Afholdelse af Torpedobaadsangreb. Ved Nyborg foretoges Geværskydning, Fartøjs- og Landgangs-

prøver, de sidste i Forbindelse med Nyborg Garnison. Tirsdag d. 22. August! aflagde H. Eksc. Marineministeren med Følge Besøg i Eskadren og overværede forskellige Øvelser, særlig Natskydning under Gang i Karrebæksmindebugt, hvorefter 1. Division af Torpedobaadsdelingen bragte Marineministeren til Korsør. Fra d. 22. til 26. August opholdt Eskadren sig i Smaalandsfarvandet og afholdt Farvandssejlads ved Dag og Nat, samt taktiske Øvelser og Øvelser i fri Torpedobaadsangreb.

Den 26. August afgik de større Skibe Syd om Gedser, Torpedobaadene ad de forskellige sydlige og østlige Udløb fra Smaalandsfarvandet. Tanken var, at Baadene om Natten skulde angribe Skibene et Sted mellem Gedser og Sundet. Stiv S.O.-lig Kuling med høj Sø forhindrede imidlertid Udførelsen af Manøveren, og Kl. 4 om Morgenen d. 27. skete desuden det sørgelige Uheld, at Torpedobaaden Havhesten under en stærk Overhaling, mellem Stevns og Falsterbo, mistede Reserve-løjtnant Krogh-Madsen, som skylledes overbord af Søen.

Den 27. ankom Eskadren til Kjøbenhavn, hvor der — efter endt Kulfyldning — afholdtes Øvelser i Forbindelse med den flydende Defension og Søforterne indtil d. 31. Eskadren var i denne Tid underlagt Vice-admiral Wandel, der havde sit Flag hejst paa Lynetten.

Den 31. om Aftenen afgik Eskadren Nord paa og besøgte Frederikshavn fra 2. til 4. September. Paa Vejen til Frederikshavn afholdtes der interessante Forsøg med Gnisttelegraf mellem »Olfert Fischer« og »Gejser«. Forsøgene afsluttedes med Gnisttelegrafering mellem Skibene liggende ved henholdsvis Frederikshavn og Gniben.

Den 4. September afgik Eskadren til Aarhus; d. 5. afholdtes en større Udskibningsøvelse i Forbindelse med jyske Troppeafdelinger; d. 6. afgik Eskadren til Kjøbenhavn, afholdt d. 7. Fægtningsskydning i Køgebugt og den 12. og 13. — efter Afslutningen af den engelske Flaades Besøg — Øvelser i Forbindelse med Søforterne.

Fra d. 13. til 16. September var »Ingolf«, »Krieger«, »Grønsund« og »Falster« underlagt Eskadren, og der afholdtes en større taktisk Øvelse i Kattegat og Samsø-Belt. Eskadren var delt i 3 forskellige Styrker, som opererede mod hinanden, samt indøvede Efterretnings-tjeneste og Koncentration.

Den 16. ankom Eskadren til København, afholdt Øvelser med den flydende Defension, indtil den d. 19. afgik til den nordlige Del af Store-Belt og afsluttede Øvelserne; den 26. September om Aftenen var Eskadren atter i Kjøbenhavns Havn, hvorefter Togtet afsluttedes.

Under Viceadmiral Wandels Kommando foretoges i August—September samlede Øvelser paa Kjøbenhavns Red mellem Søbefæstningen, Øvelseseskadren og det udrustede Defensionsmateriel, bestaaende af »Esbern Snare« som Depotskib, Kanonbaadene Falster, Store Belt og Lille Belt, 6 Patrouillebaade, samt endel Mine-spærringsmateriel, der var udrustet fra 26. August til 23. September. —

For Skoleskibenes Vedkommende betegner Aaret 1905 et væsentligt Fremskridt, idet Kadetternes hele maritime Uddannelse foregik ombord i Krydseren Hejmdal, i Modsætning til forrige Aar 2¹/₂ Maaned i Briggen og 1¹/₂ Maaned i Krydseren. »Hejmdal« var paa selvstændig Togt i 2 Maaneder og i Eskadre i 2 Maaneder, og saaledes er det ogsaa planlagt til Sommer. Dermed er al Uddannelse i Sejlskib for Kadetterne falden bort, en Foranstaltning med Hensyn til hvis Rigtighed adskillige vel endnu stiller sig tvivlende; men naar andre Nationer, og deriblandt den største, kunne gaa den Vej, maa vi ogsaa kunne gøre det.

Naar Underofficerseleverne til næste Aar, som planlagt, faar Krydseren Hekla til Skoleskib, maa man sige, at vi for vore Skoleskibes Vedkommende er kommet et mægtigt Skridt fremad; der mangler da kun lidt Artil-

leri med Skruemekanisme i de to Krydsere for at Idealet er naaet saa nær, det er muligt. —

Af Marinens anden Virksomhed skal nævnes, at Fiskeriinspektionerne under Island og paa Vestkysten have gjort sig fortjent ved at arrestere ikke saa faa Trawlere i det forløbne Aar; medens de to andre Inspektioner, under Færøerne og indenfor Skagen, ikke har udmærket sig i saa Henseende. —

I det forløbne Aar har ingen Officer været i fremmed Marinetjeneste; derimod har Premierløjtnant G. Hansen deltaget i Gjøa-Ekspeditionen under Ledelse af den norske Kaptajn Amundsen. —

Mod Sædvane har Eskadren ikke besøgt udenlandske Havne, derimod har Danmark og især Kjøbenhavn været Genstand for Besøg af fremmede Eskadrer, eller rettere sagt Flaader. Da det maaske kan have Interesse for Tidsskriftets Læsere om 100 Aar at faa en Oversigt over, hvad der hørte med til et Flaadebesøg i Begyndelsen af det 20. Aarhundrede, skal her gives et sammentrængt Billede af den tyske og engelske Flaades Besøg ved Kjøbenhavn i afvigte Sommer.

Den tyske Marines 1. Eskadre, under Kommando af Storadmiral von Koester, Chef for den aktive Kampflaade, og med Viceadmiral Baudissin som Chef for 1. Eskadre, bestod af:

Panserskibet Kaiser Wilhelm II	(Kapitän z. S. Lans)
— Wittelsbach	(— Winkler)
— Zähringen	(— Janke)
— Mecklenburg	(— Paschen)
— Wettin	(— Scheibel)
— Kaiser Wilhelm d. Gr.	(— Rollmann)
Kystforsvarsskibet Aegir	(— Henkel)
— Frithiof	(Fregattenkapitän Bossart)
Avisodamperen Blitz	(— v. Reuter)

Torpedobaade af 1. Kl. — 2 Stkr.

Ankomsten fandt Sted Fredag d. 21. Juli Kl. 10

Fm., idet de 6 Panserskibe ankrede i Kongedyhet, hvor den Linie, hvorpaa de skulde ankre, var bleven afmærket iforvejen af Vagerskibet Løvenørn, medens de øvrige Skibe anbragtes i Yderhavnen. Derefter udviklede der sig følgende Begivenheder og Festligheder:

Fredag den 21. Juli: Storadmiral von Koester og Viceadmiral Baudissin modtoges i Audiens paa Bernstoff Slot af H. M. Kongen og paa Charlottenlund Slot af H. kgl. H. Kronprinsen.

Middag hos den tyske Gesandt for de højere Officerer.

Kammeratlig Sammenkomst i Yacht-Klubhuset for de danske og tyske Officerer.

250 tyske og danske Matroser samles i Tivoli til Festmaaltid og andre Adspredelser.

Lørdag d. 22. Juli: Frokost ombord i det danske Flagskib for de højere Officerer.

Kl. 4 aflægger H. M. Kongen, ledsaget af Marineministeren I. C. Christensen Besøg ombord i den tyske Eskadre, idet Kongens Dampskib Dannebrog fører Kongen ud fra Toldboden til Kongedybet, hvorfra Majestæten med egen Dampbarkas gaar ombord i Admiralskibet.

Taffel paa Amalienborg for de højere Officerer. Storadmiralen afhentes i kongelig Ekvipage og modtages paa Amalienborg Plads med kongelige Æresbevisninger.

Middag paa Marienlyst for 100 tyske og danske Officerer.

Middag for 80 tyske og danske Underofficerer paa Skodsborg.

Køretur til Zoologisk Have med efterfølgende Festmaaltid for 250 tyske og danske Matroser.

Om Aftenen stor Illumination af de tyske og danske Orlogsskibe i Havnen og paa Reden.

Søndag d. 23. Juli: Formiddagsfest ombord i det tyske Flagskib for de fremmede Legationer og de danske Søofficerer med Damer.

Middag hos Udenrigsministeren for de højere Officerer.

Illuminationen af Skibene gentages.

Mandag d. 24. Juli: Frokost ombord i de tyske Skibe for danske Officerer.

Kl. 4 Em. afsejlede Eskadren. —

Den engelske Kanalflaade kommanderedes af Admiral Sir Arthur Wilson med Rearadmiral Sir W. Moore og Rearadmiral Sir Richard Poore som Divisionschefer, og Rearadmiral L. A. Winsloe som Chef for Torpedojagerflotillen. Flaaden bestod af følgende Skibe:

Panserskibet	Exmouth	(Captain E. C. Bradford)
—	Russell	(— T. H. M. Jerram)
—	Duncan	(— I. Casement)
—	Cæsar	(— A. P. Stoddart)
—	Albemarle	(— A. L. Duff)
—	Prince George	(— R. H. S. Stokes)
—	Cornwallis	(— C. H. Coke)
—	Montagu	(— T. B. S. Adair)
—	Swiftsure	(— E. I. Fleet)
—	Triumph	(— F. L. E. Brock)
Beskyttet Krydser	Juno	(— J. G. Hewitt)
—	Dido	(— C. E. Anson)
—	Sapphire	(— C. F. Lambert)
—	Topaze	(Commander U. H. G. Bernard)
Torpedojager	Waveney	(— R. Y. Tyrwith)
—	Kennet	(— R. F. Parker)
—	Usk	(— W. S. Nicholson)
—	Teviot	(— W. N. England)
—	Blackwater	(Lieutenant Cardale)
—	Roebuck	(— B. J. H. Ward)
—	Arab	(— C. A. Rombulow-Pearse)
—	Ribble	(— R. C. L. Owen)
—	Mermaid	(— R. F. White)
—	Ostrich	(— D. C. H. Dalrymple)
—	Greyhound	(— F. H. Hallowes)
—	Racehorse	(— R. S. Gwatkin-Williams)

Fredag d. 8. September om Formiddagen ankom Eskadren til Kjøbenhavn, hvor de store Skibe ankrede mellem Middelgrundsfortet og Trekrøner, medens Torpedojagerne ankrede eller fortøjede i Yderhavnen.

Kl. 3 Em. modtoges Admiralerne i Audiens hos H. M. Kongen paa Bernstorf Slot.

Middag hos den engelske Gesandt for Admiralerne og enkelte Skibschefer; tilstede var Prins og Prinsesse Carl.

Lørdag d. 9. September Lunch hos Prins og Prinsesse Carl for de højere engelske Officerer.

Kl. 4 aflagde H. M. Kongen ledsaget af H. k. H. Kronprinsen samt Forsvarsministeren Besøg paa den engelske Flaade, paa samme Maade som ved Besøget paa den tyske Eskadre.

Taffel paa Amalienborg for de højere Officerer. Admiral Wilson afhentes i kongelig Ekvipage og modtages paa Amalienborg Plads med kongelige Æresbevisninger.

Middag paa Hotel d'Angleterre for 120 engelske og danske Søofficerer.

Køretur til Zoologisk Have med efterfølgende Festmaaltid for 250 engelske og danske Matroser.

Illumination af Skibene om Aftenen, hvilket almindeligt bliver betragtet som det pragtfuldeste Syn, der nogensinde er set paa Kjøbenhavns Red.

Søndag d. 10. September Middag hos Udenrigsministeren for de højere engelske og danske Officerer.

Mandag d. 11. September Lunch paa Marienlyst for 120 engelske og danske Søofficerer, efter at man paa Vejen havde besøgt Frederiksborg Slot.

Kl. 12¹/₂ Em. aflægger H. M. Dronning Alexandra af England sammen med Prinsesse Victoria samt Prins og Prinsesse Carl Besøg i det engelske Admiralskib.

Efter de kongelige Gæsters Bortgang Kl. 3 Em. var der »at home« hos Admiral Wilson for endel danske Officerer med Damer, som havde været til Lunch i de engelske Skibe.

Festmiddag for 80 engelske og danske Underofficerer paa Skodsborg.

Eftermiddagsfest i Zoologisk Have for 250 engelske og danske Matroser.

Kl 10 Em. Souper hos den engelske Gesandt, hvor de fleste herværende kongelige Personer, undtagen Kongen, vare tilstede, 40 engelske Officerer og 40 danske Officerer med Damer samt endel civile Autoriteter.

Tirsdag d. 12. September Kl. 10 Fm. afsejlede den engelske Flaade fra Kjøbenhavn. —

Foruden de ovenfor omtalte Besøg ved Kjøbenhavn, aflagde den engelske Kanalflaade Besøg ved Esbjerg; den tyske Kejser gæstede Kjøbenhavn for et Par Dage ledsaget af nogle Orlogsskibe; det hollandske Panserskib Königin Regentes aflagde Besøg i Aarhus, det hollandske Lærlingskib Nautilus i Frederikshavn, og endelig havde Kjøbenhavn Besøg af det chilensiske Kadetskib.

Det vil saaledes ses, at de danske Farvande i 1905 have haft et overordentligt talrigt Besøg af fremmede Orlogsmænd.

Organisation. Af organisatoriske Bestemmelser har Aaret 1905 en Del at opvise, de fleste en nødvendig Følge af Skoleloven.

Ved *kongelig Resolution* er stadfæstet:

10. Januar: Plan for Underofficersskolerne.

— Salut- og Ceremonielreglement for Flaaden.

— Flagføringsreglement for Flaaden.

8. Marts: Nyt Gymnastikreglement for Hær og Flaade.

20. Juni: Plan for Reserveelevskolerne.

23. Juni: Foranstaltninger til Krigsmagtens hurtige Mobilisering.
20. Oktober: Plan for Reservekadetskolen.
Af *Ministeriet* er approberet:
10. Januar: Bestemmelser vedrørende Uddannelsen paa
- | | | |
|----------------|---|----------------|
| Artilleriets | } | Underofficers- |
| Matroskorpsets | | |
| Søminekorpsets | | |
- skoler.
- Bestemmelser for den tjenstlige Ordning ombord i Kadetskolens Skibe.
- Bestemmelser om private Maskinisters Uddannelse i ældste Klasse af Maskinskolen.
28. Februar: Rullereglement for Flaaden.
25. Marts: Bestemmelser vedrørende Uddannelsen af Konstabler, Underofficerselever og Lærlinge i Elevskoleskibet.
13. April: Bestemmelser for Ladning af Krudtgranater i Flaaden.
- Bestemmelser vedrørende Konstablernes Uddannelse i Land og om Bord.
14. April: Betjeningsreglement for Panserskibet Olfert Fischers Torpedomateriel og elektriske Materiel.
28. April: Midlertidig Instruks for Chefen for Artillerikorpset.
- Midlertidig Instruks for Tøjmasteren.
24. August: Bestemmelser vedrørende Uddannelsen af Reserveunderofficerseleverne af
- | |
|-------------------|
| Maskinkorpset |
| Artillerikorpsset |
| Søminekorpset. |
- Bestemmelser vedrørende Uddannelsen iland af Reserveunderofficerer af Artillerikorpsset.
31. August: Midlertidige Uniformsbestemmelser for Ingeniøreleverne.
31. Oktober: Bestemmelser om Oppassertjenestens Besørgelse om Bord i Flaadens Skibe.

31. Oktober: Forretningsordenen for Undervisningsraadet for Søværnets Skoler.

21. December: Bestemmelser vedrørende Uddannelsen af Reservekadetter paa Skolen, i Land og om Bord, og endelig den

— er der fra 1. Januar 1906 oprettet en Stab under Chefen for Orlogsværftet, en Foranstaltning, som har været paatænkt i mange Aar, og som nu endelig har faaet fast Form. Følgende Forretninger ere henlagte under Staben:

1) Udarbejdelse af Mobiliseringsplanen for Orlogsværftets Vedkommende og den stadige Komplettering af dette Arbejde.

2) Udarbejdelse og Komplettering af Oversigtslisten over Fordeling af Korpserne ved eventuel Mobilisering.

3) Opbevaring og Fordeling af alle Aktstykker vedrørende Flaadens Krigsberedskab og Mobiliseringen, samt al Korrespondance vedrørende Sager af denne Art.

4) Førelsen af Stamrullerne over det værnepligtige Mandskab.

5) Udstedelsen af de ekstraordinære Indkaldelsesordrer, samt den aarlige Revision heraf.

6) Udstedelse af Rejsetilladelser til hjemsendte Værnepligtige.

7) Udfærdigelse af Mobiliserings-, Skyldbøger og Beklædningsbøger, samt den aarlige Revision heraf.

8) Den aarlige Udarbejdelse af Fortegnelser over Besætningen til Liniens Skibe og Fartøjer samt Kompletteringen af disse Fortegnelser.

9) Den aarlige Udarbejdelse af fuldstændige Ruller for Reservekasernes skibene »Sjælland« og »Niels Juel«.

10) Kontrol med Værnepligtsforholdene for det paa Orlogsværftet ansatte faste og private Personale.

Ved Staben ansættes følgende Personer:

Ekvipagemesteren som Stabschef.

Adjutanten hos Chefen for Orlogsværftet.

1 af de faste Inspektionsofficerer ved Ekvipagen.

1 à 2 Underofficerer af Matroskorpset.

1 Fuldmægtig af Orlogsværftets Kontorpersonale.

1 værnepligtig Ordonnans.

Den nuværende Afd. B af Sekretariat- og Kommandokontoret opløses og Staben faar sin egen Ekspedition.

Aaret 1905 har været et Ufredens og Krigens Aar, et i Ordets egentlige Betydning Orlogs Aar; heldigvis er Danmarks fredelige Forhold til alle Magter ikke bleven forstyrret, om end Dønningerne ere naaede til os. Vor eneste aktive Indgriben i Verdenshistorien har været et Fredens Værk, idet H. k. H. Prins Carl af Danmark er bleven kaldet til Norges Trone som Kong Haakon d. VII.

Prins Carl er bleven opdraget og uddannet i den danske Marine, var Søofficer med Liv og Sjæl og en sjælden god Kammerat, hvorfor det ogsaa er med varm Hengivenhed, at Marinen ledsager ham med sine bedste Ønsker, der kortelig kunne sammenfattes i: Gid Kong Haakon d. VII. maa blive ligesaa afholdt som Premierløjtnant H. k. H. Prins Carl.

Nekrologer.

Kommandør *Nicolai Jacobsen*, Søn af Justitsraad, Kontorchef J., var født den 30. Marts 1834 og blev, kun 11 Aar gammel, Kadet. Den daværende Chef for Akademiet, v. Dockum, knyttede store Forhaabninger til ham, og allerede som Dreng paa 14 Aar fik han sin første Chefskommando, idet han under Krigen 1848 førte en Kanonbaad, som deltog i forskellige Træfninger paa Slesvigs Østkyst. Aaret efter blev han konfirmeret, og Digteren Nicolai Krossing, som for Resten var hans Morbroder, skrev ved denne Lejlighed en Sang, hvori det blandt andet hed: »I hellig Retfærds svære Kamp, Mod Vold og Meneds Rænker, Han stod i Røg og Damp«; disse Strofer kunde med samme Ret have lydt ved Jacobsens Død, idet hele hans Liv var en Vandring ad klare, lige Baner med skarp Front mod Alt, hvad der forekom ham lavt og smaaligt. I 1851 blev han Løjtnant og var i Løbet af de følgende Aar næsten stadig udkommanderet med Flaadens Skibe, indtil han syv Aar senere blev Fører af Dampskibet »Frederik d. VII«, det første Dampskib paa Isefjorden. I 1863 blev han Havnemester paa St. Thomas og beklædte denne Stilling i tre Aar. Han fik her Lejlighed til at henlede Assuranceverdenens Opmærksomhed paa sig ved den store Dygtighed og Klarhed, han lagde for Dagen under Bedømmelsen af nogle Havarisager, en Omstændighed, der senere fik afgørende Betydning for hans Liv. Efter sin Hjemkomst var han flere Gange udkommanderet, en Gang som Chef for Kanonbaaden »Schrödersee« og i 1870, Aaret efter sin Udnævnelse til Kaptajn, blev han for et Tidsrum af tre Aar Fører af det islandske Postdampskib. I Slutningen af 1873 tog han sin Afsked, og fra 1. Januar 1874 tiltraadte han Stillingen som Direktør for »Den københavnske Søassurance-Forening«,

i hvilken Virksomhed han arbejdede med usædvanlig Energi og Dygtighed i omtrent 30 Aar. Hurtigt følte den begavede Mand sig hjemme under de nye Forhold, og i Løbet af kort Tid skabte han sig en saadan Indsigt i Assuranceforhold, at han overalt, baade herhjemme og i Udlandet, blev anset for en af de første Autoriteter paa dette Omraade. At han var den rette Mand paa det rette Sted beviste han ad praktisk Vej ved at forøge Søassurance-Foreningens Omsætning til det flerdobbelte. Han havde det Princip at være »large« i sine Afgørelser og sky alt, hvad der kunde smage af Smaalighed, men just derigennem virkede han til største Gavn for den Forretning, hvis Leder han var. At hans Interesse ikke indskrænkede sig til alene at omfatte denne særlige Gren af Søfartsforhold fremgaar af det store Arbejde, han udfoldede som Næstformand i »Foreningen til Søfartens Fremme« og som Medlem af »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«, ligesom han har givet værdifulde Bidrag til Forstaaelsen af mange for Skibsfarten vigtige Spørgsmaal og virket energisk for det internationale Samarbejde paa Søfartens Omraade. — Tidsskrift for Søvæsen har særlig Grund til at føle sig taknemmelig overfor Kommandør Jacobsen, som i fem Aar var dets Redaktør, dels alene dels sammen med andre Officerer, og i den Tid skrev mange fortræffelige Indlæg, der alle vidner om hans klare Tanke og sjældne Evne til at give sine Meninger Form. Han var en ualmindelig Begavelse og dertil en rolig, elskværdig Mand, der satte den stille Fred i en forholdsvis tilbagetrukken Tilværelse over den ofte stakkede Glans, som omgiver det offentlige Livs mere fremskudte Tillidsposter, til hvilke han ellers syntes selvskreven. Den 12. December 1904 døde Kommandør Jacobsen, afholdt og savnet af alle dem, der kendte ham nærmere, æret og agtet af alle, med hvem han var kommet i Berøring.

Kommandør *Hans Peter Rothe*, Søn af Præst ved Trinitatis Kirke R., var født den 29. Marts 1813. Elleve Aar gammel blev han Kadet og allerede i 1829 Løjtnant. I vore Tider kan man daarlig tænke sig en Officer paa 16 Aar. Et Par Aarstid efter kom han med Briggen »St. Jan« paa Togt til Vestindien, og i 1833 var han med »Galathea« i Middelhavet. I Slutningen af Trediverne var han ombord i Korvetten »Diana« og forestod derefter i et Par Aar Søopmaalingen, for hvilken Virksomhed han nærrede særlig Interesse. I 1841 var han paa Togt med Linieskibet »Christian den VIII« og blev derefter udkommanderet med Briggen »Ørnen« til Sydamerika. Aaret efter sin Hjemkomst fra denne Tur blev han sat ombord i »Galathea« og foretog den bekendte Jordomsejling under Sten Billes Kommando. Som man ser, var det en ikke ringe Søfart, han saaledes erhvervede sig i Løbet af forholdsvis kort Tid. I Begyndelsen af 1848 blev han Vicedirektør ved Søkort-Arkivet, men da Krigen brød ud, kom han som Kaptajn-løjtnant og næstkommanderende ombord i Fregatten »Bellona« og blev senere Chef for Vagtskibet ved Altona. I 1853 udnævntes han til Direktør for Søkort-Arkivet, og Aaret efter var han Chef for Korvetten »Flora«; det følgende Aar blev han Kaptajn og Chef for »Trekroner«, i 1856 Orlogskaptajn og to Aar senere Chef for Korvetten »Valkyrien« som Kadetskib. Han var dernæst i en Del Aar Medlem af forskellige Kommissioner, saaledes til Undersøgelse af Orlogsværftets Drift, Fyrvæsenets Ordning m. m., og blev i 1864 Chef for »Rolf Krake«. For hæderlig Deltagelse i Affairerne i Begyndelsen af Aaret blev han Kommandør af Dannebrog, og da han ved sin Ankomst til København gik iland paa Toldboden, modtoges han af en begejstret Folkemasse, som med rungende Hurraraab hilste den tapre Officer, der havde indflettet et nyt Blad i den danske Marines Hæderskrans. Saa kom den 29. Juni

med Tyskernes Overgang til Als; som en Løbeild spredte Rygtet sig ud gennem Befolkningen, at »Rolf Krake«s Chef kunde have forandret det Skete. Saa let omskiftelig er Folkestemningen, at den Mand, der nylig havde givet Beviser paa djærv og uforfærdet Optræden, nu maatte døje den Tort at se sig miskendt af den store Hob, som kritikløst og uden nærmere Kendskab til Forholdene gav sin Ophidselse frit Løb. — Ved den Reduktion, som fandt Sted efter Fredens Slutning, blev Rothe afskediget — vel nærmest som Offer paa den offentlige Menings Alter —, og ihvorvel han vedblev som Chef at staa i Spidsen for Søkort-Arkivet, følte han dog, som naturligt var, at hans Afskedigelse yderligere maatte bidrage til at stille ham i et uheldigt Lys. Han forlangte derfor sit Forhold ved den paagældende Lejlighed undersøgt, og Resultatet af Undersøgelsen blev, at han hæderlig frikendtes for enhver Skyld. Men Rothe følte sig alligevel som en knækket Mand. I en lang Aarrække virkede han nu med stor Dygtighed som Chef for Søkort-Arkivet, og da han i 1888 paa Grund af Alder tog Afsked fra denne Post, modtog han allerhøjeste Anerkendelse for lang og tro Tjeneste. Den 18. Januar afgik Kommandør Rothe ved Døden; til det sidste bevarede han en levende Interesse for den Stand, han havde tilhørt gennem saa mange Aar. Af hans Jævnaldrende er der kun yderst faa tilbage, men de yngre vil med Sympati mindes den gamle Mand med det milde Sind, der ved enhver Lejlighed kom dem i Møde med Venlighed og var rede til at yde dem en Haandsrækning, hvor det gjordes nødvendigt.

Kommandør *Peter Ferdinand Giødesen*, Søn af Kap-tajn i Søetaten G., fødtes den 20. Maj 1829 og blev Kadet 1841. I den første Krig deltog han først som Næstkommanderende i Skonnerten »Delfinen« med Station i Lille-Bælt, og derefter, da han var bleven Løjt-

nant, om Bord i »Skjold« og »Dronning Marie« paa Blokade i Østersøen. Efter Fredens Slutning fik han under mange Udkommandoer Lejlighed til yderligere at uddanne de medfødte Anlæg, han havde for Sømandslivet, og den djærve unge Løjtnant udviklede sig i kort Tid til en ualmindelig flink Sømand og dygtig Officer. I 1857 blev han Kommandant paa Christiansø, og et Par Aar senere var han i Krydstoldvæsenets Tjeneste. Under Krigen 1864 udmærkede han sig særlig ved sin raske og uforfærdede Optræden som Batterichef paa Fregatten »Jylland« i Træfningen ved Helgoland, og som Paa-skønnelse af hans kække Optræden blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog. I 1868 blev han Kaptajn og et Par Aar efter Ekvipagemester. I 1873 var han Chef for »Fylla« og i 1880 for »Heimdal« som Kadetskib. At han ikke naaede længere paa den sømilitære Løbebane, var ham en overordentlig stor Skuffelse, da han elskede sin Stand og omfattede Marinen med den meste glødende Interesse. Paa Grund af Alder blev han i 1883 afskediget med Kommandørs Karakter; imidlertid knyttedes han atter senere til Marinen, idet han i 1887 blev ansat som Kommandant i Nyboder, men denne Post beholdt han dog kun i to Aar, hvorefter han overtog Stillingen som Mønstringsbestyrer. Allerede under sin Tjenestetid som aktiv Officer i Marinen havde Kommandør Giødesen udviklet en flersidig offentlig Virksomhed og beskæftiget sig med mange sociale Spørgsmaal, hvis heldige Løsning kunde komme Sømandsstanden til Gode. Allerede som Løjtnant blev han Formand for Sømandsforeningen, og under hans dygtige og energiske Ledelse udrettede denne Forening et ikke ringe Arbeide. Ham tilkommer ogsaa Æren for, at Sømandshjemmet paa Christianshavn blev opført, og det kan i det Hele siges om ham, at han i al sin Stræben og Virken stadig havde Sømandens Vel for Øje. I mange Aar var han Medlem af Sø- og Handelsretten og gjorde ud-

mærket Fyldest i dette Hverv, navnlig paa Grund af sit sunde og praktiske Blik paa Søfartsforhold i Almindelighed og sin klare, sømandsmæssige Opfattelse af de internationale Søvejsregler i Særdeleshed. Fra 1876—1894 var han Medlem af Københavns Borgerrepræsentation, og sidstnævnte Aar blev han Formand for Bombebøssen. Som nævnt overtog han i 1889 Stillingen som Mønstringsbestyrer i København, en ret vanskelig Post, som han dog i Kraft af sin altid vaagne Retfærdighedssans forstod at varetage til alle Parter Tilfredshed. En Virksomhed, Kommandør Giødesen selv omfattede med megen Kærlighed og Interesse, og som i Virkeligheden ogsaa har haft stor Betydning for Skibsfarten, var det Arbejde han udfoldede som Redaktør af Nationaltidendes Søfartstidende. Der er Grund til at være ham taknemmelig for de mange vægtige Indlæg han gennem dette Blad har givet til Oplysning og Vejledning om mangfoldige Søfartsspørgsmaal. I Politik tog Giødesen ogsaa Del som en af Højresagens glødende Tilhængere og mest trofaste Forkæmpere. Da Højres Arbejder- og Vælgerforening dannedes, kastede han sig med Liv og Sjæl ind i Agitationen og stillede sig endogsaa et Par Gange som Højres Kandidat til Folketinget uden dog at blive valgt. — Kommandør Giødesen var af et ildfuldt og undertiden noget ubehersket Temperament; han talte sig hurtig varm for en Sag og havde sine bestemte Meninger om ethvert Forhold; hans en Gang fattede Overbevisning var ikke let at rokke, men man vidste altid, hvor man havde ham. Han var en brav og aaben Natur, en Mand med et godt Hovede og et varmtfølende Hjærte, der navnlig gav sig Udslag overfor de af Skæbnen mindre begunstigede. Ved hans Afgang fra Marinen mistede Officerskorpset en dygtig Officer; ved hans Død den 18. Januar 1905 mistede Samfundet en nyttig Borger, Sømandsstanden en trofast Ven og Støtte.

Kommandør *Gustav Adolph Caroc*, Søn af Generalmajor C., var født den 20. Marts 1845, blev Kadet i 1859 og otte Aar senere Løjtnant, i nogen Tid »uden Gage«, som man brugte det den Gang. Fra ganske ung viste han sig som Sømanden »af Guds Naade«. Det klare Blik og den praktiske Sans, der skal til, for at en Mand, — saavidt det staar i menneskelig Magt — fuldt ud kan være Herre over enhver paa Søen indtræffende Situation, den Dygtighed og Snarraadighed, som ellers først udvikles gennem mange Aars Øvelse og Flid, den Dristighed og det Held, som kun følger med den mest absolute Selvtillid, kort sagt alle de Egenskaber, der kendetegner Geniet, dem havde Caroc af Naturen i fuldeste Maal. I sin Løjtnantstid var han meget udkommanderet og førte tillige baade Postskibet mellem Korsør og Kiel og den islandske Postdamper. For sin Virksomhed som Postskibsfører under den haarde Isvinter 80—81 belønnedes han med Fortjenstmedaillen i Guld. Fra han i 1881 blev Kaptajn, har han — med Undtagelse af et enkelt Togt — kun været Chef, — og han var som skabt til at være Chef. I de Mindeord, Formanden i Sølieutenant-Selskabet udtalte efter Carocs Død, og som findes gengivne nedenfor, paapeger han med Rette de sjældne Egenskaber, som gjorde Kommandøren til den fødte Chef, ja man kan sige den fødte »grand chef«. Efter i flere Aar at have været Delingschef for Torpedobaadsflotillen, blev han i 1891 Chef for Vagtskibet; de to følgende Aar førte han Hs. Majestæt Kongens Dampskib og blev derefter sendt med »Absalon« paa Isbrydning i Store-Bælt, et Hverv hvorfra han skilte sig fortrinligt. I 1893 blev han Kommandør og var i Løbet af de følgende Aar dels Chef for »Fyen«, dels kommanderede han gentagne Gange »Iver Hvitfeldt« og »Herluf Trolle«. I 1902 udnævntes han til Eskadrechef, og i denne Stilling fik han mere end nogensinde før Lejlighed til at udfolde

alle sine glimrende Evner. Han forstod i videste Udstrækning at vinde sine Undergivnes Hengivenhed, han var ikke blot den høje Foresatte, han var tillige Vennen, hos hvem ingen forgæves søgte Raad; han »spillede ikke stor«, for han havde ingen Mangler, der skulde dækkes over; han var stor, og derfor kunde han i muntert Lag være den yngste af de unge, den gladeste af de glade uden Frygt for at miste noget af sin Værdighed. Meget bød han sig selv, og meget fordrede han af andre, naar Tjenesten krævede det, men Arbejdet gik altid med Liv og Lyst, ikke mindst fordi han havde det Princip altid at lade Folk kende det Maal, imod hvilket der ved enhver Lejlighed stiledes. Det var ligesom han derigennem gav hver enkelt Mand Følelsen af personligt Ansvar for et heldigt Udfald. Under hans Ledelse blev Eskadreøvelserne til det, de bør være: en lærerig Skole, hvor hver Mand, lige fra den øverste til den nederste, opdrages og udvikles paa en saadan Maade og under saadanne Forhold, at det ikke vil være Personellets Skyld, hvis de Opgaver, der muligvis vil blive krævede af Marinen, ikke kan løses tilfredsstillende. Mange og store Forhaabninger var knyttede til Kommandør Caroc's fortsatte Virksomhed som Eskadrechef; de skulde ikke gaa i Opfyldelse, fordi en brat Død gjorde Ende paa hans Liv, — men sikkert har hans Arbejde ikke været omsonst, sikkert har han levet længe nok til at danne Skole, sikkert er hans Aand trængt ind i Søofficerskorpset og vil sætte Spor i fortsat Arbejde paa den af ham anviste Vej til Ære for Marinen og til Gavn for Fædrelandet. Faa Dage før han skulde indtræde i den nye Charge som Kontreadmiral, blev han den 6. Marts 1905 bortrevet af Døden. Hans Venner vil aldrig glemme ham, og Mindet om ham vil staa som et lysende Eksempel for kommende Slægter i Marinen.

*

*

*

Tale til Minde om Kommandør Caroc, holdt i Søløjtnant-Selskabet d. 7. Marts af Formanden, Premierløjtnant Malthé-Bruun.

Siden sidste Møde har Marinen lidt det Tab, at Kommandør Caroc er afgaaet ved Døden. Jeg er sikker paa, at han har været saa afholdt og anset af dette Selskabs Medlemmer, at Forsamlingen vil finde det rigtigt, at der i Aften siges nogle Ord til hans Minde, og det er mig en kær Pligt at være den, der skal gøre det.

I Kommandør Caroc har vi mistet en sjælden helstøbt Søofficer; han elskede Marinen og gik med Liv og Lyst op i sin Tjeneste. Han var en fribaaren Mand med lyst og frejdigt Syn paa Livet og med levende Sans for alt, hvad der foregik, og da han i høj Grad bevarede sig ung baade legemlig og aandelig, var han den rette Mand til at bære en ny Tid frem. Han voksede op i en Periode, hvor Sejlskibstraditionerne endnu var de herskende, og Minderne om Danmarks Overlegenhed i vore Farvande forblindede mange; men han saa tilstrækkelig frit paa Forholdene til ikke at leve paa Fortidsdrømme. I hans første Tid var Sansen for det specifik militære absolut ringe i Marinen, og det var Kunsten at haandtere et Sejlskib, der var det afgørende for en Officers Renommé, men hans livlige Aand behøvede videre Felter, og han fik Tid til at sprede sine Interesser, uden at det gik ud over hans fremragende Sømandsdygtighed. Hans Navn er kendt baade i Forbindelse med Opmaaling og Mærkevæsen, som Fører af Postskibe, som Deltager i videnskabelig Ekspedition, og overalt forstod han at gøre sig gældende. Caroc var en af vore første Torpedobaadsførere, og han har sikkert haft megen Betydning for de nu herskende Traditioner for vore Torpedobaades Anvendelse. Han fik mange Chancer, og dette i Forbindelse med sjældne Evner til sin Gerning bragte ham frem til at blive den udmærkede Chef, han var. — Det er

som Chef han vil blive erindret af de fleste og særlig af de yngre. Alle de, der har haft det Held at tjene under ham, vil sikkert mindes den Tid med Glæde, og de vil sikkert kunne bevidne, at blandt hans Undergivne var der altid Tilfredshed. Det er jo den Ejendommelighed ved Forholdet i et Skib, at Chefens Personlighed og Karakter bliver af saa stor Betydning for alle ombordværende, og Kommandør Caroc havde i rigt Maal de Egenskaber, der vandt de Underordnede. — Alle ombord sætter jo en Ære i, at deres Skib tager sig ud, og de kunde da være sikker paa, at flot vilde det blive manøvreret, for som Manøvrerist var hans Rang jo ubestridt; og hvor han traadte frem som Skibets Repræsentant baade indenbords og udenbords, gjorde hans Personlighed sig altid bemærket.

Den Tillid, han indgav sine Underordnede, skyldtes først og fremmest, at han altid var jævn og ligefrem i sin Optræden, samtidig med at han fuldt ud forstod at hævde sin Stilling. Og endelig vandt han dem i høj Grad, fordi han havde det moralske Mod at vise sine Underordnede Tillid og lade dem føle, at han betroede dem Ansvar og stolede paa dem. Han var den selvskrevne Chef, og dog var der ingen under ham, der ikke med fuld Tillid vilde gaa til ham, hvis de havde noget paa Hjærte; enhver kunde være sikker paa at blive hørt med Velvilje og Forstaaelse. — Særlig de unge har vist i den Retning meget at takke ham for, han havde Sympathi for dem, og de kunde stole paa at finde Støtte hos ham, hvis de trængte dertil, for han var ikke den Mand der lod sine Underordnede i Stikken, naar det kneb for dem. Der er vist adskillige, der i ham mere saa en ældre Ven end en højtstaaende Overordnet.

Men mest af alt er det som Eskadrechef, at Kommandør Caroc har gavnet den danske Marine. Han havde Tro paa, at Flaaden kunde bruges, naar den var

bemandet med Folk, der duede. Han drev Eskadrens Øvelser paa en Maade, som ihvert Fald kun undtagelsesvis havde været kendt tidligere, derfor maa man give ham Æren for, at der i de senere Aar i Marinen er vakt en levende Interesse for vore militære Øvelser, og han fik heldigvis Tid til paa det Omraade at lægge et Grundlag, som ikke vil falde sammen.

Ved sin Fordomsfrihed har han haft megen Betydning for Søløjtnant-Selskabet, fordi han tillod, at hans Generalrapporter og Eskadreøvelser bleve diskuterede paa den frieste Maade her i Selskabet, hvoraf Medlemmerne har haft stort Udbytte.

Sent vil hans kække og ejendommelig smukke Personlighed blive glemt her i Marinen og alle maa vist indrømme, at vi i ham saa den Mand, der under alvorlige Forhold vilde kunne føre vor Flaade paa en saadan Maade, at det danske Flag ikke blev gjort til Skamme. Jeg er vis paa, at alle Tilstedeværende vil slutte sig til mig, naar jeg udtaler en dyb Beklagelse over, at Admiral Carocs Flag aldrig vil blive hejst.

Kaptajn *Steen Andersen Bille*, Søn af Kaptajn i Søetaten B., født den 24. Juli 1830, blev Kadet i 1843 og og deltog dels som saadan dels efter sin Udnævnelse til Løjtnant 1849 i den første slesvigske Krig ombord i »Hekla« og »Thetis«. Lige efter Krigen kom han i fransk Tjeneste, hvor han tilbragte nogle Aar, og i Løbet af Halvtredserne var han mange Gange udkommanderet; med »Valdemar« og »Ørnen« gjorde han Togter, var derefter ombord i Vagtskibet ved Altona, kom senere paa Opmaaling og var i 1859 Fyr- og Vagerinspektør. I de følgende Aar sejlede han med »Heimdal« og »Sjælland« og foretog derpaa, som Inspektionsofficer ved Maskinvæsenet, en Rejse til de Forenede Stater og senere til Stockholm for at samle Oplysninger, hvorefter han under Krigen 64 først var Chef for »Willemoes«

og derefter næstkommanderende i »Diana«. Efter Krigen tog han Orlov for at gøre Tjeneste i den italienske Marine. Ved sin Hjemkomst herfra fik han Ministeriets Anerkendelse for den Flid og Nidkærhed, han havde udvist under sit Ophold i den fremmede Krigstjeneste. Kort Tid efter, i 1868, blev han udnævnt til Kaptajn og var i 1871 udkommanderet med »Jylland«. Senere var han efterhaanden Chef for »Hekla«, »Fylla« og »Dronning Marie« og derefter i 1879 Ekvipagemester. To Aar senere var han Chef for »St. Thomas«, og i 1882 faldt han for Aldersgrænsen. Ved sin Afsked udnævntes han til Kammerherre og fungerede ofte ved Hoffet som Hjælpe-marchal. Bille var en ualmindelig flittig Mand; han undte sig aldrig Ro men var stadig i rastløs Virksomhed. En Mængde Artikler har han skrevet i Tidsskrift for Søvæsen, navnlig om engelske og amerikanske maritime Forhold. Efter sin Afsked kastede han sig over Politik og agiterede med brændende Iver for Højres Sag, ligesom han ogsaa stillede sig til Valg. I flere Aar var han dels Medlem dels Formand for en af Højres Arbejder- og Vælgerforenings Kredse. Han havde arvet en Del af sin Faders udmærkede Egenskaber, men det kunde skorte ham paa Evne til at tage en Beslutning. Forresten var han en kundskabsrig og intelligent Mand, der navnlig lagde et ualmindeligt Sprogtalent for Dagen. Den 3. Juni afgik han ved Døden; i Marinen vil man mindes ham som en brav Kammerat, en behagelig og velvillig Overordnet.

Kontreadmiral *Hans Lauritz Magdalous Holm*, Søn af Kammerraad, Hofkasserer H., blev født den 19. Oktober 1830, og kom femten Aar gammel paa Akademiet. Han deltog i Krigen som Kadet og forfremmedes i 1850 til Løjtnant. Aaret efter kom han med Briggen »Ørnen« til Vestindien paa et Togt, der varede 1½ Aar. I 1854 var han med »Merkur«, i 55 med »Valdemar« og Chef

for en Bombechalup, de følgende Aar med »Valkyrien«, »Niels Juel« og »Saga«, hvorefter han i et Par Aar gjorde Tjeneste ved Opmaalingsvæsenet. I 61 var han atter med »Niels Juel« og forestod derefter som Chef for »Hekla« Opmaalingen i et Par Aar. I Krigsaarene var han paany i »Niels Juel«, men kom ikke til at deltage i Kampen ved Helgoland, da han forinden var bleven kommanderet om Bord i »Fr. d. VI«. Han blev derefter Skoleofficer ved Søofficersskolen og sejlede i 65 med »Valkyrien« som Kadetskib. De tre følgende Aar tilbragte han dels ved Søkort-Arkivet, dels paa Opmaaling, hvorefter han i kort Tid var næstkommanderende ved Søofficersskolen; samme Aar blev han Kapitajn. Fra 1869—80 gjorde han Tjeneste som Chef for Marineministeriets Sekretariats-Kontor, men var i 77, 79 og 81 tillige Stabschef under Eskadreøvelserne. 1880 var han avanceret til Kommandør og blev i 85 Chef for »Fyen«, kom derefter som Chef til Søtransportvæsenet og kommanderede i 1891 »Helgoland«. Fire Aar senere naaede han Aldersgrænsen og fik Afsked med Kontreadmirals Karakter. Holm var en dygtig Mand, der med største Grad af Samvittighedsfuldhed udførte ethvert Arbejde, der blev ham paalagt. I en ganske sjælden Grad var han Herre over sit Sind og sine Følelser, og et fremtrædende Træk i hans Karakter var en til det Yderste gennemført Urbanitet saavel mod Overmænd som mod Underordnede. Som pligtopfyldende Officer, elskværdig Kammerat, affabel og hensynstagende Overordnet, har Kontreadmiral Holm efterladt sig et smukt Minde i Marinen. Den 27. Juni døde han.

Kommandør *Carl Julius Petersen*, Søn af Købmand P. i Holbæk, fødtes den 18. Januar 1854 og blev, efter at have gennemgaaet Søofficersskolen, Sekondløjtnant i 1873. Kun otte Maaneder senere udnævntes han til Premierløjtnant og var derefter mange Gange udkom-

manderet med Flaadens Skibe, hvor han stadig viste sig som en flink Officer og en ualmindelig dygtig Sømand. I Slutningen af 1884 blev han Fører af et Postdampskib mellem Korsør og Kiel og beholdt denne Stilling til April 1889. Imidlertid var han, kun 33 Aar gammel, avanceret til Kaptajn og ved sin Hjemkomst fra Postfart beordredes han til Tjeneste som næstkommanderende i Korvetten »Dagmar« som Kadetskib. Efter dette Togt var han Chef for Kanonbaaden »Store Belt.« Næste Aar var han med »Valkyrien« og førte derefter i kortere Tid Statsbanernes Dampskib »Fyen«. I 1891 assisterede han som Navigator ved Store Nordiske Telegrafelskabs Udlægning af Kabel mellem Calais og Fanø; det følgende Aar var han Batterichef i »Odin« og senere med et Par Aars Mellemlum næstkommanderende i »Gorm« og »Tordenskjold«. Gentagne Gange havde han været konstitueret som Chef for Søkortarkivet, og fra 1898 gjorde han flere Aars Tjeneste som Fyr- og Vager-Inspektør. Paa Grund af Tunghørighed tog han Afsked i 1902 og fik tildelt Kommandørs Karakter, samt vedblev at tilhøre Marinen som Medlem af Søtransportkommissionen. Som allerede nævnt var Kommandør Petersen en fortræffelig Sømand; allerede medens han var Kadet, udtalte alle hans Chefer sig rosende om hans usædvanlige Evner for Sølivet, og under hele hans Officerstid viste han, at de Forventninger, der i denne Retning var bleven knyttede til ham, ikke havde været overdrevne. Han var i intellektuel Henseende en ualmindelig begavet Mand, men desværre tillod hans — navnlig i de senere Aar — svage Helbred ham ikke fuldt ud at udnytte sine rige Evner. Et fremtrædende Træk i Kommandør Petersens Karakter var hans store Trofasthed, og dem, for hvem han een Gang havde faaet Interesse, fulgte han trolig, følte med dem og tog Del i deres Skæbne. Han var en god Ven i Ordets egentlige Forstand, jævn og jovial i sit Væsen og sin ydre Appartion, i Sind og Tanke

forlenet med den Finhed og Noblesse, der ikke kan til-læres, men udspringer af den medfødte Hjertetakt. Den 24. December 1905 afgik han ved Døden; Erindringer om ham vil ikke udslettes, før Døden ogsaa bortkalder den sidste af hans mange Venner.

F. T.

Tøjhusløjtnant *Vilhelm Ferdinand August Erdmann* var født den 5. Juli 1846 og blev antaget som Lærling i Artillerikorpset 1862. Som saadan deltog han om Bord i Korvetten Thor i Krigen 1864, og senere gennemgik han de forskellige Grader i Korpset, indtil han i 1896 blev forfremmet til Overkanoner.

I sin lange Tjenestetid gjorde han en stor Mængde Togter med Flaadens Skibe, blandt andet var han om Bord i Fregatten Sjælland ved Suezkanalens Aabning 1869, og alle Steder var han højt anset af sine Overordnede paa Grund af sin store Pligtfølelse og Samvittighedsfuldhed; ligesom han var agtet af sine Underordnede for sin rolige og høflige, men dog bestemte Optræden.

Da Posten som Tøjhusløjtnant ved Laboratoriet blev ledig i 1899, var det derfor naturligt, at han blev ansat i denne Plads, der kræver en høj Grad af Paalidelighed.

Kort efter blev han imidlertid angreben af en ond-artet Underlivssygdom, der flere Gange fængslede ham til et langt Sygeleje og endelig den 30te August 1904 gjorde Ende paa hans Liv.

Han var benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og Holmens Hæderstegn.

Værftsløjtnant *Julius Christian Jørgensen* var født den 10de Februar 1835 og blev Lærling i Matroskorpset den 1ste Januar 1851. Sine første Togter gjorde han med Skibe, der nu omtrent ere glemte i Marinen, saaledes med Briggen St. Croix 1852, Korvetten Flora 1853, Linieskibet Waldemar 1855 o. fl. a. Han erhvervede her stor

Dygtighed i sit Fag og gennemgik efterhaanden samtlige Underofficersgrader, hvorefter han den 25de Januar 1887 blev udnævnt til Værftsløjtnant.

Han hørte til den gamle Skole, var af en noget indesluttet og utilgængelig Natur, men i Besiddelse af en i høj Grad udpræget Virksomhedstrang og Pligtfølelse.

Ved sin Afskedigelse den 1ste Juni 1905 havde han tjent i Marinen i noget over 54 Aar, og kort efter — den 9de Juni 1905 — afgik han pludselig ved Døden, ramt af et Hjerteslag.

Han var benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, Ridderkorset og Holmens Hæderstegn.

P. A.

Kontorchef *Frederik Ludvig Marinus Ortmann* afgik ved Døden den 4de December 1905.

Den afdøde var født i Faaborg den 30te Juli 1838. Han kom som ganske ungt Menneske i Lære paa Orlogsværftets Konstruktionskontor og arbejdede derefter som Skibstømmer i Aabenraa og Nyborg. I 1860 rejste han til Boston og Aaret efter til Bordeaux, hvor han som Tegner for første Gang fik Lejlighed til at sætte sig ind i Konstruktionen af Orlogsskibe. I 1863 ansattes han som Konstruktor hos Napier & Son i Glasgow, derefter hos James Laing i Sunderland og fra 1874—83 som Konstruktor og Skibbygmester paa Kockums Værft i Malmø. I 1883 ansattes han som Chef for Orlogsværftets Konstruktionskontor, i hvilken Stilling han virkede til sin Død.

Som Chef for Konstruktionskontoret har Ortmann deltaget i Konstruktionen af og haft en meget væsentlig Andel i Udarbejdelsen af Tegningerne til: Iver Hvitfeldt, Herluf Trolle, Olfert Fischer, Skjold, Valkyrien, Hekla, Gejser, Hejmdal, Hjælperen, Beskytteren, samt de paa Orlogsværftet byggede Torpedo- og Patuljebaade samt de ligeledes paa Orlogsværftet byggede Skibe, der ikke ere be-

stemte til egentligt Krigsbrug, saasom Lodsen, Skagerrak o. fl. Hans sidste Arbejde var Fiskeriinspektionsskibet »Islands Falk«, der for Tiden bygges paa Helsingørs Skibsværft. Ortman var en ualmindelig dygtig Konstruktør. Hans medfødte Anlæg, solide Uddannelse, store Grundighed og fine Smag gjorde ham til en Autoritet paa sit Omraade, og der blev derfor ogsaa udenfor Marinen lagt stort Beslag paa hans Arbejdskraft, saaledes at han i alt som Tegner og Konstruktør kom til at deltage i Konstruktionen af omtrent 400 Skibe.

Den afdøde var Ridder af Dannebrog.

J. C. T.

Et Par Bemærkninger til »Lov om Sønæringen« af 10de November 1905.

Vedtaget af Altinget, stadfæstet af Kongen.

Af Kaptajn H. Klær.

Under oven nævnte Dato har Island faaet en »Lov om Sønæringen«, der i Skikkelse og Indhold nærmer sig til den for det øvrige Kongerige gældende Lov af 25de Marts 1892.

At Islænderne have vedtaget en Lov specielt for Island, er vel hovedsagenlig dikteret af Ønsket om paa enkelte Omraader at kunne sætte de Betingelser ned, der kvalificere til at kunne betragtes enten som befaren Matros eller Befalingsmand paa Fartøjer, der ere indregistrerede paa islandske Territorier. Et saadant Ønske maa jo ogsaa for alle med Forholdene kendte Folk synes saare naturligt, henset til den stærkt afvigende Form, hvorunder Søfarten drives deroppe i Sammenligning med den øvrige civiliserede Verden, ligesom Samkvemsforhol-

dene, den spredte Befolkning og den store Armod gør det næsten umuligt at overføre vore Eksamensforhold paa disse Kongerigets nordligste civiliserede Indvaanere. Men indeholder Loven andet end en Lettelse for Befolkningen deroppe, indeholder den tillige en Begrænsning af Kongerigets øvrige søfarende Beboeres Ret til at udøve deres Kald med de Rettigheder, Loven af 25. Marts 1892 giver dem, da faar Sagen en anden Betydning.

En saadan Begrænsning af en dansk Skibsførers Ret til at føre Skib, indregistreret paa Island, har desværre fundet Sted, og det er denne jeg nærmere ønsker at paavise.

§ 3 i Loven af 10. November lyder saaledes:

»Ret til imellem Island og andre Lande at føre islandsk Skib er betinget af, at vedkommende har erhvervet Bevis som Skibsfører i udenlandsk Fart. Er det paagældende Skib et Dampskib, er Retten endvidere betinget af, at vedkommende har erhvervet det i § 14 omhandlede Bevis«.

Jeg skal senere komme tilbage til at omtale, hvad der forstaas ved »Skibsfører i udenlandsk Fart«, men blot her forudskikke, at hermed menes »islandsk Skibsfører o. s. v.« og at i Lovens § 3, for at gælde dansk Skibsfører uden Betingelser, burde være tilføjet efter Ordene »udenlandsk Fart« »eller har dansk Skibsførerbevis«.

Loven af 10de Novbr. 1905 skælner mellem Skibsfører i indenlandsk Fart og Skibsfører i udenlandsk Fart.

De Bestemmelser, der gælde for at faa Bevis for at fare som indenlandsk Skibsfører, ere nærmere præciserede i Lovens § 8, og, skønt ikke rigtig klart affattede, tror jeg dog, at de ikke indeholde nogen absolut Hindring for, at en dansk Styrmand, der jo altid har faret som dansk Matros i 12 Maaneder i udenrigsk Fart, kan erhverve sig Retten som Skibsfører i indenlandsk Fart.

Anderledes er det derimod for at faa Bevis for at kunne føre islandsk Skib i udenlandsk Fart.

§ 9 i Loven siger:

Til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører i den udenlandske Fart udkræves:

ad § 8 c at han har Indfødsret eller fast Ophold i den danske Stat;

ad § 8 d at han er fuldmyndig;

ad § 8 e at han ikke ved Dom er funden skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling;

ad § 8 f at han præsterer Bevis for, at hans Syn har den for Skibsførere nødvendige Fejlfrihed;

ad § 9 a at Vedkommende har bestaaet den mere fuldstændige Styrmandseksamen ved Navigationsskolen i Reykjavik, eller den almindelige danske Styrmandseksamen, eller en anden efter den danske Lovgivning dermed i Klasse staaende Eksamen;

ad 9 b at han har faret som Styrmand i 12 Maaneder og i den Tid gjort 2 Farter mellem Island og andre Lande, eller at han 2 Gange har ført Skib mellem Island og andre Lande.

Var hertil føjet som Fortsættelse af § 9 b »eller at han har dansk Bevis som Skibsfører, jvfr. § 9 af Lov om Sønæringen m. m. af 25de Marts 1892«, skulde jeg ikke have sagt noget, men da den islandske Lov af 10. Novbr. 1905 gennem sin § 9 b ophæver det danske Skibsførerbevis, jvfr. § 9 af Loven 25. Marts 1892, synes jeg Sagen er en Omtale værd, saa meget mere, som der heri tillige synes at ligge Bevis for, at det ikke alene er en Lettelse af Fordringer, Islænderne have villet opnaa ved Loven, men at de have ønsket at sætte et Bevis, der kræver betydelig strengere Fordringer end deres eget ud af Kraft, med mindre der udfyldes særlige Betingelser.

Et Eksempel vil vistnok bedst belyse min Paa-stand.

Dampskibsselskabet »Thore« har sine Dampere

gaaende i Postfart under Splitflag mellem København og Island. Selskabets »Kong Inge« er indregistreret i København, dets Damper »Mjølner« er indregistreret paa Faskruds-fjord. Kaptajnen paa »Mjølner« bliver syg umiddelbart før Afgang og skal erstattes. Der melder sig en Kaptajn, der har ført dansk Udvandrerdamper paa 10,000 Tons mellem København og New York, men han opfylder ikke Betingelserne efter islandsk Lov; han har aldrig gjort 2 Farter mellem Island og andre Lande som Styrmand eller 2 Gange ført Skib mellem Island og andre Lande.

Lov om Sønæringen af 25. Marts 1892 udtaler i § 1: »Det skal med de af denne Lov flydende Indskrænkninger være enhver tilladt at ernære sig ved Søfart med dansk Skib.«

Lov om Sønæringen af 10. November 1905 udtaler i § 1: »Det skal med de af denne Lov flydende Indskrænkninger være enhver tilladt at ernære sig ved Søfart med islandsk Skib.«

Begge Love begynde med: »Vi Christian den Niende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders o. s. v.« og fastslaar dog, nationalt set, »dansk« og »islandsk« som to forskellige Begreber.

Som oven anført i Eksemplet er et af Dampskibsselskabet »Thore«s Skibe indregistrerede paa Faskruds-fjord, og jeg antager derfor, det maa gaa ind under Loven af 10. Novbr. 1905, men iøvrigt kommer der vel neppe andre Afvigelser ind i Skibets Forhold til den danske Stat. Sølovens § 4 siger:

»Skibe, der indføres i Skibsregistret, have Hjemsted i den Havn i Riget, som af Rederen bestemmes. For Skib, som ikke er registreret, gælder som Hjemsted den Havn, i hvilken Rederen bor, eller som er nærmest hans Bopæl. Er der flere Redere, er den bestyrende Reders Hjemsted bestemmende for Skibet.« Denne Paragraf kan vel ikke anvendes, da Selskabets Sæde er København,

med mindre der heri ligger en Anerkendelse af, at Faskruds-fjord er en Havn i Riget, og Angivelse af den som Skibets Hjemsted er analog med f. Eks., at D. F. D. S.s Dampers »Cimbria« er indregistreret i Aalborg, dets Dampers »Olga« i Aarhus. Er denne Betragtning imidlertid rigtig, hvad hjemler da den islandske Regering Ret til at kassere et for en dansk Skibsfører i Danmark udstedt Skibsførerbevis, og at erklære ham som inkompetent til at føre islandsk Skib under dansk Flag i udenrigsk Fart. Man huske, det drejer sig ikke alene om Dampskib, men om ethvert islandsk Skib i udenrigsk Fart.

Sølovens § 2 siger: »Over alle her i Riget hjemmehørende Skibe, som have en Drægtighed af 20 Register-ton eller derover, føres offentligt Register.«

Lov angaaende Skibes Maaling af 13. Marts 1867 siger i § 1: »Alle i Rigets toldpligtige Del samt paa Færøerne hjemmehørende Skibe og Baade, i lige Maade alle fremmede eller paa andet toldfrit Sted end Færøerne hjemmehørende Skibe og Baade, der her toldklarere, skulle maales o. s. v.«

Heraf fremgaar, at Island har sin egen Registreringslov, men dette forekommer mig ikke at berettige til at ville udelukke danske Skibsførere fra at kunne føre islandske Skibe paa deres danske Dokumenter.

Ganske naturligt er det, at Islænderne ønske præciseret i deres Lov, at der, for at faa Bevis som udenlandsk Skibsfører, tillige maa være præsteret nogen praktisk udenlandsk Fart, der altsaa nærmere er fastslaaet til Minimum 2 Rejser mellem Island og andre Lande. Men ganske unaturligt maa det synes at være, at en dansk Skibsfører, der har faret udenrigsk i mange Aar, ikke kan sejle fra eller paa Island som Fører af islandsk Skib uden at have besejlet denne bestemte Strækning 2 Gange forud.

Ved denne Lov er bleven fastslaaet, at Skib, hjemmehørende i Kongeriget Danmark, sejlede under dansk

Flag, ikke kan føres af dansk Undersaat med dansk Skibsførerbevis og ikke bemandedes med danske Styrmand, saafremt Skibet er indregistreret i en af Kongeriget Danmarks Havne beliggende paa Øen Island.

Lad Island selv udarbejde sine stedlige Love og Vedtægter for Øen, men krænke disse Bestemmelser Kongerigets Love, og som her paa et i den Grad udenfor Øen liggende Felt, da er der Grund til Ængstelse.

Da Island, ligeledes for at lette sine egne Beboere deres Eksamen, indførte en islandsk Lægeeksamen med betydelig mindre Fordringer end de, den danske Lægeeksamen kræver opfyldte, hjemledes der det neppe Ret til at nægte danske Læger at nedsætte sig paa Øen og udøve Lægevirksomhed der, med mindre disse opfyldte yderligere Betingelser stillede af Islænderne.

Er man imidlertid i en længere Aarrække kommen i Berøring med Befolkningen deroppe, fristes man let til at tage Loven af 10. Novbr. 1905 som et Varsel om, at Islænderne ønske at overføre en Art Monroe-Doktrin til deres Ø og dermed vanskeliggøre et godt Forhold mellem det danske Kongeriges forskellige Landsdele.

Meddelelser fra Søminevæsenets Omraade.

Med den russisk-japanske Krig som Baggrund.

Af Kommandør J. A. Vøhtz.

Skønt de Beretninger, der foreligger om den russisk-japanske Krig, endnu i mange Enkeltheder ere uklare og ofte modsige hverandre, saa at man langt fra kan bygge sikkert paa dem, kan det dog ikke undgaas, at enhver der beskæftiger sig med Krigsmateriellets Benyttelse og Udvikling atter og atter i Tankerne vender sig mod denne Krig. Naar jeg derfor i det Følgende vil give nogle Meddelelser om forskelligt Materiel, der hører ind under Søminevæsenets Omraade, er jeg ganske naturligt kommet til at lade dem fremtræde med Krigen som Baggrund, skønt det aldeles ikke er min Hensigt at give nogen Beskrivelse af dennes Begivenheder.

I al Almindelighed kan det siges, at de Beretninger, der allerede foreligger fra Krigen, indeholde værdifulde Oplysninger om Vaabnenes Virkning og den Maade, hvorpaa de bør anvendes; men de har ikke kastet noget synderligt Lys over, hvilke Forandringer man bør underkaste Materiellet, i al Fald ikke det under Søminekorpset hørende Materiel.

Man kan allerede nu med Sikkerhed af Krigsbegivenhederne udlede visse Grundregler for den Rolle, de forskellige Vaaben vil spille i den moderne Søkrig. Det er saaledes utvivlsomt, at det store, moderne, godt beskyttede Panserskib med de svære og langtrækkende Kanoner vil komme til at udgøre Kærnen af de store Mariners Krigsflaader. Umiddelbart efter Japanernes Torpedoangreb paa den russiske Port-Arthurs Flaade, 8—9. Februar 1904, løftede der sig ganske vist mange Stemmer for, at de store Panserskibes Dage vare talte; men efterhaanden som Krigen skred frem, blev det mere og mere en Kendsgerning, at denne Betragtning var aldeles for-

kert, og at tværtimod Panserskibet burde gøres betydeligt større end hidtil, saaledes at man nu i England og andet Steds paatænker at give Panserskibet et Deplacement af omkring 18 000 Tons, ja det forlyder endog, at man i Japan har bestemt at løfte Deplacementet til ca. 22 000 Tons. Artilleriet er absolut Hovedvaabnet i alle større Skibe, og Kanonen er det Vaaben, der vil komme til at afgøre Udfaldet af Kampen mellem to Flaader. De hidtil anvendte Mellemkalibre ere for smaa; maaske det rette vilde være i samme Skib af Artilleri kun at have én Type svære Kanoner, ikke under 24 cm., og én Type lette Kanoner, ikke under 7,5 cm., disse sidste til Angreb paa smaa upansrede Skibe og Baade. Kampen mellem Flaader vil blive udfægtet med afgørende Virkning paa meget lange Afstande, Afstande mellem ca. 6000 m. og ca. 3000 m.

Krigsbegivenhederne har paa den mest iøjnefaldende Maade paany godtgjort Sandheden af, at en Flaades Opgave ikke er at forsvare en Havn; Flaaden skal opsøge og ødelægge Fjenden, kan den ikke det, er den unyttig.

Torpedoen er i de store Skibe kun af ganske sekundær Betydning — der har næppe i hele Krigen under Kamp været udskudt en Torpedo fra et stort Skib, — og den kan overhovedet kun kaldes et Chancevaaben, der dog under forskellige Forhold kan blive af ikke ringe Betydning. Ser man paa den Virkning, Torpedoen har øvet under Krigen, er det straks iøjnefaldende, at det første Torpedoangreb paa den russiske Flaade lige ved Krigen Udbrud, skønt dets i Forhold til Omstændighederne ret ringe Resultat, blev af afgørende Betydning for hele Krigen Gang. To af de russiske Panserskibe og en af de større Krydsere blev for længere Tid gjort ukampdygtige og derved lammedes den russiske Flaades Handlekraft, saa at Japanerne uhindret kunde føre Hæren over til Korea; og Russerne forvandt sikkert ingensinde den deprimerende Indflydelse paa Personellet af dette Choc straks ved Krigen Udbrud. Den Skade, der til-

føjedes Skibene, blev næppe nogensinde ganske udbedret, da der ikke i Port-Arthur fandtes de nødvendige Midler dertil, og det er derfor ikke for meget sagt, at den ogsaa havde sin Lod og Del i Udfaldet af Slaget foran Port-Arthur den 10. August 1905.

Der blev imidlertid efter dette første Torpedoangreb tillagt Torpedoen en meget for stor Betydning, idet mange ikke var langt fra at proklamere Torpedoen's Sejr over Panserskibet. Denne Anskuelse forandrede sig dog væsentligt, efterhaanden som Krigen skred frem; ja da Torpedoen i de efterfølgende Kampe i Aaret 1904 ikke kom til at spille nogen nævneværdig Rolle, og hyppigt gentagne Torpedoangreb baade paa Kampskibe og Krydsere bleve resultatløse, blev man efterhaanden tilbøjelig til at undervurdere Torpedoen's Betydning. Man kan jo ikke andet end undre sig over, at det, efter alt hvad der foreligger, ikke synes at være lykkedes fra nogen af Siderne at udføre et heldigt Torpedoangreb lige fra den 9. Februar og indtil den russiske Flaade blev endeligt indespærret i Port-Arthurs Havn den 11. August. En delvis Forklaring paa denne ringe Virkning af Torpedoen kan maaske søges i, at Tjenesten i Torpedobaadene og Torpedojagerne, og da navnlig i de japanske, maa have været ganske ualmindelig streng. Vejret var i Krigens Begyndelse meget barskt, Baadene maatte uafbrudt være i Virksomhed, der blev kun tilstaaet ringe Tid til Hvile og Eftersyn, og Besætningen maatte Nat efter Nat være forberedt paa Kamp. Intet Under derfor om Personellet efterhaanden kan have været overanstrengt, og om Materiellet ikke til enhver Tid har været i den bedste Orden. Admiral Togo undervurderede iøvrigt ikke Torpedoen's Betydning, hvad der fremgaar af, at han altid om Natten lod sine store Skibe opholde sig fjernt fra Port-Arthur og ofte lod dem skifte Opholdssted, for at gøre det vanskeligt for Russerne at faa oplyst, hvor de befandt sig.

Saa kom Slaget ved Tsushima, hvor Torpedoen gav

flere af de efter Artillerikampen mer eller mindre ukampdygtige Skibe Naadestødet — ialt Skibsmateriel til henad 50 000 Tons, nemlig 3 Panserskibe, Knjaz Suworov, Navarin og Sissoi Velikij, 2 Krydsere, Amiral Nachimov og Wladimir Monomach, og 1 Torpedojager, Gromki. Efter dette Slag steg atter Torpedoens Anseelse. Forud for Slaget havde Japanerne haft Lejlighed til under en lang Hvileperiode grundigt at efterse alt deres Materiel og bringe det i fuldkommen kampdygtig Stand, hvilket, i Forbindelse med deres Krigsvanthed og rige Erfaring fra de tidligere Søkampe, sikkert er en af de vigtigste Grunde til, at Japanerne med meget ringe Tal vandt en saa afgørende Sejr.

Naar jeg har kaldet Torpedoen et Chancevaaben, mener jeg dermed, at man ikke kan opstille bestemte Regler, hvoraf man paa Forhaand kan udlede det sandsynlige Udfald, som et Torpedoangreb vil faa. Man kan saaledes ikke opstille nogen Regel for, hvormange Torpedobaade der behøves til den sandsynlige Ødelæggelse af et Skib af en bestemt Størrelse og Type; dertil afhænger det heldige Udfald af et Torpedoangreb af altfor mange Forhold, som ikke kunne føres i Regning, og af hvilke intet er mere betydningsfuldt end Førernes Øvelse, Dygtighed og Dristighed. Som Chancevaaben kan Torpedoen imidlertid faa en ikke ringe Betydning særligt i Farvande, der begunstige Anvendelsen af Torpedobaade og Undervandsbaade; thi medens Torpedoen er et sekundært Vaaben i de store Skibe er den et Hovedvaaben i Torpedobaaden, Undervandsbaade og tildels ogsaa i Torpedobaadsjagere og lignende mindre Fartøjer; ja Torpedoen er jo mer eller mindre disse Baades eneste Eksistensberettigelse, og kun i dem kan den komme til sin fulde Ret.

At man vedblivende tillægger Torpedoen stor Betydning, fremgaar blandt andet af, at Whiteheads Fabrik ligger inde med meget store Bestillinger paa Torpedoer, og at der paa den engelske Byggeplan for 1904—1905

er opført 14 Torpedobaadsjagere og 10 Undervandsbaade og paa Byggeplanen for 1905—1906 endog 18 Jagere og 11 Undervandsbaade. Man vedbliver ogsaa i England at forsyne alle nye Skibe med Udskydningsapparater, de nyeste Panserskibe og store Krydsere endog gennemgaaende med 1 Apparat — et Agterstævnsapparat — mere end tidligere. Særligt karakteristisk er det ogsaa, at medens man i de forenede Stater før Krigen var tilbøjelig til at afskaffe alle Udskydningsapparater i de store Skibe, er man i Løbet af Krigen helt kommet bort fra denne Anskuelse. Jeg skal her berøre, at Undervands-Agterstævnsapparatet vinder mere og mere Indgang i de forskellige Lande, rimeligvis foranlediget ved den store Betydning man i England i flere Aar har tillagt et saadant Apparat; dets Nytte overfor en Forfølger er umiddelbart indlysende.

Man kunde med nogen Grund undre sig over, hvorfor der anbringes saa mange Udskydningsapparater i alle Landes nyeste store Skibe, i England indtil 5, i Frankrig og Tyskland endog indtil 6, da der under Krigen ikke under Kamp er udskudt en eneste Torpedo fra et større Skib. Grunden til dette Forhold er sikkert, at man tillægger Torpedoen betydelig defensiv Værdi, og at man ved den tvinger Modstanderen til at holde sig paa en betydelig Afstand, saa at han faar vanskeligere ved at gennembryde de pansrede Dele. Torpedoen har utvivlsomt været en af Aarsagerne til, at Kampen mellem de store Skibe aldrig blev ført ind paa kortere Afstand end ca. 3000 m.; og hvorfor ogsaa udsætte sig for et dødbringende Torpedoskud fra en alvorlig saaret Modstander, naar man kan fuldbyrde hans Ødelæggelse enten ved en fortsat Beskydning paa lang Afstand eller ved et Torpedobaadsangreb. I Frankrig rejser der sig dog nu Stemmer for at anbringe kun 2 Apparater i de projekterede, nye, store Panserskibe.

Tanken vender sig herved mod det Spørgsmaal, hvor lang er en moderne Torpedos virksomme Skudafstand?

Jeg skal underkaste dette en nærmere Betragtning. Skudafstanden opgives for en moderne 45 cm. Torpedo hyp-pigst til 3000 m. à 4000 m.; saa langt kan Torpedoen ganske vist ogsaa løbe. Men hertil er dog at bemærke, at vil man have Torpedoen til at udløbe 4000 m., maa man slække dens Reduktionsventilfjeder saa betydeligt, at dens Hastighed hele Banen igennem kun bliver ca. 15 Knob. Men dette er i al Almindelighed en ganske uanvendelig, ringe Hastighed; Torpedoen har ikke med en saa ringe Hastighed nogen Udsigt til paa 4000 m. at ramme et Skib, der er under Gang, og heller ikke et ankerliggende Skib, naar der løber nogensomhelst Strøm. Forlanger man, at Torpedoen skal have en rimelig Hastighed, er dens Luftbeholdning langt fra stor nok til saa store Afstande. Med en Hastighed af ca. 27 Knob kan Torpedoen kun naa ud til ca. 2000 m., med 30 à 31 Knob kun til ca. 1500 m. og endelig med 33 à 34 Knob kun til ca. 1000 m. Disse Hastigheder falde enda med ca. 1 Knob, naar Torpedoen udskydes fra et Under-vands-Bredsideapparat, paa Grund af de svære Styrefinner der da maa anbringes paa den.

Skal der derfor være nogen rigtig Mening i at benytte Torpedoen paa en større Afstand end 2000 m., maa man forøge dens Bevægkraft, og man bliver da hen-vist til at opvarme dens Luft. Der gøres da ogsaa i flere Lande Forsøg med »Varmluftstorpedoer»; men jeg kan ikke udtale mig om, hvorvidt disse Forsøg noget Steds ere afsluttede med et endeligt, heldigt Resultat; man kan træffe paa Udtalelser, der tyde derpaa. I den ameri-kanske Marine har Forsøgene med Varmluft givet An-ledning til at prøve en Turbinemotor i Stedet for den almindelige trecylinder — eller i den nyere Tid firecylinder — Torpedodrivmaskine; man venter hermed en Hastighed af 40 Knob indtil ca. 750 m., men er næppe endnu naaet saa vidt.

For at forøge den virksomme Skudafstand, men hoved-

sagelig for at kunne gøre Ladningen større, der i den 45 cm. Torpedo ikke overskrider ca. 100 kg., har man i den amerikanske Marine optaget Forsøg med en 21 inch. — ca. 53 cm. — Torpedo. I de nyeste Kampskibe, af Kansas Klassen, og de nye Scouts, af Chester Klassen, hedder det sig, at der skal installeres 21 inch. Udskydningsrør; imidlertid er den 21 inch Torpedo næppe endnu traadt ud af Forsøgsstadiet. Whitehead foretog i 1899, paa Initiativ fra Japan, Forsøg baade med en 60 cm. og en 70 cm. Torpedo, men begge Torpedoer faldt meget uheldigt ud. Med en 21 inch., 5 m. lang Torpedo venter man en Hastighed af 26 Knob indtil ca. 3650 m. og 29 Knob indtil ca. 2750 m. En saa stor Torpedo vil næppe kunne indføres i vor Marine og overhovedet vanskeligt i Torpedobaade. Det er vistnok meget tvivlsomt om den forøgede Virkning, der kan opnaas ved en større Ladning, staar i rimeligt Forhold til den betydelig større Vægt af Torpedo- og Udskydningsapparat; en Ladning paa 100 kg. Skydebomuld er allerede stor nok til at tilføje ethvert Skib et meget alvorligt Havari.

Skønt den lange Torpedo-Skudafstand under visse Forhold kan have sin Betydning og Berettigelse, maa man ikke lade sig forlede til deraf at drage den Slutning, at et Torpedoangreb kan foretages paa betydelig længere Afstand nu end tidligere. Nu som tidligere maa et Torpedoangreb føres ind paa kort Afstand, helst ikke over 400 à 500 m., hvis det skal have rimelig Udsigt til at lykkes. Det er paa disse Afstande, at de Torpedoer, der have ramt i den russisk-japanske Krig, ere blevne udskudte; hvormange Torpedoer, der ere blevne udskudte i Krigen uden at have ramt, og hvormange af disse paa meget for lang Afstand, foreligger der ingen paalidelig Beretning om, men Tallet er sikkert meget stort. Man maa heller ikke lade sig forlede af den Sikkerhed mod Sideafvigelse, Sidestyreren har givet Torpedoen, til at skyde paa meget lang Afstand. Sagen er nemlig, at der

er saa mange Kilder til Fejl ved Bedømmelsen af Sigtefaktorerne, Modstanderens Kurs og Fart, ved et Torpedoangreb om Natten, at man for nogenlunde at neutralisere Virkningen af disse Fejl maa skyde paa kort Afstand. Forholdet er vel en Del bedre om Dagen, men man kan dog ogsaa da gøre sig skyldig i store Sigtefejl.

Naar man taler om de meget store Torpedo-Skudafstande, saa gør man derfor rettest i kun at tænke paa en Kamp mellem Flaader i sluttet Slagorden; det lader sig jo ikke nægte, at der her kan være en Udsigt til, at en enkelt af flere udskudte Torpedoer kan ramme et eller andet af Fjendens Skibe paa meget lang Afstand, og man gør derfor klogt i ikke at føre Kampen ind paa kortere Afstand end ca. 3000 m.

Det fremgaar af, hvad jeg ovenfor har udtalt, at man, i al Fald for de Torpedoer, der benyttes i de egentlige Torpedofartøjer, langt snarere bør tilstræbe at forøge Torpedoens Hastighed paa de kortere Afstande — Afstande til ca. 1000 m. — end paa at forøge den udløbne Afstand, da dette kun kan ske paa Bekostning af Hastigheden. Noget andet er det, at man, for ikke at lade nogen Chance gaa tabt, skal indstille Torpedoen til saa lang en Afstand, som den overhovedet kan løbe, vel vidende at dens Hastighed bliver meget stærkt aftagende, naar den kommer udenfor den Afstand, der svarer til den store Hastighed.

Under Krigen har Torpedoer undertiden været indstillede til en meget ringe Dybde, ja endog til at løbe i Overfladen, for at gøre dem anvendelige mod Torpedobaade og Jagere. En saadan Anvendelse er naturligvis fuldt berettiget, men da den 45 cm. Torpedo er meget større end nødvendig til dette Øjemed, og da Træfsikkerheden meget forringes, naar man lader Torpedoen løbe i Overfladen, er den Tanke bleven fremsat at forsyne Torpedofartøjer med en lille 25 à 28 cm. Torpedo, der kun kunde løbe en 500 m.; man har endog foreslaaet

paa Torpedobaadsjagere at ofre alle Kanoner under 75 mm. for en saadan Torpedo. Jeg tror ikke en saadan lille Torpedo vil være heldig; vi har engang forsøgt 30,5 cm. Torpedoer, men de vare meget uheldige.

I Janes »Fighting Ships« fortæller en japansk Officer, at Japanerne gentagne Gange svømmede ind paa Fjenden med en Torpedo og lod den løs paa klods Hold; ja der gives endog en drastisk Skildring af, hvorledes en Officer svømmende med en Torpedo prajede Krydseren Bayan under Krydserens Indsejling til Port-Arthur i Haab om at faa den til at stoppe, medens han tog Sigte med Torpedoen. Jeg anser disse Fortællinger for »Skipperhistorier«; de viser imidlertid, hvor ringe Lid man kan fæste til mange af de Rygter, der ere i Omløb om Krigsbegivenhederne.

Der har i mange Aar og fra mange Sider været talt og skrevet meget om Faren for eget Skib ved at have en skarpladt Torpedo liggende i et udækket Udskydningsapparat under en Kamp, og at man af denne Grund burde fjerne alle saadanne Apparater fra de større Skibe. Jeg ved ikke, om Tilbøjeligheden til at fjerne de udækkede Overvandsapparater er bleven større eller mindre efter Krigen; ganske vist forlyder det, at man i den amerikanske Marine nu vil udtage alle Overvandsapparater i Panserskibene, i hvilke saadanne Apparater installeredes indtil 1898, men denne Bestemmelse er næppe foranlediget ved Krigens Resultater. Jeg har altid haft den Anskuelse, at Faren ved de udækkede Udskydningsapparater blev meget overdreven, og jeg er yderligere bleven bestyrket heri ved Beretningerne fra Krigen. Kun i et Tilfælde er Ladningen paa en Torpedo i et Overvandsapparat bleven bragt til at eksplodere ved et fjendtlig Projektil, skønt klargjorte Torpedoer liggende i saadanne Apparater i stor Udstrækning have været udsat for Beskydning. Det ene Tilfælde var en Torpedo i den russiske Torpedobaadsjager Straschny; Baaden sank kort efter

Torpedoenes Eksplosion, men det skal dog bemærkes, at dens Skæbne forinden var afgjort gennem Artillerikampen. Endvidere blev i Krydseren *Rossia* Ladningen paa en Torpedo i et af de forreste Udskydningsapparater skudt i Brand ved at blive ramt af en Granatstump; den brændte op uden at eksplodere. Ved at træffe de rette Forholdsregler vil man kunne forhindre, at der nogensinde sker andet end en Antændelse og Brand af Ladningen, saa at Faren for eget Skib reduceres til en mulig Eksplosion af Torpedoenes Luftkedel, hvilken næppe vil kunne foraarsage et større Havari. Den nævnte Fare gør det derfor ikke nødvendigt, at man forlader udækkede Overvandsapparater, noget andet er det, at man ikke desto mindre bør erstatte dem med beskyttede Overvandsapparater eller med Undervandsapparater, hvor dette paa nogen Maade lader sig gøre, for at sikre sig imod at Torpedo- og Udskydningsapparat gøres ukampdygtig ved Beskydning. Det er rimeligvis af denne Grund, at man i Tyskland i de nye store Skibe, der skulle have indtil 6 Udskydningsapparater, i Modsætning til tidligere kun installerer Undervandsapparater. En lignende Bestræbelse synes derimod endnu ikke at have gjort sig gældende i Frankrig, hvor Overvandsapparater har været anvendt og vedblivende anvendes i vid Udstrækning selv i de store Skibe. —

Krigen har ikke givet nogen Oplysning om Undervandsbaadens Anvendelighed og Nytte; saadanne Baade har nemlig næppe været anvendte, om end der har været gjort Tilløb dertil. Undervandsbaaden vinder iøvrigt mere og mere Terrain ogsaa indenfor de mindre Mariner. I dens egentlige Hjemland, Frankrig, er der en stigende Tilbøjelighed til at forøge dens Deplacement, der allerede er naaet op til ca. 400 Tons, naar Baaden er over, og ca. 500 Tons, naar den er under Vandet; en Baad af denne Størrelse faar seks 45 cm. Udskydningsapparater, hvoraf

et i hver Stævn og fire paa Siderne, disse sidste ere Rammeapparater, der kunne løftes op langs Siden. —

Den passive Mine har i Krigen øvet en overraskende og uventet stor Virkning; og dog var det allerede i den amerikanske Borgerkrig 1862—1866 bleven godtgjort, at den passive Mine kunde være et meget virksomt Vaaben. Men siden denne Krig var der gaaet mange Aar og bleven udkæmpet flere Krige, hvor Minen kun havde spillet en ganske underordnet Rolle, tildels fordi der ikke blev gjort noget Forsøg paa at trænge gennem de udlagte Spærringer, da der ikke var nogen Nødvendighed derfor, og tildels fordi der ikke blev anvendt Miner paa Steder, hvor de utvivlsomt vilde kunde have kommet til at spille en Rolle, saaledes i den spansk-amerikanske Krig ved Forsvaret af Indløbet til Manilla. Desuden havde kun faa tænkt sig, at en Mineeksplosion saa totalt kunde ødelægge et stort, moderne Kampskib med sin dobbelte Bund og sin gennemførte vandtætte Inddeling. Man havde ikke vurderet tilstrækkeligt højt Betydningen af de moderne Sprængstoffer, der efter den amerikanske Borgerkrig havde afløst Krudtet som Mineladning, og hvis Virkning er flere Gange større end Krudtets. Desuden maa det erindres, at man, paa Grund af de betydelige Forbedringer, den passive Mine havde undergaaet, og navnlig fordi den var bleven forsynet med selvvirkende Dybde-regulator, var bleven i Stand til at udlægge Miner saavel ved Nat som ved Dag og til at udlægge en Spærring paa færre Timer, end man tidligere brugte Dage dertil. Den russiske Minedamper Jenisej udlagde saaledes paa en Dag 350 selvvirkende Miner, hvad der ingenlunde er nogen overordentlig Præstation, da et dertil indrettet Skib kan udlægge flere saadanne Miner i Minuttet. Russerne udlagte ved Port-Arthur og i dennes Omegn omkring 2000 Miner.

Hvad der kom mest overraskende var dog den Nytte Angriberen forstod at drage af den passive Mine. Krigen

har, til liden Glæde for de Lande, der særlig bygge paa Miner som Forsvarsvaaben, godtgjort, at den passive Mine undertiden kan blive et ligesaa virksomt Vaaben i Angriberens som i Forsvarerens Haand.

Skønt enkelte Torpedobaade og Jagere blev ødelagte ved Miner, er der intet der tyder paa, at man har udlagt Minespærringer særlig med det Formaal for Øje, at de skulde være virksomme mod saadanne Baade. Rime­ligvis har man kun tilstræbt, at Minerne skulde være virksomme mod større Skibe og give dem en dertil svarende Dybde under Vandet, saa at det skyldes Tilfældig­heder, naar enkelte af dem har staaet saa højt, at Baa­dene kunde støde paa dem. Minernes Virkning forøges overfor de store Skibe, ved at stille dem ret dybt. Til at fjerne Miner benyttede Russerne sig undertiden af Torpedobaadsjagere, hvilket bekræfter, at Jagerne som Regel kunde flyde hen over de udlagte Spærringer.

Det synes, som om Japanerne ved den passive Mine ialt har mistet Skibsmateriel til et Beløb af ca. 40 000 Tons, heraf to første Klasses Panserskibe, Hatsuse og Yaschima, og Russerne til et Beløb af ca. 20 000 Tons, heraf et første Klasses Panserskib, Petropawlowsk. Men hertil kommer, at to andre russiske første Klasses Panserskibe, Sewastopol og Pobjeda, og en Krydser, Bayan, ved Mineeksplosioner — om fra russisk eller japansk Mine er tvivlsomt — fik Beskadigelser, som betydeligt forringede deres Kampværdi. Af Russernes Tab var som bekendt enkelte selvforskyldte. Paa intet Punkt foreligger der iøvrigt mere uklare og modstridende Beretninger end hvad angaar den Ødelæggelse, Miner og Torpedoer har afstedkommet.

Det er ikke til at undre sig over, at Frygten for den passive Mine i Begyndelsen virkede meget ener­verende paa Besætningerne; mærkeligere er det, at de efterhaanden vænnede sig saa meget til at se Faren under Øjnene, at de blev ligegyldig for den.

Der foreligger kun sparsomme Oplysninger om, hvilke Minetyper, der blev anvendt; langt den overvejende Del har dog sikkert været mekaniske Stødminer. Ladningens Størrelse angives meget forskelligt. Umiddelbart efter Petropawlowsk Undergang var man tilbøjelig til at antage, at de japanske Miners Ladning var meget stor, ca. 250 kg. Sandsynligst er det, at saavel de russiske som de japanske Mineladninger har været omkring 80 kg. Russerne har rimeligvis benyttet Skydebomuld, Japanerne maaske det nye, japanske Sprængstof Schimose; hvis dette er ligesaa kraftigt som f. Eks. Sprænggelatine, har en japansk Mine paa 100 kg. øvet samme Virkning som en Mine ladet med 150 kg. Skydebomuld, og man vil da kunne forstaa, at Sprængningen af to japanske Miner mod Petropawlowsk kunde sende Skibet saa pludseligt til Bunds. Overfor et stort moderne Panserskib bør man næppe anvende en mindre Mineledning end ca. 80 kg. Skydebomuld.

At det er den almindelige Mening, at den passive Mine vil blive anvendt i stor Udstrækning i kommende Krige i de Farvande, der egne sig dertil, kan man blandt andet slutte deraf, at den private Industri i den seneste Tid har kastet sig over Fremstillinger af nye Minetyper i Haab om at gøre en god Forretning dermed, og deraf, at man i England vil bygge særlige Mineudlægningsskibe, der skulle have et stort Antal Miner om Bord, bestemte til at udlægges som Blokademiner foran fjendtlige Havne. Iøvrigt er det højest sandsynligt, at der paa den næste internationale Fredskongres af Hensyn til den almindelige Skibsfart vil blive vedtaget Bestemmelser, der indsnævrer Grænserne for, hvor passive Miner maa udlægges.

Krigen har ogsaa givet forskellige Oplysninger om hvilke Midler, der hensigtsmæssigst kan anvendes ved Forsvaret mod Miner og Torpedoer.

Man kunde have ventet, at Kontraminen vilde have kommet til at spille en væsentlig Rolle overfor den passive Mine efter alt det, der er talt og skrevet om den,

og særlig da det var selvvirkende Miner, der skulde ødelægges. Men Kontraminen er slet ikke bleven anvendt, og det undrer mig ikke, da jeg altid har stillet mig meget tvivlende overfor den Nytte, der kan ventes af en Kontraminering, som paa Grund af det store Forbrug af Sprængstof, den udkræver, kun kan gives et ret begrænset Omfang. Jeg tror ikke, at Kontraminering overhovedet nogensinde vil blive anvendt.

Saa vidt det vides har der til at uskadeliggøre Miner kun været benyttet et Middel, nemlig det at fange dem med en Trosse slæbt mellem to Dampbaade eller Torpedojagere; hvis Minen ikke blev bragt til Eksplosion, naar Trossen rykkede i dens Fortøjning, blev den slæbt ind paa lægt Vand og der tilintetgjort. Denne Maade er meget effektiv og vistnok den eneste paalidelige, men den kræver, at man er Herre over det Farvand, der skal renses for Miner, saa at de slæbende Fartøjer ikke kan tilintetgøres af Fjendens Ild.

I Cecaewitch er det underste Panserdæk paa begge Sider bøjet nedefter, saa at det danner et pansret langskibs Løbegravsskot, der forneden støtter sig til den dobbelte Skibsbund; Skottets Tykkelse angives forskelligt, fra 40 mm. til godt 100 mm., det strækker sig fra Forstævnen til netop agten for de agterste Magasiner. Hensigten med denne Konstruktion er at formindske den ødelæggende Virkning af en Mineeksplosion; den har dog ikke kunnet gøre nogen Nytte overfor den Torpedo, der ramte Skibet Natten mellem 8de og 9de Februar 1904, thi den traf agten for Løbegravsskottet. Skibene af Klassen Kejser Alexander III ere konstruerede paa lignende Maade, to af dem sank i Slaget ved Tsushima efter at være torpedoede. Jeg har engang tidligere fremsat, at den bedste Maade, hvorpaa man ved Skibsbundens Konstruktion kan formindske den undersøiske Mines ødelæggende Virkning, er ved to langskibs Skotter saa langt fra Skibssiden og fra hinanden som Pladsen i Skibet tillader; nærmest Skibs-

siden fyldes op med Kul. Rummet mellem Skotterne og mellem det yderste af disse og Skibssiden deles i Celler ved tværskibs, vandtætte Skotter. Hverken ved Skotterne eller Skibssiden bør Hovedvægten lægges paa Pladetykkelsen men derimod paa en solid Afstivning med tværskibs og langskibs Vinkler i en ringe indbyrdes Afstand, idet man bør undgaa store, ikke understøttede Flader, der, selv om de ere temmelig tykke, lettere gennembrydes end tyndere Plader, der ere understøttede ved et Net af Afstivninger. Det Skot, der ligger nærmest Skibssiden, skal være det stærkeste; det inderste Skot skal nærmest kun tjene til at standse Vandets videre Indtrængning. Det er mig ikke bekendt, om en saadan Konstruktion nogensinde er anvendt; den kan af Plads- og Vægt-hensyn kun anvendes i store Skibe; den henter sin Berettigelse fra den Kendsgerning, at Sprængvirkningen aftager meget hurtigt med Afstanden fra Eksplosionscentret, og at den svækkes meget af et Kullag, dette sidste er ogsaa bleven bekræftet i den russisk-japanske Krig f. Eks. ved Torpedosprængningen mod Krydseren Pallada, der fandt Sted udfor en Kulkasse. Der løfter sig iøvrigt flere og flere Stemmer for at give de store Skibe en Konstruktion, der er bedre egnet til at modstaa en Mineeksplosion. —

Man kunde have ønsket, at Krigen havde bragt mere udtømmende Oplysninger om hvad Nytte, man kan paa-regne af Torpedonet. Det er et ret omstridt Spørgsmaal, om Torpedonet anbragt paa selve Skibet yder nogen virkelig Beskyttelse mod Torpedoen. Ved Natangrebet den 8de og 9de Februar havde de russiske Skibe næppe Torpedonet ude. Senere blev der kun Lejlighed til at prøve Virkningen af Torpedonet under Torpedoangrebene paa Panserskibet Sewastopol i December 1904. Ved denne Lejlighed vare Nettene dog ikke ophængte paa selve Skibet men paa en Bomspærring udenom det. Nettene ydede ved denne Lejlighed en meget virksom Beskyttelse; af de mange Torpedoer, der bleve udskudte mod Skibet

paa kort Afstand, eksploderede kun en mod Skibet, ja efter nogle Beretninger endog slet ingen; derimod eksploderede der adskillige Torpedoer mod Nettetene, som det synes med den Virkning, at Rystelserne tilføjede Skibet enkelte Lækager.

Af de store Mariner er det kun England, Rusland og Japan, der vedblivende anbringer Torpedonet, og kun paa Panserskibene og de store Krydsere. I Frankrig benytter man kun Torpedonet ophængte paa Bomme udenom beskyttede Ankerpladser. I næsten alle de mindre Mariner er Torpedonet anbragte paa Skib bleven afskaffet for længere Tid siden.

Der kan ingen Tvivl være om, at Torpedonet er et meget virksomt Beskyttelsesmiddel mod Torpedoen, naar Skibet ikke er under Gang, og naar man anvender moderne Net, der ere meget vanskelige at trænge igennem med en Netsaks. Disse Net, der ere sammensatte af meget smaa Ringe, snoede af stærkt Staaltraad, ere dog baade kostbare og tunge. Naar Skibet er under Gang, ophører imidlertid Nyttten af Nettet, da det løftes op imod Overfladen, saasnart Skibet blot løber nogle faa Knobs Fart. Det er betydeligt lettere at anbringe Torpedonet paa et stort end paa et lille Skib, dels fordi det store Skib har et meget større Fribord, og dels fordi Vægten af Nettet ikke vokser i samme Forhold som Skibets Deplacement. Et Torpedonet, der naar helt rundt Skibet, vil til et Panserskib paa 16 000 à 17 000 Tons ikke engang veje dobbelt saa meget som til et lille Kystforsvarsskib paa 3 500 Tons. Til et Skib af sidstnævnte Størrelse vil Nettet alene, naar det er af moderne Konstruktion, veje over 15 Tons.

Jeg skal her indskyde den Bemærkning, at der ikke fra Krigen foreligger nogen Oplysning om Virkningen af Netsaksen. Ifølge enkelte Beretninger var der paasat Netsaks paa de japanske Torpedoer under Angrebet 8—9de Februar, men ved den Lejlighed har Netsaksen kun kunnet

gøre Skade, da Russerne ikke havde sat Torpedonettene. Det sandsynligste er, at Netsakse ikke senere har været anvendt.

Det virksomste Forsvar mod Torpedoen, naar Skibet ikke ligger paa en fuldstændig beskyttet Ankerplads, har man ubetinget i den hurtigskydende Kanon; dette er klart fremgaaet af de forskellige mislykkede Torpedoangreb i Krigens Løb. Thi skønt det ikke er særlig mange Torpedobaade og Jagere, der ere blevne ødelagde af de store Skibes Artilleri, har dog utvivlsomt Frygten for Artilleriet ikke alene afholdt fra Torpedoangreb om Dagen, men den er ogsaa Grunden til at flere Torpedoangreb om Natten ikke ere blevne førte ind paa tilstrækkelig nært Hold. Af Krigsbegivenhederne er det imidlertid ogsaa fremgaaet, at man, i al Fald om Natten, ikke kan gøre Regning paa at standse en angribende Torpedobaad med de meget smaa Kanoner, dertil kræves en Kanon med et Kaliber, der ikke er mindre end ca. 75 mm.

I Forbindelse med den hurtigskydende Kanon er Projektøren af den allerstørste Betydning ja aldeles uundværlig ved Afværgelsen af et natligt Torpedoangreb; et velrettet, kraftigt Projektørlys gør det meget vanskeligt at gennemføre et Torpedobaadsangreb. Men Krigen har ogsaa vist, at de udækkede Projektører ere overordentligt udsatte for at blive ødelagde under en Artillerikamp om Dagen, og at det derfor er af yderste Vigtighed, at Projektørinstallationen udføres saaledes, at Projektørerne kunne sættes ned om Læ om Dagen. I det Hele bør saa meget som muligt af det Materiel, der kun benyttes om Natten, bringes ned om Læ, naar der gøres klar til en Dagkamp. Man kunde fristes til ogsaa at tage de mindre Kanoner, der ere opstillede ubeskyttet, ned om Dagen; men selv om man turde gøre det, idet man rent bortser fra Torpedobaadsangreb om Dagen, lader det sig dog næppe gennemføre med Fordel, fordi Kanonerne ikke, saaledes som Projektørerne, kunne benyttes fra et improviseret Underlag.

Som tidligere omtalt, har man ikke under Krigen udlagt passive Miner særlig til Værn mod Torpedobaade og Jagere. Der er visse Vanskeligheder ved at danne en effektiv Minespærring mod saadanne Fartøjer. Minen kan saaledes kun stilles i en ringe Dybde, hvad der udsætter den for at blive omtumlet af Søen i daarligt Vejr og ved Lavvande, og der maa anvendes mange Miner, da Baadene ere meget smalle. Gælder det om at beskærme en Havn eller en dækket Ankerplads mod Torpedobaadsangreb gøres det virksomst ved Bom-, Tov- og Netspærringer med eller uden Forbindelse med faste Hindringer, saasom Bølgebrydere og sænkede Skibe. I England holder man nu jævnlig Øvelser med Udlægning af saadanne Spærringsmidler i Krigshavnene. —

Der har i Krigen været megen Lejlighed til at prøve de forskellige Meddelelsesmidler, der findes i moderne Krigsskibe. Jeg skal om dette Emne kun udtale, at Krigsbegivenhederne nærmest synes at give dem Ret, som holder paa, at der bør anbringes saa faa Meddelelsesmidler i Kommandotaarnet som muligt, men at de bør opstilles paa en dækket Kommandoplads, der ved et Talerør er i Forbindelse med Kommandotaarnet. Saa vidt jeg ved, er Kommandotaarnet i Tydskland fyldt med Apparater af enhver Art, medens dette derimod ikke er Tilfældet i England. En Kommission i Amerika har fornylig udtalt, at de amerikanske Pansertaarne indeholde for mange Mekanismer, Pansertaarnet bør for Fremtiden kun have et Talerør, der fører ned til Centralkommandopladsen under Panserdækket. —

Endelig skal jeg omtale Gnisttelegrafen. Den har i den russisk-japanske Krig været af saa stor Betydning, at det nu er en Kendsgerning, at den er et uundværligt Led i det militære Efterretningsvæsens Tjeneste. For Russerne fik Gnisttelegrafen sin største Betydning som Meddelelsesmiddel mellem Port-Arthur, efter at Byen var bleven indesluttet, og Tshifu. Japanerne benyttede navnlig

Gnisttelegrafen til at vedligeholde Forbindelse mellem Forpostskibene og Hovedstyrken. Ved Hjælp af Gnisttelegrafen kunde Admiral Togo holde sig nøjagtig underrettet om den russiske Flaades Opsejling til Korea Strædet, og skønt det den Dag, Slaget ved Tsushima stod, var saa usigtbart, at man ikke kunde se længere end 5 qml., kunde Admiral Togo dog gennem Gnisttelegrammer paa en Afstand af adskillige Tiere af Kvartmil danne sig et nøjagtigt Billede af Fjendens Styrkeforhold, Formation og Fart, og han blev derved i Stand til i god Tid at tage sin endelige Beslutning om, hvorledes og hvornaar han vilde møde Fjenden.

Og dog har Japanerne utvivlsomt haft adskillige Bryderier med Gnisttelegrafen; dette fremgaar saaledes af, at en japansk Marineingeniør, Kimura, der for nylig har udgivet en Bog om Gnisttelegrafien, udtaler, at han ved Bogens Udarbejdelse maaske har været for meget under Indtrykket af Gnisttelegrafiens mørke Side, hvad han mener er en Følge af, at han arbejder for Marinen, og derfor først og fremmest har Benyttelsen under Krig for Øje. Men Gnisttelegrafen, der er i en meget rivende Udvikling, har undergaaet adskillige Forbedringer siden Udbrudet af den russisk-japanske Krig, og jo fuldkomnere den bliver, desto færre Bryderier vil den give Anledning til.

Jeg skal nævne nogle enkelte Eksempler paa Gnisttelegrafens Anvendelse i det civile Samkvem.

Som bekendt havde »Times« i Begyndelsen af Krigen etableret en Gnisttelegrafstation i Damperen Haimun, der opholdt sig i Nærheden af Krigsskuepladsen, og som sendte Telegrammer fra en Afstand af indtil 150 qml. til en Station paa Øen Likungto i Nærheden af Wei-hai-Wei. De krigsførende Magter forbød senere denne Trafik, der i Forbindelse med Linien Port-Arthur-Tschifu har gjort det indlysende, at der bør fastsættes internationale Begrænsninger for Gnisttelegrafens Anvendelse under Krig.

Marconi Selskabet i England, der selv betjener de

civile Gnisttelegrafstationer, den opretter om Bord og i Land, og som tager sin Indtægt gennem Telegramafgiften, har installeret Gnisttelegrafstationer i mange af de store Parketter, der sejle mellem England og Amerika. Parketterne danne Leddene i en sluttet Gnisttelegrafkæde, hvis ene Endepunkt er en Gnisttelegrafstation paa den engelske Kyst, dens andet en lignende Station paa den amerikanske Kyst. Parketterne ere under hele deres Overrejse saa at sige i uafbrudt Forbindelse med hinanden og derigennem med Land; i hver Parket udgaar der et lille Blad, der indeholder de Meddelelser, Gnisttelegrafen bringer. Stationerne i Parketterne have hidtil gennemgaaende kun haft en forholdsvis lille Rækkevidde, ca. 150 km.

Det tyske Selskab Telefunken anlægger Gnisttelegrafstationer i Sydamerika til Telegraforbindelse hen over nogle af Urskovene, hvor man ikke kan komme frem med noget andet Forbindelsesmiddel. Alene dette Selskab havde til den 1. Oktober 1904 fremstillet 354 Gnisttelegrafstationer.

Den Størrelse man hyppigst ser fremdraget, naar Talen er om Gnisttelegrafering, er dens Rækkevidde, og der har hidtil været arbejdet med stor Energi paa at gøre den saa stor som mulig. Marconi er gaaet i Spidsen for disse Bestræbelser, idet han mener, at Gnisttelegrafen maa kunne udvikles til en saadan Fuldkommenhed, at den kan danne et regelret Forbindelsesled mellem Verdensdelene over de store Have, der med Held kan tage Konkurrencen op med Telegraferingen gennem under-søiske Kabler. Der er dog næppe nogen Udsigt til, at Gnisttelegrafen foreløbig vil kunne løse en saadan Opgave; den har sit egentlige Omraade der, hvor det er vanskeligt eller umuligt at tilvejebringe Forbindelse ved Traad eller Kabel.

Rækkevidden afhænger noget af hvilket Modtagerapparat, der benyttes, om Skriveapparat eller Telefon. Man kan opnaa størst Afstand med Telefon, men den

kræver mere Øvelse. I den civile Gnisttelegrafi nøjes man ofte med Telefon alene; men til Militærbrug maa man som Regel ved Siden af kræve et Skriveapparat, for at Depeschen kan foreligge paa Prent. Begge Apparater kunne sættes samtidig ind paa den samme Modtager.

De atmosfæriske Forhold øver en stor Indflydelse paa Rækkevidden; denne vokser om Natten, i Taage og fugtigt Vejr og aftager om Dagen, naar det er varmt og højt Vejr, og Luften er mættet med Elektricitet. For en Station, hvis normale Rækkevidde er 100 km., kan af disse Grunde Afstanden enten stige til ca. 140 km. eller falde til ca. 60 km. Telegraferingen foregaar sikkert over Søen; over Land kan især yppig Plantevækst, store Skove, formindske Rækkevidden betydeligt.

De vigtigste Faktorer er iøvrigt: den elektriske Energimængde, Lufttraadens Højde over Stationslokalet og den skarpe Afstemning.

I Krigsskibe vil man i Reglen kunne raade over en stor Energimængde; vanskeligere kan det være at give Lufttraaden en stor Højde, især i de smaa Skibe. Lufttraadens Højde kan forøges ved at lade Traaden bæres oppe af en Drage; dette Middel anvendes baade om Bord og ved transportable Stationer i Land. Eksempelvis skal anføres, at man med et Energiforbrug af 1,5 Kw. og to 35 m. høje Master kan paaregne over frit Farvand 200 km. med Skriveapparat og 240 km. med Telefon som normal Rækkevidde overfor en lignende Station.

Ved Afstemningen tilstræbes som bekendt at give Afsender- og Modtagerstation samme elektrisk Bølgelængde — egentlig samme Periodetal. Jo nøjagtigere to Stationer ere samstemte, jo sikkrere bliver Telegraferingen mellem dem; er der en betydelig Forskel paa deres Bølgelængde kunne de overhovedet ikke telegrafere med hinanden. Herpaa beror det, at man samtidig kan modtage to forskellige Depecher paa samme Station, idet den er forsynet med to Modtagere, der have forskellig Bølge-

længde. Paa Afstemningens Omraade er der sket store Fremskridt i den seneste Tid. Man har nu ikke alene Midler til hurtigt og let at forandre Bølgelængden indenfor vide Grænser, men man har ogsaa Instrumenter, Bølgemaalere, ved Hjælp af hvilke man med stor Nøjagtighed kan maale Bølgelængden. Ja man kan endog bestemme en fjerntliggende Stations Bølgelængde og derved, uden i Forvejen at kende den, afstemme sin egen Station dermed. I store Træk sker det, ved at man forandrer sin Modtagerkreds Bølgelængde, indtil man i Telefonen opfanger de fra den fremmede Station afsendte Tegn saa skarpt som muligt; man kan dernæst enten ved en Aflæsning paa de Apparater, man indstiller paa, naar man forandrer Modtagerkredsens Bølgelængde, og ved Hjælp af Tabeller samt gennem en lille Beregning bestemme Bølgelængden, eller man kan erstatte den fjerntliggende Afsender med en som Afsender indrettet Bølgemaalere, der indstilles, indtil man atter i Telefonen opfatter Telegraftegnene skarpt; Bølgelængden kan derpaa aflæses umiddelbart paa Bølgemaalere's Skala.

Til en bestemt Længde af Lufttraaden svarer visse Grændser, indenfor hvilke Bølgelængden maa ligge, for at man skal kunne opnaa den største Telegrafafstand; anvender man en Bølgelængde, der falder udenfor disse Grændser, formindskes Rækkevidden, og mere og mere jo længere man kommer fra Grændserne.

Det vil af det foregaaende fremgaa, at hvor ønskeligt det end kunde være at have sin egen særlige af alle andre ukendt Bølgelængde, saaledes at man var sikkert imod fremmed, forstyrrende Indgriben, og imod at ens Depecher opsnappes, kan man ikke gøre Regning paa at kunne hemmeligholde sin Bølgelængde. Dette er vedblivende et svagt Punkt ved Gnisttelegrafen, naar den anvendes i militære Øjemed, der blandt andet gør, at man maa være forberedt paa at benytte Kodeskrift.

Hvad Telegrafhastigheden angaar, angives det nu i

Almindelighed, at den med vel indøvede Gnisttelegrafister omtrent er ligesaa stor som ved Kabeltelegrafien. Gnisttelegrafdamperen Haimun telegraferede ca. 30 Ord i Minuttet.

Hvor mange Gnisttelegrafstationer, saaledes som i en Flaade, skulle samarbejde, kræver det en dygtig Overledning at faa dem til at samvirke paa bedste Maade og at forhindre, at de gensidig forstyrre hinanden. Depecherne bør være saa korte som muligt og maa saa lidt som muligt kunne give Anledning til Misforstaaelser. Man kan her lære af Admiral Togo, der havde delt det Farvand, i hvilket han kunde vente den fjendtlige Flaade, i nummerede Felter, saa at Forpostskibene med et enkelt Tal kunde angive Stedet, hvor den fjendtlige Flaade befandt sig. For at formindske Aarsagerne til indbyrdes Forstyrrelser er det foreslaaet at have to Gnisttelegrafstationer i samme Skib, en med lang og en med kort Rækkevidde, saa at man samtidig kan gnisttelegrafere med de fremskudte Forpostskibe og med de Skibe i Hovedstyrken, der holdes samlede indenfor et Omraade af nogle faa Kilometer, eller med en nærliggende Landstation. Der bygges i dette Øjemed særlige, smaa Gnisttelegrafstationer, som kun kræve en meget ringe Højde af Lufttraaden.

Hvormange Forbedringer Gnisttelegrafien end er undergaaet, saa er den dog endnu ingenlunde fuldkommen. Man savner saaledes Apparater, ved Hjælp af hvilke man til enhver Tid kan maale sig til Stationens Tilstand, om den er i Orden og hvis ikke, hvor Fejlen ligger. Man er derfor mer eller mindre henvist til at bestemme Stationens Tilstand gennem Telegrafering med en anden, helst nogenlunde fjerntliggende Station. Jeg tvivler imidlertid ikke om, at det efterhaanden vil lykkes at fremstille alle fornødne Gnisttelegraf-Maaleapparater.

Der arbejdes paa at kunne begrænse Udstraalingen og Opfangningen af de elektriske Bølger til en bestemt afgrændset, meget smal Sektor; det forlyder endog, at

Marconi allerede har løst denne Opgave paa fuldt tilfredsstillende Maade. Nyttens af en saadan »Retnings-telegrafi« er indlysende; ved dens Hjælp vil man under mange Forhold kunne udelukke uvedkommende Indgriben, og man vil kunne bestemme den Retning, hvori Afsenderstationen befinder sig, med andre Ord pejle den, hvad der kan faa stor Betydning for Navigeringen.

I Forbindelse med Gnisttelegrafen skal jeg kortelig omtale den traadløse Telefon. Telefonering uden Traad har været udført ved Hjælp af Projektørlys, idet man bibragte Lysbuens Intensitet Svingninger i Takt med den Talendes Stemme; disse Svingninger overførtes med Lyset til et fjernt Hulspejl, hvor de fremkaldte samstemmende Svingninger i Modstanden i et Selenelement, hvilke Svingninger atter gennem en i Elementets Kredsløb indsat Telefon paavirkede Modtagerens Øre. Denne Slags traadløse Telefonering, der kun havde en Rækkevidde af et Par Kilometer, har dog hidtil ikke faaet nogen praktisk Betydning.

Derimod er der meget, som tyder paa, at man i en ikke altfor fjern Fremtid vil faa traadløs Telefonering paa lang Afstand efter ganske det samme Princip som den traadløse Telegrafering, altsaa, om man vil, en Gnisttelefonering. Der reklameres endog allerede af et amerikansk Selskab med traadløse Telefonstationer efter Fessendens System med Rækkevidderne 25, 50 og 100 qml. Opgaven synes ogsaa at være nærliggende. Thi hvad andet er det, der sker ved Gnisttelegraferingen, end at der ved Hjælp af en Telegrafnøgle udsendes elektriske Svingninger i Takt med de Bevægelser, Telegrafistens Haand udfører; paa Modtagerstationen opfanges Svingningerne i samme Takt, enten ved en Kohære paa et Skriveapparat eller ved en Detektor i en Telefon, og sammensætte sig derfor til Telegraftegn. Hvis man kan opnaa enten at udsende elektriske Bølger eller at variere Intensiteten af staaende elektriske Bølger i Takt med Tele-

fonistens Stemme, saa er Opgaven løst, thi man vil da i Modtagertelefonen opfange Svingninger, der sammen-sætte sig til Talelyde og ikke til Telegraftegn.

Til Slutning skal jeg lige berøre, at det synes, som om den Tid nærmer sig, da det vil være lykkedes at gøre Signalering under Vandet, hvorpaa der har været arbejdet i adskillige Aar, praktisk anvendelig. Signalerne frembringes f. Eks. ved en i Vandet nedsænket Klokke og overføres gennem Vandet til en Modtager, en Slags Mikrofon, der i det Skib, hvortil Signalerne skal overføres, anbringes i en Beholder ude i Borde under Vandlinien. Signalerne opfattes i en Telefon. Man har modtaget saadanne Klokkesignaler i et Skib under Gang paa en Afstand af indtil 5 qml., og opfanget Lyden af en Skibsskrue paa en Afstand af $1\frac{1}{2}$ qml.

Fra fremmede Mariner.

Frankrig¹⁾.

Af Premierløjtnant Ellbrecht.

Personellet.

Med Marineminister Gaston Thomson synes Frankrig endelig at have faaet en Mand, der baade har Vilje og Evne til at bringe Udviklingen af den franske Marine ind i en fast og bestemt Retning, hvad den i lange Tider i høj Grad har savnet.

De foregaaende Ministres forskelligartede Syn paa Marinens Opgaver — og vel ogsaa de forskellige politiske Forhold — har sat deres dybe Spor i Marinen og navnlig da i Udviklingen af dens Materiel, hvorfor Flaaden ogsaa for Øjeblikket præsenterer sig som en

¹⁾ Oplysningerne ere tagne fra forskellige franske Blade og Tidsskrifter, samt fra Budgetforslaget for 1906.

Samling af de mest uensartede Typer, man kan tænke sig: »un musée naval«, som Franskmændene selv kalde den.

M. Thomson har, i Modsætning til adskillige af sine Forgængere, fra første Færd forstaaet at omgive sig med dygtige Kræfter, hentede blandt Marinens mest fremragende og kompetente Officerer, og støttende sig til disses Raad har han, ved sin glimrende parlamentariske Dygtighed, formaaet at skaffe sig Kamrenes Tillid og fundet velvillige Øren for sine Reformer og Flaadeplaner. Hertil er han dog i høj Grad blevet hjulpen af Ordføreren for Marinebudgettet, M. Charles Bos, der ved sit indgaaende Kendskab til Marineforhold og sin Kærlighed til Flaaden, dens Opgaver og dens Personnel har forstaaet ikke alene at vække Deputeretkamrets men ogsaa tildels Nationens Interesse for det maritime Værn.

Det er en bekendt Sag, at den største Del af det franske Folk staar ganske uforstaaende og uvidende overfor den franske Marines store Betydning for Landet og, at det kun er langs Kysterne, at man i det hele taget har noget, omend kun ringe Kendskab til Marineforhold.

Den nu rundt omkring i Frankrig vaagnende Interesse for Marinen skyldes for en stor Del »la ligue maritime française«, et Selskab, som har stillet sig den store patriotiske Opgave ved Skrift og ved Tale at skabe Interesse i Folkets store Masse for alt, hvad der vedrører Havet, og kraftigt at arbejde for Udviklingen af Frankrigs saavel kommercielle som militære Flaade.

Selskabet blev stiftet i 1899; dets første Præsident var den forhenværende Marineminister Barbey; senere overtog Indo-Kina's forhenværende Guvernør M. Paul Doumer Præsidiet, der nu, da M. Doumer valgtes til Deputeretkammerets Formand, er blevet overtaget af den bekendte Admiral Gervais. Selskabet havde en vanskelig

Debut, men har dog nu, takket være enkelte rige Medlemmes store Gaver og Indflydelse, overstaaet den første Tids Vanskeligheder, befinder sig i rivende Udvikling og tæller et stort Antal Medlemmer.

Marineministerens Stabschef, Viceadmiral Touchard, der i Begyndelsen af Oktober har overtaget Kommandoen over Middelhavseskadren, er bleven afløst af den tidligere Chef for Tunisdivisionen, Kontreadmiral Aubert. Omend man i Marinen syntes ked over, at Admiral Touchard, til hvem man i Almindelighed nærrede stor Tillid, forlod denne vigtige Post i Ministeriet, saa er man dog overmaade tilfreds med Valget af Admiral Aubert, der, som en af Admiral Gervais's Folk, ligeledes nyder et udmærket Omdømme som en særdeles destingveret, dygtig og human Officer.

Marinens øverste Raad,

Kort efter Overtagelsen af sit Embede lod Marineministeren foretage en Reorganisation af Marinens øverste Raad, der før bestod af flere forskellige Kommissioner og Komitéer, som i mange Tilfælde arbejdede ganske uafhængigt af hinanden, og derfor ikke opnaaede den Samvirken, Ensartethed og Kontinuitet i deres Studier og Arbejder, som ønskelig var.

Der er derfor nu ialt blevet dannet 2 Raad, nemlig:

Det øverste Marineraad (le conseil supérieur de la marine).

Den tekniske Komité (le comité technique).

Det øverste Marineraad

bestaar af

- 1) de 7 kommanderende Admiraler (de 5 Marinepræfeker og Cheferne for Middelhavs- og Kanaleskadren).

- 2) 2 Viceadmiraler og 2 Kontreadmiraler, som udnævnes af Republikkens Præsident, og som have Ophold i Paris.
- 3) Marineministerens Stabschef.

Raadet præsideres af Marineministeren, der beordrer Raadet samlet, naar han skønner det nødvendigt. Republikkens Præsident kan ogsaa overtage Præsidiets, men da skulle Konsejlspræsidenten og Krigsministeren ogsaa deltage i Forhandlingerne.

Raadet raadspørges om:

- 1) Den nuværende og fremtidige Ordning og Anvendelse af Flaaden.
- 2) Planerne for Nybygninger af alle Slags Krigssibe.
- 3) Organisationen af Kystforsvaret, saavidt det vedrører Marinen.
- 4) Organisation og Udvidelse af Værfterne og af Flaadens Støttepunkter i Moderlandet og i Kolonierne.
- 5) Rekrutering og Uddannelse af Besætningerne og om Krigsforberedelsen.

En fast Afdeling (section permanente du conseil supérieur) bestaaende af en Viceadmiral og 2 Kontreadmiraler, der træde sammen til bestemte Tidspunkter, forberede de Spørgsmaal, der skulle behandles af det samlede Raad. Marineministeren kan tage Forsædet og hans Stabschef deltage i Afdelingens Forhandlinger, der fornemmelig komme til at dreje sig om Udførelsen af alle Arbejder, som vedrøre Forsvaret af Værfterne og Ordningen af Støttepunkterne; om Ansvar i Tilfælde af Kollisioner eller andre Ulykkestilfælde paa Søen; om Anordninger vedrørende Lodsvæsen, Fiskeri- og Politivæsen m. m.

2 Premierløjtnanter og 1 Intendant af 1ste Kl. ere Sekretærer for saavel hele det samlede Raad som for dets faste Afdeling.

Den tekniske Komité,

der erstatter Arbejsraadet (conseil des travaux), Udrustningskommissionen (commissione de contrôle et de revision du règlement d'armement), Forsøgskommissionen (commission d'essais des bâtiments) og Kommissionen for Undervandsbaade (comité des sous-marins) har følgende Sammensætning:

1 Viceadmiral, Præsident.	
3 Kontreadmiraler, Afdelingschefer.	
4 Søofficerer	} Stabsofficerer.
1 Artilleriofficer	
3 Ingeniørofficerer	
1 Læge	
2 Premierløjtnanter	} Sekretærer.
2 Ingeniører af 1. Kl.	
1 Maskinmester af 1. Kl.	
1 Intendant af 1. Kl.	

Alle Medlemmer af Komitéen udnævnes af Ministeren for et Tidsrum af 2 Aar, som dog kunne fornyes.

Komitéen deles i 3 Afdelinger, hver med sin Kontreadmiral som Chef. Hver Afdeling har sine specielle Arbejder at behandle, men Præsidenten kan samle 2 eller 3 Afdelinger til Raadslagning i Tilfælde, hvor han skønner det nødvendigt.

De tre Afdelinger ere:

- 1) Afdelingen for søgaaende Skibe (section des batiments de haute mer) beskæftiger sig med Skibe af enhver Art undtagen Torpedo- og Undervandsbaade. Den sender en Underafdeling til Havnene for at foretage Prøverne med de nye Skibe. Den bestaar af:

1 Kontreadmiral, Chef.	
2 Søofficerer	} Stabsofficerer.
2 Ingeniørofficerer	
1 Maskinmester	
1 Artilleriofficer	
1 Premierløjtnant	} Sekretærer.
1 Ingeniør af 1. Kl.	

- 2) Afdelingen for Forsvarsskibene (section des bâtiments de défense) beskæftiger sig med Torpedo- og Undervandsbaadene. Den består af

1 Kontreadmiral, Chef.	
1 Søofficer	} Stabsofficerer.
1 Maskinmester	
2 Ingeniørofficerer	
1 Premierløjtnant	} Sekretærer.
1 Ingeniør af 1. Kl.	

- 3) Afdelingen for Materiellet og for Besætningerne (section du matériel et des effectifs) beskæftiger sig med alt vedrørende Skibenes Udrustning samt med Rullereglementerne; den består af:

1 Kontreadmiral, Chef.	
2 Søofficerer	} Stabsofficerer.
1 Maskinmester	
1 Artilleriofficer	
1 Ingeniørofficer	
1 Læge	
1 Maskinmester af 1. Kl.	} Sekretærer.
1 Intendant af 1. Kl.	

Den tekniske Komite raadspørges blandt andet om Valget af de foreløbige Skibsplaner; om Antagelsen af de endelige Planer; om vigtige Forandringer at foretage i Skibe under Bygning eller til Tjeneste; om Bestemmelser vedrørende Besætningernes S sammensætning; om Levering af Materiel til Flaaden m. m.

Saa vel det øverste Marineraads som den tekniske Komité's Diskussioner, Slutninger og Rapporter ere at betragte som Tjenestehemmeligheder.

Udvidelsen i Maskinmesterkorpset.

Loven om Udvidelsen af Maskinmesterkorpset er blevet vedtaget i Juni (se Tidskr. f. S. 1905, Pag. 102). Regeringens Forslag er under Forhandlingerne i Kamrene blevet forandret saaledes, at Udvidelsen er blevet en Del større end oprindelig foreslaet. Korpset vil nu ialt komme til at bestaa af:

1	Generalmaskinmester af 1. Kl.	(Viceadmirals Rang)
2	—	- 2. - (Kontreadmirals —)
7	Maskininspektører	- 1. - (Kommandørs —)
15	—	- 1. - (Kaptajns —)
50	Overmaskinmestre	(Korvetkaptajns —)
260	Maskinmestre	- 1. - (Premierløjtn.s —)
170	—	- 2. - (Sekond — —)
<hr/>		
505		

Forøgelsen udgør ialt 178 Officerer, nemlig:

1	Generalmaskinmester af 1. Kl.
1	— - 2. -
1	Maskininspektør - 1. -
15	Maskininspektører - 2. -
30	Overmaskimestre
170	Maskinmestre - 1. -

Antallet af Maskinmestre af 2. Kl. er blevet formindsket med 30.

Af Lovforslaget, der nærmere specificerer Maskinofficerernes Tjeneste iland og ombord, skal anføres:

Generalmaskinmesteren af 1. Kl. bor i Paris og er Direktør for Flaadens tekniske Afdelinger; han samler alle officielle og officiose Dokumenter vedrørende Flaadens

og de fremmede Flaaders Maskinerier m. m.; han har tillige Tilsyn med Maskinskolerne.

Generalmaskinmestrene af 2. Kl. ere Medlemmer af forskellige Kommissioner og Komitéer; de anvendes desuden som Inspektører.

Maskininspektørerne af 1. Kl. knyttes til Viceadmiralernes Stabe i Eskadrene som Eskadremaskinmestre.

Maskininspektørerne af 2. Klasse knyttes til Kontreadmiralernes Stabe i Eskadredivisionerne og i de selvstændige Divisioner; de gøre tillige Tjeneste som 1. Mestre ombord i Flagskibene.

Overmaskinmestrene gøre Tjeneste som 1. Mestre i Panserskibe og Panserkrydsere med over 13000 HK.

Maskinmestrene af 1. Kl. udkommanderes som underordnede Mestre i Skibe med over 13000 HK., og som 1. Mestre i Panserskibe med under 13000 HK., i Krydsere af 2. og 3. Kl., i Kystforsvarspanserskibene og i enkelte større Torpedojagere.

Maskinmestrene af 2. Kl. udkommanderes som underordnede Mestre i de større Skibe, og som 1. Mestre i Torpedojagerne; de have ogsaa Tilsyn med Grupper af Torpedo- og Undervandsbaade.

Omkostningerne ved Udvidelsen er beregnet til 951 033 Fcs.

De nye Rammer ville dog først blive udfyldte lidt efter lidt, efterhaanden som de nyere og større Skibe af Flaadeprogrammet 1900 blive tagne i Brug. Udvidelsen er saa stor, at Flaaden ved eventuel Mobilisering indtil 1919 — Tidspunktet for Fuldendelsen af det nye Flaadeprogram — ikke vil komme til at lide Mangel paa Maskinofficerer.

Forskelligt.

Det har kun været smaat med Avancementet til de højere Grader i den franske Marine i det forløbne Aar;

kun 3 Kommandører ere blevne udnævnte til Kontreadmiraler, nemlig: Kranty, Kiesel og Thierry. Derimod har der fundet livlig Omskiften Sted i de højere Kommandoer tillands og tilsøs. Saaledes ere Viceadmiralerne Besson, Péphau, Bugard og Marquis blevne udnævnte til Marinepræfekter henholdsvis i Cherbourg, Brest, Rochefort og Toulon.

Viceadmiralerne Touchard, Gigon og Richard have overtaget Kommandoen over henholdsvis Middelhavseskadren (d. ³/₁₀), Kanaleskadren (d. ¹⁵/₉) og Orienteskadren (d. ³¹/₈).

Viceadmiral de Maigret er bleven udnævnt til Præsident for det øverste Marineraads permanente Section, og Viceadmiral Mallarmé til Præsident for den tekniske Komité.

I Middelhavseskadren har Kontreadmiral Campion faaet Kommandoen over Krydserdivisionen, Kontreadmiralerne Mancéron og Germinet henholdsvis 2den Division og Reservedivisionen.

Kontreadmiralerne Bellue og de Marolles ere blevne udnævnte til Chefer for Tunisdivisionen og for Divisionen i Indo-Kina, og til Chef for »Ecole superieure de la marine« er Kontreadmiral Saget de la Jonchère blevet udnævnt.

Der lyder i den franske Marine bestandig Klager over de elendige Avancementsforhold og navnlig over Avancementet til Kaptajn, der for Tiden først finder Sted i en Alder af gennemsnitlig 43—45 Aar. For at bøde paa disse Forhold virkes der da ogsaa meget for at opnaa en Foryngelse af Kadrene, d. v. v. en Nedsættelse af Aldersgrænserne for de højere Grader, og for Oprettelsen af en ny Grad, Capitaine de corvette, i Lighed med hvad der finder Sted i de fleste andre Mariner.

M. Charles Bos slaar ogsaa i sin Betænkning kraftig til Lyd for Oprettelsen af denne Grad og for en Forhøjelse af Lønningerne til Premierløjtnanterne, der

efter hans Mening langt fra er tidssvarende. Ministeren har ogsaa tilsagt denne Sag sin Støtte og stiller desuden i Udsigt at ville fremkomme med et Lovforslag om en Udvidelse af Søofficerskorpset med 2—300 Officerer, saasnart det nye Flaadeprogram er blevet vedtaget af Kamrene.

Ifølge Bestemmelse af 13de Februar er Minimumsalderen for Elever, der stille sig til Adgangseksamen ved Kadetskolen 15¹/₂ Aar, Maksimumsalderen 19 Aar, fyldt inden 1ste Juli i det Aar, de stille sig.

Om den i 1904 nedsatte »Ekstraparlamentariske Kommission«s Arbejde foreligger der indtil Dato ingen Oplysninger for Offentligheden, men dels ved det nye Flaadeprogram, der i Begyndelsen af indeværende Aar skal forelægges Deputeretkammeret, dels ved de i Budgetforslaget for 1906 forlangte Bevillinger til Flaadens Støttepunkter, samt ved forskellige Bestemmelser vedrørende Forsvaret af Kolonierne, faar man dog indirekte at vide, at den arbejder alvorligt, og støtter Ministeren i hans Bestræbelser for at bringe Udviklingen af det maritime Forsvar ind i en bedre Gænge end hidtil.

Materiellet.

Det ny Flaadeprogram.

I Budgetforslaget for 1906 er det nye Flaadeprogram opstillet i store Træk. Ved Udarbejdelsen af Programmet er taget det Hensyn, at Marinens aarlige Udgifter ikke maa forøges i nogen væsentlig Grad, og at den aarlige Nybygningskonto bliver omtrentlig den samme som for 1905, nemlig c. 121 Millioner Frcs. Bygningen af de nye Skibe skal begynde i 1906 og fortsættes til 1919, til hvilket Tidspunkt den franske Flaade skal have

nedenstaaende af det øverste Marineraad foreslaaede
Sammensætning:

- 34 Panserskibe (5 Eskadrer à 6 Skibe + 4 i Reserve).
 18 Panserkrydsere af 1. Kl. (5 Divisioner à 3 Skibe + 3
 i Reserve).
 18 do. af 2. Klasse (12 paa oversøiske Sta-
 tioner, 6 i Reserve).
 6 Rekognosceringsskibe (éclaireurs) (1 til hver Eskadre
 + 1 i Reserve).
 109 Torpedojagere (36 til Eskadrene, hvoraf 6 til Orient-
 eskadren, 58 som Divisionsbaade for
 Torpedo- og Undervandsbaade og i
 selvstændige Divisioner, 15 i Reserve).
 49 Defensive Undervandsbaade (sous marins).
 82 Offensive do. (submersibles).
 170 Torpedobaade.

Gaaende ud fra de nu eksisterende Skibe, færdige
 og under Bygning, og med Fradrag af alle de Skibe,
 som inden 1919 ville være kondemnerede, vil Frankrig
 i Løbet af 12 Aar have at bygge:

- 11 Panserskibe.
 10 Panserkrydsere af 1ste Kl.
 6 do. - 2den -
 6 Rekognosceringsskibe.
 66 Torpedojagere.
 18 Defensive Undervandsbaade.
 72 Offensive do.
 50 Torpedobaade.

Det er Hensigten at bygge Skibene i Grupper —
 de større i Grupper paa 3 — for at kunne danne fuld-
 stændig homogene Divisioner.

Vedrørende de nye Skibes forskellige Data, fore-
 ligger der, foruden de Oplysninger angaaende Panser-
 skibene, som nedenfor ere opførte under Nybygninger
 for 1906, følgende:

Panserkrydserne af 1ste Kl. skulle knyttes til de 5 Eskadrer som Rekognosceringsskibe i Divisioner paa 3 Skibe. Deplacement c. 14,500 Tons; Fart 23 Knob; Pansring og Actionsradius som Skibene af Leon-Gambetta-Typen; Armering: 4 Stkr. 240 mm. og 16 Stkr. 164,7 mm. Kanoner.

Panserkrydserne af 2den Kl. 6 af disse Skibe skulle høre til Orienteskadren, 3 til Atlanterhavsdivisionen, 2 til Divisionen i det indiske Hav og 1 til Stillehavsdivisionen. Deplacementet maa ikke overstige 9000 Tons; Pansring, Fart og Actionsradius som Skibene af Dupleix-Typen, men Armeringen skal være en Del kraftigere end i disse Skibe.

Rekognosceringsskibene. Deplacement 3,500 Tons; Fart 24 Knob; Pansring: Panserdæk over Maskiner og Kedler; Armeringen skal bestaa af saamange 100 mm. Kanoner, som Skibets Størrelse tillader.

Torpedojagerne skulle være c. 30 Tons større end de nuværende Baade paa 336 Tons for at kunne forstærke Forskibet saameget, at de uden at tage væsenlig Skade kunne støde sammen med Torpedo- og Undervandsbaade. De skulle ogsaa forsynes med Apparater til Udlægning af Miner.

Undervandsbaadene skulle være submersibles paa 450—500 Tons Deplacement.

Torpedobaadene som den nuværende Type paa 98 Tons.

Det skal bemærkes, at det øverste Marineraad fremkom med Forslaget til dette nye Flaadeprogram den 15. Maj, altsaa før Slaget ved Tsushima, og at det derfor er meget muligt, at der, som Følge af de Erfaringer, der ere høstede ved dette berømte Slag, vil blive gjort ikke saa ganske faa Forandringer i Programmet, inden det endelig vedtages.

Marineudvalget er saaledes i Slutningen af November fremkommet med sin Betænkning til Lovforslaget over

Marinebudgettet for 1906, og i denne fremfører Ordføreren M. Charles Bos mange Indvendinger mod det nye Flaadeprogram, og henstiller til Marineministeren paany at sammenkalde det øverste Marineraad, for at det kan faa Lejlighed til at fremkomme med et nyt Program, hvori der er taget tilbørligt Hensyn til de Erfaringer og de Lærdomme, Tsushima-Slaget uden al Tvivl giver og, som han mener, man ikke paa nogen Maade kan negligere.

Blandt de Forandringer som foreslaas skal nævnes:

1) Farten for de 3 første nye Panserskibe skal sættes til 20 Knob istedetfor 19.

2) Antagelse af en eneste Kampskibstype (le cuirassé —croiseur).

3) Det foreslaas fuldstændig at stryge Bygningen af 1ste og 2den Klasses Panserkrydsere og istedetfor disse 16 Skibe udelukkende at bygge »egentlige Kampskibe«, hvorved Antallet af Nybygninger indtil 1919 for disses Vedkommende vil blive 23 istedetfor 11.

4) Betydelig Forøgelse af Rekognosceringsskibenes Antal.

Efter i en længere Udvikling at have gjort Rede for, hvilke Erfaringer man — ikke alene efter hans Mening men ogsaa efter de fleste Sagkyndiges (franske og fremmede) — kan drage ud af den russisk-japanske Krig, gaar Ordføreren over til nærmere at beskrive, hvorledes det fremtidige Kampskib skal se ud. Det benævnes le »cuirassé-croiseur«, fordi det nærmest fremstaar som en Sammensmelten af Panserskibet — hvad angaar Pansring og Armering — og af Panserkrydseren — hvad angaar Farten.

Vi skulle her blot nævne de vigtigste Data:

Displacementet c. 18 000 Tons, dobbelt Bund og dobbelt Skibsside; Beskyttelse: Vandlinepanser, største Tykkelse 220 mm., Batteripanser 160 mm., Taarnpanser 300 mm., en sværere Beskyttelse af Kommandotaarnet

end hidtil anvendt, store og stærkt beskyttede Ammunitionsmagasiner. Armeringen skal bestaa af 16 Stkr. 274,4 mm. parvis opstillede i Taarne, 12 Stkr. 75 mm. og 12 Stkr. 47 mm. opstillede i pansret Batteri. 2 Maskiner; Kedlerne — Vandrørskedler med lige Rør — skulle kunne udvikle 25 000 HK og give Skibet en Fart af $20\frac{1}{4}$ Knob.

Ingen Vædder, ingen Torpedoudskydningsapparater og ingen militære Master. Masterne skulle kun være Signalmaster med et Mærs, hvori der skal være Plads til 1 Projektør og til Afstandsmaaling.

Iøvrigt er Ordføreren paa ingen Maade fornøjet med Programmet, som han kalder et Erstatningsprogram (programme de remplacement) d. v. s. et Program, hvis Nybygninger kun komme til at erstatte de ældre og udrangerede Skibe, saa at den franske Flaade — i alt Fald hvad de egentlige Kampskibe angaar — ikke i 1919 vil være meget større, end den nu er. Han er af den bestemte Overbevisning, at skal Flaaden ikke i Løbet af kort Tid blive overfløjet af andre Mariner, da maa der træffes ekstraordinære Foranstaltninger og bevilges store Summer til en virkelig Udvidelse af saavel Flaadens Materiel som Personel. Forfatterens egne Udtalelser lyder saaledes:

«Nous sommes de ceux qui pensent que le budget de la marine n'atteint par le chiffre nécessaire, qu'il faudra l'augmenter ou recourir à des ressources extraordinaires pour que nous ayons la flotte qui nous est indispensable et que nous ne pourrons jamais créer avec la dotation actuelle des constructions neuves. Il est urgent de songer à la constitution de cette flotte. A l'heure actuelle nos escadres de combat sont inférieures à celle que possède l'Allemagne. Nous n'avons quelque supériorité que grâce à nos flotilles et sans doute aussi à la valeur de nos officiers et de nos équipages. Et même avec l'effort que nous demande le Ministre, et

même avec les substitutions de cuirassés aux croiseurs-cuirassés que nous demandons avec le Commissions du budget, nous serions en 1919 beaucoup plus faible que l'Allemagne.

M. Charles Bos sammenligner derpaa den franske og den tyske Flaade og kommer til det Resultat, at den franske allerede nu, hvad egentlige Kampskibe angaar, staar tilbage for den tyske baade med Hensyn til Ensartethed, Tonnage, Armering og Fart, og han paaviser, at dette Forhold 1917, efter Fuldførelsen af det tyske Flaadeprogram, vil stille sig endnu daarligere for Frankrig.

Han slutter saaledes:

Si nous voulons pas être relégués, au point de vue naval, au rang de troisième puissance, peut-être même au rang de quatrième ou cinquième puissance, car les flottes des Etats-Unis et du Japon croissent sans cesse, il faut que le Parlement et le pays entier s'imposent un gros effort.

Nybygninger.

Marinebudgettet for 1906 bestemmer følgende Nybygninger:

- 3 Panserskibe.
- 10 Torpedobaadsjagere.
- 20 Undervandsbaade.

De tre Panserskibe betegnes A₁₅, A₁₆ og A₁₇ og skulle bygges: A₁₅ i Brest, de to andre paa private Værfter. Om disse Skibe, der skulle være fuldtud homogene, foreligger der følgende Data, der dog kun ere tilnærmelsesvise, da de endelige Planer endnu ikke ere udarbejdede. Deplacement 18 000 Tons, Fart 19 Knob; Armering: 4 Stkr. 305 mm., 12 Stkr. 240 mm., 16 Stkr. 75 mm. og 8 Stkr. 47 mm. Kanoner.

Af Torpedojagerne, M₅₅—M₆₄, skulle M₅₅ og M₅₆ bygges i Rochefort, M₅₇ og M₅₈ i Toulon og M₅₉—M₆₄

paa private Værfter. Displacement 336 Ts., Længde 58 m., Brede 6,20 m., Dybgaende 2,95 m., 6 800 HK, Normands Kedler, 2 Skruer, Fart 28 Knob, Kulbeholdning 30 Tons, Actionsradius 2 300 Mil med 10 Knobs Fart og 217 Mil med fuld Kraft; Armering: 1 Stk. 65 mm. og 6 Stkr. 47 mm.; 2 Overvandsudskydningsapparater til 450 mm. Torpedoer; Bemanning: 4 Officerer og 58 Mand.

Planerne til de 20 Undervandsbaade (submersibles) Q70—Q89 ere endnu ikke udfærdigede.

Skibe under Bygning.

Forandringer i Nybygningerne paa Budget 1905.

I det af den nuværende Marineministers Forgænger, M. Pelletan, fremlagte Marinebudget for 1905, der med nogle Forandringer blev vedtaget i April, har Ministeren, paa Foranledning af Marinens øverste Raad og med Kamrenes Billigelse, i Løbet af Aaret ladet foretage nogle Forandringer, af hvilke følgende skal anføres:

1) Planerne til C₁₆, Edgar Quinet, og C₁₇, Waldeck Rousseau (se Tidsskr. f. S. 1905, Pag. 106) ere blevne forandrede saaledes, at disse Skibe meget nær blive identiske med Ernest-Renan, og altsaa med dette ville komme til at udgøre en Division paa 3 saa godt som helt homogene Panserkrydsere. (Se nærmere nedenfor).

2) De paa Budgettet opførte 20 nye Torpedobaades Bygning er blevet strøget, og istedet derfor er der blevet sat 8 Torpedobaadsjagere (M₄₇—M₅₄) paa Stabelen, da Marinens øverste Raad var af den Mening, at der i Øjeblikket var tilstrækkelig mange Torpedobaade, medens Savnet af Torpedobaadsjagere gjorde sig mere og mere gældende.

3) Ordren til Bygning af 8 Undervandsbaade af Guépe-Typen er blevet taget tilbage; kun 2 af disse smaa Baade skal gøres færdige, og de derved indvundne

Midler anvendes til Bygning af store offensive Baade (submersibles).

Panserskibe.

Ministeriet har bestemt, at Skibene af Republique-Typen som Antitorpedobaadsskyts skulle have 13 Stkr. 65 mm. Model 1902 og 10 Stkr. 47 mm. istedetfor, som først bestemt, 26 Stkr. 47 mm. og 2 Stkr. 37 mm.

A8. Republique nærmer sig sin Fuldførelse; det vil antagelig komme til at forerage sine Prøveture i Begyndelsen af indeværende Aar.

A10. Patrie. Arbejderne ombord i dette Skib gaa jævnt fremad, men det vil dog næppe kunne paabegynde sine Prøver før mod Slutningen af Aaret.

A11. Liberté er bleven sat i Vandet i Penhoët den 19. April 1905.

A12. Démocratie har faaet anbragt sit Sidepanser og Pansrel til Taarne og Kasemat; man antager at kunne begynde paa Prøverne i Begyndelsen af 1907.

A13. Justice og A14. Vérité ere endnu langt fra deres Fuldendelse, selv om man i det forløbne Aar har søgt at fremskynde Arbejderne i disse Skibe saameget som muligt; Vérité staar endnu paa Stabelen, men skal i den nærmeste Fremtid sættes i Vandet.

Panserkrydsere.

C8. Dupetit Thouars afholdt i Februar 1905 sine officielle Prøver, hvorom der foreligger følgende Resultater:

Kulforbrug . . .	24 T	—	10 800 HK	—	18,92 Knob	—	591'gr. ¹⁾	—	59 kg. ²⁾
Fuldkraftprøve	3 T	—	21 958 HK	—	22,02	—		—	143 —

Skibet er senere blevet afleveret klart og hører for Øjeblikket til Orienteskadren, hvor den har afløst «Sully».

¹⁾ pr. HKT.

²⁾ pr. qm. Rist i Timen.

C11. Jules Ferry har i Juli og August foretaget sine præliminære Maskinprøver, der, efter alt hvad der foreligger, skulle have været særdeles vellykkede. Paa en to Timers Fuldkraftprøve opnaaedes der 29 200 HK, hvilket var 1700 HK mere end Kontrakten forlangte. Farten blev ikke bestemt, men da Krydseren er identisk med Leon-Gambetta, der har opnaaet over 23 Knob, antages det, at Jules-Ferry ogsaa vil kunne opnaa denne Fart. De officielle Prøver, der paabegyndtes i December, ere blevne afbrudt paa Grund af daarligt Vejr.

C12. Leon Gambetta har i April foretaget sine Maskinprøver, der have givet følgende usædvanlig gode Resultater:

Kulforbrug . . . 24 T — 16 990 HK — 20,4 Knob — 761 gr.¹⁾
 Fuldkraftprøve. 3 T — 29 008 HK — 23,15 — — 176 kg.²⁾

I enkelte Løb opnaaedes endog 30 500 HK og 24 Mil. Fra den 21. til den 24. Juli foretoges desuden en Række officielle Prøver, der gav følgende Resultater:

- | | | | | | | | | | | | |
|----|-------|---|----------|---|----|--------|--------|-----------|--------------------------------------|-----------|---------|
| 1) | 6 T. | — | 2 500 HK | — | 4 | Kedler | og den | midterste | Maskine | alene. | |
| 2) | 8 T. | — | 7 116 | — | 12 | — | 15,5 | Knob. | De 2 | Maskiner | iborde. |
| 3) | 8 T. | — | 10 559 | — | 18 | — | 18 | — | Alle 3 | Maskiner. | |
| 4) | 24 T. | — | 16 190 | — | 24 | — | 20,5 | — | } Fuldkraftprøve med naturligt Træk. | | |
| | | | | | | | | | | — 3 — | |
| 5) | 3 T. | — | 25 720 | — | 24 | — | 22,4 | — | Alle 3 | Maskiner. | |
| 6) | 1 T. | — | 17 688 | — | 18 | — | | | — 3 — | | |

Alle disse Prøver, udførte i Løbet af 4 Dage, forløb udmærket i enhver Henseende og uden et eneste Havari. Kontrakten fordrede kun 27 500 HK og 22 Knob.

Leon Gambetta er for Øjeblikket Frankrigs hurtigste Krydser; den afleveredes klar kort efter Afslutningen af Prøverne og har senere været knyttet til Kanaleskadren.

C12. Victor Hugo har i August faaet sine 2 Panser-

¹⁾ pr. HKT.

²⁾ pr. qm. Rist i Timen.

taarne til de 194 mm. Kanoner anbragte; Krydseren antages at være færdig mod Slutningen af dette Aar.

C₁₄. Jules Michelet er blevet sat i Vandet i Lorient den 31. August. Kølen blev lagt den 1. Juli 1904, saa dette Skib har altsaa ialt kun staaet 15 Maaneder paa Stabelen. Jules Michelet afviger fra Jules Ferry-Typen blandt andet derved, at den kun faar 12 Stkr. 164,4 mm. Kanoner (de andre 16 Stkr.); dens Hestekraft skal derimod være noget større, c. 29 000 HK, for at Skibet kan naa at gøre 23 Knob. Ventes færdig i Slutningen af 1907.

C₁₅. Ernest Renan, der bygges i Saint-Nazaire, og hvis Planer stadig ere blevne forandrede, vil rimeligvis først blive færdig i Midten af 1908. Der opgives nu følgende Data for dette Skib:

Deplacement 13 644 Tons; Længde 157 m.; Brede 21,36 m.; Dybgaende 8,18 m.; HK 36 000; Kedler: Niclausse; 3 Skuer; 23 Knob; Armering: 4 Stkr. 194 mm. parvis i Taarne for og agter, 12 Stkr. 164,4 mm. dels opstillede enkeltvis i Taarne, dels i Kasemat, 24 Stkr. 47 mm. og 2 Stkr. 37 mm.; 2 Undervands-Udskydningsrør; Kulbeholdning $\begin{cases} 1\ 254 \\ 2\ 300 \end{cases}$; Aktionsradius med 10 Miles
 Fart $\begin{cases} 7\ 500 \\ 12\ 000 \end{cases}$, med fuld Fart $\begin{cases} 1\ 026 \\ 1\ 630 \end{cases}$.

C₁₆. Edgar Quinet's Planer ere som ovenfor nævnt ligeledes bleven forandrede (se Tidsskr. f. S. 1905, Pag. 105—106). Ministeren har bestemt, at det skal have Ernest-Renan's Dimensioner og en Armering som Jules-Ferry.

C₁₇. Waldeck-Rousseau. Lorient har faaet Ordre den 31. Juli til at paabegynde Bygningen af dette Skib, der skal være ganske identisk med Edgar-Quinet.

Marinebudgettet for 1906 opgiver følgende Data for disse sidste to Krydsere: Deplacement 14 000 Tons; Længde 157 m.; Brede 21,5 m.; Dybgaende 8,28 m.;

HK 36 000; 3 Skruer; 23 Knob; Armering: 4 Stkr. 194 mm., 16 Stkr. 164,4 mm., 14 Stkr. 65 mm., 8 Stkr. 47 mm. og 2 Stkr. 37 mm.; 2 Undervands-Udskydnings-apparater; Kulbeholdning $\left\{ \begin{array}{l} 1\ 242 \\ 2\ 300 \end{array} \right.$; Aktionsradius med 10 Meters Fart $\left\{ \begin{array}{l} 6\ 000 \\ 11\ 000 \end{array} \right.$; Besætning: 30 Officerer og 708 Mand.

Torpedobaadsjagere.

Den franske Flaade har ikke i 1905 taget nogen ny Torpedobaadsjager til Tjeneste.

M. 32.	Stylet	er løbet af Stabelen i Rochefort	d. 18. Maj.	
M. 33.	Tromblon	— — — —	d. 17. Juni.	
M. 34.	Pierrier ventes færdig	i Oktbr. 1906		} Rochefort
M. 35.	Obusier	— — i April	—	
M. 36.	Mortier	— — i Juli	—	
M. 37.	Claymore	— — i Juli	le Havre.	
M. 38.	Carquois	— — i Oktbr.	—	} Rochefort.
M. 39.	Trident	— — i Januar 1907		

Den 5. Maj 1905 blev der givet Ordre til at sætte Torpedobaadsjagerne M₄₀—M₄₆ under Bygning; de har faaet Navnene Fleuret, Coutelas, Glaive, Poignard, Cognée, Hache og Massue, de blive ganske identiske med Stylet-Typen. Af disse Baade bygges de 4 første i Rochefort og de 3 sidste i Toulon, og skulle alle være færdige i Slutningen af 1907.

Endvidere er der i Midten af 1905 givet Ordre til at paabegynde Bygningen af 8 nye Torpedobaadsjagere, M₄₇—M₅₄, paa private Værfter. Af disse skulle de 6 første være identiske med »Claymore« (som Stylet-Typen, omtalt i Tidsskr. f. S. 1905, Pag. 106), som bygges hos Normand i le Havre, og de 2 andre af en ganske ny Type, som er blevet foreslaaet af Normand. Ved denne nye Type anvendes for første Gang Panser paa de franske Torpedobaadsjagere; de skulle have et Deplacement paa

450 Tons, en Fart af 25 Knob og et Panserbælte paa 50 mm., hvilket skulde være tilstrækkelig til at holde Projektiler fra 57 mm. Kanoner ude.

For 1906 er der foreslaaet Bygning af 10 Torpedobaadsjagere, der ovenfor ere omtalte.

Der vil saaledes i 1906 blive arbejdet paa ialt 33 Torpedobaadsjagere, hvoraf 7 at fuldende, 16 at fortsætte og 10 at paabegynde Bygningen af.

Torpedobaade.

Torpedobaadene af 1. Kl. Nr. 295—317 bleve bestilte paa private Værfter i Slutningen af 1903. De fleste af disse Baade blive ikke afleverede færdige før i første Halvdel af indeværende Aar. Følgende Oplysninger foreligge:

Satte i Vandet: Nr. 298 (d. $\frac{9}{10}$), Nr. 300 (d. $\frac{27}{10}$), Nr. 306 (d. $\frac{6}{5}$), Nr. 308 (d. $\frac{18}{9}$), Nr. 312 (d. $\frac{17}{6}$), Nr. 314 (d. $\frac{2}{9}$).

Nr. 303 har endt sine Maskinprøver; største Fart var 25,65 Knob. Nr. 315 har paa sine Prøver opnaaet 26,05 Knob.

Torpedobaadene af 1. Kl. Nr. 318—367 (se Tidsskr. f. S. 1905, Pag. 109), der ogsaa alle bygges paa private Værfter, ere bestilte i Slutningen af 1904. Disse Baade skulle afleveres i Slutningen af 1906 og i Begyndelsen af 1907.

Alle ovenfor omtalte Baade ere under Bygning paa følgende Værfter:

Normand. Le Havre.

Forges et chantiers de la Méditerranée. le Havre.

Les chantiers Dubigeon. Nantes.

Les chantiers de la Loire. Nantes.

De la Brosse et Fouché. Nantes.

Les chantiers de Saint-Nazaire (Penhoët). Rouen.

Les chandiers de la Gironde. Bordeaux.

Société anonyme Dyle et Bacalan. Bordeaux.
Le Creusot. Chalons sur Saône.

Endelig bygges der paa Værftet i Toulon endnu 2 første Klasses Torpedobaade, Nr. 368 og 369, som ere ganske identiske med de ovenfor nævnte. Disse 2 Baade skulle være færdige i Slutningen af 1906.

Torpedobaad af 3. Kl. »la Libellule« er sat i Vandet d. 6. Februar.

Undervandsbaade.

Undervandsbaadene »Truite« (Naiade-Typen) og »Y« (sous-marin) ere satte i Vandet i Toulon henholdsvis d. 14/4 og 24/7. Forsøgsbaaden »Omega« er bleven sat i Vandet d. 28/11.

Under Bygning ere:

Q41—Q46. Emeraude-Typen (sous-marins) (se Tidsskr. f. S. 1905, Pag. 110).

Q47 og Q48. Circé og Calypso (submersibles).

Disse 2 sidste Baade, der bygges i Toulon efter »Laubeuf«s Planer, ere satte paa Stabelen i April 1905. Deplacement 351 Tons; Længde 47,10 m., Brede 4,90 m., Dybgaende 3,11 m., 440 HK, Dampmotor, 2 Skruer, 11,75 Knob, 7 Torpedoudskydningsapparater; Besætning: 2 Officerer og 20 Mand.

Q49 og Q50. Guêpe I og II (Forsøgsbaade, sous-marins, se Tidsskr. f. S. 1905, Pag. 110).

Q51—Q60 og Q62—Q69. 18 Submersibles, der alle skulle bygges efter Laubeuf's Planer. Ordre til at paa-begynde Bygningen er givet i 1905.

Deplacement 398 Tons, Længde 51,12 m., Brede 4,97 m., Dybgaende 3,12 m., 700 HK, Dampmotor, 2 Skruer, 12 Knob, 7 Torpedoudskydningsrør; Besætning: 2 Officerer og 22 Mand. Q51—Q60 og Q62—Q63 skulle bygges i Cherbourg, Q64—Q66 i Rochefort og Q67—Q69 i Toulon.

Q₆₁ er en Forsøgsbaad, der bygges i Toulon. Det er en lille sous-marin paa kun 21 Tons, bestemt til at kunne tages ombord i et større Skib. Længden er 11,12 m., Bredden 1,98 m., HK 140.

Marinebudgettet for 1906 bestemmer endvidere Bygningen af 20 nye Undervandsbaade, hvis Planer dog endnu ikke ere fuldt udarbejdede.

Ombygninger og Reparationer.

Panserskibet Neptun bliver for Tiden underkastet en større Reparation, der hovedsagelig bestaar i Anbringelse af nye Kedler og i at fjerne en Del af Overbygningen.

Krydseren Jean-Bart, der i 1905 har faaet nye Kedler (Niclause) og sin Maskine repareret, er, efter endte Maskinprøver, igen klar og lagt i Reserve den 1. November.

Skruekanonbaaden Surprice har i Løbet af Sommeren faaet nye Kedler.

Ombord i de pansrede Kanonbaade Fusée og Mitraille, der for Tiden have Station i Bizerta, er der blevet installeret 8 Stkr. 47 mm. istedetfor den 24 cm. Kanon.

Følgende Skibe ere i 1905 bleven slettede af Flaadelisten:

Vengeur, Alcyon og Scorpion, samt Torpedobaadene Nr. 70 og 111.

Skulle kasseres: Tonnère, Amiral Duperré, Grenade, Sfax, Bugeaud, Coëtlogon og Torpedobaadene Derouléde, Nr. 96, 107 og 137.

Solgte: Friedland, Onondaga og Duguesclin.

Forsøg med Undervandsbaade.

I Cherbourg fandt der i Marts i Overværelse af Kommissionen for Undervandsbaade en Række meget

interessante Sammenligningsforsøg Sted mellem de 2 Undervandsbaade »Z« og »Aigrette«.

»Z« er en sous-marin paa 213 Tons, 41,85 Længde, 3 m. Brede og 190 HK, der skulde give Baaden en Fart af 11 Knob i Overfladen.

»Aigrette« er en submersible bygget efter den bekendte Ingeniør Laubeuf's Planer. Den er 172 Tons, 35,85 m. lang, 3,89 m. bred og har 200 HK, der skulde give Baaden 10,5 Knobs Fart.

Kommissionen skulde udtale sig om disse 2 Baades forskellige Egenskaber og Fejl, idet den første af dem repræsenterede en forbedret sous-marin, den sidste en forbedret submersible-Type. Hver af disse Typer havde deres ivrige Forsvarere, og det gjaldt nu om at faa konstateret, hvilken af dem man burde give Forrangen, og derigennem hvilken Retning Udviklingen af Bygningen af Undervandsbaadene burde tage. Hidtil havde »les submersibles« været anerkendte som gode Søbaade, men man havde det at indvende imod dem, at de brugte al for lang Tid til at dykke ned under Vandets Overflade. »Les sous-marins« derimod betragtedes for mindre gode Søbaade, men man holdt dog fast ved dem, fordi de kun brugte en forholdsvis ringe Tid til at dykke.

Forsøgene drejede sig hovedsagelig om følgende Punkter:

- 1) Sejlads i Overfladen.
- 2) Opholds- og Beboelsesforhold.
- 3) Overgang fra Sejlads i Overfladen til Sejlads under Vandets Overflade.
- 4) Sejlads i neddykket Tilstand.

Forsøgene faldt saa godt som alle ud til Fordel for »Aigrette«.

Med Hensyn til Sejladsen i Overfladen viste »Aigrette« sig i alle Henseender »Z« betydelig overlegen, idet disse Forsøg, der hovedsagelig foretoges i daarligt Vejr, stemplede »Aigrette« som en udmærket Søbaad,

der manøvrerede fortrinligt og hævede sig let paa Søerne, saa at Mandskabet befandt sig særdeles vel, selv i meget svær Sø.

»Z« derimod arbejdede haardt og rullede saa stærkt, at Opholdet om Bord næsten var utaaleligt for Besætningen, der paa Overbygningen blev drivvaad af Søsprøjt og nedenunder blev søsyg paa Grund af de stærke Bevægelser. De opnaaede Farter i Overfladen var for Aigrettes Vedkommende 8.72 Knob, for Z's 8.3.

Man havde egentlig tænkt sig, at Forsøgene vedrørende den Tid, der behøvedes til at dykke ned under Vandfladen, skulde falde ud til Fordel for »Z«, som er en forbedret Farfadet, og denne Baad har kun brugt 1 m. 30 s. til at dykke, medens Tiden hertil for »Aigrettes« Vedkommende var anslaaet til c. 5 m. Men ogsaa her gik Aigrette af med Sejren! Til de 3 Forsøg, som i saa Henseende blev foretaget, brugte Aigrette 4 m. 30 s., 4 m. 14 s. og 4 m. 50 s, medens Z brugte 5 m. 20 s., 4 m. 30 s. og 10 m. Det sidste af disse Forsøg skete ved Overraskelse og er derfor ganske karakteristisk.

Hvad Navigationen under Vandets Overflade angaar, da har der ikke vist sig nogen væsentlig Forskel i de to Baades Manøvreer; i saa Henseende skulde de begge have vist fortrinlige Egenskaber. Z's største Fart under Vandets Overflade var 5 Knob med 150 HK., Aigrettes 6.35 med 143 HK., medens de tilsvarende beregnede Farter var 7.2 og 6.7 Knob. I det hele taget er man for begge Baades Vedkommende blevet meget skuffet med Hensyn til Farten, der, saavel under Sejlads i Overfladen som i neddykket Tilstand langt fra svarede til den beregnede. Dog ogsaa her var Fordelen paa Aigrettes Side.

Resultatet af ovenstaaende Forsøg synes at være det, at de fremtidige »sous-manns offensifs« skal være »submersibles« af Aigrette-Typen, men betydelig større og noget modificerede, som Følge af andre under disse

Forsøg indhøstede Erfaringer, hvorom der dog ikke foreligger noget for Offentligheden. Marineministeren har ogsaa udtalt sig i den Retning under Forhandlingerne om Marinebudgettet i Senatet i April, og han omtaler ogsaa her, at de fremtidige »sous-marins défensifs« skal være »sous-marins« paa omkring 100 Tons. Foreløbig er dog al Kraften blev lagt paa de store Baade, af hvilke ikke mindre end 20 ere blevne satte paa Stabelen i 1905 (se ovenfor). Om de 20 andre submersibles, som i 1906 skal sættes under Bygning, forlyder det, at de skal deplacere c. 500 Tons.

Har man før i Frankrig vaklet og ikke vidst, i hvilken Retning Udviklingen skulde gaa, da synes man dog nu at være kommet til et Resultat, der rimeligvis for nogen Tid vil sikre Frankrig en betydelig Overlegenhed over de andre europæiske Mariner, hvad angaar Spørgsmaalet: Undervandsbaade.

Forskelligt.

Torpedotransportskibet »la Foudre«, med Undervandsbaadene Perle og Esturgeon samt 4 Vedetbaade om Bord, har i Efteraaret konvoyeret Torpedobaadsjageren Rapière og Torpedobaadene Nr. 255, 284, 285, 286, 291 og 292 til Saigon. Rapière skal erstatte Pistolet i Orienteskadren, og de 6 Torpedobaade skal forstærke Torpedobaadsdelingerne i de kinesiske Farvande.

For at faa to Udgange fra Toulons Red for Torpedo- og Undervandsbaade skal Landtangen »les Sablettes« gennemskæres med en Kanal, som skal være 25 m. bred og 5 m. dyb. Desuden skal der udfor Kanalen bygges to Bølgebrydere, der kommer til at danne en Slags Forhavn. Omkostningerne ved dette Anlæg anslaaes til 1 Mill. Frcs.

Ministeriet har bestemt, at »la Penfeld« (den Havarm, ved hvilken Brests Værft ligger) skal omdannes til et stort Havnebassin, hvor Vandstanden ved Hjælp af Sluser bestandig skal svare til Springtids Højvande. Grunden til, at dette store Arbejde, hvis Udførelse vil tage flere Aar, skal foretages, er den, at »la Penfeld« ved Lavvande ikke havde den tilstrækkelige Bredde og Dybde for de nye store Krydsere, der kun med megen Vanskelighed kunde manøvrere i Nærheden af Kajerne og ofte ved Forhalinger o. l. led betydelige Havarier.

Projektørerne til alle nye Panserskibe og Panserkrydsere skal for Fremtiden være 75 cm. i Stedet for 60 cm.

Dok Nr. 2 i Lorient er blevet forlænget fra 160 m. til 188.6 m.

Krydseren »Fleurus« skal erstatte »Bougainville« som Annex til Skoleskibet »Borda«, hvilket betyder et Skridt videre henimod Afskaffelsen af Sejlskibsuddannelsen for Kadetterne.

Projektilet til den nye 75 cm. P. K. skal veje 6.400 kg. og have en Begyndelseshastighed af 950 m.

Havarier.

Under en Natmanøvre ved Lorient i Natten til den 27. Januar 1905 fandt der en Kollision Sted mellem Torpedo-Aviso Lance og Torpedobaad Nr. 167. Denne sidste skulde sammen med to andre Torpedobaade opsøge og angribe Lance. Alle Baadene navigerede med blændede Lanterner, og Natten var meget mørk og taaget. Da Nr. 162 opdagede Lance og vilde foretage et Angreb paa den, kom den, blændet af Projektøren, for nær til

dette Skib, der løb ind i dens bagbords Side i Maskinrummet, hvor Kondensatoren og en Del af Rørledningen knustes; Rummet fyldtes straks af det udstømmende Vand. Kort før Sammenstødet havde man om Bord i Lance slaaet fuld Kraft bak, medens man i Nr. 162 havde forøget Farten for muligen at slippe foranom Lance. Straks efter Kollisionen slog Lances Chef langsom frem for at holde Stævnen fast og paa denne Maade understøtte Torpedobaaden, der ikke var langt fra at synke. Heldigvis holdt de vandtætte Skodder for og agter, saa Baaden forblev flydende. Ved Nødsignaler tilkaldtes de andre Baade, blandt hvilke Torpedobaadsjageren Sagaie. Denne og Lance lagde sig nu paa hver sin Side af Nr. 162, tog Kæder ned under den og bugserede den paa denne Maade under langsom Fart ind til Lorient, hvor den straks kom i Dok. Det viste sig her, at Hullet i Siden var 3 m. langt og 2 m. højt. Lances Stævn var bleven bøjet lidt til Siden, og Forrummet indtil Kollisionsskoddet var blevet fyldt med Vand. Intet Menneskeliv gik ved denne Lejlighed tabt.

Om Bord i Panserskibet Charemagne fandt der i Januar 1905, under Ophejsning af Ammunition, en Eksplosion Sted af en Krudtladning, hvorved Skodderne til Magasinet til Dels blev slaaede ind, og en Artillerist let saaredes. Lignende Tilfælde indtræffer ikke saa sjældent i den franske Marine; de skyldes som Regel en Dekomposition af Krudtet som Følge af for stærk Varme.

Torpedobaadsjageren Pistolet har stødt paa et ukendt Skær i Bugten Along i Tonkin. Havariet var dog ikke større, end at Baaden ved egen Hjælp kunde gaa til Saigon for der at blive repareret.

Panserkrydseren Montcalm har ligeledes rørt et

ukendt Skær i Bugten Along uden dog at faa noget større Havari.

Under en Natmanøvre i Juni løb Torpedobaadsjageren Harpon i taaget Vejr paa Grund paa Klipperne Happetout ved Cherbourg. Ved Hjælp af to Pramme blev Baaden atter taget af Grunden og ført ind til Værftet for at reparere. Det viste sig her, at den forude havde en 2.5 m. lang og 1 m. bred Revne; de vandtætte Skodder havde holdt godt og bidraget til at begrænse Revnens Længde.

Under Manøvre i Lorient's Havn løb Torpedobaadsjageren Sagaie ind i Kaserneskipet Finisterre, hvorved den mistede sin Ankerkran, sin Mast samt en 47 mm. Kanon.

Ved Begyndelsen af Flaademanøvrerne i Juli løb Panserskipet Hoche paa Grund i meget stærk Taage ved «la pointe sud de Médès», i Nærheden af Toulon. Heldigvis gik Skibet kun med 7 Mils Fart, og det kom ikke til at staa fastere, end at det ved egen Hjælp igen kunde komme af Grunden uden at have taget nogen som helst Skade.

Torpedobaad Nr. 149 har under Øvelse i Mærkesejlads rørt Grunden og faaet sin Skrueaksel havareret. Havariet blev udbedret i Cette.

Under Natmanøvre ved Toulon løb Torpedobaad Nr. 250 paa Grund ved Cap Maregaux, tæt ved Toulons Red. Baaden gik med 8 Knobs Fart, og Ulykken skete som Følge af, at man om Bord var blevet fuldstændig blændet af Projektører i Land. Grundstødningen skete paa Klippegrund, og Havariet var saa stort, at de tre forreste Rum fyldtes med Vand. Bjærgningen, der fore-

toges ved Værftets Foranstaltning, var meget vanskelig paa Grund af daarligt Vejr, men efter to Dages Arbejde lykkedes det dog ved Anbringelsen af 3 Makharoff-Maatter at tage Baaden af Grunden og bugsere den ind i Dok.

Atlantehavsdivisionens Admiralskib, Krydseren Duplex, der havde faaet sin midterste Skrue slaet i Stykker paa et Vragstykke i Nærheden af Las Palmas, er vendt tilbage til Frankrig for at reparere.

Under en Øvelse, som 1. Torpedobaadsdeling (Cherbourg) afholdt i September, hændte det, at Rattet i Torpedobaad Nr. 270 pludselig nægtede at funktionere. Torpedobaadene gik da i tætsluttet Orden, og da Chefen saa, at han stævnede lige ned mod Torpedobaad Nr. 229, slog han straks fuld Kraft Bak paa Maskinen. Denne Manøvre blev imidlertid ikke udført hurtigt nok, saa Sammenstødet fandt Sted, hvorved Nr. 229, der ramtes i Forrummet, fik et temmelig betydeligt Havari. Nr. 270 beholdt sin Stævn i Nr. 229, saaledes understøttende den, indtil de andre Baade i Delingen kunde komme til Hjælp. Bjærgningen gik for sig i meget fint og stille Vejr, saa begge Baadene med Lethed kunde slæbes ind til Cherbourg og sættes i Dok.

Ombord i Undervandsbaaden Gymnote fandt der i September en betydelig Eksplosion Sted under følgende Omstændigheder: Baaden var til Eftersyn i Toulon og skulde bl. a. have nye Akkumulatorer. En Morgen, da to Arbejdere gik om Bord og vilde tænde Lys for at kunne besørge deres Arbejde, antændtes ved en elektrisk Gnist de i Løbet af Natten fra de gamle Akkumulatorer udstrømmede Gasarter, og en stærk Eksplosion fandt Sted, hvorved begge Arbejdere haardt saaredes. Eksplosionen skete omtrent midt i Baaden lige under

Kommandotaarnet; den forreste Luge blev revet op og nogle Akkumulatorer ødelagdes, ellers tog Baaden ikke nogen videre Skade.

Panserkrydseren Sully, der den 8. Februar 1905 løb paa Grund i Bugten Along i Tonkin, er endelig den 30. September under en Tyfon knækket over i to Dele. I al denne Tid har man ihærdigt arbejdet paa og ingen Anstrængelse skyet for at faa Skibet af Grunden, men forskellige Uheld i Begyndelsen og stærke Storme senere har lagt saa mange Hindringer i Vejen, at man til sidst maatte opgive enhver Tanke om at bjærge selve Skibet og kun arbejdede paa at faa saa meget taget ud af Skibet som vel mulig. Sullys Forlis er et stort Tab for den franske Marine.

Undervandsbaaden Farfadet gik den 6. Juli i Bizerta-Søen i Nærheden af Værftet Sidi-Abdallah tilbunds paa 10 m. Vand med 14 Mand. Om denne saa sørgelige Ulykke, der er blevet omtalt saa udførligt i andre Tidsskrifter og Blade, skal her kun siges, at den, efter hvad der foreligger, nærmest skyldes en fejl Manøvre eller en daarlig Funktionering af en Luge og ikke en Konstruktionsfejl, hvad man til at begynde med, var tilbøjelig til at tro. Chefen for Farfadet er blevet frikendt af Retten, som var nedsat til at undersøge Sagen, idet den udtaler, at han (Chefen) har været Offer for et Ulykkestilfælde, som ikke var til at forudse og ikke lod sig afværge. Det synes, som om Retten har sluttet sig til den af den bekendte Ingeniør Laubeuf fremsatte Anskuelse, at Farfadet uanet er kommet ind i ferskt Vand fra en i Nærheden af Ulykkesstedet udløbende Aa, hvorved dens Flydeevne er blevet formindsket, og Baaden derved givet sig til at gaa ned før den egentlig var klar dertil.

Ombord i det under Bygning værende Panserskib *Republique* fandt en Aften, efter endt Arbejde en mindre Ildebrand Sted. Ilden var opstaaet paa Fyrpladsen i en Bunke gammel Tvist og havde bredt sig til nogle Træstillinger, der stode i Nærheden. Værftets Brandvæsen, der hurtig kom til Stede, blev dog snart Herrer over Ilden, saa den foraarsagede Skade ikke blev af nogen videre Betydning.

Krydseren *Cassard* stødte under en Maskinprøve paa en Grund Syd for Øen *S-Honorat*, hvorved Straakølen blev beskadiget og to Blade paa bagbords Skrue forvredne. Krydseren kom ved egen Hjælp igen af Grunden og ind til *Toulon*.

Fra fremmede Mariner.

Tyskland.

Af Kaptajn V. Garde.

Nybygninger og Ombygninger.

I 1905 færdigbyggedes følgende Skibe:

Linjeskibene: »Hessen« og »Preussen«, begge af Braunschweig-Klassen.

Begge Skibe højste Kommando i Efteraaret og indgik i den aktive Slagflaade, »Preussen« som Flagskib i II. Eskadre.

Paa en Prøve den 13de September opnaaede »Preussen« en Maksimumshastighed af 18,69 Knob med 18374 HK. og 116,7 Omdr. i Minutet.

»Hessen« opnaaede den 30te Oktober under en 24 Timers Udholdenhedsprøve 16,6 Knob med 11384 HK. og et Kulforbrug af 0,791 Kg. Den 15de November opnaaedes 18,28 Knob med 16900 HK.

Store Krydsere: »Yorck« og »Roon«.

»York« paaibegyndte sine »Prøver i Slutningen af November, »Roon« skulde efter Bestemmelsen have paaibegyndt sine samtidig, men har endnu ingen afholdt.

Begge Skibe er med deres 9500 Tons Deplacement ca. 500 Tons større end de to sidste Panserkrydsere »Friedrich Carl« og »Prinz Adalbert«. Maksimumsfarten er 21 Knob. Med 10 Knobs Fart er Aktionsradien 7500 Kvartmil. Armering: 4 Stk. 21 cm., 10 Stk. 15 cm., 12 Stk. 88 mm. og 4 Stk. 37 mm. HK. Vandliniepanser 100—80 mm., Citadelpanser 100 mm., Taarnpanser 150 mm. Der findes to Kommandotaarne pansrede med 150 mm. og 80 mm. Panser.

Krydsernes Overskib vil blive betydeligt lavere end de tidligere store Krydsere, som unægtelig ogsaa frembød et overmaade godt Maal. Tyskland er nu i Be-

siddelse af 6 Panserkrydsere, af hvilke dog 1 (Fürst Bismarck) befinder sig i Østasien.

Smaa Krydsere: »München«, »Berlin« og »Lübeck«.

»München« opnaaede en Maksimumsfart af 23,⁴⁵ Knob med 12388 HK.; under en 24 Timers Udholdenhedsprøve opnaaedes 20,⁴ Knob.

»Berlin« opnaaede en Maksimumsfart af 23,²⁶ Knob og under en 24 Timers Udholdenhedsprøve omtrent 21 Knobs Fart.

»Lübeck«, der som bekendt er forsynet med Turbinemaskiner og er bygget paa Vulkan Værft i Stettin, har afholdt en Række Forsøg sammen med Søsterskibet »Hamburg«, der er forsynet med Kolbemaskiner. Forsøg har været anstillet saavel med 8 mindre Propeller (2 paa hver af de 4 Aksler) som med 4 større Propeller. Det er endnu ikke lykkedes at naa op over »Hamburgs« Maksimumsfart; den største Fart angives til »noget over« 23 Knob, hvilket øjensynligt er mindre end »Münchens« og »Berlins« Maksimumsfarter. Under en 24 Timers sammenlignende Fart med 19 Knob var Kulforbruget i »Hamburg« 170,⁷⁸ Tons og i »Lübeck« 167,⁸⁷ Tons altsaa kun 3 Tons mindre ved en Fart, hvor det skulde være betydeligt mindre. »Lübecks« Maskiner vejer 77,⁵ Tons mindre end »Hamburgs«. Turbineanlægget bestaar af 2 lige store symmetrisk anbragte Systemer med hver 2 Aksler, af hvilke de to yderste drives af Højtryks de to inderste af Lavtryksturbiner.

Til alle 4 Aksler er knyttet særlige Bakturbiner, til de to inderste særlige Marchturbiner, af hvilke den Styrbords arbejder som Højtryksturbine, den Bagbords som Lavtryksturbine. Ved store Hastigheder følger Marchturbinerne med uden at arbejde, ved mindre Hastigheder forretter Marchturbinerne Hovedarbejdet, men Dampen passerer fra Marchturbinerne gennem de øvrige Fremturbiner og afgiver sin Energi til disse, inden den gaar til Kondensatorerne. Skønt »Lübecks« Turbiner

ikke har opfyldt de nærede Forventninger, vil Turbine-maskiner dog blive anbragt i den nye Krydser »Ersatz Wacht«, og man venter efter de nu indvundne Erfaringer at naa til et mere tilfredsstillende Resultat med dette Skib.

Ligesom de 2 sidstbyggede smaa Krydsere »Hamburg« og »Bremen« har ovennævnte 3 Krydsere et Deplacement af 3250 Tons og er altsaa omtrent 600 Tons større end de første smaa Krydsere af moderne Type.

Torpedobaade: S. 126—131. Disse Baade har et Deplacement af 420 Tons og et Dybgaaende af 2,8 m. (c. 7¹/₄ Fod). De er alle forsynede med Kolbemaskiner (S 126 er, som senere anført, sunket efter Kollision og er endnu ikke hævet).

De i 1904 færdigbyggede Torpedobaade S. 120—125 har opnaaet følgende Resultater ved 3 Timers Forceringsprøver.

S 120.....	27,01	Knob	} Deplacement 390 Tons.
S 121.....	27,09	-	
S 122.....	27,0	-	
S 123.....	27,27	-	
S 124.....	28,80	-	

Turbinebaaden S 125...	26,60	Knob	ved 446 Tons Depl.
	27,75	-	} - 386 -
	28,0	-	

Som Medium af 4 Løb paa Milen ved Neukrug opnaaede den 28,92 Knob, og højst opnaaede Fart var 29 Knob.

S 125 har 3 Aksler forsynet hver med 1 Propeller. Den midterste Aksel drives af en Højtryksturbine, de to Sideaksler enten af Hovedturbinens Lavtryksturbiner eller af Marchturbiner. Paa Sideakslerne kan desuden Bakturbinerne virke. Manøvrer sker udelukkende ved Hjælp af Sideturbinerne. Maksimumsomsdrejningerne pr. Minut er 865. Maskinerne vejer 7,65 Tons mindre end S 124's Kolbemaskiner.

Prøverne med S 125 har taget lang Tid og synes ligesaa lidt som Prøverne med »Lübeck« at have opfyldt de til Turbinerne knyttede Forventninger.

Specialskibe: Opmaalingsfartøj »Planet« og Artilleritender »Fuchs«.

Det første af disse Skibe højste Kommando i November og afgik efter afholdte Prøver til Sydhavet, hvor det skal afløse den gamle Kanonbaad »Møwe«, som udgaar af Flaadens Tal. »Fuchs« er et lille Skib med et Par hurtigskydende Kanoner; det skal knyttes til Artilleriskoleskibet.

Ombygning tilendebragtes af:

Linjeskibene »Brandenburg« og »Kurfürst Friedrich Wilhelm«, som er indgaaet i den aktive Slagflaade. Samtlige 4 Skibe af Brandenburg-Klassen er nu ombyggede 3: de er gjort mere brandfri, har faaet Kølerum til deres Ammunition og forskellige Forbedringer ved Artilleriet.

Af Flaadens Tal udgik:

De gamle Artilleriskoleskibe »Olga« og »Carola«, Havneskibene »Neptun« (gamle Friedrich Carl) og »Merkur« (gamle Arcona) samt Opmaalingsfartøjet »Møwe«.

Under Bygning er følgende Skibe:

Linjeskibe: Det sidste af Braunschweig-Klassens Skibe: »Lothringen« (færdig i Foraaret 1906); de 5 Skibe af Deutschland-Klassen nemlig: »Deutschland« (færdig til Foraaret), »Hannover« (P) som løb af Stablen paa K.W.Wilhelmshaven den 29de Sept. 1905 og bliver færdigt i første Halvdel af 1907, »Pommern« (O), der løb af Stablen paa Vulkan Værft i Stettin den 2den December 1905 og bliver færdigt i Foraaret 1907, Q og R, der bygges paa henholdsvis Germaniaværft i Kiel og Schichauværft i Danzig og bliver færdige i Sommeren 1908. Angaaende Forskellen mellem Braunschweig- og Deutschland-Klasserne henvises til Tidsskriftets Aargang 1905 Pag. 76—78.

Store Krydsere: C og D paa henholdsvis Weserværft i Bremen og Blohm & Voss i Hamburg. Begge Skibe skal være færdige i første Halvdel af 1907.

Disse to Panserkrydsere faar c. 12000 Tons Displacement og skal med 26000 HK. løbe 22,5 Knob. Armeringen kommer til at bestaa af 8 Stk. 21 cm. $L/40$ (imod 4 i Roon og Yorck) hvoraf de 4 i to Taarne og de 4 bag Citadelpanser. Mellemkalibret bestaar af 6 Stk. 15 cm., Antitorpedobaadsarmeringen udelukkende af 88 mm. PK. Artilleriets Opstilling giver følgende Antal Skyts i Laget: Forefter: 4 Stk. 21 cm., 2 Stk. 15 cm. og 8 Stk. 88 mm. Agterefter det samme Antal af samme Kalibre. Tvers til begge Sider: 6 Stk. 21 cm., 3 Stk. 15 cm. og 10 Stk. 88 mm.

Smaa Krydsere: »Leipzig« (N) afløbet den 21. Marts 1905 paa Weserværft (færdig 1906) »Danzig«, (Ersatz Alexandrine) afløbet paa K. W. i Danzig den 23de September 1905 (færdig 1907) og »Königsberg« (Ersatz Meteor) afløbet den 12. December 1906 paa K. W. i Kiel, (færdig 1907) endvidere de endnu ikke afløbne Krydsere O, Ersatz Wacht og Ersatz Blitz, der alle 3 skal være færdige i 1908.

Medens de to første af ovennævnte Krydsere har et Displacement af 3250 Tons har de 4 sidste 3400 Tons og faar en noget stærkere Armering, idet denne kommer til at bestaa af 10 Stk. 10,5 cm. $L/40$ og 8 Stk. 5,2 cm. $L/55$ mod 10 Stk. 10,5 cm. 10 Stk. 37 mm.

»Ersatz Wacht« faar Turbinemaskiner og skal ligesom »Lübeck« bygges paa Vulkan Værft. Endvidere

Torpedobaadene G 132—137 der bygges paa Germaniaværft i Kiel, og af hvilke en skal have Turbinemaskiner. Disse Baade faar et Displacement af 486 Tons, Lgd. 63 m., Dybg. 2 m., Br. 7 m. Angaaende deres Artilleriarmering vides endnu intet bestemt. De nuværende Baade er armeret med 3 Stk. 5 cm. $L/40$. Efter nogle Angivelser skal den nye Serie armeres med 4 Stkr.

5,2 cm. $L/55$ efter andre, desuden med 1 Stk. 88 mm., efter atter andre med 2 Stkr. 88 mm. og ingen 5,2 cm. Et er imidlertid givet, at det større Displacement skal benyttes til en betydelig Forøgelse af Armeringen. Et Forlydende har villet vide, at de vitale Dele i de nye Baade skulde have en let Panserbeskyttelse; dette kan dog neppe antages at blive gennemført i disse Baade, da der i saa Fald vistnok maa slaas af paa Baadenes Fart, hvilket strider imod de hidtil gældende Principer for de tyske Torpedobaades Konstruktion. Sandsynligere er det, at denne Foranstaltning først vil blive gennemført i de næste Baade, der skal have et endnu større Displacement (se herom senere).

Mineskibet A, der bygges paa Weserværft (færdig Efteraar 1906), Artilleriskoletenderskibet »Ersatz Hay«, Opmaalingseskib B og endelig en Undervandsbaad, som endnu i December ikke havde paa-begyndt sine Forsøg. Germaniaværft, som bygger Baaden, har derimod allerede i flere Aar paa egen Regning anstillet Forsøg med Undervandsbaade, konstruerede af en Spanier d'Equivilley. Medens den første Forsøgsbaad kun havde 16 Tons Displacement, har den nuværende 190 Tons. Drivkraften fremstilles ved Hjælp af Petroleum.

Ombygning: Det gamle Linjeskib »Württemberg« skal omdannes til Torpedoskoleskib og afløse gamle »Blücher«, som siden 80'erne har forrettet denne Tjeneste.

Aarets Begivenhed er iøvrigt:

Flaadeforslaget af 1906

(Tillæg til Flaadelov af 14. Juni 1900)

Dette Forslag, som i flere Aar har været imødeset med den største Spænding i flaadeinteresserede Kredse i Tyskland, har med Sommerens politiske Begivenheder som Baggrund faaet dobbelt Interesse. Selve Forslaget gaar kun ud paa en Forøgelse af Panserkrydsernes Antal

med 6 Skibe paa c. 15000 Tons Displacement og til en Pris af 27,5 Millioner Mark pr. Stk.; men samtidig med Flaadeforslaget er Budgettet for 1906 forelagt, og de Bemærkninger, som ledsager dette, viser, at det fremtidig er Hensigten at forøge Linjeskibenes Displacement til c. 18000 Tons og at forøge Torpedobaadsdivisionernes Tal fra 16 til 24 eller Baadenes Antal fra 96 til 144. Flaadeloven af 1900 skal som bekendt være gennemført i 1917; de aarlige Nybygninger tænkes fordelt saaledes:

Aar for 1ste Bevilling	Linjeskibe	Store Krydsere	Smaa Krydsere	Torpedobds Div.
1906	2	1	2	2
1907	2	1	2	2
1908	2	1	2	2
1909	2	1	2	2
1910	2	1	2	2
1911	1	2	2	2
1912	1	2	2	2
1913	1	1	2	2
1914	1	1	2	2
1915	1	1	2	2
1916	1	1	2	2
1917	2	—	2	2
Antal Nybgn. inden 1918	18	13	24	24

Af alle disse Nybygninger repræsenterer kun 1 Linjeskib og 1 lille Krydser egentlige Forøgelser i Henhold til Flaadeloven af 1900; 6 store Krydsere repræsenterer Forøgelser i Henhold til det nye Flaadeforslag, og 17 Linjeskibe, 7 store Krydsere og 23 smaa Krydsere repræsenterer Erstatningsnybygninger for Materiel, som, i Henhold til de gældende Levealdre for de forskellige Skibstyper, skal udgaa af Flaadens Tal inden Periodens Slutning (1918). I Løbet af 1906 foreslaas de to første Linjeskibserstatninger paabegyndt, idet de gamle Panserskibe »Sachsen« og »Bayern« skal erstattes. Linjeskibes og Krydseres Levetid er henholdsvis 25 og 20 Aar.

For Torpedobaadens Vedkommende fastsætter Flaadeloven af 1900 intet bestemt Antal, og det samme gælder den nye Flaadelov. Bemærkningerne til det nye Budget udtaler imidlertid, at det paatænkes aarligt at bygge 2 Divisioner à 6 Baade i Stedet for som hidtil 1 Division. Torpedobaadens Levetid fastsættes til 12 Aar.

Til Forsøg med og Anskaffelse af Undervandsbaade paatænkes aarligt anvendt 5 Millioner Mark.

Samtidig med disse Materielforøgelser stilles følgende Personelforøgelser i Udsigt:

	Søofficerer	Marineingeniører	Sanitetsofficerer	Intendantter	Underoff. og menige
For at kunne:					
besætte de fordrede store Krydsere	126	} 256	} 86	} 80	5643
— — Torpedobaade	53				2218
besætte de større Skibstyper	140				7514
udruste flere Specialskibe	164				842
bestride den forøgede Landtjeneste	132				
lede og betjene Artilleriet bedre..	90				1907
Forøgelse i Anledn. af de nye Fordr.	605	256	86	80	18124
Endnu manglende Forøgelser i Anledning af Lov af 1900	545	139	109	47	16976
Samlet Forøgelse indtil 1920	1150	395	195	127	35100

Søofficersforøgelsen omfatter 2 Admiraler, 6 Viceadmiraler, 12 Kontreadmiraler, 54 Kapitains z. See, 111 Freg., og Korvetkaptajner, 350 Kaptajnløjtnanter og 615 Løjtnanter.

De Lovforslaget ledsagende Bemærkninger fremhæver, at de nu forlangte 6 Krydsere kun er Gengangere fra Lovforslaget af 1900. Allerede dengang var der stærk Trang til en større Udenrigsflaade, men Rigsdagen nægtede Bevillingen til 6 store og 7 smaa Krydsere, skøndt Paabegyndelsen af disse var udsat til 1906 af Hensyn til den endnu stærkere Trang til Slag-

flaadens Forøgelse. Forholdene i de oversøiske Farvande har siden 1900 snarere forøget Nødvendigheden af Udenrigsflaadens Forøgelse end det modsatte, men ikke desto mindre er Tyskland nu saa svagt repræsenteret, at det fuldstændig træder i Skygge for de andre Stormagter; særlig i Østasien stiller Forholdene sig meget ugunstigt. De forbundne Regeringer ser sig derfor nødsaget til at gentage Fordringen om 6 store Krydsere, hvorved der, foruden de 8 store Krydsere, som skal knyttes til Slagflaaden og det fornødne Reservemateriel (4) vil blive 4 Krydsere disponible til Stationstjeneste og 4 til at danne en Krydsereskadre til Anvendelse, hvor Forholdene maatte gøre det mest ønskeligt. Lovforslaget ledsages af en Tabel og en grafisk Oversigt, som, mere drastisk end maaske strengt paalideligt, viser Tysklands enorme Underlegenhed paa alle de oversøiske Stationer. Lovforslaget er imidlertid i næsten alle Kredse i Tyskland blevet modtaget med et: «ikke mere?», og dets Gennemførelse maa anses som fuldstændig sikret, særlig under de nuværende politiske Forhold, hvor den tyske Nation naturligvis — ligesom alle andre vaagne Nationer — er villig til at bringe store Ofre for Fædrelandets Forsvar.

De Bemærkninger, som ledsager Budgetforslaget for 1906, fremhæver først, hvilken stor Rolle der vil tilfalde de tyske Torpedobaade saavel under en fjendtlig Blokade af Helgoland-Bugt som under den tyske Flaades Kamp i aaben Sø. De giver en Fremstilling af Udviklingen af de forskellige Typer af Torpedobaade og Torpedobaadsjagere i andre Lande og hævder Berettigelsen af, at Tyskland har forenet disse Typer i een: de søgaaende Torpedobaade. De giver endelig en Fremstilling af den engelske Kanalflaadens store Overlegenhed i Antal af søgaaende Torpedofartøjer (125 engelske imod 56 tyske) og fastslaar heri en tilstrækkelig Begrundelse af Nødvendigheden for Forøgelsen af de tyske Torpedo-

baades Antal. Af de paaregnede 144 Baade skal 36 staa i Reserve uden fast Besætning, af de øvrige 108 skal $\frac{1}{3}$ være udrustet som Skolebaade med fuld Besætning, $\frac{1}{3}$ være udrustet som Manøvreffotiller med fuld Besætning og $\frac{1}{3}$ holdes i Reserve med Stambesætninger om Bord.

For Undervandsbaadenes Vedkommende hævdes det, at man nu er kommet saa vidt i Udlandet, at Tyskland kan tage fat paa Bygning af »Submersibles« af stort Displacement og forholdsvis betydelig Aktionsradius uden at risikere at komme til at betale altfor dyre Lærepenge. Det gøres dog samtidig gældende, at Undervandsbaadenes største Berettigelse endnu ligger i deres moralske Betydning overfor en blokerende Fjende.

Som Begrundelse for Nødvendigheden af Linjeskibenes Displacementforøgelse indtil 18000 Tons henviser Bemærkningerne kun til den Udvikling, som har fundet Sted i alle de toneangivende Mariner, særlig efter de sidste Krigserfaringer. Artilleriets overvejende Betydning, Skudafstandenes Forøgelse, det tidligere Mellemkalibers fuldstændige Utilstrækkelighed efter at Torpedoskudvidden maa regnes til 3000 Meter, større Fordringer til Fart m. m. — alle disse Hensyn nødvendiggør en betydelig Opgang i Displacementet.

For de store Krydseres Displacementforøgelse til 15000 Tons taler lignende Grunde, og særlig da Fordringerne til kraftigere Artilleri, større Fart (mindst 23 Knob) og Aktionsradius, samt Hensyn til, at Krydserne i paatrængende Tilfælde skal kunne benyttes i Slaglinien.

For de smaa Krydseres Vedkommende er et større Displacement nødvendigt, for at de kan bevare deres Overlegenhed i Fart overfor de store Krydsere, og for at de i givet Tilfælde kan optræde som Torpedobaadsjagere. Der tænkes dog ikke paa at give dem en større Fart end Torpedobaadene, men der henvises til, at disse aldrig senere vil opnaa den paa Prøverne

opnaaede Maksimumsfart, medens dette særdeles vel kan finde Sted for Krydsernes Vedkommende.

Ogsaa Torpedobaadenes Deplacement bør forøges af Hensyn til den store Fart (36 Knob), som de nyeste engelske Torpedobaadsjagere skal være i Besiddelse af og af Hensyn til den større Artilleri-Armering, som maa fordres i Torpedobaadene.

Priserne paa de projekterede Skibe og Baade anslaaes til:

et Linjeskib	36,5	Mill. Mark	(+ 12,22)
en stor Krydser	27,5	—	(+ 8,88)
en lille —	6,88	—	0
en Torpedobaadsdivision	8,87	—	(+ 1,66)

Hverken det nye Flaadeforslag eller Budgettet antyder, at Bygningstiden for de enkelte Skibe skal forkortes. Da Bygningstiden for et Linjeskib og en stor Krydser er omtrent 4 Aar i Tyskland, kunde der jo være god Anledning til at søge dette Forhold forandret, men Regeringerne har øjensynlig ment at maatte tage skyldige Hensyn til Rigets mindre gunstige finansielle Forhold. Efter de foreslaaede Forøgelse vil Marinebudgettet efterhaanden forøges fra 233 Millioner Mark i 1905 til 330 Milioner Mark i 1917. Dækning for de forøgede Udgifter søges tilvejebragt ved forøget Tobaks-, Øl-, Arve- og adskillige andre Afgifter. Rigsdagen beskæftiger sig for Øjeblikket med at søge de smukkeste Blomster ud af den Buket, som Finansministeren har præsenteret den.

I naturlig Forbindelse med Projekterne om de nye store Krigsskibe staar Planerne om Udvidelse ved Nord-Østersøkanalen. De nuværende Sluser er for smaa, og det drejer sig derfor om Anlæg af en ny Sluse saavel ved Holtenu som ved Brunsbüttel. Selve Kanalen skal derimod ingen Forandringer undergaa. Under Rigsdagens Forhandlinger om Bevilling af 100000 Mark til Udarbejdelse af Planer for de nye Anlæg blev det fore-

slaaet at henvise Forslaget til Behandling sammen med Flaadeforslaget. Regeringen modsatte sig dette Forslag under Henvisning til, at Trafiken steg saa enormt, at Udvidelserne ogsaa nødvendiggjordes af Handelshensyn. Forslaget toges derefter tilbage. Samme Skæbne fik et Forslag om at Ledelsen af Kanalens Anliggender skulle overgaa til Preussen i Stedet for som nu at henhøre under Riget.

Flaademanøvrer.

Fra den 7de til den 12te September afholdt Slagflaaden samlede taktiske Øvelser i Helgoland Bugt under Ledelse af Storamiral v. Koester. 13 Linieskibe, 2 Kystforsvarsskibe, 1 stor, 9 smaa Krydsere, 36 Torpedobaade, 2 Flotillefartøjer og Mineskibet Pelikan deltog i Øvelsen, der var baseret paa den Supposition, at den tyske Bugt blev blokeret af en paa Linjeskibe og Krydsere meget overlegen gul Styrke; denne stod under Kommando af Viceadmiral Fischel. Den tyske Mobilisering var forløbet planmæssig, og de tyske Søstridskræfter (Blaa Styrke) var samlet paa Elben under Kommando af Viceadmiral Grev v. Baudissin. Paa Grund af Materiellets Faatallighed maatte enkelte Skibe repræsentere Styrker.

Hovedformaalet med Øvelsen var at indvinde Erfaringer for Anvendelsen af Torpedobaade ved Elbmundingsens Forsvar. For første Gang deltog et saa stort Antal Baade som ovenfor nævnt i Flaadeøvelserne, der varede uafbrudt i 6 Dage og Nætter. Vejret var imidlertid meget ugunstigt, og Søen var saa høj, at Torpedobaadene kun undtagelsesvis kunde benyttes. Først den sidste Nat lykkedes det at gennemføre et Torpedobaadsangreb paa det fjendtlige Gros, som blev stærkt medtaget. Trediedelen af de blaa Baade gik dog samtidig i Løbet. I Morgendæmringen angreb blaa Hovedstyrken den af Torpedobaadsangrebet medtagne gule Hoved-

styrke, som dog endnu var saa overlegen, at blaa Hovedstyrke efter halvanden Times Kamp maatte trække sig ind under Elbforternes Beskyttelse. Gul Styrke fulgte imidlertid efter, og der udviklede sig en Kamp imellem Forterne og Skibene, som endte med gul Styrkes Nederlag; til Slutning foretog de endnu krigsdygtige blaa Torpedobaade et Angreb paa gul Styrke.

Trods det haarde Vejr og den anstrengende Tjeneste havdes der ingen Havarier paa Materiellet.

Aarets Havarier¹).

Om Eftermiddagen den 16de Februar grundstødte Linjeskibet »Wörth« paa Nordsiden af Indløbet til Kieler Fjord, medens det var beskæftiget med Torpedoskydning. Vejret var usigtbart. Den 18de om Morgenen kom Skibet atter flot efter at have lægtet 785 Tons. Skibet gik i Dok; Skaden bestod kun i nogle flade Buler paa begge Sider af Kølen.

Under Natmanøvrer den 28de Februar fandt der Sammenstød Sted imellem Krydseren »Amazonen« og Divisionsbaad D. 6. Begge Skibe led Skade og maatte søge Havn for at reparere. Menneskeliv gik ikke tabt.

Den 3die Marts grundstødte Linjeskibet »Mecklenburg« paa Sydsiden af Hatter Rev og kom først flot den 5te, efter at have losset c. 1100 Tons Vægt, og efter at Vandet var steget. Skibet var paa Rejse fra Wilhelmshaven N. om Skagen til Kiel. Chefen havde Ordre til, hvis Forholdene tillod det, at verificere det Mærke, som de tyske Skibe benytter, naar de staar imellem Hatter-Rev og Hatter-Barn. Da Vejret var gunstigt, besluttede Chefen,

¹) Hensigten med nedenstaaende Oversigt er at give et Indtryk af de Havarier, som Aaret igennem indtræffer i en Marine, hvor man arbejder uden at tage Hensyn til den offentlige Mening.

som var kendt i Farvandet, og som selv var paa Broen, at benytte Lejligheden, og stod 200 Meter Syd om Tokosten; $3\frac{1}{2}$ Minut efter at have passeret denne med Kurs Vt S tørnede Skibet paa Stenbund med 9 Miles Fart. Chefen hævdede, at Kosten maa have staaet fejlt. Retten synes at have taget Hensyn hertil, thi den ikendte ham den mildeste Straf — 1 Dags Kammerarrest — fordi han kun havde rettet sig efter Kosten og ikke havde benyttet Loddet, samt fordi han ikke havde taget tilstrækkeligt Hensyn til Strømmen, der den paa-gældende Dag var sydlig. Skibet fik flere Huller i Yderbunden og var ikke sejldygtigt igen før den 19. April.

Paa Kejserens Middelhavsrejse i April havde »Friedrich Carl« et Sammenstød i Gibraltar med det engelske Linjeskib »Prince George«. Sidstnævnte laa fortøjet ved en Kaj, ved hvilken »Friedrich Carl« skulde lægge til. Sammenstødet skyldtes Uagtsomhed hos den Mand, som passede Maskintelegrafen i »Friedrich Carl«, idet han satte Telegeafen paa »frem« i Stedet for paa »bak« og gentog Fejltagelsen, da der blev beordret fuld Kraft bak. »Prince George« fik et Hul i Bougen.

Under Natmanøvrer udfor Sassnitz den 11te Maj kolliderede Torpedobaadene S 117, S 75 og S 81 med hinanden: Den førstnævnte Baad led kun ringe, de to sidstnævnte derimod betydelig Skade og maatte slæbes ind til Kiel for at reparere. Menneskeliv gik ikke tabt.

Den 29de Maj grundstødte lille Krydser »Frauenlob« under Udsejling fra Wilhelmshaven tæt udenfor Fort Brinkamahof. Uheldet skyldtes et Havari paa Styreap-

paraterne. Under det paafølgende Lavvande laa en Del af Skroget næsten tørt. Der foretoges Udgravning af den bløde Bund langs Skibet, og med det næste Højvande lykkedes det at faa Skibet flot.

Den 5te Juli kolliderede Linjeskibet »Wørth« med Torpedobaad S 124 under Torpedoskydning udfor Slien. Ved Sammenstødet fyldtes et Fyrrum i Torpedobaaden med Vand, 3 Fyrbødere fik betydelige Skoldninger, den ene af dem døde kort efter af sine Saar. Chefen for Torpedobaaden skød sig.

Den 18de Juli kolliderede Torpedobaad S. 65 med en privat Dampet udfør Sassnitz. Begge Skibe led ringe Skade; Dampet var Skyld i Sammenstødet.

Den 13de Juli strandede Kutteren »Wille« udenfor Jahden og blev Vrag. Kutteren har i en Aarrække været benyttet som Øvelsesfartøj for Officerer.

Efter det tyske Flaadebesøg i Stockholm grundstødte 3 Skibe, »K. Wilhelm II«, »Brandenburg« og »Friedrich Carl« under Udsejling gennem Skærgaarden. Medens de to førstnævnte Skibe kun led ubetydelige Beskadigelser, gik det noget mere ud over »Friedrich Carl«, som fik Kølen beskadiget, en Del Nitnagler sønderrevet, hvorved nogle Celler fyldtes med Vand, nogle Buler paa Bagbordsside langs Kølen og endelig to Skrueblade afrevet. Reparationen varede c. 1 Maaned. Skibene havde Lods.

Lille Krydrer »Seeadler« løb den 8de September paa Kentrev udenfor Singapore. Den 9de kom Krydseren flot ved egen Hjælp uden at have taget Skade.

Kadetskibet »Stosch« kom den 16de September paa Grund i Cintra-Bugt paa den vestafrikanske Kyst. Skibet kom hurtig flot, men det viste sig, at Roret var slaaet los og var saa stærkt beskadiget, at det kun kunde benyttes med største Forsigtighed. Chefen satte derfor Kurs efter Las Palmas, men maatte undervejs søge Bugserhjælp af en engelsk Damper, da det blæste op. Da Skaden ikke kunde repareres, uden at Skibet gik i Dok, blev der sendt en Slæbedamper til Las Palmas fra Liverpool. »Stosch« blev derefter slæbt til Cadiz, hvor den kom i Dok og laa under Reparation til den 18. Januar.

Den 9de November grundstødte lille Krydser »Arcona« Nord for Skanseodde ved Fredericia. Krydseren kom samme Dag flot ved egen Hjælp.

Den 17de November om Aftenen kolliderede lille Krydser »Undine« med den nye store Torpedobaad S 126 ved Gabelsflak udfor Kielerfjord. En Kedel eksploderede i Torpedobaaden, og denne sank i Løbet af et Par Minuter. En Officer og 32 Mand druknede. Torpedobaaden ligger paa c. 20 Meter Vand og er endnu ikke bjerget.

Ulykken skete under et Natangreb, som Divisionen S 126—S 130 rettede mod Krydseren Undine, som var under Gang. Trods tyk Sneluft var Lanterneerne blændede. S 126 førte og blev saa blændet af »Undines« Projektør,

at den kom lige for Bougen af Krydseren, som saa at sige skar den midt over med sin Spore. En Kedel ramtes, og der paafolgte en eksplosionslignende Dampudstrømning, hvorved flere Mennesker fik svære Brandsaar, som for en enkelts Vedkommende havde Døden til Følge. S 127, som kom op klos agtenfor S 126, tørnede sammen med denne og fik en Del Beskadigelser samt en Mand revet over Bord.

Forskelligt.

Marinens Gnisttelegrafvæsen, som hidtil har været underlagt Torpedoforsøgskommandoen, er paa Grund af dets rivende Udvikling blevet henlagt som selvstændig Visksomhed direkte under Marinestationerne. Under Kiel sorterer Gniststationerne paa Rixhöft, Arkona, Marienleuchte, Bülk og Aarø — naar denne Station i en nær Fremtid bliver oprettet; under Wilhelmshaven sorterer Stationerne paa Hørnum (Sylt), Helgoland og Cuxhaven.

Under civile Autoriteter eller private Selskaber sorterer Stationerne paa Borkum, Borkum-Revs Fyrskib, Bremerhaven, Aussenweser Fyrskib og Fyrskibet Elbe I.

I Norddeich i Østfriesland i det NWligste Hjørne af det tyske Rige paatænkes der oprettet en mægtig Gnisttelegrafstation, som efter Sigende skal være i Stand til at spænde over 1500 Kilometer — d. v. s. imod Vest til 12^o V.Lgd, imod Øst ind over den russiske Grænse og imod Nord til en Cirkelperiferi, som gaar Nord om Færøerne og tæt syd om Lofoten. Stationen installeres af Berliner drahtlose efter System Telefunken. Rigspostforvaltningen ejer Stationen, til hvilken der bygges 65 Meter høje Taarne.

En interessant Natskydeøvelse af ejendommelig Natur afholdtes i Begyndelsen af August udfør Sassnitz under Overværelse af Kæjseren, som ønskede at se Antitorpedobaadsskytsets Virkning overfor Torpedobaade godtgjort ad praktisk Vej. Krydserne »Undine« og »Nympe« slæbte paa parallelle Kurser hver 3 med Kork fyldte gamle Torpedobaade i 1000 Meter lange Slæbere og med 21 Knobs Fart. Panserkrydseren »Prinz Adalbert« stod med 19 Knobs Fart paa modgaaende Kurs imellem Krydserne og beskød Torpedobaadene under Forbipassagen. Der synes kun at være foretaget 1 Løb, Passageafstandene nævnes ikke. 1 Baad sank, 1 Baad slæbtes med Nød i Havn, inden den sank, 3 Baade maatte betragtes som ukampdygtige, den 6te omtales ikke. »Prinz Adalbert« er som bekendt armeret med 12 Stkr. 88 mm. PK. og 10 Stkr. 37 mm. MK.

I Tsingtau (Kiautschou) oprettes et Marineværft. En Flydedok af 16000 Tons Bærekraft skal have Station ved Værftet.

De engelske Brigger.

Af H. Degenkolv.

Vi vide alle, at det i Krigsaarene 1808—14 lykkedes at erobre nogle engelske Orlogsbrigger. Hos mange er vistnok, ligesom hos mig, den Tanke opstaaet: hvad brugte man disse Brigger til, og hvad var deres endelige Skæbne? Hvis det kan intetessere Læserne af »Tidskrift for Søvæsen«, skal jeg tillade mig at meddele det lidet, jeg ved foretagen Arkivundersøgelse har erfaret til Besvarelse af nævnte Spørgsmaal.

»The Tickler« blev i Juni 1808 erobret af Premierløjtnant Wulff. Briggen var armeret med 2 Stkr. 18-pund. Kanoner og 12 Stkr. 18-pund. Karonader. Efter Erobringen blev den bragt ind til Nakskov, hvor den blev istandsat og oplagt »som i Krigstid«. Den blev Aaret efter ekviperet og afsejlede til Københavns Rhed, hvor den ankom 12. Marts; efter 30te September at være lagt ind i Flaadens Leie blev den desarmeret. I 1815 blev den solgt underhaanden.

»The Turbulent« blev 9de Juni 1808 erobret i Køgebugt; dens Armering var 12 Stkr. 18-pund., 2 Stkr. 9-pund. og 2 Stkr. 8-pund. Kanoner. Briggen blev 11te Juni bragt ind til Nyholm, og efter at den var bleven istandsat og ekviperet, blev den den 26de Juni lagt ud paa Rheden. Den 3die Marts 1809 lettede den fra Rheden, stod Syd paa og tog Station ved Nyborg, hvor den i September blev oplagt. I 1812 blev det bestemt, at den skulde anvendes som Koffardiskib, og den 9de November 1814 blev den solgt til Mægler Hørløw.

»Seagull«, erobret ved Norge 1808, førte 2 Stkr. 6-pund. Kanoner og 14 Stkr. 24-pund. Karonader. Briggen blev efter Erobringen bragt ind til Norge, hvor den i de paafølgende Aar til Stadighed havde Station. Efter Norges Adskillelse fra Danmark 1814 gik den ud af den danske Flaades Tal.

»The Tigress« blev 2den August 1808 erobret af Kaptajnløjtnant U. A. Schönheyder; den førte 10 Stkr. 18-pund. Karonader og 4 Stkr. 8-pund. Kanoner. Efter at være istandsat i Nakskov blev den ført til København, hvor den ankom 12te Marts 1809 og 15de Marts lagde ind til Nyholm; den blev kølkalet og eftersat og derefter fra 1ste Maj til 20de September anvendt paa Rheden til Øvelse for Kadetterne. Samme Anvendelse fik den i 1810 fra 23de April til 2den Juni. 28de April 1815 blev Briggen solgt ved Auktion.

»The Minx«, erobret af Premierløjtnant N. H. Tuxen

under Skagen 2den September 1809, var armeret med 2 Stkr. 18-pund. Kanoner, 10 Stkr. 18-pund. Karonader og 1 Stk. 4-pund. Houbits. Den blev bragt ind til Aalborg, hvor den blev oplagt og i 1810 solgt »som et andet Priisskib«.

»The Safeguard«, af Premierløtnant Wigelsen erobret 29de Juni 1811 ud for Udbyhøj, 3 Mil til Søs, var armeret med 2 Stkr. 6-pund. Kanoner, 10 Stkr. 18-pund. Karonader og 1 Stk. 50-pund Morteer. Den blev bragt ind til Udbyhøj og 23de December 1811 solgt til Kammerraad Esmark.

»The Manly« blev af Kaptajn H. P. Holm, Briggen Lolland, erobret 2den September 1811 under Arendal; Armeringen var 2 Stkr. 6-pund. Kanoner og 10 Stkr. 18-pund. Karonader. Den blev bragt ind til Norge, hvor den blev solgt.

»Attacke«, af den jyske Kanonbaadsflotille erobret 19de August 1812, armeret med 2 Stkr. 12-pund. Kanoner og 11 Stkr. 18-pund. Karonader, blev bragt ind til Udbyhøj og solgt.

Skønt Talen jo kun skulde dreje sig om »Brigger«, vil jeg dog gerne medtage ogsaa den engelske Orlogskutter »The Alban«, som 12te September 1810 under Læsø maatte stryge for Premierløjtnant Falsen. Denne Kutter, der synes at have været forholdsvis stærkt armeret, nemlig med 10 Stkr. 18-pund. og 2 Stkr. 12-pund. Karonader, blev efter Erobringen bragt ind til Aalborg og derefter anvendt paa Stationen ved Fladstrand. Under 18de Maj 1811 blev det bestemt, at den skulde henhøre til den norske Sødefension, og fra Fladstrand stod den Sejl for at afgaa til Norge; men paa denne Rejse blev den tilbageerobret af de Engleske.

De Forenede Staters Marine.

Af Premierløjtnant Hj. Rechnitzer.

I. Efter at de nordamerikanske Fristater i Aaret 1783 var blevne anerkendte som selvstændig Stat, hængik der et Tidsrum af ca. 20 Aar, inden man skred til Oprettelsen af et særligt Marinedepartement med egen Sekretær. Men dog vedblev Marinen, der hidtil havde været underlagt Krigsdepartementet, at føre en forholdsvis beskeden Tilværelse; Interessen for den var yderst ringe, og de faa Krigsskibe blev mest anvendte i Udlandet til Beskyttelse for den stadig opblomstrende Søhandel. — Ved Borgerkrigens Udbrud i 1861 var Marinen derfor meget lidt krigsberedt; i de hjemlige Farvande var der kun faa Skibe, mest gamle Træfregatter og Kanonbaade, at ty til; ingen Reserve fandtes der, hverken af Materiel eller Mandskab, og tilmed faldt ved Krigens Begyndelse Orlogsværftet i Norfolk, hvor der fandtes 14 Skibe, 3 000 Stk. Skyts og store Granat- og Krudtmagasiner, i Sydstaternes Hænder. Det lykkedes herved disse, der var saa godt som uden maritime Hjælpemidler, at organisere en forholdsvis kraftig Modstand og at kunne bestykke Befæstningsanlægene paa deres Territorium. Men med forbavsende Energi tog Nordstaterne fat paa Udviklingen af deres Søvæsen. De næsten stampede Skibe op af Jorden, Nationalformuen omsattes i Skibe, Maskiner, Ammunition og Kul, et dygtigt Personel blev oparbejdet, og jo længere Krigen varede, desto dygtigere, dristigere, mere byttelystne blev de — de høje Prisepenge lokkede og sikrede deres Indehavere et ærefuldt, behageligt Liv efter Krigen. I Løbet af Borgerkrigens 4 Aar voksede Antallet af armerede Fartøjer fra 41 til 671 og Personellet i samme Tidsrum fra 6700 til 51 000. Men den Energi, hvormed Søkrigs-

materiellet blev oparbejdet, den korte Tid, hvori Bygningen af John Ericsons Monitor tilendebragtes, og de glimrende Resultater, som Monitorerne i det hele taget opviste, blændede maaske Øjnene paa mange og bibragte dem den Opfattelse, at et effektivt Krigsmateriel i Fredens Tid ikke var paatrængende nødvendigt. Naar her til føjes, at Freden sluttedes som Følge af Robert Lees Overgivelse ved Appomatox, kan man maaske forstaa, at Marinen efter Borgerkrigen forfaldt og sygnede hen. De amerikanske Værfter stod saa godt som tomme i de første 18 Aar efter Borgerkrigen, den amerikanske Handelsflaade forfaldt ligeledes, og den oversøiske Fart gik mer og mer over til at besørages af europæiske Skibe, saa at de private Værfter i Amerika maatte nøjes med at tilfredsstille de Krav, som Kystfarten og Sejladsen paa Søerne og Floderne krævede. Nogle Fregatter viste en Gang imellem Flaaget paa fjerne Steder og var egentlig det eneste Tegn paa, at den amerikanske Marine ikke blot eksisterede af Navn.

Hovedinteressen var koncentreret i at afbetale den store Gæld, der var Følgen af Borgerkrigen, og man opofrede for dette FormaaIs Indfrielse alle andre Interesser og lod haant om Værfter og hele den specielle Industri, der vedrører det maritime Krigsberedskab. Hermed skal dog ikke være sagt, at det manglede Marinen paa Talsmænd i denne for den saa golde Periode. Marinedepartementet gjorde Gang paa Gang opmærksom paa Flaadens Forfald og foreholdt baade Præsidenten og Kongressen, hvor paatrængende nødvendigt det var for Unionen at have en kraftig Flaade. Der henvistes til, at Panserskibsflaaden var bleven anskaffet i Løbet af Borgerkrigen, og som Følge af Hastværket var mangelfuld saavel i Plan som i Udførelse. Det indrømmedes vel, at Monitorerne var udmærkede Fartøjer, fortrinlig egnede til Hjelpeforsvar af egne Kyster, men som søgaaende Kampskibe var de af ringe Værd. Det foreslo-

ges at bygge større søgaaende Kampskibe med Bredsidebatterier, uigennemtrængeligt Panser og med Sejlkraft nok til at kunne bruges som Sejlskibe. Med 4 saadanne Skibe i Forbindelse med Monitorerne og Torpedoer til Havneforsvar mente man at have et godt Grundlag for en Flaade, der vel ikke vilde staa i noget rimeligt Forhold til Søhandelen, eller som vilde nærme sig andre maritime Magter i Styrke, men som dog vilde være tilstrækkelig til at indgyde Agtelse i Udlandet, og som i Tilfælde af en pludselig udbrydende Krig vilde skaffe Tid til at organisere og anvende Landets Hjælpe-midler og Nationens Energi paa passende Maade.

Efter at have gjort opmærksom paa den sørgelige Tilstand, hvori Regeringsværfterne var, og hvor daarligt skikkede de var til at tilfredsstille den nyere Skibbygnings Fordringer, beklagede Departementet sig over, hvor slet der var sørget for Tilvejebringelse af Under-officerer og Menige, og det skizzerede en ny Plan, hvorved bedre Kræfter kunde knyttes til Marinen og nye Generationer opdrages, ligesom det blev foreslaaet at indrullere alle Søfolk for at kunne indkalde dem til Tjeneste i Krigstid.

Heller ikke den amerikanske Presse var lutter Begejstring over Flaadens Tilstand. Ogsaa den ankede over, at der ikke fandtes søgaaende Panserskibe, men kun pansrede Druknemaskiner, og den foreslog, at man skulde anvende et Beløb af 100 Millioner Dollars for at skabe en Flaade, der kunde maale sig med Englands.

I en Indberetning fra Admiral Parker i 1874 hedder det bl. a.: Vore Skibe mangler 2 Hovedegenskaber — Fart og Bestykning. I Marinen er man opfyldt af Ønsket om at faa et bedre Materiel, navnlig efter at man ved Eskadreøvelserne i Vestindien er kommen til Erkendelse af, at den samlede Eskadre som Følge af dens slette Kampegenskaber vilde være ude af Stand til at optage Kampen med en fjendtlig Flaadeafdeling af

kun Fjerdedelen i numerisk Styrke, men bestaaende af tidssvarende Skibe. Brød en Krig ud i den nærmeste Fremtid, vilde Klogskab utvivlsomt paabyde at forblive i Havn og ikke foretage nogensomhelst Flaadeoperation med vore saakaldte Panserskibe. Det vilde være bedre for os slet ingen Flaade at have end den nuværende, undtagen for det særegne Tilfælde, at vi først underrettede Verden om, at vor Flaade kun er bestemt til at beskytte Missionærerne mod de Vilde paa Sydhavsøerne.

I 1876 læser man om Flaadens Dekadence: Det er sikkert en sørgelig Tilstand, saa meget sørgeligere som vi ved Slutningen af Borgerkrigen var i Besiddelse af en af Verdens stolteste Flaader, som det meget vel havde været mulig ved nogen Omsigt og Ærlighed og med ikke overdrevne Bekostninger at bevare i en for vort Øjemed respektabel og passende Form. Desværre har Forvaltningen, navnlig i de 8 Aar af Grants Regering, været ganske overordentlig uduelig, og vist aldrig er offentlig Ejendom bleven bestyret paa saa uforsvarlig en Maade. Ganske vist har man affattet det aarlige Marinebudget saaledes, at Misèren ikke straks falder i Øjnene, men ved et nøjere Studium bibringes man den Overbevisning, at Sømagten er ganske elendig, og at man gjorde bedre i at tale om en Søafmagt. — For et Land med en Befolkning paa mere end 40 Mill. Mennesker, rigt og ikke staaende tilbage for noget i Foretagsomhed, et Land, der indtager en af de første Pladser blandt Jordens Handelsfolk, beskyttet af tvende Have med langt den største Kyststrækning at forsvare, for et saadant Land er Flaadens Tilstand henvist til en Sømagt af 4de Rang. — En talrig Armé, som der takket være Landets geografiske Beliggenhed ingen Brug er for, lader sig til Nød stille paa Benene med kort Tidsfrist, men en Flaade, som i højeste Grad tiltrænges, er ikke nu til Dags Øjeblikkets Værk, men fordrer mange Aar til Tilvejebringelsen.

Kongressen synes imidlertid at have været ganske godt tilfreds og har vel troet paa, at man ligesom i Borgerkrigens Tid i en Fart kunde skabe en Flaade af Rang, saafremt der skulde udbryde Krig. — Den var ganske vist paa det rene med det ønskelige i at faa Krydsere til Beskyttelse af Handelen, navnlig saadanne, der med forholdsvis let Armering havde stor Hastighed for saavel Sejl som Damp. Men meget skeptisk stillede den sig overfor Spørgsmaalet Panserskibe, idet den mente, at disse allerede havde haft deres Glansperiode, og at Torpedoernes Fremkomst vilde befri Staterne for de yderst kostbare Krigsmaskiner som Panserskibene var. — Skulde Amerika anskaffe sig en Panserskibsflaade, burde en saadan tælle mindst 20 Fartøjer, af hvilke ethvert maatte være i Stand til at kunne optage Kampen med de stærkeste fremmede Panserskibe. En saadan Flaade vilde koste mindst 40 Mill. Doll.; den vilde kunne forsvare Kysterne mod alle bestaaende Kampskibe, men den vilde ikke være i Stand til at forhindre Ødelæggelsen af den amerikanske Handel ved hurtige Kapere, ligesom den heller intet vilde kunne foretage sig overfor fremmede Havne, der var forsvarede af Torpedobatterier og Miner. I fremmede Farvande vilde bedst upansrede, let armerede og hurtige Skibe kunne ødelægge den fjendtlige Søhandel og uden store Anstrængelser undvige de svære Panserskibe, hvem det skorter paa Hurtighed og Sødygtighed. — Ved egne Kyster er vi, takket være vort Torpedokorps Intelligens og Energi sikret mod Angreb. Selv i en Kamp mod den stærkeste Sømagt vilde Havnene være utilgængelige selv for den mest frygtindgydende svømmende Krigsmaskine, ja selv om alle Verdens Flaader angreb New-York, turde maaske ikke et eneste af Skibene passere Snevringerne. En Flaade, som laa ved Kysten, vilde Dagen igennem være usikker og kunde paa en eneste Nat sprænges i Luften. Forsvaret af Havnene og Ky-

sterne kan med Tillid overlades Torpedokorpset. — Lad os derfor ikke forhaste os med at bygge Panserskibe.

Som Resultat af de mange Overvejelser byggedes i Midten af Halvfjerserne nogle faa Krydsere, og nogle af de ældre Skibe blev moderniserede. Tillige byggedes, mest som Eksperiment, det upansrede Vædderskib »Alarm«, og Kølen blev lagt til 5 Monitorer, Puritan paa 6 000 Tons, Miantonomoh, Amphitrite, Monadnock og Terror paa 3 900 Tons, men Kongressen nægtede senere de nødvendige Midler til Fortsættelse af Bygningen. Først i 1887 vedtoges det at fuldføre dem, hvorefter Miantonomoh blev færdig i 1891, de andre i 95 og 96.

I Begyndelsen af Firserne synes man endelig at være bleven klar over, at der maatte gøres noget for Flaaden, og en i samme Anledning nedsat Kommission bestaaende af Søofficerer og Ingeniører havde til Opgave at undersøge, hvorledes den følelige Mangel paa brugbart Materiel bedst kunde afhjælpes. I den Kommissionen knapt tilmaalte Tid af 4 Maaneder var det naturligvis vanskeligt at komme ordentlig til Bunds i Forholdene, men en Betænkning blev dog afgivet, hvoraf det fremgik, at man maatte anse søgaaende Panserskibe for unødvendige, men at man anbefalede Bygningen af 38 upansrede Krydsere af forskellige Klasser. Man foreslog disse anskaffede i Løbet af 8 Aar og mente, at denne Tilvækst i Forbindelse med de bestaaende endnu brugbare Skibe vilde udgøre en for Fredsbehovet tilstrækkelig Krydsersflaade paa 70 Skibe. — Dels paa Grund af den uudviklede Staal-Skibbygnings-Industri, dels paa Grund af Manglen paa Bygge-Beddinge nøjedes Kongressen med at bevilge Penge til 3 beskyttede Krydsere, 1 Avisoskib og 2 mindre Kanonbaade; Kontrakten for Fuldendelsen af disse Skibe lød paa 18 Maaneder, men forskellige Omstændigheder bevirkede, at de ikke blev færdige før adskillig senere.

Chicago.....	4500 Tons	14 Knob
Boston.....	3200 —	14 —
Atlanta	3200 —	16 —
Dolphin.....	1500 —	14,5 —

Bygningen af disse 4 Skibe virkede opmuntrende for den private Industri og medførte Oprettelsen af store Staalværker til Produktion af det nødvendige Materiale til Skibbygning, Panser og Armering. The Bethlehem Iron Company og The Newport News Shipbuilding Company blev hovedsagentlig oprettede for at tilfredsstille de Krav, der opstod ved Skabelsen af en moderne Flaade.

I 1887 blev Kølen lagt til 5 beskyttede og 3 ubeskyttede Krydsere.

Newark	}	4 100—4 400 Tons	18—20 Knob
Charlestown			
Baltimore			
Philadelphia			
San Fransisco			
Yorktown	}	1 700 Tons	16,5 Knob
Concord			
Bennington			

Paa Grund af den store Udvikling, der ved denne Tid var foregaaet i Europa paa Krigsskibskonstruktionens Omraade, hvorved Skibenes Fart var gaaet op fra 16 til 20 Knob, foretrak man at købe Tegningerne til 3 af de beskyttede Krydsere i England, men man holdt fast ved Forudsætningen, der laa til Grund for Nybygningsbevillingen i 1883: at bygge i eget Land.

I 1888 bevilgede Kongressen Penge til 2 3 000 Tons Krydsere »Cincinatti« og »Raleigh«; der var imidlertid intet Privatværft, der vilde overtage Bygningen af dem for den stipulerede Sum af 1 100 000 Dollars, og man bestemte sig derfor til at lade dem bygge paa Stats-

værfterne. Men først i 1896 lykkedes det at faa dem paa Prøvetur. Disse 2 Krydsere tilligemed 3 2000 Tons Krydsere fra 1888 (Detroit, Montgomery og Marblehead maa nærmest betragtes som mindre vellykkede paa Grund af den ringe Hastighed (18 og 17 Knob) og tarvelige Stabilitetsforhold.

Men med den i det følgende Aar paabegyndte Olympia (5800 Tons, 21,5 Knob) lykkedes det fuldtud at bygge en Krydser, der var paa Højde med de europæiske.

Om end Hovedinteressen i denne Rekonstruktionens første Periode fortrinsvis var knyttet til Krydserne, havde man dog ogsaa Tanken heuvendt paa andre Typer. Der blev atter taget fat paa de i Halvfjerserne paabegyndte Monitører, og en ny Monitor »Monterey« (4100 Tons og 13,5 Knob) blev sat i Arbejde. Hertil kom de 2 anden Klasses Kampskibe Texas og Maine, begge Citadelpanserskibe, taget efter Admiral-Klassen, men først fremkomne paa et Tidspunkt, da denne Type allerede var forladt i England. Man ser undertiden disse Skibe benævnedes Panserkrydsere; de var i Virkeligheden hverken det ene eller det andet, idet de havde for lavt Fribord til at kunne optræde som Krydsere og for daarlig Beskyttelse til at være Kampskibe. — Til disse forskellige Typer maa endnu føjes de 2 noget mærkelige Fartøjer »Vesuvius« og »Katahdin«, der skal omtales noget nærmere, da de hver for sig betegner Yankeernes Lyst til paa Krigsskibskonstruktionens Omraade at frembringe noget nyt, der kunde bevirke et Brud med de bestaaende Principer.

I Begyndelsen af Firserne var der bleven foretaget omfattende Forsøg med den pneumatisk Zalinsky Kanon til Udskydning af Torpedo-Granater, og da disse Forsøg var faldne heldigt ud, opnaaede Marinen i 1886 Bevilning til Dynamitkrydseren »Vesuvius«. Dette Skib tiltrak sig en overordentlig stor Opmærksomhed og løb af

Stabelen i Overværelse af en kolossal Menneskemængde, der i Dynamitkanonen saa Forløberen for et Vaaben, der vilde medføre en Omvæltning i Søkrigen. Disse Forhaabninger bestyrkedes end mere ved Prøveturene, hvor der opnaaedes den for den Tid betydelige Fart af $21\frac{1}{2}$ Knob. Armeringen bestod af 3 i Skibet fast indbyggede Kanoner med en Elevation af ca. 30° , hvoraf udskødes Projektiler ladede med ca. 100 Kg. Sprænggelatine til en Maksimumsafstand af ca. 3000 Meter. Men dels den ringe Begyndeshastighed (100—200 Meter), dels Vanskeligheden ved i Variationen af Lufttilstrømningen at opnaa foranderlig Rækkeevne, og endelig Vanskeligheden ved at opnaa rettidig Funktionering af det elektro-kemiske Tændmiddel gjorde, at man temmelig hurtig opgav Tanken om ved Dynamitkanonens Hjælp at fremkalde nogen Omvæltning. Skibet blev i mange Aar brugt til Bortsprængning af Vrag paa den atlantiske Kyst og er for nylig omdannet til Torpedoforsøgsskib med 3 Overvands- og 2 Undervandsapparater.

Medens man saaledes har fundet en som det synes passende Anvendelse for dette Fartøj, er man endnu i Tvivl om, hvad man skal gøre med det i sin nuværende Skikkelse fuldstændig ubrugelige Vædderskib »Katahdin«. — Den store Søkatastrofe, som fandt Sted i 1893 ved den syriske Kyst, og som kostede den engelske Marine et af dens store Kampskibe, kan maaske tjene som Retfærdiggørelse for det Vædderskib, der paa den Tid var i Bygning. Det blev konstrueret efter Admiral Ammens Planer og minder med sit lave Fribord mest om en Monitor. Den Del, der er under Vandet, er hvælvet som en Fiskebug, medens Dækket efterligner Hvalryggen. Offensivkraften er samlet i Staalvædderstævnen, og det har af Artilleri kun 4 i Diametralplanet opstillede 57 mm.s Kanoner. Skibet ligner et kæmpemæssigt, svømmende Projektil paa over 2000 Tons Vægt, der kan bevæge sig med 16 Knobs Fart. Hele Skibskonstruktionen

er omhyggelig anlagt paa at kunne optage Vædderstødet. Ved at fylde et Antal Celler i den dobbelte Bund, der strækker sig fra Kollissionsskoddet til Agterstævnen, bringes Skibet ned paa Kampdybgaandet, hvorved de yderste Ender af Panserdækket er lidt under Vandet. — Katahdin maa henregnes til Kystforsvarsskibene og tilmed kun til Anvendelse i Fjorde og indenskærs Farvande, idet det er ubrugeligt i høj Sø. Da Skibet praktisk talt ingen Overbygning har, er Bekvemmelighederne yderst tarvelige, saa Mandskabet kan kun undtagelsesvis sove om Bord. Naar man erindrer, at Vædderen efter Borgerkrigen var i høj Kurs hos Befolkningen, forstaar man bedre, at der kunde oparbejdes en Stemning for dette noget mærkelige Skib, hvis Fremkomst kun blev én stor Skuffelse.

Hidtil havde man savnet en bestemt Flaadepolitik, og i hver Samling havde der været haarde Kampe for at opnaa nye Bevillinger, saa Resultatet af Aarene fra 1883—1890 var blevet en Samling af forskelligartede Typer uden Hensyntagen til S sammensætningen af en Kampflaade. Endnu var man ikke kommen videre end til at være Tilskuer til Kampen om Søherredømmet. Det var de engelske og franske Teknikere, der i denne Periode førte an, og i Amerika maatte man nøjes med at iagttage, hvad de lavede, for derefter med faa Modifikationer at reproducere saadanne Typer, som man mente passede bedst. Der var meget delte Meninger om, hvilke Fornødenhederne var, og mange hældede endnu til den Anskuelse, at Flaadens Opgave fortrinsvis bestod i at vise Flaget. Muligheden af en Krig tænkte man sig næppe og slog sig i hvert Fald til Ro med, at skulde den komme, kunde man ligesom i Borgerkrigens Tid improvisere et kraftigt Forsvar. De store kostbare Kampskibe var ikke populære, i Modsætning til Monitorerne, som endnu havde mange Beundrere, vel mest i

Erindringen om de mange Tjenester, som denne Types Forbilleder havde ydet Nordstaterne under Borgerkrigen.

Men efterhaanden, som Aarene gik, kunde man ikke vedblive at være blind for, at en heldig Krigsførelse til Søs kun kunde garanteres ved en Gruppe af Slagskibe, der ikke blot var stærk nok til at holde Modstanderne væk fra egne Kyster, men ogsaa stærk nok til i Nødsfald at kunne operere i fremmede Farvande. —

I 1890 blev de indledende Skridt gjort til Bygningen af en Kampflaade med de 3 Skibe af Indiana Klassen (10 300 Tons og 16 Knob). De amerikanske Teknikere var komne tilbage fra Studierejserne i Europa, og med de dér indhøstede Erfaringer mente de at kunne bygge Skibe, der skulde være deres evropæiske samtidige overlegne i Kampkraft. Desværre maatte Kampskibene dele Opmærksomhed med Krydserne, navnlig med de saakaldte Handelsødelæggere, paa hvilke der blev sat al Kraft ind for at slaa de transatlantiske Paketers Hastigheds Rekorder. Særlig de 2 Krydsere — Columbia og Minneapolis (7400 Tons og 23 Knob) — tiltrak sig stor Opmærksomhed og var ogsaa paa den Tid uovertrufne i Retning af Hastighed, Armering og Aktionsradius. Den offentlige Mening gav dem Tilnavnet Piratskibene og tillagde dem i en fremtidig Krig en lignende Rolle, som den »Alabama« spillede under Borgerkrigen.

I 1892 bevilges Penge til »Iowa« (11 300 Tons og 17 Knob), der bedre end Indiana Klassens Skibe kunde optræde som søgaaende Kampskib, da dens forreste Kanoner var komne højere til Vejrs, og den havde faaet større Kulbeholdning.

I de følgende Aar var Kongressen knap med Bevilgingerne og nøjedes med at bygge Kanonbaade, Torpedobaade, og 1 Undervandsbaad, indtil den store Kontrovers om 2 Etages Taarnene endte i 1895, da de 2 Skibe af denne Type vedtoges — Kearsarge og Kentucky (11 500 Tons og 17 Knob). Men allerede det følgende Aar om-

stødes denne Afgørelse ved Bevillingen til Illinois Klas-
sens 3 Skibe (11 500 Tons og 17 Knob). Saaledes var
Forholdene, da Krigen med Spanien stod for Døren. —

Situationen paa Cuba var efterhaanden bleven mere
og mere prekær. Spaniens hensynsløse Behandling af Cu-
banerne havde allerede flere Gange fremkaldt farlige Op-
stande paa Øen, som det kun med Nød og næppe lyk-
kedes at dæmpe. I Fristaterne saa man ikke med særlig
venlige Øjne paa de evropæiske Kolonibesiddere, og Sym-
patien for Cubanernes autonome Bestræbelser traadte ved
flere Lejligheder ret aabenlyst frem. Vedvarelsen af Urolig-
hederne og den stadig tiltagende Overbevisning om, at
det ikke vilde lykkes Spanien ved egen Hjælp at ordne
Forholdene paa Øen, gjorde, at Nordamerika kun øn-
skede en Anledning til Intervention. Den 15de Februar
1898 fandt den store Eksplosion Sted om Bord i »Maine«
paa Havanas Rhed; det retslige Grundlag til herfor at
begynde en Krig var vel noget svagt, men Forholdene
trængte til en Aktion, og de forenede Staters Regering
turde ikke gaa mod den offentlige Mening. —

Naar man udelukker de i Bygning værende Skibe,
bestod Flaaden i Begyndelsen af 98 af 5 Kampskibe, 2
Panserkrydsere, 13 beskyttede Krydsere, 19 Monitorer,
22 Torpedofartøjer, et større Antal mindre Kanonbaade
samt 32 Dampere af Handelsmarinens som Auxiliærkryd-
sere. I nominel Styrke var den spanske Flaade den ameri-
kanske jævnbyrdig, men Amerikanernes velkendte Initiativ
og Energi fornægtede sig heller ikke denne Gang. Kon-
gressen bevilgede straks 50 Millioner Dollars til det na-
tionale Forsvar, Krigsudrustningerne dreves med stor Iver,
forskellige fremmede Skibe indkøbtes fra Udlandet, en
Mængde Handelsskibe omdannedes til Krydsere og en
stor Del Kuttere og Fiskedampere til Kanonbaade. —
Den følelige Officersmangel raadedes der Bod paa ved
at bemyndige Præsidenten til i de førstkommende 12
Maaneder at antage Søofficerer fra de civiles Rækker,

dog saaledes at ingen af disse kunde opnaa højere end Commodores Rang. Flaadens Bemanding, der ved Krigs-udbruddet androg 12 500 Mand, var efter 4 Maaneders Forløb forøget til det dobbelte. Mandskabet til Flaaden rekruteredes fra alle Egne. Medens Marinemilitsens 5000 Mand fortrinsvis anvendtes paa Auxiliærskibene, blev de øvrige efter en kort Eksercerskole paa Kaserneskeibene udkommanderede med den egentlige Kampflaade. De mange forskelligartede Nationer, der var repræsenterede i Skibene, var een af Personellets største Svagheder.

Naar den fire Maaneders Krig endte med det for Spanien saa sørgelige Resultat, skyldtes det mindre Nordamerikas Stridskræfter eller overlegne Krigsførelse, men mere den Omstændighed, at der fra spansk Side var vist en saa fuldkommen Mangel paa Forberedelse og en saa gennemført Planløshed i alle Forhold. Havde Nordamerika staaet overfor en stærk, modig og beslutsom Modstander, var det ikke bleven det lette Spil, som det blev. Den Dag i Dag er man fra amerikansk Side tilbøjelig til at ville fremstille hele Felttoget til Lands og til Vands som en fortsat Række heroiske Præstationer; men som uheldet Iagttager kommer man unægtelig til en noget anden Opfattelse. —

For Flaaden blev Krigen af vidtrækkende Betydning. Den offentlige Mening forlangte, at Nordamerika skulde være bedre forberedt, hvis den senere blev indviklet i Krig. Den stillede som Fordring, at Marinens Tilstand maatte være fuldkommen Krigsberedskab og ikke en delvis Slagfærdighed. Krigen med Spanien havde til fulde vist, hvor umuligt det var at tilvejebringe en moderne Flaade ved Udbruddet eller Forløbet af Krigen, selv om der var aldrig saa store Pengemidler disponible. —

Allerede i en Række af Aar før den spansk-amerikanske Krig havde den bekendte Kaptajn Mahan indtrængende prøvet paa at klarlægge for sine Landsmænd den store Interesse, som Nordamerika saavel i Nutid

som i Fremtid vilde have af et Søherredømme. Han har betragtet det som et af sit Livs Hovedformaal at bibringe Befolkningen Forstaaelsen heraf, og det synes som om han nu efter mange Aars Kamp har faaet den største Del af Nationen bag sig.

Med vidtskuende politisk Instinkt sluttede han sig allerede i 1890 til Blame, der som en af de mest fremragende indflydelsesrige Politikere gennem mange Aar har været et af de betydeligste Medlemmer af det republikanske Parti.

Mahan henviser Gang paa Gang til England og opfordrer til at drage Lære af dette Land, hvis kloge Statskunst ikke blot tager Sigte paa den nærværende Dag og dens Sorger, et Land, der ikke venter med Rustningerne til den Dag Angrebet kommer, og som ikke opfatter Ord som Indflydelsessfære, national Prestige og Verdenspolitik som tomme Begreber. —

Det er interessant at se, hvor forholdsvis hurtigt det i politisk Henseende fintfølede og ansvarsfulde amerikanske Folk har fulgt Mahans Appel.

Umiddelbart efter Krigens Udbrud vedtog Kongressen Bygningen af 3 Kampskibe (Maine Klassen paa 12300 Tons og 18 Knob), 4 Monitorer (Arkansas Klassen paa 3200 Tons og 12 Knob), 16 Destroyere (400 Tons og 29 Knob) og 12 Torpedobaade (200 Tons og 26 Knob).

Af dette Program skal her kun med et Par Ord omtales Monitorerne.

Glæden over dem var meget blandet, idet de blev bevilgede af Kongressen paa Trods af Modforestillinger fra Teknikerne og de færende Officerer. Det menes almindeligt, at Fremkomsten af dem skyldtes det Nødraab om Hjælp til Havneforsvar, der i Begyndelsen af Krigen lød fra flere af de ledende Atlanterhavsbyer. De betegnes som et Udtryk for de Absurditeter, hvortil Bevillingsmyndighederne kan komme, naar disse sætter deres egen Mening op mod den saglige Viden, der burde tages

til Rettesnor i et saa rent militært teknisk Spørgsmaal som Valget af Krigsskibstyper er. Monitorernes 4 Hovedmangler — Ringe Sødygtighed, Vanskeligheden ved i Sø at kunne betjene de svære Kanoner, lave Fart og tarvelige Beboelsesforhold — gør dem mindre godt egnede til at optræde langs Nordamerikas Kyster, og næppe uden Grund betegnes disse Monitorer som de sidste, der er byggede til den amerikanske Marine.

Efter 1898 følger saa Slag i Slag den ene nye Bevilling efter den anden.

I 1899: 3 Kampskibe af New Jersey Klassen (15 000 Tons og 19 Knob).

3 Panserkrydsere af California Klassen (13 700 Tons og 22 Knob).

6 beskyttede Krydsere af Denver Klassen (3200 Tons og 16,5 Knob).

I 1900: 2 Kampskibe af New Jersey Klassen (15 000 Tons og 19 Knob).

3 Panserkrydsere af California Klassen (13 700 Tons og 22 Knob).

3 beskyttede Krydsere (9700 Tons og 22 Knob).

6 Undervandsbaade.

I 1902: 2 Kampskibe af Louisiana Klassen (16 000 Tons og 18 Knob).

2 Panserkrydsere af Washington Klassen (14 500 Tons og 22 Knob).

2 Kanonbaade paa 1100 Tons og 12 Knob.

I 1903: 2 Kampskibe af Idaho Klassen (13 000 Tons og 17 Knob).

3 Kampskibe af Kansas Klassen (16 000 Tons og 18 Knob).

1 Skoleskib paa 1800 Tons.

I 1904: 1 Kampskib af Kansas Klassen (16 000 Tons og 18 Knob).

2 Panserkrydsere af Washington Klassen (14 500 Tons og 22 Knob.) 3 Scout Krydsere (3750 Tons).

I 1905: 2 Kampskibe Michigan og South Carolina, paa 18 000 Tons.

Det er jo for Marinens Vedkommende en mægtig Udvikling i Løbet af 7 Aar, en Udvikling, der har ført Nordamerika bort fra Tilskuernes Række og over til at være iblandt Verdens ledende Sømagter. Men Stillingen var unægtelig ogsaa bleven en anden efter Krigen. Erhvervelsen af Cuba, Porto-Rico og Phillipinerne, Ekspeditionen til Kina og Planerne til den nye Kanal mellem Atlanterhavet og Stillehavet markerer Handelsekspansionens Vej, som Nationen frivillig eller ufrivillig, men i hvert Fald med liden Forudseenhed, skyndsomst blev draget ind paa. —

De forskellige politiske Fraser som Pan-Amerikanismen, Monroe-Doktrinen og Territorial-Ekspansionen bundet ikke i filantropiske Idealer, men har deres Rod i Handels-Ekspansionen. For at udvikle denne maatte man albue sig frem blandt de oversøiske kommercielle Rivaler, og en stærk Flaade var da nødvendig for at danne Rygstød. —

Til Opretholdelse af Monroe-Doktrinen Principer var det nødvendigt at faa en Flaade, der kunde sikre Herredømmet paa Søen. Et Angreb paa Doktrinen vilde let kunne antage Form af en Landgang paa Brasiliens Kyst, hvad Nordamerika ikke vilde kunne forhindre, naar den ikke var Herre paa Søen.

Den nye Panama-Kanal, der inden 1912 skal forbinde de 2 Verdenshave, er naturligvis af stor militær Værdi for de forenede Stater og kræver en kraftig Flaade til at værne om dens Sikkerhed og dens Neutralitet.

Naar hertil føjes, at den nordamerikanske Handelsflaade er i saa stærk Opblomstring, at den i en forholdsvis nær Fremtid vil være Nummer 2 blandt Verdens Handelsflaader, forstaar man maaske bedre de mægtige Flaadeplaner. —

Noget uklart er Kongressens Stilling derimod til Philli-

pinerne. Til Trods for at disse Øer allerede i 7 Aar har tilhørt de forenede Stater, og disse gentagne Gange har erklæret at ville beholde dem, findes der endnu intet befæstet Støttepunkt, der kan tjene som Basis for den amerikanske Flaade, ja, ikke en Gang et ordentligt Havneforsvar, der kunde byde en fjendtlig Eskadre blot et Skin af Modstand. Øernes forsvarsløse Tilstand bliver dog næppe af lang Varighed.

Den østasiatiske Krig har gjort et dybt Indtryk paa Befolkningen, og Kongressens Medlemmer synes at have Følelsen af, at de ved nye Bevillinger til Flaadeudvidelse og til Befæstningsanlæg paa Phillipinerne kun handler i Vælgernes Interesse. Efter at Japan sejrrig er gaaet ud af Krigen, vil Kravet om en stærk Flaade til Beskyttelse af den tiltagende Handel mellem Unionen og Østen bedre blive forstaaet.

Selv de Kongresmedlemmer, der tidligere stillede sig fjendtlig overfor Imperialismen og Phillipinplanerne synes nu at have indset, at disse Øer danner een af de vigtigste Forposter i det nationale Forsvar.

Selv om mange i et engelsk-fransk-amerikansk Forbund ser den sikreste Garanti for Verdensfreden og særlig for Freden i Østasien, hører man dog Profetier om en Krig mellem Japan og Amerika om Førerskabet i det stille Ocean. Der tales jo allerede med høje Ord om et Asien for Asiaterne, saa man vil sikkert snart se Nordamerikas militære Stilling i Østasien betydelig forstærket.

Sjælen i den amerikanske Flaadepolitik er den nuværende Præsident, Theodore Roosevelt, der utvivlsomt er een af vor Tids mest interessante Personligheder. — Allerede som ganske ung erhvervede han sig et Navn som Sportsmand, Jæger, Zoolog og Politiker, senere fik han som »President Of The Board Of Police« i New York, som Marinens »Assistant-Secretary« og som Fører

af »Rough Riders« i den spanske Krig paa Cuba et berettiget Ry som Statsmand og Soldat, der gik langt ud over Amerikas Grænser. Som maritim Forfatter debuterede han i sit 25de Aar med en indgaaende saglig kritisk Beretning om den engelsk-amerikanske Krig 1812—1815, et Værk som den Dag i Dag regnes for noget fremragende blandt søkrigshistoriske Arbejder.

Som den ivrige og varme Tilhænger han er af en kraftig Flaade, der om faa Aar kun vil staa tilbage for Englands, tager han ved mange Lejligheder Ordet for at tale Marinens Sag. — Ved en Afsløring af et Mindesmærke for General Slocum udtalte han bl. a.: Naar vi har en tilstrækkelig stærk Flaade, forestaar der os en lang fredelig Løbebane. Sandsynligheden for Forviklinger indtræder først, naar vi lader Flaaden blive for lille eller for svag. En første Rangs Flaade, saavel i Kvalitet som i Kvantitet er den sikreste og billigste Garanti for Freden. Det Menneske, som retter sit Blik, mod hvad der er sket og stadig sker i Udlandet, og hvad vor egen Historie i de senere Aar udviser, maatte være blind, naar han ikke kunde drage de rette Konsekvenser heraf.

I forrige Aars Budskab til Kongressen hedder det: Der gives for os som Folk ingen større patriotisk Pligt end at holde Flaaden paa en Højde, svarende til de Fordringer, som Landets Beliggenhed kræver. Vi har paataget os Bygningen af Panamakanalen. Vi har paataget os at sikre den os tilkommende Andel i Handelen paa Østen. Vi vil beskytte de amerikanske Borgere mod uretfærdig Behandling i fremmede Lande. Vi holder bestemt paa Monroe-Doktrinens Fordringer. Naar vor Holdning i dette og lignende Spørgsmaal skal være ikke blot og bar Praleri, kan vi ikke afvige fra vort Flaadeprogram. Vor Stemme vejer for Tiden tungt i Vægtskaalen til Fordel for Freden, fordi vi ikke frygter Krigen. —

For de amerikanske Flaadeplaners videre Udvikling er Genvalget af Præsident Roosevelt den bedste Borgen.

Man kan vist sikkert gaa ud fra, at han i de resterende 3 Aar af Præsidentskabstiden ikke vil afvige fra sin Flaadepolitik. Da Nationen tilmed i disse Aar sandsynligvis mér og mér vil komme til at dele sit Statsoverhovedes Synspunkter, kunde meget tyde paa, at de forenede Staters Flaade endnu kun befinder sig paa det første Stadium af en Storhed, der danner Indledninger til en smuk og glimrende Fremtid. Amerika er Landet med de ubegrænsede Muligheder, og har Nationen et bestemt Maal at arbejde hen til, vil den utvivlsomt kunne gennemføre det. Midlerne fattes den ikke. —

Med de under Bygning værende Skibe tæller Flaaden for Tiden af brugbart Materiel:

25 1ste Kl. Kampskibe, 11 Kystforsvarspanserskibe, 12 Panserkrydsere, 23 beskyttede og 3 ubeskyttede Krydsere, 45 Kanonbaade, 16 Destroyere, 35 Torpedobaade, 8 Undervandsbaade foruden Øvelsesskibe, Auxiliærkrydsere, Kulskibe, Hospitalsskibe etc.

Flaadebudgettets Variation fra 1883—1905 vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt.

Aar	Udg. t. Flaaden Mill. Kr.	Aar	Udg. t. Flaaden Mill. Kr.
1883—84.....	55,6	1894—95.....	83,9
84—85.....	62,5	95—96.....	95,6
85—86.....	60,9	96—97.....	114,8
86—87.....	60,2	97—98.....	117,1
87—88.....	61,9	98—99.....	469,9
88—89.....	83,5	99—1900....	234,6
89—90.....	83,1	1900—01.....	200,9
90—91.....	83,5	01—02.....	260,7
91—92.....	95,0	02—03.....	316,4
92—93.....	118,7	03—04.....	317,5
93—94.....	88,5	04—05.....	388,6

De Forenede Stater.

Oversigt over Skibe, bevilgede af Kongressen, fra 1883—1904.

Navn	Bevilget Aar	Displacement	Middel Dybgaaende	Fart	Pris for Skrog og Maskiner	Bekostning fuldt udrustet	Anmærkning
Slagskibe							
Maine †	1886	6700	21,5	17,5	"	"	
Texas	1886	6300	22,5	17,8	9,4	15,8	
Indiana	1890	10300	24,0	15,5	11,5	22,4	
Massachusetts	1890	10300	24,0	16,2	11,5	22,7	
Oregon	1890	10300	24,0	16,8	12,1	24,7	
Jowa	1892	11300	24,0	17,1	11,3	22,0	
Kearsarge	1895	11500	23,5	16,8	8,5	18,9	
Kentucky	1895	11500	23,5	16,9	8,5	18,8	
Alabama	1896	11600	23,5	17,1	9,9	17,6	
Illinois	1896	11600	23,5	17,5	9,8	17,3	
Wisconsin	1896	11700	23,7	17,2	10,0	17,7	
Maine	1898	12300	23,5	18,0	10,8	19,8	
Missouri	1898	12200	23,5	18,0	10,8	19,5	
Ohio	1898	12400	23,5	18,0	10,9	19,7	
Georgia	1899	15000	23,8	19,0	13,5	"	} Under Bygning Færdig i 1906
Nebraska	1899	15000	23,8	19,0	14,0	"	
Virginia	1899	15000	23,8	19,0	13,1	"	
New Jersey	1900	15000	23,8	19,0	12,8	"	
Rhode Island	1900	15000	23,8	19,0	12,8	"	
Connecticut	1902	16000	24,5	18,0	15,8	"	
Louisiana	1902	16000	23,8	18,0	15,8	"	
Idaho	1903	13000	24,5	17,0	11,2	"	} Under Bygning
Missisipi	1903	13000	24,7	17,0	11,2	"	
Kansas	1903	16000	24,5	18,0	15,6	"	
Minnesota	1903	16000	24,5	18,0	15,4	"	
Vermont	1903	16000	24,5	18,0	15,7	"	
New Hampshire	1904	16000	24,5	18,0	16,5	"	
Panserkrydsere							
New York	1888	8200	23,3	21,0	12,5	16,3	
Brooklyn	1892	9200	24,0	21,9	11,6	16,6	

Navn	Bevilget Aar	Displacement	Middel Dybgaende	Fart	Pris for Skrog og Maskiner		Bekostning fuldt udrustet	Anmær- ning
					Mill.Kr.	Mill.Kr.		
California	1899	13700	24,1	22,0	14,3	•	} Under Bygning	
Pennsylvania	1899	13700	24,1	22,0	14,6	•		
West Virginia	1899	13700	24,1	22,0	14,6	•		
Colorado	1900	13700	24,1	22,0	14,2	•		
Maryland	1900	13700	24,1	22,0	14,2	•	} Under Bygning Færdig i 1906	
South Dakota	1900	13700	24,1	22,0	14,1	•		
Tennessee	1902	14500	25,0	22,0	15,2	•		
Washington	1902	14500	25,0	22,0	15,2	•		
North Carolina	1904	14500	25,0	22,0	16,5	•	} Under Bygning	
Montana	1904	14500	25,0	22,0	16,5	•		
Monitorer								
Amphitrite	1886	4000	14,5	10,5	•	•		
Monadnock	1886	4000	14,7	12,0	•	•		
Puritan	1886	6100	18,0	12,3	•	•		
Terror	1886	4000	14,5	10,5	•	•		
Miantonomoh	1887	4000	14,5	10,5	•	•		
Monterey	1887	4000	14,8	13,6	6,1	•		
Arkansas	1898	3200	12,5	11,5	3,6	•		
Florida	1898	3200	12,5	11,5	3,5	•		
Nevada	1898	3200	12,5	11,5	3,6	•		
Wyoming	1898	3200	12,5	11,5	3,7	•		
Beskyttede Krydsere								
Atlanta	1883	3000	16,8	15,6	2,3	•		
Boston	1883	3000	17,0	15,6	2,3	•		
Chicago	1883	5000	20,3	18,0	3,3	•		
Charleston †	1885	3400	18,6	18,2	3,8	•		
Newark	1885	4100	18,8	19,0	4,7	6,9		
Baltimore	1886	4400	20,0	20,1	5,0	7,4		
Philadelphia	1887	4400	19,5	19,7	5,1	7,4		
San Fransisco	1887	4100	18,8	19,5	5,4	8,0		
Cincinnati	1888	3200	18,0	19,0	4,1	8,9		
Olympia	1888	5900	21,5	21,7	6,8	11,2		
Raleigh	1888	3200	18,0	19,0	4,1	8,3		
Columbia	1890	7400	22,5	22,5	10,2	14,7		

Navn	Bevilget Aar	Displacement	Middel Dybgaende	Fart	Pris for Skrog og Maskiner		Bekostning fuldt udrustet	Anmærkning
					Mill.Kr.	Mill.Kr.		
Minneapolis	1891	7400	22,5	23,1	10,1	14,4		
Chattanooga	1899	3200	15,8	16,5	3,9	"		
Cleveland	899	3200	15,8	16,5	3,9	5,0		
Denver	1899	3200	15,8	16,5	4,1	5,1		
Desmoines	1899	3200	15,8	16,5	4,0	5,3		
Galveston	1899	3200	15,8	16,5	3,9	"		
Tacoma	1899	3200	15,8	16,5	3,9	5,0		
Charleston	1900	9700	22,5	22,0	10,3	"	} Under Bygning Færdig i 1906	
Milwaukee	1900	9700	22,5	22,0	10,6	"		
St. Louis	1900	9700	22,5	22,0	10,3	"		
Ubeskyttede Krydsere								
Detroit	1888	2100	14,6	18,7	2,3	4,6		
Marblehead	1888	2100	14,6	18,4	2,5	4,8		
Montgomery	1888	2100	14,6	19,1	2,5	4,8		
Scouter								
Chester	1904	3750	"	"	6,8	"	} Under Bygning	
Birmingham	1904	3750	"	"	6,8	"		
Salem	1904	3750	"	"	6,8	"		
Kanonbaade								
Petrel	1885	900	11,6	11,8	0,94	"		
Yorktown	1885	1700	14,0	16,1	1,7	"		
Bennington	1887	1700	14,0	17,5	1,8	"		
Concord	1887	1700	14,0	16,8	1,8	"		
Bancroft	1888	800	12,1	14,4	0,94	"		
Castine	1889	1200	12,0	16,0	1,2	"		
Machias	1889	1200	12,0	15,5	1,2	"		
Helena	1893	1400	9,0	15,5	1,1	"		
Nashville	1893	1400	11,0	16,3	0,68	"		
Annapolis	1895	1100	12,4	13,2	0,86	"		
Marietta	1895	1000	12,0	13,0	0,84	"		
Newport	1895	1000	12,0	12,3	0,86	"		
Vicksburg	1895	1000	12,0	12,7	0,86	"		

Navn	Bevilget Aar	Displacement	Middel Dybgaaende	Fart	Pris for Skrog og Maskiner
					Mill. Kr.
Wheeling	1895	1000	12,0	12,9	0,86
Dubuque	1902	1100	12,2	12,5	"
Paducah	1902	1100	12,8	12,0	"
Avisoskib					
Dolphin	1883	1500	14,2	15,5	1,2
Dynamit-Krydser					
Vesuvius	1886	900	21,4	10,6	1,3
Vædderskib					
Katahdin	1889	2200	15,0	16,1	3,5
Destroyere					
Bainbridge	1898	400	6,5	29,0	1,1
Barry	1898	400	6,5	29,0	1,1
Chauncey	1898	400	6,5	29,0	1,1
Dale	1898	400	6,5	29,0	0,98
Decatur	1898	400	6,5	29,0	0,98
Hopkins	1898	400	6,0	29,0	1,1
Hull	1898	400	6,0	29,0	1,1
Lawrence	1898	400	6,5	30,0	1,1
Macdonough	1898	400	6,5	30,0	1,1
Paul Jones	1898	400	6,5	29,0	1,1
Perry	1898	400	6,5	29,0	1,1
Preble	1898	400	6,5	29,0	1,1
Stewart	1898	400	6,5	29,0	1,1
Truxtun	1898	400	6,0	30,0	1,1
Whipple	1898	400	6,0	30,0	1,1
Worden	1898	400	6,0	30,0	1,1
Torpedobaade					
Cushing	1886	105	4,9	22,5	0,60
Ericsson	1890	120	4,9	24,0	0,43
Foote	1894	140	5,0	24,5	0,36
Rodgers	1894	140	5,0	24,5	0,36
Winslow	1894	140	5,0	24,8	0,36
Dupont	1895	140	4,7	28,6	0,54

Navn	Bevilget Aar	Displacement	Middel Dybgaaende	Fart	Pris for Skrog og Maskiner
					Mill. Kr.
Porter	1895	165	4,7	28,6	0,54
Rowan	1895	180	6,0	27,1	0,60
Craven	1896	145	4,6	30,5	0,73
Dahlgren	1896	145	4,6	30,5	0,73
Davis	1896	150	5,8	23,4	0,31
Farragut	1896	280	6,0	30,1	0,86
Fox	1896	150	5,8	23,1	0,31
Qwin	1896	46	3,2	20,9	0,15
Mc-Kee ..	1896	65	4,2	19,8	0,17
Mackenzie	1896	65	4,2	20,1	0,18
Morris	1896	105	4,0	24,0	0,32
Talbot	1896	46	3,2	21,1	0,15
Bailey	1897	280	6,8	30,2	0,79
Goldsborough	1897	250	5,0	30,0	0,81
Stringham	1897	340	6,5	30,0	0,89
Bagley	1898	175	5,0	29,2	0,60
Barney	1898	175	5,0	29,1	0,60
Biddle	1898	175	5,0	28,0	0,60
Blakely	1898	200	5,9	26,0	0,60
De Long	1898	200	5,9	26,0	0,60
Nicholson	1898	175	4,5	26,0	0,62
O'Brien	1898	175	4,5	26,0	0,62
Shubrick	1898	200	5,2	25,0	0,49
Stockton	1898	200	5,2	24,8	0,49
Thornton	1898	200	5,2	26,0	0,49
Tenney	1898	165	4,7	26,0	0,63
Wilkes	1898	165	4,7	26,5	0,55
Undervandsbaade					
Plunger	1893	"	"	"	0,56
Adder	1900	"	"	"	0,64
Grampus	1900	"	"	"	0,64
Holland	1900	"	"	"	0,56
Moccasin	1900	"	"	"	0,64
Pike	1900	"	"	"	0,64
Porpoise	1900	"	"	"	0,64
Shark	1900	"	"	"	0,64

De Forenede Staters Marine.

Af Premierløjtnant H. J. Rechner.

Administration og Organisation.

II. Præsidenten er Højstkommanderende over Flaaden. Marinedepartementet i Washington bestyres af Marineseekretæren (i Almindelighed en civil Mand), der udnævnes af Præsidenten for et Tidsrum af 4 Aar. En »Assistant Secretary of the Navy«, der ligeledes udnævnes af Præsidenten, har det almindelige Overtilsyn med Marinedepartementets forskellige Bureau'er og disses Underafdelinger og er tillige til Raadighed for Sekretæren. Administrationen foregaar gennem følgende Institutioner:

- The Bureau of Navigation;
- The Bureau of Equipment;
- The Bureau of Ordnance;
- The Bureau of Yards and Docks;
- The Bureau of Construction and Repair;
- The Bureau of Steam Engineering;
- The Bureau of Supplies and Accounts;
- The Bureau of Medicine and Surgery;
- The Office of the Judge Advocate-General;
- The Hydrographic Office;
- The Office of Naval Intelligence;

Bureaucheferne er Officerer eller Embedsmænd i Flaaden af eller over Commanders Rang, som udnævnes af Senatet for et Tidsrum af 4 Aar og i den Tid, de beklæder Embedet, har Rang som Kontreadmiral. Cheferne for de 4 førstnævnte Bureau'er føre Titel af Kontreadmiral, saafremt de ere Søofficerer, Cheferne for de 4 sidstnævnte Bureau'er benævnes henholdsvis: Chief Constructor, Engineers in Chief, Paymaster General og Surgeon General.

Ved Afsked beholder vedkommende Rang og Titel.

The Judge Advocate-General skal være en Søofficer eller Officer af Marinekorpset; han har Rang og Titel som Kommandør eller Oberst og er Marinedepartementets juridiske Konsulent samt modtager og indberetter om Forfremmelsesraadenes Indstillinger.

Der findes ellers ingen Auditører; hvor der opstaar juridiske Spørgsmaal, som Generalauditøren ikke kan klare, træffer »The Attorney General« Bestemmelse.

The Hydrographic Office, hvorunder Opmaalingen, Udgivelsen af Kort, Sejl-Anvisninger og Efterretninger for Søfarende sorterer, er underlagt »The Bureau of Equipment« og bestyres af en Søofficer.

The Office of Naval Intelligence, der ligeledes bestyres af en Søofficer, har under sig Oplysninger om og Efterretninger fra fremmede Mariner og disses Krigsberedskab. Herunder sorterer tillige Marineattachéerne, hvoraf der findes 1 i London, 1 i Berlin, Wien og Rom, 1 i Tokio og Peking samt 1 i Paris og St. Petersborg.

The Bureau of Navigation: Flaadens Personel, Cirkulærer, Regulativer og Ordre fra Marinesekretæren; Taktik og Signalbøger; Bestemmelser vedrørende Tjenesten i Flaadens Skibe; Uniformsreglementer; tjenstlige Indberetninger fra alle Eskadrer; Skibenes Bevægelser; Beregning af Personellets Lønninger; Undervisningsanstalterne.

The Bureau of Equipment. Skibenes Ekvipering med Tovværk, Ankrer, Kæder, Sejl og Rigning; Installation og Reparation af alle elektriske Anlæg om Bord; Forsyning af Vand; Brændsel til Fremdrivning, Varme og Belysning. Tilsyn med Observatorierne, Nautisk Almanak og Kompas-Magasinerne og Overtilsyn med »Hydrographic Office«.

The Bureau of Ordnance. Kanonfabrikerne; Torpedostationer og Magasiner i Land; Anskaffelse af Kanoner, Haandvaaben, Torpedoer, Ammunition og eksplo-

sive Stoffer samt de hertil fornødne Maskiner; Materialer og Apparater; Modtagelsesprøver af Panser, Kanoner og Ammunition; Forslag til Skibenes Armering; konfererer med Bureau of Construction om Pansertykkelser, Taarnkonstruktioner og Ammunitionsophejsning.

The Bureau of Construction and Repair. Tegner, bygger, apterer og vedligeholder Skibsskrogene samt anskaffer efter Raadslagning med »Bureau of Ordnance« Ammunitionen, Ophejsningsapparater med tilhørende Maskiner; Placering og Befæstelse af Panser efter Samraad med ovennævnte Bureau.

The Bureau of Steam Engineering. Tegning, Bygning, Opstilling og Reparation af Maskineri til Fremdrivning og Taarndrejning; Dampumper, Varme- og Ventilationsapparater etc.

The Bureau of Supplies and Accounts. Proviantering; Beklædning; Indkøb af alle Forsyninger til Flaaden med Undtagelse af Medicin, Lægerekvisiter samt Forsyninger til Marine-Korpsset.

The Bureau of Yards and Docks. Alle Dokke; Beddinger, Bolværker; Befordringsvæsen og Bygninger paa Værfter og Stationer, med Undtagelse af Marinehospitalerne, Magasiner og Marinestationen i New Port; Antagelse af Kontorpersonale, Arbejdere og Vagtsmænd paa Orlogsværfterne og Stationerne.

The Bureau of Medicine and Surgery. Marine-Hospitalerne, Apotheker og Laboratorier; Indkøb af Medicin og Læge-Rekvisiter.

Kommissioner. Der findes adskillige mer eller mindre permanente Kommissioner til Assistance for Marinese-kretæren og for Bureau-Cheferne. Af disse skal nævnes:

»Board of Constructions«, der bestaar af Cheferne for Ordnance, Equipment, Construction and Repair og Steam Engineering Bureauerne samt af Chefen for Intelligence Office. Kommissionens Opgave er at vejlede

Marinesekretæren m. H. t. nye Konstruktioner og almindelig Skibbygningspolitik.

Board of Inspection and Survey« er sammensat af 8 Søofficerer, der periodisk skal undersøge alle Marinens Skibe, medens de er under Bygning, naar de er udrustede, og naar de vender hjem fra Tugt. Kommissionen overværer Dampprøverne af de Skibe, der bygges efter Kontrakt.

Undersøgelseskommissioner, Krigsretter og Overkrigsretter beordres nedsatte, naar Anledning dertil gives.

General board. Som raadgivende Instans for Marinesekretæren findes tillige en Slags Admiralstab »The General Board« under Forsæde af Flaadens Admiral. Denne Post indehaves for Tiden af Sejrherreren fra Cavite, Admiral Devey. Dette Raad sammensættes iøvrigt af Officerer og Embedsmænd; Chefen for »Bureau of Navigation« spiller her efter Formanden den vigtigste Rolle. »The General board«, der først for nylig er gaaet over til at blive en permanent Institution, skal under Marinesekretærens Overledelse varetage følgende Hverv:

1) Udkast til Planer og Anvisninger vedrørende Flaadens Krigsberedskab, Materiellets Fordeling og Anvendelse, samt Personellets og Materiellets Komplettering.

2) Forberedelse af Krigsplaner med Hensyntagen til Samvirken med Hæren og til Anvendelse af alle Elementerne i Landforsvaret saasom Marinemilitsen, Kystopmaalingen og Fyrvæsnet.

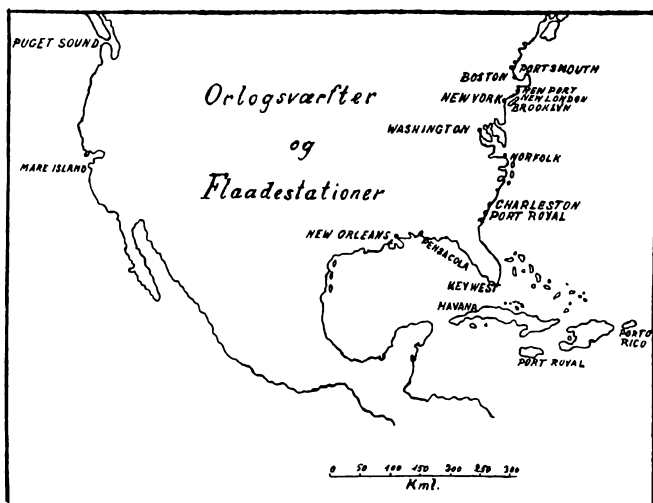
3) Forslag til Skibenes Tal og Art, Bemandingsreglementer, samt det Marinebudget, der skal forelægges Kongressen.

4) Forslag til Valg, Indretning og Forsvar af Kulstationer, Marinstationer, Værfter, Ammunitions- og Proviantdepoter samt til Tilvejebringelse af alle for Flaaden nødvendige Forraad.

5) Samvirken med Naval War College, Office of Naval Intelligence samt Board of Inspection and Survey; Udarbejdelse af Forslag til Flaademanøvrer, Taktik, Organisation samt Mandskabets Uddannelse.

6) Bearbejdelse af Sager, der tildeles Staben af Marinesekretæren.

Staben sammensættes af Flaadens Admiral, Chefen



for Bureau of Navigation, Chefen for Intelligence Office, Præsidenten for Naval War College, 3 Søofficerer, der mindst skal have commanders Rang samt en Sekretær, der mindst skal have Lieutenant-commanders Rang. Forsaavidt det anses for nødvendigt, kan Officerer, der har særlig Kendskab til de Forhold, der skal behandles, tilforordnes Staben og deltage i Forhandlingerne; men de er ikke stemmeberettigede.

Staben er udelukkende raadgivende og har altsaa ingen afgørende Indflydelse paa de Beslutninger, der fattes af Marinesekretæren eller Bureau-Cheferne. Stabens

Betydning for Marinen er derfor i høj Grad afhængig af Medlemmernes personlige Indflydelse.

Orlogsværfter og Stationer.

Der findes Orlogsværfter i Portsmouth; Boston; New York; Brooklyn; League Island; Washington; Norfolk; Pensacola og Mare Island. Flaadestationer i New London; Newport; Port Royal; Key West; Puget Sound; Porto Rico; Charleston; Guantanomoh; New Orleans; Culebra; Hawaii; Samoa; Cavite; Olongapo. Skønt Antallet af Værfter saaledes er ret betydeligt, bygges dog de fleste af Marinens Skibe paa private Værfter og sendes herfra til Orlogsværfterne til Armering og Apterering.

Værftscheferne er i Almindelighed Kontreadmiraler eller Kommandører; de udøver fuldstændig Kontrol over alle Departementer paa Værfterne og er ansvarlige for Bevarelsen af alle derværende Bygninger og Forraad samt for alle Skibe, der er oplagte eller henligger der under Reparation.

Værftchefens højre Haand er en Kommandør eller Kaptajn, hvem specielt Politi og Brandvæsen er underlagt. Han repræsenterer tillige Bureau of Yards and Docks, naar denne Stilling ikke beklædes af en Civil-Ingeniør. — Han fører Tilsyn med Værftets Renholdelse, dets Slæbefartøjer, Bolværker og Transportmidler, Skibene i Almindelighed og deres Fortøjning. — Officerer, der kommanderes til Tjeneste paa Værftet, fører Tilsyn med og kontrollerer alt Arbejde samt det Personale, der er knyttet til de forskellige Kontorer. Der indgives daglig Rapporter om Arbejdets Fremskridt og om Bekostning ved Arbejder og Materialer. Rekvisitioner indgives til »General Storekeeper« om Forsyninger og Materialer.

For Skibe under Bygning indberettes maanedlig om udført Arbejde og om Vægte, der er bragt om Bord i Skibe. Disse Indberetninger paahviler Værftets Artilleri-

og Ekviperingsofficerer, 1ste Maskinist, Skibskonstruktøren, Intendanten og Lægen.

Et Arbejdsraad, sammensat af Søofficerer, undersøger de Arbejderes Forhold, der søger om Ansættelse paa Værftet og fører Liste over dem, de anser for egnede. De til de forskellige Departementer knyttede Officerer vælger deres Folk af disse Lister.

Værftsintendanten udbetaler Lønninger til Funktionærerne 2 Gange maanedlig i Henhold til Udbetalingsordrer fra Departementernes Officerer og i Overværelse af en dertil af Værftchefen beordret Officer. Værftsfunktionærerne betragtes ikke som en Del af Flaadens Personel og anvendes kun til den specielle Tjeneste paa Værftet. De har under Ildebrand paa Værftet alle deres særlige Pligter at varetage. — Der findes Kaserneskebe paa Værfterne i Boston, New York, League Island, Philadelphia, Norfolk og Mare Island. De hvervede Folk, der midlertidig gør Tjeneste om Bord paa disse Skibe, kan efter Rekvisition af Værftskommandøren anvendes ved Forhaling af Skibe og lignende Arbejder.

Torpedo-Stationen i Newport bestyres af en Officer, der tillige har Tilsyn med Fabrikationen og Indskydningen af Torpedoer og med Fabrikationen og Undersøgelsen af eksplosive Stoffer.

Stationen i Newport indbefatter Elevskole-Stationen samt Naval War College.

Orlogsværftet i Washington anvendes næsten udelukkende til Kanonfabrikation og er som Følge deraf hovedsagelig under Kontrol af Bureau of Ordnance.

Der findes *Marine-Hospitaler* i Portsmouth, Boston, Newport, New York, Philadelphia, Washington, Norfolk, Mare Island og Yokohama.

Eskadresammensætning.

1) Nordatlantiske Station.

a. Kampskibseskadren: 7 Linjeskibe, 1 Tender, 3 Kuldamper.

- b. Karaibiske Eskadre: 5 mindre Krydsere, 2 Kanonbaade, 2 Hjelpekrydsere.
 c. Kysteskadren: 1 Kampskib, 3 Kystforsvarspanserskibe.

2) *Sydatlantiske Station.*

1 stor og 3 mindre Krydsere.

3) *Europæiske Station.*

1 stor og 3 mindre Krydsere.

4) *Pacific Stationen.*

1 stor og 4 mindre Krydsere, 1 Kystforsvarspanserskib, 3 Destroyere, 1 Kuldamper.

5) *Asiatiske Station.*

- a. Panserskibsdivisionen: 2 Linjeskibe, 2 Kystforsvarspanserskibe.
 b. Krydserdivisionen: 4 mindre Krydsere.
 c. Kanonbaadsdivisionen: 2 mindre Krydsere, 4 Kanonbaade.
 d. Phillipinerdivisionen: 7 Kanonbaade.
 e. Destroyerdivisionen: 5 Destroyere.

6) *Skole-Eskadren.*

2 store Krydsere, 5 Skoleskibe.

Marinebudget ior 1905—06.

	Kroner
Lønninger til Marinens Personel	75 000 000
Forskellige Lønninger	2 250 000
Marinetropperne	243 000
Bureau of Navigation	6 675 000
— Ordnance	19 136 000
— Equipment	25 215 000
— Yards and Docks	3 716 000

	Kroner	
} Offentlige Bygninger	Værfter og Dokke.....	25 365 000
	Marineakademiet.....	7 294 000
	Elevskolestationen i Kalifornia.....	56 000
	— paa Rhode Island.....	394 000
	Naval War College.....	20 000
	Bureau of Ordnance.....	1 890 000
	— Equipment.....	37 000
	— Medicine and Surgery....	1,023 000
	Bureau of Medicine and Surgery.....	1 443 000
	— Supplies and Account.....	22 065 000
— Steam Engineering.....	16 207 000	
Marineakademiet.....	1 175 000	
Marinekorpsets Lønninger.....	9 728 000	
— Indkvartering.....	9 045 000	
Nybygninger.....	114 038 000	
Panser og Armering.....	52 500 000	
Udrustning.....	3 169 000	
	Ialt... 397 664 000	

Personel.

I Begyndelsen af Aaret 1905 var der paa Flaadens aktive Liste opført 2 200 Officerer og 30 000 Underofficerer og Menige foruden Marine-Korpsets 250 Officerer og 7 400 Underofficerer og Menige; ialt i Flaadens Rammer ca. 40 000 Mand. Efter de nugældende Bestemmelser deles Officererne i »Officers of the line«, »Officers of the staff« og »Officers of the Marine Corps«. De førstnævnte omfatter alle Tjenestegraderne fra Rear-Admiral (foruden Admiral of the Navy) til midshipman at sea. Forgæves er der i de senere Aar arbejdet paa Indførelsen af Viceadmirals Chargen, idet der særlig er henvist til, at Overkommandoen under Fællesoperationer med fremmede Mariner tildeles den i Anciennitet ældste Officer, hvorved den amerikanske Marine under saa godt som alle Forhold udelukkes fra Overledelsen af

Hensyn til de fremmede Eskadrechefers højere Rang. Admirals Chargen er ikke lovbefalet; den nuværende Indehaver heraf, Admiral Devey, fik den tildelt af Kongressen paa Grund af sit fortjenstfulde Forhold under den spansk-amerikanske Krig. Marinedepartementet foreslaar i Aar Oprettelsen af 2 Vice-Admirals Poster samt Indførelse af Commodore Chargen, som alt findes i de afskedigede Officerers Tjenestegrader.

»Officers of the staff« omfatter følgende »Special-Korps« :

a) *Medical Officers.*

Charge	Rang
Medical director	Captain
Medical inspector	Commander
Surgeon	Lieutenant-commander
Passed assistant surgeon	Lieutenant
Assistant surgeon	Lieutenant jun. gr.

b) *Pay Officers.*

Pay director	Captain
Pay inspector	Commander
Paymaster	Lieutenant-commander eller Lieutenant
Passed assistant paymaster	Lieutenant eller Lieutenant jun. gr.
Assistant paymaster	Lieutenant jun. gr. eller Ensign.

c) *Chaplains.*

Disse har alle Titlen som »Chaplain«; de 4 ældste har Rang som »Captain«, de syv næste som »Commander« og Resten som »Lieutenant-commander« eller »Lieutenant«.

d) *Professors of mathematics.*

Fører Titel som »Professor of mathematic« og rangerer, de tre ældste med »Captain«, de følgende 4 med

»Commander« og Resten med »Lieutenant-commander« eller »Lieutenant«.

e) *Naval constructors.*

De 5 ældste har Rang som »Captain«, de følgende 5 som »Commander« og Resten som »Lieutenant-commander« eller »Lieutenant«. Tillige findes der en Del »Assistant Naval constructors«, der benævnes som saadan og rangerer med Lieutenant eller Ensign.

f) *Civil Engineers.*

Af disse har 1 Rang som »Captain«, 2 som »Lieutenant-commander« og 4 som »Lieutenant«, Resten som »Lieutenant jun. gr.«; en Del »Assistant civil engineers« har dels Rang med »Lieutenant jun. gr.« dels med »Ensign«.

Medlemmerne af disse Korps staar indenfor de respektive Rammer i Underordningsforhold i Overensstemmelse med den militære Rangfølge, men kan ikke optræde som Foresat overfor Medlemmer af de andre Special-Korps.

Afskedigede Officerer af disse Korps beholder deres Titel, selv om de ved Afskedigelsen har faaet tildelt en højere Rang; for Lægekorpset gælder den særlige Bestemmelse, at »Medical Inspector« faar Titel af »Medical director«, naar han afskediges med »Captain«s Rang, men vedbliver med at være »Medical inspector«, naar han afskediges med »Commander«s Rang. »Medical director« forandrer ikke Titel, selv om han ved Afskedigelsen tildeles Kontreadmirals Rang.

Et almindeligt udtalt Ønske fra de civil-militære Korps om at faa samme Tjenestegrads-Betegnelser som Søofficerskorpset har Kongressen ikke villet tiltræde.

Personnellets Fordeling i de forskellige Tjenestegrader samt Lønningsforholdene.

Grad	Antal	Under Udkommando	Under Landtjeneste	Under Orlov eller afventende Ordre	Anmærkning
<i>Officerer.</i>					
Rear Admirals	26	Aarlig 22 500	Indtægt 18 750	i Kroner 15 000	
Captains	85	16 900	13 100	10 500	
Commanders	122	13 100	11 200	8 600	
Lieutenant-commanders	192	{ 10 500	{ 7 800	{ 7 500	I de første 4 Aar
		{ 11 200	{ 9 800	{ 8 200	Efter 4 Aars Tjeneste
Lieutenants	331	{ 9 000	{ 7 500	{ 6 000	I de første 5 Aar
		{ 9 750	{ 8 250	{ 6 750	Efter 5 Aars Tjeneste
Lieutenants (jun. gr.)	34	{ 6 750	{ 5 600	{ 4 500	I de første 5 Aar
		{ 7 500	{ 6 400	{ 5 200	Efter 5 Aars Tjeneste
Ensigns	174	{ 4 500	{ 3 750	{ 3 000	I de første 5 Aar
		{ 5 200	{ 4 500	{ 3 750	Efter 5 Aars Tjeneste
Midshipmen at sea	105	3 500			
Medical { directors	16	} 16 500			
{ inspectors	15				
Pay { directors	14	} 16 500			
{ inspectors	15				
		{ 10 500	{ 9 000	{ 7 500	I de første 5 Aar
Surgeons	86	{ 12 000	{ 10 500	{ 9 000	2det Femaar
		{ 13 100	{ 12 000	{ 9 750	3die —
		{ 13 900	{ 13 500	{ 10 500	4de —
		{ 15 700	{ 15 000	{ 11 200	Efter 20 Aars Tjeneste som Surgeons
Paymasters	76	{ 7 500	{ 6 750	{ 5 600	Første 5 Aar
Passed assistant surgeons	46	{ 8 250	{ 7 500	{ 6 400	Efter 5 Aars Tjeneste
Passed assistant paymasters	20	do	do	do	do. do.

Naval constructors	23	}	13 900	10 100	3die	—
			15 000	11 250	4de	—
			15 750	12 000	Efter 20 Aars Tjeneste	
Assistant naval constructors	26	}	7 500	5 600	Første 4 Aar	
			8 250	6 400	2det	—
			9 750	7 100	Efter 8 Aars Tjeneste	
Chaplains	24	}	9 400	7 500	Første 5 Aar	
			10 500	8 600	Efter 5 Aars Tjeneste	
			9 000	9 000	Første 5 Aar	
			10 100	10 100	2det	—
Professor of mathematics	12	}	11 250	11 250	3die	—
			14 100	13 100	Efter 15 Aars Tjeneste	
					som Professor of mathematics	
Civil engineers	28					
Assistant civil engineers	4					
		}	4 500	3 400	1ste 3 Aar	
			4 900	3 750	2det	—
Boatswains	142		5 250	4 900	3die	—
			6 000	4 900	4de	—
			6 750	6 000	Efter 12 Aars Tjeneste	
Gunners	123	do.	do.	do.	som Boatswains	
Carpenters	84	do.	do.	do.	do.	do.
Sailmakers	—	do.	do.	do.	do.	do.
Warrant machinists	153	do.	do.	do.	do.	do.
<i>Officerer af Marinekorpset.</i>		Aarlig	Indtægt	i Kroner		
Brigadier-general commandant	1		13 100			
Colonels	8		13 100			
Lieutenant-colonels	8		11 250			
Majors	16		9 400			
Captains og ass. quartermasters	8		7 500			
Captains	72		6 750			
First lieutenants	67		5 600			
Second lieutenants	58		5 250			

Maanedlige Lønninger for Underofficerer og Menige.

	Kroner
Ældste Underofficerer (Chief petty officers):	185—245
Underofficerer af 1. Kl. (Petty officers first class):	135—205
— 2. — (— second —):	130—150
— 3. — (— third —);	112
Sømænd af 1. Kl. (Seamen, first class):	80—130
— 2. — (— second —):	56—112
— 3. — (— third —):	34—67
Hovmestre og Kokke:	60—170

Personnellets Uddannelse.

Uddannelsen til Officer foregaar paa Marineakademiet i Annapolis. Rigelig forsynet med Pengemidler, som dette Akademi er, og beliggende i en herlig Natur ved Potomacs Bred, har det de gunstigste Betingelser for at bibringe Kadetterne en fortrinlig Opdragelse, idet det ledes af intelligente Mænd og bæres af Regeringens og Folkets Anerkendelse og Interesse. I Spidsen for Akademiet staar en Superintendent, der til sin Raadighed har en Adjutant og nogle Assistentter. For den militære Uddannelse er Kadetcheffen ansvarlig. De forskellige Lærefag er henlagte under særlige Afdelinger, der bestyres af Forstandere, der efter Fagenes Betydning og Undervisningens Omfang faar tildelt et større eller mindre Antal Assisterende. Superintendenten, Kadetcheffen og Forstanderne danner tilsammen en Kommission, (Academic board), der ved Siden af andre Hverv bedømmer Elevernes Præstationer og paa Grundlag heraf bestemmer Rækkefølgen i de enkelte Klasser. — En Del Officerer kommanderes til Akademiet som Inspektionsofficerer og som Lærere. Den 1ste Juni i hvert Aar optages et — af Rammernes Størrelse afhængig — Antal unge Mennesker, der skal være i en Alder af mellem 15 og 18 Aar. Indstillingsret af Elever har foruden Præsidenten, de Delegerede fra Repræsentanternes

Hus samt Distriktet Columbia. Aspiranterne optages paa Akademiet efter bestaaet Legemseftersyn og Adgangsprøve. Enhver indtrædende erlægger til Bestridelse af den første Udrustning en Sum af ca. 850 Kroner; yderligere Tilskud fordres ikke. Staten betaler hver Kadet 2 250 Kroner aarlig; heraf afholdes Udgifterne til Bispisning, Vask og Beklædning. Af Kadettens Gage henlægges maanedlig 20 Kroner til Hjælp til Officers-ekviperingen. Uddannelsen har hidtil været 6 Aar, hvoraf de 4 første Aar tilbragtes paa Akademiet eller paa Skoleskibene, de 2 sidste Aar paa de udrustede Skibe. Paa Grund af den for Tiden i høj Grad følelige Personelmangel i Officerskorpset er det Hensigten at stryge de 2 sidste Aar af Uddannelsestiden og til Skoleskibe at anvende Linjeskibe, Krydsere, Monitorer og Torpedobaade. — De aarlige Prøver, der finder Sted i Maj Maaned, afholdes i Overværelse af en Del Kongresmedlemmer samt en Række Personer — for største Delen Ikke-Fagmænd — der udnævnes af Præsidenten. — Ved Undervisningen i fremmede Sprog bruges Phonografen, for at Eleverne herved bedre skulle kunne tilegne sig korrekt Udtale.

De Kadetter, der viser særlige Anlæg for de tekniske Fag, kan efter Afgangen fra Akademiet overgaa til Konstruktionskorpset og gennemgaar senere et treaarigt Kursus paa »Massachussets Institute of Technology«. Da der har været klaget en Del over disse Teknikeres ringe praktiske Erfaring, er det for nylig bestemt, at de efter Afgangen fra Marineakademiet skal udkommanderes i 2 Aar med Flaadens nyere Skibe.

Iøvrigt anser man Kadet-Uddannelsen for tilstrækkelig til senere at kunne gøre Tjeneste ved Artilleriet, Søminevæsnet, Maskinvæsnet, som Navigator eller ved Marine-Korpset, uden at en Efterskole skulde være nødvendig. — Dog kan Officerer af alle Grader beordres til at overvære de Foredrag i Strategi, Taktik og Folke-

ret etc., der aarlig afholdes paa »Naval War College« Narrangansett Bay. Paa Grund af de i de senere Aar hyppig forefaldne Uheld ved Torpedoskydningen, beordres nu ogsaa Officerer til at gennemgaa Torpedoskolen i Newport. Officerer, der skal være Artillerispecialister, gennemgaa en Uddannelse paa 16 Maanedre, dels teoretisk, dels praktisk.

Uddannelse af Maskinofficerer.

Da Dampen omkring Aaret 1820 begyndte at finde Anvendelse som Drivkraft i Skibene, opstod samtidig Trangen til et særligt Maskinpersonel. Men medens man i 1845 oprettede Naval Academy for at skaffe Søofficererne en bedre Uddannelse, vedblev man at rekruttere Maskinisterne enten fra det civile Liv eller fra Underofficersskolerne indtil 1864, da der oprettedes særlige Maskinistklasser paa Akademiet. Denne Ordning med cadet midshipmen og cadet engineers holdt sig til 1882, da de 2 Korps smeltedes sammen til »Naval cadets«, der i de 6 Aar Uddannelsen varede gaves samme Undervisning og Opdragelse. Afhængig af Ledigheden i Rammerne overgik Kadetterne efter de 6 Aars Forløb enten til Maskinkorpset eller til Søofficerskorpset. Hermed synes man dog ikke at have været godt tilfreds, thi allerede i 1889 forandrede Planen saaledes, at Adskillelse fandt Sted efter de 3 første Kadetaar, saaledes at der i de resterende 3 Aar gaves en mere speciel Uddannelse.

Ved Lov af 1899 foretoges endelig en fuldstændig Sammensmeltning af Søofficers- og Maskinkorpset, væsentlig efter Initiativ af den nuværende Præsident Roosevelt, der paa det Tidspunkt var Marinens »Assistant Secretary«. Efter denne Lov skal alle Officerer af lavere Grad end »Lieutenant-Commander« være disponible til Maskintjeneste. Af de 76 Maskinofficerer, der den 1. Januar 1903 overgik til det fælles Officerskorps, var

17 ikke mere anvendelige til Maskintjeneste, da de havde højere Rang end Lieutenant-commander, og Resten maatte hovedsagelig bruges til Dækstjeneste for at gøre det muligt for dem at bestaa den Eksamen, de i Løbet af 2 Aar skulde bestaa for at kunne avancere. Til Erstatning for disse udkommanderedes unge Søofficerer uden nogen videre Maskinuddannelse til Maskintjenestens Besørgelse i Skibene. Samtidig antoges 100 Maskinister, der gaves Rang som Dæksofficerer. Situationen er for Tiden saaledes, at der paa Panserskibene og Panserkrydserne findes Officerer af det tidligere Maskinkorps, der med Rang som »Lieutenant-commanders« har Overtilsynet assisteret af Officerer, der af Chefen beordres til Maskintjeneste.

Vagterne besørges af Maskinister, der er blevne hævede til Dæksofficerschargen for at skaffe dem en Avtoritet, der staar i Forhold til deres Ansvar og for at holde dem til en stræng Nøjagtighed i Udførelsen af deres Pligter. Paa Værkstederne og ved Bureauerne haves den samme Organisation som i Kampskibene, med den Undtagelse, at Overtilsynet, der skulde ligge hos faste Officerer, paa Grund af Personelmangel er overdraget Dæksofficererne, der ikke alle møder med tilstrækkelig gode Forudsætninger til Bestridelse af saa overordnede Stillinger. — I Kanonbaadene indtages den ledende Stilling af yngre Søofficerer, der efter Uddannelsen paa Marineakademiet har deltaget i Maskintjenestepaa de større Skibe. De vagthavende Maskinister i Kanonbaadene har i Almindelighed ikke Dæksofficerscharge. I Torpedobaadene og Destroyerne er Tjenesten ordnet paa lignende Maade som i Kanonbaadene. Den praktiske Uddannelse i Maskinlære paa Kadetakademiet foregaar dels i de forskellige Værksteder, dels paa Akademiets Modelsamlinger og Laboratorier, dels i de til Akademiet knyttede Destroyere og Monitorer.

Det siger sig selv, at en Ordning som den nu-

værende ikke kan være fuldt ud tilfredsstillende, og med en vis Ængstelse imødeses den Tid, da de forhen-værende Mestre forfremmes til Commanders og altsaa ikke længere kan beordres til Tjeneste i de søgaaende Skibe. Vistnok med Rette gøres der fra mange Sider gældende, at Uddannelsen paa Marineakademiet og et Par Aars Skibstjeneste ikke er tilstrækkelig fyldestgørende for den, hvem Overledelsen af et Skibs Maskinvæsen skal betros. Man mener, at de Maskinister, der akvieserede ved S sammensmeltningen af Korpsene, gjorde det paa Grund af Udsigten til forbedrede Forfremmelses- og Løn-Forhold. — Maskinisterne synes i Almindelighed at have følt sig godt tilfredse med Dækstjenesten, hvorimod Maskinisttjenesten ikke i synderlig Grad synes at have tiltalt Søofficererne.

Det fremhæves fra mange Sider, at et Special-Korps af højt uddannede Ingeniører er en Nødvendighed, for at den overordnede Ledelse af Maskinvæsnet i Skibene kan blive forsvarlig udført. Ligesom i mange andre Lande mener man, at den nuværende Ordning med Dæksofficerer som vagthavende Maskinister er fuldt tilstrækkelig, og at der altsaa ikke hertil skulde fordres særlig Ingeniøruddannelse.

Lægekorpset rekruterer fra de lægevidenskabelige Instituter. De antagne Læger skal være mellem 21 og 26 Aar og aflægge Prøve for en Kommission af Marine-Læger.

Reserveintendanten, der tages fra det civile Liv, skal være mellem 21 og 26 Aar og maa for at kunne antages bestaa Eksamen.

Præsterne tages ligeledes fra det civile Liv; de skal være mellem 21 og 35 Aar, underkastes Legemseftersyn og skal være ordinerede.

Professorerne i Mathematik og Civil-Ingeniørerne skal før Antagelse underkastes Legemseftersyn og aflægge en Prøve.

Marinekorpsset rekrutteres dels fra Marineakademiet i Annapolis dels fra det civile Liv; i de senere Aar har dog Tilgangen fra Akademiet været yderst ringe, saa at man har maattet nøjes med Civilister, der efter Antagelsen gennemgaar en etaarig Uddannelse i »The school of application« i Annapolis. Brigaden staar under umiddelbar Kommando af Chefen for Marinekorpssets Hovedkvarter i Washington. Den er underkastet Marinens Love og Anordninger, undtagen naar den efter Præsidentens Ordre detacheres til Tjeneste ved Hæren.

Marinekorpsset forretter Tjeneste paa Orlogsværfterne og paa Flaadestationerne og om Bord i de søgaaende Skibe. De gør Skildvagtstjeneste, paraderer ved ceremonielle Lejligheder, Begravelser etc., samt betjener om Bord det sekundære Artilleri.

Mandskabsuddannelsen.

1) *Landsmen.* Rekruteringen sker nu for en stor Del fra Landbefolkningen, og man tilskriver dette System, at Mandskabets moralske Standpunkt er bleven væsentlig forbedret. Indtil for faa Aar siden var omtrent Halvdelen af Besætningerne hvervede Udlændinge, hvis tidligere Liv naturligvis ikke var det bedste. Nu antages kun amerikanske Borgere eller i hvert Fald kun de, der giver Tilsagn om at ville være det. Man mener, at de fra det indre af Unionen kommende »landsmen«, der er meget maadeholdne i Nydelsen af Spiritus, har fortrinlige moralske Egenskaber, og man forventer som Følge heraf en Højnelse af det moralske Element og en betydelig Nedgang i Desertørernes Antal. New London og Norfolk er nu Hoveduddannelsesstationerne for »landsmen«, hvor disse faar Undervisning i Roning, Splidning, Lodhivning, Sejlsyning, Kogning, Skomagerarbejde og Skrædersyning, uddannes i det hele taget i alt, hvad man kan lære paa Landjorden for at blive en brugbar Sømand. Man venter sig meget af denne Uddannelses-

metode, bl. a. ogsaa fordi man ved det nye System kan nøjes med Brugen af Landets eget Sprog, i Modsætning til, at den tidligere Anvendelse af Udlændinge fordrede en 4—5 forskellige Sprog. — For at skaffe Flaaden en livligere Tilstømning af »landsmen« udkommanderes disse fortrinsvis med de Skibe, der har Navn efter deres Hjemsted. — At man giver Skibene Navn efter Staterne beklages forøvrigt af mange, idet man derved udelukker Brugen af de Navne, der har en god Klang i Søkrigshistorien og dermed Marinens Traditioner.

De hvervede »landsmen« skal være i en Alder fra 18—25 Aar; efter at have været paa Togt med Skoleskibe fra 6—8 Maaneder, forfremmes de til Sømænd af 2den Klasse og kommer efter at være blevne Sømænd af 1ste Kl. om Bord paa de egentlige Kampskibe. De kan herefter — til enhver Tid — antages til Underofficerer.

Apprentices. Drengene mellem 14 og 17 Aar kan med deres Forældres Samtykke, og naar de møder med Bevis for god Opførsel i Skolen, indrulleres i Flaaden, indtil de er 21 Aar gamle. De underkastes Lægeeftersyn og maa kunne læse og skrive. Til Uddannelse for Lærlingene findes der 3 Stationer, 1 i Newport, 1 i San Fransisco og 1 i Norfolk samt 4 Skoleskibe, hvoraf 3 paa Atlanterhavs- og 1 paa Stillehavskysten. Disse Skibe er paa Togt 2 Gange om Aaret og omtrent 1500 Lærlinge kommer aarlig til Tjeneste. Uddannelses-tiden paa Stationerne varer fra 3 til 9 Maaneder, idet denne Variation er afhængig af Besætningernes Komplettering i Skibene. Efter Togt paa 4—8 Maaneder gennemgaar Drengene en Eksamen og sendes, forsaavidt de bestaar denne ud med Skibene, hvor de gør almindelig Skibstjeneste. Efter 1 Aars Forløb, kan de, der menes kvalificerede, rykke op til at blive apprentice, 1st. class, og kan som saadan tjene til 21 Aars Alderen, da de

afskediges, men hvem der ønsker at antages igen inden 3 Maaneders Forløb faar Løn og saa for denne Tid.

Rekruteringen af Mandskabet foregik tidligere ved omrejsende Hvervningskommandoer, hvorimod der nu findes faste Rekruteringsstationer i Omaha, St. Louis, Kansas City, Cincinnati, Minneapolis og Boston, med Understationer paa forskellige andre Steder. — Det volder Vanskelighed at faa det fornødne Mandskab til Flaaden paa Grund af de ret strenge Bestemmelser, der i legemlig Henseende stilles til Rekruterne. Saaledes blev i 1904 af 42 000 Aspiranter kun 11 000 antagne. (Der paatænkes en Sammensmeltning af »apprentices« og »landsmen« til »apprentice-seamen«. De, der antages, skal være mindst 17 Aar gamle).

Negermandskab antages ikke mere til Tjeneste paa Krigsskibene, da den hvide Del af Besætningen vægrer sig ved at arbejde sammen med Negrene.

I Phillipiner-Eskadren anvendes Indfødte til Tjeneste som Fyrfolk og som almindelige Søfolk. Efter skriftlig Anmodning kan det indfødte Mandskab forblive til Tjeneste paa de Skibe, der forlader Øerne.

Kystopmaalingen. Til Tjeneste herved hverves Folk for et Tidsrum af indtil 5 Aar.

Messepersonalet bestaar endnu for en stor Del af Udlændinge mest Kinesere og Japanesere. — Efter Admiral Ewans Udtalelser, der har været offentliggjorte i »New York Times«, har Admiralen i Marseilles Havn i Chefen for et japansk Krigsskib genkendt sin tidligere Tjener, med hvem han var fuldkommen tilfreds, men som pludselig forsvandt.

Til *Underofficerer* kan udnævnes saavel forhenværende »landsmen« som »apprentices«. Chefen om Bord giver Folk den foreløbige Udnævnelse til Underofficerer, hvorefter de i ca. 1 Aar faar særlig Uddannelse som Skytskommandører og sendes til Kanonfabriken i Washington eller til Torpedostationerne. Saaframt de viser

sig kvalificerede, kan de efter det ene Aars Tjeneste faa fast Udnævnelse, forudsat at de tidligere har haft mindst 3 Aars Tjeneste.

Efter mindst 1 Aars Søfart kan Underofficerer, der bestaar den foreskrevne Eksamen og som har gode Vidnesbyrd, forfremmes til Dæksofficer.

Efter 4 Aars Tjeneste som Dæksofficerer, kan disse, forsaavidt der er Ledighed i Rammerne, forfremmes til Officerer efter at have bestaaet en Eksamen i følgende Fag: Artilleri, Navigation og Opmaaling, Sømandskab, Maskinlære, Engelsk, Søminelære, Elektroteknik, Skibbygning og Retslære. Aspiranterne maa ikke være over 35 Aar gamle og kan som Regel kun indstille sig en Gang til Prøven. I de senere Aar er 6 Dæksofficerer forfremmede til Officerer. I 1904 er der oprettet en Overdæksofficersklasse, hvorfra man egentlig ikke skulde kunne forfremmes til Officer, men efter et i Aar indbragt Forslag skal denne Bestemmelse udgaa.

Til Uddannelse af Elektrikere findes der paa Værfterne i New York og Mare Island Skoler, der varer i 5 Maaneder. Paa disse Skoler gives ogsaa Undervisning i Gnistelegrafering. Efter Udkommando med Flaadens Skibe kan Elektrikerne faa fast Ansættelse paa Marinens Værfter og Stationer. I det sidste Regnskabsaar har 120 Elektrikere faaet fast Ansættelse.

Paa Værftet i Norfolk findes en Skole til speciel Uddannelse af Værftsfunktionærer.

Officerers Avancements- og Pensionsforhold.

«Navy Personel Act» af 1899 bestemmer, at der aarlig skal skaffes et vist Antal Vakancer i Stabsofficerers og Kaptajnløjtnantsklassen for at sikre et jævnt Avancement til de højere Charger; saafremt det forudsatte Antal i de forskellige Tjenestegrader ikke naas ved Dødsfald, skal efter Indstilling af en Kommission paa 5 Flagofficerer de resterende Avancementer skaffes til-

veje enten ved frivillig Afgang (voluntary retirement), eller hvor dette ikke forslaar Tvangs-Afskedigelser (compulsory retirement). — Disse Bestemmelser synes dog ikke at blive særlig strængt overholdte.

I Tilfælde af Invaliditet eller efter 30 Aars Tjenestetid kan Officerer afskediges med $\frac{3}{4}$ af deres Lønning i Pension.

Marinemilits.

Trods ihærdige Anstrængelser fra Marinedepartementet er det endnu ikke lykkedes at faa Kongressen til at vedtage de aarlig tilbagevendende Forslag om en Reserve. De af Staterne, der grænser mod Kysten, har en særlig Marinemilits, hvis Mandskab udtages blandt Søfolk og Fiskere. Efter Anmodning fra de paagældende Staters Guvernører skal Marinesekretæren udfærdige Bestemmelser for Marinemilitsens Mandskabsuddannelse.

Militsen vedrører kun de enkelte Stater; den anvendes til Beskyttelse af Kysterne paa Steder, hvor der ikke findes særlige Forsvarsforanstaltninger. Under den spansk-amerikanske Krig anvendtes en Del af Militsens Personel til Kystsignaltjeneste.

Flaade-Foreningen.

For faa Aar siden dannedes en »Navy league« med det Formaal at udbrede Kendskab til og Interesse for Marinen. I Pressen har der hyppig været klaget over den ringe Tilgang af Medlemmer til Foreningen, idet denne efter en etaarig Bestaaen kun talte 15 000 Medlemmer, medens den tyske Flaadeforenings Medlemstal i Løbet af faa Aar var oppe paa 700 000.

(Proceedings of the U. S. Naval Institute, Marine Rundschau, M. a. d. G. d. Seewesen, The Naval Annual, Revue Maritime).

Et Loddeapparat til større Dybder.

Af Kaptajn A. Bruun.

I Anledning af Nedlæggelsen af et Telegrafkabel mellem Shetlands Øerne—Færøerne—Island ønskede »Store Nordiske Telegrafskab« en Undersøgelse af Dybdeforholdene i det projekterede Kabelleje for at undgaa at træffe altfor overraskende Dybder; thi om man end af de i Søkortene faa eksisterende Lodskud omtrent kunde forestille sig, hvilke Dybder man vilde træffe, var Kabellejet og dets nærmeste Omegn paa store Strækninger fuldstændig blottet for Lodskud. Mellem Shetlands Øerne og Færøerne fandtes der paa en Strækning af ca. 65 Kvartmil intet Lodskud i det projekterede Leje, og det nærmeste Lodskud ved Siden af Lejet laa i en Afstand af ca. 25 Kvartmil. Mellem Færøerne og Island var Forholdet endnu værre, thi der manglede Lodskud i Lejet paa en Strækning af ca. 90 Kvartmil, medens det nærmeste Lodskud Vest for Lejet laa i en Afstand af ca. 40 Kvartmil, og Øst for Lejet fandtes der intet. Man kunde derfor ikke være fuldstændig sikker paa, at det dybe Vand fra det nordlige Atlanterhav ikke skød en Arm ned over det projekterede Leje. Telegrafskabet ønskede ret naturligt at faa Dybdeforholdene nærmere undersøgt og henvendte sig derfor til Marineministeriet med Anmodning om, at et af Marinens Skibe maatte foretage disse Oplodninger paa Op- eller Nedrejsen til Island, mod at Selskabet afholdt eventuelle Udgifter foranlediget ved dette Arbejde. Marineministeriet stillede sig straks velvilligt overfor Anmodningen; thi selv om Telegrafskabet var mest interesseret i dette Arbejde, saa maa enhver Oplysning om Dybderne i Verdenshavene jo betragtes som værende af almen Interesse. Hvervet blev ganske naturligt overdraget til

Dampminebaaden Beskytteren, der netop blev udrustet til Opmaaling i Farvandene omkring Island.

Arbejdet lod sig imidlertid ikke udføre paa samme Maade, som Opmaalingsarbejdet ved Island; thi dette strækker sig ikke udover Dybder, der er større, end at det kan foretages under Fart ved Hjælp af Kaptajn Clausens fortrinlige Kontrolldybdeemaalere, idet der paa hver Side agter paa Dækket er opstillet en Loddemaskine, fra hvilken Kontrolldybdeemaaleren føres i Bund, og Skibets Maskine besørger Indhivningen ved Hjælp af en Staaltraadsforbindelse mellem Skrueakslen og Loddemaskinen. Da man imidlertid maatte være forberedt paa at træffe Dybder paa 1000 Favne og maaske derover, maatte Arbejdet udføres ved at maale Dybden ved Længden af selve den udløbne Line, og man var altsaa nødt til at udføre Maalingen fra stille liggende Skib. Da det jo er meget sjældent, at Marinens Skibe faar den Opgave at foretage Oplodninger paa saadanne Dybder, fandtes der paa Orlogsværftet ikke andre Apparater, der egnede sig hertil, end den paa Ingolfekspeditionen benyttede Sigsbee'ske Loddemaskine.

Dette Apparat var imidlertid altfor stort og uhandeligt til at kunne benyttes fra Beskytteren, og man vilde jo heller ikke tilnærmelsesvis træffe de Dybder, som findes paa en Dybdehavsekspedition; der blev derfor paa Orlogsværftet konstrueret et Apparat, som ved sin lette og simple Behandlingsmaade viste sig at være udmærket praktisk anvendelig til de nævnte Oplodninger.

Som nævnt maatte Maalingerne foretages fra stille liggende Skib, og man maatte jo sørge for, at Lodlinen viste ret op og ned, det var derfor nødvendigt at opstille Apparatet forude for at kunne benytte Skruen, og af Hensyn til at Skibets Forende under Bakning slaar stærkt Styrbord ud, blev det anbragt om Bagbord.

Paa Dækket for om Bagbord blev der fastskruet en Loddemaskine af samme Slags, som den der benyttes

agter ved Lodning under Gang, men istedet for den ca. 300 Favne lange, snoede Staaltraad, var der rullet ca. 4000 Favne blank Staaltraadslin, der var 0.92 mm. i Diameter.

Loddemaskinen bestod af en Tromle, paa hvilken ovennævnte Staaltraadslin var rullet op. Denne Tromles Akse hviler i et Leje i en Trefod, som blev skruet fast i Dækket. Aksen var stillet parallel med Skibets Diametralplan, saaledes blev Tromlen altsaa stillet tværskibs; ved Hjælp af en Baandbremse kunde man regulere Udløbningen af Staaltraadslinen og stoppe den i samme Øjeblik, man fik Bund. Paa den Side af Tromlen, der viste forefter, var der anbragt en Fals og ved en klædt Staaltraadsforbindelse mellem denne Fals og en Fals i en Tromle, der var anbragt paa Spilkoppen, kunde Indhivningen foregaa ved Hjælp af Skibets Dampspil.

Fra Tromlen var Staaltraadslinen vist op over en lille Jernblok, hvis Rulle var i Forbindelse med en Favnetæller; denne Jernblok var hugget i en Jernarm, der viste agter efter fra Bakken, og fra denne Rulle førtes Staaltraadslinen rundt om et Hjul, hvis Periferi var nøjagtig en Favn. Dette Hjuls Akse hvilede i et Leje i en Trefod, der var skruet fast i Dækket mellem Skibssiden og Loddemaskinen, saaledes at Hjulet kom til at staa tværskibs, lige ud for Loddemaskinens Tromle.

Hjulets Akse var i Forbindelse med en Tællemaskine, der altsaa angav hvormange Favne Line, der var passeret rundt om Hjulets Periferi.

Mellem 2 Davits ude iborde var der anbragt en Staaltraadsmellehaler af 1" Line, i den forreste Tamp af denne Mellehaler var der en Hage, som blev hugget i den forreste Davit, den agterste Tamp blev vist gennem et Øje paa den agterste Davit og derefter kastet til en Klampe.

Paa Midten af Mellehaleren var der najet en

62.8 cm. lang Staal fjeder, der var lavet af en oprullet Staalstang, og den skulde virke til at dæmpe Indflydelsen af Skibets Bevægelser; til denne Staal fjeder var der befæstet en lignende Jernblok med Favnetæller som paa Jernarmen fra Bakken.

Fra Favnehjulet paa Dækket blev Staaltraadslinen vist over Rullen paa Favnetælleren ihorde, og i Tampen af Staaltraadslinen blev der anbragt 10 Favne Forløber af Toug for at forhindre, at der kom Kinker paa Staaltraadslinen, naar Loddet naaede Bunden.

Som Lod anvendtes gennemborede Kanonkugler af 18 og 24 Pd.s Vægt, der blev anbragt paa et Slippeapparat af samme Slags som det, der anvendtes til Sigsbee's Loddemaskine.

Til Lodning paa store Dybder gælder det jo om at anvende saa lette og smekre Lodliner som muligt, dels for at Vægten af den udløbne Line kan blive ringe, dels for at frembyde en lille Angrebsflade for eventuelle Strømninger i Vandet. I dette Tilfælde var Valget af Line let truffet, thi man tog Staaltraadslinen fra Sigsbee's Loddemaskine.

Ved en saadan Line er der imidlertid den Mangel, at den ikke lader sig afmærke paa nogen praktisk Maade, idet man ikke kan anbringe Mærker paa den, da disse jo nemt kunne forskydes og muligvis ogsaa komme i Bekneb, saa de vilde hindre Linens Udløben; malede Mærker vilde kun vanskeligt kunde ses paa saa smækker en Line, og disse vilde desuden rimeligvis straks slides af; man maatte altsaa klare sig paa anden Maade for at komme til Kundskab om den udløbne Lines Længde, og derfor tog man Tørn med Staaltraadslinen omkring det ovennævnte Favnehjul, der paa denne Maade var nødt til at dreje en Gang rundt for hver Favn af Linen, der løb ud, og Antallet af Hjulets Omdrejninger kunne aflæses paa Tællemaskinen, som var i Forbindelse med Hjulets Akse.

De smaa Favnetællere lignede paa det nærmeste et Uhr, hvis Skive ved Hjælp af en Tandhjulsforbindelse dreves rundt af Skiven i Jernblokken. Der var en Inddeling for hver anden Favne, og naar Uhrskiven var gaaet en hel Gang rundt, var der løbet omtrent 300 Favne Line ud, og den begyndte da atter at tælle fra Nul, saa man maatte holde Regnskab med hvormange Gange Nulpunktet passerede Viseren. Disse Favnetællere var jo ikke absolut nødvendige, men de ydede god Kontrol. Man valgte at anbringe den ene Favnetæller paa en Jernarm fra Bakken, herved opnaaede man tillige at faa en bedre Visning af Staaltraadslinen til dens Leje i Omkredsen af Favnehjulet, thi Tromlen maatte nødvendigvis være saa bred, at Staaltraadslinen ikke stadig kunde komme fra samme Sted paa Tromlen, og man var jo tvungen til at anbringe Favnehjulet temmelig tæt til Tromlen paa Grund af den ringe Plads.

For at vise Linen klar af Skibssiden, var man nødt til at anbringe en Blok saaledes, at Linen, ved at føres over denne, blev vist godt klar af Skibet, og det var derfor ret naturligt at benytte den anden Favnetæller hertil, den blev derfor anbragt paa Fjederen, der skulde neutralisere Skibets Bevægelser.

Det var ligeledes for at give bedre Fjedring, at man anbragte Fjederen paa en Mellemløber, istedetfor at hænge den direkte i en Davit. Da Mellemløberens ene Tamp tilmed blev kastet til en Klampe, saa var man altid Herre over at give den en passende Stivhed.

Naar Lodskuddet skal tages anbringes Kanonkuglerne paa Slippeapparatet og fires i Vandet, saaledes at hele Forløberen netop er under Overfladen, de 2 smaa Favnetællere stilles paa Nul og Favnehjulets Tællemaskine aflæses; man har en Mand ved Baandbremsen, og en Mand staar med en Følepind, som holdes paa Staaltraadslinen mellem Favnehjulet og den yderste Favnetæller. Ved Hjælp af Baandbremsen reguleres Staal-

traadslinens Udløben, og Manden med Følepinden trykker med denne jævnt ned paa Linen; naar der faas Bund, kan det straks mærkes med Følepinden, og der bremses til, man aflæser saa alle 3 Favnetællere og hiver derpaa ind ved Hjælp af Dampspillet.

Betjeningen af Apparatet er saaledes meget simpel, og der behøves kun meget ringe Øvelse for at mærke, naar man faar Bund, i hvert Fald paa de Dybder, paa hvilke der blev loddet paa denne Ekspedition, hvor den største Dybde var 622 Favne; men Apparatet vil sikkert kunne bruges uden Vanskelighed paa langt større Dybder. Paa Grund af Dybdeforholdene kunde Apparatet ikke prøves inden Afrejsen, men allerede i Skagerrak tillod den dybe Rende, at man gjorde et Forsøg paa 280 Favne; det foretoges under gunstige Omstændigheder og faldt overordentlig tilfredsstillende ud. Under selve Oplodningen var der kun 3 Lodskud, som mislykkedes af Mangel paa Øvelse.

Man har en ypperlig Kontrol paa den udløbne Lines Længde, ved at Favnehjulets Tællemaskine ogsaa arbejder under Indhivningen, samt ved de 2 smaa Favnetællere paa Blokkene, disse gaar under Indhivningen tilbage til Nulpunktet. I Praksis burde Favnehjulets Tællemaskine aldrig variere mere end 2 Favne mellem Udløbningens og Indhivningens Angivelse, idet Tællemaskinen jo kan tælle en Omdrejning straks Hjulet gaar i Gang, og stoppe uden at have faaet talt den sidste Omdrejning med, naar der derfor bliver større Difference, maa der være Fejl tilstede, og Lodskuddet bør da tages om, saafremt de smaa Favnetællere ved Jernblokkene ikke yder tilstrækkelig Kontrol til at vise, hvor Fejlen ligger. Under Oplodningsarbejdet fra Beskytteren var Differencen imidlertid aldrig større end, at man kunde se bort herfra, idet der nemlig ved 39 Lodskud var følgende Differencer:

Ved 9 Lodskud 0 Favnes Difference.

— 9	—	1	—	—
— 10	—	2	—	—
— 6	—	3	—	—
— 5	—	4	—	—

De smaa Favnetællere stemmede gennemgaaende paa 3 à 4 Favne med Favnehjulets Tælle-maskine, men kunde enkelte Gange naa noget større Afvigelser, hvilket imidlertid kun skete i Begyndelsen, inden vi opdagede, at det var af Mangel paa Smørelse.

Udløbning		Indhivning		Yderste Favnetæller	Inderste Favnetæller	Dybde Bundart	Bemærkning
Favnehjulets Tælle-maskine	Tid	Favnehjulets Tælle-maskine	Tid				
	t m s		t m s				
75 90	3 56 30	82 02		604	607		
76 20	50	10	4 06 20				Løbe Nr. 9.
50	57 20	40	07 32				Plads Nr. 6.
80	40	70	08 42				Hvad Lod anvendtes:
77 10	58 05	83 00	09 37				Slippekugle
40	30	30	10 31				Vægt (24 + 18) Pd.
70	55	60	11 25				Blev Kuglen hægtet af.
78 00	59 20	90	12 10				Ja.
30	45	84 20	13 00				Forløberens Længde
60	4 00 10	50	13 45				10 Favne.
90	35	80	14 31				Vind 0.
79 20	01 00	85 10	15 15				Sø 0.
50	25	40	16 00				Dønning. Ja.
80	55	70	16 47				Havari:
80 10	02 17	86 00	17 30				1 Kugle paa 24 Pd.
40	43	30	18 15				1 — - 18 -
70	03 05	60	18 56				ved at fire Kuglerne over-
81 00	25	90	19 38				bord under Klargøringen.
30	50	87 20	20 20				
60	04 15	50	21 05				
90	40	80	21 50				
82 02	05 05	88 14	22 40				

612 Fv.

612 Fv.

For hvert Lodskud blev der ført et Schema over de forskellige Data, som ønskedes noteret. Ovenstaaende Eksempel viser Schemaet for Lodskuddet paa den største Dybde.

I og for sig er det ikke nødvendigt at notere Tiden under Udløbningen og Indhivningen, men det tjener dog som en Slags Kontrol og maa derfor anses for heldig. Til at begynde med blev Tiden noteret for hver 10de Favn, men Skrивeren kunde vanskelig følge med; man prøvede saa for hver 20de, men ogsaa dette kneb, derimod viste det sig ikke vanskelig at følge med for hver 30te Favn, dog vil det maaske være mere naturligt at indskrænke sig til at notere Tiden for hver 50 Favne.

Man maa selvfølgelig sørge for, at Skibet ligger fuldstændig stille, saa at Staaltraadslinen viser ret op og ned, indtil Loddet har naaet Bund; under Indhivningen er dette naturligvis ikke nødvendigt, men man bør da sørge for, at Skibet falder af til modsat Side af den, paa hvilken Loddeline viser ud, da Linen ellers skamfiles langs Skibssiden.

Som Lod anvendtes, som allerede nævnt, gennem-borede Kanonkugler af 18 og 24 Pd.s Vægt; naar Loddet tager Bund, hægtes Kuglerne af Slippeapparatet, der er indrettet til at tage Bundprøve med op. Paa de større Dybder anvendtes i Begyndelsen 2 Kugler, da man var bange for, at det vilde være vanskeligt at mærke, naar en lille Vægt hægtedes af, fordi den udløbne Line efterhaanden ogsaa vejer til; men, da det et Par Gange hændte, at Kuglerne ikke bleve hægtede af, saa man var nødt til at hive dem op igen med Staaltraadslinen, blev man bange for at belaste denne for stærkt og gik derfor over til kun at anvende een Kugle, hvilket viste sig at være fuldstændigt tilstrækkeligt; det er muligt, at man under alle Forhold kan klare sig med en mindre Vægt, som man stadig hiver op igen, men Tiden tillod ikke at eksperimentere hermed, da det

gjaldt om at benytte de gode Vejrforhold til at fuldføre det givne Arbejde, og senere paa Togtet blev der ikke Lejlighed hertil.

Naar man ikke benytter Apparatet, er det hurtigt stuvet af Vejen, og nemt sat paa Plads igen, naar det atter skal benyttes.

Under Oplodningen var der Lejlighed til at prøve Apparatet i Sø svarende til rebet Mærsejlskuling; Skibets Bevægelser generede ikke, og der var ingen Vanskelighed ved at faa Lodskud med Linen ret op og ned. Af nedenstaaende 2 Eksempler ses det, hvor godt de forskellige Dybdeangivelser stemmede overens under disse Forhold.

	Favnehjulets Tællemaskine		Favnetæller	
	Udløbning	Indhivning	Yderste	Inderste
Dybdeangivelse	473	469	464	464
Dybdeangivelse	345	345	340	340

Ganske vist bleve disse Lodskud og flere andre kasserede, og Arbejdet indstilledes i omtrent 26 Timer, men det var paa Grund af overtrukken Himmel, saa man ingen Observationer kunde faa til Pladsbestemmelse.

For at forhindre Staaltraadslinen i at ruste, blev den under Indhivningen indsmurt i Tran, samtidig med at Linen blev rullet paa Tromlen; naar Apparatet blev stuvet af Vejen, blev Tromlen med Linen lagt ned i en Beholder med Tran.

Officerernes Idrætsforening.

Paa Initiativ af nogle Officerer fra begge Værn stiftedes d. 8de Marts Officerernes Idrætsforening. Da Sagen sikkert vil interessere Tidsskriftets Læsere, skal den ganske kort omtales her.

Det har længe blandt sportsinteresserede Officerer været følt som et Savn, at vi ikke havde en selvstændig Idrætsforening. Tidligere opstaaede Tanker om Dan-

nelsen af en saadan er dog ikke bleven virkeliggjorte. Det ret ringe Antal Officerer, vi er, vilde bevirke et uforholdsmæssigt stort Kontingent, og desuden manglede man den nødvendige og betydelige Anlægs kapital. I flere andre Lande findes selvstændige og meget levedygtige Officers-Idrætsforeninger; det vil forhaabentlig ogsaa med Tiden lykkes os at faa en saadan, thi vi lever — og den opvoksende Slægt vil i endnu højere Grad komme til at leve — under Idrættens Tegn.

Som et slaaende Eksempel paa Savnet af en dansk Officers-Idrætsforening skal anføres, at Officererne paa den engelske Kanaleskadre, forinden dennes Ankomst til København sidste Sommer, afsendte et Telegram til den danske Officers-Sportsklub om at foranstalte en Match med de engelske Officerer. Paa Telegrafstationen havde man heldigvis den Snarraadighed at lade Telegrammet gaa videre til Boldklubben af 1893, der tog Sagen i sin Haand og fik arrangeret to Fodboldkampe.

Samme Klub har nu atter stillet sig imødekommende overfor Officererne, idet den ved et meget favorabelt Tilbud har gjort Dannelsen af en dansk Officers-Idrætsforening mulig.

Overenskomsten mellem Officerernes Idrætsforening og Boldklubben af 1893 er i sine Hovedtræk følgende:

Alle Medlemmer af »O. I.« har til enhver Tid Adgang til »B. 93«s Baner og Klubhus, undtagen ved de Lejligheder, hvor der betales Entré. »O. I.s« aktive Medlemmer har endvidere Ret til at spille Fodbold, Cricket og Lawn-Tennis hver Dag fra Kl. 9—6.

Ønsker »O. I.«s Medlemmer at spille udenfor disse Tider, maa de desangaaende henvende sig til »B. 93«s Bestyrelse og erlægge et Ekstrakontingent pr. Maaned af Differencen mellem »B. 93«s Aarskontingent og »O. I.«s Aarskontingent divideret med 12.

Aktive Medlemmer af »O. I.« skal have Adgang til Omklædningsrummene og skal have samme Ret som

Medlemmer af »B. 93« til paa nærmere Rekvisition at faa tildelt Skabe til Opbevaring af Spillerekvisitter. Før et Skab betales 1.50 Kr. til »B. 93« aarlig.

Uddrag af Vedtægter for Officerernes Idrætsforening er følgende:

Foreningens Formaal er at fremme Idrætslivet i Hær og Flaade.

Foreningen bestaar af aktive og passive Medlemmer.

Som Medlemmer optages: Tjenstgørende og afskedigede faste Officerer og Ligestillede samt disses Hustruer og Døtre samt ugifte Søstre, tjenstgørende værnepligtige Officerer og Ligestillede.

Indmeldelse sker ved skriftlig Henvendelse til Bestyrelsen.

Udmeldelser, som ikke er foranlediget ved Forsættelse eller Bortkommando af 3 Maaneders Varighed eller derover, kan kun finde Sted til Udgangen af Marts.

Aktive Medlemmer betaler 1 Kr. maanedlig, flere Medlemmer af samme Husstand tilstaaes der en Nedsættelse af $\frac{1}{4}$ for Nr: 2 og 3 og Halvdelen for Resten.

Passive Medlemmer betaler 50 Øre maanedlig. Bortkommando af over 3 Maaneders Varighed medfører, efter Anmeldelse til Bestyrelsen, at det ordinære Bidrag for aktive Medlemmer nedsættes til det for passive Medlemmer gældende.

Bestyrelsen bestaar af 1 Formand og 8 Medlemmer, deraf 2 af Flaaden.

Det skal sluttelig bemærkes, at naar Foreningen kun omfatter Idrætter, der hører til Boldspillet, er dette gjort af økonomiske Grunde. Naar dens Levedygtighed er bleven en Kendsgerning, har man tænkt sig at udvide Virksomheden til ogsaa at omfatte andre Idrætter, saasom Fægtning, Gymnastik, Golf, Skøjte- og Skisport m. m.

Den stedse voksende Interesse for Idræt giver Haab om, at denne Tanke vil kunne virkeliggøres. Muligvis

vil man da ogsaa gennem Bevillingsmyndighederne kunne faa den nødvendige Støtte til, at Foreningen kan blive helt selvstændig.

Foreløbig maa man glæde sig over, at Begyndelsen er gjort, og hermed anmodes Tidsskriftets Læsere om at omfatte den nystiftede Forening med Interesse og Tilslutning.

En Medlemsliste til Tegning er fremlagt i Søofficersforeningen.

Bestyrelsens Adresse er: Hr. Kaptajn Dahlhoff-Nielsen, H. C. Ørstedesvej 51, A 4. Sal. G. C.

Bog anmeldelse.

»Kommissionen for Havundersøgelser« har udsendt 5 paa Dansk og Engelsk trykte Meddelelser om Fiskeri, Hydrografi og Plankton. Meddelelserne om Fiskeri giver nogle Oplysninger om Aalens og Torskens Biologi.

Særlig Interesse har her Dr. C. G. Joh. Petersens og Dr. Johansens Meddelelser om den larvale Aal. Som tidligere omtalt fandt man med Undersøgelingsdamperen »Thor« Sydvest for Færøerne den 22. Maj 1904 om Natten en pelagisk Aaleunge nærved Overfladen. Dr. Petersen sluttede heraf, at den pelagiske Aaleunge skulde findes udenfor Nordsøen og paa dybt Vand Vest eller Nordvest for Skotland, hvor altsaa Aalens Ynglepladser formentes at være. Alle Østersøens Aal maa da vandre ud til Atlanterhavet, hovedsagelig læggende Vejen ad Sundet og over Nordsøen; men om de paa denne Rejse lægger Vejen Nord om Storbritanien eller gennem den engelske Kanal, hvilket sidste ikke er usandsynligt, kan ikke bestemmes.

I Aaret 1905 er det nu lykkedes Dr. Schmidt at finde store Mængder pelagiske Aaleunger i Atlanterhavet; og dette betragtes nu som et yderligere Bevis for, at Aalen ikke yngler paa grundt Vand; samtidig lykkedes det Dr. Johansen at konstatere, at de unge Aal, som netop er kommen over Larvestadiet, er pelagiske om Natten, medens de om Dagen holder sig nær ved Bunden; og det lykkedes ham at finde mange af disse Fisk lige fra Anholt til Doggers Bank. Efter Aarstid og Stedet,

hvor disse Smaadyr er fangede, kan man nu med Sikkerhed sige, at den unge Aal, der om Foraaret kommer til vore Farvande, i det Mindste er et Aar gammel, hvilket man tidligere ikke havde tænkt sig, men som egentlig ikke er saa mærkeligt nu, da man ved, at Aalens Vugge sættes i Gang af det atlantiske Havs Søer, og at den lille Fisk skal gøre hele den lange Rejse tværs over Nordsøen, inden den naar til Jyllands Kyster og op i Bælthavets Aaer.

Dr. Joh. Schmidt skriver om de atlantiske Torskearters pelagiske Yngel i de postlarvale Stadier. Tidligere har man ikke haft Midler i Hænde til at undersøge dette Stadium i Torskearternes Liv, for det første fordi Fisken i dette Afsnit af sit Liv for en stor Del lever langt til Søs, og for det andet fordi man savnede Nutidens tilstrækkelig stærkt fiskende Redskaber; men begge Forhold er nu anderledes, de forskellige Stater har gode søgaaende Undersøgelsesdampere, og i Dr. Petersens Yngeltrawl har man et fortræffeligt Redskab, hvis Anvendelse Dr. Schmidt tilraader overalt.

Dr. Schmidt har undersøgt alle de i de nordevropæiske Farvande forekommende 10 egentlige Torskearters postlarvale Stadier, hvormed der menes Tiden fra Blommesækkens Resorption, indtil den unge Fisk i Hovedsagen har faaet de blivende Karakterer; Afslutningen af dette Stadium falder i Regelen sammen med Afslutningen af det pelagiske Liv, hvorefter den unge Fisk søger Bunden.

Hele det omtalte Stadium beskrives nøje og udtømmende. Finnerne, Øjnene, Pigmentering o. s. v. underkastes en omhyggelig Undersøgelse og Behandling. Værket er vel videnskabeligt, men dog ikke mere end at manges Officer, der ligger paa Fiskeriinspektion under Islands Kyster, vil have baade Gavn og Glæde af at læse noget om de Smaaskabninger, der gaar udenbords i et Par Tommers Afstand fra Lukafets Skibsside.

For Videnskabsmænd er Værket en Vejledning og Rettesnor til fremtidige Bestemmelser af Gadus-Slægten Yngel; Afhandlingen er ledsaget af 3 Tavler, der viser den lille Fisks gradvise Udvikling fra c. 5 mm. Længde indtil det Tidspunkt i dens Liv, da dens Udseende bliver lig de voksne Fisk.

C. I. Hansen.

Strandings-Statistik for Island 1879—1903.

Ved Premierløjtnant C. Ziegler-Sørensen.

De i de senere Aar saa hyppigt forekommende Strandinger under Island, navnlig af engelske og tyske Trawlere, har ganske naturligt fremkaldt Ønsket om at faa nærmere oplyst, hvorledes det i det hele taget forholder sig med Antallet af og Aarsagerne til disse Strandinger.

Det var dog særlig Strandingen af den tyske Trawler »Friedrich Albert« af Geestemünde i 1903, der gav Stødet til, at man tog systematisk fat og paa Initiativ af Chefen for Søkortarkivet, Kommandør G. F. Holm, lod indsamle Oplysninger om alle Strandinger under Islands Kyster siden 1879. Det er disse Oplysninger, der danner Grundlaget for den ved Søkortarkivet i indeværende Vinter udarbejdede Strandings-Statistik for Island.

Grunden til, at »Friedrich Albert«s Stranding saaledes fremskyndede Tilblivelsen af Strandings-Statistiken, var den, at Trawlerens 12 Mand stærke Besætning maatte flakke om paa Sandene (Skeidararsand) ved Medallandsbugten i 11 Dage, inden de naaede til Gaarden Ormstadir i saa stærkt forkommen Tilstand, at de fleste maatte amputeres for at redde Livet, og efter at 3 Mand iforvejen vare bukkede under for de svære Lidelser, de maatte døje.

Spørgsmaalet, om lignende Tilfælde ofte vare hændte før, eller om der muligt kunde gøres noget for at forhindre en Gjentagelse af slige Katastrofer, maatte da uvilkaarligt trænge sig paa og fremskynde Arbejdet.

I Tidsrummet 1879—1903, altsaa 25 Aar, er der ialt paa Island forefaldet 237 Strandinger, hvilket svarer til ca. 9 Strandinger om Aaret.

Efter Skibenes Art fordele Strandingerne sig procentvis som følger: Dampskibe 8 %, Sejlskibe 46 %, Damp-Fiskeskibe 8 % og Sejl-Fiskeskibe 38 %.

Som Regel ere de strandede Skibe bleven fuldstændige Vrag, og kun i enkelte Tilfælde er det lykkedes at bjerge Skibet.

Tabel A viser Antallet af Strandingerne paa de forskellige Kyststrækninger, ordnede efter Aarsagerne til Strandingerne. Da de indsamlede Oplysninger imidlertid i enkelte Tilfælde ikke har været tilstrækkelige til, at man har kunnet afgøre, om Strandingen skulde henføres under Rubrik I eller Rubrik II, har man, hvor Tvivl har været tilstede, opført dem under Rubrik I.

TABEL A.

	Drevet i Land af Storm, Strøm	Sejlet ell. drevet i Land paa Grund af Taage, Tykning eller Mørke, mangelfuld Na- vigering, Uagtsomhed	Sejlet paa Land ell. sunket efter at være stødt paa Skær	Sejlet paa Land ell. sunket efter Kollision med Is eller audet Skib eller være sprunget løk	Drevet eller sejlet i Land fra Ankerplads	Aarsag ube kendt	Ialt
	I	II	III	IV	V	VI	
A. Reykjanes-Øndvardarnes . .	5	17	4	1	19	0	46
B. Øndvardarnes-Kap Nord . .	6	5	1	3	26	3	44
C. Kap Nord-Siglunes	5	4	0	0	12	1	22
D. Siglunes-Langanes	4	5	3	4	20	1	37
E. Langanes-Eystrahorn	4	5	0	6	15	3	33
F. Eystrahorn-Portland	3	12	1	1	2	4	23
G. Portland-Reykjanes	5	8	1	3	9	6	32
Ialt	32	56	10	18	103	18	237

Paa Vestkysten er ialt forefaldet 90 Strandinger eller 38 %, paa Nordkysten 59 eller 24,9 %, paa Østkysten 33 eller 13,9 % og paa Sydkysten 55 eller 23,2 %. At

Vestkysten møder med det største Antal Strandinger, hidrører naturligvis fra, at Trafiken der er størst.

Gaa vi nu over til at betragte Aarsagerne til Strandingerne paa de forskellige Kyststrækninger, saa giver Rubrikkerne I, III og VI ikke Anledning til nogen særlig Bemærkning, de udgøre tilsammen kun 25 % af Strandingerne. Derimod ser vi under Rubrik II — Strækningerne Reykjanes—Øndvardarnes og Eystrahorn—Portland møde op med temmelig betydelige Tal. For den førstnævnte Stræknings Vedkommende maa det, som allerede tidligere nævnt, tilskrives den forholdsvis store Trafik paa Hovedstaden Reykjavik, og for den anden Stræknings Vedkommende er det Fiskeskibenes Strandinger i Medalandsbugten, der bringer Tallet op. Her, hvor intet Fyr findes til at vare Fiskerne mod at komme for nær den lave Kyst, der kun daarligt kan skelnes, bliver Fiskeskibene, som i Reglen kun gaar med langsom Fart, let af Strømmen ført ind mod Land og der af Brændingen kastet op paa Kysten af denne ufarbare og farlige Kyststrækning.

Under Rubrik IV, der udgør 8 % af det samlede Antal Strandinger, ses Tallene at være størst for Strækningerne Siglunes—Langanes og Langanes—Eystrahorn. 80 % af disse Forlis skyldes Kollision med Drivis.

Endelig udviser Rubrik V, at Aarsagen til den langt overvejende Del af Strandingerne — nemlig 43 % — er den, at Skibene er drevet i Land fra Ankerplads. Rubrikken viser tillige, at Strandingerne herunder sker jævnt fordelt rundt Kysten, hvor der findes Ankerpladser, — derfor saa faa paa Sydkysten. Dog skal der gøres opmærksom paa, at ved Hrisey strandede d. 11te Sept. 1884 under en Storm af SSV ialt 14 Sejl-Fiskeskibe, og ved Hófn strandede d. 2den Maj 1897 om Natten under en nordlig Storm ikke mindre end 5 Sejl-Fiskeskibe. Af andre Havne, der opviser et større Antal Strandinger, skal nævnes under Rubrik A: Keflavik og Reykjavik,

under Rubrik B: Ólafsvik, under Rubrik C: Bordeyri og Husavik, under Rubrik E: Reydarfjord med sine Underafdelinger Eskefjord og Indre-Reydarfjord, og under Rubrik G: Havnene Stokksóre og Jærngerdarstadir med mellemliggende Havne.

TABEL B.

A a r	Handelsskibe		Fiskeskibe		Ialt	Pr. 5 Aar
	Damp- skibe	Sejl- skibe	Damp- skibe	Sejl- skibe		
1879	"	4	"	2	6	} 42 eller 8,4 pr. Aar
1880	"	4	"	1	5	
1881	2	6	"	2	10	
1882	1	6	"	5	12	
1883	"	6	"	3	9	} 55 eller 11 pr. Aar
1884	"	6	"	17 ¹⁾	23	
1885	"	2	"	3	5	
1886	"	2	"	8	10	
1887	"	7	"	2	9	} 35 eller 7 pr. Aar
1888	2	6	"	"	8	
1889	"	4	"	"	4	
1890	"	6	"	"	6	
1891	1	4	"	4	9	} 50 eller 10 pr. Aar
1892	"	6	"	2	8	
1893	1	6	1	"	8	
1894	"	3	"	2	5	
1895	2	7	"	3	12	} 55 eller 11 pr. Aar
1896	"	4	1	"	5	
1897	2	5	"	10 ²⁾	17	
1898	1	2	1	7	11	
1899	3	4	3	4	14	} 55 eller 11 pr. Aar
1900	1	2	2	9	14	
1901	1	1	2	1	5	
1902	1	3	4	2	10	
1903	"	4	5	3	12	
Ialt	18	110	19	90	237	

¹⁾ Heraf 14 ved Hrisey d. 11te Septbr. 1884.

²⁾ Heraf 5 ved Hófn d. 2den Maj 1897.

Tabel B giver en Oversigt over Strandingerne Antal pr. Aar, fordelt efter Skibenes Art.

Ved at betragte denne ser man, at henimod Halvdelen af Forlisene falder paa Fiskefartøjer; og at Strandingerne Antal i en Aarrække vokser, navnlig er Antallet af strandede Damp-Fiskefartøjer i jævn Stigning. Medens Antallet af Forlis af Handelsskibe omtrent er ens fra Aar til andet, saa svinger det for Sejl-Fiskeskibenes Vedkommende meget uregelmæssigt og varierer fra 0 til 17 pr. Aar.

TABEL C.

	1879-1883	1884-1888	1889-1893	1894-1898	1899-1903	Ialt
Forlis under Sejlads	16	18	12	15	37	98
Drevet i Land fra Ankerplads ..	14	27	21	28	13	103
Aarsag, tilfældig eller ukendt.	12	10	2	7	5	36
Ialt...	42	55	35	50	55	237
Vestkysten	15	9	21	22 ¹⁾	23	90
Nordkysten	9	27 ¹⁾	5	8	10	59
Østkysten	7	11	3	5	7	33
Sydkysten	11	8	6	15	15	55
Ialt...	42	55	35	50	55	237
Dampskibe	3	2	2	5	6	18
Sejlskibe	26	23	26	21	14	110
Damp-Fiskeskibe	0	0	1	2	16	19
Sejl-Fiskeskibe	13	30 ¹⁾	6	22 ²⁾	19	90
Ialt...	42	55	35	50	55	237

¹⁾ Heraf 14 ved Hrisey d. 11te Septbr. 1884.

²⁾ Heraf 5 ved Hófn d. 2den Maj 1887.

I ovenstaaende Oversigtstabel C ere alle Strandingerne fordelte pr. 5 Aar, eftersom Forlisene ere skete under Sejlads (Tab. A — Rubrik I, II og III), ved at

være drevet i Land fra Ankerplads (Tab. A — Rubrik V) eller Aarsagen har været tilfældig eller ubekendt (Tab. A — Rubrik IV og VI). Ligeledes viser den, hvorledes Strandingerne, ogsaa pr. 5 Aar, fordeler sig rundt Islands Kyst, og endelig giver den Antallet af Strandingerne af de forskellige Arter Skibe, som de fordeler sig pr. 5 Aar.

Man vil særlig lægge Mærke til det sidste 5 Aar (1899—1903), hvor Rubrikken: Forlis under Sejlads møder op med et Tal, der er over dobbelt saa stort som noget tidligere 5-Aars. Dette har sin Grund i, at Brugen af Damp-Fiskeskibene (inden 1899 ere kun 3 Damp-Fiskeskibe forliste under Island) i det her nævnte 5-Aar har taget stærkt Opsving, og Antallet af forliste Damp-Fiskeskibe naar da ogsaa op til 16 eller 43 % af alle Skibe, forliste under Sejlads i dette Tidsrum.

Det fremgaar ligeledes tydeligt af Tabellen for det sidste 5-Aar, at det er Vestkysten og Sydkysten, der kræve de fleste Strandinger. Aarsagerne hertil ere jo alt nævnt, men der skal yderligere gøres opmærksom paa, at det er kun her, at Damp-Fiskeskibene strande, medens Forlisene af de øvrige Skibe ere fordelte hele Kysten rundt.

I de forløbne 25 Aar er der ialt strandet 2110 Mand, hvoraf 95 Mand er omkommen, nemlig 87 ved selve Strandingen og 8 efter at være kommet i Land, eller med andre Ord 4,5 % af de strandede Personer er omkommen, medens de resterende 95,5 % har reddet Livet, til Trods for, at der intet Redningsvæsen findes ved Islands Kyster. Af de 4,5 % Omkomne er 4,1 % omkommen ved Strandingen og 0,4 % efter denne; men paa Grund af de mange Steder vanskelige Kommunikationsforhold og de barske Vejrforhold har de reddede ofte maattet flakke længe omkring, hvad der har udsat dem for svære Lidelser og undertiden nødvendiggjort Ampu-

tationer for at redde Livet. Landet ved Medalland-Bugt er — som alt nævnt — i den Retning det farligste paa Islands Kyst; men her er nu af Konsul Thomsen, Reykjavik rejst et Hus, hvor Strandede kan søge Tilflugt og finde Fødemidler, Lægerekvisitter og Vejledning til at komme til beboede Steder¹).

Som nævnt i Begyndelsen af Artiklen, var det navnlig det stigende Antal Strandinger for Trawlernes Vedkommende, der foraarsagede Udarbejdelsen af Strandingsstatistikken over Island, og man har derfor ment, at det vilde have særlig Interesse at have en Special-Over-sigt over alle de strandede Trawlere. En saadan findes i Tabel D.

Damp-Fiskeskibene møde første Gang frem med et Forlis i 1893, men siden Antallet af Damp-Fiskeskibene under Island er blevet større, er Strandingerne Antal tiltaget betydeligt. Som det vil ses af Tabellen, var Strandingerne Antal i 1899: 3, i 1900: 2, i 1901: 2, i 1902: 4 og endelig i 1903: 5.

De Strandedes Antal har været 219 Mand, hvoraf 26 er omkomne. Tabet af Menneskeliv har altsaa været 12^oo.

Naar man læser Rubrikken over Aarsagerne til Strandingerne igennem, kan man ikke undgaa at lægge Mærke til den skødesløse Navigering, der flere Steder har gjort sig gældende. Som et særligt graverende Eksempel herpaa skal fremdrages Strandingen af Damptrawleren »Cleopatra« af Hull, der strandede d. 13de Febr. 1901 mellem Kl. 6—7 Fm. paa Skærene udfor Ragnheidarstadir. Vejret var godt, Vinden nordlig, Trawleren var for hjemgaaende til England med fuld Last. Som Aar-

¹) En nærmere Beskrivelse af ovennævnte Tilflugtssted findes i Tidsskr. f. Søvæsen 76. Aargang, Pag. 169—174.

Nr.	Aar	Navn og Hjemsted	Strandingssted	Aarsag til Strandingen	Besætning om Bord	Omkomne	
						ved Strandingen	efter at være kommen i Land
1	1893	»Hafnia«, København	Rifskær i Reydarfjord	Uklar Luft	8		
2	1896	»Thoyetru«, Fludwood	Fladskær v. Vestmannøerne	Ankerkæden sprængtes	13		
2	1898	»President Herwig«, Geestemünde	Steinsmyri Forstrand	Mørke, Tykning og Strømsætning	13		
3	1899	»Enganess«, Reykjavik	Järngerdarstadir	Snetykning	11		
4	1899	»Richard Simpson«, Hull	Hards Forstrand (Grimsstadir)	Snefog	12		
5	1899	»Oceanic«, Hull	Sudurnes	Tog fejl af Dybdeforholdene	11		
6	1900	»Friederich«, Geestemünde	Steinsmyri Forstrand	Snefog	13		
7	1900	»Spaniel«, Hull	Udfør Skagi Fyr	Gik for nær Land	11		
8	1901	»Cleopatra«, Hull	Skærene udfør Ragnheidarstadir	Vagten sov	11	10	
9	1901	»Lindsey«, Grimsby	Grimsstadir Forstrand	Storm og Strømsætning	13		
10	1902	»Anlaley«, Hull	Et Klippeudspring ved Husatóptir	Strøm og Brænding	11	11	
11	1902	»Briton«, Hull	Et Skær udfør Hellna	Fejlagtig Kurs	11		
12	1902	»Jamesia«, Grimsby	Skærgaard udfør Beruvik	Tykning	11		
13	1902	»Afrika«, Grimsby	Byjaskereyri	Gik for nær Land	14		
14	1903	»Adeline«, Hull	Havnebjerg	Snetykning	11		
15	1903	»Spring Flower«, Hull	Udfør Skagi Fyr	Gik for nær Land	11		
16	1903	»Molops«, Hull	Bakki Strand	Snevej og Mørke	11	1	1
17	1903	»Friederich Albert«, Geestemünde	Svinafells Forstrand (Skeidararsand)	Strøm og Mørke	12		3
18	1903	»St. George«, Grimsby	Asmundarstadaeyar NØ for Melrakka	Sejlede paa Blindskær	11		
Ialt 19 Strandinger fra 1893—1903					219	22	4

sag til Strandingen opgives kun — »Vagten sov«. Af Besætningens 11 Mand omkom de 10, medens den 11te reddede sig i Land ved Svømning.

Til de to Strandinger ved Skagi Fyr, hvor Aarsagen er opgivet som »Gik for nær Land«, skal bemærkes, at begge Strandinger skete i lyst, klart og stille Vejr.

Medfølgende Kaart giver en Oversigt over alle Strandinger i de sidste 10 Aar (1894—1903). Numrene refererer til Oversigtslisten over strandede Damp-Fiskeskibe.

En Maade at ophæve Halvcirkel-Deviation B med en Magnet og lodret blødt Jern (Flinders Barre).

Ved A. O. Tuxen (Svendborg).

Halvcirkel-Deviation C skyldes saa godt som udelukkende den tværskibs permanente Magnetisme. Naar den er ophævet ved en permanent Magnet, kan den da som Regel anses vedblivende ophævet overalt paa Jorden.

Kvadrant-Deviationen skyldes Skibets vandrette transiente Magnetisme; og naar den er ophævet ved vandret blødt Jern (eller Kugler af blødt Jern), kan den ligeledes som Regel anses ophævet overalt.

Dette behøver næppe her at udvikles nærmere.

Halvcirkel-Dev. B bevirkes derimod af Kraften L , der er Summen af Kræfterne L' og L'' .

L' er den vandrette langskibs Komposant af Skibets permanente Magnetisme.

L'' er den vandrette, langskibs Komposant af den transiente Magnetisme i Skibets lodrette Jern.

Som Regel kunne vi anse L' uforandret overalt paa Jorden. L'' vokser derimod, naar man fjerner sig fra magnetisk Ækvator — i samme Forhold, som Vertikal-Intensiteten vokser.

Naar L' er ophævet af en permanent Magnet, og L'' af lodret blødt Jern (Flinders Barre), saa er Halvcirkel-Dev. $B = 0$ overalt paa Jorden. Magnetens Kraft (hermed menes dens Virkning paa Kompassnaalen) vedbliver nemlig at være $= L'$, og Barrens transiente Magnetisme forandrer sig paa samme Maade som den transiente Magnetisme i Skibets lodrette bløde Jern.

Flinders Barre.

Foran (eller agten for) Kompasset er anbragt et lodret Metalhylster, hvori indsættes Cylindre af blødt

Jern. Disse Cylindre udgøre tilsammen »Flinders Barre«. I Bunden af Hylstret findes i Reglen Træcylindre, som omskiftes med Jerncylindre, naar Barren skal gøres længere; — dennes opadvendte Top skal være i Højde med Kompasrosen.

Jo længere Barren er, desto stærkere er dens transiente Magnetkraft

Naar nu Halvcirkel-Dev. B skal kunne ophæves, som ovenfor sagt, gælder det imidlertid om at udfinde, hvor stor en Del af L , der skyldes permanent Magnetisme (L'), og hvor stor en Del der skyldes transient Magnetisme (L''); samt derefter at opstille praktiske Regler for den hele Fremgangsmaade.

Det er en Løsning af denne Opgave, der tilsigtes med det efterfølgende.

Dette har dog kun Betydning, naar Skibets Rejse er af saadan Beskaffenhed, at Jordmagnetismens Vertikal-Intensitet (og dermed L'') i væsentlig Grad forandres. I modsat Fald kan man indskrænke sig til at ophæve Havcirkel-Dev. B (ligesom C) blot ved Hjælp af en permanent Magnet.

I.

Skibets Pladsforandring fra mindre til større Vert.-Intens.

(Se Fig. 1).

Paa Sted 1 (hvor Vert.-Int. er mindst) er $K\alpha =$ Hor.-Int. (H_1). Skibet stævner misv. Øst paa ret Køl (kunde ogsaa være misv. Vest). L er Summen af L' og L'' (paa Sted 1).

L' er Skibets langskibs perm. Magnetisme (her Sydpol agten for Kompasset).

L'' er den vandrette Komposant af trans. Magnetisme i det lodrette Jern (ligeledes her Sydpol agten for Kompasset).

Paa Dækket antages nedlagt en langskibs Magnet (Midten tværs for Kompascentret) med Nordpol Agter efter.

Denne Magnets Kraft, som er betegnet med as' , antages lig med L ($= L' + L''$).

Magneten ophæver altsaa Virkningen af L (eller L' og L''), saa at Dev. B bliver lig O .

Nogen Tid efter kommer man hen til Sted 2 (hvor Vert.-Int. er større).

Skibet stævner atter misv. Øst paa ret Køl (kunde ogsaa være misv. Vest).

Her er Hor.Int. $= K'c$ (H_2).

Magnetens Kraft er uforandret, og L' er uforandret.

Dersom nu ligeledes L'' var uforandret, vilde ogsaa her Magnetens Kraft ophæve Virkningen af L , og Dev. B vilde vedblive at være lig O .

Det viser sig imidlertid, at der paa Sted 2 er fremkommet en vestl. Dev. $B = cK'n$. Denne Dev. ville vi kalde d .

Aarsagen hertil er, at L'' er vokset (i samme Forhold som Vert.-Int. er vokset fra Sted 1 til Sted 2).

cn er, hvad L'' er vokset, hvortil svarer Dev. $cK'n = d$, ng er $= L''$ paa Sted 1 og $cg = L''$ paa Sted 2. gt er den uforandrede L' .

Barren skal jo nu ophæve L'' , og Magneten skal kun ophæve L' .

Barren skal med andre Ord gives saa meget blødt Jern, at den (paa Sted 2) ophæver hele Størrelsen af L'' (paa dette Sted).

Denne Størrelse er her $= cg$, hvortil svarer Dev. $= d'$.

Vert.-Int. paa Sted 1 kalder vi V_1 , og paa Sted 2 kalder vi den V_2 .

Ved magn. Ækv. er Vert.-Int. $= o$, og $L'' = o$.

cg er altsaa, hvad L'' er vokset fra magn. Ækv. til

Sted 2, medens cn er, hvad L'' er vokset fra Sted 1 til Sted 2.

Men L'' vokser helt igennem i samme Forhold, som Vert.-Intensiteten.

Altsaa

$$\frac{cn}{cg} = \frac{V_2 - V_1}{V_2}. \quad \text{Endvidere}$$

$$\frac{cn}{cg} = \frac{tgd}{tgd'}. \quad \text{Altsaa}$$

$$\frac{V_2 - V_1}{V_2} = \frac{tgd}{tgd'} \quad \text{eller (naar } d \text{ og } d' < \text{ca. } 20^\circ) = \frac{d}{d'}, \text{ hvoraf}$$

$$d' = \frac{V_2}{V_2 - V_1} \cdot d. \quad d' \text{ faar samme Navn som } d.$$

I dette Tilfælde bliver altsaa $d' > d$.

(Den permanente, eller den transiente Magnetisme kan jo ogsaa have Sydpol foran Kompasset. Dette vil gøre nogen Forandring, men i Hovedsagen bliver Resultatet det samme).

d' svarer altsaa til L'' , som skal ophæves af Barren, medens kun L' skal ophæves af Magneten.

Regel. (Fra mindre til større Vert.-Int.).

Paa Sted 1 ophæves Halvcirkel-Dev., f. Eks. ved vandrette Magneter, og Kradrant-Dev. ved Kugler af blødt Jern.

Paa Sted 2 lader man Skibet stævne misv. Øst eller Vest (ved Hjælp af Pejlskiven og en Genstands misv. Pejling, eller ved Solskiven, \odot Azimuth og Misvisningen) Deviationen undersøges og benævnes d .

Af et Kort over Vertikal-Intensiteten (se Fig. 3) udtages Vert.-Int. paa Sted 1 (V_1) og paa Sted 2 (V_2), uden Hensyn til om der staar Fortegn. V_2 divideres med $V_2 - V_1$, og det udkomne mul-

tipliceres med d ; saa erholdes d' . Denne faar samme Navn som d .

Magneten (den langskibs) flyttes saa meget, at den fremkomne Dev. bliver $= d'$ (saa ophæver Magneten kun L').

Derefter gøres $d' = e$ ved Hjælp af Barren (saa ophæver Barren L'').

Dersom d' er vestl. skal Barren paa magn. $\left. \begin{matrix} \text{N. Br.} \\ \text{S. Br.} \end{matrix} \right\}$ være $\left. \begin{matrix} \text{Øst} \\ \text{Vest} \end{matrix} \right\}$ for Komp.

Dersom d' er østl., skal Barren, paa magn. $\left. \begin{matrix} \text{N. Br.} \\ \text{S. Br.} \end{matrix} \right\}$ være $\left. \begin{matrix} \text{Vest} \\ \text{Øst} \end{matrix} \right\}$ for Komp.; thi dens øverste Pol har modsat Navn af magn. Brd.

Naar dette er nøjagtigt udført, er alt i Orden, som det skal være: Overalt paa Jorden ophæver Magneten L' og Barren L'' ; overalt paa Jorden vedbliver Halvcirkel-Dev. B at være $= o$.

Det indses endvidere, at Fejlen i $d' =$ Fejlen i $d \cdot \frac{V_2}{V_2 - V_1}$.

Altsaa: Jo mindre V_2 er, og jo større $(V_2 - V_1)$ er, desto mindre bliver Fejlen i d' .

Særegent Tilfælde.

Dersom Sted 1 er i magnetisk Ækvator, bliver $(V_2 - V_1) = V_2$, altsaa $d' = d \cdot \frac{V_2}{V_2} = d$.

Paa sted 2 skal da Magneten ikke flyttes; man skal kun anbringe og indrette Barren saaledes, at Deviat. bliver $= o$. Derefter er alt i Orden, saaledes som ovenfor sagt. —

(I Eksemplerne er Tallene gjorte 10 Gange større end paa Kortet, hvilket ikke forandrer Resultatet).

Paa Dækket antages nedlagt en langskibs Magnet (Midten tværs for Kompascentret), med Nordpol Agter efter.

Denne Magnets Kraft, som er betegnet med as' , antages lig med L ($= L' + L''$).

Magneten ophæver altsaa Virkningen af L (eller L' og L''), saa at Dev. B bliver lig O .

Nogen Tid efter kommer man hen til Sted 2 (hvor Vert.-Int. er mindre).

Skibet stævner atter misv. Øst paa ret Køl (kunde ogsaa være misv. Vest).

Her er Hor.-Int. $= K'c$ (H_2).

Magnetens Kraft er uforandret og L' er uforandret.

Dersom nu ligeledes L'' var uforandret, vilde ogsaa her Magnetens Kraft ophæve Virkningen af L , og Dev. B vilde vedblive at være lig O .

Det viser sig imidlertid, at der paa Sted 2 er fremkommet en østl. Dev. $B = cK'n$. Denne Dev. ville vi kalde d .

Aarsagen hertil er, at L'' er aftagen (i samme Forhold som Vert.-Int. er aftagen fra Sted 1 til Sted 2), hvorved Komkasnaalens Nord drages af Magneten hen til $K'n$.

cn er, hvad L'' er aftaget, hvortil svarer en Dev. $= cK'n = d$, gn er $= L''$ paa Sted 1 og $cg = L''$ paa Sted 2. tg er den uforandrede L' . Det ses altsaa, at Kraften, som vil drage Komkasnaalens Nord mod Øst (nemlig Magnetens Kraft, cS') er forbleven uforandret, medens Kraften, som vil drage mod Vest, er formindsket med cn . Saa meget (cn) er altsaa Kraften mod Øst større end Kraften mod Vest, og derved er det, at Naalens Nord føres Øst hen til Stillingen $K'n$.

Som det foran er blevet sagt, skal jo nu Flinders Barre ophæve L'' (altsaa gc), medens Magneten kun skal ophæve L' (altsaa tg) hvortil svarer en Dev. $= d'$.

Vert.-Int. paa Sted 1 kalde vi V_1 , og paa Sted 2 kalde vi den V_2 . Ved magn. Ækv. er Vert.-Int. = 0 og $L'' = 0$.

cg er altsaa, hvad L'' vil aftage fra Sted 2 til magn. Ækv., medens cn er, hvad L'' er aftaget fra Sted 1 til Sted 2.

Men L'' aftager jo helt igennem i samme Forhold som Vert.-Int.

Altsaa

$$\frac{cn}{cg} = \frac{V_1 - V_2}{V_2}. \quad \text{Endvidere}$$

$$\frac{cn}{cg} = \frac{tg d}{tg d'}. \quad \text{Altsaa}$$

$$\frac{V_1 - V_2}{V_2} = \frac{tg d}{tg d'} \quad \text{eller (naar } d \text{ og } d' < \text{ca. } 20^\circ = \frac{d}{d'}, \text{ hvoraf}$$

$$d' = \frac{V_2}{V_1 - V_2} \cdot d. \quad d' \text{ faar modsat Navn af } d.$$

I dette Tilfælde kan d' blive $>$, = eller $<$ d .

(Den permanente eller den transiente Magnetisme kan jo ogsaa have Sydpol foran Kompasset. Dette vil gøre nogen Forandring; men i Hovedsagen bliver Resultatet det samme).

d' svarer altsaa til L'' , som skal ophæves af Barren, medens kun L' skal ophæves af Magneten. —

Regel. (Fra større til mindre Vert.-Int.).

Paa Sted 1 ophæves Halvcirkel-Dev., f. Eks. ved vandrette Magneter, og Kvadrant-Dev. ved Kugler af blødt Jern.

Paa Sted 2 lader man Skibet stævne misv. Øst eller Vest (ved Hjælp af Pejlskiven og en Genstands misv. Pejling eller ved Solskiven, \odot Azimuth og Misvisningen) Deviationen undersøges og benævnes d .

Af et Kort over Vertikal-Intensiteten (se Fig. 3) udtages Vert.-Int. paa Sted 1 (V_1) og paa Sted 2 (V_2), uden Hensyn til, om der staar Fortegn. V_2 divideres med $(V_1 - V_2)$, og det udkomne multipliceres med d ; saa erholdes d' . Denne faar modsat Navn af d .

Magneten (den langskibs) flyttes saa meget, at den fremkomne Dev. = d' (saa ophæver Magneten kun L').

Derefter gøres $d' = 0$ ved Hjælp af Barren (saa ophæver Barren L'').

Dersom d' er vestl., skal Barren paa magn. $\left. \begin{matrix} \text{(N. Br.)} \\ \text{(S. Br.)} \end{matrix} \right\}$ være $\left. \begin{matrix} \text{(Øst)} \\ \text{(Vest)} \end{matrix} \right\}$ for Komp.

Dersom d' er østl., skal Barren paa magn. $\left. \begin{matrix} \text{(N. Br.)} \\ \text{(S. Br.)} \end{matrix} \right\}$ være $\left. \begin{matrix} \text{(Vest)} \\ \text{(Øst)} \end{matrix} \right\}$ for Komp.

Naar dette er nøjagtigt udført, er alt i Orden, som det skal være: Overalt paa Jorden ophæver Magneten L' og Barren L'' ; overalt paa Jorden vedbliver Halvcirkel-Dev. B at være = 0.

Det indses endvidere, at Fejlen i $d' =$ Fejlen i $d \cdot \frac{V_2}{V_1 - V_2}$.

Altsaa: Jo mindre V_2 er, og jo større $(V_1 - V_2)$ er, desto mindre bliver Fejlen i d' .

Derfor bliver Resultatet ogsaa nøjagtigere, naar der sejles fra større til mindre, end fra mindre til større Vertikal-Intensitet.

Særegent Tilfælde.

Dersom Sted 2 er i magnetisk Ækvator, bliver $V_2 = 0$, altsaa $d' = d \cdot \frac{0}{V_1} = 0$.

Paa Sted 2 skal da Magneten flyttes saa meget, at

den fremkomne Deviat. bliver = 0, og Barren anbringes ikke.

(I Eksemplerne er Tallene gjorte 10 Gange større end paa Kortet, hvilket ikke forandrer Resultatet).

Eks. 1. Sted 1 er Kjøbenhavn, Sted 2 Cayenne; d findes her 10^0 østl.

$$\left. \begin{array}{l} V_1 = 4,5 \\ V_2 = 2,0 \end{array} \right\} \text{ Begge Nord for magnetisk Ækvator.}$$

$$(V_1 - V_2) = 2,5) 2,00 (0,8$$

$$\frac{10}{8} = d \text{ østl.}$$

$$8^0,8 = d' \text{ vestl.}$$

Barren anbringes Øst for Kompasset. Fejlen i d' = Fejlen i $d \cdot 0,8$.

Eks. 2. Sted 1 er Melbourne, Sted 2 Buenos Ayres; d findes her 14^0 vestl.

$$\left. \begin{array}{l} V_1 = 6,0 \\ V_2 = 1,5 \end{array} \right\} \text{ Begge Syd for magnetisk Ækvator.}$$

$$(V_1 - V_2) = 4,5) 1,50 (0,8$$

$$\frac{14}{4} = d \text{ vestl.}$$

$$4^0,2 = d' \text{ østl.}$$

Barren anbringes Syd for Kompasset. Fejlen i d' = Fejlen i $d \cdot 0,8$.

III

Fra Sted 1 til Sted 2 har man passeret magn. Ækvator.

Fra Sted 1 og til magn. Ækvator aftager Vert.-Intensiteten saa meget, som V_1 er stor. Ved magn. Ækvator er den = 0.

Herfra og til Sted 2 tiltager den (med modsat Navn af før) saa meget, som V_2 er stor.

V har saaledes forandret sig saa meget som $(V_1 + V_2)$, og herved bliver

$$d' = d \cdot \frac{V_2}{(V_1 + V_2)}$$

Før man naar magn. Ækvator, sejler man fra større til mindre Vert.-Int., og d' har modsat Navn af d .

Ved magn. Ækvator er $d' = 0$.

Derefter sejler man fra mindre til større Vert.-Int., og d' faar samme Navn som d .

I dette Tilfælde bliver altid $d' < d$.

d' svarer jo nu til L'' , som skal ophæves af Barren, medens L' skal ophæves af Magneten.

Regel. (man har passeret magn. Ækvator).

Paa Sted 1 ophæves Halvcirkel-Dev. f. Eks. ved vandrette Magneter, og Kvadrant-Dev. ved Kugler af blødt Jern.

Paa Sted 2 lader man Skibet stævne misv. Øst eller Vest (ved Hjælp af Pejlskiven og en Genstands misv. Pejling, eller ved Solskiven, \odot Azimuth og Misvisningen).

Deviationen undersøges og benævnes d .

Af et Kort over Vertikal-Intensiteten (se Fig. 3) udtages Vert.-Int. paa Sted 1 (V_1) og paa Sted 2 (V_2) uden Hensyn til, om der staar Fortegn. V_2 divideres med ($V_1 + V_2$), og det udkomne multipliceres med d ; saa erholdes d' . Denne faar samme Navn som d .

Magneten (den langskibs) flyttes saa meget, at Dev. = d' . (Saa ophæver Magneten kun L').

Derefter gøres $d' = 0$ ved Hjælp af Barren. (Saa ophæver Barren L'').

Dersom d' er vestl., skal Barren paa magn. $\left. \begin{array}{l} \text{N. Br.} \\ \text{S. Br.} \end{array} \right\}$
være $\left. \begin{array}{l} \text{Øst} \\ \text{Vest} \end{array} \right\}$ for Komp.

Dersom d' er østl., skal Barren paa magn. $\left. \begin{array}{l} \text{N. Br.} \\ \text{S. Br.} \end{array} \right\}$
være $\left. \begin{array}{l} \text{Vest} \\ \text{Øst} \end{array} \right\}$ for Komp.

Naar dette er nøjagtigt udført, er alt i Orden som det skal være: Overalt paa Jorden ophæver Magneten L' og Barren L'' . Overalt paa Jorden vedbliver Halvcirkel-Dev. B at være = 0.

Det indses endvidere, at Fejlen i $d' =$ Fejlen i $d \cdot \frac{V_2}{V_1 + V_2}$.

Altsaa: Jo mindre V_2 er, og jo større $(V_1 + V_2)$ er, desto mindre bliver Fejlen i d' .

Derfor bliver ogsaa Resultatet nøjagtigere, naar de 2 Steder ere paa hver Side af magn. Ækvator, end naar de ere paa samme Side heraf.

(I Eksemplet ere Tallene gjorte 10 Gange større end paa Kortet, hvilket ikke forandrer Resultatet).

Eksempel: Sted 1 er New York, Sted 2 Buenos Ayres; d findes her 16° østl.

$V_1 = 5,7$ } Paa hver Side af magn. Ækvator,
 $V_2 = 1,5$ } Sted 2 Syd derfor.

$$(V_1 + V_2) = 7,2) \quad 1,50 \quad (0,2$$

$$\frac{16}{3^0,2} = d \text{ østl.}$$

$$3^0,2 = d' \text{ østl.}$$

Barren anbringes Øst for Kompasset. Fejlen i $d' =$ Fejlen i $d \cdot 0,2$.

Til den anførte Fremgangsmaade for Udregningen af d' skal bemærkes følgende:

Der er her gaaet ud fra, at $\frac{tgd}{tgd'} = \frac{d}{d'}$.

Dette er jo egentlig ikke korrekt; men den herved fremkomne Fejl i d' faar ingen praktisk Betydning, saa længe d og d' ikke er meget store.

Naar den største af dem er 15° , kan det give en Fejl i d' af $\frac{1}{4}^\circ$; — naar den største af dem er 20° , kan Fejlen blive $\frac{3}{4}^\circ$.

Saaframt d eller d' er større, eller man ønsker skarpere Nøjagtighed, maa d' udregnes ved Logarithmer.

Under 1. Efter Formlen $tg d' = \frac{V_2 \cdot tg d}{V_2 - V_1}$.

Under 2. Efter Formlen $tg d' = \frac{V_2 \cdot tg d}{V_1 - V_2}$.

Under 3. Efter Formlen $tg d' = \frac{V_2 \cdot tg d}{V_1 + V_2}$.

Til Slutning endnu dette:

Naar der i denne Afhandling nævnes, at »Deviationen er bleven = 0, overalt paa Jorden«; da menes hermed dog kun: »saa nær ved 0, som det lader sig gøre«.

I Reglen vil et Kompas jo altid have nogen Deviation, som jævnlig bliver at undersøge og tage med i Beregning; men det har megen Betydning, at denne Deviation er saa lille som muligt, samt at den forandrer sig saa lidt som muligt.

Admiral Nebogatows Forsvar.

(Oversat af det hollandske »Marineblad» efter Petersburger Zeitung Nr. 41, 43 og 44 af Premierløjtnant Schaffalitzky de Muckadel.

Det med saa megen Interesse imødesete Forsvarsskrift fra Admiral Nebogatows Haand foreligger nu, og vi ville ogsaa gengive dette mærkelige Dokument; selvfølgelig uden videre Kommentarer.

Admiralen skriver:

Naar jeg nu nedskriver disse Linjer, er det ikke min Hensigt at give et fuldstændigt Billede af Slaget ved Tsushima; min Mening er kun at fremstille nogle selvstændige Kendsgerninger om denne Katastrofe, som Forsvar mod de svære Anklager, man har rejst mod mig. Efter Slaget har man ikendt mig en af de forsmædeligste Straffe! Sædvanlig meddeler man enhver, at man har rejst Anklage imod ham, han forhøres, og først saa dømmes han; men mig har man behandlet ganske anderledes. De mig ubekendte Dommere fandt det ej engang nødvendigt at sætte sig i Forbindelse med mig. Jeg ønsker derfor i det følgende at vise, at min Handlemaade som Chef for den 3die Eskadre, hverken paa Rejsen fra Libau til Tsushima, eller under selve Slaget, har givet Grund til nogen Anklage. I Begyndelsen af Januar 1905 fandt en Raadslagning under Præsidium af Storfyrsten, General Admiralen, Sted for at træffe Bestemmelse, om man burde sende Forstærkninger afsted til Admiral Rostjesvenski. En af Medlemmerne, Admiral Birilew, holdt stærkt paa, at man burde gøre dette. Ifølge hans Udsagn var det japanske Artillerimateriel ej mere i den udmærkede Stand, som ved Krigens Udbrud, og Rostjesvenskis, med en 3die Eskadre forstærkede Flaade kunde derfor rolig tage Kampen op med Japaneserne. Allerede tidligere havde han haft den Ære at fremsætte sine Tanker for

Storfyrsten. Foruden Udsendelsen af denne tredje Eskadre, gjorde man ogsaa Propaganda for en fjerde Forstærkningseskadre, der skulde bestaa af Krydserne »Pamjat Azowa« og »Admiral Kornilow«. Det førstnævnte af disse Skibe havde ingen Kampværdi, og det andet var ikke bedre, ja havde endog, lige siden det blev bygget, været anset for ubrugelig som Krigsskib. Det havde ikke engang dobbelt Bund.

Hvad mig angaar havde jeg ikke Ret til at lede Organisationen af min Eskadre med Hensyn paa Officerer og Mandskab. Alt blev gjort for mig og uden mig.

Officerernes Udkommandoer til min Eskadre udgik fra tre forskellige Steder, nemlig Marinestaben, Kommandanten i Fæstningen Kronstadt og Kejser Alexander III's Havn (Libau). Deraf kom mange Misforstaaelser, ja en Officer blev endog udsat til to forskellige Tjenester. At der kom Stagnation i Officerernes Rækker herved er forstaaelig, ja man forandrede endnu paa Udkommandoerne 2—3 Dage før Afrejsen.

Fra Afdelingerne sendte man mig mange Drukkenboldte og Tyve, der havde været straffede med Fængsel; der var desuden mange med kroniske Sygdomme, ja endog nogle, der stode under Politiets Tilsyn. Af Folkene var mange enten Rekruter, eller af ældre Aargange, der slet ikke havde været til Søs. Mine Underofficerer vare for Størstedelen ikke meget værd, mange kom fra Reserven og havde næsten glemt, hvad de havde lært. Min Officersbesætning kom fra forskellige Flaadestationer, og endvidere fratog man mig stadigvæk de bedste Elementer til Fordel for endnu ikke fuldførte Skibe. Saaledes var der f. Eks. nedsat en Komite til Bygning af Torpedojagere under Præsidium af Storfyrst Alexander Michailowitsch. Disse Torpedojagere vare endnu paa deres første Byggestadium, men da jeg gik til Søs den 3die Februar, fratog man mig nogle af mine bedste Folk til Bemanding for disse Fartøjer.

Min Eskadres Sammensætning paa Overrejsen var:

»Imparator Nicolai I«	Kapt 1ste Rang	W. W. Smirnow
»Admiral Uschakow«	—	Miktucha-Maklai
»Admiral Senjawin«	—	Grigorjew
General-Admiral Apraxine	—	N. G. Lischen,

Krydseren »Wladimir Monomach«, Transportskibene »Kusonia«, »Liwonia«, Bugserfartøjet »Swir«, Destiller-skibet »Graf Stroganow, og Luftballonfartøjet »Rusz«.

»Imperator Nicolai I« var aldeles forældet. For blot at gøre Skibet nogenlunde brugeligt, maatte før Rejsen alt Træværk fjernes; men skønt man arbejdede af alle Kræfter, var alt dog ikke i Orden til Afrejsen, saa at meget maatte gøres med Skibets egne Midler. Selv med normal Kulbeholdning var Bæltepanseret under Vandet, og over Vandlinjen havde Skibssiden ikke Panser. Fuldkraftfarten var knap 12 Knob. De tre Kystforsvarsskibe vare slet ikke beregnede paa en saadan Rejse. Paa Prøveturen gjorde de 14 Knob, men fuldt udrustede stak de $1\frac{1}{2}$ Fod for dybt. Bæltepanseret skulde naa 3' over Vandet, men i Virkeligheden var det under Vandlinjen. Disse Skibe vare ej heller klare ved Afrejsen, saa meget maatte gøres paa Overrejsen.

»Wladimir Monomach« var af en aldeles forældet Type. Skønt man havde taget det meste af Rejsningen, Stænger og Rær af den, slingrede den dog saa voldsomt, at ordentlig Skydning var umulig. Tilmed var Store Undermast endyderligen forkortet, og en Projektør anbragt paa Toppen af Stumpen. Ballonfartøjet »Rusz« var et gammelt Koffardiskib, med 17 Aars Tjeneste paa Ryggen. Maskiner og Gasmaskine var ganske utilstrækkelige, ja allerede i Libau saaredes en Officer og en Montør haardt under Gasfabrikationen. Kedlerne vare i en saadan Tilstand, at der før Afrejsen maatte anbringes 250 Lapper paa dem, foruden andre Reparationer paa Maskinerne. Ved Ankomsten til Skagen viste det sig allerede, at Skibets Kondensator var ubrugelig, og

jeg sendte det derfor tilbage til Libau. Medens alt Japanesernes Skyts var af nyeste Model, havde »Imperator Nikolai I«, »Navarin« og »Nachimow« Skyts af ældre Model. Opstilling og Portinstallation tillod ikke altid at opnaa den fulde Elevation, saa at vi ofte ej kunde svare paa Fjendens Ild.

Tidligere havde alle Mariner Pyroxilin i deres Granater, men overgik senere til kraftigere Eksplosivstoffer.

Franskmændene anvendte Milinit, Englænderne Lyddit og Japaneserne Schimose. Hos os vilde man indføre Melinit, ja havde reglementeret det og beordret at Granaterne skulde males grønne; men alligevel fik vi Pyroxilin med! Japaneserne havde endvidere Brandrør, der virkede ved den mindste Modstand. Deres Granater eksploderede selv ved Anslag mod Vandet i en Mængde Sprængstykker, og udviklede en voldsom Hede ved Eksplosionen. Da en Doktor paa »Orel« skar en Granatsplint ud paa Chefen, Jung, fik han et Brandsaar deraf. Deres Granater foraarsagede derfor en Mængde Ildebrande ombord i vore Skibe, ja udviklede tillige giftige Gasarter, hvorved bl. a. to af »Ssisoi Veliky«s Læger omkom, foruden at det havde en meget daarlig Indflydelse paa Besætningerne. Vore Granater transporteredes fra Kronstadt til Oranienbaum over Isen, derfra i Jernbanevogn til Libau, hvor man lod dem ligge uden at tildække dem. Endelig sprang vore Granater kun naar de ramte Skibene, og da endog kun 25 % af dem, ja de lavede som Regel kun et rundt Hul, uden at stikke Ild i noget. Jeg har selv set et saadant Hul paa den japanesiske Krydser »Idsumo«. De Gasarter, vore Granater udviklede, vare ganske uskadelige. I Løbet af de sidste 8 Aar er der overalt i Udlandet indført to Typer af Afstandsmaalere; Japaneserne havde begge Typer paa hvert Skib. Hos os bestilte man først under Krigen nye Instrumenter, efter før den Tid at have forbedret de gamle. Installationer efter det Mjakische System.

Efter Japanesernes Beregning behøver hvert Panserskib 12 à 13 Afstandsmaalere; vi havde kun 2 à 3.

Hverken Officerer eller Mandskab forstod at behandle dem. Saaledes stak vi til Søs!

Jeg havde til Opgave at forene mig med Admiral Rosjestvenski. Under Rejsen maatte jeg fylde Kul mange Gange og havde hver Gang diplomatiske Besværligheder at overvinde. Samtidig maatte der drages Om-sorg for at dirigere Kullene paa rette Tid til rette Sted, og Havarier, der saa let forekomme under Kulfyldning i Søen, maatte udbedres; min Stab og jeg havde under hele Rejsen et meget besværligt Arbejde. Sædvanlig fylde Orlogsskibe Kul med private Folk for ikke at anstrænge Besætningerne, men vi maatte fylde med egne Folk, og ovenikøbet usædvanlig meget Kul. Blandt andet maatte de mindre Panserskibe paa en Gang tage 20,000 Pud, og saaledes arbejde med Kullene Dag og Nat i Troperne, altsaa under de værste Omstændigheder.

Tillige havde Mandskabet meget Arbejde med Vandfyldning, da navnlig Kedlerne behøvede en uhyre Masse Vand. Vandet fyldtes fra »Graf Stroganow«, og Vandfyldningen var navnlig tilsøs meget besværlig. I det røde Hav kunde vi ikke, som man ellers plejer, forhyre Arabere til Fyrbødere. Undervejs maatte vi idelig udføre Reparationer paa Skibe og Maskiner, og maatte saa ovenikøbet eksersere. Øvelser, der ellers pleje at vare 3 Timer, varede 7 hos os. Det svære Dag- og Natarbejde var nødvendigt, fordi min Besætning var taget alle Vegne fra og desuden var ganske uerfaren.

For at støde til Admiral Rosjestvenski i en saadan Tilstand, at min Eskadre kunde være ham til virkelig Forstærkning, anstrengte saavel jeg, som alle mine Undergivne sig til det yderste, og jeg kan forsikre, at der til Trods for dette svære Arbejde hverken var Utilfredshed eller daarlig Sundhedstilstand ombord. For at forene mig med R. havde jeg mange Vanskeligheder at over-

vinde. Da jeg var ankommen til Djibuti, telegraferede jeg til St. Petersburg og bad om at faa opgivet Rendezvous. Admiral Avellanes Svar lød, at Ministeriet ikke vidste, hvilken Vej R. fulgte, og at alt, hvad Ministeriet vidste, var, at R. den 7. Marts havde forladt Madagascar. Efter denne Underretning maatte jeg se hvorledes jeg kunde finde ham.

Sagernes videre Forløb skal jeg nu gengive efter min Dagbog.

26. April. Efter Ordre begav jeg mig over til Admiral R. Sammenkomsten varede ikke længere end en Time. Efter at have udtalt sin Tilfredshed over Overrejsens udmærkede Forløb, gik vi ind i Spisesalen, og min Samtale med ham foregik derfor i Overværelse af hans Stab, og omhandlede hverken det kommende Slag eller Gennembruddet til Wladiwostok. Jeg tænkte først, at Admiralen ikke i Tredjemands Nærværelse ønskede at behandle disse Sager, og derfor vilde afvente en gunstigere Lejlighed. Men det viste sig, at jeg havde tænkt fejl, thi kort efter forlod Admiralen os, og siden har jeg ikke mere talt med ham.

27de April. Efter Ordre fra Admiral R. gik jeg ind i Kaubebay for at fylde Kul. Jeg skulde fylde saamange Kul som mulig og ihverfald op til 600 Tons. Jeg fyldte derfor ikke alene Kulkasserne, men ogsaa Fyrpladsen, Batteriet, foruden Mandskabets, Officerernes og Chefens Opholdsrum, saa at jeg havde 220 Tons mere end sædvanlig ombord. Bæltepansret kom under Vandlinjen.

28de April. Vi fylde Kul, rense Kedler og gøre klar til at fortsætte Rejsen.

29de April. Kulfyldning. Jeg fik Ordre til efter at have tilbagelagt en vis Strækning, da at sende en Del af Transportfartøjerne, og senere Resten af dem, tilbage, saa at vi først kunde gaa med 9 Knob, dernæst med 10 Knob og endelig med 11 Knob. Farten under Slaget skulde være 11 Knob. Min Eskadre skulde gaa

agterst i Kølvandslinjen. Senere forandredes denne Ordre til, at jeg ogsaa efter Omstændighederne maatte tage Post i Midten af Linjen. Herfra kom alle mine mod Admiral Rostjesvenskis Hensigter stridende Handlinger.

1ste Maj. Ingen Ordre fra Admiralen. Vi styre samme Kurs som »Knjajs Suvarow«. Tilstanden er omtrent følgende: Kurs N 40 Ø. Af Kortet ses at denne Kurs viser mod Formosa, hvoraf vi gætte at vi skal derhen. Iøvrigt ingen Ordre.

5te Maj. I rum Sø fyldte vi saa meget Kul som muligt.

9de Maj. Admiralen signalerer: »Panserskibene af 3die Division fylde saa mange Kul som muligt.«

10de Maj. Vi tage saa meget Kul ind som muligt. Panseret ligger under Vandlinjen. Vi have Kul til 3000 Kvartmil. Heraf udlede vi, at vi skal gaa langs Japans Østkyst, da der til Wladiwostok via Tsushima blot er 900 Kvartmil.

12te Maj. Vi befinde os nu 35 Kml. fra Saddle islands. Der er givet Signal for at sende Transportskibene »Kuronja«, »Livonia«, »Tambow«, »Meteor« og »Jaroslaw« til Shanghai. Ordren udføres. Før Transportskibenes Afgang signaleres: »Kurs N 70 Ø« hvoraf vi udlede, at Vejen skal lægges gennem Koreastrædet. Fra den 12te til den 13de Maj gaa vi med 8 Knob.

13de Maj. Der vajer Signalet: »Indtag Post i Linjen. Fjenden er foran Eskadren«, og efter nogle Timers Forløb: »Indtage Post i Linjen, Fjenden er agten for Eskadren. Ved Udførelsen af Manøvrerne opstaar der Forvirring. Endelig blive vi færdig med Manøvrerne og komme ind i Slagorden. Kl. 2 Em. ere vi 40 Kml. fra Quelpart. Gnisttelegrafen i »Nicolai I« paavirkes. Jeg meldte dette direkte til Admiralen, og fik til Svar, at Fjenden saa vor Røg. Stadigvæk modtog vi Gnisttelegrammer, som vi, grundet paa Ukendskab til japanesisk, ej kunne oversætte. Vi kunde med vore Apparater have bragt Forvirring i Japanesernes Signalering;

med »Ural« kunde vi f. Eks. udvikle en meget stærk Strøm, men der kom ingen Ordre hertil, og følgelig blev det ikke gjort. 8 Knobs Fart.

14de Maj. Krydseren »Admiral Nachimow« signalerer: »Observeret en Orlogsmand om Styrbyrd«.

Knjajs Suvarow signalerer Kl. 9 Fm.: »Kurs fra Middag NO.« Vi befinde os ved Sydspidsen af Tsushima. Paa vor Bagbords Side 90 Kbl. borte befinder sig en japanesisk Eskadre. Slaget ved Tsushima begynder.

14de Maj. Slaget begyndte Kl. 1¹/₂ Em. Min Post under Slaget var som Nr. 9 i Køl vandslinjen, men efter en Times Forløb var jeg allerede bleven Nr. 5, da 2den Eskadre, som Følge af at »Osljaba« var faldet ud af Linjen, kom i Uorden, og da min Eskadre følgende mig gik ind i den Aabning, der saaledes var mellem 1ste og 2den Eskadre. Min Eskadre var saaledes henimod Kl. 5 midt i Køl vandslinjen, da »Knjajs Suvarow« og »Imperator Alexander III« vare faldne ud af Linjen. Under Slaget saa vi hvorledes de til 1ste og 2den Eskadre hørende Panserskibe Gang paa Gang brød i Brand. Utvivlsomt brændte det ikke borttagne Træværk, Kullene og det røgfri Krudt. Selv saa jeg, hvorledes Panserskibet »Borodino« i Begyndelsen af Slaget fik Slagside, dernæst rettede sig igen, krængede atter over, og begyndte at gaa til Bunds med Kølen i Vejret. 7 à 8 Mand klamrede sig fast til Kølen. Jeg var Øjenvidne til dette rædselsfulde Skuespil, der næsten er uden Side-stykke i Historien.

Jeg skal ikke gaa nærmere ind paa Kampens Enkeltheder, men blot gengive, hvad der angaar mig personlig. Panserskibet »Suvarow« saa sig nødsaget til med gennemhullede Skorstene og Skibet i Flamme, at gaa ud af Slaglinjen. Øjeblikkelig styrede de fjendtlige Krydsere ned mod »Suvarow«, men jeg satte Kurs henimod den, og koncentrerede hele min Ild paa de fjendtlige Krydsere. Denne min til Beskyttelse for Panser-

skibet foretagne Manøvre, gav det atter Lejlighed til at forbedre sin Stilling noget. Ved mit Angreb paa Fjendens Krydsere, lykkedes det mig, som Admiral Togo ogsaa bemærker i sin officielle Rapport, at beskadige flere japanesiske Krydsere, ja Admiral Dewas Flagskib, Krydseren »Kasagi«, fik en saa haard Medfart, at den maatte søge Tilflugt i Aburai Bugten og ikke kunde tage mere Del i Slaget. Henimod Kl. 5 ramtes det af 30.5 cm Kanontaarn i »Nicolai I« af en 21 cm. Granat, der sprang og dræbte den i Taarnet værende Lieutenant Baron Mirbach. Et af Sprængstykkerne saarede Chefen for Panserskibet, Kommandør Smirnow, saa at han straks maatte bringes ned i Lazarettet, og jeg overtog saa Kommandoen over Skibet.

Under hele Kampen d. v. s. fra Kl. 1½ til Kl. 6, har jeg ikke faaet en eneste Anvisning, ikke en eneste Befaling fra Eskadrechefen. Henimod Kl. 5 Em. indsaa jeg, at det ikke kunde nytte mere at manøvrere her paa Stedet, da man i det sig nærmende Mørke hvert Øjeblik kunde vente Torpedobaadsangreb, og videre Forbliven derfor ej var uden Fare.

Jeg styrede derfor den mig før Slaget opgivede Kurs til Wladiwostok N 22 O.

Omtrent paa dette Tidspunkt signalerede Transportskibet »Anadijr«: »Er det Admiral Nebogatow bekendt« . . . men Resten af Signalet modtog vi ikke. Kl. 6 Em. passerede Torpedojageren »Blestjaschtschi« paa »Nicolai I«s BB Side og signalerede: »Admiral Rostjesvenski har givet Dem Ordre til at gaa til Wladiwostok«.

Jeg fulgtes af »Apraxin«, »Ssenjavin«, »Uschakoff«, »Orel« og Krydseren »Izumrud« samt nogle andre Skibe. Dette skete henimod Kl. 7 Aften. Solen gik ned og dermed endte Dagens Kamp. Omtrent paa samme Tid krængede »Borodino«, hvis Agterskib stod i Flammer, voldsomt Styrbord over og kændrede i Købet af 1½ Minut. Efter Dagens Kamp vare mine Skibe omtrent i

følgende Tilstand: »Nicolai I« havde to Huller i Vandlinjen, en Officer og fire Mand dræbte, samt Chefen, Kommandør Smirnow og de to Kommandører Kurosch og Sjuikowsky saarede. Yderligere Oplysninger herom vil kunne faas af Doktor Rittenburg og de yngre Læger. En 30.5 cm Kanon var beskadiget og Granatforraadet helt opbrugt. »Orel« var sønderskudt i højeste Grad. Ved en senere Sammenkomst fortalte Næstkommanderende Kaptajn Schwede mig, at han selv havde tænkt paa at ødelægge Skibet, da det var ganske ubrugeligt til Kamp. »Apraxine« havde Pr.-Lt. Truchatscheff og 3 Mand dræbte, 9 saarede, det agterste Taarn beskadiget foruden flere andre Skader.

Hvad angaar »Uschakoff« og »Ssenjavins« Tilstand, da spørg Skibenes egne Officerer, saa vil De se, at min Hukommelse ikke har svigtet mig.

Kampen om Natten bestod uafbrudt af Torpedobaadsangreb. Baadenes Antal var op imod 50. »Under disse Angreb sank Panserskibene »Navarin« og »Ssissoi Veliky«; Krydserne »Admiral Nachimow« og »Wladimir Monomach« blev ramte. Skibene i min Eskadre undgik med Held Angrebet, da mine Officerer vare indøvede i at drage Fordel af Mørket under Torpedobaadsangreb. Som Billede paa Resultatet af denne Taktik kan følgende Tildragelse tjene: »Nicolai I« blev paa ikke mere end en Kabellængdes Afstand angrebet af fjendtlige Torpedojagere, men den fra en af Jagerne udskudte Torpedo traf ikke, da Panserskibet laa i fuldstændig Mørke. Samtidig skød Angriberen med sine Kanoner og saarede to Mand. Hvis Admiral Rostjesvenski havde fulgt min Taktik, vare efter min Mening hverken »Navarin«, »Ssissoi Veliky« eller »Nachimov« blevne skudt isænk af Torpedobaadene. Vanskelighederne ved at afværge Torpedobaadsangrebene grundedes fornemmelig paa, at »Orels« Artilleri var ukampdygtig, medens »Nicolai I«, »Ssissoi Veliky«, »Navarin« og »Nachimoff« havde Skyts af

ældre Model, der kun kunde afgive 1 Skud pr. Minut, naar moderne Kanoner kunde skyde baade 5 og 6 i samme Tidsrum. Sluttelig havde hele Krydsereskadren under Admiral Enquist forladt os og var gaaet til Manilla. Den hurtige Krydser »Almaz« var gaaet til »Wladiwostok, og »Dimitri Donskoi« var strandet, ja, hele Krydsereskadren var — med Undtagelse af »Izumrud« — spredt rundt omkring, og Torpedojagerne vare mig til liden Nytte.

Ved Daggry var mine Skibes Tilstand følgende: I Spidsen befandt sig »Nicolai I« med »Izumrud« paa BB Side, saa fulgte i Kølvaslinje Panserskibene »Orel« »Apraxine« og »Ssenjavin«; de øvrige Skibe vare ikke at se.

Henimod Kl. 6 Morgen saa jeg paa min BB Boug 5 Røgsøjler og opdagede hurtig, at jeg havde med en fjendtlig Krydsereskadre at gøre, der tilmed straks efter fik Forstærkning af to andre. Jeg signalerede ufortøvet »Klar til Kamp« og gav Ordre til en dermed i Forbindelse staaende Manøvre for at angribe Fjenden i Fronten; men da jeg saa Fjenden undgik Kamp, og det var umulig at indhente ham, satte vi Kurs mod Wladiwostok. Henimod Kl. 8 saa vi atter Røgsøjler paa BB Boug, denne Gang af 7 store Orlogsskibe. Jeg sendte øjeblikkelig Krydseren »Izumrud« imod Fjenden, og denne rapporterede, at vi havde en japanesisk Krydsereskadre overfor os. »Izumrud« anmodede om Tilladelse til — uafhængig af os andre — at forsøge paa at naa Wladiwostok, hvad den, takket være sin høje Fart, nok kunde have Haab om; men jeg svarede benægtende, da jeg endnu haabede at kunde tage det op med Fjenden, ja endog henset paa Styrkeforholdene, ikke syntes Situationen var uden Chancer for Succes. Henimod Kl. 9 viste der sig i Horisonten endnu 6 store japanesiske Skibe, foruden Krydserne »Nisjin« og »Kasuga«, og lidt senere nærmede der sig vestenfra endnu flere Skibe,

saaledes at vi henimod Kl. 10 var omringet af hele den japanesiske Flaade, 27 Skibe ialt (Torpedobaadene ikke medregnet). Efter at Fjenden var naaet ind paa 56 Kblgd. aabnede han Ilden og skød sig hurtig ind, saaledes at Projektilerne begyndte at træffe »Nicolai I«. Herved blev Lieutenant Feodosiex let saaret og flere mindre Projektiler ramte i Vandlinjen, saa at Skibet trak Vand. Den elektriske Lysininstallation fungerede ikke mere, og Adgang til Ammunitionsmagasinerne blev umulig. Paa min Ordre til atter at aabne Ilden, meldte en af Artilleriofficererne, Løjtnant Pelikan mig, at det var unyttigt at skyde, da Fjenden var paa 56 Kblgds Afstand, og vore Kanoners Rækning kun var $49\frac{1}{2}$. Der var intet Haab absolut ingen Udsigt til at kunne udrette noget, 2000 Mennesker afventede min Bestemmelse om deres Skæbne!

Under Fjendens Ild gik jeg — ihukommende min Pligt som Eskadrechef — vor Tilstand nøje efter, og kom til følgende Resultater:

1) En af »Nicolai I«s 30.5 cm. Kanoner var allerede den forrige Dag bleven gjort ukampdygtig af et fjendtlig Projektil. De endnu tilbageværende Pansergranater kunde ikke gøre Fjenden nogen Skade af Betydning.

2) Jeg havde under min Kommando 4 Panserskibe og Krydseren »Izumrud«. Jeg var omringet af 27 store Orlogsskibe og talrige Torpedojagere.

3) Maksimumsrækningen for vore Kanoner var 50 Kblgd., og Fjenden kom os ikke nærmere end 55 Kblgd. Saasnart vi søgte at nærme os ham, bortfjernede han sig øjeblikkelig, saa at Afstanden blev den samme.

Vi vare saaledes en Skive for hans Kanoner uden at kunne svare ham.

4) Panserskibets Besætning, der under den foregaaende Dags og Nats Kamp havde opført sig ualmindelig rosværdigt, var ogsaa paa det Rene med vor fortvivlede Stilling.

5) Fjenden havde allerede indskudt sig og begyndte sit Ødelæggelsesværk paa Skibene; flere af Besætningen vare allerede dræbte. Tøvede vi blot nogle Minutter, da var maaske alt tabt.

Under disse Omstændigheder kom jeg til den Slutning, at en Kamp var haabløs, og at det vilde være meningsløst længere at udsætte sig for Fjendens Ild, Øjeblikket, hvor en Eskadrechef kun har at anvende sine Kræfter til at redde sine Officerer, Mandskab og Skibe nærmede sig. Men besad jeg nu ogsaa Midler til at frelse Skibene og deres Besætninger?

1) Vi vare i rum Sø og kunde hverken naa Land eller venligsindede Nationers Skibe.

2) Fartøjerne vare for største Delen sønderskudte, og det var udførligt under Fjendens Ild at forsøge paa at sætte de ubeskadigede Rofartøjer ud. Foruden Fartøjerne disponerede vi ikke over nogen som helst Slags Redningsmidler, da Redningsveste o. l. vare anvendte til Beskyttelse for Besætningen og de svageste Dele af Skibet.

3) Hvilke Forholdsregler vi saa end traf, saa var der ingen Tid til at udføre dem, da Fjendens Projektiler allerede var i Gang med at gøre os synkefærdige.

Det er uden Tvivl, at jeg, ved at sprænge Skibene i Luften eller sænke dem, havde dødsdømt saavel Officerer som Mandskab.

Men kunde jeg forsvare dette for min Pligt og Samvittighed?

Artikel 354 i Marinereglementet af 1899 siger: »Under Slaget skal den Øverstbefalende ved sit Mod være alle til Eksempel, og han skal vedblive med Kampen saalænge som muligt. For at undgaa unødvendig Blodsudgydelse er det ham dog tilladt med alle Officerernes Samtykke at overgive sig, dog under den Forudsætning, at Projektilerne ere bortskudte, Artilleriet ubrugeligt og alle andre Forsvarsmidler udtømte, og at

tillige Muligheden af at tilintetgøre Skibet og redde Besætningen i Land eller i Fartøjerne ej heller er tilstede.»

Ved Vidneforklaringer vil det vise sig, at jeg har handlet efter Lovens Ord i et og alt. Efter at jeg havde overtydet mig om Umuligheden af at gøre yderligere Modstand og af at redde Besætningerne, naar jeg ødelagde Skibene, sammenkaldte jeg uden at kundgøre min Hensigt Kommandør Smirnow og de øvrige Officerer for at afæske dem deres Mening om Sagernes Tilstand. Kommandør Smirnow, om hvis Mod og Pligtfølelse man ikke har Lov at tvivle, erklærede lige ud, at han personlig ikke saa nogen Mulighed for paa nogen som helst Vis at tilføje Fjenden Skade, eller redde Skibene og Besætningerne. Til denne Slutning kom ogsaa, som bekendt, de andre Stabsofficerer, der alle vare Officerer, der vilde værne om deres Ære. Disse overensstemmende Udtalelser hørte der ej heller meget til at fremsætte, thi vor Tilstand var kun altfor tydelig og tillod ikke forskellige Opfattelser. Vi vare i rum Sø under Ilden fra en mægtig Flaades Kanoner, og kunde vente vor Død i Bølgerne uden Haab om Redning. Dette indrømmede og følte alle i lige høj Grad, og vi saa alle med Rædsel, at det i Artikel 354 forudsatte Tilfælde nu var indtraadt.

Hovedaarsagen til Nederlaget ved Tsushima ser jeg i Manglerne ved vore Skibe og deres slette Udrustning. Den anden Faktor, der har bragt os til Nederlag, var den Maade, hvorpaa Admiral Rosjestvensky optraadte. Jeg skal blot nævne et Par Eksempler paa hans Optræden:

1) Straks efter min Forening med Admiral R. slog den Ligegyldighed, hvormed han behandlede min Eskadre, mig. Admiralen var forpligtiget, før han forlod Noesi bay paa Madagascar, til at sende en Officer til Djibuti med Instruktioner for mig. Som bekendt har Admiral R. intet gjort for at give mig Underretning om, hvor

og hvorledes jeg skulde forene mig med ham. Jeg maatte sende Hospitalsskibet »Kostroma« ud for at op-søge Admiral R.

2) Under almindelige Omstændigheder holder Eskadrechefen Konference med Admiraler og Skibschefer og oplyser, hvor det gøres nødigt, saa hele Opgavens Natur bliver forstaaet. Paa denne Maade ere Eskadrechefens underordnede i Stand til at udføre hans Planer, og forstaa hans Hensigter, og i Stand til at være ham værdifulde Medarbejdere under Slaget. Men ej saaledes i det foreliggende Tilfælde! Jeg, som yngste Flagofficer, og i Admiral Fólkershams Forfald, Eskadrechefens Efterfølger, har under hele Togtet i saa mange Maaneder blot set Eskadrechefen een enkelt Gang, og er ikke en Gang i en flygtig Samtale bragt paa Højde med hans Planer og Hensigter.

Daglig fik jeg Ordre angaaende, hvad Kurs der skulde styres, men det var alt! For dog at faa nogen Klarhed paa Admiral R.'s Planer, studerede jeg hans Ordre, men disse angik hovedsagelig Kulfylgning, Citater af Krigsrets Kendelser, dadlende Udtalelser om slet udførte Manøvrer o. s. v., men ikke andet. Jeg vidste blot dette ene, at vi under Kamp skulde følge Eskadrechefen, rykke ind paa vor Formands Plads, om han faldt ud af Linjen, og at vi i Tilfælde af, at »Suvarow« blev ukampdygtig, skulde rette os efter »Alexander III«. Jeg vidste ikke engang før Slaget, at min Formand til Kommandoen Admiral Folkersham allerede den 12te Maj var afgaaet ved Døden, og jeg saaledes var bleven Eskadrechefens umiddelbare Afløser.

En saadan Indesluttethed hos en Eskadrechef er vist uden Eksempel i Søkrigshistorien. Skulde den Tanke virkelig ikke være falden Admiralen ind, at han i Tilfælde af Forfald, noget jo enhver Kamp kan bringe, vilde være nødt til at falde tilbage paa sin Næstkom-

manderende, og, at det saa var min Pligt at udføre hans Planer?

3) En af de største Fejl og Aarsager til Eskadrens Ødelæggelse var utvivlsomt Valget af Tsushima Strædet for Gennembrud til Wladiwostock. Admiralen kunde naa Wladiwostock ad 3 Veje: ad Tshushima Strædet, ad Saugara Strædet eller ad la Pérouse Strædet; Vejen var lige lang omtrent i alle 3 Tilfælde, nemlig ca. 450 Kml. De tre Stræder adskille sig kun ved deres geografiske Beliggenhed. I Tsushimastrædets umiddelbare Nærhed ligger Japans vigtigste Krigshavn: Sasebo, saa at Japaneserne, ifald vi valgte dette Stræde, havde Mulighed for at støtte sig paa deres Hovedbasis. Afventende vort Gennembrud af dette Stræde kunde Japaneserne rolig blive liggende i Sasebo og træffe deres Forberedelser til den kommende Kamp, saa at Maskiner og Kedler kunde være i bedst mulig Stand. At være Hovedbasis saa nær gjorde det tillige mulig for dem at holde et stort Antal Torpedofartøjer koncentrerede og kampberedte. Endvidere kunde Fjenden holde sig underrettet om enhver af vor Flaades Bevægelser, uden at forraade sin egen Styrke og Position.

Sluttelig bød Tsushima Strædet Japaneserne tilmed følgende Fordele:

Det norkinesiske Hav begrænses foruden af Lioe-Kioe Øerne, af de egentlige japanesiske Øer, af Øen Quelpart, af Øerne i Korea Archipelaget og af selve Koreas Fastland. Disse Omstændigheder gav Japaneserne Lejlighed til at indrette Marconi Stationer paa nævnte Øer, hvilke Stationer, ved Hjælp af Krydsere og Koffardiskibe, stadig kunde holdes paa Højde med vor Position. Fjenden vidste nøjagtig paa Timen, naar vor Flaade passerede et eller andet Punkt, og havde saaledes i sin Magt at vælge det ham gunstige Øjeblik til Kamp. Det er allerede konstateret, at Hjælpekrydseren »Orel«s Mar-

coniapparat den 12te Maj — altsaa to Dage før Slaget — konstaterede, at Japaneserne modtog Meldinger.

Helt anderledes vilde Sagerne have stillet sig, om vor Flaade havde lagt Vejen om ad la Pérouse Strædet, idet dette ligger ca. 500 Klm. fra Japanesernes Hovedbasis, og da der hverken er Krigs- eller Handelshavn ved Kysterne af dette Stræde. Havde vi valgt la Pérouse Strædet, havde begge Flaaders Chancer været lige. I dette Stræde hersker der, ligesom i Tentar Sund og Wladiwostocks Omgivelser, tæt Taage i Maj Maaned, og denne vilde ikke have budt os saa faa Chancer for, uset af Fjenden, at komme igennem til Wladiwostock. Ved at vælge dette Stræde havde vi ligeledes nødsaget Japaneserne til at gøre sig den største Umage for at beskytte sig mod Angreb fra vore Torpedofartøjer, der til enhver Tid ubemærket kunde have forladt Wladiwostock, og rolig kunde have oppebiet Fjenden i en af de utallige Bugter paa vor Kyst. Det staar ogsaa fast, at vi ved at gaa gennem la Pérouse Strædet ikke havde mødt den friske, usvækkede, overmægtige Fjende, vi mødte i Tsushima Strædet. Inden vi nærmede os Korea Strædet, havde vi slet ingen Underretning modtaget om Fjenden, skønt Sachalin havde budt de bedste Betingelser for Oprettelsen af Observationsposter, der ved smaa, hurtig løbende Dampskibe eller Sejlfartøjer, kunde have overbragt Meldinger til forud bestemte Pladser. Det er udenfor al Tvivl, at Admiralen vilde have faaet en Række vigtige Oplysninger og Raad, angaaende det urigtige i at passere Tsushima Strædet, om han havde raadspurgt mig og de andre højtstaaende Officerer. Jeg er af den Mening, at Admiral R. ikke har haft Ret til alene at tage en saa betydningsfuld Beslutning. Ved at gøre os til blinde Redskaber for sin Vilje foraarsagede han, at nogle maatte betale Slaget ved Tsushima med deres Liv, medens andre — hvorunder jeg bl. a. — fik et moralsk i høj Grad nedtrykkende Slag.

4) Ved Korea Strædet havde Admiral R. ikke sendt nogen af sine *éclaireurs* i Forvejen, og ej heller truffet nogle Forholdsregler for uventet Møde med Fjenden. Der blev ej heller gjort noget for at hindre Modstanderen i at telegrafere. Den 13de Maj — altsaa en Dag før Slaget — maatte vi paa Befaling fra Admiralen to Gange holde Manøvrer, hvorved Besætningerne blev udmattede umiddelbart før Kampen.

5) Alle Eskadrens Skibe vare efter Admiralens Ordre fyldt op saa meget som muligt med Kul. De havde fyldt saa meget Kul, at Panserbæltet laa ca. 2' under Vandet, og vore Skibes Pansring saaledes kun egentlig bestod af Navn, og de vare saaledes ligesaa ubeskyttede som Koffardi- eller Transportskibe paa de vitale Dele. Der var ikke alene Kul i Kasserne og paa Fyrpladsen, men ogsaa i Mandskabets Opholdsrum og i Officerernes Lukafer. Paa Kystforsvarsskibene var der endogsaa Kul i Chefens Kahyt. Om Morgenen den 15de Maj — saaledes efter Slaget — havde Panserskibet »Apraxine« endnu 20 % mere Kul end normalt. Det er klart, at denne Overfyldning med Kul indvirkede i høj Grad ugunstig paa Skibenes Fart. Saaledes kunde Panserskibet »Nicolai I«, selv med sin fulde Hestekraft, ikke gøre mere end 12 Knob. Saa daarligt var vore Skibe stillet under Slaget. Af sig selv paatrænger det Spørgsmaal sig, hvad der vel har ført Admiral Rosjstvenski til, saaledes at overfylde Skibene med Kul. Efter vore Beregninger havde vi ved Kampens Begyndelse et Kulforraad til ca. 3000 Klm., skønt vort Bestemmelsessted blot var 900 Klm. borte. Hvad Nytte var denne Overfyldning til? Maa den ikke snarere betragtes som meget grov Fejl?

6) Angaaende de Ildebrande, der udbrød paa Skibene, mener jeg at have Ret til at sige, at, der ikke af Eskadrechefen var truffet de nødvendige Foranstaltninger til Forhindring af saadanne Brande. Jeg hævder, at det

var nødvendig for Kampen at bortfjerne alt Træværk fra Skibene. Men var dette beordret af Admiral Rosjestvenski? Nej! Kun de til min Eskadre hørende Skibe havde gjort det efter min Ordre, desuden havde Chefen for Orel paa eget Initiativ ladet alle brændbare Genstande kaste over Bord. Resultaterne af disse Forholdsregler viste sig da ogsaa tydelig nok. Paa nogle af Skibene i min Eskadre var der slet ingen Ildebrande, paa andre havde de saa lidt at betyde, at de straks kunde slukkes med Vand, hvormed Skibene vare rigelig forsynede paa alle Steder. Ganske anderledes stod det til paa de øvrige Panserskibe. Straks i Begyndelsen af Slaget kom »Knjasz Suwarow«, »Ssisoi Veliky«, »Borodino« og »Alexander III« i Brand. Paa »Knjasz Suwarow« var Branden endog af meget stort Omfang. Jeg har personlig iagttaget det. Branden opstod paa forreste Kommandobro, der brændte af som et Bondehus. Flammerne naaede hurtig Agterskibet. Træfartøjerne, Kommandobroerne og det øvrige Træværk gav Flammerne rigelig Næring, og snart var hele Skibet et Ildhav. Det er umulig at forestille sig, hvilke skrækkelige Ulykker en saadan Brand kan anrette ombord i et Skib. Hvilke Menneskeliv er der ikke gaaet tabt alene af den Grund! Ved Ildebranden var hele Panserskibets Artilleri bleven ubrugeligt. Er det ikke klart, at det havde været Admiral Rosjestvenskis Pligt, før Slaget at sørge for, at alt Træværk var bleven fjernet.

7) Jeg har allerede haft den Ære at bemærke, at det ene Skib efter det andet under Kampen kæntrede over og begyndte at synke med Kølen i Vejret. Tusinder af Mennesker omkom uden at have tilføjjet Fjenden den ringeste Skade. Jeg er overbevist om, at Skibene sank, dels som Følge af Overfyldningen med Kul, og dels fordi der var opstillet saa mange Maskiner og Kraner paa Dækket. Til at dæmpe Ilden blev der blot brugt Vand, der ikke kunde løbe bort, saa at Skibene kort

efter vare overfyldte og ikke kunde bevare Ligevægten, hvorfor de kæntrede og gik til Bunds. Ved Begyndelsen af Kampen havde Admiral Rosjestvenski ført Transport-skibene med. Hvad Nytte kunde de vel gøre os. Ingen! De vare os endog til stor Gene, da de belemede Eskadrens Bevægelser. Saaledes kunde f. Eks. Transport-skibet »Korea« ikke gøre mere end 9 Knob. Og det, med forhyret Mandskab, ulykkelige Værkstedsskib »Kamschatka«. Til hvad Nytte lod man alle de Mennesker omkomme. Hvorfor tog man Bugserfartøjet »Rusz« med hele dens ubevæbnede Besætning med i Kampen. De druknede alle som Følge af en eneste Træffer. Men det voldede endnu mere. Den Omstændighed, at Transport-skibene vare medtagne, nødte Krydsereskadren under Enqvist til at opholde sig langt fra Hovedeskadren. Resultatet heraf er bekendt. Transportskibene blev skudt i Sænk af Fjendens Granater, mens Krydserne ingen Nytte vare til. Krydserne kunde ved deres høje Fart have gavnet os ved selvstændige Manøvrer. Man maa ikke glemme, at vi selv med Oplydelsen af alle vore Kræfter, dog vare svagere end Fjenden. Ved Admiral Rosjestvenskis Fejl blev Styrkeforholdet endnu ugunstigere for os.

9) Der var 9 Destroyere med i Eskadren. Tre af disse Fartøjer var tildelt Admiralskibene til Anvendelse efter Admiralens Bestemmelse. Tiltrods herfor kunde »Imperator Nikolaj I« under Kampen intet Øjeblik disponere over et Skib til Krydsertjeneste. Blot en af Destroyererne udførte den ham tiltænkte Opgave, idet den tog Admiral Rostjestvenski ombord. Havde man virkelig ikke kunnet give Destroyerne en Opgave, saa at de istedetfor unyttig at følge Eskadren, havde været i Stand til at støtte os?

Under Kampen om Dagen burde de have holdt sig udenfor Fjendens Ild, for ved Mørkets Frembrud at kunne assistere os ved Afværgning af Torpedobaadsan-

greb. Men uheldigvis var der truffet andre Bestemmelser. Henimod Aften var allerede de fleste Destroyere beskadigede, medens de af dem, der endnu var kampdygtige havde spredt sig, fordi de ikke stode under nogen fælles Overledelse.

10) Naar jeg nu opstiller Spørgsmaalet om, hvad den Øverstbefalende havde gjort for at holde Føling med Cheferne under Kampen, da maa jeg svare, at jeg fra Begyndelsen af Kampen til Kl. 5 Eftm. ikke modtog en eneste Ordre, og at jeg hele Tiden handlede efter min personlige Indsigt.

Først da jeg ved 6-Tiden befandt mig paa Vejen til Wladiwostock, fik jeg Godkendelse paa denne min Beslutning.

Hvilket Navn maa man give en saadan Øverstkommanderende?

Før Slaget kendte ingen Slagplanen og under Kampen gav ingen Ordre

Misvisningsundersøgelser og magnetiske Forstyrrelser i de islandske Farvande.

Af Kaptajn A. Bruun.

Skønt man i mange Tider har været vidende om, at der i Farvandene rundt Island paa mange Steder finde abnorme magnetiske Forhold Sted, ere de Oplysninger, som man har herom dog kun faa og som oftest altfor løse til at kunne være til virkelig Nytte.

Efterhaanden som Trafikken vokser, bliver det imidlertid mere og mere nødvendigt at faa disse Forhold grundig undersøgt, for at yde Skibsfarten saa god Vejledning som muligt. Farvandene ere som bekendt jævnlig hjemsogt af Taage, og Sejladsen langs Kysterne maa derfor mange Gange udelukkende baseres paa Brugen af Kompas og Lod.

De senere Tidens Opmaaling har bragt store Fremskridt i Retning af at vejlede Sejladsen ved Hjælp af Loddet, idet de mange Dyb rundt om Landet tjener til ypperlig Vejledning, og, da de mekaniske Loddeapparater nu ere naaet til en saadan Grad af Fuldkommenhed, at man kan faa gode, paalidelige Lodskud paa Dybder af over 100 Favne med en Fart af 7 à 8 Knob, maa Skibsfartens Vejledning ved Hjælp af Loddet siges at være tilfredsstillende, saasnart Opmaalingen rundt Islands Kyster bliver fuldført.

Ulige værre stiller Sagen sig med Hensyn til Kompasset, skønt det maa indrømmes, at man med Hensyn til Fremstillingen af gode Kompasser er naaet til et smukt Resultat.

Man kommer derfor uvilkaarlig til at stille det Spørgsmaal: »Naar man er i Stand til at fremstille gode Kompasser, hvorfor kan man saa ikke stole absolut paa dem?»

For at besvare dette Spørgsmaal, maa man først rigtig gøre sig klar over de Fordringer, man stiller til

et Kompas. Disse kan vel nærmest udtrykkes ved: at Kompasset skulde tjene til at angive den retvisende Retning, man kommer frem i ved at styre en eller anden Kurs efter et Kompas.

Naar man undtager de Steder, hvor Kompasserne bliver døde, det vil sige Steder, hvor Kompassets Indstillingsevne nærmer sig til Nul, vil et godt Kompas virkelig være i Stand til at løse Opgaven under Forudsætning af, at man altid kendte Misvisningen, Deviationen, samt Strømmens Retning og Fart.

Det er derfor ikke ganske korrekt, naar man siger, at Kompasset bliver upaalideligt paa et eller andet Sted, dette passer kun paa de Steder, hvor Kompasserne bliver døde eller nærmer sig hertil; men for de fleste Steders Vedkommende vilde det vel være mere retfærdigt at sige, at det var Oplysningen om Misvisningen, der var upaalidelig.

Det er enhver Skibsførers Pligt at skaffe sig de bedste Oplysninger om Deviation, Strøm og Misvisning.

Deviationen kan han kun finde ved selv at anstille Observationer, og skønt det mange Gange kan være vanskeligt at faa Rede paa denne meget foranderlige Størrelse, vil en pligtopfyldende Skibsfører, ved at benytte enhver Lejlighed til at kontrolere sin Deviationstabel, være i Stand til at skaffe sig ret god Kendskab til Deviationen, i hvert Fald kan han ikke gøre mere for at komme til Kundskab herom. —

Oplysninger om *Strøm* maa han udtage af Strøm-tabeller eller af Farvandsbeskrivelser, men disse Oplysninger ere for Islands Vedkommende meget ufuldstændige, da der om Strømforholdene i Farvandene rundt om Island desværre kun eksisterer meget faa Oplysninger. Man er ved Søkort-Arkivet i Gang med at indsamle Materiale til Løsning af dette Spørgsmaal ved at søge Oplysninger dels gennem de danske Orlogsskibe, som færdes i disse Farvande, dels gennem Fiskere; men da

det jo er et udstrakt Farvand, det drejer sig om, er Oplysningerne endnu for faa til at kunne gøre Fyldest. —

Med Hensyn til at forskaffe sig Oplysning om *Misvisningen* i Farvandene omkring Island er en Skibsfører henvist til de Oplysninger, han kan erholde gennem Misvisningskort, Søkort og Farvandsbeskrivelser.

Det ligger derfor nær at undersøge Værdien af disse Oplysninger. Iagttager man et *Misvisningskort*, ser man, at Isogonerne i Farvandene omkring Island har en ganske regelmæssig Form; det vil altsaa sige, at man af Kortet kun er i Stand til at finde den normale Misvisning, det er: den Misvisning, som kan findes ved Beregning under Forudsætning af, at der ikke finder abnorme magnetiske Forhold Sted.

Men, som allerede nævnt, findes der i de islandske Farvande mange Steder, hvor de magnetiske Forhold er abnorme, og Misvisningen paa disse Steder lader sig ikke beregne; den maa undersøges paa Stedet, og om denne Misvisning faar man ingen Oplysning ved at benytte et Misvisningskort.

De Oplysninger om Misvisningen, som *Søkortene* i Almindelighed byder, er ikke stort bedre end de, man erholder ved Misvisningskortene. Den normale Misvisning, der tages fra Misvisningskortene, angives enten ved at anbringe misvisende Kompasser forskellige Steder rundt i Kortene eller ved at trække Isogoner ligesom i Misvisningskortene; det er jo en Lettelse for den Søfarende at have disse Oplysninger i Søkortene, da han derved undgaar Brugen af Misvisningskortene. Med Hensyn til de magnetiske Forstyrrelser er det imidlertid ret tarvelige Oplysninger, Søkortene indeholde; undertiden finder man slet ingen Oplysning herom, undertiden indskrænker Oplysningerne sig til, at Kortet indeholder en Note med Advarsel imod at stole paa Kompasserne paa Grund af magnetiske Forstyrrelser; de mest fyldestgørende Oplysninger indskrænke sig til, at der paa Steder,

hvor man ved, at magnetiske Forstyrrelser finde Sted, er anført: Kompasset ustadigt. Den sidstnævnte Oplysning, der forøvrigt kun findes ganske undtagelsesvis, kan være ganske praktisk, dog burde man maaske indføre et Tegn, der betød: magnetiske Forstyrrelser; eller man kunde i en Note anføre de Steder, hvor disse fandt Sted, for ikke at utydeliggøre Dybdeangivelserne.

I *Farvandsbeskrivelserne* (Den Islandske Lods) finder man ved Hjælp af et Isogonkort Oplysning om den normale Misvisning, men Oplysningerne om de magnetiske Forstyrrelser ere derimod langt fra fyldestgørende, idet de indskrænke sig til at berette, at Kompasset er upaalideligt, eller at der er observeret et Udslag af Kompasset paa saa og saa mange Streger. —

For nu at komme til større Klarhed over de magnetiske Forhold i Farvandene ved Island beordrede Marineministeriet, efter Indstilling fra Direktøren for Søkort-Arkivet, Kommandør G. Holm, de af Marinens Skibe, der laa paa Station under Island, til at foretage Misvisnings-Observationer i de islandske Farvande. Disse Observationer paabegyndtes i 1904, og Resultatet af dette Aars Observationer findes omtalt i en Artikel af Kommandør G. Holm i Tidsskrift for Søvæsen, 76de Aargang Side 125. Observationerne blev fortsatte 1905 og vil rimeligvis fremdeles blive fortsat, for at man kan blive i Stand til at yde den Søfarende saa god Vejledning som mulig. Da de ved Island stationerede Skibe har det Hovedformaal at udføre Fiskeriinspektion og Opmaalingsarbejder i disse udstrakte Farvande, og da tilmed Misvisningsobservationerne kun kan anstilles under gode Omstændigheder, er der sjeldnere Lejlighed til at foretage disse Observationer; de foreligge derfor endnu kun i et mindre Omfang, men forhaabentlig vil der kunne sættes større Kraft ind paa dette Arbejde, naar Opmaalingen er afsluttet.

De foretagne Undersøgelser have gaaet ud paa: 1) at undersøge den normale Misvisning. 2) paa de Steder,

hvor man traf magnetiske Forstyrrelser, at søge at komme til Klarhed over Udstrækningen af det Felt, hvor Forstyrrelsen fandt Sted, samt over hvorledes Paavirkningen paa Kompasset ytrede sig.

Med Hensyn til Udførelsen af de førstnævnte Undersøgelser skal jeg henvise til ovennævnte Artikel i Tidsskrift for Søvæsen.

Resultatet af Undersøgelserne har været følgende (se Side 265):

Ved at sammenligne de antagne Værdier af Misvisningen med de fundne, ser man, at paa 8 af de 11 Stationer er Differensen mellem $0^{\circ}.1$ og $0^{\circ}.8$, paa 2 Stationer er Differensen 1° à $1\frac{1}{2}^{\circ}$ og paa 1 Station er Differensen $3^{\circ}.3$.

Man paatvinges uvilkaarlig en dyb Respekt for Videnskaben, der saaledes har kunnet opstille Theorier og udlede Formler, som give saa gode Oplysninger om Misvisningen paa Steder, hvor man aldrig har anstillet Observationer.

Med Hensyn til Nøjagtigheden af de antagne Værdier skal det bemærkes, at det jo ikke er selve de beregnede Værdier, men at de er udtagne fra Isogonkurverne i et Misvisningskort.

At saadanne Misvisningskort ikke angive de beregnede Værdier fuldstændig nøjagtig, er en aldeles selvfølgelig Ting, det er da ogsaa kun Isogonerne for de fulde Grader, der er angivet i Misvisningskortene, og selve disse Isogoners Beliggenhed og Form er heller ikke nøjagtig den samme i alle Misvisningskort. Sammenholder man saaledes det engelske Kort over »Curves of equal magnetic Variation, 1907« med »Missweisungskart für 1906« udgivet af Deutsche Seewarte som Bilag til »Dampferhandbuch für den Atlantischen Ozean«, ser man, at det første Kort angiver Misvisningen ved Island fra 28° v til $36^{\circ} \frac{3}{4}$ v med en aarlig Aftagen af $8'$ à $9'$, medens

Løbe Nr.	Observationsplads	Skibets Navn	Aar	N. Bredde	V. Længde	Funden Misvisning	Antagen Misvisning	Diff.	Dybde
1	Thistilfjórdr	Beskytteren	1904	66° 39'	15° 30'	31° 0 v	31° 6 v	÷ 0.6	over 100 Fv.
2	Udfor Reydarfjórdr	Hekla	1905	64° 50'	12° 31'	31° 3 v	28° 0 v	+ 3.3	c. 100 -
3	Udfor Berufjórdr	Hekla	1905	64° 23'.2	13° 36'	29° 4 v	28° 7 v	+ 0.7	- 100 -
4	Jökulsa-Dyb	Beskytteren	1904	63° 30'	15° 20'	29° 0 v	29° 8 v	÷ 0.8	over 100 -
5	Udfor Ingolfshøfði	Beskytteren	1905	63° 39'	16° 41'	31° 2 v	30° 4 v	+ 0°.8	c. 45 -
6	Skapta-Dyb	Beskytteren	1905	63° 14'	17° 47'	32° 5 v	31° 0 v	+ 1°.5	c. 105 -
7	Reynis-Dyb	Hekla	1905	63° 12'.4	18° 43'	32° 8 v	31° 7 v	+ 1.1	- 160 -
8	V. for Vestmanøerne	Hekla	1905	63° 28'	21° 09'	33° 8 v	33° 4 v	+ 0.4	- 50 -
9	Selvogr-Dyb	Hekla	1904	63° 23'	22° 25'	34° 5 v	34° 6 v	÷ 0.1	over 100 -
10	Faxe-Bugt	Beskytteren	1905	64° 18'	23° 05'	34° 8 v	35° 8 v	÷ 0.5	c. 58 -
11	V. for Snefellsjökull	Hekla	1904	64° 40'	24° 40'	36° 3 v	37° 0 v	÷ 0.7	over 100 -

det sidste Kort angiver Misvisningen fra 29° til 37° med en aarlig Aftagen af c. $10'$.

Paa høje Bredder kan man heller ikke udtage Misvisningen saa nøjagtig som paa lavere Bredder; dels ligger Isogonerne her en Del tættere paa hinanden, dels er Isogonerne heroppe ikke støttet paa saa mange Observationssteder som paa sydligere Bredder.

Nøjagtigheden af de observerede Værdier kender man ikke af Erfaring her hjemmefra; den kan vist kun findes ved at anstille en Række Observationer paa samme Sted, dels fra samme, dels fra forskellige Skibe, saa man kan se, hvormeget de enkelte Observationer afvige fra Middeltallet af Observationerne. Coast and Geodetic Survey angiver i: »Results of magnetic observations, Appendix Nr. 3 to Report for 1904« Nøjagtigheden af Observationer, der ere anstillede under gode Omstændigheder ved Svajning til begge Sider til 10 à 15 Bueminutter.

Den daglige Variation af Declinationen, der jo er fuldstændig betydningsløs for Navigationen, vilde paa disse Bredder heller ikke kunne lades helt ude af Betragtning, naar man vilde fordr Misvisningen med Tiendedels Grad Nøjagtighed.

I April 1906 har man forøvrigt faaet ganske god Bekræftelse paa, at det er paalidelige Resultater, man kan erholde ved saadanne Misvisningsundersøgelser, idet der fra Fiskeriinspektionsskibet indenfor Skagen er anstillet 3 Observationer i det nordlige Kattegat. Disse, der alle bleve foretagne under særdeles gunstige Omstændigheder, gav en Misvisning, der stemmede fuldstændig med Misvisningen fra Isogonkortet over Danmark, der er baseret paa magnetiske Undersøgelser i forskellige Egne af Landet.

De anstillede Observationer er endnu for faa til, at man kan udgive et Misvisningskort over de islandske Farvande, som er baseret paa Misvisningsobservationerne, men de i 1905 anstillede Observationer bekræfte de Be-

mærkninger hvormed Kommandør Holm slutter sin Artikel, nemlig:

»at det synes, som om Isogonkortet i »Den islandske Lods« angiver den normale Misvisning rigtig indenfor een Grad«, og

»at det er tvivlsomt, om Magnetnaalen paa Steder, hvor der er 100 Favns Dybde, er udenfor Paavirkning af magnetiske Forstyrrelser fra Havbunden«,

idet nemlig den største Afvigelse paa 3^o.s, der er funden udfør Reydarfjædr, sikkert maa skyldes Paavirkninger fra Havbunden, da Observationsstedet ligger 27 Kvartmil fra nærmeste Land, Seley, og da Dybden, hvor Observationen er foretagen, er c. 100 Fv.

Undersøgelserne have kun gaaet ud paa at undersøge Misvisningen, derimod har hverken Inklinationen eller Intensiteten været Genstand for Undersøgelse. Disse Undersøgelser ville imidlertid kræve særlige Instrumenter og lade sig sikkert heller ikke udføre fra Stationsskibene, der ere byggede af Staal og desuden er lovlig smaa.

For Skibsfarten er Kendskaben til disse Størrelser uden Betydning, da Sømanden jo kun anvender Deklinationen, men Kendskab til saavel Inklination som Intensitet vil være af Betydning til videnskabeligt Brug.

Medens disse Undersøgelser af den normale Misvisning ikke frembyde store Vanskeligheder, stiller Sagen sig ikke saa gunstig for Undersøgelsen af de magnetiske Forstyrrelser, de saakaldte magnetiske Grunde.

Indtil de seneste Tider antog man, at saadanne magnetiske Forstyrrelser kun fandt Sted i Nærheden af Land og udelukkende skyldtes Paavirkninger fra dette.

Det mest slaaende Bevis paa, at denne Formodning ingen Steder hører hjemme, finder man i nogle Observationer, som ere anstillede fra det engelske Orlogsskib »Penguin« 1891 i Nærheden af Cossack i NV.-Australien. Disse Observationer paaviste en magnetisk Grund, der laai Retning NØ. t. Ø.—SV. t. V., den strakte sig over et Areal,

der var 3.5 miles lang og 2 miles bred. Misvisningen i Omegnen af Grunden, der laa i 2 à 3 miles Afstand fra Land, var nærlig Nul. Paa Grunden fandt man en Paavirkning paa Kompasset, der bevirkede et Udslag af 56° til den ene Side og i en Afstand af mindre end 200 yards herfra et Udslag af 26° til den anden Side. Et Sted fandtes en Inklinations, der var 30° større end Inklinationen i Omegnen af dette Sted, der var mere end 2 miles fjernet fra Land, hvor man kun fandt mindre Forstyrrelser af Inklinationen. (Uddrag af »Elementary manual for the deviations of the compass in iron ships« 1904 Side 21 af Kaptejn Creak, og »Nature« Vol. LXVIII Side 503).

I 1905 er der ved Island observeret følgende magnetiske Forstyrrelser:

Da Krydseren Hekla den 19de April paa retvisende Kurs N. 30° V. stod op mod Dalatangi, fandt man ved Diana-Bodi et Udslag paa 22° tilhøjre af Kompassaaleens N.-Ende. Til Bestemmelse af Skibets Plads maales følgende Vinkler: Skrudr-Skumhat $37^{\circ} 20'$ og Skumhat-Husgavlens Højeste $49^{\circ} 50'$. Den magnetiske Grund blev derpaa afkrydset og dens Udstrækning viste sig at være c. $1\frac{1}{2}$ Kvartmil i N.-S.lig Retning og c. $\frac{1}{2}$ Kvartmil i Ø.-V.lig Retning. Det største Udslag 22° fandtes c. $\frac{1}{2}$ Kvartmil NØ. for det læggeste Sted (11 Favne). Alle Udslagene var tilhøjre og de største Udslag, mellem 13° og 20° , fandtes i nogle og tredive Favne Vand, fra Syd for det læggeste Sted, Øst om dette op mod ovennævnte Plads. Lidt Vest for det læggeste Sted indenfor 20 Favne Kurven fandtes ingen Udslag.

Da Krydseren den 15de Juni var $\frac{1}{2}$ Kvartmil Øst for Horn, pejledes Foden af Gerpír Huk i retvisende S. 7° Ø. ved Hjælp af Brokompasset. Den retvisende Pejling fra Skibets Plads skulde være Syd, og, da Kompasset var godt og paalideligt, maa det antages, at Misvisningen paa det nævnte Sted er 7° mindre end den

normale. Det bemærkedes, hvorledes Misvisningen efterhaanden voksede til sit normale Beløb, og udfor den sydlige Del af Sandvik, da Skrudr pejledes overet med Gerpir Flis, var Misvisningen atter normal.

Den 6te Oktober observeredes udfor Faskrudsford et Udslag tilvenstre af Kompasnaalens N.-Ende. Udslaget naaede sin Maksimumsstørrelse af 1 Streg, da følgende Vinkler maalttes Sultur-Halakletr 72° 00' og Halakletr-Gerpir (Top af Huk) 52° 20' paa 64° 52.8 N. Br. og 13° 33.8 V. Lgd. Derefter gik Kompasset tilbage, gik over sin normale Stilling og gjorde et Udslag tilhøjre, der naaede sin højeste Værdi af 2 Streger paa 64° 51.4 N. Br. og 13° 34.0 V. Lgd., da ovennævnte Vinkler maalttes til henholdsvis 76° 43' og 44° 45'. Normale Forhold indtraf atter paa 64° 51', N. Br. og 13° 34.8 V. Lgd., da Vinklerne maalttes til 78° 20' og 42° 15'. Skibet blev holdt paa støt Kurs ved Hjælp af Østre Horn, der laa i en Afstand af c. 35 Kml., Dybden paa de nævnte Steder er mellem 40 og 50 Favne.

Vest for Reykjanes Halvøen er der ligeledes gjort nogle Iagttagelser, der kunde tyde paa, at der her finder magnetiske Forstyrrelser Sted, uden at der dog en eneste Gang er sporet noget pludselig Udslag af Kompasnaalen.

Den 24de Marts passerede Krydseren Hekla denne Strækning for Sydgaende og maatte holde 7° vestligere end Kurs for at komme frem i retvisende Syd. Da der ingen Observation kunde faas, kan det ikke afgøres, om dette skyldtes magnetiske Forstyrrelser eller Strøm.

Samme Dag passerede Krydseren denne Strækning for Nordgaende, paa 64° 00 N. Br. og 22° 53'.5 V. Lgd. fandtes devierende Misvisning 8° større vestlig end antaget, paa 64° 02.5 N. Br. og 22° 52.8 V. Lgd. fandtes dev. Misv. 6° større vestlig end antaget, og paa 64° 05.7 N. Br. og 22° 48.5 V. Lgd. fandtes den 2° større vestlig end antaget.

Den 13de Juni fandtes fra Dampminebaaden Be-

skytteren paa $64^{\circ} 06'$ N. Br. og $22^{\circ} 44'.5$ V. Lgd. devierende Misvisning 5° mindre vestlig end antaget, dog skal det bemærkes, at Lejligheden til Observation var mindre god. Her i Nærheden paa $64^{\circ} 06.5$ N. Br. og $22^{\circ} 46'.5$ V. Lgd. fandtes i 1904 fra Krydseren Hekla en devierende Misvisning, der var 4° mindre vestlig end antaget.

Den 14de April stod Krydseren Hekla fra Sandvik til Skagi, Stafnes passeredes i $2\frac{1}{4}$ Kvartmils Afstand. Retvisende Kurs og Farten over Grunden stemmede med Kompas og Patentlog.

Den 17de April passerede Krydseren Hekla Syd paa langs Landet fra Skagi til Reykjanes i c. $2\frac{1}{2}$ Kvartmils Afstand fra Land. Ingen Paavirkning at spore paa Kompasset.

De her anførte Eksempler kan tyde paa, at der virkelig finder magnetiske Forstyrrelser Sted paa denne Strækning, og at disse maa hidrøre fra Havbunden, da de Steder, hvor der er fundet normale Forhold, findes nærmere Land end de Steder, hvor der er fundet abnorme Forhold.

Den 24de Marts, da Krydseren Hekla stod over den sydlige Del af Sydrahraun for Østgaaende, observeredes paa $64^{\circ} 10'.8$ N. Br. og $22^{\circ} 15'$ V. Lgd. et Udslag af c. $\frac{1}{2}$ Streg tilvenstre af Kompassaalens N.-Ende, samtidig maalttes følgende Vinkler: Borg-Grótta Fyrtaarn 24° og Grótta Fyrtaarn-Keilir $72\frac{1}{2}^{\circ}$. Kompasset gik tilbage til oprindelig Kurs, da der maalttes Borg-Grótta Fyrtaarn 29° og Grótta Fyrtaarn-Observatoriet 6° . Dette Udslag af $\frac{1}{2}$ Streg tilvenstre ligger c. 2 Kml. NØ. for det største Udslag af 9° tilhøjre, der blev observeret i 1904 paa den magnetiske Grund paa Sydrahraun. Paa selve Stedet havde man ingen Observation i 1904.

Den 17de April da Krydseren Hekla stod Vest efter fra Reykjavik til Skagi gjorde Kompassaalens N.-Ende et Udslag tilhøjre paa 8° , da følgende Vinkler maalttes:

Vifilsfell-Keilir $54\frac{1}{3}^{\circ}$ og Keilir-Sulur 38° , Udslaget voksede til 11° og gik derefter tilbage til 3° , da ovennævnte Vinkler maales henholdsvis til 53° og 38° ; da de nævnte Vinkler maales til 52° og $38\frac{1}{2}^{\circ}$ var Forholdene atter normale. Under Observationerne holdtes Skibet paa støt Kurs ved Mærker i Land. Denne Observation stemmer ganske godt med de i 1904 anstillede Observationer, idet der kun er et Par Graders Forskel paa Udslagene.

Den 23de August stod Krydseren over den sydlige Del af Sydrahraun med Kurs mod Esja. Da man maalede Vinklerne Borg-Gróttá Fyrtaarn 21° og Gróttá Fyrtaarn-Keilir 75° , gjorde Kompassaalens N.-Ende et Udslag paa 3° tilhøjre. En lille halv Kvartmil syd for dette Sted observeredes i 1904 et Udslag tilhøjre paa 4° . Omtrent 1 Kvartmil Øst for ovennævnte Sted var Kompassets Visning atter normal, hvilket ligeledes stemmer godt med Observationerne fra 1904.

De magnetiske Forstyrrelser, der i 1904 observeredes N. for Akrey, er slet ikke sporet i 1905, skønt Hekla flere Gange har sejlet efter Mærker paa Land, der førte tæt forbi Akrey Klokketønde, under Iagttagelse af Kompasset uden at bemærke noget abnormt. I 1904 fandtes største Udslag ($19\frac{1}{2}^{\circ}$ tilvenstre) tæt NØ. for Akrey Klokketønde.

Fra Beskytteren er der i Faxe-Bugt i 4 à 7 Kvartmil V. for Akranes observeret urolige magnetiske Forhold. Følgende Udslag af Kompassaalens N.-Ende iagttoges: paa $64^{\circ} 19'$ N. Br., $22^{\circ} 21'$ V. Lgd. 4° tilhøjre, Dybden var 35 Fv.; paa $64^{\circ} 19'$ N. Br., $22^{\circ} 19'$ V. Lgd. 3° tilvenstre, Dybden 35 Fv.; paa $64^{\circ} 19'.5$ N. Br., $22^{\circ} 15'.0$ V. Lgd. 13° tilhøjre, Dybden 26 Fv.; paa $64^{\circ} 19'.8$ N. Br., $22^{\circ} 13'.5$ V. Lgd. 4° tilvenstre, Dybden 27 Fv.

I Fyrlinien ind til Havnefjord er der fra Beskytteren observeret et Udslag paa ca. $\frac{3}{4}$ Streg tilhøjre af Kompassaalens N.-Ende paa $64^{\circ} 04'.5$ N. Br. og $22^{\circ} 00'$ V. Lgd.

Udslaget observeredes, hver Gang Stedet passeredes; hvadenten man kom inde fra Havnefjord eller stod ind dertil, viste der sig altid et pludseligt Udslag paa ca. $\frac{3}{4}$ Streg, og Kompasset gik saa atter jævnt tilbage til Kurs. Den magnetiske Grund blev krydset af med nogle Linier, idet Pladsbestemmelserne skete ved Dobbeltvinkelmaaling og samtidig toges en Pejling af Solen. Der blev, under særdeles gunstige Omstændigheder, ialt anstillet 62 Observationer paa et Areal af ca. $\frac{1}{16}$ Kvadratmil. Paa nogle faa Undtagelser nær vare alle Udslagene tilhøjre. Det størst observerede Udslag tilhøjre var 10° , det største Udslag tilvenstre 4° . Dybden paa det undersøgte Sted varierede fra $7\frac{1}{2}$ til 15 Fv. Den magnetiske Grund syntes at være fuldstændig uafhængig af Dybdeforholdene, men forøvrigt paavirkes Skibets magnetiske Egenskaber altfor meget, ved saaledes at dreje frem og tilbage over en magnetisk Grund, til at man kan faa nogen paalidelig Oplysning om Grundens Indflydelse paa Kompasset.

I Brede-Bugt og rundt Snæfellsjøklen er der fra Krydseren Hekla observeret følgende magnetiske Forstyrrelser:

Den 21de Juni, paa $65^{\circ} 03' s$ N. Br. og $24^{\circ} 22' V.$ Lgd. gjorde Kompasset pludselig et Udslag tilvenstre paa godt 2 Streger (fra N. $20^{\circ} \emptyset.$ til N. $45^{\circ} \emptyset.$). Kort efter gik Kompasset langsomt tilbage.

Den 26de Juni anstilledes der nogle Observationer mellem $64^{\circ} 45' N.$ Br., $24^{\circ} 05' V.$ Lgd. og $64^{\circ} 36' N.$ Br., $23^{\circ} 51' V.$ Lgd., idet der toges Pladsbestemmelser ved Dobbeltvinkelmaaling og samtidig toges en Pejling af et af de til Vinkelmaalingen benyttede Punkter. Der toges 6 Observationer, der gav følgende Værdier for Misvisningen, nævnt i Rækkefølge fra den førstnævnte til den sidste Plads: $30^{\circ} v.$, $31^{\circ} v.$, $32^{\circ} v.$, $32^{\circ} v.$, $29^{\circ} v.$ og $30^{\circ} v.$, Afstanden mellem Observationspladserne var nærlig ligestor; den antagne Misvisning skulde være $36\frac{1}{2}$ à $36^{\circ} v.$

Paa $64^{\circ} 26'$ N. Br. og $23^{\circ} 28'$ V. Lgd. fandtes Misvisningen paa samme Maade til 33° v., den antagne Misvisning skulde her være lidt mindre end 36° v.

Den 1ste September var Krydseren e. B. Kl. $2^t 15^m$ paa $65^{\circ} 06'$ N. Br. og $24^{\circ} 18'$ V. Lgd., man havde havt Plads ved Vinkelmaaling Kl. $12^t 40^m$. Staalbjerg-Huk pejledes i retvisende N. 2° V., naar man anvendte den normale Misvisning, den retvisende Pejling skulde være N. 12° V. fra Skibets Plads. Dette giver altsaa 10° større vestlig Misvisning. Man vedblev at pejle Staalbjerg-Huk, og Pejlingerne trak sig jævnt vestligere, indtil den paa $65^{\circ} 09'$ N. Br. og $24^{\circ} 20'.9$ V. Lgd. angav normal Misvisning. Paa $65^{\circ} 14'$ N. Br. og $24^{\circ} 26'$ V. Lgd. observeredes 3° større vestlig Misvisning, paa $65^{\circ} 18'$ N. Br. og $24^{\circ} 29'.4$ V. Lgd. var Misvisningen atter normal, her fik man Plads ved Vinkelmaaling Kl. $3^s/4$. De ovennævnte 10° større Misvisning ligger ca. 3 Kvartmil fra det Sted, hvor Kompasset den 21de Juni gjorde et Udslag af ca. 2 Streger tilvenstre.

Den 13de September konstateredes atter større vestlig Misvisning i Brede-Bugt. Da man var 2.4 Kvartmil retv. S. 63° Ø. fra Staalbjerg Huk styredes retv. S. 15° Ø., man fik Øndverdarnes i Sigte ret forude, da man var ca. 12 Kvartmil derfra; man holdt samme Kurs efter Kompasset, men Misvisningen voksede efterhaanden, saa Krydseren kort efter stævnede Øst for Øndverdarnes, Kursen forandredes nu, saa at den gik fri af Land. Paa $65^{\circ} 02'.5$ N. Br. og $24^{\circ} 18'$ V. Lgd. var Misvisningen atter normal, saa at man igen kunde styre den oprindelige Kurs og gaa klar af Landet. Pladsbestemmelserne ved Vinkelmaaling viste en Forsætning af 3 Kvartmil paa en Distance af 36 Kvartmil. Denne Forsætning maa hovedsagelig tilskrives den større vestlige Misvisning. Paa Grund af Maskinprøver fik man den Dag ikke anstillet nærmere Undersøgelser.

Da man ikke har havt særlige Instrumenter til disse

Undersøgelser, har man maattet indskrænke sig til kun at bestemme Pladsen for de magnetiske Forstyrrelser og at iagttage disses Indvirkning paa Kompasset; men da Skibsskrogene selv ere blevne paavirkede af de forandrede magnetiske Forhold, saa er det umuligt at skelne mellem Deviationen og Misvisningen. Indvirkningen vil heller ikke vise sig ligestor i de forskellige Skibe, det er jo ikke en Gang muligt at bestemme den absolut nøjagtige Udstrækning af disse Grunde ved Hjælp af Kompasset alene, da den af Grunden inducerede Magnetisme i Skibet ikke taber sig absolut momentant, ligesom det heller ikke er muligt fra Skib at tage en Pejling af Solen eller et Punkt i Land med saa stor Nøjagtighed, at man vil kunne finde den aldeles nøjagtige Grænse for Grundens Udstrækning, men til almindelig Skibsbrug vil jo Resultatet blive mer end tilstrækkeligt nøjagtigt.

Af de ovenanførte Iagttagelser er det umuligt at komme til nogen Klarhed angaaende de magnetiske Forhold, da de Oplysninger, man har erholdt, er temmelig utilstrækkelige; men skulde man gaa ind paa en nærmere Betragtning af dem, vilde man vel til en Begyndelse inddele disse Iagttagelser i forskellige Klasser, efter den Maade paa hvilken den magnetiske Forstyrrelse har indvirket paa Kompasset, nemlig det Tilfælde hvor:

Kompasset har gjort pludselige Udslag,
 Kompasset er blevet jævnt paavirket,
 Der er observeret Udslag til begge Sider,
 Der er kun observeret Udslag til een Side,
 Udslag er iagttaget, hver Gang Undersøgelse er foretaget, og

Udslag er iagttaget ved nogle Undersøgelser, men ikke ved andre.

Det skal bemærkes, at der ved denne Klassificering kun er ment en Klassificering af Iagttagelserne og ikke af de forskellige Slags magnetiske Grunde.

For den Søfarende er det jo af største Betydning at faa Underretning om, hvorledes de magnetiske Forstyrrelser virker paa Kompasset. Det er saaledes langt farligere, at Kompasset er under jævn Paavirkning, end om det gør pludselige Udslag, thi disse er i Reglen kun af kortere Varighed og kan ved Paapassenhed nemt observeres og varskor paa denne Maade om, at der er noget usædvanligt til Stede, ligesom en pludselig Forandring i Dybden advarer for de almindelige Grunde; det er maaske ogsaa denne Paavirkning af Kompasset, der har fremkaldt Benævnelsen »Magnetiske Grunde«.

Den jævne Paavirkning er derimod ikke til at opdage ved Hjælp af Kompasset alene og kan saaledes, naar den virker i længere Tid, medføre skæbnesvangre Følger for Skibet, netop naar man i Taage og Mørke har størst Brug for Kompasset.

Det vil selvfølgelig ligeledes være af stor Betydning at erfare, om de magnetiske Forstyrrelser ere stadige, eller om de ere periodiske. Kommandør Holm, udtaler i sin ovennævnte Artikel Side 129: »Det viser sig dog, at der om samme Sted, hvor et Skib det ene Aar har indberettet, at Kompasset har gjort et stort Udslag, det næste Aar indberettes, at der intet Udslag er observeret«. Gennem de Erfaringer, man har indhøstet i Løbet af de to Aar, hvor disse Undersøgelser har fundet Sted, passer denne Udtalelse paa de magnetiske Forstyrrelser i Nærheden af Akrey Klokketønde; men dette er foreløbig den eneste foreliggende Bekræftelse paa, at man ikke altid kan vente, at de magnetiske Forstyrrelser vil vise sig paa samme Sted.

Det fremgaar ligeledes af de foreliggende Oplysninger, at Faxe-Bugt er særlig opfyldt af magnetiske Grunde. Da Reykjavik, som Islands Hovedstad, har den største Betydning for Skibsfarten, vil det netop være af særlig Interesse at faa Underretning om de magnetiske Forstyrrelser i Faxe-Bugt.

Naar man betragter den af Krydseren Hekla den 15de Juni, $\frac{1}{2}$ Kvartmil Øst for Horn, ovenfor omtalte Iagttagelse, maa man indrømme, at det ligger fristende nær at tro, at Indvirkningen paa Kompasset skyldes abnorm magnetisk Paavirkning af Landet. Kaptajn Creak skriver imidlertid i sin ovenomtalte »Elementary manual for the deviations of the compass« Side 21, at »paa-lidelige Observationer beviser klart, at det synlige Lands Magnetisme ikke paavirker et Skibs Kompas, men at det er Havbunden, som tiltrækker eller frastøder Kom-pasnaalens N.-Ende«. Dette stemmer ogsaa med de Iagttagelser, hvor der i de anførte Eksempler har været Lejlighed til at dømme om dette Spørgsmaal.

Aarsagen til de magnetiske Forstyrrelser maa altsaa udelukkende tilskrives Paavirkninger fra Havbunden, i hvert Tilfælde for de permanente Forstyrrelsers Vedkommende. Til hvor store Dybder man skal ud, for at være sikker paa at undgaa Paavirkninger fra Havbunden, ved man endnu ikke; det vilde derfor være heldigst, om man altid undersøgte Dybdeforholdene paa de mag-netiske Grunde, iøvrigt bør det samme gøres ved Under-søgelserne af den normale Misvisning, ved f. Eks. at tage et Lodskud før og et efter Svajningen.

Det vil ligeledes være nødvendigt at undersøge de magnetiske Forhold i Omegnen af de magnetiske Grunde og ikke blot indskrænke sig til de Steder, hvor Forstyrrelser ere iagttagne, ligesom det ogsaa vil være nødvendigt at undersøge Inklinationen, men det vil kræve en Del Tid at udføre indgaaende Observationer.

Kaptajn Creak udtaler i »Nature Vol LXVIII« Side 503, at: »den almindelige Regel for disse magnetiske Grunde er, at Kompassnaalens N.-Ende, paa den nord-lige Halvkugle, tiltrækkes henimod det Sted, hvor man har fundet den største Inklination, medens den frastødes paa den sydlige Halvkugle,« dog anfører han et Eksempel paa, at det modsatte kan finde Sted.

Da man ingen Observationer har over Inklinationen paa de i de islandske Farvande fundne magnetiske Grunde, har man ikke kunnet undersøge, om der her skulde findes nogle Undtagelser fra den almindelige Regel.

Det vil ligeledes være af allerstørste Betydning at faa anstillet indgaaende Observationer, naar man ikke kan spore magnetiske Forstyrrelser paa Steder, hvor man tidligere har fundet saadanne. Disse Observationer bør udstrække sig over de nærmeste Farvande, for at man kan være sikker paa, at de magnetiske Forhold virkelig er normale. Saavel Inklination som Deklination bør undersøges.

Det vil vistnok være vanskeligt at konstatere Aarsagen til saadanne ustadige magnetiske Forstyrrelser, muligvis hænger de sammen med Nordlysphenomener eller galvaniske Jordstrømme; de saakaldte magnetiske Storme kan de vel neppe tilskrives, da saadanne optræde samtidig over hele Jorden, selv om deres Virkninger er langt voldsommere paa høje end paa lave Breddegrader.

For den Søfarende er det en Trøst at vide, at Taage ikke medfører nogen Forstyrrelse af de magnetiske Forhold. Kaptajn Creak udtaler i sin »Elementary manual«, at ifølge Observationer fra de magnetiske Observatorier paavirkes Magnetnaalen aldrig ved Taages Tilstedeværelse. Kew og Greenwich ere ofte hjemsøgte af Taage og have derfor udstrakt Erfaring at henvise til i dette Spørgsmaal. Man maa derfor drage den Slutning, at Kompasset ombord i Skibe er fuldstændig upaavirket af Taage.

For at fuldstændiggøre Omtalen af Marinens Skibes Virksomhed med Hensyn til Misvisningsundersøgelser, skal det her anføres, at der ved Færøerne ligeledes er anstillet nogle Observationer.

Man vidste vel, at der paa selve Landet og i de

snevre Sunde fandt magnetiske Forstyrrelser Sted, men der forelaa ingen Beretninger om saadanne i Farvandene rundt Øerne. Paa Beskytterens Togt i Vinteren 1904—05 fandt man imidlertid ved nogle Deviationsundersøgelser, at Farvandene her, i det mindste i Nærheden af Land, ligeledes var hjem søgt af magnetiske Forstyrrelser.

Man fandt saaledes:

Løbe Nr.	Sted	Funden Misvisning	Antagen Misvisning	Diff.	Dybde
1	1 Kml. Ø. f. L. Dimon	31° 3 v	22° 7 v	+ 8° 6	c. 25 Fv.
2	2 — S. f. Sandø	28° 6 v	22° 7 v	+ 5° 9	- 25 -

Det blev derfor givet Ordre til paa Togtet i Vinteren 1905—06 at anstille nogle Misvisningsundersøgelser, og trods den ugunstige Aarstid lykkedes det dog at faa følgende 4 Observationer:

Løbe Nr.	Sted		Funden Misvisning	Antagen Misvisning	Diff.	Dybde
	N. Breddes	V. Længde				
3	62° 03.4	6° 18'.4	23° 0 v	22° 5 v	+ 0° 5	c. 50 Fv.
4	62° 28'	6° 52'.5	23° 5 v	23° 0 v	+ 0° 5	- 60 -
5	61° 33'	7° 11'	24° 9 v	22° 9 v	+ 2° 0	- 70 -
6	61° 24'	6° 31'	24° 7 v	22° 4 v	+ 2° 3	- 70 -

Ved de to sidste Undersøgelser var der temmelig stærk Slingring, men det tyder dog paa, at Misvisningen ikke er normal i Farvandene omkring de sydlige Øer.

Naar man saaledes svajer rundt paa et Sted, hvor der er Afvigning fra den normale Misvisning, kan man ganske vist ikke være sikker paa, at man finder den

rigtige Misvisning, thi Skibet er maaske ikke paavirket af den samme jordmagnetiske Kraft under hele Svajningen, men da denne dog foregaar paa et mindre Areal, vil Resultatet vel i de fleste Tilfælde være saa nogenlunde rigtig, naar man da ikke svajer paa et Sted, hvor de magnetiske Forstyrrelser er stærkt skiftende, og i hvert Fald faar man jo Underretning om, at de magnetiske Forhold ere abnorme.

Der foreligger endnu ingen Beretninger om, at Kompasset i disse Farvande har gjort pludselige Udslag.

Fra fremmede Mariner.

England.

Ved Premierløjtnant V. Clausen.

Virkningerne af den gennemgribende Reorganisation, som den engelske Marine i Løbet af de sidste 3—4 Aar er undergaaet, saavel med Hensyn til Personellet som til Materiellet, begynder nu at staa klarere frem.

I den Blaabog (A Statement of Admiralty Policy), som Admiralitetet ved Aarsskiftet har overrakt Parlamentet, indeholdes en samlet Oversigt over Admiralitetets Opfattelse af det nye Systems Virkning.

At denne Opfattelse resulterer i Begejstring over det nye System, vilde man vel nok paa Forhaand kunne sige, men dog forbavses man over det Hovedresultat, som menes at være naaet; thi dette lyder intet mindre end: »En større Præstationsevne og et fuldkomnere Krigsberedskab af den engelske Flaade i Forbindelse med en Nedgang i Flaadebudgettet paa 1¹/₂ Million £ fra Budgettet

1905/06, og endogsaa paa 5 Millioner £ fra Budgettet 1904/05.

Selve Flaadebudgettet vil senere blive udførligt meddelt.

I korte Træk skal her gives Hovedindholdet af den omtalte Blaabog. For den samlede Oversigts Skyld rekapituleres samtidig Hovedpunkterne af Reorganisationsplanen af 1902, der vil være Tidsskriftets Læsere bekendt fra Aarg. 1903 Side 372.

Personellet.

1) Officersuddannelsen.

Denne, der er fælles for de tre Officersgrene: Sø-officerer, Ingeniører og Marineinfanterister (Naval Officers, Engineers, Royal Marines), begynder i Alderen 12¹/₂—13 Aar med en 4-aarig Uddannelse i Land.

De to første Aar af denne Uddannelse foregaar paa Kadetskolen i Osborn, de to sidste paa Kadetskolen i Dartmouth.

Undervisningen omfatter følgende Fag: Engelsk, Fransk, Historie, Bibelstudium, Søkrigshistorie, Geografi, Matematik, Mekanik, Fysik, Kemi, Maskinlære samt Kendskab til Navigation og Sømandsskab. Af praktisk Undervisning drives Maskinværksted- og Laboratorietjeneste samt Fartøjtjeneste og Gymnastik.

Skolerne er tillige Opdragelsesanstalter, og Opdragelsen foregaar efter rent militært System. Skoleundervisningen ledes hovedsagelig af civile Lærere.

Kadetskolen er saavel for Staten som for Forældrene en i hvert Fald efter vore Forhold ret kostbar Anstalt. En Kadet koster saaledes Staten ca. 100 £ om Aaret, og Forældrene maa betale 40—75 £ om Aaret, foruden Lommepege, Rejsepenge samt Beklædningspenge.

Efter denne 4-aarige Uddannelse i Land, under hvilken der efter det første Aars Forløb har fundet en Udtyndning Sted, idet enkelte diskvalificerede Elever da

allerede hjemsendes, følger et 7 Maaneders Togt med søgaaende Krydsere, med fortsat praktisk og teoretisk Undervisning, der afsluttes med en Eksamen, efter hvilken Udnævnelsen til Søkadet (Midshipman) finder Sted.

Hermed er den grundlæggende, teoretiske Undervisning afsluttet, og den praktiske Uddannelse ombord begynder.

Denne foregaar i Løbet af 3 Aar, idet Søkadetterne — i Hold paa 12 i hvert Skib — ombord i Flaadens Skibe, under Ledelse og Opsyn af en Kadetofficer, faar Undervisning i alle Specialfagene, saasom Artilleri, Torpedolære, Maskinlære og Skibbygning. Som Lærere fungerer de i hvert enkelt Fag uddannede Specialofficerer.

Efter at en Eksamen (foruden de aarlige Overhøringer) ved Afslutningen af den 3-aarige Uddannelse er afholdt ombord for en Kommission af Officerer i Sømandsskab og Maskinlære, bliver Søkadetterne udnævnte til »tjenstgørende Sekondløjtnanter« (acting sublieutenant) og hjempermitteret.

I Land foregaar nu den egentlige Officerseksamens 1ste Del med Prøve i Navigation, samt de almindelige praktiske og videnskabelige Fag, suppleret efter en kortere Uddannelse med Prøve i Artilleri og Torpedolære samt Kystgeografi, altsaa alt i alt noget tilsvarende til Afgangseksamen paa vor Kadetskole.

Efter at denne Eksamen er vel overstaet, sker Udnævnelsen til virkelig Sekondløjtnant (Sublieutenant). Blandt disse Sekondløjtnanter udtages nu de dygtigste og bedst kvalificerede, hvilke gives en højere Uddannelse i de almindelige videnskabelige Fag, der afsluttes med Officerseksamens 2den Del. Først naar Sekondløjtnanterne have bestaaet denne, regnes de for at være i Besiddelse af de videnskabelige Forkundskaber, der kvalificerer dem til at uddanne sig som Specialister i Artilleri, Torpedolære, Maskin- og Skibbygningslære, Na-

vigation og Militærfagene; de er altsaa nu, hvad vi hos os vel nærmest vil kalde »højskole-« eller »officers-skoleuddannede«.

I ren teoretisk Viden, kan den engelske Uddannelse maaske siges at svare nogenlunde til vor, men paa det maskintekniske Omraade er den engelske langt videre-gaaende, og under hele Undervisningen lægges herpaa den største Vægt. Herigennem mener man nu at være kommet til saa godt et Resultat, at en senere stedse-varende Adskillelse mellem Søofficerer og Ingeniører er unødvendigjort.

Admiralitetet har sikkert med Glæde grebet den Lejlighed, som herved gaves det til at slippe for den ubehagelige Pligt, som ifølge Reorganisationsplanen af 1902 paahvilede det: »om nødvendigt at tvinge de (siden det 12—13. Aar) fælles uddannede og opdragne Sekond-løjtnanter, ind paa den ene eller den anden af de 3 Officersløbebaner (Søofficerer, Ingeniører, Marineinfanterister), og at binde dem her for Livstid«.

For Fremtiden findes der saaledes i den engelske Marine kun een Klasse af Søofficerer, der selv om de i nogen Tid udfører forskellig Specialtjeneste i Artilleri, Torpedovæsen, Navigation og Marineinfanteriledelse, dog alle gensidig kunne gaa ind i hinandens Virksomhed, og have senere samme Chance til at opnaa Stabsofficers- og Admiralsstillingerne.

At Royal Marinekorpset altsaa nu for Eftertiden udelukkende bliver kommanderet af Søofficerer, der kun for en begrænset Tid er til Tjeneste ved Korpset, synes at være ganske rimeligt og naturligt, thi Korpsets Tjeneste og Virksomhed foregaar jo for en meget stor Del ombord, eller dog i hvert Fald i nær Forbindelse og Samvirken med Flaaden.

Med Hensyn til Ingeniørerne har man næret større Betæneligheder ved at overgaa til det nye System, idet man har ment det vanskeligt at skaffe Ingeniør-Specia-

listerne en tilstrækkelig Foruddannelse til at være kvalificerede til de højere Søofficersstillinger. I Planen for 1902 kunde Ingeniørspecialisterne kun indtil Kaptajns (Commanders) Rang komme til at gøre almindelig Søofficerstjeneste; nu er dette ogsaa muligt fra Kaptajn og opefter.

Ingeniørerne er altsaa kun Søofficerer, der for en kortere Tid gøre Specialtjeneste paa samme Maade som Specialisterne i Artilleri og Torpedolære; de faar i den Tid de gør Tjeneste som Ingeniører Vedtegningen E (Engineer).

Admiralitetet forbeholder sig Ret til at udvælge Ingeniører med højere Rang end Kaptajn.

I de større Skibe findes indtil 3 Ingeniører: En Kaptajn eller ældre Premierløjtnant E, der er ledende Ingeniør, en Premierløjtnant E, der er Overingeniør, og en yngre Premierløjtnant E, der er Underingeniør.

En Specialistofficer bliver ikke forfremmet indenfor sit Fag, inden han som farende Søofficer har den Uddannelse og Søfart, som kræves for at forfremmes til den tilsvarende Grad. Ligeledes bliver ingen Officer overført til Specialtjeneste førend han, foruden at have gennemgaaet alle de befalede Prøver, har sejlet mindst et Aar som Sekond- eller Premierløjtnant, og har gjort Vagtjeneste.

Enhver Officer, der ønsker at uddanne sig som Specialist i et af Specialfagene: Ingeniør, Artilleri, Torpedovæsen, Navigation eller Infanteri ansøger herom under den sidste Del af hans Uddannelse som Sekondløjtnant. Et aarligt Udvalg blandt Ansøgerne finder da Sted, og Specialkursus i Land for de udvalgte begynder efter Udnævnelsen til Premierløjtnant.

En Undtagelse gøres med et ringe Antal (9 om Aaret) af Løjtnanter E, der som Ultra Specialister E† reserveres for Admiralitetet og Værftsposterne, og som baade i Rang, Gage og Lejlighed til Forfremmelse gives

en ekvivalent Erstatning for deres Udelukkelse fra at komme til at føre Skib eller Flaade.

Specialuddannelsen som Marineinfanterister omfatter Landgangsforsøg og mindre Ekspeditioner; endvidere Angreb fra Skibe paa Befæstninger eller Havneforsvar, samt i det hele Samarbejde og Fællesøvelser mellem Flaade og Hær. Undervisningstiden deles ligelig mellem teoretiske og praktiske Øvelser. Marineinfanterispecialisterne have Vedtegningen M (Royal Marines).

Med Hensyn til Opnaaelsen af de højere Stillinger som Ingeniører, da fordres hertil, efter at Prøverne som farende Officer til Kaptajnsstillingen er aflagte, yderligere et Specialkursus i Ingeniørfaget, hvis Varighed endnu ikke er fastslaaet, men som formenes at skulle udstrækkes til 2 Aar.

Navigationsspecialisterne, der have Vedtegning N. (Navigating Officers), udvælges blandt Ansøgerne, idet der fortrinsvis tages blandt dem, der have de bedste Vidnesbyrd fra Officerseksamen i Kystgeografi.

Paa Navigationsskolen i Portsmouth gennemgaas nu et 3 Maaneders Kursus, hvorefter følger en praktisk Uddannelse i Skibene, som Assistenten hos Navigationsofficererne, der afgive Vidnesbyrd om, hvorvidt den paa-gældende Assistent egner sig til at blive selvstændig Navigationsofficer. For at være kvalificeret til at blive Navigationsofficer i 1ste Klasses Skibe fordres, at vedkommende skal bestaa en Eksamen, der afholdes efter en 3-aarig Tjenestetid som Premierløjtnant med Vedtegning (N). Det tidligere Kompaskursus i Greenwich er afløst af et Kursus paa en Maaned ombord i et Navigationsskoleskib.

Navigationsofficererne indtage ikke mere en saa afsondret Stilling ombord som tidligere, og bliver nu, ved Siden af deres Specialtjeneste, anvendt til almindelig Skibstjeneste.

Mest reformatorisk synes man efter det nye System

at være gaaet frem over for Vagttjenesten i Maskinen. Denne besørgedes jo hidtil af Maskinisterne (Artificers), der rangerede med Underofficerer (Petty officers) eller Dæksofficerer (Warrant officers). Dette Korps fritages nu ganske for den rutinemæssige Vagttjeneste, og skal for Fremtiden danne et særligt teknisk Korps, under hvem alle, ved Materiellets Udvikling hidførte forskellige Reparations- og Vedligeholdelsesarbejder henhører. Uddannelsen for dette tekniske Korps begynder i 14—16 Aars Alderen, idet Eleverne (Boy Artificers) gennemgaa en 4-aarig Skole, saavel teoretisk som praktisk. Hovedvægten lægges dog paa praktisk Færdighed i Kedel-, Maskin- og Kobbersmedehaandværket, ved Drejebænken, samt i Modelbygning.

Til at passe den daglige Vagttjeneste i Maskinen og paa Fyrpladsen, anvendes et Personel, der udvælges blandt de flinkeste og mest kvalificerede blandt Fyrbøderne.

Efter at disse er udvalgte, gives der dem saavel teoretisk som praktisk Undervisning i Maskin- og Kedelvæsen, og efter at have bestaaet en Prøve, der aflægges for den ledende Ingeniør (Commander eller Leut. (E)), udnævnes de paagældende først til Underofficerer og senere til Dæksofficerer.

Mandskabsuddannelsen.

Det menige Mandskab faas fra 3 forskellige Klasser: Skibsdrenge ($15\frac{3}{4}$ — $16\frac{3}{4}$ Aar), Letmatroser ($16\frac{3}{4}$ —18 Aar), eller Special Service Matroser.

For Skibsdrengenes Vedkommende begynder Uddannelsen med en 8 Maaneders Skole i Land i det nylig oprettede Institut i Shotley. Undervisningen omfatter Artilleri, Sømandsskab samt forskellige tekniske Haandværksarbejder. Herefter følger et 3 Maaneders Togt med en Krydser af 1ste Klasse, med Fortsættelse

af Undervisningen med de samme Fag som i Land, hvortil kommer et Kursus i Fyring.

Skibsdrengene kommer nu ombord i de søgaaende Skibe, til almindelig praktisk Skibstjeneste, og ved naaet 18 Aars Alder bliver de forfremmede til Matroser.

Under Uddannelsen bliver de bedste Skytter udtagne til eventuel senere Specialuddannelse i Artilleri. For at blive forfremmet til Overmatros fordres Bestaaelse af en Eksamen i Sømandsskab, Artilleri, Torpedolære, Infanteritjeneste, tekniske Færdigheder, samt Fyring. Blandt Overmatroserne blive nu de bedst kvalificerede udvalgte til Artilleri- og Torpedospecialister; særlig paa de førstes Specialuddannelse som Skytter bliver der lagt en overvældende Vægt.

Letmatroserne faar en lignende, men ikke saa indgaaende Uddannelse som Skibsdrengene, idet de i 4 Maaneder kommer ombord i Skibe af Particular Service Eskadren og her ombord gives et 8 Ugers Kursus i Sømandsskab, Infanteritjeneste og Svømning. Derefter træde de over i selve Flaaden for at tjene videre som Matroser, men de er udelukkede fra at kunne blive uddannede til Specialister.

For at kunne indtræde som Special Service Matros fordres et vist Kendskab til Behandling af Maskiner i Forbindelse med de almindelige sømandsmæssige Færdigheder saasom Spledsning og Knobning, Behandling og Manøvrering med Fartøjer, Dampspil og Ankergrejer.

Med Hensyn til det menige Mandskabs Tjenesteforhold gælder følgende Regler.

A. Skibsdrengene og Letmatroser kapitulerer for 12 Aar.

B. Alle, der træde ind som Matroser, kapitulerer ligeledes for 12 Aar, af hvilke de staar i aktiv Tjeneste den mindste Tid; den øvrige største Tid staar de i Reserven. De bedst anbefalede og særlig kvalificerede

kan efter 2 Aars Tjenestetid og samtidig med Udnævnelserne til Overmatroser blive stillede paa samme Maade, som dem der er begyndt som Skibsdrenge.

C. Matroser kan efter 12 Aars aktiv Tjeneste kapitulere videre i 10 Aars aktiv Tjeneste med Pensionsberettigelse; herudover tillades Kapitulation som Regel ikke.

D. De under B. opførte Folk, der er overgaaede til Reserven, kan efter 12 Aars Forløb kapitulere videre indtil 40—45 Aars Alderen.

E. Mandskab, der hører til Reserven, vil sædvanligvis blive indkaldt til Øvelse een Gang om Aaret.

F. Naar Mandskab af Reserven afskediges med 45 Aars Alderen, udbetales der dem en bestemt Sum (50 £).

I Erkendelsen af, at Skydningen, med hvad herunder falder, er det vigtigste af Artilleriuddannelsen, og at det er her Frugterne af Arbejdet først og fremmest skal vise sig, lægges der ogsaa en ganske særlig Vægt paa denne Del af Uddannelsen. Til at føre Overopsyn med Flaadens artilleristiske Uddannelse er der oprettet en Stilling som Inspektør for Skiveskydningen (Inspector of Target Practise).

Den Officer, der indtager denne Stilling, er at betragte som en Slags Mellemand mellem Admiralitetet og Flaadens forskellige Dele. Selve Ansvaret for den artilleristiske Uddannelse paahviler stadigt, som hidtil, Eskadrecheferne og Skibscheferne.

Inspektøren, der overværer næsten alle Skydeøvelser, faar herved en ganske overordentlig praktisk Indsigt i Artilleriets Ledelse og Skytsbetjeningen, og han kan saaledes hurtigt lade de Erfaringer, der er indhøstede under Øvelserne i een Eskadre eller eet Skib, gaa videre til de øvrige.

Vore hjemlige Opfindere maa sukke, naar de hører, at The Inspector of Target practise, sidste Aar fik udbetalt 8000 £ for hans Arbejder og Opfindelse paa det artilleristiske Omraade.

Bestemmelserne om Kanonkommandørers Øvelses-skydning er blevet ændret saaledes, at Skydeafstanden er nedsat til en saadan, hvor Træfferne endnu kunne iagttages.

Kanonkommandørerne holdes ved Skyde- og Sigte-øvelser stadigt i Træning.

Med Hensyn til Fægtningsskydningen var Forholdet tidligere det, at enhver Eskadrechef havde saa stor Frihed i Valget af Maader at udføre denne Øvelse paa, at man ikke kunde indvinde Sammenligningsresultater for hele Flaaden.

Ved nye Bestemmelser og Reglementer er der raadet Bod herpaa, saaledes at man har opnaaet at fremkalde en Kappelyst, der, støttet af Præmier og Udmærkelser, i høj Grad forbedrer Skydningsresultaterne. En udmærket Ide er det sikkert, at man i hvert enkelt Skib, paa et for Mandskabet let tilgængeligt Sted, har ladet opslaa en samlet og letfattelig Oversigtsliste over Skydningen i hele den engelske Flaade.

I Bedømmelsen af en Skibs- eller Eskadrechefs Duelighed vil der for Eftertiden blive taget stort Hensyn til de opnaaede Skyderesultater, saa at der baade op- og nedefter bliver arbejdet med Kraft paa at bringe Skydefærdigheden op til det mest mulige.

Artilleriskolerne for Mandskabet, der tidligere holdtes ombord i »Cambridge«, holdes nu paa Kaserneerne i Devonport og Sherness, hvilke ere blevne ledige, ved at Reserveskibenes Stambesætninger nu er indlogerede i deres paagældende Skibe.

Legemsøvelser skal efter de nye Bestemmelser daglig foretages ombord af alle Personer, der befinder sig i den yngre Alder.

For at uddanne Officerer til Lærere og Ledere af

de gymnastiske Øvelser ombord er der oprettet et Centralgymnastikinstitut i Portsmouth.

Uddannelsen af Signalgaster sker paa Signalskoler i Land, hvilke findes i de 3 Hovedkrigshavne.

Paa den Signalskole, der ligger i Portsmouth, bliver der uddannet et vist Antal Officerer, der ombord i Flaadens Skibe fungere som Ledere af Signalvæsenet. Paa Portsmouthskolen afholdes der ogsaa periodiske Kursus for Stabsofficerer i Signalvæsen og Taktik.

For at hæve Niveaueet og at tilvejebringe større Kappelyst, har Admiralitetet ikke vist nogen Barmhjærtighed overfor mindre kvalificerede Personer, saavel i den ene som i den anden Stilling.

Paa denne Maade er der afskediget over 1000 Mand. Af 222 Kadetter paa Skolen i Osborne blev i Løbet af 1 Aar 25 afskedigede, fordi de ikke gjorde tilstrækkeligt Fremskridt med deres Arbejde, og 5 blev afskediget paa Grund af daarlig Opførsel.

Materiellet.

Den Ordning af Materiellets Fordeling samt af Flaadens Mobilisering, som er truffet ved den i 1904 paabegyndte Reorganisation (se Tidsskrift for Søvesen 1905 Side 152), bestaar i Hovedtrækkene endnu, dog er der med Hensyn til Fordelingen af Skibene paa de forskellige Stationer sket nogle Forandringer. Svingningerne i den verdenspolitiske Situation vil stadig influere paa Skibenes Fordeling; som Situationen er i Øjeblikket, er Tyngdepunktet for Englands Sømagt flyttet fra Middelhavet op til de hjemlige Farvande. Ved omstaaende Skema gives en Oversigt over Fordelingen, som den er for Tiden og vil være i Løbet af 1906 under de store kombinerede Flaademanøvrer, der for Tiden er i fuld Gang.

Alle Skibene, der er opførte under Reserven, ligg divisionsvis fordelte i de 3 Krigshavne: Plymouth,

Portsmouth og Chatham, hver under Kommando af en Flagofficer. Stambesætningerne ligge ombord undtagen for Torpedobaadernes Vedkommende. Øvelserne foregaar mest i Havn, men i 3 Maaneder hvert Aar afholdes større Fællesøvelser til Søs. Saa længe disse Øvelser staar paa, bliver Maskinbesætningerne suppleret til den fuldtallige Størrelse. Al Ammunition findes ombord i Reservens Skibe. Øvelserne til Søs er forbundne med

Aktive Flaade

	Slagskibe	Panserkrydsere	Større Krydsere 1. og 2. Kl.	Mindre Krydsere 2. og 3. Kl.	Scouts	Kanonbaade	Jagere	Torpedobaade	Undervands- baade
Kanalen	17	6	2	2	1	»	24	»	»
Atlantehavet	8	6	1	1	1	»	12	12	»
Middelhavet	8	4	3	»	1	»	22	9	»
Østasien og Australien ..	»	5	3	9	»	»	13	4	»
Kap	»	»	1	3	»	»	»	1	»
Hjemlige Farvande	»	»	»	1	»	14	»	20	17
Particular Service	»	»	5	1	»	»	»	»	»
Skoleskibe	»	»	5	»	»	»	»	»	»

Reserve Flaade

I de hjemlige Farvande.. || 12 | 14 | 8 | 8 | 5 | 3 | 71 | 33 | »

Skydeøvelser, for stadigt at hold Skytskommandørerne i Træning.

Som Bevis for, hvor udmærket det nye System har virket, skal anføres, at der ved Reserveeskadrens Manøvrer sidste Sommer ikke forefaldt et eneste bemærkelsesværdigt Uheld eller Havari.

Med Hensyn til Udrangeringen af forældede Skibe, er det jo meget vanskeligt at sige, hvornaar et Krigsskib er saa forældet, at det ikke kan betale sig at vedligeholde eller reparere det. Den øjeblikkelige politiske Situation spiller nemlig ogsaa her en stor og afgørende

Rolle, og man maa jo stadig have for Øje, at et moderne Krigsskib, selv om ingen Pengeofre skyes, hverken kan stampe frem paa Dage eller Uger.

Det glimrende Resultat i Retning af Hurtigbygning, som man nylig har naaet ved Bygningen af Slagskibet »Dreadnought«, staar maaske noget i Forbindelse med ovenstaaende, idet man har ønsket Beviser for, at man ikke løber altfor stor en Risiko ved at foretage saa stor en Reduktion af Flaaden, som sket er i Løbet af 1905, hvor der som bekendt (se Tidsskrift for Søvæsen 1905 Side 197) paa en Gang blev kasseret 123 Skibe med ca. 350 000 Tons, hvoriblandt var 13 beskyttede Krydsere byggede i 90-erne og med 20 Knobs Fart.

For at en Hovedreparation skal kunne betale sig paa et Krigsskib, regner man, at det, i det mindste i de nærmeste 3 Aar efter fuldendt Reparation, ikke vil blive at betragte som forældet.

Den rivende Udvikling paa Artilleriets og Maskinvæsenets Omraade er Hovedaarsagen til, at Materiellet saa hurtigt bliver forældet; og naar Udrangeringen gaar saa vidt, at Skibe, der næppe er 10 Aar gamle, skydes ud af Flaaden for at realiseres paa bedste Maade — maaske sælges som »gammelt Jern« — saa fristes man til at tro, at der i Skibbygningen anvendes for mange Penge dels paa Materialerne dels paa Vedligeholdelsen af Skroget.

Udrangeringsspørgsmaalet paavirkes af de i Øjeblikket værende Styrkeforhold i andre Mariner, men dette skal beregnes ikke saa meget af den absolute tal-mæssige Sammenligning som efter de aarlige Nybygninger. Udrangeringen maa stadig staa i et til Nybygningerne svarende Forhold; thi lod man være at tage saa rationelt haardt fat paa Udrangeringen, vilde man hurtigt komme til en enorm Stigning af Budgettet paa Kontoerne Vedligeholdelse og Personelforøgelse. Den

ny Flaadereorganisation er sikkert ogsaa fremkommet for en stor Del paa Grund af de ubehagelige Erfaringer, man har høstet i denne Retning.

Man har i England haft den rette Forstaaelse af, at den værdifuldeste Del af Marinen er Personellet; maaske er det ikke den Del, der vejer mest til paa Budgettet, men den er mest værdifuld, fordi den er mest uerstattelig. Koster det Maaneder at faa et Skib bygget, saa koster det lige saa mange Aar at faa uddannet Folk til at bruge det. Det er slet Økonomi at holde I. Kl. Besætning til II. Kl. Skibe. Personel og Materiel skal staa i samme Forhold til hinanden. I England har man fulgt denne Regel, og man har holdt sig til 1ste Klasse, idet man har ladet Flaadens kvalitative Egenskaber træde i Forgrunden for de kvantitative.

Man kan saaledes spore en Tendens til saavidt muligt at komme bort fra det rundt omkring paa oversøiske Pladser stationerede store Antal af mindre Krydsere og Kanonbaade, der er uden egentlig Kampværdi, men som opsluger et betydeligt Personel, hvorved den virkelige Kampflaade lider et Tab i Kampkraft. Man er derfor blevet klar over, at man i Stedet for disse mange og smaa Fartøjer, bør lade Eskadrer af kampværdifulde Krydsere repræsentere Englands Magt til Støtte for dets Politik og Handelsinteresser paa oversøiske Stationer. Selv om man paa enkelte Steder af Hensyn til Dybdeforhold, Flodsejls m. m. endnu stadigt vil være henvist til mindre Fartøjer, vil man dog i disse kraftige Krydsereskadrer have en Kampværdi, der i paa kommende Tilfælde hurtigt kan føjes til de hjemlige Eskadrer.

Ved den store Udrangering, som fandt Sted i 1905, skelnede man mellem 3 Klasser:

1) Skibe, der paa Grund af manglende Kampværdi skulle realiseres ved Salg.

2) Skibe, der endnu kunne anvendes i forskellige

Biøjemed; disse Skibe skulle dog ikke anvendes som Kul-, Proviant-, Reparations- og Hospitalsskibe, idet man har ment, at hertil var Handelsskibe mere formaalstjenlige.

3) Skibe, der staa for Tur til at overgaa til de virkelig udrangerede (Gruppe 1).

Af særlig Interesse for os vil det muligvis for Tiden være at se, hvorledes den nye Reorganisation griber ind i Værftsforvaltningen, og alt hvad herunder henhører. Man har tilstræbt, at de tekniske Officerer og Embedsmænd bliver fritaget for den administrative Virksomhed for udelukkende at kunne anvende deres Kraft og Arbejde paa den rent tekniske Virksomhed.

Værfterne med de forskellige Depoter til Proviant, Artilleri, Vaaben, Torpedoer, Beklædningssager og Materiel er underlagt the Admiral Superintendent (vel nærmest svarende til vor Chef for Orlogsværftet). Denne fritages for Fremtiden for alle Enkelthederne i Værfternes Drift, hvilke overtages af Chefkonstruktøren og Chefsingeniøren.

Disse to Embedsmænd har ganske vist hidtil haft Ansvar for Værfternes tekniske Drift, men de har haft for ringe Selvstændighed til virkelig fuldtud at kunne bære dette Ansvar.

For Fremtiden bliver de, hver inden for sit Omraade, tildelt absolut Frihed og Selvstændighed, de faa Bemyndigelse til at afslutte Kontrakter, samt antage, afskedige og straffe deres Arbejdere.

Forholdet mellem the Admiral Superintendent, Chefkonstruktøren og Chefsingeniøren vil blive saaledes, at han staar over de to sidste paa samme Maade, som Ejeren af en industriel Virksomhed staar overfor sine Direktører.

Som bekendt skyldes denne gennemgribende Reorganisation af den engelske Flaade hovedsagelig en beundringsværdig Energi hos en enkelt Mand, nemlig Admiral Sir John Fischer.

Med stor Interesse følger hele den maritime Verden Udviklingen af de nye Forhold i den engelske Marine, og med Spænding imødeser man Resultaterne for at være klar til eventuelt at følge efter i samme Spor.

Hvad Resultatet end maa blive, saa er den Beundring gennemgaaende udelt, som følger Admiral Fischer, der med Dristighed og Kraft i Forbindelse med sejt Energi har haft Mod til paa en Gang at bryde med forældede og indgroede Traditioner og paatage sig et saa mægtigt Ansvar, der mindre støtter sig paa Erfaringer end paa en fast og overbevist Indsigt. Det er en Reorganisation, der er opstaaet ved et smukt og klogt Samarbejde af, hvad saavel militært-saglige som ydre- og indrepolitiske Forhold i Øjeblikket har krævet af Reformer.

At saa voldsomme og omfattende Reformer ikke kan gennemføres, uden at møde megen Modstand, er ganske naturligt, og der har da ogsaa saavel i Pressen som i Fagskrifter hævet sig mange advarende Røster mod den nye Ordning.

Den kraftige, næsten hensynsløse Opfattelse, man har gjort gældende med Hensyn til, hvornaar et Skib skal betragtes som egnet til Udrangering og Erstatning, har egentlig kun mødt ringe Modstand. Maaske har som tidligere omtalt den Hurtigbygningsrekord, som er blevet sat med Kampskibet »Dreadnought«, lagt en beroligende Balsam paa det Saar, som mange har følt smerte ved at se en saa stor Del af den engelske Flaade paa en Gang blive kasseret.

Hvad man derimod ikke har været udelt begejstret for, er det nye Fællessystem blandt Officerspersonellet saavel under Uddannelsens sidste Trin som særlig under

den senere Tjeneste. Kraftige Angreb herimod fremkommer stadig og besvares med ikke mindre kraftige Forsvar.

Ofte ser man, at der til Støtte for de angribende og advarende Udtalelser henvises til de uheldige Erfaringer, man har gjort i de Forenede Staters Marine ved at indføre tilsvarende radikale Reformers; andre mener hertil, at der selv med en vis ydre Lighed dog er saa stor Forskjel, at man ikke kan drage Paralleller mellem Englands og De Forenede Staters Mariner.

Om de advarende Røster faar Ret eller ej kan vel ikke siges endnu, men tiltrods for mange Angreb er dog Flertallet, naar man skal dømme efter Presse-udtalelser, vist meget tilfreds med den nye Ordning.

Een Ting kan man dog sige allerede nu, nemlig at det er en lang og byrdefuld Skærsild, som den 12—13 Aars Dreng har foran sig, og som han maa igennem for at naa saa vidt, at han med Ro og Tillid kan se sin fremtidige Livsstilling sikret.

I Retning af Eksaminer er man vist nu i England naaet et Stykke højere, end vi er her hjemme, hvor man dog efter Haanden er naaet ret højt, naar man selv efter 30 Aars Alderen maa møde ved det grønne Bord. Men i England har man den Fordel, at man begynder i 12—13 Aars Alderen, saa at man dog i en Alder, der kun naar til Begyndelsen af Tyverne bliver færdig med den rent skolemæssige og af Eksaminer ledsagede Uddannelse.

Ogsaa af andre Grunde er det sikkert klogt at antage Aspiranterne i saa ung en Alder; thi det brydsomme og langvarige Arbejde med den skarpe Konkurrence og de talrige Prøver vil da ikke staa saa afskrækkende for dem, at det afholder dem fra at begynde den sømilitære Løbebane. Man vil maaske hertil sige, at det dog er Forældre eller Værger, der tager Bestemmelse for en Dreng i 12—13 Aars Alderen; dette er

dog ikke rigtigt netop overfor den maritime Løbebane; thi det er sikkert en stor Procent af de Drengene, der begynder Sølivet, som har trumfet deres Ønsker igennem paa Trods af Forældrenes.

Gennem den lange Skoletid med det over hele England saa anerkendte Kostskoleprincip opnaas et udviklet Kammeratskab og Sammenhold. Ikke mindst Betydning har den gensidige Opdragelse blandt Eleverne, hvilken, naar den af de Ledende følges med Forstaaelse, har overordentlig stor Betydning for de unge Menneskers Udvikling.

I Anledning af den Frygt, der har været udtalt af mange for, at der blev lagt for stort Pres paa Kadetterne under deres Uddannelse paa Skolerne i Osborne og Dartmouth, udtaler en Indsender til Times følgende: »Hvis det er rigtigt, at Uddannelsen paa Skolerne er for haard og anstrengende for de unge Mennesker, saa maatte man kunne se dette af Sygelisterne. Disse viser imidlertid, at Hovedpine er saa godt som ukendt, og at den almindelige Sundhedstilstand er langt bedre end blandt Eleverne i den gamle »Britannia«, samt at der ikke er forefaldet et eneste Tilfælde af Lungebetændelse. Denne nye Metode at opdrage og uddanne Drengene paa er ikke blot glimrende for Marinen, men den er en Mønsterlære for hele Verden, og den vil modificere hele Skolelivet«.

Hvis Resultatet af den fuldtud gennemgribende Fællesuddannelse og Fællestjeneste for Officerer skulde blive saa godt, som af Admiralitetet bebudes, saa vilde hermed være indvunden store og indlysende Fordele; thi Samarbejdet og den gensidige Respekteren og Forstaaelse af Arbejdet i de forskellige Specialvirksomheder maa bringe det bedste samlede Resultat. Men noget andet er, om Individerne gennemgaaende vil være i Stand til, med en saa mangesidig Uddannelse, at undgaa at blive lidt i Retning af »halvstuderede Væsener«.

Mange Udtalelser i Anledning af det nye System

gaar ud paa at vise, at det moderne Materiel og dets Behandling er saa omfattende og kompliceret, hvert indenfor sit Omraade, at det er ganske nødvendigt, om man vil undgaa de »halvstuderede«, at komme helt over til Specialuddannelsessystemet.

Den bekendte Marineforfatter Mr. Bellairs, der er en af de ihærdigste Angribere af det nye System, kalder de Officerer, der er uddannede efter dette, »Jacks of all trades and masters of none«.

At gaa helt over til Specialuddannelse er imidlertid heller ikke heldigt, thi det er klart, at en saadan er forkastelig for den Officer, der skal beklæde en højere Kommandopost. Han vil uvilkaarlig være opfyldt af en ensidig Opfattelse, der direkte maa virke hemmende paa den harmoniske Udvikling af alle en Flaades Kræfter. Alle Mariner stræber hen til at finde den bedste Løsning af Spørgsmaalet om Special- og Universaluddannelsen.

I England synes man, særlig naar man mener at Uddannelsen til de højere Kommandoposter er den vigtigste, at være kommet til et System, der hviler paa et sundt Grundlag, derved at der efterhaanden gives Specialuddannelse i de forskellige Fag i visse bestemte Tidsrum.

Nybygningerne m. m. i 1905—06.

Færdigbyggede:

5 Slagskibe: »King Edward VII«, »Dominion«, »Commonwealth«, »Hindustan«, »New Zealand«.

8 Panserkrydsere: »Antrim«, »Argyll«, »Carnavon«, »Devonshire«, »Hampshire«, »Roxburgh«, »Black Prince«, »Duke of Edinburgh«.

3 beskyttede Krydsere.

8 Scouts.

16 Jagere.

13 Undervandsbaade.

1 flydende Kuldepot.

I Løbet af 1906 vil sandsynligvis blive færdigbygget:

3 Slagskibe: »Britannia«, »Hibernia«, »Africa«.

3 Panserkrydsere: »Cochrane«, »Achilles«, »Natal«.

12 Kyst-Jagere.

5 søgaaende Jagere.

10 Undervandsbaade.

Løbet af Stabelen:

3 Slagskibe: »Lord Nelson«, »Agamemnon«, »Dreadnought«.

I Løbet af 1906 vil desuden løbe af Stabelen:

3 Panserkrydsere: »Minotaur«, »Shannon«, »Defence«.

Bygningen af de til Efterretningstjeneste beregnede Scouts har af Admiralitetet været udbudt til Konkurrence blandt 4 private Skibsværfter. For at opnaa de bedste Resultater har Admiralitetet ved denne Lejlighed, i Mod-sætning til hvad ellers er Tilfældet, givet Værfterne saa frie Hænder som muligt. Resultatet fremviser ogsaa, at Værfterne har haft en ret forskellig Opfattelse af de Proportioner m. m., der er bedst egnede til det givne Øjemed.

Resultatet fremgaar af følgende Skema:

	„Sen- tinel“	„Path- finder“	„For- ward“	„Adven- ture“
Længde..... m.	109,7	112,8	111,2	114,0
Bredde..... -	12,19	11,73	11,8	11,65
Dybgaende..... -	4,18	4,15	4,21	3,77
Displacement..... Tons	2 920	3 060	2 870	2 620
Antal Kedler.....	12	12	12	12
Kedeltryk..... kg.	126	123,7	117	112,5
Maximumsfart..... Knob	25 242	25 484	25 286	25,45
Antal Omdrejninger.....	206,2	221,5	210,75	251,6
Luftryk paa Fyrplads..... m/m	65,79	51,99	45,7	68,56
I. HK. med Maximumsfart.....	17 755	—	14 995	16 095

Ifølge »Engineering« ser Resultatet af Fuldkraftprøven for »The Attentive« (Armstrong & Whitwords Værft, samme Type som »The Adventure«) saaledes ud:

Fuldkraftprøve med »The Attentive«, 12. Decbr. 1905.

	i første 1/2 Time	3die Time	4de Time	5te Time	6te Time	7de Time	8de Time
Maximumsfart	25,283	25,836	25,87	25,91	25,91	25,83	26,2
Total Omdrejninger . . .	251,4	256,9	257,25	257,65	257,55	256,85	260,6
HK.	14 939	16 416	16 217	16 512	16 110	16 292	16 879

Interessant er det at se, at den største Fart opnaaedes for den sidste Time af den anstrængende Prøve. Grunden til, at »The Attentive« opnaaede en højere Fart end »The Adventure«, siges at tilskrives en Forandring af Skruen, der er foretaget paa Basis af en Række Forsøg for at finde den heldigste Form for denne.

Det ovennævnte flydende Kuldepot er stationeret ved Portsmouth, og det har bragt det vigtige Spørgsmaal: Kulfyldningen, et betydeligt Skridt fremad. Kontrakten lød paa, at 3000 Tons Kul i 6 Timer skulde kunne udlosses fra Depotet, hvilken Kontrakt til fuld Tilfredshed opfyldtes.

Depotet, der kan rumme 12000 Tons Kul, har Form som en rektangulær Kasse, der ved tværskibs Skodder er delt i 7 vandtætte Rum, af hvilke de 5 midterste er Kulrum, det agterste Maskinrum til de forskellige elektriske Maskiner og det forreste et Opholdsrum for Betjeningsmandskabet.

Ved langskibs Skodder er der dannet en Central-Midtergang, der sikrer en let Manipulation og Ophejsning af de fra Kulrummene udtagne Kul. Ophejsningen sker ved Hjælp af 4 — paa Ruller og Skinner forskydelige — Ladetaarne, der hver er forsynet med 3 Transportører.

To store Skibe kan samtidig fylde Kul ved Depotet.

Blandt alle Nybygningerne knytter den største Interesse sig til Banebryderen i den nye Række af Kampskibe, Slagskibet »Dreadnought«.

Afløbningen fandt Sted i Portsmouth den 10de Februar under stor Højtidelighed, idet dog Festlighederne var indskrænkede en Del paa Grund af Kong Chr. d. IX's Død. Kong Edward var selv til Stede og foretog Daaben af Skibet.

Med Bygningen af dette Skib er der i Krigsskibsbygningen sat en 3-dobbelt Rekord; for det første i Retning af Størrelse, ca. 18 000 Tons; for det andet i Retning af Hurtigbygning (Afløbningen fandt Sted ca. fire Maaneder efter, at den første Kølplade var lagt), og for det tredje i Retning af resolut Udnyttelse af de Erfaringer, der var indvundne under den sidste store og moderne Søkrig, der under Skibets Konstruktion endda næppe var endt. Herom skriver en begejstret Indsender i »New York Times«: »Slagskibet »Dreadnought« er ikke blot det største og kraftigste Krigsskib i Verden, men det er Symbolet paa Effektiviteten og Kraften af den engelsk-japanesiske Alliance. »Dreadnought« er Resultatet af de Erfaringer, som engelske Marineofficerer (blandt hvilke maaske har været flere Skibskonstruktører) har indhøstet ombord i Admiral Togos Skibe, idet det nu efter Krigens Slutning er oplyst, at de havde faaet Tilladelse til at være ombord i de japanesiske Skibe.

Data m. m. for »Dreadnought«. (Da der har hvilet en ret stor Hemmelighedsfuldhed vedrørende Skibets Konstruktion og Data, er de Oplysninger, man kan indhente gennem Tidsskrifter o. lign., ret divergerende, særlig hvad Artilleriet og dets Anbringelse angaar; de her opgivne Data er efter engelske Tidsskrifter og maa foreløbig formodes at komme Rigtigheden nærmest.)

Displacement.....	ca. 18 500 Tons
Længde.....	152,4 m.
Bredde	25 -
Dybg.	7,9 -
Fart.....	ca. 21 Knob
I. HK.	23 000

Skibets Konstruktør er Sir Phillip Watts; men Faderen til mange af de i Skibet gennemførte nye Idéer siges at være the first Sea Lord of the Admiralty, Admiral Sir John Fischer.

Skibet er pansret fra Stævn til Stævn; Pansertykkelsen udfor Maskin- og Kedelrum er 254 mm. Panseret afsluttes af et Panserdæk.

Ved Underskibets Bygning er taget særligt Hensyn overfor Undervandsminer samt Sprængning af Granater under Vandet. Gennem den russisk-japanesiske Krig mener man nemlig at have faaet Erfaring for, at Granater, der ved de store Skudafstande, med stor Nedslagsvinkel, falder tæt foran Maalet, detonerer saa langt under Vandet, at der opstaar en lignende Virkning som ved en Minesprængning.

Bemærkelsesværdigt er den delte Agterstævn med et Ror paa hver i en Afstand fra hinanden af 6,1 m., hvorved der opnaaes større Manøvedygtighed.

Officerslogementerne er i den forreste Del af Skibet.

Skibet har 4 Skruer, to paa hver Side af Diametralplanet. Skrueerne drives af Turbiner. Højtryksturbiner til Skrueerne i Borde, Lavtryksturbiner til de midterste. Hver Aksel er forsynet med en Turbine til Bakning, ligeledes to Højtryks og to Lavtryks. Endvidere kan de to midterste Skrueer, under Marchfarter, drives af to mindre Turbiner.

Kedlerne, 18 i Tallet, er af Babcock & Wilcox System, indrettede saavel til Fyring med Kul som med flydende Brændsel. Kedeltrykket er 17,5 Kg. pr. □ cm. De 18 Kedler anbragtes paa Plads i Løbet af 5 Dage.

Skruerne gør ved 21 Knobs Fart ca. 300 Omdrejninger.

Armeringen bestaar af 10 Stk. 30,5 cm. Kanoner. Kanoner og Affutager leverede af Armstrong & Withword & Co. samt Vickers Sons og Maxim.

Det er Staaltraadskanoner, 45 Kaliber lange, V_0 : ca. 870 m. Projektilets Vægt ca. 386 kg., og gennembryder paa 4570 m. Afstand 400 mm. Kruppsk Panser.

Kanonerne er anbragt parvis i 5 Barbettetaarne med svære Panserhætter saaledes:

- 1 Taarn For i Diametralplanet; dernæst
- 2 Taarne i Borde; dernæst
- 2 Taarne i Diametralplanet agter.

Forreste Taarn er anbragt i Højde med Bakken, der paa hver Side er skaaret bort, for at de to Taarne i Borde ogsaa kan skyde ret forefter (sammenlign Helgoland's Forskib). Forreste Taarn har saaledes større Ildhøjde end de 4 andre. Det har været paatænkt at anbringe de to agterste Taarne en echelon for at faa 4 Kanoner til at bære ret agterud; men det er vistnok opgivet, idet man har ment, at Smeldet og de glødende Gasarter fra det næstagerste Taarn vilde umuliggøre Opholdet i det agterste.

Mellemskyts findes ikke.

Antitorpedobaadsskytset er 7,5 cm. P.K. alle anbragt paa øverste Dæk, hvilket har ladet sig gøre uden at forrykke Stabiliteten, idet nemlig Gravitationscentret samtidig trækkes nedad af de lavtliggende Turbinemaskiner.

Torpedoarmeringen bestaar af 5 Stk. 45 cm. Undervandsapparater, 1 forude, 4 Tværsapparater.

Udrustninger i Aaret 1906.

Danmark.

Kaptajn J. H. Schultz.

Skoleskibe for det faste Personel.

Dampminebaaden Hjælperen	} fra $\frac{1}{5}$ — $\frac{25}{5}$.	} Eftersko-					
Torpedobaaden Søløven			} Skolechef:	} lerne samt			
Patrouillebaad Nr. 5	} Kaptajn	} Reserve-					
Minefartøjer efter Behov			} R. Bauditz	} kadetskolen			
Krydseren Hejmdal (Kaptajn V. Garde) fra $\frac{31}{5}$ i 4 Maaneder.	} Kadetskolen.	}					
Kanonbaaden Falster (Kaptajn Jørgensen) fra $\frac{1}{6}$ i 3 Maaneder.			} Maskin-	} skolen.			
Torpedobaaden Søløven	} Premier-	} Torpedo-					
fra $\frac{2}{4}$ — $\frac{30}{4}$			} løjtnanterne	} baadsma-			
Torpedobaaden Narhvalen					} Dirckinck-	} skinskole.	
fra $\frac{1}{5}$ — $\frac{31}{5}$							} Holmfeld og
Torpedobaaden Delfinen $\frac{1}{6}$ — $\frac{31}{7}$								} V. Clausen
Patrouillebaad Nr. 5	} Elevskolen.						
fra $\frac{2}{4}$ — $\frac{30}{4}$							
og $\frac{1}{6}$ — $\frac{31}{7}$							
Krydseren Hekla (Kommandør Mægaard) fra $\frac{5}{5}$ i $4\frac{1}{2}$ Maaned.							

Skoleskibe for det værnepligtige Personel.

Kanonbaaden Falster (Kaptajn Jørgensen) fra $\frac{15}{8}$ — $\frac{14}{5}$.	} Værnepligtige	
		} Maskinister.
Panserskibet Herluf Trolle (Kommandør Chr. G. Middelboe).	} Fra $\frac{1}{6}$ — $\frac{31}{5}$ Eks-	
Panserskibet Olfert Fischer (Kommandør A. P. Hovgaard).		} ercerskibe ved
Panserbatteriet Skjold (Kommandør R. Hammer).		} Orlogsværftet;
	} fra $\frac{1}{6}$ og ca. 2	
		} Maaneder under
	} selvst. Kommando	

Eskadre.

Eskadrechef: Kontreadmiral Chr. Scheller. Stab:
 1 Stabschef (Kaptajn V. Jøhnke), 1 Adjutant, 1 Læge, 1
 Maskiningeniør, 1 Søminemester, 1 Intendant, 1 Sekretær.

Panserskibet Herluf Trolle	}	som ovenfor	} Fra Begyndelsen af August i ca. 2 Maaneder.	
— Olfert Fischer				
Panserbatteriet Skjold				
Krydseren Hejmdal				
Dampminebaaden Hjælperen (Premierl. S. Hansen)				
Torpedobaaden Havhesten (Kaptajn C J. Hansen)				
		Delingsfører		
— Støren (Premierl. Ellbrecht)				
— Narhvalen (— Bendsen)				
— Søløven (— A. Bojesen)				

Stationsskibe, Fiskeriinspektion, Opmaaling m. m.

Kaserneskibet Sjælland (Kaptajn Nyholm)	}	Vagtskib v. Kjøbenhavn.
hele Aaret		
Krydseren Hekla (Kommandør Maegaard)	}	Stationsskib ved Island.
3 ¹ / ₂ Maaned af dens ovennævnte Togt.		
Krydseren Hejmdal (Chef ej udnævnt)	}	Stationsskib i trans- atlantiske Farvande.
fra Oktober i ca. 5 Maaneder.		
Fiskeri-Inspektionsskibet Islands-Falk (Kaptajn J. L. Petersen) fra ⁷ / ₄ og Aaret ud.	}	Fiskeriinspektion ved Island.
Dampminebaaden Beskytteren (Kaptajn Messerschmidt fra ¹ / ₁ — ²⁵ / ₄) i ca. 8 Maaneder.		
Kanonbaaden Guldborgsund (Kaptajn H. Amundsen) fra ¹⁵ / ₃ i 6 Maaneder.	}	Fiskeriinspektion i Nordsøen og Skaggerrak.
Torpedobaaden Springereren (Premierl. A. Bojesen) fra ¹ / ₅ i 2 Maaneder.		
Kanonbaaden Grønsund (Kaptajn J. H. Schultz) fra ¹ / ₁ — ²⁸ / ₂ .	}	Fiskeriinspektion i Farvandene indenfor Skagen.
Opmaalingsskibet Krieger (Kaptajn J. H. Schultz) fra ²⁸ / ₂ Aaret ud.		
Torpedobaaden Hvalrossen (Premierl. Bendsen) fra ¹ / ₅ i ca. 3 Maaneder.		

Dampminebaaden Beskytteren (Kaptajn A. Bruun) fra $26/5$ i ca. 3 Maaneder.	} Opmaaling v. Is-land og Færøerne.
Kanonbaaden Grønsund (Kaptajn H. Konow) fra $1/5$ i $3\frac{1}{2}$ Maaneder.	
Opmaalingsskibet Willemoes (Kaptajn Rørbye) fra $2/5$ i 3 Maaneder.	} Opmaaling i danske Farvande.
Opmaalingsskibet Marstrand (Kaptajn C. Bloch) fra $25/4$ i 5 Maaneder.	
Dampskibet Dannebrog (Kaptajn A. Garde) fra $1/5$ til Hs. Majestæt Kongens Brug.	} Militæropmaaling.

Norge.

Premierløjtnant V. L o r c k.

Skoler og Skoleskibe for det faste Personel.

Kanonbaad af I. Kl. Sleipner (Kapt. Hveem) som Skoleskib for Kadetter af hele nederste Afdeling $21/5$ — $30/9$.

Kanonbaad af II. Kl. Tyr og Nøk Skudesnæs underlægges Kadetskibet i ca. 3 Uger fra $21/5$.

Medens Togtet ifjor kun strakte sig til Norges Kyst, er Bevillingen iaar forøget, for at Kadetskibet kan besøge fremmede Farvande, hvilket er blevet særlig ønskeligt, fordi Afdelingens Kadetter af 3. Kl. tidligere afsluttede deres Uddannelse paa et søgaaende Vintertogt (i de senere Aar ombord i et af Panserskibene); dette Vintertogt er iaar sløjft af økonomiske Hensyn, og samtidig er Planen for Sjøkrigsskolen forandret.

Torpedoskole for Officerer, Underofficerer og fast Mandskab (Chef Kmdkapt. Rosenquist) $15/5$ — $30/9$. Skolen bestaar af et kortvarigt Kursus iland $15/5$ — $20/6$, og fortsættes derefter paa de Torpedobaade, der skal indgaa i Eskadren. Skolens Elever er i det væsentlige sammensat af Torpedobaadenes Besætninger.

Skydeskole for Officerer, Underofficerer og fast Mandskab (Chef Kmdkapt. Berglund) $15/5$ — $15/6$ dels iland dels ombord i Panserskibene Norge og Harald Haarfagre.

Som sædvanlig er der endvidere bevilget Midler til Øvelser iland ved Korpsene, ved Torpedobatterierne paa Oscarsborg og ved Bergen, samt til Øvelser for Kystsignalmandskabet.

Uddannelse for værnepligtigt Mandskab.

Den værnepligtige Styrke, der indkaldes i Finansaaret 19⁰⁶/₀₇, andrager som sædvanlig ca. 700 Mand fordelt paa to Kontingenter.

Til Øvelse for 2det Kontingent for sidste Finansaar, indkaldt ¹⁵/₁ d. A., og som dels har været Stambesætning paa Panserskibet Norge eller deltaget i Panserskibet Tordenskjolds Vintertogt, udrustes følgende Skibe:

Panserskibet Norge	(Kmdkapt. Preus)	¹⁵ / ₅₋₁₅ / ₇
— Harald Haarfagre	(— Holst)	—
Torpedobaad af I. Kl. Delfin	(Kapt. Bruusgaard)	²⁰ / ₆₋₁₅ / ₇
— - — Storm	(— Løvold)	—
— - — Hval	(— O. Hanssen)	—
— - — Trods	(— Hermansen)	—
— - II. Kl. Grib	(Prlt. Tank-Nielsen)	—
— - — Jo	(— Smith-Johansen)	—
— - — Glimt	(— Böhmer)	—
— - — Djero	(— Brækhus)	—

Panserskibene Norge og Harald Haarfagre samt Kadetskibet Slepner skal til Kroningen i Trondhjem eventuelt under en Eskadrechefs Kommando. D. ¹⁵/₇ hjemsendes det værnepligtige Mandskab.

1ste Kontingent af indeværende Finansaars Værnepligtige, der indkaldes ¹⁵/₆, faa først en Maanedes Rekrutuddannelse ombord i Eksercerskibet Kong Sverre med Tenderen Tyr og Gor (Kanonb. II. Kl.) samt Skudesnæs, Skien og Arendal (Nøkker) og overgaa derefter (¹⁵/₇) til Høsteskadrens Skibe.

Høsteskadren bestaar af de ovennævnte Skibe og Baade suppleret med Kanonbaad af I. Kl. Viking (Kmdkapt.

Rosenquist) ¹⁵/₇—³⁰/₉. Øvelserne i Høsteskadren drives først skibsvis, hvorefter Eskadrechefen (ikke bestemt endnu) hejser sit Flag antagelig midt i August Maaned. D. 30. September afsluttes Eskadren, og Panserskibene oplægges med Stambesætning fra 1. Oktober til 15. December, da det værnepligtige Mandskab hjemsendes.

For at kunne sende et eller flere af Skibene til det nordlige Norge, er der iaar som ifjor bevilget 10 000 Kr. ekstra til det dermed forbundne Kulforbrug.

Endelig skal Chefsskibet Heimdal overføre Kongen fra Veblungsnes (Romsdalsfjorden) til Trondhjem og efter Kroningen agter Hs. Maj. Kongen efter Forlydende at foretage en Rejse langs Kysten ombord paa det private Dampskib Mira. Cheferne for disse Skibe er imidlertid endnu ikke designerede.

Sverrig.

Premierløjtnant K. Reinhard.

Skoleskibe.

- | | |
|---|--|
| 1. Torpedoskoleafdelingen; Chef: Kmdkapt. G. Frih. af Ugglas. | } I ca.
2 Maaned
der fra d.
28/4. |
| Torpedokrydseren Claes Ugbla (Kapt. R. Frih. Leuhusen). | |
| Torpedokrydseren Ørnen (Kapt. Th. Nissen). | |
| Værkstedsfartøjet Blenda (Kapt. G. v. Horn). | |
| 8 Torpedobaade af 1. Kl. | |
| 4 Torpedobaade af 2. Kl. | |
| 2. a. Søkrigsskolens 1. Afdeling ¹ ; Chef: Kmdkapt. H. Lindberg. | } I ca.
2 Maaned
der fra d.
2/5. |
| Panserbaaden Dristigheden (Kmdkapt. H. Lindberg). | |
| Korvetten Saga (Kmdkapt. A. Gyllenkrok). | |

¹ Dristigheden er substitueret for Korvetten Freja, hvis Kødler viste sig utjenstdygtige.

- | | | |
|--|---|--|
| <p>b. Søkrigsskolens 2. Afdeling¹; Chef: Kmdkapt. I. Ekelund.
 Kanonbaad af 1. Kl. Edda (Kapt. E. Peyron).
 Kanonbaad af 1. Kl. Skuld (Kapt. C. Åkermark), Standerskib.
 Torpedobaad af 1. Kl. Nr. 7 (Kapt. E. Wahlberg).</p> | } | <p>I ca.
 6 Uger fra
 d. ²¹/₅.</p> |
| <p>3. Skibsdrengeskolens Afdeling; Chef: Kmdkapt. H. Grev Hamilton.
 Øvelsesskibet Najaden (Kapt. G. Celsing) Standerskib.
 Øvelsesskibet Jarramas (Kapt. C. Leche).
 Øvelsesbriggen Gladan (Kapt. C. Frih. Liljencrantz).
 Øvelsesbriggen Falken (Kapt. E. Rydstrom).
 Kaserneskibet Norrkøping (Kapt. G. de Brun).</p> | } | <p>I ca.
 4 Maaned
 der fra d.
 ⁸/₅.</p> |
| <p>4. Vinterskib for fast Mandskab.
 Korvetten Freja (Kmdkapt. A. Ekstrøm) fra ⁸⁰/₁₀ 1905
 — ²⁰/₄ 1906.</p> | | |
| <p>5. Vinterafdelinger for værnepligtigt Mandskab.</p> <p>a. Stockholmsafdelingen; Chef: Kmdkapt. H. af Sélén.
 Panserbaaden Svea (Kapt. C. Norselius).
 Panserbaaden Thule (Kapt. A. Fallenius).</p> <p>b. Karlskronaafdelingen; Chef: Kmdkapt. S. Ankarcrona.
 Panserbaaden Niord (Kapt. H. Enestrøm).
 Panserbaaden Thor (Kapt. H. Gylden).
 Kaserneskibet Stockholm.</p> | } | <p>I ca.
 3¹/₂ Maa
 ned fra d.
 ⁹/₁.</p> |

¹ De til 2. Afdeling hørende Fartøjer — samt Torpedobaad af 1. Kl. Komet (Kapt. I. Norman) — stilles i Juli i 3 Uger til Disposition for 1. Afd., efter at de hidtil indskibede 4. og 5. Kadetklasser er overgaede til Eskadren (Oden og Niord).

Kysteskadren.

Højstkommanderende: Kontreadm. W. Dyrssen; Stab:
 1 Flagkaptajn (Kmdkapt. H. Wrangel), 2 Flagadjutanter,
 1 Stabsingeniør, 1 Stabsintendant, 1 Stabslæge.

a. 1. Division; Chef: Kontreadm. W. Dyrssen.

Panserbaaden *Æran* (Kmdkapt. F. Peyron)
 Flagskib.

Panserbaaden *Manligheten* (Kmdkapt. J. Lan-
 nerstierna).

Panserbaaden *Oden* (Kmdkapt. A. Juel).

Panserbaaden *Niord* (Kmdkapt. S. Ankarcona).

2. Division; Chef: Kommandør H. Lagercrantz;
 Stab: 1 Flagadjutant.

Panserbaaden *Gøta* (Kmdkapt. H. Lidbeck)
 Standerskib.

Panserbaaden *Svea* (Kmdkapt. U. Broman).

Panserbaaden *Thule* (Kmdkapt. H. af Sélén).

3. Division; Chef: Kapt. A. Meister.

Kanonbaad af 1. Kl. *Disa* (Kapt. A. Meister)
 Standerskib.

Kanonbaad af 1. Kl. *Urd* (Kapt. J. Grafstrøm).

Kanonbaad af 1. Kl. *Skagul* (Kapt. A. Prytz).

Udenfor Divisionsinddeling:

Dampminebaaden *Gunhild* (Kapt. R. Grev
 Cronstedt).

Kaserneskipet *Vanadis* (Kapt. S. Feychting).

2 Torpedobaade af 1. Kl. (fra d. $\frac{1}{6}$).

b. 1. Division, som ovenfor samt:

Torpedokrydsen *Jacob Bagge* (Kapt. G.
 Kraak).

2. Division, som ovenfor samt:

Torpedokrydseren *Ørnen* (Kapt. R. Liepe).

3. Division; Chef: Kapt. A. Gisiko.

Torpedojageren *Magne* (Kapt. A. Gisiko).

Torpedojageren *Mode* (Kapt. G. Starck).

4. Division; Chef: Kapt. C. Grev Posse.

Eskadreøvelser fra d. $\frac{3}{7}$ Skydeskole, Signalskole, Mineøvelser og forberedende Eskadre-
 øvelser fra d. $\frac{27}{4}$ til d. $\frac{2}{7}$.
 til ca. d. $\frac{1}{10}$.

Torpedobaad af 1. Kl. Kapella (Kapt. C. Grev Posse).
 — — Plejad (Kapt. B. Holmgren).
 — — Sirius (Kapt. E. Wahlberg).
 — — Orion (Kapt. Ch. de Champs).

5. Division; Chef: Kapt. G. Unger.

Torpedobaad af 1. Kl. Orkan (Kapt. G. Unger).

— — Bris (Kapt. K. Norén).
 — — Vind (Kapt. S. Dahl).
 — — Meteor (Kapt. J. Bolinder).

6. Division; Chef: Kapt. A. af Klercker.

Torpedobaad af 2. Kl. Nr. 85 (Kapt. A. af Klercker).

— — Nr. 83 (Løjtn. G. Bjurner).
 — — Nr. 81 (— G. Svinhufvud).
 — — Nr. 79 (— A. Ørnberg).

4., 5. og 6. Division udgør sammen med Torpedokrydseren Clas Ugglå (Kapt. R. Frih. Leuhusen), Standerskib, Eskadrens Torpedoafdeling; Chef: Kmdkapt. G. Frih. af Ugglas.

Udenfor Divisionsinddelingen:

Værkstedsfartøjet Blenda (Kapt. G. v. Horn).

Kanonbaad af 1. Kl. Verdande (Kapt. E. Peyron) udrustet som Hospitalsskib.

Undervandsbaad Hajen.

Værkstedsfartøj Ran.

Kanonbaad af 1. Kl. Skagul (Kapt. F. Bergman). } fra d. 10/8.

Eskadreøvelser fra d. 8/7 til ca. d. 1/10.

Fiskeriinspektion, Opmaalning m. m.

Dampskibet Drott (Kmdkapt. H. Gulda) til Hs: Maj. Kongens Brug.

Kanonbaad af 1. Kl. Disa (Kapt. A. Meister). }
 — — — Urd (Kapt. B. v. Sydow). } Til Stations-
 Dampminebaaden Sköldmön (Kapt. P. Huitfeldt). } chefernes
 Disposition.

Torpedobaad af 1. Kl. Komet (Kapt. J. Norman) fra d. 15/8

til $\frac{1}{7}$ til Disp. for Chefen for Flaadens Stab til Inspektion af Signalstationer.

Kanonbaad af 2. Kl. Svensksund (—) Militær Opmaaling i ca. 5 Maaneder fra d. $\frac{1}{5}$.

Opmaalingsfartøj Røta (Kapt. L. Arnelius).	} Alm. Opmaaling i ca. 4 Maaneder fra d. $\frac{11}{5}$.
— Svalen (Kapt. G. Reinius).	
— Falken (Løjtn. C. Brannerhielm).	
— Alfild (Løjtn. L. Jahnke).	

Kanonbaad af 2. Kl. Svensksund (Kapt. G. Grev Posse). Fiskeriinspektion paa Vestkysten fra d. $\frac{2}{11}$ 1905 til d. $\frac{10}{8}$ 1906.

Inspektionsskibet Skagerrack (Reserveunderløjtn. J. Menander). Fiskeriinspektion paa Vestkysten i ca. 5 Maaneder fra d. $\frac{1}{5}$.

Tyskland.

Kaptajn V. Garde.

Skoleskibe.

Kadet- og Schiffsjungenskibe.

Inspektør for Undervisningsvæsenet: Viceadmiral v. Armin.

Skoleskib Stosch, Freg.-Kapt. v. Halleben.	} Om Sommeren i Nærfarvande; om Vinteren i oversøiske Farvande.
— Charlotte, — Muculus.	
— Stein, — Meurer.	

Artilleriskole og Artilleriforsøgsskibe.

Inspektør for Skibsartilleriet: Kontreadmiral Schröder.

Chef for Forsøgskommandoen: Kapt. z. S. Schmidt.

Linjeskib Schwaben, Kapt. z. S. Schack.

Store Krydser Prinz Adalbert, Kapt. z. S. Schmidt.

Skoleskib Mars, Kapt. z. S. Caesar.

Lille Krydser Undine, Korv.-Kapt. Stechou.

— Nympe, Korv.-Kapt. Behm.

Skoleskibene Ulan, Delphin og Fuchs.

Kystpanserskib Frithjoff, Freg.-Kapt. Witschel.	} Tillige Stam- skibe for Reserveesk.
— Ægir, Korv.-Kapt. Louran.	

Mineskole- og Mineforsøgsskibe.

Inspektør for Kystartilleri og Minevæsen: Kapt. z. S. Frantz.

Chef for Mineforsøgskommissionen: Korv.-Kapt. Petruschky.

Specialskib Pelikan, Korv.-Kapt. Petruschky.

— Otter Kaptl. Wolfram.

Skoleskib Rhein — Schultz.

Torpedoskole- og Torpedoforsøgsskibe.

Inspektør for Torpedovæsenet: Kontreadm. Zeye.

Chef for Torpedo-Forsøgskommandoen: Kapt. z. S. Schäfer.

Skoleskib Blücher, Kapt. z. S: Sommerwerck.

Skoleflotillen, Korv.-Kapt. Nordmann, 2 Divisioner à 5 Torpedobaade.

Manøvreflotillen, Korv.-Kapt. Maasz, 2 Divisioner à 5 Torpedobaade.

Reserveflotillen, Kaptlt. Köthner, 2 Divisioner à 5 Torpedobaade.

Flotillen er delvis underlagt Chefen for den aktive Slagflaade og deltager paa forskellige Tidspunkter i Slagflaadens Øvelser.

Endvidere en Del Skoletorpedobaade.

Store Krydser Vineta.	} Underlagt Chefen for Torpedo-
Lille — München.		forsøgskommandoen.

Den aktive Slagflaade,

udrustet hele Aaret med Hovedstation i Kiel.

Chef: Storadm og Generalinspektør for Marinen v. Koester.

Stabschef: Kapt. z. S. Poschmann.

Flaadeflagskib.

Linjeskib Kaiser Wilhelm II., Kapt. z. S. Lans.

1ste Eskadre.

Chef: Viceadmiral Grev v. Baudissin.

2. Admiral: Kapt. z. S. Pohl.

Linjeskib Wittelsbach,	Kapt. z. S. Gr. v. Spee.
— Zähringen,	— Yanke.
— Mecklenburg,	— Paschen.
— Wettin,	— Scheibel.
— K. Wilhelm d. Gr.	— Rollmann.
— K. Karl d. Grosse	— v. Dambrowski.
— K. Friedrich III.	— Kinderling.
— K. Wilhelm II.	— Lans.

2den Eskadre.

Chef: Viceadmiral Fischel.

2. Admiral: Kontreadmiral v. Holtzendorff.

Linjeskib Preussen,	Kapt. z. S. v. Bredow.
— Braunschweig,	— Jacobsen.
— Hessen,	— Derzewski.
— Elsass,	— Bachmann.
— Weissenburg,	— Kutter.
— Brandenburg,	— v. Witzleben.
— Wörth,	— Grapow.
— Kurf. Friedrich Wilh.	— v. Levetzow.

Rekognosceringsskibe.

Chef: Kontreadmiral Schmidt.

2. Admiral: Kapt. z. S. Winkler.

Store Krydser York, Freg.-Kapt. Jacobsen.

Lille — Hamburg, Korv.-Kapt. Schaumann.

— — Medusa, Freg.-Kapt. Schultz.

— — Arkona, Korv.-Kapt. Schmidt v. Schwind.

Store — Roon, Kapt. z. S. Hoffmann.

Store Krydser Friedrich Carl, Kapt. z. S. v. Catzhausen.
 Lille — Berlin, Korv.-Kapt. Kraft.
 — — Ariadne, Freg.-Kapt. Schirmer.
 — — Frauenlob, Korv.-Kapt. Mischke.
 — — Blitz, Korv.-Kapt. v. Reuter.
 — — Pfeil, — Scheunemann.
 Torpedobaade (se under Torpedoskoleskibe).

Krydsereskadren.

Udrustet hele Aaret med Station i Østasien.

Chef: Kontreadmiral Breusing.

Store Krydser Fürst Bismarck, Freg.-Kapt. Wilken.
 — — Hansa, — Marwede.
 Lille — Thetis (f. T. i Østafrika) — Glatzel.

Endvidere er følgende Skibe f. T. underlagt Krydsereskadren uden dog altid at have Station fælles med denne:

Kanonbaad Iltis, Korv.-Kapt. Küsel.
 — Jaguar, — Grev Posadowsky-Wehner.
 — Tiger, — v. Abeken.
 — Luchs, — Hartog.

Flodkanonbaad Tsingtau, Kaplt. Brehmer.
 — Vaterland, — Toussains.
 — Vorwärts, Oblt. z. S. Zerboni di Sposetti.
 Torpedobaadene Taku og S 90.

Enkeltvis udrustede Skibe.

Amerikanske Station.

Lille Krydser Bremen, Freg.-Kapt. Koch.
 — — Falke, Korv.-Kapt. v. Ammon.
 Kanonbaad Panther, — Timme.

Australske Station.

Lille Krydser Condor, Korv.-Kapt. Begas.
 — — Seadler, — Müller (f. T. i Østafrika).
 Specialskib Planet, Kaplt. Lehbahn.

Østafrikanske Station.

Lille Krydser Bussard, Korv.-Kapt. Marks.

Vestafrikanske Station.

Lille Krydser Sperber, Korv.-Kapt. Bertram.

Konstantinopel.

Specialskib Loreley, Kaptl. v. Krosigk.

I Indlandet.

Yacht Hamburg (lejet under Hohenzollerns Rep.) Kapt.
z. S. Ingenohl.

Torpedobaad Sleipner, Kaptlt., Pr. z. Isenburg u. Büdingen.

Paa Prøvetogter.

Linjeskib Lothringen (senere Deutschland) Kapt. z. S. Becker.

Lille Krydser Lübeck, Korv.-Kapt. Philipp.

— — Leipzig, Freg.-Kapt. Hipper.

Endvidere:

Specialskib Zieten, Korv.-Kapt. Wedding.

Skoleskib for Admiralstaben Grille, Korv.-Kapt. Vollerthun.

Specialskib Hyäne, Kaptlt. Kurtz.

Torpedobaad paa Fiskeriinspektion, Oberlt. z. S. Klein.

I overordnede Stillinger i Land.

Chef for Marinekabinet, Admiral Frh. v. Senden Bibrau.

— Reichs-Marine-Amt, Admiral v. Tirpitz.

— Marinens Admiralstab, Admiral Büchsel.

— Østersøstationen, Admiral Prins Heinrich.

— Nordsøstationen, Admiral v. Bendemann.

Ober-Werft-Direktor K. W. Kiel, Kontreadmiral v. Usedom.

— K. W. Wilhelmshaven, Kontreadmiral
Wodrig.

— K. W. Danzig, Kapt. z. S. v. Basse.

Skibs-Prøve-Kommissionen, Kapt. z. S. Wallmann.

Frankrig.

Af Premierløjtnant Ellbrecht.

Skoleskibe

(udrustet hele Aaret).

Kadetskolen.

Duguay-Trouin, Skoleskib (C. de V. Baëhme).
 Borda, Ponton (— Perrin).
 Bougainville, Transportaviso. — Annexe til Borda.
 Sylphe, Korvet, — - —

Elevskolen.

Bretagne, Ponton (C. de V. Dutheil da la Rochère).
 Nissus, Korvet. — Annexe til Bretagne.

Skole for Matroser og Topsgaster.

Saône, Ponton (L. de V. Rousse).
 Bayonnais, Korvet. — Annexe til Saône.

Artilleriskole og Skole for Signalgaster.

Couronne (C. de V. Le Cannellier).
 Calédonien (C. de F. Le Troter). — Annexe til Couronne.

Skydeskole.

Pothuau, Panserkrydser (C. de V. Le Bris).

Torpedoskole.

Magenta, Panserskib (C. de V. Grosse).
 Algésiras (C. de F. Compardon).

Skole for Lodser.

Elan, Aviso af 2. Kl. (L. de V. Lequerré).
 Mutin, Kutter. — Annexe til Elan.
 Railleur, — — - —

Besætning til Skoleskibe ialt: 248 Officerer og 5493
 Underofficerer og Menige.

Eskadrer.**I. Kanaleskadren.**1) *Den aktive Eskadre.*

Viceadmiral Gigon, Eskadrechef og Chef for 1. Division

C. de V. Forestier, Stabschef.

Kontreadmiral Philibert, Chef for 2. Division.

Kontreadmiral Puech, Chef for Krydserdivisionen.

Masséna*, Panserskib (C. de V. Gauchet).

Jauréguiberry, — (— Bonifay).

Carnot, — (— Motet).

Bouvines**, Kystforsvarspanserskib (C. de V. Vincent).

Amiral Tréhouart, — (— Laurent).

Henry IV, — (— Le Nepven
de Carfort).

Gloire**, Panserkrydser (C. de V. Jacquet).

Leon Gambetta, — (— de Ramey de Sugny).

Jules Ferry, — (— Dufaure de Lagarte).

Forbin, Krydser af 3. Kl. (C. de F. Simon).

Alle fuldt udrustede i 6 Maaneder. Reduceret Besætning i de 6 Vintermaaneder (Oktober—April).

Cassini, Torpedokrydser (C. de F. Schwerer) i 12 Mdr.

Bombardé, Torpedobaadsjager, (C. de F. D'Hespel) i 8 —

Baliste, — (L. de V. Castelnau) i 12 —

Arquebuse, — (— Biseuil) i 12 —

Obusier, — (— —) i 9 —

Flamberge, — (— Noguès) i 5 —

Tromblon, — (— —) i 7 —

Catapulte, — (— du Couédic
de Kérérant) i 6 —

Claymore, — (— Renard) i 6 —

Pierrier, — (— —) i 4 —

2) *Reservedivisionen.*

Jeanne-d'Arc, Panserkrydser (C. de V. Salaun).

Condé, Panserkrydser (C. de V. Huguet).

Amiral Aube, — (— Lefèvre).

Udrustet med reduceret Besætning.

Kanaleskadrens Besætning ialt: 302 Officerer og
5 606 Underofficerer og Menige.

II. Middelhavseskadren.

1) Den aktive Eskadre

(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 Campion, Chef for Krydserdivisionen.

Suffren, Panserskib (C. de V. Lecourtois).

Saint-Louis, — (— Faverau).

Gaulois, — (— de la Croix de Castries).

Jéna**, — (— Adigard).

Charlemagne, — (— Cros).

Bouvet, — (— de Faubournet de Mont-
ferrand) i 9 Mdr.

Republique — (— Pivet) i 3 —

La Marseillaise**, Panserkrydser (C. de V. Guépratte).

Dupuy-de-Lôme, — (— de Miniac).

Kléber, — (— Moreau).

Du Chayla, Krydser af 2. Kl. (C. de F. Benoit).

Galilée, — - 3. — (— Olivier).

Lalande, — - 3. — (— Maudet).

Mousqueton, Torpedojager (— Ronarc'h).

Arc, — (L. de V. Le Vay).

Dard, — (— Arguel).

Arbalète, — (— Savidan) i 5 Mdr.

Stylet, — (— Castagné) i 7 —

Carabine, — (— Mandine) i 5 —

Mortier, — (— —) i 7 —

Sarbacone, Torpedojager (L. de V. Revault) i 8 Mdr.
 Carquois, — (— —) i 4 —

Detacheret til Kreta:

Condor, Torpedokrydser (C. de F. Frot).

2) *Reservedivisionen*

(udrustet hele Aaret med reduceret Besætning).

Kontreadmiral Germinet, Cherf. C. de F. Charlier,
 Stabschef.

Brennus**, Panserskib (C. de V. Guilou) i 9 Mdr.
 Bouvet, — (— de Faubournet
 de Montferrand) i 3 —

Charles Martel, — (— Champion).

Hoche, — (— Fargues).

La Hire, Torpedokrydser (C. de F. Boyer).

Middelhavseskadrens Besætning ialt: 346 Officerer
 og 7 471 Underofficerer og Menige.

III. *Orienteskadren*

(udrustet og formeret hele Aaret).

Viceadmiral Richard, Eskadrechef og Chef for 1. Di-
 vision. C. de F. Kiésel, Stabschef.

Kontreadmiral Boisse, Chef for 2. Division.

Montcalm*, Panserkrydser (C. de V. Martel).

Gueydon, — (— Ridoux).

Dupetit-Thouars, — (— de Lespinasse de
 Saune).

Guichen**, Krydser af 1. Kl. (C. de V. Tracou).

Descartes, — - 2. — (C. de F. Amet).

Décidée, Kanonbaad (L. de V. Blanc).

Javeline, Torpedobaadsjager (C. de F. Sagot-Duvaouroux).

Fronde, — (L. de V. Le Gouz de St-
 Seine).

Mousquet, — (— de la Roche-Keran-
 draon).

Fransique, Torpedobaadsjager (L. de V. Garreau).
 Sabre, — (— Hallier).
 Bélier, — (— Ourdan).
 Argus, Flodkanonbaad (— Jeannel).
 Vigilante, — (— Brugnon).
 Olry, — (— Grillier).
 Takiang, Annexe til Olry.

Orienteskadrens Besætning ialt: 189 Officerer og
 3 757 Underofficerer og Menige.

Stationstjeneste.

Corsicadivisionen.

C. de V. Delarnelle, Chef.

2den Torpedobaadsdeling i Middelhavet (Ajaccio) — se
 nedenfor.

Tunisdivisionen.

Kontreadmiral Bellue, Chef. C. de F. Cauvy, Stabs-
 chef.

Phlégéton*, Panserkanonbaad (C. de F. Bô).

Fusée, — (L. de V. Joubert).

Mitraille, — (— Brossard).

Flèche, Torpedo-Aviso (L. de V. Roque) Detacheret til Kreta.

3die Torpedobaadsdeling i Middelhavet }
 2den Undervandsdeling i — } se nedenfor.

Algierdivisionen.

Kontreadmiral de Percin, Chef. C. de F. Pradier,
 Stabschef.

Mousqueton, Torpedobaad d. h. m. (L. de V. }
 Thomine).

Coureur, Torpedobaad d. h. m. (L. de V. Gail- } Fiskeri-
 lard). } inpektion.

Chélif }
 Seybouse } Fiskeriinspektionsdampere.

4de Torpedobaadsdeling i Middelhavet (Algir) } se
 5te — i — (Oran) } nedenfor.

Atlantehavsdivisionen

(udrustet hele Aaret).

Kontreadmiral Boué de Lapeyrère, Chef. C. de F.
 Boyer, Stabschef.

Dupleix *, Panserkrydser (C. de V. Senès).

Jurien de la Gravière, Krydser af 1. Kl. (C. de V. Gervais).

Troude, — - 3. — (C. de F. Mottez).

Besætning ialt: 68 Officerer og 1 263 Underofficerer
 og Menige.

Stillehavsdivisionen

(udrustet hele Aaret).

C. de V. Hautefeuille, Chef.

Catinat, Krydser af 2. Kl. (C. de V. Hautefeuille).

Zélee, Kanonbaad (L. de V. de Stabenrath).

Meurthe, Aviso-Transport (C. de F. Barbin).

Vaucluse, — (— de la Croix de Cas-
 tries).

Besætning ialt: 41 Officerer og 632 Underofficerer
 og Menige.

Indiske Oceans Division.

C. de V. Lormier, Chef.

D'Entrecasteaux *, Krydser af 1. Kl. (C. de V.
 Lormier).

Infernet, Krydser af 3. Kl. (C. de V. Degouy). } i 12 Mdr.
 Rance, Aviso-Transport (C. de F. Morin de }
 la Rivière).

Capricorne, Kanonbaad (L. de V. Garnault) i 6 —

Surprise, — (— Mercier) i 8 —

Besætning ialt: 55 Officerer og 1 007 Underofficerer
 og Menige.

Indo-Kina's Division.

Kontreadmiral de Marolles, Chef. C. de V. Passerat
de Silans, Stabschef.

Redoutable*, Panserskib (C. de V. Passerat de Silans)	} i 12 Mdr. med redu- ceret Be- sætning.
Achéron, Panserkanonbaad (L. de V. Faure) Styx, — (— Duc)	
Kersaint, Krydser af 3. Kl. (C. de F. Jaime)	} i 12 Mdr.
Manche, Aviso-Transport (— La Porte)	

Besætning ialt: 46 Officerer og 777 Underofficerer
og Menige.

Konstantinopel

(udrustet hele Aaret).

Vautour, Torpedokrydser (C. de F. Grasset).

Mouette, Kanonbaad (L. de V. Chopard).

Mascotte, Dampchaloupe.

Besætning ialt: 11 Officerer og 190 Underofficerer
og Menige.

Sénégal og Guinea.

Marigot*, Ponton i Dakar (C. de F. Lotte)	} i 12 Mdr.
Goëland, Aviso af 2. Kl. (L. de V. Terrier)	

Guyane.

Jouffroy, Aviso af 3. Kl. (L. de V. Escudier). 12 Mdr.

Diégo-Suarez.

Pourvoyeur, Ponton (G. de F. Morin). 12 Mdr.

Cochin-Chine.

Caronade, Kanonchaloupe (L. de V. Millet), 12 Mdr.

Annam og Tonkin.

Adour, Ponton (L. de V. Du Merle).

Jacquin, Kanonchaloupe (L. de V. Le Coroller).

Henri Révière, — (— Portier).

Estoc, Kanonchaloupe.
 Casse-Tête, —
 Berthe de Villers, —
 Avalanche, —

Besætning for de sidste 5 lokale Stationer ialt: 21
 Officerer og 313 Underofficerer og Menige.

Fiskeriinspektionstjeneste.

Ny-Foundland- og Islands-Divisionen

(udrustet i 8 Maaneder).

C. de V. Rouyer, Chef.

Chasseloup-Laubat, Krydser af 2. Kl. (C. de V. Rouyer).

Lavoisier, — - 3. — (C. de F. Le Four-
 nier).

Nordse-Divisionen

(udrustet hele Aaret).

C. de F. Viard, Chef.

Ibis, Aviso af 2. Kl. (C. de F. Viard).

Mangini, Torpedobaad d. h. m. (L. de V. Freund).

Sentinelles } Inspektionsfartøjer. — Annexes til Ibis.
 Estafette }

Granville.

Lancier, Torpedobaad d. h. m. (L. de V. Le Vasseur).

12 Mdr.

Bidassoa.

Javelot, Ponton (L. de V. Leloup).

Qui-vive, Inspektionsfartøj.

Syddige Kyst af Frankrig.

Golo, Inspektionsfartøj. 12 Mdr.

Besætning for Fiskeriskibene ialt: 31 Officerer og
 545 Underofficerer og Menige.

Transporttjeneste.

Drôme, Transport af 3. Kl. (L. de V. Périer d'Hauterive).
 Isère, — — — (— — —).

Besætning ialt: 4 Officerer og 88 Underofficerer og Menige.

Opmaaling.

Chimère, Aviso af 3. Kl. }
 Fourmi, Dampchaloupe. } 7 Mdr.

Besætning: 2 Officerer og 42 Underofficerer og Menige.

Sammenligner man Udrustningerne for 1906 med Udrustningerne for 1905 (Se Tidsskr. f. S. 1905 Pag. 245—256) vil man se, at Forskellen kun er meget ringe, idet Antallet af Skibe og Skibstyper meget nær forbliver det samme i de forskellige Eskadrer og Divisioner og, at den væsentligste Forandring bestaar i, at enkelte ældre Skibe i Aarets Løb skulle erstattes med nyere.

Af disse Forandringer skal her nævnes: Kanal-eskadren. I Krydserdivisionen indtræder Jules Ferry istedetfor Condé og, af Torpedobaadsjagerne skulle Bombarde, Belier, Flamberge og Catapulte erstattes af Pierrier, Obusier, Tromblon og Claymore, efterhaanden som disse Baade have afsluttet deres Prøver.

I Reservedivisionen, der iaar er udrustet hele Aaret med noget reducerede Besætninger, og som skal kommanderes af en Kontreadmiral, er Gloire blevet erstattet med Condé.

I Middelhavseskadren ser man for første Gang et af Panserskibene af Republique-Typen optræde i den aktive Eskadre, idet selve Republique i de sidste 3 Maaneder af Aaret skal erstatte Bouvet, der gaar over til Reservedivisionen; ellers er der ingen Forandring med Hensyn til Panserskibenes Sammensætning.

I Krydserdivisionen ses atter Dupuy-de-Lôme og Lalande istedetfor Desaix og Linois, og endelig skal

de nye Torpedobaadsjagere: *Stylet*, *Mortier* og *Carquois* i Aarets Løb afløse *Arbalète*, *Carabine* og *Sarbacane*.

Reservedivisionen forbliver den samme som forrige Aar med Undtagelse af, at *Bouvet* afløser *Brennus* i Aarets sidste 3 Maaneder.

I Orienteskadren er der ikke sket anden Forandring end, at den forliste Krydser *Sully* er blevet erstattet af *Dupetit-Thouars* og Torpedojageren *Pistolet* af *Bélier*.

Hvad de øvrige Udrustninger angaar, — med Undtagelse af det mobile Kystforsvar — da ere de saa nær de samme som ifjor, at de ikke skulle gøres til Genstand for nærmere Omtale; kun skal det nævnes, at *Marinedivisionen* i *Indo-Kina*, istedetfor som hidtil at kommanderes af en *Capitaine de Vaisseau*, for Fremtiden skal kommanderes af en *Kontreadmiral*.

Det mobile Kystforsvar.

Medens saaledes de franske søgaaende Eskadrer og Divisioner egentlig ikke i den sidste Tid har undergaaet nogen væsentlig Forandring, ja endog synes at staa ganske stille i deres Sammensætning og Udvikling — hvilket skyldes Forsinkelsen af Programmet af 1900 —, er dette langt fra Tilfældet med det mobile Kystforsvar, der atter i 1906 faar en betydelig Udvidelse, ikke alene hvad angaar det store Antal af nye Torpedobaade, der tages til Tjeneste, men ogsaa ved den stærke Udvikling af *Undervandsbaads-Delingen*.

Forinden de forskellige Udrustninger i *Moderlandet* og *Kolonierne* omtales, skal her blot gives en kort Beskrivelse af:

Organisationen af Torpedobaadsdelingerne.

En Torpedobaadsdeling, hørende til det mobile Kystforsvar, bestaar i Øjeblikket i Principet af:

1) et vist Antal Øvelsesbaade (Antallet er afhængig af Delingens Størrelse), der ere permanent udrustede med komplette Besætninger (1 Off., 21 M.) og til Stadighed, under alle Øvelser, underlagte en Torpedobaadsjager, der er udrustet med reduceret Besætning (3 Off., 41 M.), og som optræder som Divisionsbaad.

Chefen for Torpedobaadsjageren er en ældre Premierløjtnant. Hele Delingen (Torpedojageren incl.) er underlagt en Kaptajn, der har sit Kommandotegn hejst ombord i en fuldt udrustet Torpedo-Aviso (4 Off., 70 M.) eller Torpedobaadsjager (4 Off., 58 M.).

2) 1 eller 2 offensive Divisioner, bestaaende af de bedste Baade, der ligge til Disposition med stærkt reducerede Besætninger (ca. 10 Mand i hver Baad). I Tilfælde af Krig kompletteres disse Baades Besætninger med Besætningerne fra Øvelsesbaadene og gaa først af alle i Ilden under Ledelse af Divisionsbaaden.

En »offensiv Division« bestaar af 6 Torpedobaade af 1ste Kl. eller undertiden af Torpedobaade d. h. m. Disse sidste kommanderes altid af Premierløjtnanter, medens Halvdelen af Torpedobaadene af 1ste Kl. kommanderes af Premierløjtnanter og den anden Halvdel: af Lodser (patron-pilotes) i de hjemlige Farvande, af Secondløjtnanter i de oversøiske Farvande. De 6 Torpedobaade deles i 3 Grupper paa 2 Baade, og i hver Gruppe kommanderes den ene Baad af en Premierløjtnant, den anden af en Secondløjtnant eller Lods.

3) Et Antal Reservebaade. — Disse Baade, saavel som Øvelsesbaadene, udrustes først til Krigsbrug efterhaanden, som Besætningerne blive kommanderede ombord fra Depoterne iland.

I Løbet af 1906 vil det mobile Kystforsvar faa nedenstaaende Inddeling og Benævnelse samt komme til at bestaa af følgende Baade:

I. Kanalen.

a) 1ste Torpedobaadsdeling (*Cherbourg*).

Udrustet:	1	Torpedo-Aviso:	<i>Bombe</i>	(C. de F. Baude).
	6	Torpedobaade	af 1. Kl. —	Øvelsesbaade.
	1	—	d. h. m.: <i>Archer</i>	} Skole for } Lodser.
	1	—	af 1. Kl.	
	1	—	d. h. m.: <i>Zouave</i>	} Maskin- } skole.
	1	—	af 2. Kl.	
Disponible:	2	Torpedobaadsjagere:	<i>Yatagan</i> og <i>Harpon</i> .	
	12	Torpedobaade	af 1. Kl.	
Reserve:	12	—	- —	
	3	—	- 2. Kl.	

b) 2den Torpedobaadsdeling (*Dunkerque*).

Udrustet:	1	Torpedobaadsjager:	<i>Durandal</i>	(C. de F. Lejay).
	6	Torpedobaade	af 1. Kl. —	Øvelsesbaade.
Disponible:	1	—	d. h. m.	
	6	—	af 1. Kl.	
Reserve:	4	—	- —	

c) 3die Torpedobaadsdeling (*Saint-Servan*).

Udrustet:	1	Torpedobaad	d. h. m.: <i>Mangini</i>	(L. de V. Freund).
	3	Torpedobaade	af 1. Kl. —	Øvelsesbaade.
Disponible:	3	—	- —	

d) 1ste Undervandsbaads-Deling (*Cherbourg*).

. C. de F. Mourre, Chef.

Udrustet:	<i>Narval</i> , <i>Sirène</i> , <i>Triton</i> , <i>Silure</i> , <i>Espadon</i> , <i>Aigrette</i>	(submersibles).
	<i>Morse</i> , X, Z, <i>Emeraude</i> (9 Mdr.), <i>Opale</i> (3 Mdr.), <i>Français</i> (9 Mdr.), <i>Algirien</i> (9 Mdr.)	(sous-marins).

e) 2den Undervandsbaads-Deling (*Calais*).

Udrustet:	<i>Français</i> (3 Mdr.), <i>Algirien</i> (3 Mdr.), <i>Gnôme</i> (3 Mdr.), <i>Lutin</i> (3 Mdr.).
-----------	---

II. Det atlantiske Ocean.

a) 1ste Torpedobaadsdeling (*Brest*).

Udrustet:	1	Torpedo-Aviso:	<i>Sainte Barbe</i>	(C. de F. Jochaux du Plessis).
	4	Torpedobaade af 1. Kl.	}	Øvelsesbaade.
	2	— - 2. —		
	1	—	d. h. m.: <i>Tourbillon</i>	} Skole for
	1	—	af 1. Kl.		Lodser.
	1	—	d. h. m.: <i>Vélocé</i>	} Maskin-
	1	—	af 1. Kl.		skole.
	1	—	- 2. —	
Disponible:	2	Torpedobaadsjagere:	<i>Fauconneau</i> og <i>Escopette</i> .	
	6	Torpedobaade d. h. m.:	Type <i>Mistral</i> .	
	6	—	af 1. Kl.	
Reserve:	3	—	d. h. m.	
	11	—	af 1. Kl.	
	4	—	- 2. —	

I *Lézardrieux* (Stationscenter) findes Pontonen *Obligado*.

I *L'Aberwrach* (Tilflugtssted) — — *Rhin*.

b) 2den Torpedobaadsdeling (*Lorient*).

Udrustet:	1	Torpedo-Aviso:	<i>Lance</i>	(C. de F. Harel).
	1	Torpedobaad d. h. m.:	<i>Défi</i>	— Skole for
				Lodser.
	4	Torpedobaade af 1. Kl.	— Øvelsesbaade.	
Disponible:	1	Torpedobaadsjager:	<i>Sagaie</i> .	
	8	Torpedobaade af 1. Kl.		
Reserve:	8	— - —		
	4	— - 2. Kl.		

I *La Trinité* (Tilflugtssted) findes Pontonen *Crocodile*.

I *le Rocher* — — — *Scorpion*.

Concarneau og *Saint-Nazaire*: Tilflugtssteder.

c) 3die Torpedobaadsdeling (*Rochefort*).

Udrustet:	1	Torpedo-Aviso:	<i>Couleuvrine</i>	(C. de F. Voisin).
-----------	---	----------------	--------------------	--------------------

	1	Torpedobaad d. h. m.: <i>Grondeur</i> . — Skole for Lodser.
	3	Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.
Disponible:	1	Torpedobaadsjager: <i>Epieu</i> .
	6	Torpedobaade af 1. Kl.
Reserve:	8	— — —
	1	— — 2. Kl.

d) Undervandsbaade (*La Pallice*: Tilflugtssted).

Udrustet: *Loutre*, *Phoque*, *Gnôme* (9 Mdr.), *Lutin* (9 Mdr. (sous-marins)).

III. Middelhavet.

a) 1ste Torpedobaadsdeling (*Toulon*).

Udrustet:	1	Torpedo-Aviso: <i>Dragonne</i> (C. de F. La u-wick).
	4	Torpedobaade af 1. Kl. } Øvelsesbaade.
	2	— — 2. — }
	2	— — d. h. m. — Skole for Lodser.
	2	— — d. h. m. — Maskinskole.
Disponible:	2	Torpedobaadsjagere: <i>Hallebarde</i> og <i>Pertuisane</i> .
	12	Torpedobaade af 1. Kl.
Reserve:	4	— — d. h. m.
	15	— — af 1. Kl.
	5	— — 2. —

Desuden ere 2 Torpedobaade af 1. Kl. og 5 af 2. Kl. samt 1 Vedetbaad udrustede til Brug for Torpedoskolen og Undervandsbaadene.

I *Port-Vendres* (Stationscenter) findes Pontonen *Faune*.
Marseille, *Golfe Juan*, *Villefranche*: Tilflugtssteder.

b) 2den Torpedobaadsdeling (*Ajaccio*).

Udrustet:	1	Torpedo-Aviso: <i>Lévrier</i> (C. de F. Collas).
	6	Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.
Disponible:	1	— — d. h. m.: <i>Chevalier</i> .
	12	— — af 1. Kl.

I *Bonifacio* (Stationscenter) findes Ponton'en: *Hamelin*.

I *Bastia* (Tilflugtssted) - - *Entreprenant*.

Calvi, Ile Rousse og *Santa-Manza*: Tilflugtssteder.

Undervandsbaade:

I Ajaccio: Udrustet: *Souffleur* og *Dorado* (sous-marins).

I Bonifacio: - : *Alose* og *Truite* i 3 Mdr. (—).

c) 3dje Torpedobaadsdeling (*Bizerte*).

Udrustet: 1 Torpedobaadsjager *Dunois* (C. de F. Pigeon de Saint-Pair).

6 Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.

2 — d. h. m. — Skole for Lodser.

Disponible: 1 Torpedobaadsjager: *Carabine*.

8 Torpedobaade d. h. m.

8 — af 1. Kl.

d) 4de Torpedobaadsdeling (*Algier*).

Udrustet: 1 Torpedobaadsjager: *Pique* (L. de V. Canale).

4 Torpedobaade af 1. Kl. Øvelsesbaade.

Disponible: 1 — d. h. m.

8 — af 1. Kl.

Undervandsbaade: Udrustet: *Perle* og *Esturgeon* (Sous-marins).

e) 5te Torpedobaadsdeling (*Oran*).

Udrustet: 1 Torpedo-Aviso: *Léger* (C. de F. Fatou).

6 Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.

Disponible: 1 Torpedobaadsjager: *Rapière*.

8 Torpedobaade af 1. Kl.

f) 1ste Undervandsbaadsdeling (*Toulon*).

C. de F. de Martel, Chef.

Udrustet: *Cigogne* (submersible).

Gustave Zédé, Gymnote, Grondin, Anguille,

Alose (9 Mdr.), *Truite* (9 Mdr.), *Y, Q 61*

(7 Mdr.), (sous-marins).

g) 2den Undervandsbaadsdeling (*Bizerte*).

Udrustet: *Farfadet, Korrigan, Castor* og *Otarie* (sous-marins).

IV. Kinesiske Farvande.

a) 1ste Torpedobaadsdeling (*Saigon*).

Udrustet: Torpedobaadsjager: *Takou* (C. de F. De la Roche Kérandraon).

4 Torpedobaade af 1. Kl. }
 1 — — — 3. Kl. } Øvelsesbaade.

4 Vedetbaade.

Disponible: 6 Torpedobaade af 1. Kl.

4 Vedetbaade.

I *Rach-Dua* (Stationscenter) findes Ponton'en *Vétéran*.

Undervandsbaade:

Udrustet: *Protée, Lynx, Naiade, Ludion* (sous-marins).

b) 2den Torpedobaadsdeling (*Hongay*).

Udrustet: 1 Torpedobaadsjager: *Pistolet* (C. de F. Bertaud).

3 Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.

Disponible: 3 — — —

Undervandsbaade: Udrustet: *Oursin* og *Méduse* (sous-marins).

V. Det indiske Ocean.

Diégo Suarez.

Udrustet: 3 Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.

Disponible: 3 — — —

Undervandsbaade: Udrustet: *Bonite* og *Thon* (sous-marins).

VI. Vest-Afrika.

Dakar.

Udrustet: 3 Torpedobaade af 1. Kl. — Øvelsesbaade.

Disponible: 3 — — —

Udgifterne til det mobile Kystforsvar for Aaret 1906 beløber sig til 16,212,369 Frcs., og det beskæftiger 391 Officerer og 8018 Underofficerer og Menige.

Flaadens Mandskab (Underoff. og Menige) er for

1906 ansat til ialt 52 153 mod 49 674 i 1905 — altsaa en Forøgelse af 2 479 Mand.

Skibe i Reserve.

Et nyt Dekret deler de Skibe, som ligger i Reserve, i følgende 3 Klasser:

1) *Reserve normale urgente.* De Skibe, som hører til denne Klasse, har Chefen, nogle Officerer (som Regel Næstkommanderende, Artillerioff., Torpedoeff., 1 Maskinmester, 1 Intendant og 1 Læge) samt fra 10—15 % af Mandskabet om Bord til stadig Tjeneste. De skal være klar til at stikke i Søen 4 Dage efter at have modtaget Ordre dertil.

2) *Reserve normale ordinaire.* Skibene har Chefen, enkelte Officerer (Næstk., Artillerioff., 1 Maskinmester og undertiden 1 Intendant eller 1 Læge) og en saa stor Del af Besætningen, som er nødvendig til at vedligeholde Skibet, til stadig Tjeneste om Bord. De skal være klar til at stikke til Søs senest 10 Dage efter at have kompletteret deres Besætninger.

3) *Reserve speciale.* De Skibe, som hører til denne Kategori, er fordelt i Grupper. Hver Gruppe har sin Chef, og Besætningen til hvert Skib er saa ringe, som Skibets Vedligeholdelse paa nogen Maade tillader det. De skal kunne gaa til Søs 15 Dage efter modtaget Ordre.

Det skal bemærkes, at de Skibe, der hører til Middelhavseskadrens og Kanaleskadrens Reservedivisioner, ikke kommer ind under nogen af disse Kategorier, men hører til de disponible Skibe (*Bâtiments en disponibilité*). De ligger ganske vist med reducerede Besætninger (Charles Martel har saaledes 13 Off. og 227 Mand), men har alt deres Materiel om Bord, og bør kunne stikke fuldstændig klar til Søs, saasnart Besætningen er kompletteret.

Sølieutenant-Selskabets Virksomhed.

Forsamlingsaaet 1905-1906

1ste Møde, 7. November. Dagsorden:

1) efter Lovenes § 27.

2) Udvalget til Affattelse af Prisspørgsmaal afgiver Betænkning.

2det Møde, 14. November. Kaptajn H. F. Kiær: Om Tilgangen til Kadetskolen.

Den 21. og 28. November afholdtes ikke Møde paa Grund af Udkommandoerne i Anledning af Kong Haakons Tronbestigelse.

3die Møde, 5. December. Dagsorden.

1) Diskussion i Anledning af Kaptajn H. F. Kiærs Foredrag.

2) Forslag fra Bestyrelsen om Indstiftelsen af en Medaille.

4de Møde. 12. December. Premierløjtnant V. Clausen: Om de værnepligtiges Uddannelse.

5te Møde. 19. December. Premierløjtnant H. Ewald: Om Opmaalingen ved Island.

6te Møde. 9. Januar. } Kaptajn T. V. Garde: Om

7de Møde. 16. Januar. } Eskadreøvelserne 1905.

8de Møde. 23. Januar. Kaptajn C. Hansen: Torpedobaadsafdelingens særlige Øvelser samt Principper for Torpedobaadsangreb.

Den 30. Januar, 6. og 13. Februar afholdtes ikke Møde paa Grund af Hans Majestæt Kong Christian den IX's Død.

9de Møde. 20. Februar. Dagsorden: Udvalget til Undersøgelse af Medallespørgsmaalet afgiver Betænkning.

Tirsdag den 27de Februar afholdtes Generalforsamling i Søofficersforeningen.

10de Møde, 6. Marts. Premierløjtnant L. D. de la Cour: Om Ildledelsen.

11te Møde, 13. Marts. Dagsorden:

- 1) Premierløjtnant L. D. de la Cour: Om Ildledelse.
- 2) Udvalget til Undersøgelse af Medaillespørgsmaalet afslutter sin Betænkning.

Den 19de Marts var Selskabets Medlemmer indbudte til at deltage i Mødet i krigsvidenskabeligt Selskab med Dagsorden: Foredrag af Premierløjtnant af Flaaden Magnus Bojesen om »Eskadren 1905 med særligt Henblik paa Øvelserne i Forbindelse med Hæren«, samt Diskussion paa Grundlag af det holdte Foredrag.

12te Møde, 20. Marts. Kaptajn R. Bauditz: Om passive Søminer.

13de Møde, 27. Marts. Dagsorden:

- 1) Premierløjtnant L. D. de la Cour: Om Ildledelse.
- 2) Diskussion og Afstemning over Medaillespørgsmaalet.
- 3) Valg af Bestyrelse.

Paa Selskabets Møde 27. Marts vedtoges det at indstifte en Medaille.

Malthe-Bruun,

Formand.

Fiskeri og Fiskeriinspektion i danske Farvande.

Af Premierløjtnant A. Topsøe-Jensen.

Fiskeriinspektionstjenesten er efterhaanden bleven en saa vigtig Del af Marinepersonnellets Virksomhed i Fredstid, at det kan være berettiget at give en fyldigere Fremstilling af den her i Tidsskriftet. Man kan imidlertid ikke omtale Fiskeriinspektion uden at tale om Fiskeri, hvilket i og for sig udtømmelige Emne dog af Pladshensyn maa indskrænkes til kun at omfatte Hovedpunkterne, og da navnlig de som har Berøring med Fiskeriinspektionen. Af denne Grund er f. Eks. Limfjordsfiskeriet ikke omtalt.

A. Det danske Fiskeris Udvikling.

Fra Arilds Tid har det danske Fiskeri haft sin fremtrædende Karakter som Kystfiskeri, og trods de fleste andre Nationer for lang Tid siden er slaaet ind paa Havfiskeriet, er det til Dato ikke lykkedes at faa det danske Fiskeri ind i det Spor. Grundene hertil ere forskellige; men den væsentligste maa vistnok søges i Naturforholdene, idet Kysternes og Farvandenens Beskaffenhed i Forbindelse med den store Fiskerigdom ved Kysterne har begunstiget Fiskeriet med de smaa Fartøjer, der kunde sættes i Vandet fra saa at sige hvilket som helst Punkt paa Kysten.

Fra Midten af forrige Aarhundrede har man et godt Billede af Fiskeriets Tilstand i de Indberetninger, som den senere Fiskerikonsulent A. J. Smith indsendte til Indenrigsministeriet, efter at han paa dettes Bekostning i Aarene 1859—63 havde berejst de danske Kyster for at komme med Forslag til at ophjælpe Fiskeriet, idet man var begyndt at faa Øjnene op for, at Landet her besad en Rigdomskilde, der hidtil havde været forsømt i alt for høj Grad. Af hans Indberetninger fremgaar, at

Kystbeboerne drev Fiskeriet som Bierhverv, idet Agerbruget var Hovedsagen. Saa godt som enhver indenfor Skagen boende, hvis Jord stødte til Kysten, havde sin Baad til Røgtning af det udenfor staaende Bundgarn. Enkelte drev dog Fiskeriet som eneste Erhverv; dette gjaldt dog særligt i Byer som Skagen, (der endnu er Landets største Fiskerby), trods der ingen Havn fandtes.

En Undtagelse fra det ovenfor anførte dannede Øerne Anholt og Læsø, idet Fiskeriet her ikke spillede nogen Rolle, maaske fordi der ingen Havne fandtes, og Kysterne ikke ere saa tilgængelige som andre Steder i Landet. Læsøboerne søgte i en ung Alder tilsøs, og Anholts Beboere fiskede kun, naar Tiden ikke var optagen af den mere indbringende Levevej: Strandinger.

Ved Skagen og langs Jyllands Vestkyst, som, inden Esbjerg blev anlagt, ingen Havn havde, dreves Sildefiskeri og Bakkefiskeri efter Torsk og Kuller.

Om Bakkefiskeriet findes i Professor Krøyers historisk-statistiske Udsigt følgende: »Om Fladstrands Fiskeri giver Pontoppidan nogle Oplysninger: De fleste Indbyggere ernære sig af Fiskeri, hvortil sædvanligt bruges 6 Baade. Ved St. Hansdag tinger Baadsejeren (eller er der flere Lodsejere i Baadene, da disse skiftevis) det fornødne Mandskab til Vinterfiskeri; dette kaldes at drikke sig i Selskab. 8 Mand er det sædvanlige Mandskab for en Baad. Naar Mandskabet er blevet enig om, paa hvad Dyb Kullerkrogene skulle kastes, hænges Lygten ned til Varsel for andre Baade. Skolemesteren kaldes den af Mandskabet, der lader Krogen løbe i Havet, og derfor nyder forlods 6 af de største Kuller. Skipperen, som imidlertid sidder til Rors, skal drage Bakkerne og erholder derfor ogsaa 6 af de største Kuller forlods. At søge Orm til Madding kaldes at gaa paa Find«.

Paa den sydlige Del af Vestkysten anvendtes til Madding paa Bakkerne ligeledes Orm (den saakaldte Æs),

som i Ebbetiden gravedes op af Sandet langs Strandkanten af »Grøftepiger« eller »Æsepiger«, som tog Tjeneste i Fisketiden. Foruden deres faste Løn havde de deres egen Krog paa Linen; denne Krog var mærket, og Fangsten paa den tilkom dem.

Længere mod Nord, hvor Æs ikke fandtes i tilstrækkelig Mængde, brugte man Sild eller Lever til Madding (Agn).

De Baade, man brugte paa Vestkysten, var fladbundede, daarligt sejlene Baade. Trods Anvendelsen af Sværd var Afdriften under Sejladsen dog stor. Besætningen var 7—8 Mand, og Arbejdet med Roning var temmelig besværligt. Ogsaa ved Skagen, hvor man paa Grund af Manglen paa Havn maatte trække Fartøjerne paa Land, var disse forholdsvis smaa.

Naar Fiskeriet ikke havde den Betydning, som man af Danmarks Beliggenhed mellem fiskerige Have skulde anse det selvskrevet til, laa det for en stor Del deri, at Afsætningsforholdene vare saa daarlige.

Bedst stillet var Farvandene indenfor Skagen. Svenskerne, som fra gammel Tid havde drevet Fiskeri overalt i de danske Farvande, viste sig som gode og velkomne Købere; senere kom tyske Opkøberkvaser til. Ellers sendtes Fisken pr. Kvaser og senere pr. Bane fra Fiskepladserne til København og andre Byer.

Paa Jyllands Vestkyst var Afsætningen af Fisk derimod alt andet end let. Hver Baadfører fik sig i Fisketiden en »Løber«, som, naar Baaden efter endt Fisketur kom tilbage til Land, skulde løbe rundt fra Gaard til Gaard og paa det kraftigste anbefale den ilandbragte Fisk. Paa hans Bekendtskabskreds's Størrelse og paa hans Veltalenhed beroede altsaa Handelens Udfald. Nogen Fisk blev ogsaa sendt til de nordtyske Byer (Altona og Hamburg), men Transporten dertil foregik paa Fjellevogn og ad næsten ufremkommelige Veje. I særlig god

Tilstand kan en saa let fordærvelig Vare som Fisk næppe have været efter en saadan langsom Transport.

Hvor stor Betydning en Havn havde paa Fiskeriets Udvikling, havde man faaet Bevis for herhjemme allerede i Begyndelsen af forrige Aarhundrede, da Frederikshavns Havn anlagdes 1805. Af Professor N. H. Krøyers »statistisk-historisk Udsigt over de danske Fiskerier« (1837) fremgaar det, at Anlægget af Frederikshavn Havn havde et betydeligt Opsving i Fiskeriet til Følge, idet Kvaser, som opkøbte Fisk, fik et godt Tilflugtssted i Nærheden af de egentlige Fiskepladser. Kvaserne bragte Fisken til København og Aalborg, men Fiskerne begyndte ogsaa selv i deres smaa aabne Baade at søge langs Jyllands Østkyst syd paa og naaede endog til Samsø.

Næste Gang, man fik Syn for en Havns Betydning for Fiskeriet, var ved Anlægget af Esbjerg (Navnet kommer af Æs) Havn i 1868. Ganske vist var denne ikke anlagt for Fiskeriets Skyld, men for at fremme Udførslen af Landbrugets Produkter, og dog skulde den faa en hel revolutionerende Indflydelse paa det danske Fiskeri. Da man nu havde en ordentlig Havn, kunde Fartøjerne gøres større, og de smaa aabne Baade, hvormed Fiskeriet fra Fanø og Hjerting hidtil var drevet, blev afløst af større ca. 10 Tons store Baade. Med disse drev man ganske vist Bakkefiskeri som hidtil, men da man ikke var saa afhængig af Vejret som før, kunde man søge længere tilsøs.

Fra den ny Havn etableredes Dampskibsforbindelse med England, og der aabnedes en Udførsel af Fisk, som siden den Tid stadig har været i Tiltagende. Jernbanen, som skaffede Forbindelse med Tyskland, besørgede nu Fisken til de tyske Markeder, som hidtil var blevet daarligt forsynede med Fisk, da det tyske Havfiskeri endnu stod langt tilbage.

Da Vesterhavsfiskeriet i Slutningen af 60'erne saaledes var ifærd med at gaa en ny Udvikling imøde, be-

gyndte de fremmede Trawlere at vise sig ved Jyllands Vestkyst og bragte foreløbig Standsning i Udviklingen.

Indenfor Skagen udviklede det danske Fiskeri sig som i Nordsøen. De enkelte Baadelav slog sig sammen og lod bygge Kuttere, og fra 70-erne begyndte et større Fiskeri i Kattegat. At dette tog saa hurtig Opsving, skyldes dels, at man ikke i saa høj Grad som i Nord-søen var generet af fremmede Fiskere, og dels at man indførte det fra Limfjorden stammende Snurrevaad til Fangst af Rødspætter. For at holde Fangsten levende byggedes Kutterne med Dam, og det blev derfor muligt at fjerne sig længere fra Kysten, i hvert Tilfælde kunde Søen holdes i nogle Dage. Efterhaanden som man søgte større Dybder, blev Indhivningen af Vaaddet sværere og sværere, og der indførtes derfor i Slutningen af 80'erne Damp til at drive Spillet. Senere erstattedes Dampen af Petroleumsmotorer, da disse vare billigere, lettere at passe og vejede mindre.

Paa Grund af de i mange Henseender gunstige Forhold udviklede Kattegatsfiskeriet sig hurtigt. Fiskerflaaderne fra de større ved Kattegat liggende Byer opvise saa godt som alle en stærk Tilvækst, navnlig Frederikshavn (i Aaret 1880 blev den første større Kutter anskaffet, og i 1890 var 160 Kuttere hjemmehørende i Frederikshavn Tolddistrikt¹). Fra Belterne, Sundet og den sydlige Del af Jyllands Østkyst deltog Fiskerne i Kattegatsfiskeriet, men det heraf følgende forøgede Fiskeri med de stærkt fiskende Redskaber (Snurrevaad med mekanisk Indhivning) i Forbindelse med manglende Forbud mod Salg af umoden Fisk viste fra Slutningen af 80-erne en Tilbagegang i Fiskebestanden; Fiskens Størrelse var desuden mindre, end den før havde været, den naaede knapt at vokse ud.

Det var derfor nødvendigt at søge andre Steder

¹) Beretning fra Frederikshavn Fiskerskipperkole.

hen, og der begyndte derfor Snurrevaadsfiskeri i Skagerrak og Nordsøen. Dette Fiskeri udviklede sig snart paa en heldig Maade, og Kutternes Størrelse blev forøget, hvorved Opholdet ude paa Fangstpladserne blev behageligere end i de før brugte mindre Fartøjer.

Faldt det i med Stille, var det uheldigt. Fra Ankerpladsen havde man jo snart »snurret« hele Horizonten rundt, og den lille Jolle, som Kutterne førte med sig, egnede sig ikke til at bugserer Kutterne hen til en anden Ankerplads. Fangsten, som nødvendig maatte ligge længere end højst nødvendigt i Dammen, kunde ikke blive afleveret i Land. Man begyndte derfor fra Halvfemserne at indlægge Skrue i Kutterne, og ved en Koblingsmekanisme at drive denne ved Hjælp af den mekaniske Bevægkraft, som efterhaanden indførtes i alle Kutterne.

Fordelen ved denne Fremgangsmaade er iøjnefaldende; i stille Vejr kunne Kutterne skifte Ankerplads, og Afsætningsstedet naas hurtigt; Vandet i Dammen fornyes under Farten fremad, hvorved Fisken holdes længere levende. Paa den anden Side fristes Fiskerne ogsaa til at bruge Motoren mere end højst nødvendig, og Rederne klage hyppigt over de forhøjede Omkostninger til Sejladsen.

Efterhaanden som de ældre Kuttere maa kasseres, bygges ny med Petroleumsmotor, Skrue og Indhivningspil, ofte med Cirkulationsapparat i Dammen. De ere alle udelukkende indrettede til Snurrevaadsfiskeri.

Fra Kutterne overføres Motorens Brug til de mindre Fartøjer; i de mellemstore, aabne eller halvaabne Baade bruges nu mere og mere Motor, saaledes ogsaa i den i Skagen og langs Jyllands Vestkyst meget brugte Fartøjstype, som trods Motor let lader sig sætte paa Land. Ligeledes anvendes nu ogsaa Motor i de smaa til Kutterne hørende Joller, hvorved opnaas, at Vaaddet hurtigt kan sættes ud og navnlig, at det ene Vaad kan sættes ud samtidig med, at det andet hives ind.

Fra Kattegat gaar Snurrevaaddet sin sejrige Gang ned langs hele Vestkysten, hvor det anvendes enten fra opankret Fartøj eller som Landdragningsvaad, og efter at Staten har skaffet Ro for fremmede Fiskeres Indgriben paa dansk Søterritorium, blomstrer Vestkystfiskeriet atter op, hjulpet frem af andre Forhold, saasom Jernbanenettets Udvikling, forbedrede Besejlingsforhold ved Graadyb og Thyborøn, Anlæg af Læmoler paa Vestkysten m. m. Esbjerg Fiskerflaade talte saaledes i 1894: 18, i 1902: 50 og i 1905 henved 100 Fiskerfartøjer fra 4—50 Tons Netto. Den store Vækst i Fiskekutternes Antal har nødvendiggjort en Udvidelse af Havnen i Midten af 80'erne, og i 1898—1902 er der bygget endnu en Fiskerhavn, som er stor og rummelig.

Ved Slutningen af det forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede staar Fiskeriet i Kattegat og langs Vestkysten under Tegnet: Rødspættefiskeri med Snurrevaad; men da dette stærkt fiskende Redskab har ryddet godt op i Bestanden, har Fiskerne set sig nødsaget til supplerende Fiskerier, og fra Esbjerg er der i de sidste Aar gjort Forsøg paa Sildefiskeri i Nordsoen, der iaar ligeledes vil blive forsøgt fra Skagen. Forhaabentlig vil disse første Forsøg føre til, at Danmark kan faa Del i det store Udbytte, som andre Nationers Fiskere have af dette Fiskeri.

Ogsaa i det øvrige Land har Fiskeriet siden 60'erne undergaaet en betydelig Udvikling; Redskaberne ere forbedrede og Motoren indført, men Fiskemaaderne har ikke forandret sig i nogen væsentlig Grad. Medens Kattegat og Vestkystfiskeriet hovedsagelig er Rødspættefiskeri, er de sydlige Farvandes Hovedfiskeri: Sild og Aal; Udførslen af den sidste Vare til Tyskland og navnlig til England er stor.

Den eneste større Forandring er Overgang til Sildefiskeri i Kattegat, efter at der fra Fiskeriinspektionsskibet Hauch i Midten af 80'erne var udført et vellykket For-

søg i denne Retning, og Sildefiskeri i Kattegat drives nu efter en langt større Maalestok end tidligere.

B. Redskaber.

At give en udtømmende Beskrivelse af alle i Fiskeriet anvendte Redskaber ligger udenfor denne Artikels Omraade og er forsaavidt ogsaa overflødig, som en detailleret Beskrivelse af dem findes i den af Kaptajn C. F. Drechsel i 1890 udgivne »Oversigt over vore Saltvandsfiskerier«; men en kort Omtale af de vigtigste Redskaber maa dog anses for heldigt.

Fiskeredskaberne falde naturligt i to Slags:

Faststaaende: Garn, Ruser og Krog, hvor man lader Fisken komme til Redskabet, gaa i Fælde, og

Bevægelige: Trawl og Vaad, hvormed man op-søger eller jager Fisken.

Faststaaende Redskaber.

Garn.

Rødspættegarn er Net af rektangulær Form; Underkanten er forsynet med Sten, hvormed den holdes tæt til Bunden, medens Overkanten er forsynet med Korkflaad, saa at Garnet staar udspilet paa Bunden. Ved en til Garnet fastgjort Bøje findes og optages dette, som under Brugen er forankret.

Rødspættegarn bruges overalt i vore Farvande udfor Kysterne med noget forskellig Form og Størrelse af Garnene; Længden varierer fra 100—350 Alen, Dybden fra 2—2¹/₂ Al.

Sildegarn er ligeledes Net af rektangulær Form; ligesom for Rødspættegarnenes Vedkommende varierer deres Størrelse noget paa de forskellige Steder i Landet; Længden fra 100—135 Alen, Dybden fra 4—7 Alen. De anvendes paa tre forskellige Maader: 1) Paa Bunden lodretstaaende som Rødspættegarn, forankrede ved begge Ender, og kaldes da Sættegarn, 2) flydende enten lige i Overfladen eller i en vis Dybde og kaldes da

Drivgarn, de staa begge lodret i Vandet og holdes i den ønskede Dybde ved Liner op til Tønder eller Vagere i Vandets Overflade. Det er naturligvis et Spørgsmaal, om Drivgarnet kan betegnes som faststaaende Redskab, men maa dog vistnok nærmest henregnes dertil. Drivgarnene knyttes sammen til een Længde; 50—70 sammen, saa at Sildedrivgarnet strækker sig over en betydelig Vejlængde. Fartøjet, hvorfra der fiskes, fortøjes i den ene Ende af Drivgarnet og trækker, idet det driver ad Læ til, Garnrækken med sig. Fiskeriet foregaar om Natten, hvorfor der føres Lanterner paa Fartøjet eller Garnene for at avertere forbisejlende Skibe. Drivgarnet anvendes fortrinsvis i den sydlige og østlige Del af Kattegat, sydlige Del af Sundet og Store Belt samt ved Bornholm, medens Sættegarnet fortrinsvis anvendes i den nordligste og mellemste Del af Sundet samt paa Vestkysten.

Bundgarn anvendes særlig til Foraarsfiskeriet efter Sild; det bestaar af Garn fastgjort til nedrammede Pæle. Bundgarnet bestaar af to Dele: »Hovedet« og »Raden«, hvilken sidste stilles i en ret Linie ud fra Kysten for at lede Fisken ud til det i Rundkreds opstillede Hoved, hvorfra Fisken ikke kan undslippe. Nettene i »Raden« holdes lodrette ved Vægte; Nettene i »Hovedet« holdes lodrette ved Vægte paa Siderne og Underkant af Bundstykket. Ligesom for de tidligere nævnte Garns Vedkommende, varierer ogsaa Bundgarnets Størrelse endel, saaledes: Hovedets Dybde fra 12—16 Alen, Radens Længde fra 400—600 Alen. Bundgarnet er et ret kostbart Redskab, idet dets Pris kan løbe op til 1500 Kr. Bundgarnet anvendes nu overalt paa Kysterne indenfor Skagen, og i de sidste Aar er der en betydelig Fremgang i Antallet af dem; mange Steder anvendes flere Bundgarn i Forlængelse af hinanden, hvorved de af og til komme ud i Sejlløbene og afstedkomme Vanskeligheder for Skibsfarten.

Ruser.

Ruser ere lange poseformede Net, som af en Slags Tøndebaand (Bøjler) holdes udspilede, saa at Rusen faar en cylindrisk Façon. Indeni findes anbragt flere bagud aabne, tragtformede Sække, som tillade Fisken at søge ind, men ikke ud. Indgangen til Rusen dannes af to lodretstaaende skrævende Netarme, som fæstes til nedrammede Pæle; et lodretstaaende langt Net (Raden), som leder Fisken hen mod Rusens Aabning, anbringes i Forlængelse af Rusen. I den modsatte lukkede Ende samler Fisken sig, og Rusen røgtes let ved at optage den lukkede Ende ved Hjælp af et til denne fastgjort Bøjereb, hvorpaa Rusen tømmes og atter udsættes.

Ruser anvendes til Fangst af mange Slags Fisk, hovedsagelig Torsk og Aal, til Torsk fortrinsvis i de sydlige Farvande. Aalruserne adskiller sig væsentligst fra de ovenbeskrevne Torskeruser derved, at der i den lukkede Ende anbringes en Kube, o: en aflang af Vidjer flettet, i den ene Ende lukket Kurv. I denne samles den fangede Aal, som ved Røgtningen udtages af Kuben.

Ruserne kunne sættes i Række efter hinanden og danne da Aalegaarde.

Kroge.

Det mest anvendte Krogedskab er Bakken, en lang, smækker Line, hvorfra smaa Linestykker med Kroge hænge ned; Linestykkerne anbringes med bestemte Mellemrum, og Krogene forsynes med Agn. Linerne opankres og bringes til at synke ved Hjælp af Sten e. l. Navnet Bakke kommer af, at Linerne klares op paa flade Træbakker inden Udsætningen. Længden af en »Bakke« kan sættes til omtrent 300 Fv., og som Regel hører der en halv Snes Bakker til et Fartøj. Ved Udsætningen knyttes Bakkerne sammen, saaledes at den samlede Lines Udstrækning kan løbe op til 3 à 4 Kml.

»Bakkerne« anvendes fortrinsvis paa Jyllands Vest-

kyst og ved Skagen, desuden bruges de i udstrakt Maalestok af svenske Fiskere ved Skagen, i Læsø Rende og ved Anholt.

Bevægelige Redskaber.

Trawl.

Bomtrawlen, der tidligere var almindelig benyttet, bestaar af et poseformet Net, hvis forreste, aabne brede Ende med sit øverste Lig er najet til en svær Bom, medens dets underste Lig er fastgjort til Grundrebet, som slæber langs Bunden. Ved Hjælp af et Par svære Jernbøjler, som er anbragt en paa hver Ende af Bommen, holdes Nettet i en vis Afstand fra Bunden. Bommens Længde varierer fra 25—50 Fod og Nettets Længde fra 40—200 Fod. Trawlen slæbes i en Staaltraadstrosse, hvis ene Tamp beholdes om Bord, medens den anden staar fast i en Hanefod til Trawlbommens Ender. Der fiskes med Fart, hvorved Trawlen slæbes henover Bunden, og Fisken, som findes indenfor Bommens Spændevide, optages da i Posen.

Omtrent 6 Timer efter Trawlens Udsætning hales denne indenbords og tømmes paa Dækket gennem Posens lukkede Ende, som kan aabnes.

Skovltrawlen, der i Modsætning til Bomtrawlen kun anvendes fra Damper, bestaar af et poseformet Net, hvis forreste nederste Lig er befæstet til en meget svær Staaltraadstrosse, som ved sin store Vægt holdes tæt til Bunden. For at beskytte Staaltraadstrossen mod Slid er den omviklet med Tov. For at faa Trawlposen til at aabne sig, befæstes Posens aabne Ende til to Skovle, store rektangulære, svære Træplader forstærkede med Jernbeslag. Træpladerne ere forneden stærkt belastede, hvorved opnaas, at de holde sig lodret i Vandet. Ved Hjælp af Hanefod, hvori Slæbetrossen befæstes, bringes Skovlene under Fartøjets Fart frem over til at skære ud til Siderne, og derved spredes Trawlen.

Trawlen slæbes i to Staaltraadstrosser, en til hver Skovl, de vise samlede ud over Laaringen. Ved Indhivningen skiftes den yderste Trosse forefter, medens den anden forbliver agter.

Naar Trawlen efter endt Indhivning er kommen til Borde, tages den indenbords og tømmes.

Trawlen bruges paa vekslende Dybder til Fangst af Torsk, Kuller og Fladfisk.

Vaad.

Snurrevaad er som Trawlen et poseformet Net, men med mindre Belastning. Posen fortsættes i to Arme, hvis frie Ender ere fastgjorde til to Stokke, en paa hver Side. Disse Stokke skulle forhindre, at der drejer sig Tørn i Vaaddet. Liner fra det fiskende Fartøj befæstes til Stokkene.

Snurrevaaddet bruges fra opankret Fartøj: Kutter eller Motorbaad eller ogsaa som Landdragningsvaad. Fra Kutterne ros Jollen, hvori Vaad og Liner er »skudt op«, i en stor Bue saa langt fra Kutteren, som Linen tillader. Den ene Linetamp fastgøres om Bord. Naar den, efterhaanden som Jollen er kommet længere ud, er kastet over Bord, »gives« Vaaddet, og i det Jollen søger tilbage til Kutteren, kastes den anden Line efterhaanden over Bord.

Fra Motorbaade sættes Vaaddet paa samme Maade, men Baaden besørger selv Udsætningen. Til en opankret Bøje fastgøres den ene Tamp, og til denne Bøje søger Baaden efter endt Udsætning tilbage. Linernes Længde variere, men ofte bruges indtil 1200 Fv. paa hver Arm. Ved Hjælp af et Spil foretages Indhivningen, der skal foregaa jævnt; der hives lige hurtigt paa begge Linerne, der skulle følges ad.

Snurrevaaddet, som er opfundet af en Fisker i Limfjorden, ligner de andre i Limfjorden tidligere anvendte Vaad: Pulsvaad og Bøtvaad — det fiskende Fartøj er

dog ved Brugen af disse ikke opankret — og er et meget kraftigt fiskende Redskab, hvorfor der i Fiskeriloven gøres nogle Indskrænkninger i Brugen af det. Det bruges udelukkende til Fangst af Fladfisk, hvilket Fiskeri drives i Nordsøen, Skagerrak og Kattegat.

Vaaddet anvendes dels i større Kuttere og dels i Motorbaade fra Skagen og Fiskerbyerne langs den jyske Vestkyst.

Skovlvaaddet minder om en Trawl, idet to Skovle anvendes til at sprede et Vaad, som dog ikke er direkte fæstede til Skovlene, men til Mellethalere, som igen er fastgjort til Skovlene.

Skovlevaaddet slæbes fra Fartøj under Sejl, og Brugen af det er, da Belastningen er mere end 40 Pund (Skovlens Belastning iberegnet) forbudt paa Territoriet. Det anvendes til Fangst af Rødspætter af en Del danske Fiskere i det sydlige Storebælt.

Aaledrivvaad er i Princippet som de andre Vaad, men har blot mindre Masker; det anvendes fra Sejlbaade, som drive for bakke Sejl, slæbende Vaaddet efter sig; det er belastet, saa at Vaaddet slæber langs Bunden. Det ene af Tovene, hvori Vaaddet slæbes, befæstes til Spryddet, det andet til en Udligger agter. Det anvendes i Særdeleshed i de sydligere Farvande.

Kroge.

Endelig skal omtales et bevægeligt Krogreddskab, der anvendes til at fange Makrel, hvilken Anvendelse kaldes at »dørge«. Dørgelinerne ere lange, smækre med Kroge forsynede Liner, der vises ud over Dørgestokke, som anbringes agter paa det fiskende Fartøj. Dørgningen foregaar under Fart, 3—5 Knob, helst i mørke Nætter. Denne Fiskemaade anvendes en Del af Svenskerne under Skagen.

Netfabrikationen var i gamle Dage Hjemmeindustri. »— — Vod og Sildegarn kan kærboerne binde selv; en indfødt kærbo er mere vant til at bruge sildnaal og sildgarnskælde end pen og blæk; der er ingen kvindemennesker, der er saa raske til at filere som en fisker.«

Foruden denne Hjemmeindustri er der dog i tidligere Tid ogsaa indført en hel Del Net o. l. fra Skotland, Tyskland og Sverrig. Nu har Danmark sine egne Netfabriker (i København og Helsingør), hvorfra der endogsaa udføres Varer.

C. Foranstaltninger til Fiskeriets Fremme.

Havneanlæg m. m.

Som flere Gange nævnt tidligere spille Havne og Afsætningsforholdene en betydelig Rolle for Fiskeriets Udvikling, navnlig naar Fiskeriet — som det danske — er anlagt paa at bringe Fisken fersk, og, hvor det er muligt, levende paa Markedet, og vi skulle derfor i korte Træk fremstille, hvad der er udført i den Retning for at ophjælpe Fiskeriet.

Foruden de alt omtalte Frederikshavns og Esbjergs Havne, hvis Betydning for Fiskeriets Udvikling er paa- vist, fremkom allerede i første Halvdel af forrige Aarhundrede Ønsket om en Havn til Støtte for Fiskeriet i den sydlige Del af Kattegat. I Midten af 50'erne paa- tænkte man derfor at bygge en Havn paa Hesselø; men Planen blev opgivet, og man nøjedes med Grenaa Havn (i sin nuværende Skikkelse anlagt 1873—79), som dog daarligt kunde tilfredsstille Kravene som Afsætningssted i det sydlige Kattegat. Havnen var lille og under visse ugunstige Vejrforhold umulig at søge ind i.

Ved Hundested anlagdes en Anlægsbro i 1862. I 1885 byggedes en Havn, som i 1892—93 for Statens Regning omdannedes til en Øhavn, en Foranstaltning der dog ikke afhjalp de Mangler, som Tilsanding be-

virkede. Uddybninger maa foretages to Gange aarlig, for at Havnen kan besejles.

Der planlagdes derfor en Havn paa Anholt, og efter at en Del Undersøgelser var anstillet, bestemte man sig til Anlæg af en Havn paa NV. Siden af Øen. Den blev aabnet 1902, og det stærke Besøg af baade danske og svenske Fiskere, som den, navnlig i Sildetiden, er Genstand for, beviser tilstrækkeligt Havnens gode Nytte. I 1903 søgte over 14000 Fiskere Havnen, hvor driftige Folk fra Grenaa og København opkøbe Fisken.

Paa Læsø er anlagt to Havne, en paa Vestsiden og en paa Nordsiden (1904), hvilket har bevirket at Læsøboerne nu, i Modsætning til tidligere, i ikke ringe Udstrækning deltag i Fiskeri.

Frederikshavn Havn er gentagende Gange bleven udvidet; sin nuværende Form har den faaet efter Arbejder, der afsluttedes i 1891, og Frederikshavn har været og er den Dag i Dag Hovedafsætningsstedet for Fiskeriet i det nordlige Kattegat.

Da Fiskeriet trak ud i Skagerrak, hævdede mange Røster sig for Anlægget af Havn her. De Steder, der udpegedes som egnede til Havneanlæg, var Hanstholm, Hirtshals eller Skagen. Som bekendt endte Overvejelserne med Anlægget af Skagens Havn 1904—07. Den vil sikkert faa stor Betydning for Fiskeriet i Almindelighed, men navnlig vil Skagboerne have stor Nytte af Havnen.

Som Bevis paa, hvorledes Fiskeriet i Skagen er under Udvikling, skal anføres, at medens der i Aaret 1900 ikke fandtes en eneste Motorjolle, var der i 1905 ikke mindre end 83 af disse moderne Fiskerbaade i Brug.

I 1855 fandtes i Skagen 209 Fiskere, i 1873 288 Fiskere, og i 1905 er det samlede Antal 605. Det samlede Fiskeriudbytte var i 1905 ca. 600 000 Kr., og Værdien af Baade og Redskaber ansloges til c. 502 000 Kr.

Frederikshavn, Anholt og Skagens Havne er anlagte

af Staten, men desuden har Staten i rigelig Maalestok givet Understøttelser og Laan paa billige Vilkaar til Anlæg af mindre, kommunale og private Havne.

Paa Vestkysten er, Esbjerg undtagen, endnu ikke anlagt nogen Havn, skønt Spørgsmaalet har staaet paa Dagsordenen i mange Aar; man har inskrænket sig til at bygge Læmoler ved Hirtshals, Hanstholm og Vorupør.

Samtidig med Havnenes Udvikling er Udviklingen af Jernbanenettet gaaet for sig, saaledes at en hurtig Forsendelse af den let fordærlige Vare til hver Egn i Landet er muliggjort. Endelig kan her anføres, at til Hjælp for Fiskens Afsætning i Udlandet, har Staten ansat en Fiskeriagent i Udlandet, som ved at studere Forholdene paa Stedet yder danske Fiskere god Hjælp.

Foruden Havneanlægene har Staten paa anden Maade lettet Fiskernes Færden paa Søen rundt omkring i Farvandene: ved Udlægning af Lystønder, »fiskefri Vagere«, Oprettelsen af mange mindre Fyr samt Rydninger af forskellige Hindringer for Fiskeriet.

Har Staten endnu ikke set sig istand til at skride til Anlæg af en Vestkysthavn som Tilflugtssted for de vestjydske Fiskere, har den paa anden Maade bidraget til at hjælpe disse Fiskere at overvinde de Farer, som Landing paa den aabne Kyst, under ugunstige Vejrforhold, kan medføre.

Saaledes er der langs Jyllands Vestkyst fra Skagen til Blaaavandshuk oprettet en Række Fare-Signalstationer, som ved Signaler til de mod Land søgende Baade angiver de for Landing heldigste Steder, naar denne er besværliggjort ved pludselig opstaaet Brænding. Disse Stationer staa under Tilsyn af en Tillidsmand, valgt af »Dansk Fiskeriforening«, der har været medvirkende ved Stationernes Oprettelse.

Skulde Fiskerne under Udførelsen af deres Daad paa Søen pludselig blive overrasket af saadant Uvejr, at Landing er umulig, har Staten anskaffet to Rednings-

dampere, der ere stationerede i Limfjorden tæt ved Thyborøn Kanal, og som altid ere klare til med kort Varsel at stikke i Søen og bjerge Fartøjer med deres Besætninger og Redskaber. For saa hurtigt som muligt at kunne faa Efterretninger, er der anlagt Telefonledning mellem alle Redningsstationerne, og i Aaret 1902 er der bleven oprettet traadløs Telegraf mellem Blaavandshuk Fyr og Fyrskibene paa Horns Rev og Vyl. Redningsdamperen »Vestkysten« har været stationeret i Limfjorden siden 1895, og »Vesterhavet« indtog sin Station i 1904. Disse Damperes udmærkede Arbejde under Kaptajnerne Mortensen, J. Christensen og W. Larsens dygtige Ledelse er tilstrækkelig kendt. — Endelig skal anføres, at den siden 1900 i Esbjerg stationerede Fyrtransportdamper »Nordsøen« ofte har optraadt som Redningsdamper og ydet Fiskerne stor Hjælp i kritiske Øjeblikke.

For at anmelde kommende uroligt Vejr har Meteorologisk Institut oprettet Stormvarselsstationer rundt omkring i Landet i Byer, hvorfra Søfart drives i større Maalestok. Fra en ved Havnen oprejst Mast vises Signal for det urolige Vejrs Natur, og paa let tilgængelige Steder er meteorologiske Vejrberetninger opslaaet.

Fiskeredskaber.

Siden 1901 er der givet Kommunerne Statslaan til videre Udlaan til Fiskere og Fiskeriselskaber som Hjælp til Anskaffelsen af Fartøjer og Redskaber, navnlig tjenlige til Havfiskeri, og ved Lov om Fiskerilaan af 22. April 1904 er der givet Regeringen Bemyndigelse til at anvende aarlig til direkte Udlaan til Fiskere indtil 200 000 Kr. og til Laaneforeninger for Fiskere indtil 150 000 Kr. Laan gives kun til Anskaffelse af større Fartøjer til en Værdi af mindst 3000 Kr.

Oprettelsen af biologisk Station.

Man har længe haft Forstaaelsen af, at et nøje Kendskab til Havets Dyreliv og Fauna var en nødvendig

Betingelse for Udviklingen af vort Fiskeri. Den bekendte Zoolog G. Winther begyndte i 70erne en Række Undersøgelser af Havbunden, Havets Strømninger, dets Temperatur og Saltholdighed samt Fiskenes Liv. Desværre gjorde hans Død Ende paa disse første Forsøg. I Aaret 1883 fortsatte nuværende Havnekaptajn C. F. Drechsel i Forbindelse med nuværende Forstander for biologiske Station, Dr. phil. J. Petersen, de ved G. Winthers Død afbrudte Undersøgelser. Fra Kanonbaaden »Hauch« (Fiskeriinspektion indenfor Skagen) foretoges desuden hvert Aar en Række Skrabninger for at undersøge Havbunden i de danske Farvande, Fiskenes Livsforhold, Vandringer, Vækst, Formering m. m. Rødspætter, som i store Mængder fangedes, blev mærkede og atter sat ud, og Fiskerne, som gennem Bekendtgørelse var opfordret dertil, sendte atter disse til Fiskeriinspektionen, naar de fangede dem.

I Aaret 1889 oprettedes den biologiske Station, idet en af Marinens Transportbaade indrettedes hertil, og fra denne er Undersøgelserne fortsatte hvert Aar. I de senere Aar er ligeledes mærkede Torsk udsat saavel i Farvandene indenfor som udenfor Skagen.

»Hauch«, som endnu foretog Havundersøgelserne, slæbte Transportbaaden til de af Forstanderen ønskede Steder. I Aaret 1902 fik Stationen Damperen »Salling-sund«, og dermed ophørte Fiskeriinspektionen at beskæftige sig med de omtalte Undersøgelser. Derimod er der siden 1889 foretaget Undersøgelser af Strøm, Temperatur og Saltholdighed fra en Del af Marinens Skibe, som i de første Dage i Maanederne: Februar, Maj, August og November hvert Aar foretage disse Observationer i Linier, der ligger tværs over Kattegat og Østersøen.

Fiskerilove m. m.

Som alt, hvad der hører til Søen, er ogsaa Fiskeriet først sent kommen ind under lovbundne Former, dels

vel fordi Fiskernes Liv og Færden faldt udenfor det daglige Samfundsliv, dels fordi man savnede et videnskabeligt Grundlag for Lovbestemmelser, hvilket først er bragt tilveje ved de lige ovenfor omtalte Virksomheder. Der skal her gives en kort Oversigt over Love Fiskeriet vedrørende.

Som ovenfor nævnt er de ældre Tiders Fiskerilovgivning ikke omfangsrig. Provinsiallovene: Skaanske Lov, de sjællandske Love og jyske Lov fastsætter Bestemmelser, hvorefter det maa forstaas, som Fiskeri i Havet ved Kysterne var frit for Enhver — indlændiske som udlændiske, imod at de erlagde den Afgift, som derfor maatte være foreskrevet — medmindre Kongen havde udstedt Forbud derimod, eller han havde forbeholdt sig selv Fiskeri, eller en Enkelt være sig Strandejeren eller Andre — ved særlig Bevilling havde erholdt Eneret til Fiskeri eller derpaa havde anden Adkomst.

Kongen forbeholdt sig selv Ejendomsret til visse Fisk, som vare saa store, at en Mand ikke kunde magte dem, navnlig Hval og Lyft¹⁾, og desuden Stør paa Grund af deres Kostbarhed, naar disse drev ind paa Forstranden enten levende eller døde.

I Haandfæstningen bandt Kristian II og Frederik I sig til »ikke at hindre eller hindre lade dem, som ved Stranden boer, at de maa jo bruge det Fiskeri, som de haver gjort af Arilds Tid uden al ny Afgift.«

Sildefiskeriet i Øresund under Skaanes Kyster fra det 12—16 Aarhundrede gav Anledning til Udstedelse af en Del Politiforordninger. Da der ofte var oversejlet Fiskere i Øresund navnlig i Sildetiden, blev det i Frederik II's Særet af 9 Maj 1561 strængeligen budet og befalet, at alle Skippere, indlændiske som udlændiske, som

¹⁾ Lyft er ifølge det danske Videnskabernes Selskabs Ordbog en Slags stor Fisk i salt Vand, der ligner Tantheje, en Slags Makrel, Thunfisk (Tidsk. f. Fiskeri 1868 Side 12)

sejle gennem Øresund, skulle om Natten ankre og sætte Lanterne i Tiden fra Scti Bartholomæi Apostoli og til Scti Dionysii Dag¹⁾, paa det at fattige Fiskere kunne undflye deres egen Skade og Fordærvelse.

I Brev af 1548 fra Kristian III til Indbyggerne paa Manø, Fanø, Sønderhoved, Langeled, Vesterside, Nyminde og paa alle andre slige Fiskelejer under Vesterlands Side, udi Ribe Stift liggende, forbydes det at bortsælge Fisk til udlændiske Købmænd, men kun til danske Undersaatter.

I Brev af 10 Juni 1552 om Fiskeri ved Vesterstrand forbydes det udlændiske Fiskere at anløbe og besøge de Købstæder, som ligger mellem Ribe og Ringkøbing, for at disse Indbyggere desbedre kunne komme til at bruge deres Næring og Bjærgning.

I Christian V's Danske Lov af 15 April 1683 gives en Del Bestemmelser om Fiskeri, men disse angaa kun Ferskvandsfiskeri og Fiskeriet i Limfjorden, Aale- og Laxe-fiskeriet, og af senere Lovbestemmelser findes kun forskellige Love om Limfjordsfiskeriet.

Følgen af, at der kun fandtes faa regulerende Lovbestemmelser, var, at Fiskeriet blev drevet fuldstændig hensynsløst og ukontrolleret. Fra mange Steder af Landet klagedes i Midten af forrige Aarhundrede over Rovfiskeri og navnlig over Aalefiskeri med et fra tyske Fiskere stammende Drivvaad. Den første Lov vedrørende Saltvandsfiskeriet udenfor Limfjorden, der søgte at værne mod Rovfiskeri, var Loven af 9 Marts 1872 om Forbud mod Fiskeri med Bundslæbevaad paa dansk Søterritorium.

Loven viste sig imidlertid snart utilstrækkelig, og Indenrigsministeriet nedsatte derfor en Kommission med Birkedommer H. V. Fiedler som Formand for at tage under Overvejelse, hvilke Bestemmelser der dels ad Lovgivningsvejen, dels administrativt burde træffes til Regulering og Ordning af Fiskeriet i vore Farvande.

¹⁾ fra d. 24 August til 9 Oktober.

Kommissionen samledes i August 1873, og Resultatet heraf blev et Forslag til Lov for Fiskeriet i Danmark. Dette Forslag, der blev forelagt Rigsdagen Aar efter Aar, blev efter mange Overvejelser og Ændringer endelig vedtaget og stadfæstet den 5 April 1888.

I Lovens §1 fastsættes, at paa dansk Søterritorium skal det, med de af Loven fastsatte Begrænsninger, staa enhver, der enten har Indfødsret eller har haft Ophold her i Landet i mindst 2 Aar, frit for at drive Fiskeri over alt, hvor ingen særlig Ret til Fiskeriets Udøvelse er erhvervet. Alle andre skal det være forbudt at drive Fiskeri paa dansk Søterritorium.

De Begrænsninger, som Fiskeriloven og senere Love har fastsat med Hensyn til Fiskeriet indenfor Søterritoriet, er navnlig Bestemmelser om Fiskeriredskabers Indretning og Forbud mod visse stærkt fiskende Redskaber, Fastsættelse af Fredningstider for visse Fiskearter og paa enkelte Steder Oprettelse af saakaldte »laasede Vande« (med Hensyn til Aalefiskeri).

Fiskeriloven har, som det ses, lagt Søterritoriet til Grund for Fastsættelsen af Grænsen mellem Danskes og fremmedes Fiskeri. Denne Regel er dog ikke ny for Fiskeriloven. Som det vil ses nedenfor, har det været en almindelig antaget, med Folkeretten stemmende Regel, at fremmede vare udelukkede fra at fiske paa Søterritoriet.

Med Hensyn til dettes Udstrækning bemærkes følgende: det er nu, i Modsætning til ældre Tidens Opfattelse, en i Folkeretten almindelig anerkendt Sætning, at det aabne Hav er frit. Denne Sætning, der navnlig blev hævdet med stor Styrke af Hugo Grotius (1583—1645) i hans Værk »mare liberum«, der var et Forsvar for den hollandsk-ostindiske Handelsfrihed, har efter hans Tid fundet Almengyldighed i Folkeretten. Paa den anden Side anerkender Folkeretten ogsaa en vis Indskrænkning i Reglen om det aabne Havs Frihed for alle, idet den erkender, at hvert Land maa udøve

en særlig Raaden over den Del af Havel, der støder op til Kysten: det saakaldte Søterritorium.

Om dettes Udstrækning hersker der derimod megen Tvivl i Folkeretten, idet der ikke findes nogen almindelig anerkendt Regel derom. I ældre Tider lagde man i saa Henseende Vægten paa Kanonskudsafstanden, første Gang opstillet af Hollænderen C. v. Bynkershoeck (født 1673): terræ dominium finitur, ubi finitur armorum vis, hvorefter et saa stort Stykke af Havet, der fra Land kunde beherskes af Skyts, ogsaa var undergivet vedkommende Lands Raaden.

Reglen om Kanonskudsafstanden afgav dog ikke nogen fast Maalestok for Udstrækningen af Søterritoriet, og navnlig, efterhaanden som der opfandtes længere rækkende Skyts, blev denne Regel uanvendelig. Det beroede da paa hvert Land, hvorlangt dette vilde og kunde udstrække Søterritoriet indenfor den givne Grænse: Kanonskudsafstanden.

I 1793 fastsatte Nordamerika 3 miles Grænsen som Norm for sit Søterritorium, og denne er nu almindelig anerkendt af de fleste Stater, navnlig med Hensyn til Fiskerivæsnet, idet saa godt som alle Fiskerikonventioner kun forbeholder vedkommende Lands Undersaatter Eneret til Fiskeri 3 Kvartmil fra Land.

Som Neutralitetsgrænse er Reglen om 3 Kvartmil anerkendt f. Eks. med Hensyn til Suez Kanalen og af Nordamerika og England.

Danmark har i Konventionen om Fiskeripolitiet i Nordsøen (Haagerkonventionen) af 6. Maj 1882 anerkendt 3 Kvartmilgrænsen, medens vi i Konventionen af 14. Juli 1899 om Fiskeriet med Sverrig delvis anerkender et Søterritorium paa 4 Kvartmil.

Men bortset herfra har det vistnok været almindelig antaget i længere Tid, at vi kun hævder 3 Kvartmil som Grænsen for vore Fiskeres Eneret.

Loven af 5. April 1888 var et stort Fremskridt.

Foruden Bestemmelsen om danske Fiskeres Eneret paa Søterritoriet indeholder den Regler om Fiskeriets Udøvelse ved paa den ene Side at give Fiskerne saa frit Spillerum som muligt, og paa den anden Side at forhindre Rovfiskeri ved at give bestemte Regler for Redskabers Art og Maskevidde og ved at forbyde Salg af umoden Fisk, selv om den er fanget udenfor Søterritoriet. Loven er dog langt fra bleven hilst med Glæde af Fiskerne, som have beklaget sig over de stærke Indskrænkninger, den paabyder. Landbrugsministeriet nedsatte derfor i 1902 en Kommission for at revidere Fiskeriloven, og Forhandlinger om en ny Lov er ført i Rigsdagen, uden at der dog er opnaaet noget Resultat.

Ved Lov af 23. Marts 1888 forbydes Forhandling af spirituøse Drikke i Nordsøen udenfor Søterritoriet (ved Bekendtgørelse af 23. Maj 1894 er Loven noget udvidet).

Ved Lov af 7. April 1900 skærpedes den i Fiskeriloven af 5. April 1888 § 58 fassatte Straf for ulovligt Fiskeri med Trawl.

Som Følge af Motorens Indførelse som Drivkraft i Fiskerfartøjer er der udstedt Bekendtgørelse af 10. Juni 1905 ang. nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer og Bekendtgørelser af samme Dato om Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 16 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. af 15. Februar 1903 § 28 ommeldte Tilsynsbog i Fiskermotorfartøjer.

Endelig skal anføres, at ved Lov af 3. April 1900 om danske Fiskeres Forsikring i Ulykkestilfælde skal enhver Fisker være forsikret i en af Indenrigsministeriet anerkendt Forening. En saadan er Ulykkesforsikringsforeningen for danske Fiskere, der ligesom Understøttelsesforeningen for Enker og Børn efter paa Søen forulykkede Fiskere søger at formindske de Tab, som det haarde Erhverv undertiden medfører.

*Private Mænds og Fiskernes egne Bidrag til Fiskeriets
Udvikling.*

Foruden Statens Hjælp til Fiskeriets Opkomst har det heller ikke manglet paa Interesse for Fiskerisagen fra private Mænds Side. Foruden de tidligere nævnte Mænd har saaledes den nylig afdøde Professor A. Feddersen ydet vægtige Bidrag til Udbredelsen af Kundskab til alt, hvad der stod i Forbindelse med Fiskeriet. I Tidernes Løb har der været udgivet en Del Tidsskrifter for Fiskeri, og endnu udkommer det i 1882 begyndte Ugeblad »Fiskeritidende«, og fra 1903 er udkommet endnu et Blad »Grenen«

Af ikke ringe Betydning, særlig for Fiskernes egen Udvikling, har Dannelsen af Fiskerforeninger været. I Aaret 1887 dannedes »Dansk Fiskeriforening« ved Sammenslutning af to tidligere eksisterende Foreninger. Denne Forening har paa mange Maader arbejdet paa at ophjælpe det danske Fiskeri; ved at lade afholde Foredrag i Fiskerbyerne om Emner, der særlig have Betydning for det paagældende Steds Fiskeri, har Foreningen virket til Oplysningens Fremme; endvidere har den jævnlgt udgivet Smaaskrifter om forskellige Emner, Fiskeriet vedrørende; endelig har den i 1905 udsendt Sygeplejersker fra det røde Kors, som paa forskellige Steder i Landet har holdt Samariterforedrag for Fiskerne, en Virksomhed der ønskes fortsat, og hvortil Landbrugsministeriet yder nogen Understøttelse.

For om muligt at udrydde Sælhundede og Aalekrager, der begge anrette store Ødelæggelser paa Fiskeriet, har Foreningen siden 1889 udbetalt Præmie for hvert dræbt Eksemplar.

Ved en Hjælpefond understøtter Foreningen tilskadekomne Fiskere eller forulykkede Fiskeres Efterladte.

Ledelsen af „Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug«, stiftet 1889, er hos dansk Fiskeriforening.

Af det foregaaende vil det ses, at det ikke har manglet paa Interesse for Fiskeriet, hverken fra Statens eller fra Privates Side. At Fiskeriet er gaaet frem, vil ogsaa ses af nedenstaaende Tabel over Udbyttet, udtaget af Fiskeriberetningerne for de paagældende Aar:

Aar	Antal Fiskere	Vestkyst-fiskeriet	Limfjords-fiskeriet	Øvrige Farvande udenfor Skagen	Samlet Værdi af Saltvands-fiskeri
		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1887	c. 10 000	990 600	467 240	3 481 730	4 948 570
1897		765 980	1 029 370	4 619 800	6 415 150
1898		638 920	1 032 660	4 448 860	6 120 450
1899		943 230	1 186 800	5 409 460	7 539 490
1900		921 030	1 245 490	5 593 400	7 759 920
01	10 131	982 500	1 270 650	6 430 820	8 683 970
02		1 364 170	1 243 290	7 270 000	9 877 460
03		1 312 950	1 362 940	7 274 400	9 950 290
04		1 419 860	1 295 130	7 651 000	10 365 990

Dog synes det, som om Havfiskeriet endnu langt fra indtager den Plads, man af Danmarks gunstige Beliggenhed midt imellem fiskerige Farvande med en Fiskerbefolkning, som ofte har vist, at den ikke manglede Mod til at binde an med det lunefulde Element, kunde vente.

Det er mærkeligt, at vi herhjemme ikke kunne faa Fiskeri med Dampere i Gang, naar dog saa mange andre Nationer, hvis Fiskeri er langt yngre end vort, har kunnet gøre det. Markederne er aabne for os: til England er vor Udførsel i stadig Stigen, til Tyskland er den vel gaaet noget ned, men da engelsk Trawlfisk afsættes i de tyske Nordsøbyer, kunde dansk Fisk vel ogsaa finde Købere — og endelig er det i de sidste Aar gaaet op for mange herhjemme, at Trawlfisk er en meget god Vare; men de danske Dampere, som have forsøgt Trawlfiskeri, have ingen Efterlignere.

Til Startning af et saadant Foretagende behøves naturligvis en betydelig Kapital, men selv om denne kunde skaffes tilveje, vil den danske Fiskerbefolkning neppe give sig i Lag med Trawlfiskeri i Nordsøen; dette Fiskeri ligger ikke for danske Fiskere, som ikke er skikkede til at udføre det haarde Arbejde ved Behandling af de svære Redskaber, som Trawlfiskeri i Nordsøen kræver.

Fra Arilds Tid er de danske Fiskere vant til Fiskeri i Nærheden af Hjemmet eller i hvert Fald i Nærheden af Kysten. Driftsomkostningerne er ved saadant Fiskeri ikke store, og Fisken tages lige udenfor Kysten. Evnen til Samarbejde, som et stort anlagt Fiskeri nødvendigvis kræver, mangler den nord- og vestjyske Fiskerbefolkning. Om Fiskeriet ved Skagen fortælles saaledes¹⁾, at en yngre Fisker havde anskaffet sig et Snurrevaad, da han havde set det udmærkede Resultat, man havde opnaaet med dette Redskab i Limfjorden. Til at trække Snurrevaaddet i Land behøvedes Hjælp af andre Fiskere, men denne Hjælp kunde han umulig faa, fordi de ældre Fiskere modarbejdede ham. Først senere lærte Fiskerne her, at Redskabet var godt egnet til Rødspættefiskeri.

Denne Egenraadighed og Modvirken hverandre giver sig i Kutterne Udslag i Mangel paa Disciplin. Føreren lystre ikke sin Reder, og Folkene lystre ikke Føreren, og dermed er det givet, at det maa gaa ud over Fiskeriet. I Aaret 1903 henvendte en Reder sig til Fiskeriinspektionens Chef for at opnaa dennes Hjælp til at tvinge en Kutter til at vende tilbage til Hjemstedet. Kutteren fiskede paa egen Haand og havde i længere Tid ikke agtet paa de Ordre, som Rederen gav. Sagen henhørte imidlertid under Politiet, og herfra var Inspektionen ikke opfordret til at medvirke.

Sammenlignet med den agerdyrkende Del af Be-

¹⁾ Fiskeritidende 31. Marts 1885

folkningen, som nutildags nøje kender Husdyrenes Levevis, Jordens Beskaffenhed og rette Udnyttelse og alle Fremskridt paa Agerbrugets Omraade, maa Fiskerbefolkningen siges at staa langt tilbage med Hensyn til Kendskab til Havets Dyreliv og andet Fiskeriet vedrørende, saasom Fiskerilovgivning, internationale Søvejsregler, Kendskab til Navigation, Vejlære og Vejrberetningernes Betydning, fremmede Fiskeres Redskaber og Fiskemaader og Statistikkens store Betydning for Fiskeriets Udvikling. Fiskerne trænge som Landbefolkningen til Undervisning, og det har været under Overvejelse at oprette et Skoleskib for Fiskere, hvor de foruden praktisk systematisk Øvelse ogsaa kunde faa de fornødne teoretiske Kundskaber.

I Tyskland, hvor Regeringen af Hensyn til Flaaden viser Fiskeriet stor Interesse, findes Skoler for Fiskerne. I England ligeledes, i Grimsby f. Eks. er der en Slags Skole eller Hjem for unge Fiskere, som her kunne faa Undervisning i de almindelige Skolefag og nautiske Fag samt Gymnastik og Svømning. Ved Læsestuer og hyggelige Opholdsrum søger »Hjemmet« at trække Fiskerne til sig og bort fra de mange Knejper, som altid findes i de engelske Havnebyer, og »Hjemmet« støtter derved Maadeholdssagen.

I Erkendelsen af, at der ved en bedre Oplysning blandt Fiskerne skabes Muligheder for Fiskeriets Udvikling, har en Komité med Konsul Christian Cloos som Formand i Aaret 1898 oprettet en Fiskerskole i Frederikshavn. Skolen, som understøttes af Staten, giver unge Fiskere Undervisning i et Pensum, der er fastsat ved Loven af 30. Marts 1892 om Styrmandseksamen, hvis § 5 og 6 lyder saaledes:

§ 5. Til Sætteskipperprøven kræves:

1. Navigation. Loggen og Loddets Indretning og Brug, Kompasset, Misvisning, Deviation, Afdrift og Strøm, kort Begreb om Søkort. At bestemme Skibets Sted i

Kortet ved Pejling og Afstand samt Krydspejling. Ved Afsætning i Kortet at kunne finde Beliggenheden af det Sted, hvortil man ved Sejlads er naaet. Ved Opmaaling i Kortet at kunne finde Kursen og Distancen mellem to Steder.

2. Internationale Regler. Redningsapparater. De internationale Søvejsregler.

§ 6. Fiskeskipperprøven omfatter foruden Kravene til Sætteskipperprøven:

1. Aritmetik og Geometri. Praktisk Regning med hele Tal, almindelige Brøker og Decimalbrøker. Proportioner. Rette Liniers gensidige Stilling. Cirklen. Trekanten. Kuglen og Linier paa dens Overflade. Decimal- og Kordeskala.

2. Navigation. Gradenet paa Jorden og paa Himmelskuglen. Reflektionsinstrumentet. Bestikregning. Bestemmelse af Bredden ved Højden af Solen i Meridianen.

Fiskeskipperprøven kan aflægges sammen med eller ved en Tillægsprøve til Sætteskipperprøven.

Foruden disse lovbefalede Eksamensfordringer søger Skolen at bibringe Eleverne Kendskab til:

1. Bestemmelse og Deviationsundersøgelse ved Polarstjernen.

2. Bestemmelse af det omtrentlige Høj- og Lavvandsklokkeslet.

3. Bestemmelse af Skibets Sted ved Vinkelmaaling, naar kendte Punkter ere i Sigte.

4. Søloven, særlig hvad der vedrører Skipperne, og dels i Vejrlære, særlig Barometerets Indretning og Brug i vore Farvande, og

5. Som Øvelse i Dansk Indførelse af forskellig Art i Skibsdagbogen, Udfærdigelser af Anmeldelser om Søforklaring o. l.¹⁾.

¹⁾ Beretning om Frederikshavns Fiskeskipperns skole.

For Navigationseksamenskommissionen afholdes Prøverne.

Paa flere andre Steder er der i de senere Aar oprettet Skoler, saaledes afholdes paa Vallekilde Højskole en Skole for Fiskere; disse overværer Foredragene samt deltage i Retskrivning, Skønskrivning og Legemsøvelser. Særlig Undervisning gives Fiskerne i Havets Naturhistorie, Fiskenes Levevis, Yngleforhold og Fangstmaader. Fiskeriloven gennemgaas og endelig gives der Fiskerne Undervisning i den Del af Navigationen, som fordres til at bestaa Fiskeskipperprøven. Skolen afholdes fra November—April.

Esbjerg Fiskerskole fra November—Marts har som Undervisningsfag almindelige Skolefag samt Fiskerilære, Dansk, Engelsk, Bogholderi og praktisk Sømandskab m. m.

Esbjerg Sømands- og Fiskerhjem, stiftet i 1903, giver Lokaler til Skolen, der aabnedes 1904.

I Skagen, Vordingborg og Masnedsund aabnedes 1904 Aftenskoler for Fiskere, som her faa Undervisning i Regning, Geometri, Geografi, Skrivning, Dansk, Naturkundskab, Biologi og Navigation.

Skolerne varer fra November—Marts.

Ved Anholt Havn bliver i Aar oprettet et Fiskerhjem, med Samlingsstue og billig Provianteringsforretning uden Udkænkning af spirituøse Drikke.

Sønæringsloven af 1892 bestemmer, at Fiskeriet indenfor Nordsøens Grænser er fri Næring, men det er et Spørgsmaal om denne Bestemmelse nutildags er forsvaret; i hvert Tilfælde har »Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug« paa Grund af de store Tab, som denne i de sidste Aar har lidt, i 1905 fastsat større Fordringer med Hensyn til Skippernes Kundskaber. Det forlanges nemlig ved Forsikring af Dæksfartøjer, der skulle besejle Nordsøen, at Føreren — med mindre »Forsikringen« udtrykkelig giver Tilladelse i

modsat Retning — skal have erhvervet Ret som Fiskeskipper (for ældre Skippere gælder nogle Undtagelser). Naar der ses hen til de Kapitaler, det drejer sig om, og de Farer for Liv og Gods, som daarlig Navigation rummer, er det et Spørgsmaal, som burde overvejes, om ikke Førerer af Fiskefartøjer af f. Eks. over 20 Tons burde have taget Fiskeskippereksamen. En saadan Foranstaltning vilde sikkert skabe større Sikkerhed paa Søen og et bedre Forhold om Bord.

At det ikke er smaa Kapitaler, vil fremgaa af nedenstaaende Tabel:

Summarisk Oversigt for 1904.

	udenfor Skagen	indenfor Skagen
Antal Fiskere	2 290	11 248
Fartøjers Værdi	1 445 185 Kr.	5 355 341 Kr.
heraf Kuttere til Storfiskeri	34	212
til samlet Værdi	405 400 Kr.	2 017 800 Kr.
og Dampere		2
til samlet Værdi		65 000 Kr.
Redskabers Værdi	301 023 Kr.	4 684 845 Kr.

Paa Finansloven 1906—1907 findes opført nedenstaaende Beløb Fiskeriet vedrørende:

§ 18. Landbrugsministeriet.

B. Fiskeri.

1. Til Fiskeri i Almindelighed.
 - a. Til Fremme af Saltvandsfiskeri..... Kr. 24 000
 - b. Til Fremme af Ferskvandsfiskeri..... - 8 000

 32 000. 00
2. Til den i Lov af 5. April 1888 om Fiskeriet i Danmark ommeldte Kontrol 69 088. 25
3. Tilskud til »Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug« 30 000. 00

4.	Til Tilsyn med Fiskerierne i Farvandene inden for Skagen, Limfjorden undtagen Heraf ekstraordinært 3 500 Kr.	56 600. 00
5.	Udgifter ved Indregistreringen m. m. af Fiskefartøjer	5 500. 00
6.	Til Præmier for Drab af Sælhundede og Aalekrager anslaaes	4 000. 00
7.	Til Driften af dansk biologisk Station.	25 329. 00
8.	Til Dansk Fiskeriforening	19 400. 00
9.	Understøttelse til Skibbygmester E. C. Benzon af Nykøbing paa Falster	600. 00
10.	Til Bemanding og Drift af Redningsdamperen »Vestkysten« Heraf ekstraordinært 3 880 Kr.	30 315. 00
11.	Til Bemanding og Drift af Redningsdamperen »Vesterhavet«	35 142. 00
12.	Til Varetagelse af det danske Fiskeris Interesser i Udlandet anslaaes	10 000. 00
13.	Til Tilsyn med Fiskeriet i Randers Fjord og Gudenaas m. m.	7 400. 00
14.	Til Pasning og Vedligeholdelse af forskellige Ledefyr for Fiskere	1 570. 00
15.	Tilskud til Fiskeskipperskolen i Frederikshavn	2 000. 00
16.	Tilskud til Fiskerskolen i Vallekilde ..	1 200. 00
17.	Til Rejseunderstøttelser til Fiskere ...	3 000. 00
		Kr. 333 144. 25

§ 23. Marineministeriet.

Kanonbaaden Grønsund med Besætning af 49 Mand paa Fiskeriinspektion i Nordsøen og i Skagerrak i 6 Maaneder à 4 200 Kr. maanedlig	25 200. 00
1 Torpedobaad af 1ste Klasse paa Fiskeriinspektion i Nordsøen og Skagerrak i 2 Maaneder à 3 800 Kr. maanedlig ...	7 600. 00
Kr. 32 800. 00	

§ 26 (andre og overordenlige Statsudgifter).

7.	Til Vedligeholdelse og Tilsyn med Faresignalstation for Fiskere indtil	2 000. 00
8.	Til Anbringelse af en Lysbøje ved Topsand, samt til Pasning og Vedligeholdelse af samme	6 750. 00
9.	Tilskud til Pasning af Faresignalstationer for Fiskere	3 000. 00
10.	Til Anskaffelse af Signalmateriel til Faresignalstationer for Fiskere	4 000. 00
11.	Til Anskaffelse af en Motorbaad til Brug for Fiskerifogden paa Bornholm	3 100. 00
		Kr. 18 850. 00
		(Fortsættes).

Fiskeri og Fiskeriinspektion i danske Farvande.

Af Premierløjtnant A. Topsøe-Jensen.

(Sluttet.)

D. Fiskeriinspektion.

Som ovenfor nævnt var ulovligt Fiskeri ved de danske Kyster allerede tidligt drevet af fremmede Fiskere, og man søgte derfor saa godt som muligt at værne sig mod disses Overgreb.

I et den 12. Maj 1696 til Gehejmerraad Otto Krabbe udstedt Reskript angaaende de svenske Fiskere, som fiskede under Sjælland, hedder det:

»Saasom vi fornemme, at udi Isefjorden skal opholde sig nogle svenske Fiskere, som med deres Baade skulle fare langs under vort Land Sjælland fra Vigen for Roskilde til Vigen ved Dragsholm¹⁾ og fiske, ligesom de selv ville, saa er det vor Villie og Befaling, at du dem strax paa en god Maade lade afvise og siden ej tilsteder dem eller andre svenske Fiskere deres Fiskeri her under Landet at bruge, helst efterdi de Svenske ej skulle ville tillade vore Undersaatter under Skaane at fiske.«

Fra Skagen klagedes over svenske Fiskere, som i høj Grad og paa Aarets bedste Fisketid generede Indbyggerne, idet de satte deres Redskaber tæt under Land.

Stiftamtmanden i Aalborg fik derfor ved Reskript af 15. December 1758 Ordre til at lade svenske Fiskere advare at entholde sig fra saadant til Skade for de skagenske Indvaanere og andre danske Undersaatter ubeføjede Fiskeri, og ifald sligt ikke skulde frugte, skulde han lade dem det forbyde ved Øvrigheden.

Ved Kancellicirkulære af 1. Maj 1819 til samtlige

¹⁾ Lammefjordens vestlige Del er nu udtørret.

Overøvrigheder angaaende Forebyggelse af ulovligt Fiskeri og Dybenes Lodning af Fremmede ses det, at svenske Baade i Kallundborg og Kerteminde Fjorde have sat Fiskegarn og loddet Dybene, hvilke Foretagender vare ulovlige. De vedkommende Øvrigheder beordredes derfor til at anholde fremmede Nationers Baade, som i Fremtiden prøvede noget lignende og tage Besætningerne i Forhør, og saafremt disse blev overbevist om at have overtraadt Landets Love eller ikke var forsynet med behørigt Pas, Folkelister eller andre slige Dokumenter, skulde de holdes i Arrest, indtil nærmere Afgørelse var truffen.

Skulde militær Assistance ønskes, kunde den kræves fra den nærmeste Garnison.

Den 4. Maj s. A., altsaa nogle faa Dage efter, udsendtes atter et Cirkulære til nærmere Forklaring af det første. Saadanne, som kunde legitimere sig som Fiskere med behørige Pas og andre Dokumenter, skulde vel ikke anholdes, men bortvises med Betydning at de, hvis de oftere gjorde sig skyldige i ulovligt Fiskeri, vilde blive anholdte til Strafs Lidelse.

Den før omtalte Smith skriver i sin Indberetning 1859 til Indenrigsministeriet¹⁾:

»Ved Skagen kan Enhver fiske, hvor han vil, og paa hvad Maade han har Lyst til; jeg har heller ikke bemærket, at der synderlig ofte har været Collision mellem Skagboerne indbyrdes om, hvor de skulle sætte deres Garn. Reglen er, at den, der kommer først til Mølle, faar først malet; derimod er der næsten uophørlig Stridighed mellem Svenskerne og de danske, og jeg anser det for min Pligt at gøre Ministeriet opmærksomt paa den næsten middelalderlige Retstilstand, der hersker

¹⁾ Sager, som angik Fiskeri, henhørte tidligere under General-Land-Økonomi- og Kommerce-Kollegiet. Iflg. Bekendtgørelse af 9. Febr. 1816 henlagdes Fiskerisager til Rentekammeret og herfra overgik de 1848 til Indenrigsministeriet og i 1896 endelig til Landbrugsministeriet.

i og omkring Skagen, hvor Næveretten synes at have større Ret end Loven.« — — —

Beretningen slutter med at anbefale »at vi, i Lighed med hvad England, Frankrig og Norge allerede længe have gjort ved lignende Anledninger, bør lade en Kutter eller andet passende Krigsfartøj stationere ved Skagen for at vaage over de Danskes Eiendom og Rettigheder.«

I Begyndelsen af 70-erne klagedes over de svenske Sildefiskere i Storebelt, fordi disse brugte dybere Garn og en anden Drivemaade end vore Fiskere. Politiovrigheden i Korsør forlangte, at Svenskerne, som fremmede, skulde opgives Fiskeriet, men de nægtede det.

Tyske Fiskere have omtrent paa samme Tid begyndt Fiskeri i danske Farvande i Lillebelt syd for Ærø og ved Møen, og ofte sejlede de under dansk Flag.

I 1871 anmodede Indenrigsministeriet Marineministeriet om, at Krigsfartøjer maatte faa Ordre til, naar de kom til Østersøen, da at have Indseende med, at fremmede Fiskere ikke fiskede paa dansk Søterritorium, og hvis dette skete, da at bortvise dem.

Klagerne tiltog Aar for Aar, og i 1874 besværede danske Fiskere sig over, at svenske ødelagde de faststaaende Redskaber med Driv- og Trækkevaad, hvorfor de ønskede en Kanonbaad til at holde fremmede Fiskere borte.

Fra Midten af 60-erne havde danske Fiskere langs den jyske Vestkyst følt sig forulempede af fremmede Fiskere og det kan maaske her være paa sin Plads at give en ganske kort Omtale af de fremmedes Fiskeri i Nordsøen.

I Nordsøfiskeriet deltog hollandske, belgiske, franske, engelske, svenske, tyske og undertiden norske Fiskere.

Det engelske Fiskeri havde udviklet sig fra Kystfiskeri til Havfiskeri, og fra Kanalen trak Fiskerne i Be-

gyndelsen af forrige Aarhundrede op i Nordsøen, hvis Fiskebanker de engelske Sejlsmakker første Gang hjem-søgte omkring 1820.

Til Fiskeriet benyttedes ca. 75 Tons store Kuttere, som undertiden enkeltvis: the single boating, og undertiden i store Flaader: the fleeting system drev Fiskeri med Bomtrawl. Til Flaaderne hørte som oftest Dampere (carriers), der bragte Fangsten fra Flaaderne til Land, medens disse under Kommando af en »Admiral« forblev paa Fangstpladsen i Uger. Undertiden anvendtes Damp-erne til at opsøge gode Fiskepladser, som de saa gav Flaadernes Admiral Anvisning paa. Antallet af Kuttere i en Flaade var meget forskelligt. De største Flaader vare: Reed cross fleet og Greath northern fleet paa c. 200 Kuttere. Ikke sjældent gjorde danske Fiskere Tjeneste i disse Kuttere.

Da Arbejdet med Bomtrawl var meget besværligt, indførte man Dampspil, et Fremskridt som blev hilst med stor Glæde af de engelske Besætninger.

Til at trække Trawlen behøvedes frisk Kuling, og for at Fiskeriet ikke skulde standse i stille Vejr, forsøgte man at anvende Dampere til Trawlfiskeri. Efter nogle mislykkede Forsøg med udrangerede Slæbedampere, gik man over til at bygge Dampere indrettede til Fiskeri. Disse Dampfiskefartøjer vare, naar undtages at Størrelsen og Farten er forøget, af samme Type, som de der nu bruges overalt til Fiskeri.

Dampens Indførelse til Drivkraft bevirkede, at Sejlsmakkerne ikke længere kunde begaa sig i Nordsøen, baade fordi de ligefrem blev fortrængt af Damp-erne fra de gode Fiskepladser, men ogsaa fordi deres Udbytte sammenlignet med Damp-ernes var ringe. Rederne søgte derfor at skaffe sig af med Sejlfartøjerne, hvoraf ikke faa indlemmedes i den islandske og færøske Fiskerflaade; ogsaa i Norge og Danmark købtes en hel Del af dem.

Bomtrawlen, som var svær at manøvrere, blev c.

1895 afløst af Skovltrawlen, som foruden at være lettere at haandtere har større Spændvidde og større Højde paa Midten, hvorved den bedre tager Bundfisk, som gaar lidt over Havbunden. Den gør mindre Støj i Vandet og kan bruges paa dybere Vand.

Det engelske Trawlfiskeri har stadig udviklet sig, og det drives nu fra Flaader eller fra enkelt Skib i Nærheden af Jyllands Vestkyst og i Skagens Nærhed.

Fra gammel Tid har tyske Everter fra Blankenese og Hamborg drevet Fiskeri i Farvandet syd for Skallingen, kun sjældent have de været nordligere. Endnu den Dag i Dag holde de til udfør Graadyb i Nærheden af Kysten. Everterne vare lavtstikkende, godt sejlene Fartøjer, som dog i stormende Vejr maatte søge Læ under Skallingen. I Almindelighed drev de Bakkefiskeri, senere gik de over til Brug af Trawl. Trawlfiskeriet fra Sejlfartøj har holdt sig endnu, men ogsaa i Tyskland er man gaaet over til Trawlfiskeri fra Dampere. Den første tyske Damptrawler er bygget 1884. Tyske Damptrawlere søge nu Nordsøen langs Jyllands Vestkyst og Kattegat.

Svenskere fra Vinga fiskede med de saakaldte Rokkebaade, store tremastede velsejlende Baade med c. 16 Mands Besætning. Væsentlig drev de Fiskeri paa Doggers Banke, men de søgte ogsaa undertiden nærmere til Kysten og drev ofte Bakkefiskeri i Nærheden af Skagen. Nu drive Svenskerne Bakkefiskeri og Makrelfiskeri omkring Skagen og Snurrevaadsfiskeri i Kattegat. De nu brugte Baade ere Dæksbaade med lav Lønning og svær Mast uden Top, næsten uden Rigning, løs Udligger til Klyveren; som oftest have de Motor.

Belgiske Trawlere have engang imellem fisket i Nærheden af Skagen, men deres saavel som de andre fremmede Fiskeres egentlige Felt vare de store Fiskebanker i Nordsøen.

I 1890 fiskede i Nordsøen 35 000 engelske Fiskere

paa 10 000 Fartøjer, 6000 hollandske paa 650 Fartøjer, 1500 tyske paa 450 Fartøjer¹⁾).

Tyske Fiskere fra Hamborg og Blankenese drev som nævnt deres nærgaaende Fiskeri i Farvandet syd for Skallingen, og da de engelske Sejlsmakker ogsaa nærmede sig Vestkysten og fra Blaavandshuk og nordefter optraadte med stor Hensynsløshed, forstaar man, at Kystfiskeriet, som netop paa den Tid havde begyndt at udvikle sig, led betydeligt, og gentagne Klager er derfor indsendt, hvorfor Indenrigsministeriet i Skrv. af 23. Juni 1866 udbad sig Marineministeriets Udtalelse om et Andragende fra Fiskere, som gik ud paa at faa et Krigsfartøj stationeret i Farvandet omkring Fanø for at forhindre, at fremmede Fiskere beskadigede og ødelagde de danske Fiskeres Redskaber, samt paase at de holdt sig udenfor den lovbestemte Grænse. Marinen havde imidlertid paa det Tidspunkt intet passende Fartøj til denne Tjeneste.

Den 4. August 1869 anmodede Indenrigsministeriet om, at der fra Marineministeriets Side maatte blive truffet Foranstaltninger til at hævde Territorialgrænsen mod de idelige Overgreb fra fremmedes Side og henstillede derfor, at Vagerinspektionsfartøjet maatte beordres til at være opmærksom paa disse Forhold, hvis ikke de aarlige Udrustninger kunde besørge Inspektionen.

I Skrv. af 25. Aug. 1869 meddelte Indenrigsministeriet, at Generaldirektoratet for Skattevæsnet havde givet Krydstoldvæsnets Fartøjer²⁾ Ordre til at holde Orden mellem fremmede og egne Fiskere.

For at undersøge Forholdene paa Vestkysten og for at afgive Beretning om, hvad der kunde gøres for at beskytte Fiskerierne paa Jyllands Vestkyst mod Overgreb fra fremmede Fiskeres Side nedsattes i 1870 en Kommission, hvori deltog Delegerede fra Indenrigs-, Uden-

¹⁾ Fiskeritidende 15. April 1890.

²⁾ Krydstoldvæsnet nedlagt i Henhold til Lov af 24. April 1903.

rigs-, Finans- og Marineministeriet. Kommissionen kom til det Resultat, at der ikke var nogen Udsigt til at opnaa nogen gunstig Løsning med Hensyn til Grænsen for Søterritoriet, og Marinen havde paa det Tidspunkt intet Dampskib, der egnede sig til at forrette Tjeneste som Søpoliti.

Den daværende Fiskerikonsulent, Birkedommer H. V. Fiedler, havde samme Aar (1870) efter Indenrigsministeriets Ønske berejst Vestkysten af Jylland, for at undersøge Forholdene der.

Klagerne var mest rettede mod de engelske Trawlsmakker, som borttog de af danske Fiskere udsatte Bakker med den derpaa siddende Fisk. Flaaderne trawlede lige klods til Kysten, og danske Fiskere turde derfor slet ikke begive sig til søs, hvorimod Besætningerne ofte gik iland og øvede Voldshandlinger og røvede, hvad de fandt for godt.

Resultatet af de Undersøgelser, som Fiedler kom til, indberettedes til Indenrigsministeriet. Der tilraadedes at søge Grænsen for Søterritoriet ordnet og samtidig at organisere et kraftigt Søpoliti i Form af 1 à 2 armerede smaa Dampere paa forskellige Steder af Kysten (Thyborøn—Fanø), disse skulde da følge de fremmede Fiskerflaaders Bevægelser.

I Indberetningen hedder det: »— — jeg kan ikke tro, at denne Forholdsregel vilde kunne komme til at blive til stor forøget Udgift for Statskassen, naar den sættes i Forbindelse med de Øvelsestogter, der aarlig foretages af Marinens Personale, det vilde mulig endog være en fortrinlig Skole, saavel for Officerer, som for Menige. Men selv om ingen fast Grænse kan vindes, vilde allerede alene Tilstedeværelsen af en Orlogsdamper, der under Kysten jevnlig kunde vise Flaget og en Kanonport, have en betydelig moralsk Virkning ved at indgyde de Fremmede Respekt og støtte vore Fiskere, som nu ere modløse i deres Dont. De vilde da vide, hvor

de kunde henvende sig, for at faa deres Ret paatalt, og dette er det næste væsentlige Middel, jeg ved at anbefale til Hjælp for de trængte Vesterboere, og det kan da bringes til Anvendelse uden Forhandling. De Fremmede vilde sandsynligt da vogte sig mere for at gjentage de Overgreb og Forbrydelser, som have fundet Sted.»

I Beretningen om den føromtalte i 1873 nedsatte Kommission udtaltes i det sidste Møde 1879 med Hensyn til Ordningen af Kontrol med Fiskerilovens Overtrædelse blandt andet følgende:

»Medens Udvalget ikke har fundet Anledning til at foreslaa, at Fiskeriet henlægges fra Indenrigsministeriets til Marineministeriets Ressort, har Udvalget troet her at burde anbefale en Samvirken med Marinen til Bedste for Fiskerikontrollen. Man tænker herved ikke blot paa, at Marinen mulig vil kunne afgive Fartøjer til Brug for Kontrollen, og ogsaa tildels forskaffe denne et brugbart Personale, men tillige og mest paa Hensigtsmæssigheden af Assistance ved selve Polititilsynet paa Fiskepladserne. Navnlig turde det lige overfor udenrigske Fiskere, der maatte drive Fiskeri paa det danske Søterritorium, være gavnligt, at Orlogsflaget støtter Politimyndighederne i at tilbagevise de Fremmedes eventuelle Overgreb; men selv lige overfor vore egne Fiskere vil det utvivlsomt kunne være formaalstjenligt, at der undertiden øves Kontrol ved et Orlogsskib.«

I 1872 stationeredes for første Gang Fiskeriinspektionsskib paa den jyske Vestkyst.

Foruden ved sin blotte Nærværelse at yde Fiskerne en moralsk Understøttelse, skulde Chefen træde aktivt op, hvis fremmede Fiskere drev Fiskeri paa dansk Søterritorium.

Endvidere skulde Chefen yde vore Fiskere fornøden og efter Forholdene passende Beskyttelse mod Overgreb og Skadetilføjelse fra de fremmedes Side.

Gennem de danske Gesandter i London og Berlin opfordredes de respektive Regeringer til at udstede Advarsler til henholdsvis engelske og tyske Fiskere, som drev Fiskeri i Nordsøen, om at respektere det danske Søterritorium.

For nærmere at betegne Inspektionschefens Myn- dighed navnlig overfor Fiskere, som, uden at de drev Fiskeri, dog opholdt sig paa Territoriet bestemte Ma- rineministeriet (30. Maj 1874), at Danmarks Fiskeri- grænse betegnedes som den Udstrækning af Havet, som gik til en Afstand af 3 Kvartmil fra den yderste Grænse af Land, Ø eller Flak, som er tørt ved Lav- vande, saavel som de Bugter og Krumninger af Kysten, som er 10 Kvartmil eller derunder i Bredde regnet fra de yderste Spidser af Landet eller Grunden, maa be- tragtes som værende under den territoriale Souverai- nitet af den danske Stat. Kun danske maatte fiske her og fremmede kun opholde sig der, naar de vare tvungne derind af øjensynlig Fare, Strøm, Modvind og andre Grunde mod Førerens og Besætningens Vilje. Hvis de kom ind uden lovlig Grund, skulde de afvises, og hvis de gjorde Modstand eller fiskede, skulde de an- holdes og bringes til Politimyndigheden i Land.

Inspektionsfeltet som i de første Aar var ind- skrænket til den sydligere Del af Kysten blev i 1875 udvidet nordefter, til Hirtshals og senere til Skagen.

I Løbet af disse første Aar var jævnlig overhalt og advaret en Del fremmede Fiskere. Naar fremmede havde tilføjet danske Skade paa Redskaber, havde Cheferne henvendt sig til de paagældendes Redere, der som oftest betalte Erstatning til de Skadelidte, og undertiden af- skedigede Føreren. For om muligt at forebygge Over- trædelser uddelte det engelske Fiskeritilsyn trykte Ad- varsler til egne Fiskere, og i 1881 uddelte den danske Fiskeriinspektion trykte, paa engelsk og tysk affattede, Advarsler til fremmede Fiskere.

Til nøjere Regulering af det internationale Fiskeri i Nordsøen og for at ordne Tilsynet med Fiskeriet her, foranledigede England nedsat en Kommission, som skulde overveje disse Spørgsmaal.

I Kommissionen, som holdtes i Haag deltog Udsendinge fra England, Tyskland, Frankrig, Holland, Belgien og Danmark; den danske Udsending var daværende Kaptajn C. Bruun.

Resultaterne af Forhandlingerne var den førømtalte Haagerkonvention af 6. Maj 1882.

I Konventionens Art. 2 hedder det:

Hver Nations Fiskere skulle have udelukkende Ret til Fiskeri indtil en Afstand af 3 Kvartmil at regne fra den yderste Grænse, hvor Landet er tørt ved Lavvande, langs hele Strækningen af de respektive Landes Kyster med dertil hørende Øer og Grunde. Hvad Bugter angaar, vil de 3 Kvartmiles Afstand være at regne fra den lige Linie, trukken tværs over Bugten paa det ved Indløbet nærmeste Punkt, hvor Bredden ikke er større end 10 Kvartmil.

Nærværende Artikkel gør intet Indgreb i den frie Fart, som har været tilstaaet Fiskerfartøjer, som sejle eller ankrer paa Søterritoriet, dog at disse rette sig efter de af vedkommende Magter udstedte specielle Politireglements.

Dernæst fastsættes Nordsøens Grændser, og der træffes Bestemmelser om Fiskerfartøjers Indregistrering og Mærkning, om Udstedelse af Dokumenter, som godtgøre Fartøjets Nationalitet, Mærke, Navn og Ejerens Navn. Dernæst følger en Række Bestemmelser, om hvorledes Fiskeriet skal drives, saa at Kollision saavidt mulig undgaas, om Redskaber, Lanterneføring m. m.

I Art. 26 hedder det:

Tilsynet med Fiskeriet udføres af Skibe henhørende til de kontraherende Parters Orlogsflaade (for Belgien gælder særlige Regler).

Art. 27: Overholdelsen af Reglerne om Nationalitetsdokumentet, Fartøjernes og Fiskeredskabernes Mærker og Nummerering o. s. v. samt Tilstedeværelsen ombord af forbudt Redskab henhøre udelukkende under Tilsyn af den Nations Krydser, hvortil Fiskefartøjet hører. Dog skulle Cheferne fra Krydserne gensidig underrette hverandre, om de af en anden Nations Fiskere begaaede Brud paa de nævnte Regler.

Overtrædelser af de i Konventionen foreskrevne Regler berettiger Cheferne til at foretage de Under søgelser, som de finde nødvendige, og de kunne, hvis der er Anledning dertil, føre det skyldige Fartøj til en Havn, der tilhører den paagældende Fiskers Nation, hvor Sagen overgives til de stedlige Politimyndigheder.

Modstand mod Befalinger af de til Fiskeripolititjenesten beordrede Krydseres Chefer eller mod den, der handle efter deres Ordre, vil uden Hensyn til Krydserens Nationalitet blive betragtet som Modstand mod Fiskerfartøjets eget Lands Øvrighed.

Hvis Sagen ikke er af stor Betydning, kan Cheferne bringe et Forlig i Stand mellem de Paagældende og bestemme Erstatningens Størrelse, dog kun hvis Parterne er enige om en saadan Løsning.

For at sikre Udførelsen af Overenskomsten og til Fastsættelsen af Straf for dem, som overtræde Bestemmelsen, maatte der forelægges de nødvendige Forslag i saa Henseende, og Magterne forpligtigede sig derfor ogsaa til at fremlægge for de lovgivende Forsamlinger de fornødne Lovforslag. Haagerkonventionen stadfæstedes af den danske Konge den 22. Maj 1883, og ved kgl. Anordning af 29. Marts 1884 angaaende Forholdsregler, sigtende til Ordning af Fiskeripolitiet i Nordsøen udenfor Søterritoriet (jfr. Anordning af 12. Febr. 1880) gaves de nærmere Regler for Fiskeriets og Inspektionstjenestens Udførelse.

Siden 1880 har der hvert Aar været udsendt In-

spektionsskib paa Vestkysten, og siden 1900 desuden en Torpedobaad af 1ste Klasse i de Maaneder, da Fremmedfiskeriet er størst.

Strækningen Hirtshals-Skagen er i 1884 afgivet til Fiskeriinspektionen indenfor Skagen.

Med Marineministeriets Understøttelse foretog Kap-
tajn J. Bardenfleth 1878 med en Dæksbaad Besej-
ling af de danske Farvande i det Øjemed at undersøge,
hvorledes en Fiskeriinspektion indenfor Skagen bedst
kunde ordnes. Aaret efter udsendtes det første Fiskeri-
inspektionsskib, hvis Chef var beordret til at have sin
Opmærksomhed henvendt paa alle de Forhold ved Fi-
skeriet, som kunde være af Betydning for dettes Ud-
vikling og til at yde de danske Fiskere passende Be-
skyttelse imod mulige Fortrædigelser fra fremmedes
Side. Endvidere skulde Chefen paase, at den danske
Stats Højhedsret over det danske Søterritorium respek-
teredes af fremmede Fiskere.

I de Sunde, som begrænses af dansk og fremmed
Land, og hvis Brede er mindre end 6 Kvartmil, regnedes
Territorialgrænsen til Midtlinien.

Fremmede Fiskere maatte kun opholde sig paa
Territoriet, naar de af Modvind, Strøm eller andre ufri-
villige Aarsager mod deres Vilje blev tvungne derind.

Svenske Fiskere maatte dog drive Fiskeri paa den
Del af det danske Territorium, som henregnedes til det
aabne Hav, forsaavidt de ikke begik Uorden eller Over-
greb.

Med Hensyn til Sverrig ordnedes Fiskerispørgs-
maalet endelig ved Konventionen af 14. Juli 1899. I de
til Danmark og Sverrig grænsende Farvande er med
nedennævnte Undtagelser det Omraade, hvor Fiskeriet
udelukkende er forbeholdt hvert Lands egne Undersaatter,
en Strækning af en geografisk Mil ($\frac{1}{15}$ Breddegrad) fra
Kysten eller yderste der udfor liggende Holme eller

Skær, som ikke til Stadighed overskylles af Vandet; dog skal det være danske Fiskere tilladt at drive Fiskeri indtil en Afstand af $\frac{3}{4}$ geografisk Mil udenfor en Linie draget fra Hallands Væderøs Fyr til Tylø Fyr, og svenske Fiskere tilladt at drive Fiskeri ved Øen Anholt i samme Afstand fra denne Øs Kyster.

I Øresund er Fiskeriet overalt fælles for begge Landes Undersaatter, dog med den Indskrænkning, at der ikke inden for et Dyb af 4 Fv. ved Kysterne af Sundet hver for sig maa drives andet Fiskeri af det andet Lands Undersaatter end Sildefiskeri med Garn.

Ligeledes er ved Bornholms og Kristiansøs Kyster og ved den svenske Kyst fra Falsterbo til Simbrishamn, Sildefiskeriet med Drivgarn fælles for begge Landes Undersaatter fra 1. Maj til 31. August.

Anordningen træffer endvidere Bestemmelse om Afmærkning af Fiskeredskaber, Registrering samt Mærkning og Nummerering m. m. af Fiskerfartøjer. Førerne skal under Sejlads være i Besiddelse af et Fiskeri-Certificat, hvori angives Fartøjets Bogstav og dets Nummer samt en Beskrivelse af Fartøjet, tilligemed dets Ejers Navn eller Navnet paa det Selskab, der ejer det. Certificatet skal hvert Aar forevises og paategnes paa et Registreringskontor.

Til Godtgørelse af Nationalitet udfordres, Visning af Flaget, Fremlæggelse af Fartøjets Nationalitets- og Registrerings-Certificat eller, hvis Fartøjet er under 20 Tons Brutto, Maalebrev og eventuelt Nationalitetsbevis.

Tilsynet med Fiskerierne udføres af de af Statens Skibe, som dertil blive udset, samt af de stedlige Politimyndigheder. Tilsynet skal tillige paase Overholdelsen af Reglerne om Nationalitetsbevisligheder, Fartøjets Mærkning, Nummerering o. s. v.

Med Hensyn til Forholdet overfor Preussen mærkes Bekendtgørelser af 22. Juli 1865 Art. 1, hvorefter Grænsen mellem Danmark og Preussens Søterritorium i Nord-

søen er bestemt ved en Linie, dragen fra Midtpunktet af Afstanden mellem Øerne Manø og Romø i Retning af Ribe Domkirkes Taarn, medens Fiskerigrænsen i Lillebelt (fra Hejlsminde til Sydspidsen af Ærø) ved Bekendtgørelse af 21. Maj 1896 med mindre Afgivelser er Midtvandslinien saaledes, at hvert Punkt af Grænse-linieu faar samme Afstand fra det nærmeste Punkt paa den danske Kyst og det nærmeste Punkt paa den preussiske Grænse regnet efter Middelvandstandshøjden.

Fiskerigrænsen i Hejlsmindebugt (Bekendtgørelse af 14. Oktober 1903) er en Linie, der deler Bugten i 2 omtrent lige store Dele og gennemskærer den næsten i hele dens Udstrækning i lige Linie fra Øst til Vest.

Siden 1879 har der hvert Aar været udsendt Inspektionsskib i Farvandene indenfor Skagen og siden 1900 desuden en Torpedobaad af 1. Klasse i de Maa-neder, da Fremmedfiskeriet er størst.

I medfølgende Kort ere de her omtalte Grænser aflagt.

Siden Inspektionernes Oprettelse have nedennævnte Officerer og Skibe forrettet Tjenesten.

I Nordsøen og Skagerrak:

1872,	Fylla,	Kapt.	P. Holbøll.
1874,	Willemoes,	Kapt.	F. Uldall.
1875,	Hjuldamper	Gejser,	Kapt. J. Tegner.
1880,	Fylla,	Kapt.	C. Bruun.
1881,	Fylla,	Kapt.	C. Bruun.
1882,	Fylla,	-	F. Uldall.
1883,	Fylla,	-	F. Uldall.
1884,	Grønsund,	Kapt.	G. Fugl.
1885,	Guldborgsund,	Kapt.	S. Bojesen.
1886,	—	-	S. Bojesen.
1887,	—	-	O. Suenson.
1888,	—	-	O. Suenson.

1889,	Guldborgsund,	Kapt. F. Mygind.
1890,	—	- F. Mygind.
1891,	—	- A. de Fine Skibsted.
1892,	—	- A. de Fine Skibsted.
1893,	Grønsund,	Kapt. Ph. Schultz.
1894,	—	- Ph. Schultz.
1895,	—	- C. Bræstrup.
1896,	—	- C. Bræstrup.
1897,	—	- C. Bræstrup.
1898,	—	- V. Schlüter.
1899,	—	- V. Schlüter.
1900,	—	- N. Olsen.
1901,	—	- N. Olsen.
1902,	—	- C. Tuxen.
1903,	—	- C. Tuxen.
1904,	—	- C. Bloch.
1905,	Guldborgsund,	Kapt. H. Amundsen.
1906,	—	- H. Amundsen.

samt Torpedobaadene:

1900,	Havhesten,	Kapt. J. Nyholm.
1901,	Springeren,	Pr. Lt. da Cunha Sotto Major.
1902,	Markrelen,	Pr. Lt. Malte-Bruun.
1903,	Springeren,	Pr. Lt. Malte-Bruun.
1904,	—	- V. Harttung.
1905,	—	- L. Tvermoes.
1906,	—	- A. Bojesen.

Indenfor Skagen:

1879,	Willemoes,	Kapt. I. Bardenfleth.
1880,	Hauch,	Kapt. I. Bardenfleth.
1881,	—	Pr. Lt. C. Petersen.
1882,	—	- C. Petersen.
1883,	Marstrand,	Hauch, Pr. Lt. C. Drechsel.
1884,	Hauch,	Pr. Lt. C. Drechsel.
1885,	—	- C. Drechsel.

- 1886, Krieger, Hauch, Pr. Lt. C. Drechsel.
 1887, Hauch, Pr. Lt. L. Maegaard.
 1888, — - L. Maegaard.
 1889, — - L. Maegaard.
 1890, — - P. Grove.
 1891, — - P. Grove.
 1892, — - P. Grove.
 1893, — - C. Trolle.
 1894, — Kapt. C. Trolle.
 1895, — - C. Trolle.
 1896, — Pr. Lt. V. Jøhnke.
 1897, Guldborgsund, Pr. Lt. V. Jøhnke.
 1898, — - V. Jøhnke.
 1899, Guldborgsund, Grønsund, Krieger, Springerens,
 Absalon, Pr. Lt. H. Konow.
 1900, Grønsund, Krieger, Guldborgsund, Pr. Lt. H. Konow.
 1901, Guldborgsund, Kapt. H. Konow, Pr. Lt. C. Nielsen.
 1902, Guldborgsund, Kapt. C. Nielsen.
 1903, Guldborgsund, Krieger, Kapt. C. Nielsen, Kapt.
 P. Bundesen.
 1904, Guldborgsund, Hvalrossen, Kapt. P. Bundesen.
 1905, Guldborgsund, Krieger, Grønsund, Kapt. P. Bundesen,
 Kapt. F. Gottschalk, Kapt. I. Schultz.
 1906, Grønsund, Krieger, Kapt. I. Schultz.

samt Torpedobaadene :

- 1900, Narhvalen, Pr. Lt. E. Wessel.
 1901, Delfinen, Pr. Lt. C. Hansen.
 1902, Nordkaperen, Pr. Lt. C. Späth.
 1903, Hvalrossen, Pr. Lt. C. Späth.
 1904, Hvalrossen, Narhvalen, Pr. Lt. T. Borg, Pr. Lt.. V.
 Hartung.
 1905, Hvalrossen, Pr. Lt. K. Reinhard.
 1906, — - J. Bendsen.

E. Fiskeriinspektionstjenesten.

1. Inspektionstjenesten ved Jyllands Vestkyst.

Formaalet for denne Tjeneste er:

a. paa dansk Søterritorium

at paase, at Statens Højhedsret over det danske Søterritorium respekteres af Fremmede i Almindelighed og særligt der at yde danske Fiskere Beskyttelse mod mulige Overgreb fra fremmede Fiskeres Side, samt

b. uden for Søterritoriet

for den danske Stats Vedkommende at udføre det Tilsyn med Fiskeriet i Nordsøen udenfor Søterritoriet, der i Henhold til den derom af forskellige Magter i 1882 afsluttede Konvention samt til Kongelig Anordning af 29. Marts 1884, jfr. Deklaration af 1. Februar 1889 og Kongelig Anordning af 12. Februar 1890 er tillagt de kontraherende Magters Krydsere.

2. Indenfor Skagen bestaar Inspektionstjenesten i

a) at paase, at den danske Stats Højhedsret over det danske Søterritorium respekteres af Fremmede,

b) at yde danske Fiskere overalt passende Beskyttelse imod mulige Overgreb fra fremmede Fiskeres Side,

c) at have Opmærksomheden henvendt paa alle de Forhold ved Fiskeriet, som kunne være af Betydning for sammes Udvikling.

d) at føre Tilsyn med Overholdelsen af de gældende Bestemmelser angaaende Registrering, Mærkning og Nummerering m. v. af danske og svenske Fiskerfartøjer i de til Kongerigerne Danmark og Sverrig grænsende Farvande.

Forhold over for fremmede Fiskere.

Træffes fremmed Fiskerfartøj indenfor Søterritoriets Grænse i Færd med at fiske, eller foreligger der bevislig Grund til Mistanke om, at det har gjort sig

skyldig i en saadan Forseelse, anholdes det og føres til nærmeste Politiovrighed, jfr. Fiskerilovens § 1 og 58. Cheferne skulle ved Anholdelse gaa frem med stor Forsigtighed for ikke at berede den danske Regering Vanskeligheder; er der Tvivl om Grænsen, frigives Skibet med en Advarsel, men mener Chefen, at der foreligger tilstrækkelig Formodning eller Vished for ulovligt Fiskeri, anholdes Fartøjet.

Der sættes Officer og bevæbnet Mandskab ombord, og Føreren beordres til at følge Inspektionsskibet, men denne beholder det fulde Ansvar for Navigeringen. Ved Ankomsten til Havn overgives Sagen til Politimyndigheden, til hvem der gives en skriftlig Indberetning, og Politiet overtager Bevogtningen af det anholdte Fartøj.

I Retten, som holdes i Land, er Chefen Anklager, han overværer sammen med Fiskeriofficeren Retsforhandlingerne; tilstede er endvidere paagældende Fiskers Nations Konsul og om nødvendig ogsaa Tolk.

Fiskere som træffes i Nærheden af Grænsen afvises og advares, hvis der ikke er tilstrækkelig Grund til at anholde dem.

Cheferne skulle føre en Protokol over overhalte, advarede, afviste og anholdte Fiskerfartøjer. I denne Protokol indføres Datum, Fartøjets Nr., Mærke, Navn, Hjemsted, Skipperens Navn og Stedet, hvor Fartøjet er overhalt, om advaret, afvist eller anholdt. I Tilfælde af Anholdelse indføres tillige i Protokollen den eventuelle Straf og Bøde, som Chefen skal skaffe sig Underretning om fra vedkommende Politimester. Denne Protokoltilførsel skal attesteres af Politimesteren. Paa Forlangende af de stedlige Autoriteter yder Inspektionerne disse sin Assistance ved Uordner foranledigede af fremmede Fiskere, som ere gaaede i Land paa den aabne Kyst, eller som i Havn gøre sig skyldige i større Uordner.

I 1897 mødtes efter indbyrdes Aftale den daværende danske og de fremmede Chefer for Inspektionsskibene

(i Nordsøen) i Ostende og fastsatte her et særligt Signalsystem mellem Fiskeriinspektionsskibene og Fiskerfartøjer i Nordsøen¹⁾. Signalerne, som gøres med Nationsflaget og et gult og et blaat Flag, sætter de forskellige Skibe i Stand til at give Meddelelser til hinanden. Paptavler med Signalerne og deres Betydning er uddelte til danske Fiskerfartøjer af Inspektionen.

For at kunne give sig tilkende som Fiskeriinspektionsskib hejses en Stander, som er delt i 4 Felter (2 gule og 2 blaa).

Belgiske, franske, tyske og engelske Inspektionsskibe anløbe hyppig Esbjerg, siden 1901 har der været fast stationeret 1 à 2 engelske Inspektionsskibe. Den i Nordsøen stationerede danske Kanonbaad har næsten hvert Aar foretaget mindre Rejser til saadanne udenlandske Byer, hvorfra Fiskeri drives i stor Maalestok.

Forhold overfor danske Fiskere.

Naar danske Fiskere ville føre Klage over fremmede Fiskere, som har foraarsaget Tab af Redskaber e. l., indsender de til Inspektionen en skriftlig Beretning om det passerede. Hertil benyttes trykte Blanketter, som udleveres Fiskerne fra Strandkontrollører, Strandfogder eller Inspektionsskibene.

Cheferne undersøge da, saa snart som muligt Sagen. Blanketterne sendes derpaa med de af Inspektionen fremskaffede Oplysninger til den danske Konsul i vedkommende fremmede Fiskers Hjemsted, og det er saa godt som altid lykkedes Konsulerne at forskaffe hel eller delvis Erstatning.

Opnaas en saadan mindelig Afgørelse ikke, kunne de skadelidte gøre deres Ret gældende ved de paagældende fremmede Domstole. De danske Konsuler er derfor af Udenrigsministeriet instrueret om at yde danske

¹⁾ Signalsystemet bruges nu ogsaa i Farvandene inden for Skagen.

Fiskere fornøden Støtte. Konsulerne ville f. Ex. opgive Adresser paa Sagførere. Klagerne maa imidlertid selv bære Omkostningerne ved Retsforhandlingerne.

Danske Fiskere, som have lidt Tab foraarsaget af andre danske Fiskere, kunne benytte samme Slags Blanketter, og Inspektionen vil da bistaa ved Bilæggelse af Sagen. Opnaas Enighed ikke ere Klagerne henviste til Domstolene.

Inspektionerne fører Tilsyn med Fiskerfartøjers Lanterneføring i Henhold til kgl. Anordning af 22. Januar 1897 angaaende internationale Søvejsreglers og Nødsignalers Anvendelse i danske Skibe samt kgl. Anordning af 23. Februar 1906 med forandret Affattelse af Art 9 og Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 vedrørende Beskaffenhed og Anbringelse af de Lanterner samt Lydsignalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe.

Paa Forlangende af en Ejer eller Reder for Fisker-motorfartøjer foretager Inspektionen Syn af disse Fartøjer i Overensstemmelse med Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 10. Juni 1905 ang. nærmere Forskrifter for Tilsyn med Motorfartøjer.

Naar Inspektionen træffer danske Fiskere i Overtrædelse af Fiskeriloven (særlig Afsnit 1, Saltvandsfiskeri, Kapitel I § 1, 2 og 7, Kapitel II, samt Afsnit 3. Almindelige Forbud, Straffe, Sagernes Behandling m. m. § 56—58), skal Inspektionen forholde sig paa samme Maade, som er foreskrevet for Fiskerikontrollen i den for denne udfærdigede Instruks af den 17. December 1888.

Iøvrigt paaligger det Inspektionscheferne som almindelig Pligt i Henh. til Instruktioner for Tjenesten i Flaadens Skibe § 250 at tilse Ordenens Overholdelse paa Territoriet.

Antal Fiskefartøjer, som er anholdt, afvist og advaret af Inspektionen udenfor Skagen:

E betyder engelsk, T tysk, S svensk, N norsk og D dansk Nationalitet.

Aar	Antal Dampfartøjer		Antal Sejlfartøjer	
	anholdt	afvist og advaret	anholdt	afvist og advaret
1888	»	»	»	»
1889	»	»	1 E	18 E, 8 T
1890	»	12 E, 6 T	»	»
1891	1 D, 2 E	20 Damp- og Sejlfartøjer af forsk. Nationalitet afvist og advaret.		
1892	»	»	1 E	»
1893	»	»	»	»
1894	3 E, 1 T	2 E, 2 T	»	»
1895	7 E, 2 T	5 E, 1 T	»	11 T
1896	6 E, 3 T	5 E, 2 T	»	2 T
1897	5 E, 2 T	3 E	»	2 T
1898	9 E, 3 T	3 E, 3 T	»	1 T
1899	14 E	2 E	»	5 T
1900	4 E	5 E	»	1 T
1901	3 E	4 E, 1 T, 1 N	»	»
1902	3 E	3 E	»	»
1903	4 E	1 E	1 D	»
1904	1 N, 1 E	»	»	»
1905	3 E	2 E, 1 T, 1 N	»	»

Antal Fiskefartøjer, som er anholdt, afvist og advaret af Inspektionen indenfor Skagen.

Aar	Antal Dampfiskefartøjer		Antal Sejlfartøjer	
	anholdt	afvist og advaret	anholdt	afvist og advaret
1884	»	3 E	»	39 S
1885	»	»	6 S	62 S
1886	»	»	2 S	18 S
1887	»	»	1 S	2 T, 66 S
1888	»	»	»	26 S
1889	»	»	4 S	17 S, 9 D
1890	»	»	2 S, 1 D	43 S, 1 T

Aar	Antal Dampfartøjer		Antal Sejlfartøjer	
	anholdt	afvist og advaret	anholdt	afvist og advaret
1891	»	»	2 D	29 S
1892	»	»	»	3 S
1893	»	»	»	28 S, 4 T
1894	»	»	»	28 S, 1 T, 2 D
1895	»	»	1 S	14 S, 2 T, 1 D
1896	»	»	9 S	67 S, 3 T, 11 D
1897	»	1 T	4 S	45 S, 2 D
1898	2 T	1 E, 1 T	1 S, 2 D	9 S, 10 D
1899	11 T, 8 E	1 E, 4 T	4 D	1 T, 4 S
1900	1 T	1 T	»	1 T, 17 S, 4 D
1901	»	»	3 S	4 D, 27 S
1902	»	»	5 S	14 S, 12 D
1903	»	»	3 S	10 S, 1 T, 3 D
1904	»	2 T	1 S	12 S, 1 D
1905	»	»	3 D	2 S, 1 D

Statistikken.

Dennes Formaal er dels at skaffe en samlet Oversigt over Fiskeriets Totaludbytte og dels at kunne belyse Fiskeriernes Gang paa de enkelte Steder. Statistikken omfatter alt Saltvandsfiskeri (Limfjordens undtagen, da der her udarbejdes en særlig Statistik af Fiskerikontrollen), og den giver følgende Oplysninger:

For Nordsøen (egentlige Fiskere og Lejlighedsfiskere):

1. Antal Fiskere, Antal og Værdi af Fartøjer og Redskaber.
2. Udbytte og Værdi af de forskellige Fiskerier.
3. Esbjergs Til- og Udførsel af Fisk.

For Farvandene indenfor Skagen.

1. Antal Fiskere (egentlige Fiskere og Lejlighedsfiskere), Antal og Værdi af Fartøjer og Redskaber.
2. Udbytte og Værdi af de forskellige Fiskerier.
3. Kutterfiskeriet.
4. Københavns Til- og Udførsel af Fisk.
5. Frederikshavns Til- og Udførsel af Fisk.

Kyststrækningen over hele Landet er delt i c. 225 Distrikter, i hver af disse har Inspektionen formaaet en Mand (Fisker, Fiskehandler, Strandkontrollør, Havnefoged e. l.) til at føre en dertil indrettet Journal, som hvert Aar i December indsendes til Inspektionen. Udenfor Skagen bruges i Stedet for Journal Blanketter, som indsendes hver Maaned.

Kutterførere anmodes ligeledes om at føre dertil indrettede Journaler, som indsendes til Inspektionen.

Det saaledes tilvejebragte Materiale bearbejdes af de to Inspektioner, hver for sit Omraade, og udgives i den aarlige Fiskeriberetning.

Særlige Arbejder. Fiskeriinspektionen i Nordsøen og Skagerak udgiver hvert Aar Aar bog for den danske Fiskerflaade.

Ved Udarbejdelsen er benyttet følgende Kilder:

1. A. J. Smith. Beretninger om Fiskeriernes Tilstand.
 2. Protokol over det ved Indenrigsministeriets Skrivelse nedsatte Fiskeriudvalgs Forhandlinger.
 3. Beretning til Indenrigsministeriet om Fiskerikommissionens sidste Samling.
 4. A. Feddersen. Det danske Havfiskeri (Særtryk af Geogr. Tidsskrift).
 5. Betænkning afgiven af den af Landbrugsministeriet nedsatte Kommission.
 6. Tidsskrift for Fiskeri.
 7. C. F. Drechsel. Vore Saltvandsfiskerier.
 8. Tidsskrift for Søværnen.
 9. Fiskeriinspektionernes Arkiv.
 10. A. Feddersen. Fiskerimeddelelser fra Nordsøens Vestkyst.
 11. Dansk Lovtidende.
-

Statistik over danske Søfolks Fart.

I dette Tidsskrifts 33te Bind (1898) Side 102 har jeg meddelt nogle statistiske Oplysninger for Perioden 1893—1897 vedrørende den Søfart, som værnepligtige befarne og Styrmandselever havde erhvervet henholdsvis ved Indkaldelsen til Orlogstjenesten og ved Fremstillingen til den almindelige Styrmandseksamen. Da slige Oplysninger har adskilligt Værd, ikke mindst for Ordning af Sønærings- og Eksamensanliggender, er Optagelsen af det til Grund for Statistiken liggende Materiale bleven fortsat i de senere Aar; men da jeg selv har savnet den dertil fornødne Tid, er ved Hr. Professor, Dr. polit. *H. L. Westergaards* velvillige Imødekommenhed Behandlingen af Materialet overtaget af *Universitetets statistiske Laboratorium*. Med sjælden Interesse og Forstaaelse af Sagens Væsen og Betydning er da her det meget omfattende Arbejde bleven udført, senest under Ledelse af Hr. cand. polit. *Chr. J. Thorsen*, og de af samme udarbejdede udførlige Tabeller med vedføjede Bemærkninger er saa fyldige, at jeg kan henholde mig til dem og forøvrigt henvise til mine almindelige Bemærkninger i den ovennævnte tidligere Artikel om det samme Emne.

J. A. D. Jensen,

Navigationdirektor.

De Oplysninger, hvorpaa de efterfølgende Tabeller ere byggede, ere tilvejebragte ved Spørgeskemaer, der for Styrmandselevernes Vedkommende ere udfyldte paa Navigationsskolerne ved Indstillingen til den almindelige Styrmandseksamen og for de indkaldtes Vedkommende paa Kaserneskipene. Skemaerne vare ikke alle mønstergyldigt udfyldte, men dog var det kun ganske enkelte, der maatte skydes ud som ganske ubrugelige, medens den allerstørste Del af de mindre godt udfyldte har kunnet

benyttes efter en kritisk Revision. Som man maatte vente det, er det blandt de af de indkaldte udfyldte Skemaer, at de daarligst behandlede findes, medens Styrmandselevernes gennemgaaende ere korrekt udfyldte. De givne Oplysningers Paalidelighed kunne efter den foretagne Revision næppe drages i Tvivl; kun kan der for de indkaldtes Vedkommende maaske vedblivende være nogen Upaalidelighed i Opgivelsen af Sejltiden, idet Skemaerne her ere udfyldte helt efter Hukommelsen, medens Styrmandseleverne have haft Søfartsbøger eller løse Søfartsbeviser at støtte sig til. Om denne eventuelle Fejlkilde (Fejlhuskning) for de indkaldtes Vedkommende har forøget eller formindsket Sejltiden, er det ikke godt at have nogen Mening om, da Fejlhuskningen jo lige saa vel kan være gaaet i den ene som i den anden Retning, men det sandsynligste er vel nok, at nogle have noteret sig for flere, andre for færre Maaneder end virkelig sejlet, og at de saaledes begaaede Fejl derfor væsentligst hæve hinanden og lade Gennemsnitstallene blive fuldt paalidelige. — Ved Revisionen af Skemaerne er den Regel fulgt, at Tid tilbragt paa Kaserne- og Fyrskibe er fradraget den hele Sejltid, da der jo ved den paa saadanne Skibe forefaldende Tjeneste ikke erhverves fuld sømandsmæssig Uddannelse i strængere Forstand, og da denne Tjeneste ikke opfylder Fartsbetingelserne for Erhvervelse af Sønæringsbeviser; endelig er ved Adskillelsen mellem Sejl- og Dampskibe fulgt den Regel, at Skibe med Sejlrejsning ere regnede for Sejlskibe, selv om de tillige have Hjælpeskrue. De foreliggende Tabeller omfatte et Tidsrum af 8 Aar. —

I Tabel I a og I b gives en Oversigt — henholdsvis for indkaldte og Styrmandselever — over den gennemsnitlige Søfart absolut og relativt; desuden er her de søfarendes gennemsnitlige Alder angivet, og det ses, at Styrmandseleverne ere noget ældre end de indkaldte (Gennemsnitsalderen er henholdsvis 22.5 og 22.1 Aar). Medens Styrmandseleverne gennemsnitlig have sejlet 60.3

Tabel I. Gennemsnitlig Søfart.
a) for indkaldte, befarne Folk.

Aar	Antal indkaldte	Gennemsnits- Alder	Med Sejlskibe under nedennævnte Flag							Med Dampskibe under nedennævnte Flag							Ialt	Med danske Skibe	Med fremmede Skibe
			Dansk	Norsk- Svensk	Tysk	Britisk	Nordame- rikansk	Andre	Sum	Dansk	Norsk- Svensk	Tysk	Britisk	Nordame- rikansk	Andre	Sum			
1899.....	477	22.3	34.2	1.8	1.9	2.8	0.6	0.9	42.2	7.6	0.2	0.5	0.9	0.2	0.1	9.5	51.7 Mdr.	41.8	9.9
			66.0	3.5	3.7	5.3	1.2	1.8	81.5	14.7	0.4	1.1	1.7	0.4	0.2	18.5	100.0 pCt.	80.7	19.3
1900.....	551	22.6	33.5	2.2	2.2	3.7	1.3	1.1	44.0	7.7	0.3	0.8	1.0	0.2	0.2	10.2	54.2 Mdr.	41.2	13.0
			61.8	4.1	3.9	6.8	2.4	2.1	81.1	14.3	0.5	1.4	1.9	0.5	0.3	18.9	100.0 pCt.	76.1	23.9
1901.....	551	22.3	32.5	1.6	1.3	2.1	0.7	1.3	39.5	8.2	0.3	0.6	1.2	0.4	0.2	10.9	50.4 Mdr.	40.7	9.7
			64.4	3.1	2.6	4.2	1.4	2.7	78.4	16.2	0.6	1.2	2.4	0.8	0.4	21.6	100.0 pCt.	80.6	19.4
1902.....	520	22.0	31.5	3.1	1.3	2.6	0.7	0.5	39.7	8.3	0.6	0.6	1.2	0.2	0.2	11.1	50.8 Mdr.	39.8	11.0
			62.0	6.1	2.6	5.2	1.4	1.0	78.3	16.3	1.1	1.1	2.4	0.4	0.4	21.7	100.0 pCt.	78.3	21.7
1903.....	383	21.9	36.5	2.8	1.5	2.4	0.5	0.3	44.0	9.5	0.3	0.7	0.6	0.3	0.2	11.6	55.6 Mdr.	46.0	9.6
			65.7	5.0	2.7	4.3	0.9	0.5	79.1	17.1	0.5	1.3	1.1	0.5	0.4	20.9	100.0 pCt.	82.7	17.3
1904.....	469	21.7	32.8	3.1	1.5	2.1	0.7	0.3	40.5	8.6	0.6	0.8	0.9	0.2	0.0	11.1	51.6 Mdr.	41.4	10.2
			63.5	6.0	2.9	4.1	1.4	0.6	78.5	16.7	1.2	1.5	1.7	0.4	0.0	21.5	100.0 pCt.	80.2	19.8
1905.....	313	21.5	29.2	4.2	1.7	3.0	0.8	0.3	39.2	9.2	0.9	0.5	1.4	0.3	0.2	12.5	51.7 Mdr.	38.4	13.3
			56.5	8.1	3.3	5.8	1.5	0.6	75.8	17.8	1.7	1.0	2.7	0.6	0.4	24.2	100.0 pCt.	74.3	25.7
1899—1905..	3264	22.1	32.9	2.6	1.6	2.7	0.8	0.7	41.3	8.3	0.4	0.7	1.0	0.3	0.2	10.9	52.2 Mdr.	41.3	10.9
			63.0	5.0	3.1	5.2	1.5	1.3	79.1	15.9	0.8	1.3	1.9	0.6	0.4	20.9	100.0 pCt.	79.1	20.9

b) for Styrmandselever.

Aar	Antal	Gennemsnits- Alder	Med Sejlskibe under nedennævnte Flag							Med Dampskibe under nedennævnte Flag							Ialt	Med danske Skibe	Med fremmede Skibe
			Dansk	Norsk- Svensk	Tysk	Britisk	Nordame- rikansk	Andre	Sum	Dansk	Norsk- Svensk	Tysk	Britisk	Nordame- rikansk	Andre	Sum			
1898.....	187	22.1	44.8	1.6	2.3	3.0	0.3	0.8	52.8	3.9	0.1	0.6	0.6	0.1	0.1	5.4	58.2 Mdr.	48.7	9.5
			77.0	2.7	3.9	5.2	0.6	1.3	90.7	6.7	0.1	1.0	1.1	0.2	0.2	9.3	100.0 pCt.	83.7	16.3
1899.....	166	23.1	41.8	2.3	1.8	2.9	0.2	0.6	49.6	5.6	0.1	0.3	0.9	0.2	1.3	8.4	58.0 Mdr.	47.4	10.6
			72.1	4.0	3.1	5.0	0.3	1.1	85.6	9.6	0.2	0.5	1.5	0.4	2.2	14.4	100.0 pCt.	81.7	18.3
1900.....	166	22.8	41.0	2.2	3.1	3.8	1.5	1.0	52.6	6.8	0.0	0.8	0.9	0.4	0.6	9.5	62.1 Mdr.	47.8	14.3
			65.9	3.5	5.1	6.1	2.3	1.7	84.6	11.0	0.0	1.2	1.5	0.7	1.0	15.4	100.0 pCt.	76.9	23.1
1901.....	155	23.0	40.7	2.0	2.3	3.7	0.3	1.0	50.0	6.2	0.3	0.4	1.0	0.3	0.2	8.4	58.4 Mdr.	46.9	11.5
			69.7	3.4	3.9	6.4	0.6	1.7	85.7	10.6	0.5	0.6	1.7	0.5	0.4	14.3	100.0 pCt.	80.3	19.7
1902.....	160	21.4	41.0	3.0	2.5	4.0	0.6	0.1	51.2	7.6	0.3	0.6	0.7	0.3	0.1	9.6	60.8 Mdr.	48.6	12.2
			67.4	4.9	4.1	6.6	1.0	0.2	84.2	12.5	0.5	1.0	1.1	0.5	0.2	15.8	100.0 pCt.	79.9	20.1
1903.....	148	22.8	41.3	4.1	3.5	3.6	0.7	0.6	53.8	5.5	0.4	0.4	1.0	0.2	0.3	7.8	61.6 Mdr.	46.8	14.8
			67.0	6.7	5.7	5.8	1.1	1.0	87.3	9.0	0.7	0.6	1.6	0.3	0.5	12.7	100.0 pCt.	76.0	24.0
1904.....	154	22.6	40.4	3.7	3.7	3.9	0.9	0.6	53.2	6.3	0.1	1.2	1.2	0.7	0.1	9.6	62.8 Mdr.	46.7	16.1
			64.4	5.9	5.9	6.2	1.3	1.0	84.7	10.0	0.2	1.9	1.9	1.1	0.2	15.3	100.0 pCt.	74.4	25.6
1905.....	123	22.5	40.7	4.6	2.0	4.6	0.5	0.7	53.1	6.4	0.2	0.2	1.1	0.2	0.1	8.2	61.3 Mdr.	47.1	14.2
			66.4	7.5	3.3	7.5	0.8	1.1	86.6	10.5	0.3	0.3	1.8	0.3	0.2	13.4	100.0 pCt.	76.8	23.2
1898—1905..	1259	22.5	41.6	2.8	2.7	3.6	0.6	0.7	52.0	6.0	0.2	0.5	0.9	0.3	0.4	8.3	60.3 Mdr.	47.5	12.8
			69.0	4.6	4.5	6.0	1.0	1.1	86.2	10.0	0.3	0.8	1.5	0.5	0.7	13.8	100.0 pCt.	78.8	21.2

Mdr., have de indkaldte kun en Sejltid af 52.2 Mdr. eller 8 Mdr. mindre; en Forskel til Gunst for Styrmandseleverne bliver der altsaa vedblivende, selv om man tager den anførte Forskel i Alderen med i Betragtning. Endnu større er Forskellen mellem de to Klasser af Sømænd, naar man ser paa, hvordan Farten fordeler sig mellem Sejl- og Dampskibe; her have — for Sejlskibsfartens Vedkommende — Styrmandseleverne en Overvægt paa c. 11 Mdr., og 86.2 pCt. af deres hele Fart falder paa Sejlskibe, medens det tilsvarende Tal for de indkaldte er 79.1 pCt. Aarsagen til Styrmandselevernes store Sejlskibsfart maa vel tildels søges i den Omstændighed, at der lovmæssigt er paabudt en vis Fart med Sejlskibe, før Indstilling til Styrmandseksamen kan finde Sted. Ses paa Fartens Fordeling mellem danske og fremmede Skibe, da er Partiet her mere lige, idet de indkaldte have Tallene henholdsvis 79.1 pCt. og 20.9 pCt. at opvise, medens de tilsvarende Tal for Styrmandseleverne ere 78.8 pCt. og 21.2 pCt.; der er altsaa her en saa ringe Forskel, at nogen Slutning ikke med Sikkerhed kan drages, men den Overvægt, som Styrmandseleverne har med Hensyn til Farten med fremmede Skibe, kan maaske skyldes, at de som den bedre Del af de unge søfarende ere mere energiske til at søge ud for at lære af fremmede Forhold.

Spørger man om, hvorvidt en større Del af de unge søfarendes Sejltid tilbringes i Dampskibe nu end tidligere, da give Tabellerne I a og I b Oplysning om, at den Procentandel af den samlede Fart, der for de indkaldtes Vedkommende i 1899 (det første Aar i den undersøgte Periode) faldt paa Sejlskibene var 81.5 pCt., medens den i 1905 (det sidste Aar i Perioden) var 75.8 pCt.; samtidig er Dampskibsfartens Andel gaaet op fra 18.5 pCt. i 1899 til 24.2 pCt. i 1905. Der synes altsaa her at være en virkelig Forskydning til Gunst for Dampskibsfarten, og Tallene for de enkelte Aar i Perioden bevæge sig forholdsvis regelmæssigt synkende og stigende henholdsvis

for Sejl- og Dampskibe. For Styrmandselevernes Vedkommende er der vel den samme Forskydning at iagttage, naar man betragter hele den undersøgte Perodes Begyndelses- og Slutningsaar: 1898 og 1905, idet den Andel, Sejlskibsfarten her har i den samlede Fart, er 90.7 pCt. i 1898 mod 86.6 pCt. i 1905, og Dampskibsfartens tilsvarende Tal ere 9.3 pCt. og 13.4 pCt.; men der er her større Uregelmæssighed fra Aar til Aar i det mellemliggende Tidsrum, og der bliver endog snarest en omvendt Bevægelse at iagttage, hvis man tager Aaret 1899 i Stedet for 1898 og sammenholder dette Aar med 1905. Sammenholder man de her foreliggende Tabeller med de ganske tilsvarende for Aarene 1893—97 — tidligere offentliggjorte i »Tidskrift for Søvæsen« Ny Række XXXIII — bliver Forskydningen mellem Sejl- og Dampskibsfarten for de indkaldtes Vedkommende endnu tydeligere, idet den Procentandel i den samlede Fart, der i 1893 faldt paa Sejlskibene var 86.9 pCt., medens Dampskibsfartens Andel var 13.1 pCt., og de tilsvarende Tal i 1905 som alt nævnt vare 75.8 pCt. og 24.2 pCt. For Styrmandselevernes Vedkommende ere i de tidligere offentliggjorte Undersøgelser Resultaterne kun angivne under et for Aarene 1893—97, saaledes at det ikke kan ses, hvorledes Bevægelsen har været fra Aar til Aar indenfor den betragtede Periode. — Det Resultat, der efter det ovenanførte synes at turde fastslaaes med nogenlunde Sikkerhed, er da det, at der for de indkaldtes Vedkommende er en tydelig udtalt Forskydning i Forholdet mellem Sejl- og Dampskibsfartens Andel i den samlede Fart til Gunst for Dampskibene, og at den samme Forskydning ikke lader sig paavise for Styrmandselevernes Vedkommende.

Maa det nu efter det anførte anses for givet, at der — i alt Fald for de indkaldtes Vedkommende — er en Forøgelse i Dampskibsfarten, kunde man dernæst spørge

paa hvilke Sejlskibe — fremmede eller danske eller begge Dele — Nedgangen falder, og hvilke Dampere — fremmede eller danske — Opgangen tilfalder. Tabellernes Svar herpaa synes at være, at Nedgangen særlig falder paa danske Sejlskibe, idet disses Andel i den samlede Fart for de indkaldtes Vedkommende svinger — ganske vist noget uregelmæssigt — fra 66.0 pCt. i 1899 til 56.5 pCt. i 1905; de ældre Undersøgelser viste under et for 1893—97 som danske Sejlskibes Fart i den samlede Søfart 66.6 pCt., saa Nedgangen bliver endnu tydeligere, naar Sammenligningen føres tilbage til denne Periode. Noget tilsvarende findes for Styrmandselevernes Vedkommende, hvor de tilsvarende Tal ere 72.1 pCt. i 1899 og 66.4 pCt. i 1905, medens den ældre Undersøgelse under et for 1893—97 gav 73.5 pCt. Samtidig er der en lille Opgang at iagttage for Farten med norsk-svenske og britiske Sejlskibe. — Hele Nedgangen i den danske Sejlskibsfart er da ikke afgivet til Dampskibsfarten, men er for en Del afgivet til andre Nationers Sejlskibe. Opgangen i den Andel, som Dampskibsfarten tager af den samlede Fart, lader sig lettest paavise for danske Dampere, hvis Procentandel for de indkaldte svinger mellem 14.7 pCt. i 1899 og 17.8 pCt. i 1905, medens de tilsvarende Tal for Styrmandseleverne ere 9.6 pCt. og 10.5 pCt.; for de fremmede Dampere ere Tallene saa smaa, at der vanskeligt kan sluttes noget af dem, men der synes dog at være en lille Stigning ogsaa for disse. Danske Dampskibes Andel i Farten var i Følge den tit nævnte ældre Undersøgelse i 1893—97: 9.4 pCt. og 7.9 pCt. henholdsvis for indkaldte og Styrmandselever, saa ogsaa her forstærkes Indtrykket af Stigning, naar Sammenligningen udstrækkes til 1893—97. Slaas endelig Sejl- og Dampskibsfarten sammen og ses under et paa Forholdet mellem fremmed og dansk, viser det sig, at der — om end med stærke Svingninger fra Aar til Aar — for den hele Periode er en Forskydning

Tabel II.

Aar	Søfart med nedennævnte Antal Skibe									Antal Maaneder gennemsnitl. i hvert Skib									
	Danske		Fremmede		Sejlskibe	Dampskibe	Danske Skibe	Fremmede Skibe	Ialt	Danske		Fremmede		Sejlskibe	Dampskibe	Danske Skibe	Fremmede Skibe	Ialt	
	Sejlskibe	Dampskibe	Sejlskibe	Dampskibe						Sejlskibe	Dampskibe	Sejlskibe	Dampskibe						
Indkaldte	1899.....	2147	690	468	187	2615	877	2837	655	3492	7.6	5.2	8.2	5.0	7.7	5.2	7.0	7.3	7.1
	1900.....	2467	833	676	223	3143	1056	3300	899	4199	7.5	5.1	8.5	6.2	7.7	5.3	6.9	8.0	7.1
	1901....	2350	844	485	211	2835	1055	3194	696	3890	7.6	5.3	8.0	7.1	7.7	5.7	7.0	7.7	7.1
	1902.....	2127	873	584	297	2711	1170	3000	881	3881	7.7	4.9	7.4	4.8	7.6	4.9	6.9	6.5	6.8
	1903.....	1746	594	356	164	2102	758	2340	520	2860	8.0	6.1	7.9	5.3	8.0	6.0	7.1	7.1	7.1
	1904.....	1954	761	461	199	2415	960	2715	660	3375	7.9	5.3	7.9	5.7	7.9	5.4	7.1	7.2	7.2
	1905.....	1192	535	435	200	1627	735	1727	635	2362	7.7	5.4	7.2	5.1	7.5	5.3	7.0	6.5	6.8
1899-1905	13983	5130	3465	1481	17448	6611	19113	4946	24059	7.7	5.3	7.9	5.6	7.7	5.4	7.1	7.2	7.1	
Styrmandselever	1898.....	897	148	168	59	1065	207	1045	227	1272	9.3	4.9	8.9	4.8	9.3	4.9	8.7	7.8	8.6
	1899.....	849	188	145	54	994	242	1037	199	1236	8.2	4.9	9.0	8.6	8.3	5.7	7.6	8.9	7.8
	1900.....	819	196	209	67	1028	263	1015	276	1291	8.3	5.8	9.2	6.8	8.5	6.0	7.8	8.6	8.0
	1901.....	772	196	186	77	958	273	968	263	1231	8.2	4.9	7.8	4.4	8.1	4.8	7.5	6.8	7.3
	1902.....	820	223	217	57	1037	280	1043	274	1317	8.0	5.4	7.5	5.6	7.9	5.5	7.5	7.1	7.4
	1903.....	714	153	213	75	927	228	867	288	1155	8.6	5.3	8.7	4.6	8.6	5.2	8.0	7.6	7.9
	1904.....	756	187	249	116	1005	303	943	365	1308	8.2	5.2	7.8	4.4	8.1	4.9	7.6	6.8	7.4
	1905.....	616	141	190	53	806	194	757	243	1000	8.1	5.6	8.1	4.2	8.1	5.2	7.7	7.2	7.5
1898-1905	6243	1432	1577	558	7820	1990	7675	2135	9810	8.4	5.3	8.3	5.3	8.4	5.3	7.8	7.5	7.7	

Tabel III.

Aar	Nedennævnte Antal har sejlet							
	kun med fremmede Skibe	kun med danske Skibe	tillige med fremmede Skibe	Ialt	kun med Sejlskibe	kun med Dampskibe	baade med Sejl- og Dampskibe	
Indkaldte	1899.....	294	183	477	177	6	294	
	.....	61.6	38.4	100.0	37.1	1.3	61.6
	1900.....	320	231	551	211	9	331	
	.....	58.1	41.9	100.0	38.3	1.6	60.1
	1901.....	323	228	551	206	6	339	
	.....	58.6	41.4	100.0	37.4	1.1	61.5
	1902.....	3	288	229	520	186	10	324
	0.6	55.4	44.0	100.0	35.8	1.9	62.3
	1903.....	2	220	161	383	152	7	224
	0.5	57.5	42.0	100.0	39.7	1.8	58.5
	1904.....	2	282	185	469	169	7	293
	0.4	60.2	39.4	100.0	36.3	1.5	62.2
	1905.....	3	141	169	313	86	4	223
	0.9	45.1	54.0	100.0	27.5	1.3	71.2
1899-1905	10	1868	1386	3264	1187	49	2028	
	0.3	57.2	42.5	100.0	36.4	1.5	62.1	
Styrmandselever	1898.....	106	81	187	99	0	88	
	.....	56.7	43.3	100.0	52.9	0	47.1
	1899.....	105	61	166	72	0	94	
	.....	63.3	36.7	100.0	43.4	0	56.6
	1900.....	88	78	166	70	0	96	
	.....	53.0	47.0	100.0	42.2	0	57.8
	1901.....	81	74	155	56	0	99	
	.....	52.3	47.7	100.0	36.1	0	63.9
	1902.....	1	81	78	160	48	0	112
	0.6	50.6	48.8	100.0	30.0	0	70.0
	1903.....	2	67	79	148	54	0	94
	1.4	45.3	53.3	100.0	36.5	0	63.5
	1904.....	1	65	88	154	60	0	94
	0.6	42.2	57.2	100.0	39.0	0	61.0
1905.....	3	64	56	123	41	0	82	
.....	2.5	52	45.5	100.0	33.3	0	66.7	
1898-1905	7	657	595	1259	500	0	759	
	0.5	52.2	47.3	100.0	39.7	0	60.3	

Tabel IV. Fødested.

Amt	Indkaldte, befarne Folk									Styrmandselever									
	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1899-1905	pCt.	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1898-1905	pCt.
København og Kbhvns Amt	69	67	63	85	51	60	41	436	13.8	27	23	20	19	23	14	17	20	163	13.7
Frederiksborg Amt	16	12	13	18	10	11	8	88	2.8	3	4	2	1	3	3	2	2	20	1.7
Holbæk	17	20	15	20	10	14	5	101	3.2	3	7	3	5	1	5	1	1	26	2.2
Sorø	21	15	26	18	17	19	6	122	3.9	5	5	6	3	6	2	6	3	36	3.0
Præstø	15	23	30	20	20	19	18	145	4.6	2	2	8	6	7	2	6	4	37	3.1
Bornholms	27	30	32	36	27	28	17	197	6.2	15	12	9	13	7	10	6	6	78	6.5
Maribo	35	35	32	24	17	24	16	183	5.8	8	5	4	6	11	4	9	6	53	4.4
Svendborg	75	94	89	27	68	77	42	472	14.9	48	38	51	37	39	46	44	35	338	28.3
Odense	32	33	46	85	31	39	18	284	9.0	6	7	8	7	11	6	6	4	55	4.6
Vejle	13	20	11	11	12	17	15	99	3.1	4	4	2	3	5	2	6	3	29	2.4
Aarhus	21	36	31	24	14	19	22	167	5.3	8	5	10	7	5	4	5	4	48	4.0
Randers	16	22	17	19	22	22	16	134	4.2	7	2	3	4	6	3	7	1	33	2.8
Aalborg	10	12	17	19	19	12	15	104	3.3	7	6	4	4	4	7	5	3	40	3.4
Hjørring	39	50	58	41	28	51	34	301	9.5	7	5	3	6	7	4	6	5	43	3.6
Thisted	15	13	17	16	9	8	2	80	2.5	3	4	4	5	8	6	3	5	38	3.2
Viborg	6	7	5	9	6	11	5	49	1.5	0	3	1	1	1	2	1	0	9	0.7
Ringkøbing	5	10	9	11	6	9	8	58	1.8	1	4	3	2	2	7	2	3	24	2.0
Ribe	25	28	18	26	9	23	17	146	4.6	28	25	8	16	9	15	13	10	124	10.4
Det egentlige Danmark	457	527	529	509	376	463	305	3166	100.0	182	161	149	145	155	142	145	115	1194	100.0
Færøerne	"	"	"	"	"	"	"	"	—	"	2	1	2	3	2	1	"	11	—
Island	"	"	"	"	1	"	"	1	—	1	"	1	2	2	"	"	2	8	—
Vestindien	"	"	"	"	"	1	"	1	—	"	"	"	"	"	"	1	"	1	—
Slesvig	2	6	3	5	2	4	5	27	—	1	"	1	1	"	3	6	1	13	—
Sverige	3	2	3	3	1	"	1	13	—	"	1	4	3	"	"	1	3	12	—
Norge	3	1	1	"	"	"	"	5	—	"	"	1	"	"	1	"	"	2	—
Det øvrige Udland	"	4	2	1	1	1	"	9	—	1	1	"	"	"	"	"	1	3	—
Uangivet	12	11	13	2	2	"	2	42	—	2	1	9	2	"	"	"	1	15	—
Ialt	477	551	551	520	383	469	313	3264	—	187	166	166	155	160	148	154	123	1259	—

til Fordel for de fremmede Skibe, samt at denne Forskydning springer stærkest i Øjnene for Styrmandselevernes Vedkommende. —

Medens de hidtil behandlede Tabeller kun ere Fortsættelser af de tidligere Undersøgelser, ere de i Tabellerne II, III og IV meddelte Oplysninger helt eller delvis nye. I Tabel II gives Oplysning dels om det Antal Skibe, hvormed der er sejlet, og dels om det Antal Maaneder, der gennemsnitligt er tilbragt i hvert Skib; det ses da her, at medens de indkaldte gennemsnitlig har tilbragt 7.1 Mdr. i hvert Skib, har Styrmandseleverne kunnet holde ud i 7.7 Mdr., før de skiftede; de sidste ere altsaa at betragte som mere stabile. Medens Opholdet paa Dampskibe for begge Parters Vedkommende er af kortere Gennemsnitsvarighed end Opholdet paa Sejlskibene — hvortil Aarsagen formentlig er de mere langvarige Farter med Sejlskibene — synes der ikke at være nogen videre Forskel mellem Varigheden af Opholdet paa danske og fremmede Skibe — kun for de indkaldte er der en saadan mindre Forskel til Gunst for de fremmede Skibe; Aarsagen hertil kunde tænkes at være bedre Behandling ombord, højere Hyre etc., men da der vel næppe er Grund til at antage dette om de fremmede Skibe (undtagen maaske for Hyrens Vedkommende), er det vel snarere den Omstændighed, at de fremmede Skibe ere større og gaa i længere Farter end de danske, der bevirker det nævnte Forhold. Ser man paa de enkelte Aar indenfor den behandlede Periode, da synes der ikke at være nogen videre Bevægelse i Tallene σ : Opholdets Varighed er ned gennem Aarene temmelig konstant, er ikke i det betragtede Tidsrum bleven forlænget eller forkortet.

I Tabel III angives hvor mange, der har sejlet kun med danske, hvormange kun med fremmede og hvormange med begge Slags Skibe; ligeledes hvormange der har sejlet kun med Sejl-, hvormange kun med Dampskibe

samt hvormange med begge Dele. Medens en aldeles forsvindende Del af de søfarende — henholdsvis 0.3 og 0.5 pCt. for indkaldte og Styrmandselever — har sejlet blot med fremmede Skibe og ligeledes kun en ringe Del blot med Dampskibe — af Styrmandseleverne endog slet ingen, hvortil Aarsagen maa søges i det forannævnte Eksamensforhold — saa har en meget stor Del — henholdsvis 57.2 pCt. og 52.2 pCt. — sejlet udelukkende med danske Skibe, og de indkaldte har her Overvægten. Hvad Sondringen mellem Sejl- og Dampskibe angaar, da er det en forholdsvis betydelig Del — henholdsvis 36.4 pCt. og 39.7 pCt. — der har sejlet udelukkende med Sejlskibe, medens c. $\frac{3}{5}$ af begge Parter har sejlet baade med Sejl- og med Dampskibe. Ser man paa Tallene for de enkelte Aar i Perioden, synes det af disse at fremgaa, at det at sejle udelukkende med Sejlskibe bliver mindre hyppigt, medens en stedse voksende Procentandel sejler med baade Sejl- og Dampskibe, hvad man jo ogsaa maatte vente.

I Tabel IV endelig gives den Oplysning om de søfarendes Hjemsted, og det ses her, at det er Svendborg, Københavns, Ribe og Bornholms Amter, der levere de største Kontingenter, og man lægger særlig Mærke til det store Antal — 28.3 pCt. — af Styrmandselever fra Svendborg Amt.

Chr. Joh. Thorsen,
cand. polit.

Kritik af Stormvarselstjenesten i Danmark i Aaret 1905.

Meddelt af Meteorologisk Institut.

Skønt Stormvarselstjenesten for nogle Stationers Vedkommende allerede var i Virksomhed i de sidste Maaneder af 1904, falder det dog naturligst at begynde en Kritik af denne Tjeneste fra Nytaar 1905. Først fra dette Tidspunkt at regne var nemlig de tre Stormvarselsstationer Kjøbenhavn, Skagen og Esbjerg i Virksomhed, og det er, som det skal blive vist nedenfor, praktisk at knytte Kritikken af Stormvarslingen netop til disse tre Stationer.

Skønt der ved de udenlandske meteorologiske Instituter ogsaa føres en Kritik af de respektive Stormvarselstjenester, er det ikke muligt gennem de derved fremkomne Udtryk for Stormvarslernes Godhed at drage Sammenligninger mellem Træffeprocenten af Varserne i Udlandet, og hvad der er opnaaet herhjemme. Kritikken bliver nemlig udført efter forskellige Regler, og der tages navnlig ikke Hensyn til, om Signalerne blive rettidigt hejste, idet man betragter Tidspunktet, til hvilket Bestemmelsen om Hejsninger er taget paa Centralanstalten, som Tidspunktet for Varsernes Hejsning. Paa Grund af særlige Forhold, saasom Telegrafstationernes Lukning om Søndagen og om Aftenen, førend Varserne ere udstedte, eller Mangelen paa Natsignalmateriel, bliver Kritikken ofte ret illusorisk og giver kun en theoretisk Træffeprocent. I England vil saaledes et Varsel, der Søndag Formiddag beordres hejst, for de fleste Stationers Vedkommende først blive vist Mandag Morgen, og skønt

den paagældende Storm maaske allerede til dette Tidspunkt er forbi, regnes Tilfældet dog for et godt Varsel. Ligeledes regnes det f. Eks. i Tyskland for en Træffer, naar en Storm rejser sig i Løbet af Natten, selv om Stormvarslet er blevet udstedt saa sent, at Hovedparten af Stationerne først erholde Varselstelegram den følgende Morgen. I Rusland regnes et Varsel for godt, naar det efterfølges af Styrke 7 Beaufort paa en Tredjedel af Kyststrækningen. Der fremkommer paa denne Maade en ganske væsentlig Forskel mellem Resultaterne i Udlandet og af Stormvarselstjenesten herhjemme, ved hvilken der nemlig netop er sørget for, at et Stormvarsel i Løbet af en Time efterfølges af Hejsningen af Signalerne, uanset om Varslet gives paa Søn- og Helligdage eller efter Statstelegrafens ordinære Lukningstid om Aftenen, og hvor samtlige Stormvarselsstationer ere forsynede med Natsignaler. Men desuden er de Synspunkter, hvorunder Stormvarslerne kritiseres i Udlandet, dels indbyrdes forskellige og dels ikke baserede paa nogen exakt Fremgangsmaade, saa Institutet har anset det for mest formaalstjenligt at bygge nærværende Kritik med vore specielle Forhold for Øje og uden at tage Hensyn til lignende Arbejder i Udlandet.

Af Institutets nautiske Aarvog for 1905 fremgaar det, at medens Kobbergrundens Fyrskib i 1905 kun har haft 23 Dage med haard Kuling eller Storm, har »Anholt Knob« Fyrskib haft 81 Dage med haard Kuling eller derover. De lokale Forhold, som saaledes gør sig gældende i de danske Farvande, er sandsynligvis endnu mere udprægede ved vore Kyster, og det falder meget vanskeligt at se Arbejdet ved Stormvarselsstationer som Aalborg og Odense fra samme Synspunkt som Stormvarslerne f. Eks. ved Skagen. Ligeledes er der stor Forskel paa Vindstyrken, som den viser sig ved Stormvarselsstationen i Esbjerg, og som den iagttages ved Fyrskibene »Horns Rev« og »Vyl«. For Skibene og

Fiskerne i Esbjerg Havn vil det som oftest være af større Betydning at faa Underretning om, hvilken Kulingsgrad der kan ventes paa Havet udenfor Kysten end i selve Havnen.

Ledet af saadanne Betragtninger har Institutet ment, at der paa en Stormvarselsstation har burdet hejses Signaler, naar det var sandsynligt, at der vilde komme store Vindstyrker indenfor en vis Zone, der under Hensyntagen til Sejladsen en Gang for alle var fastslaaet. Som særlig egnede Kontrolstationer for Varslerne har Institutet anset de danske Fyrskibe, hvorfra Institutet er i Besiddelse af Observationer over Vindstyrken hver fjerde Time Døgnet rundt. Imidlertid kan nogle af disse Fyrskibe som ovenfor omtalt paa Forhaand betragtes som liggende paa Stationer, der kun er forholdsvis lidt udsatte for stærke Vinde, og Manglen af Fyrskibe fra »Horns Rev« til »Skagens Rev« gør det nødvendigt, for at kunne tage Jyllands Vestkyst i Betragtning, at supplere Vindobservationerne fra Fyrskibene med Vindobservationer paa en vestjydsk Station, som hvilken Hanstholm er valgt.

Medens det er forholdsvis let for de tre Stormvarselsstationer Kjøbenhavn, Skagen og Esbjerg at angive en til hver af disse hørende Zone, stiller Opgaven sig vanskeligere og bliver ret vilkaarlig for de andre Stormvarselsstationers Vedkommende. Da tilmed Kjøbenhavn, Skagen og Esbjerg ligge fjernt fra hverandre og i Landets Yderpunkter, har Institutet benyttet det gennemsnitlige Resultat fra disse Stationer som gældende for Danmark i sin Helhed.

For nærværende Kritik er de tre Zoner saaledes valgt, at der skal være hejst Stormvarsel i Kjøbenhavn, naar der indtræffer Storm paa et eller flere af Fyrskibene »Drogden«, »Lappegrunden«, »Anholt Knob« og »Gedser«. Ligeledes skal der være hejst Stormvarsel paa Skagen, naar der indtræffer Storm paa en eller flere af Sta-

tionerne »Skagens Rev«, »Anholt Knob« og »Hanstholm«. For Esbjergs Vedkommende betragtes »Vyl«, »Horns Rev« og »Hanstholm«. Ved at sammenholde Vindobservationerne med Stormvarslerne i hver Zone for sig har man først skelnet mellem tre Tilfælde »Godt Varsel«, »Signaler under Blæst« og »Blæst uden Signaler«.

Som »Godt Varsel« regnes de Tilfælde, hvor der, efter at der er hejst Signal, indtræffer haard Kuling eller mere i den paagældende Zone inden 24 Timer.

Som »Signaler under Blæst« regnes de Tilfælde, hvor der paa det Tidspunkt, da Varslerne hejses, er haard Kuling eller mere paa mindre end Halvdelen af Stationerne i en Zone, men kun i Tilfælde af, at andre Stationer i samme Zone faar haard Kuling eller mere inden 24 Timer efter, at Varslet er hejst.

Som »Blæst uden Signaler« regnes 1) de Tilfælde, hvor der er haard Kuling eller mere paa en eller flere Stationer i en Zone, uden at der overhovedet hejses Signaler. 2) de Tilfælde, hvor der paa det Tidspunkt, da Varslerne hejses, er haard Kuling eller mere paa mindre end Halvdelen af Stationerne i en Zone, dog kun i Tilfælde af, at andre Stationer i samme Zone ikke faar haard Kuling eller mere inden 24 Timer efter, at Varslet er hejst. 3) de Tilfælde, hvor mere end Halvdelen af Stationerne i en Zone har haard Kuling eller mere paa det Tidspunkt, da Varslerne hejses. 4) Derksom der er haard Kuling eller mere paa en eller flere Stationer i en Zone senere end 12 Timer efter, at Varslerne ere nedhalede.

Skønt disse tre Kategorier ikke dække over alle muligt forekommende Tilfælde, vil Antallet af de Storme, der kun med nogen Vilkaarlighed kan bringes ind under en af disse Kategorier, dog være saa lille, at det ikke faar nogen nævneværdig Indflydelse paa Resultatet.

Varselperioden regnes til 24 Timer saaledes, at

hvert nyt Døgn, hvori Varslerne ere højste, regnes for et nyt Varsel. Dog betragtes et Varsel paa mindre end 36 Timer kun som eet Varsel. Et saadant Valg af Varselperiode hænger sammen med den Omstændighed, at Institutet altid giver direkte Ordre til Varslernes Nedhaling. Paa denne Maade er Varslerne et Udtryk for, at Institutet stadig anser den foreliggende Situation for truende i Modsætning til, hvad der finder Sted i vore Nabostater, hvor Varslerne som oftest hænge et vist Tidsrum, og man derfor ikke af Signalerne kan se, om Centralinstitutet fremdeles anser det for sandsynligt, at Vindstyrken vil blive stærk.

Efter ovenstaaende Principper er der fremkommet følgende Tabel:

	Gode Varsler	Signaler under Blæst	Blæst uden Signaler
Kjøbenhavn	39	7	9 (16)
Skagen	38	6	6 (13)
Esbjerg	41	8	4 (5)
Tilsammen...	118	21	19 (34)

Tallene i Parenthes angive det Antal Tilfælde, hvor Kulingen i Maksimum kun er naaet Styrke 7.

Til denne Tabel bør knyttes nogle Bemærkninger. Hvad der er samlet under Kategorien »Signaler under Blæst«, kan hverken kaldes absolut gode eller absolut daarlige Tilfælde. I den betragtede Zone er Varslet delvis mislykket, men rettidigt og formaalstjenligt for den øvrige Del af Zonen. Noget lignende kan siges om de Tilfælde af »Blæst uden Signaler«, hvor Vindstyrken kun har naaet Styrke 7 efter Beauforts 12-delelige Skala. Heri indeholdes nemlig særlig de Tilfælde, hvor en enkelt Station paa Grund af lokale Forhold eller en Byge i kort Tid har haft Vindstyrke 7, uden at Forholdene iøvrigt har været truende, og hvor det derfor snarest maatte anses for forkert, om der havde været varslet.

Udelades derfor disse Tilfælde, der med Hensyn til Varslernes Nytte ikke hælder hverken til den ene eller den anden af Siderne, faar man som Resultat, at af 137 Stormperioder (à 24 Timer) har 118 eller 86 % været rettidigt varslede.

Tages yderligere Vindstyrken i Betragtning, saaledes at Træffeprocenten (Antallet af varslede Stormperioder af hver 100 Stormperioder) beregnes for hver Vindstyrke for sig, da viser det sig, at Træffeprocenten har været for

Styrke 7	Styrke 8	Styrke 9	Styrke 10	Styrke 11
Beauf.	Beauf.	Beauf.	Beauf.	Beauf.
72 %	86 %	91 %	98 %	100 %

medens Vindstyrke 12 ikke indtraf i 1905.

Det ses af denne Tabel, at Sikkerheden for, at de højeste og farligste Vindstyrker er forudsagte, har været størst; det ovenfor fundne enkelte Udtryk for Resultatet af Stormvarselstjenesten skylder altsaa væsentlig sin Usikkerhed til Varlingen af de i denne Sammenhæng lavere Vindstyrker d. v. s. til Varlingen af haard Kuling.

Under Fremstillingen af ovenstaaende har det ikke været taget i Betragtning, om Varlerne altid har været efterfulgt af stærke Vinde. Der maa nødvendigvis ogsaa stilles det Krav til en Stormvarselstjeneste, at Varlerne ikke maa være højst mere end nødvendigt. Tages der ikke Hensyn hertil, vilde Træfferprocenten let kunne gøres høj ved, at Varlerne vare højst til Stadighed. I efterfølgende Tabel er det angivet, i hvor mange Varselperioder Vindstyrken ikke har naaet Styrke 7 i den betragtede Zone, og i hvor mange Tilfælde Vindstyrken i Maksimum har naaet de forskellige højere Grader.

	Styrke 7 ikke naaet	Styrke 7	Styrke 8	Styrke 9	Styrke 10	Styrke 11	Antal Varselperioder
Kjøbenhavn	10	7	18	15	5	1	56
Skagen	13	13	18	10	2	1	57
Esbjerg	9	19	15	4	9	2	58
Tilsammen	32	39	51	29	16	4	171

Det fremgaar heraf, at de tre betragtede Zoner tilsammen har været varslede i 171 Perioder; i disse har Vindstyrken i følgende Antal og procentvise Antal Gange naaet de forskellige Kulingsgrader

ikke naaet Styrke 7	Styrke 7 eller mere	Styrke 8 eller mere	Styrke 9 eller mere	Styrke 10 eller mere	Styrke 11 eller mere
32	139	100	49	20	4
eller 18,7 %	eller 81,8 %	eller 58,5 %	eller 28,8 %	eller 11,7 %	eller 2,8 %

Det procentvise Antal Gange, at Vindstyrken under Varselperioder stiger til de forskellige Kulingsgrader, angiver ligefrem, hvor mange Gange der er Sandsynlighed for, at Kulingen vil naa de respektive Grader i Løbet af 100 Varselperioder, altsaa Sandsynlighedsprocenten. Denne er naturligvis langt større for Vindstyrkerne 7 og 8 end for de højere men ogsaa sjældnere Kulingsgrader 9, 10 og 11.

Ved Hjælp af Tabellen over Sandsynlighedsprocenten kan man faa et Middel til at bedømme Stormvarslernes Godhed, idet Sandsynlighedsprocenten for store Vindstyrker, medens der er hejst Stormvarsler, kan sammenlignes med den Sandsynlighedsprocent, der er for de samme Kulingsgrader, naar der ikke er hejst Varsel.

Sandsynlighedsprocenten har været:

	for Styrke 7 eller mere	for Styrke 8 eller mere	for Styrke 9 eller mere	for Styrke 10 eller mere	for Styrke 11
under Varsel	61,8 %	58,5 %	28,8 %	11,7 %	2,8 %
uden Varsel	5,7 %	2,1 %	0,9 %	0,1 %	0 %

Det fremgaar heraf, at medens Sandsynligheden f. Eks. for Styrke 8 er 2,1 %, naar der ikke er hejst Stormvarsler, saa kan man betragte det, som om Sandsynlighedsprocenten for den samme Vindstyrke tiltog til 58,5 % i det Øjeblik, et Varsel blev hejst. Sandsynlighedsprocenten for Styrke 8 var altsaa i 1905 forøget 28 Gange, medens Stormvarslerne vare hejste.

Tages dette Antal Gange som et Maal for Varslernes Godhed, bliver denne for de forskellige Kulingsgrader

for Styrke 7 eller mere	for Styrke 8 eller mere	for Styrke 9 eller mere	for Styrke 10 eller mere	for Styrke 11
14	28	32	117	har der i 1905 været
Gange	Gange	Gange	Gange	varslet med
Sikkerhed	Sikkerhed	Sikkerhed	Sikkerhed	absolut Sikkerhed

Krigsflaader i Luften.

Af Fredrik Bajer.

Her gælder det ikke »Luftkasteller«. Søforter og Landforter kender vi. Men »Luftforter«? — nej, deres Tid vil sikkert aldrig komme. »Flydende Forter«? — ja, paa Vandet. Men i Luften? — nej, med en saadan Fremtidsmulighed behøver man ikke at regne.

Krigsflaader i Luften — det kan derimod en næppe meget fjærn Fremtid faa at se, dersom det ikke i Tide lykkes en ny Haag-Konference at sætte en Pind for en slig Udvikling af Krigsvæsenet. Den lille Pind, som den første Haag-Konference 1899 søgte at sætte for den Grusomhed, som vilde følge af, at man frit kunde nedkaste eksploderende Stoffer fra Luftskibe, — den Pind brast allerede 1904, da Forbudet derimod ikke blev fornyet.

I den nærmeste Tid derefter har man, især i Frankrig, foretaget saadanne Forsøg med styrbare Luftskibe, der skulde kunne bruges i Krigen, at Spørgsmaalet om Krigsflaader i Luften mere og mere nærmer sig med Krav paa at blive alvorlig undersøgt.

Det nuværende Artilleri kan ikke indstilles saa højt, at det med Virkning kan beskyde Luftskibe, der farer hen over Terrænet for at rekognosere og optage Fotografier af det. Her er et artilleristisk Spørgsmaal at studere. Men samtidig dermed maa man studere Spørgsmaalet om at kæmpe med Luftkrigsskibe imod Luftkrigsskibe. »Kun andre lignende Maskiner kan hindre fjendtlige Luftmaskiner i at overskride Grænserne, at fare forbi oven over marscherende Tropper, at komme dem i Forkøbet ved at true Terrænstrækninger eller belejrede Punkter, eller at gøre sig til Herre over det taktiske Omraade,

hvorpaa et Slag indledes. Hvilken ny og forfærdelig Krigsskueplads aabner sig ikke her for Folkenes fremskridende Udvikling!»

Saaledes omtrent udtrykker sig en sagkyndig italiensk Forfatter Guido Castagneris i en interessant Afhandling om »La navigazione aerea e la guerra« (Luftsejladsen og Krigen) i det ansete Tidsskrift »Nuova Antologia« (Vol. CXXII, Serie V, 1. III. 1906 Pg. 130). Han meddeler de nyeste Resultater af Forsøg i denne Henseende, især de franske i Omegnen af Toul i Oktober 1905, hvorefter den franske Regering skal have besluttet at virke for »at danne en hel Flotille af saadanne styrbare Luftskibe« (smstds. Pg. 123), og Amerika, England, Tyskland — ja endog Portugal synes at ville følge tæt i Frankrigs Spor, hvorfor Forfatteren advarer sit Fædreland, Italien, imod at lade sig altfor meget overfløje af andre Lande.

De smaa Stater bør dog vel næppe lade sig friste til at følge med i dette Kapløb. Men paa selve Sagen bør Opmærksomheden henledes — ikke alene Militærets, men ogsaa Lægmands Opmærksomhed. Og dette har været Formaalet med disse Linjer.

Marinebudgetter m. m.

Danmark.

Af Kaptajn J. H. Schultz.

Marinebudgettet 1906—1907.

§ 23.

I. Søværnet.

A. Marineministeriet	61 800 (+ 3 355) Kr.	
B. Lønninger og andre Udbe- talinge t. Flaadens Personel	975 353 (+ 3 395)	-
C. Lønninger og andre Udbe- talinge til Værftets Personel	721 685 (+ 390)	-
D. Brød	4 810 (—)	-
E. Beklædning	26 371 (—)	-
F. Orlogsværftets Drift	2 208 525 (+ 2 800)	-
G. Indkvartering	112 008 (+ 10 245)	-
H. Sygevæsen	76 450 (+ 30 900)	-
I. Skoler	131 616 (+ 1 611)	-
K. Udrustninger	949 500 (+ 31 000)	-
L. Forskellige Udgifter	102 341 (÷ 1 593)	-
M. Undervisning til Børn af Flaadens Mandskab	12 (÷ 24)	-
N. Pensioner o. Understøttelser	48 103 (+ 2 697)	-
O. Søkortarkivet	8 500 (÷ 26 490)	-
P. Opmudringsvæsenet	34 400 (—)	-
	<hr/>	
	5 461 474 (+ 58 286) Kr.	

Fragaar:

Afdrag og Leje for Boliger i Nyboder (anslaaet)	86 462	
Fra Søetatens sær- lige Fonds	23 166	
Paa Grund af Le- dighed i Rammerne	35 000	
	<hr/>	144 628 (+ 20 000) Kr.
		<hr/>
		5 316 846 (+ 38 286) Kr.

II. Andre under Marinen henlagte Institutioner.

A. Lodsvæsen	203 416	(÷ 5 450)	Kr.
B. Fyrvæsen	1 092 261	(+ 38 806)	-
C. Vagervæsen	141 507	(+ 16 759)	-
D. Søkortarkivet	29 340	(÷ 52 760)	-
E. Eksamen for Maskinister .	57 200	(+ 5 050)	-
F. Skoleskibet »Georg Stage«	15 000	(—)	-
G. Meteorologiske Institut...	124 262	(+ 16 954)	-
H. Hirsholmene	2 200	(—)	-
I. Forskellige Udgifter.	36 460	(+ 22 000)	-
K. Christiansø.	13 303	(— 20)	-
L. Redningsvæsenet.	262 954	(Ny Konto)	-
M. Forsøg med Vogts Pendul- propeller.	5 000	(do.)	-
	<hr/>		
		1 982 905	(+ 309 295) Kr.

§ 26 VI.

Søværnet.

1. Søminer.	99 000	Kr.
2. Kabelmateriel	18 000	-
3. Artillerimateriel:		
a. Anskaffelse af Ammunition til Panser- skibet Olfert Fischer (5. og sidste Bidr.)	100 000	-

b. Anskaffelse af Reserveammunition m. v.	50 000	Kr.
c. Anskaffelse af Kikkertsigter til Kanoner (2. Bidrag)	10 000	-
d. Forandring af Panserskibet Iver Hvitfeldts Armering	10 500	-
4. Forandring af Gnisttelegrafapparater ...	20 000	-
5. Bygningsarbejder paa Orlogsværftet:		
a. Ombygning af Broen mellem Frederiksholm og Nyholm (3. og sidste Bidrag)	36 000	-
b. Arbejder ved Proviantmagasinet	10 000	-
6. Sømærker m. m. bestemte til Flaadens Brug i Krigstid	14 500	-
	368 000	Kr.

Sammendrag.

	I. Søværnet.	II. Andre Institutioner.
§ 23...	5 316 846	1 982 905
§ 26...	368 000	—
	5 684 846 (÷10 714)	1 982 905 (+ 277 295)

Bemærkninger til de enkelte Konti.

Idet der henvises til Nytaarsartiklens Bemærkninger til Budget-Lovforslaget skal her kun anføres de Afvigelser, der findes mellem dette og det vedtagne Budget.

§ 23.

I. Søværnet.

Den eneste Forandring er en Forøgelse af Konto N., Understøttelser, paa ca. 1800 Kr.

II. Andre Institutioner.

A. Lodsvæsen. Foruden Forandringer paa Kontoen Understøttelser, blev der til 2. Behandling af Budgettet af Ministeriet stillet Forslag om at opføre to Baaker ved Dragør som Mærke gennem Hollænderdyb,

da det tidligere anvendte Mærke: »Aabningen mellem Skolen og Byen« var ved at blive uanvendelig paa Grund af Bebyggelse. Baakerne skulle bestaa i en 60 Fod høj Mast med Stang med en stor Tremmetrekant paa Toppen. Forslaget blev vedtaget.

B. Fyrvæsen. Foruden Forandringer paa Kontoen Understøttelser, blev der af Ministeriet til 2. Behandling fremsat et Ændringsforslag om at erstatte det i Budgetforslaget foreslaaede Fyrskib ved Østre Flak, Kattegat, til et Fyrskib udfor Graadybsbarren, med følgende Motivering:

Fra det forenede Dampskibsselskab i Forbindelse med flere i Sejladsen paa Esbjerg interesserede Parter er indkommet et nyt Andragende om, at der snarest muligt maa blive udlagt et Fyrskib udenfor Graadybsbarren. Der henvises af Andragerne til den Udvikling, Forbindelsen med England over Esbjerg nu har naaet, og den Betydning, det har, saavel for Landbruget som for Passagertrafikken, at denne Forbindelse er saa betryggende som mulig. Det vil saaledes for den i stærk Opkomst værende Passagerrute Parkeston—Esbjerg være af største Vigtighed, at Damperne ogsaa i usigtbart Vejr med Sikkerhed kunne holde den planmæssige Ankomsttid til Esbjerg. Hertil kommer, at et saadant Fyrskib ogsaa vil være af stor Betydning for den almindelige Trafik paa Esbjerg, idet det under alle Forhold vil lette Anduvningen.

Det har været Ministeriets Hensigt at udlægge det omhandlede Fyrskib i 1912, men da Ministeriet er fuldt ud enigt med de forskellige Andragere om den Betydning, det vil have, saavel for Passager- som for Gods-trafikken paa Esbjerg, at det omhandlede Fyrskib udlægges snarest mulig, foreslaas herved de nødvendige Midler bevilgede til Fyrskibets Udlægning allerede i Sommeren 1906, idet man foreløbig vil anvende et Reservefyrskib, til Nybygningen bliver færdig.

Forslaget bevilgedes, og Fyrskibet blev udlagt i September 1906.

E. Eksaminer for Maskinister. Til 3. Behandling var der fra Marineministeriet indsendt Ændringsforslag om at lade Tilskuddet til »Nakskov tekniske Skoles Maskinistkursus«, stort 750 Kr., udgaa, efter at Firmaet Tuxen og Hammerichs Maskinfabrik i Nakskov er nedlagt, hvorved Forudsætningen for Opretholdelse af det omhandlede Kursus ikke mere er tilstede. — Vedtaget.

G. Det meteorologiske Institut. Til 3. Behandling af Finansloven blev der af Ministeriet fremsat Ændringsforslag om:

»Oprettelse af Stormvarselsstationer ved Blaaavandshuk Fyr og paa Fyrskibene »Horns Rev« og »Vyl«, samt

»Oprettelse af ny meteorologiske Observationsstationer paa Island og Færøerne«, med følgende Motiveringer:

»Efter at den i Finansaaret 1904—05 oprettede Stormvarselsstjeneste ved det meteorologiske Institut i Forbindelse med 8 Stormvarselsstationer (ved Skagen og i 7 Havnesteder) har vist sig at virke tilfredsstillende, formener man, at det kunde være til Nytte for den talrige Fiskerflaade, som i de senere Aar fisker i Farvandet omkring Horns Rev, om der blev oprettet Stormvarselsstationer ved Blaaavandshuk Fyrtaarn og paa Fyrskibene »Horns Rev« og »Vyl«, der pr. Gnisttelegraf ere i Forbindelse med nævnte Fyr. Det vil vel ikke kunne undgaas, at Varslerne til Tider kunne slaa fejl, saa meget mere som Observationerne fra de nævnte Fyrskibe ikke sjældent vise, at der ved disse optræde lokal stormende Kuling, som Institutet ikke har kunnet varsle. Denne Omstændighed vil naturligvis svække Tilliden til Stormvarslerne, men det maa paa den anden Side erkendes, at disse i mange Tilfælde ville kunne gøre Nytte.«

Omkostningerne anslaaes til

Udgifter en Gang for alle... 1100 Kr.

Aarlige Udgifter 800 -

»Den islandske-færøiske Telegraf ventes at træde i Virksomhed i Efteraaret 1906.

Blandt de Faktorer, som have været medvirkende til, at denne Telegraflinie oprettes, er i første Række det fra mange Sider fremsatte Ønske om, at der paa Island og Færøerne oprettedes meteorologiske Stationer, som var i telegrafisk Forbindelse med Omverdenen, saaledes at deres Observationer kunde optages i de meteorologiske Instituters Vejrberetninger og give et værdifuldt Bidrag til Grundlaget for Vejrforudsigelserne.

Ministeriet paatænker derfor at oprette 5 nye Observationsstationer paa Island og 1 paa Færøerne paa saadanne Steder, der enten direkte eller pr. Telefon komme i Forbindelse med Hovedtelegraflinien Island—Færøerne—Skotland. Spørgsmaalet om Betalingen for de omhandlede daglige Vejrtelegrammer er for Tiden under Overvejelse, men er ikke endelig afgjort, da det for en Del er afhængigt af, hvormange meteorologiske Instituter, der vil abonnere paa Telegrammerne.

Det vil imidlertid være ønskeligt, at de omhandlede Stationer allerede oprettes i Løbet af den kommende Sommer, saa at de kunne være i Orden og indarbejdede, forinden Telegrafanlægget aabnes. Stationerne paa Island tænkes etablerede i Reykjavik, Akureyri og Seydisfjord foruden to Landstationer.»

Omkostningerne anslaaes saaledes:

Aarlige Udgifter 900 Kr.

Udgifter en Gang for alle... 2000 -

Forslagene vedtoges.

L. Redningsvæsenet er en ny Konto, idet det efter Konsejlspræsidiets derom nedlagte allerunderdanigste Forestilling har behaget Hans Majestæt Kongen under

26. Januar d. A. allernaadigst at bestemme, at Ledelsen af de Sager, der angaa Redningsvæsenet, fra 1. April d. A. henlægges fra Landbrugsministeriet til Marineministeriet. —

M. H. C. Vogts Pendulpropeller. Til 3. Behandling stillede Ministeriet Ændringsforslag om at yde Tilskud paa 5000 Kr. til Afholdelse af Prøvesejladser og Forsøg med en Skonnert, forsynet med Ingeniør H. C. Vogts Pendulpropeller. De tidligere Forsøg, der have været anstillede med Pendulpropellerne, have ikke været udførte under tilfredsstillende Forhold, og for at faa betryggende Prøver udførte, har Ingeniør Vogt tænkt sig at bygge en Skonnert paa ca. 100 Tons til en Værdi af ca. 30 000 Kr. Han vil selv tilskyde 10 000 Kr., medens Resten tænkes tilvejebragt ved Aktietegning.

Det Tilskud, som Ingeniøren nu andrager om, er bestemt til Afholdelsen af Prøverne, til hvilke Bestyrelsen af Dansk Ingeniørforening har tilsagt sin Støtte, ligesom den har erklæret sig villig til at nedsætte et Udvalg til Foretagelse og Bedømmelse af Prøverne.

Da Ministeriet formener, at Ingeniørens Bestræbelser fortjener at støttes, og at det vil være af Interesse at faa anstillet Forsøg med Propellerne under betryggende Forhold, har det stillet Ændringsforslaget.

Forslaget vedtoges.

Tillægsbevillingsloven for 1905—06.

Søværnet.	Andre Institutioner.
§ 23 I 42 526 Kr.	§ 23 II 188 566 Kr.
§ 26 A 6 488 -	—
<hr/>	<hr/>
49 014 Kr.	188 566 Kr.

Tilsammen 237 580 Kr.

De enkelte Poster fordele sig saaledes:

Søværnet.

§ 23 I.

F. II.	Vedligeholdelse af Flaadens Skibe og Fartøjer	5 102	Kr.
F. V.	Vedligeholdelse af Værftet med Bygninger	2 500	-
F.VIII.	Uforudsete Udgifter	12 300	-
I. a.	Udgivelse af en Lærebog i Søkrigshistorie	2 000	-
L. I.	Uforudsete Udgifter	16 338	-
N. b.	Understøttelse ekstraordinært	4 286	-
		<hr/>	
		42 526	Kr.

§ 26 A.

Ulykkesforsikring for Arbejdere	6 488	-
	<hr/>	
	49 014	Kr.

Andre Institutioner.

§ 23 II.

A. c.	Forhøjet Bevilling til Drift af 2 Motorbaade ved Dragør	500	Kr.
d.	Understøttelser og Tilskud til Helsingør og Dragør Lodseri	18 792	-
B. a.	Lønninger	50	-
b.	Understøttelser	953	-
d.	Forøget Udgift til Hovedreparation af Fyrskib Nr. 8	27 000	-
C. a.	Lønninger	50	-
c.	Andre Udgifter, ordinære	2 000	-
d.	Yderligere Arbejder vedrørende Baaken ved Løgstør	250	-
	Hovedreparation af Baaken paa Sjællands Rev	3 200	-
I. d.	Udgifter ved Kommissionen angaaende Navigator- og Maskinistuddannelsen	1 500	-

K. d.	Understøttelser	58 Kr.
	Udbedring af Stormskade	962 -
	Indbygning af et Sandfilter i Vand- beholderen paa Christiansø	3 250 -
L.	Bidrag til den af Forfatteren Mylius- Erichsen projekterede Ekspedition til N. O. Grønland	130 000 -
		<hr/>
		188 566 Kr.

Bemærkninger til de enkelte Poster.

Udgifter til Vedligeholdelse af Flaadens Skibe er medgaaet til Fuldførelse af Reparationen af Torpedobaadene »Havhesten« og »Støren« efter disses Kollision i Store Belt d. 17. August 1904, samt til Anskaffelsen af et nyt Spejl til en Projektør paa Krydseren »Hekla«.

De uforudsete Udgifter under I F. VIII er væsentlig foranlediget ved Lønninger paa 2 Fridage i Anledning af H. M. Kong Chr. IX's Død og Ligfærd.

De uforudsete Udgifter under I L. 1. er foranlediget ved Repræsentation ved fremmede Eskadrers Ophold paa Københavns Red i Sommeren 1905.

Angaaende Reparationen af Redningsbaaken paa Sjællands Rev anføres: Ved en i Efteraaret foretagen Undersøgelse af Redningsbaaken paa Sjællands Rev har denne vist sig at være i en meget ødelagt Forfatning, saa at det vil være paatrængende nødvendigt snarest muligt at underkaste den en gennemgribende Reparation og delvis Ombygning, saafremt man ikke vil beslutte sig til helt at nedlægge Baaken. Som Sømærke er Baaken nu kun af mindre Betydning, efter at der i 1896 er opført en Fyrbaake paa Revets yderste Ende; derimod vil den fremdeles have Betydning som Tilflugtssted for Skibbrudne. Af denne Grund er der i Baaken et Proviantkammer, og det fremgaar af de foreliggende Erfaringer, at Baaken i en Række Tilfælde med Held har opfyldt denne sin Bestemmelse, og at den netop

paa sit nuværende Sted har været til stor Nytte for Skibbrudne. Man har derfor anset det for uforsvarligt at nedlægge Baaken og er ufortøvet skredet til at forberede dens Istandsættelse. —

Understøttelsen til den af Forfatteren Mylius-Erichsen projekterede Ekspedition til N. O. Grønland andrager Halvdelen af det Beløb, der er anslaaet at ville medgaa; den anden Halvdel er indkommen ved privat Initiativ.

Foruden Budgettet og Tillægsbevillingen har Rigsdagen behandlet nedenstaaende Lovforslag, der angaa Marinen, og som alle undtagen det sidste er omtalt i Nytaarsartiklen.

Forslag til Lov om Ændringer i Lov af 15. Maj 1868 om Lønninger m. v. ved Søværnet (se S. 8) blev stadfæstet som Lov d. 9. Marts 1906.

Forslag til Lov om en Tilføjelse til § 15 i Lov af 25. Marts 1892 om Søværningen m. m. (se S. 12).

Lovforslaget gennemgik de tre Behandlinger i Landstinget mellem 10. og 16. Januar i uændret Form, og blev stadfæstet som Lov d. 26. Januar 1906.

Forslag til Lov om midlertidig Lønningsforbedring til forskellige lavere lønnede Embeds- og Bestillingsmænd under Søværnet m. m. (se S. 15).

Lovforslaget var til 2. Beh. i Folketinget d. 15.—18. Januar og til 3. Beh. d. 12.—13. Februar, hvorefter det i Landstinget gennemgik de tre Behandlinger fra den 21.—28. Februar og blev stadfæstet som Lov den 9. Marts 1906.

I Folketinget undergik Forslaget den Ændring, at Tillæget til yngste Trediedel af Premierløjtnanter, fra at være 500 Kr. til alle, blev forandret til at være 500 Kr. til de Løjtnanter, der er fyldt 25 Aar, og 300 Kr. til dem, som er under 25 Aar. — For Skibslægerens Vedkommende skete den Forandring, at deres hidtidige Godtgørelse for Tab i Indtægter ved Udkommando og Dyrtdistillæg blev overflyttet til fast, pensionsberettiget

Tillæg. For Reservelægernes Vedkommende bevilgedes Hjemsendelsespenge paa 600 og 900 Kr. for henholdsvis 1 og flere Aars god Tjeneste.

Om Forslaget stod der, som ventelig var, stort Gny paa Thinge, men da Diskussionen i Hovedsagen havde en parti-politisk Karakter, er der ingen Anledning til her at komme nærmere ind paa den.

Derimod kan det antagelig have Interesse for Tidsskriftets Læsere at stifte nærmere Bekendtskab med den »Oversigt over Størrelsen af vore Militærudgifter m. v. i Aarene 18⁸⁰/₈₁ og 19⁰⁵/₀₆, og en Sammenligning mellem Stigningen af Militærudgifterne og Statsindtægterne i samme Tidsrum, samt tilsvarende Oplysninger for Norges og Sverrigs Vedkommende«, der er udarbejdet i Marineministeriet og tilsendtes Rigsdagen.

Statsindtægter og Militærudgifter i de tre nordiske Lande 1880—1906.

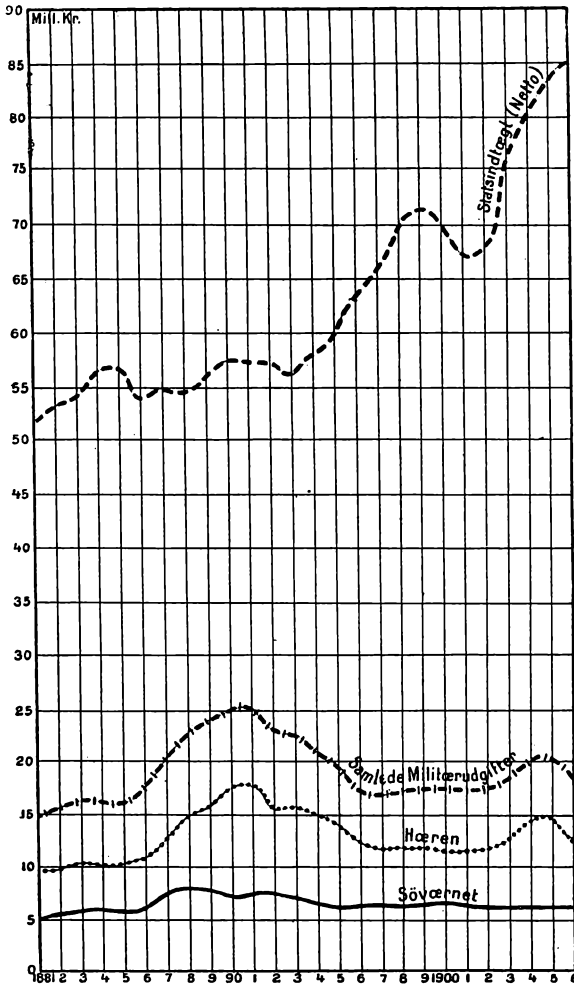
Paa de efterfølgende Skemaer er opgjort de tre nordiske Rigers Militærudgifter i pCt. af Statsindtægten for de sidste 26 Aar. (For Norges Vedkommende dog kun 25 Aar). For Danmarks og Norges Vedkommende ere Tallene tagne af Statsregnskaberne, for Sveriges Vedkommende af Budgetterne. Slutkolonnen i de tre Oversigter angiver Resultaterne, altsaa hvor stor en Del af Netto-Statsindtægten der i de forskellige Aar i Perioden er anvendt til militære Formaal.

For at erkende den relative Svingning i Procenten i de tre Lande er Budgetformen ligegyldig, naar man kun for hvert Land for sig konsekvent anvender den samme Budgetform, men for ogsaa at kunne foretage en absolut Sammenligning af Tallene i de 3 Oversigter, ere de svenske og norske Brutto-Indtægtsbudgetter reducerede til Netto-Intægtsbudgetter. De Unøjagtigheder, der herved kunne være fremkomne, ville være uden Betydning for Sammenligningen.

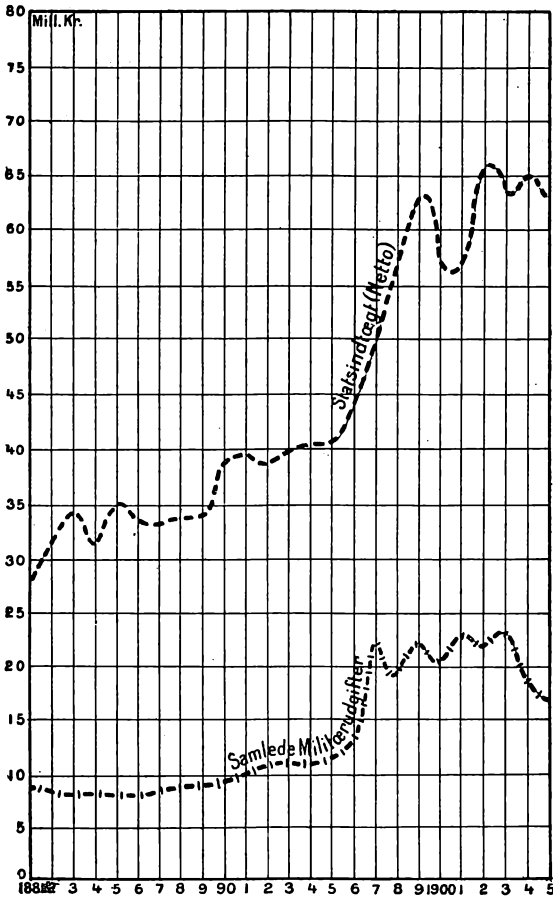
Danmark.

Finansaar	§ 22	§ 23	§ 26		Samlede Udgifter til Hæren	Samlede Udgifter til Søværnet	Samlede Militærudd.	Samlet Statsindtægt (Netto)	Militærudd. i % af Statsindtægten
	Hæren	Søværnet	Hæren	Søværnet					
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	
18 ⁸⁰ / ₈₁	8.99	4.12	0.65	0.84	9.64	4.96	14.60	51.72	28.2
81/ ₈₂	9.05	4.90	0.48	0.76	9.53	5.66	15.19	53.41	28.4
82/ ₈₃	8.91	4.88	1.53	0.91	10.44	5.79	16.23	53.60	30.5
83/ ₈₄	9.33	4.86	0.74	1.09	10.07	5.95	16.02	56.38	28.4
84/ ₈₅	9.51	4.71	0.66	0.80	10.17	5.51	15.68	56.96	27.5
86/ ₈₆	9.44	5.29	1.57	0.75	11.01	6.04	17.05	53.64	31.8
86/ ₈₇	9.47	5.13	2.93	2.93	12.40	8.06	20.46	54.70	37.4
87/ ₈₈	9.69	5.15	5.48	2.71	15.17	7.86	23.03	54.14	42.5
88/ ₈₉	9.60	5.48	6.98	2.12	16.48	7.60	24.08	55.96	43.0
89/ ₉₀	9.90	5.08	7.76	1.73	17.66	6.76	24.42	57.43	42.5
90/ ₉₁	10.04	5.41	7.78	1.93	17.82	7.34	25.16	56.80	44.8
91/ ₉₂	10.43	5.48	4.58	1.68	15.01	7.16	22.17	57.08	38.8
92/ ₉₃	10.25	5.28	5.54	1.40	15.79	6.68	22.47	55.82	40.2
93/ ₉₄	10.51	5.24	3.99	0.75	14.50	5.99	20.49	58.06	35.3
94/ ₉₅	10.33	5.22	3.35	0.65	13.68	5.87	19.55	58.96	33.2
95/ ₉₆	10.39	4.82	1.04	0.53	11.43	5.35	16.78	63.47	26.4
96/ ₉₇	10.40	5.08	1.00	0.43	11.40	5.51	16.91	65.35	25.9
97/ ₉₈	10.35	5.23	0.87	0.45	11.22	5.68	16.90	69.24	24.4
18 ⁹⁸ / ₉₉	10.54	5.03	1.06	0.49	11.60	5.52	17.12	71.18	24.0
1899/ ₁₉₀₀	10.69	5.66	0.39	0.49	11.08	6.15	17.23	70.44	24.5
19 ⁰⁰ / ₀₁	10.78	5.23	0.32	0.42	11.10	5.65	16.75	67.03	25.0
01/ ₀₂	10.65	5.23	0.62	0.43	11.27	5.71	16.98	66.94	25.4
02/ ₀₃	11.39	5.29	0.96	0.59	12.35	5.88	18.23	75.71	24.1
03/ ₀₄	11.65	5.33	2.77	0.53	14.42	5.36	20.28	79.70	25.4
04/ ₀₅	11.69	5.41	2.62	0.43	14.31	5.34	20.15	83.73	24.1
05/ ₀₆	11.44	5.29	0.14	0.42	11.58	5.71	17.29	84.80	20.4

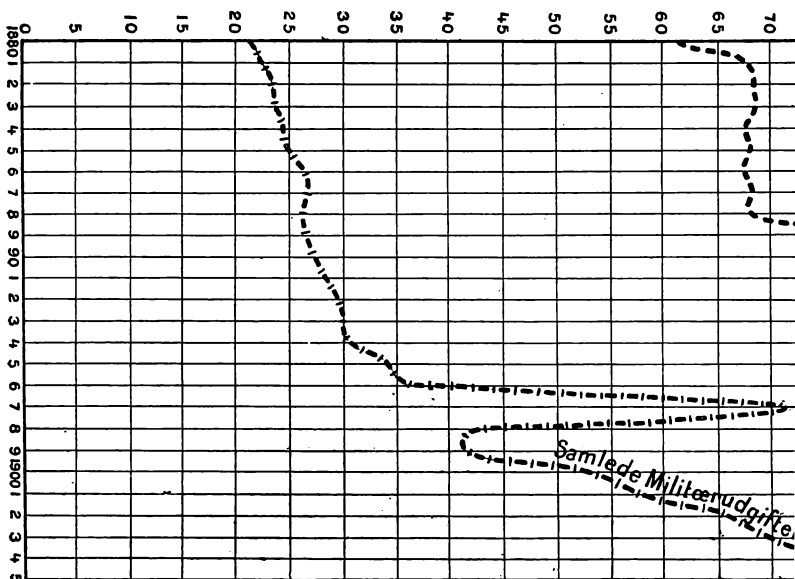
De anførte Beløb paa §§ 22, 23 og 26 ere de, der ifølge Statsregnskabet virkelig ere medgaaede. Paa § 22 er fradraget Udgifter til Gendarmerikorpsset og paa §§ 23 og 26 VI. Udgifter til civile Formaal i Overensstemmelse med Inddelingen paa de nuværende Budgetter. For 1905—06 er opført bevilget Budget + Forslag til Til-lægsbevilling, paa hvilket der er anvendt Rettelsen: Gennemsnit af Forskel mellem Bevilling og Regnskab for Femaaret 1900—05. I de anførte Beløb for de aarlige Statsindtægter er ikke indbefattet Indtægt ved Statslaan (jvfr.: »Danmarks Statsfinanser 18⁸⁷/₈₈—19⁰³/₀₄« udgivet af statistisk Bureau). For 1905—06 er Statsindtægten



opført med det bevilgede Beløb, rettet for Gennemsnit af Forskellen mellem Bevilling og Regnskab for Fem-aaret 1900—05. Den saaledes beregnede Statsindtægt maa imidlertid anses for at være for lav, da den Indtægt af Statsbanerne, der nu aarlig paaregnes, først har gjort sig gældende i de tre sidste Aar af Femaaret.



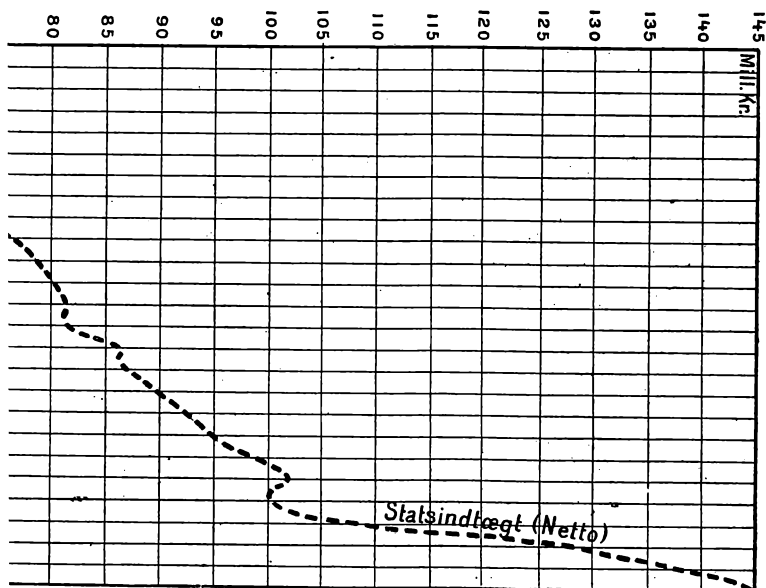
Af Hensyn til Sammenligningen med Danmark er det norske Brutto-Indtægtsbudget reduceret til Nettobudget ved at fradrage Udgifterne til Skovvæsen, Mine-drift, Post-, Jernbane- og Telegrafvæsen. I de samlede Udgifter til Forsvaret er fradraget Udgifterne til Fyr-, Vagervæsen o. l.



Norge.

Finansaar	Samlede Militærudgifter	Samlet Statsindtægt (Netto)	Militærudgifter i pCt. af Statsindtægten
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	
18 ⁸⁰ / ₈₁	8.46	27.39	30.9
81/82	8.49	31.48	27.0
82/83	7.93	34.09	23.3
83/84	7.96	31.47	25.3
84/85	7.97	35.09	22.7
85/86	8.15	33.20	24.5
86/87	8.31	32.85	25.3
87/88	8.88	33.68	26.4
88/89	8.83	33.55	26.3
89/90	9.28	38.77	23.9
90/91	9.75	39.65	24.6
91/92	10.44	38.23	27.3
92/93	10.91	39.74	27.5
93/94	10.50	40.12	26.2
94/95	11.33	40.73	27.9
95/96	12.10	43.60	27.8
96/97	22.65	49.89	45.9
97/98	19.53	56.26	34.7
18 ⁹⁸ / ₉₉	22.08	63.28	34.9
1899/1900*)	20.77	49.05	42.3
19 ⁰⁰ / ₀₁	23.16	63.18	36.7
01/02	21.71	66.13	32.8
02/03	23.66	63.80	37.1
03/04	19.72	65.88	30.2
04/05	16.70	62.93	26.5

*) 3/4 Aar.



Sverige.

Finansaar	Samlede Militærudgifter	Samlet Statsindtægt (Netto)	Militærudgifter i pOt. af Statsindtægten
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	
1880	21.29	60.58	35.1
81	22.66	68.21	33.2
82	23.46	68.64	34.2
83	23.61	68.86	34.3
84	24.64	67.61	36.4
85	24.82	68.26	36.4
86	26.13	67.67	39.5
87	26.65	68.58	38.9
88	26.28	67.95	38.7
89	26.41	75.98	34.8
90	27.41	78.26	35.0
91	28.63	79.81	35.9
92	29.88	81.84	36.5
93	30.26	81.42	37.2
94	30.29	86.58	35.0
95	34.16	86.37	39.6
96	35.39	89.23	39.7
97	71.67	92.57	77.4
98	43.78	94.60	46.8
1899	41.12	98.74	41.6
1900	52.89	102.57	51.8
01	56.85	100.22	56.7
02	66.08	106.46	62.1
03	69.37	126.21	55.0
04	75.65	137.35	55.1
05	75.48	144.75	52.1

Da det svenske Budget tildels er et Bruttobudget, har man fradraget Udgifterne til Post-, Telegraf-, Forstvæsen, ekstraordinære Udgifter til Jærnbanerne samt Kassebeholdningen. Militærudgifterne ere formindskede med de paa Konto E. opførte Beløb (Søkortarkivet, Fyr- og Vagervæsen m. m.). Militærbyrden er i Virkeligheden noget større, idet en stor Del af Militæret indtil for faa Aar siden har erholdt Landejendomme og Husmandslodder i Stedet for Pengeløn. En Opgørelse heraf har man været ude af Stand til at foretage.

Forslag til Lov om Ændringer i Lov af 27. April 1894 om Lønninger m. m. ved Fyrvæsenet og i Tillæg til samme Lov af 22. Marts 1897 (se S. 37) og

Forslag til Lov om Lønninger m. m. ved Vagervæsenet (se S. 38).

Forslagene gennemgik de tre Behandlinger i Landstinget i Dagene fra 15.—21. December 1905 i uændret Form og bleve stadfæstede som Love d. 9. Marts 1906. —

Forslag til Lov om Ændring i Lov af 13. Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvæsenet af 13. Juni 1879 (se S. 38).

Forslaget var til 2. og 3. Beh. i Landstinget henholdsvis d. 6. og 7. Marts, hvorefter det gennemgik de tre Behandlinger i Folketinget fra 16. til 26. Marts, og blev stadfæstet som Lov d. 30. Marts 1906.

I Landstinget blev, efter Udvalgets Indstilling, Forslaget ændret paa enkelte Punkter, af hvilke dog kun et er af nogen Betydning, nemlig Spørgsmaalet om, naar en Skibsfører kan betragtes som farvandskendt og dermed fritaget for at bruge Lods under Bugsering. I Forslaget var denne Betingelse fyldestgjort: naar en Fører 3 Gange med Lods har besejlet et Farvand; i Landstingsudvalget blev dette Punkt ændret til: naar en Skibsfører som saadan mindst 3 Gange indenfor et Tidsrum af 3 paa hinanden følgende Aar har benyttet Lods i et Far-

vand, anses han umiddelbart derefter som farvandskendt i det paagældende Farvand og har Ret til i dette at lade sig bugsere uden at benytte Lods. Denne Ret bevarer han, saalænge han mindst en Gang hvert andet Aar, efter at han sidste Gang har benyttet Lods, som Skibsfører besejler det paagældende Farvand med eller uden Lods.

De af Landstinget vedtagne Ændringer vedtoges ogsaa af Folketinget. —

Forslag til Lov om nogle forandrede Bestemmelser for Helsingør og Dragør Lodserier (fremsat i Folketinget d. 26. Januar 1906).

Forslaget gaar ud paa at lade Staten overtage Pensioneringen af indtil 8 Lodser ved Helsingørs Lodseri og indtil 10 Lodser ved Dragør Lodseri samt Lodsbogholderen, idet denne Stilling inddrages ved begge Lodserierne, og Arbejdet overtages af Lodsinspektørerne, som derfor vil faa en ringe Forøgelse af deres Indtægt. — Alle Lodserne ved de to Lodserier skulle for Fremtiden være Fastlodser.

Grunden til Forslagets Fremkomst er den stadige Aftagen i Lodsningernes Antal ved de to Lodserier, der i Forslaget illustreres ved en Tabel over Lodsningernes Antal, samlede Indtægter m. m. fra 1865—1905. For Helsingør Lodseris Vedkommende er saaledes Antallet af Lodsninger i 1865 3543 og holder sig omkring dette Tal til 1877, hvorefter det med smaa Svingninger gaar jævnt ned ad Bakke til 630 Lodsninger i 1905; i 1877 er den samlede Indtægt 113 150 Kr., i 1905 er den 25 700 Kr. Et lignende Forhold gør sig gældende ved Dragørs Lodseri.

Aarsagerne til den stadige Nedgang i Lodsningernes Antal menes for en Del at ligge i Overgangen fra Sejltil Dampskib, og at Trafiken i de senere Aar mere og mere besørgeres af Rutebaade, hvis Førere efterhaanden blive farvandskendt; men for en væsentlig Del skyldes det ogsaa den langt bedre Belysning og Afmærkning af

Farvandene, som har funden Sted i de senere Aar, og dette er Grunden til, at Staten har ment sig forpligtet til at overtage Pensioneringen af ikke-statsansatte Personer, idet Staten paa en Maade er optraadt som Konkurrent til eller rettere direkte Angriber af Lodsernes Virksomhed.

En Kommission, der har været nedsat for at klare ud paa Spørgsmaalet, paaviser i sin Betænkning tre Veje at gaa, nemlig:

1) At slaa alle tre Sundlodserier sammen til et fælles Lodseri, saaledes at alle Lodserne skulde have Bopæl i København og derfra udstationeres efter Tur ved Helsingør og Dragør.

2) At slaa de tre Sundlodserier sammen til et, men kun paa den Maade, at alle Indtægterne gik i en fælles Kasse, medens Helsingør og Dragør Lodserne forbleve paa deres Station og udelukkende gjorde Tjeneste der.

3) At indskrænke Lodsantallet ved Helsingør og Dragør Lodserier, hvilket formenes at kunne gøres uden at skade Tjenestens Effektivitet. Hvis Staten saa overtager Pensioneringen af de afskedigede Lodser, vil der kunne skaffes de tilbageblivende Lodser en Indtægt, som maa anses for passende, og som forhaabentlig vil holde sig.

Omkostningerne for Staten ved de nævnte tre Forslag er af Kommissionen udregnet til at ville blive henholdsvis 46 000 Kr., 23 300 Kr. og 22 800 Kr.

Det sidste Forslag blev Ministeriet staaende ved, ogsaa fordi man derved fulgte samme Fremgangsmaade som i 1890, 1893 og 1897, hvor man reducerede Lodsernes Antal ved de to Lodserier; medens der saaledes i 1877 var 53 Lodser ved Dragør og 44 Lodser ved Helsingør, vil der efter den nu foreslaaede Reduktion kun blive 7 Lodser ved hvert af de to Lodserier.

Forslaget blev efter 1. Beh. i Folketinget d. 14. Februar henvist til Finansudvalget; 2. og 3. Beh. fandt Sted henholdsvis d. 27. og 29. Marts, hvor Forslaget undergik en lille Ændring med Hensyn til nogle Straffe-

bestemmelser for pensionerede Lodsers eventuelle Overtræden af Lodsloven. I Landstinget gennemgik Forslaget de 3 Behandlinger fra 31. Marts til 4. April i den af Folketinget vedtagne Form, hvorefter det stadfæstedes som Lov d. 6. April 1906.

Norge.

Af Premierløjtnant V. Lorck.

Marinebudgettet 1906—07.

D. $\frac{5}{5}$ d. A. vedtog Stortinget Marinebudgettet for 1906—07 med 4 605 000 Kr. paa Udgifts- og 45 000 Kr. paa Indtægtssiden. Den bevilgede Udgift er 283 000 Kr. større end for forrige Finansaar og i alt væsentlig som foreslaaet af Regeringen. Forhøjelsen skyldes Nybygningskontoen.

Af vigtigere Poster paa Budgettet skal nævnes:

Kap. I (faste Lønninger og Lønningstillæg).

	1906—07	i Forhold til 1905—06
Kommanderende Admiral med Adjutantur.....	7 300 +	700 Kr.
Marinestyrelsens 1ste Afdeling	20 300 +	1 100 -
Admiralstaben.....	21 200 +	100 -
Distriktskommandoerne.....	30 000 ÷	1 000 -
Søofficerskorpset.....	320 500 +	1 100 -
Marinens Sanitetskorps.....	44 400	
Sømilitære Korps.....	377 800 +	13 200 -
Marinens Haandværkskorps...	489 900 +	17 400 -
Marinens Intendanturkorps...	78 800 ÷	1 800 -
Løn, Kost, Beklædning, Rejse- udgifter til værnepligtigt Mand- skab.....	250 000 ÷	56 000 -
Personel ved Materiellets Ad- ministration.....	186 100 +	5 500 -
Ialt under Kap. I...	1 840 000 ÷	24 000 Kr.

Kap. II (Marinens Skoler).

	1906—07		i Forhold til 1905—06
Søkrigsskolen	52 000	÷	4 200 Kr.
Sømilitære Korps, Skolekomp. og Skoler	223 400	+	2 400 -
Haandværkskorpssets Skolekomp. og Skoler	82 000	÷	11 000 -
Intendanturkorpssets Skoler . . .	12 100	+	11 300 -
Sanitetskorpssets Skoler	10 000		
Ialt under Kap. II	379 400	÷	1 600 Kr.
Besparelser ved Vakancer	114 400	÷	9 400 -
Virkelig Udgift under Kap. II . . .	265 000	÷	11 000 -

Kap. III (Øvelser, Togter, Stipendier).

Øvelser og Togter	442 000	÷	97 400 Kr.
Ammunition til Skydeøvelser om- bord og iland	80 000		
Stipendier	4 000	+	4 000 -
Mobiliseringsøvelser	Intet		
Ialt under Kap. III	526 000	÷	93 400 Kr.

Kap. IV (Marinens Materiel).

Krigsfartøjers Bygning	900 000	+	420 000 Kr.
Alm. og speciel Vedligeholdelse af Krigsfartøjerne	408 500	÷	1 500 -
Minevæsenet (aktivt)	71 000	+	14 200 -
Artilleriet	71 100		42 800 -
Navigationsvæsenet	16 400		
Sanitetsvæsenet	17 400		
Intendanturen	29 000		
Alm. og speciel Vedligeholdelse af Land- og Vandbygninger	131 700	+	23 300 -
Adskillige Udgifter ved Værfterne	217 200	+	6 300 -
Ialt under Kap. IV	1 974 000	+	404 000 Kr.
Udgiftsbudget ialt	4 605 000	+	283 000 -
Indtægtsbudget vedtaget med	45 000	+	3 000 -

ad Kap. I. Besparelsen paa dette Kapitel hidrører fra, at man nu igen gaar tilbage til den sædvanlige Ordning med 6 Maaneders Tjeneste for det værnepligtige Mandskab, medens man paa Grund af de politiske Forhold ifjor havde en Del af Mandskabet længere til Tjeneste.

Ved Finansaarets Slutning vil Søofficerskorpset komme til at bestaa af 1 Vice- og 1 Kontreadmiral, 3 Kommandører, 14 Kommandørkaptajner, 42 Kaptajner og 55 Premierløjtnanter ialt 116 faste Officerer, altsaa netop saa stort som det danske Søofficerskorps.

ad Kap. II. Tilrods for, at man i den norske Marine er meget tilfreds med Ordningen af Søkrigsskolen, en Ordning, der gennem Fællesuddannelsen af faste og værnepligtige Officerer, militært set, har løst Reserveofficersspørgsmaalet paa en tilfredsstillende Maade, har Stortinget forlangt fremsat en ny Plan paa Grundlag af særskilt Uddannelse for faste og værnepligtige Officerer, idet der gøres gældende, at den nuværende Plan dels er dyr, dels medfører, at kun et Mindretal af de værnepligtige Officerer efter endt Uddannelse gaar over i Koffardimarinen, medens Flertallet søger Stillinger paa Landjorden. Der har i den Anledning været nedsat en Kommission under Forsæde af Chefen for Søkrigsskolen; Kommissionen har udarbejdet et Forslag paa det nye Grundlag, men Formanden tager selv Afstand fra det deri indeholdte Princip; om Forslaget ikke destomindre skal gennemføres er endnu uafgjort.

ad Kap. III. Mindreudgiften skyldes de ekstraordinære Udrustninger ifjor og den Omstændighed, at der er strøget 40 000 Kr. til Vintertogt for Kadetter af 3die Klasse ombord i et af Stambesætningsskibene.

ad Kap. IV. Merudgiften skyldes den forøgede Nybygningskonto, der er vokset fra 480 000 Kr. til 900 000 Kr. Af Kontoen skal 340 000 Kr. anvendes til Fuldførelsen af Torpedobaadene Nr. 25 og 26 og Resten til Paabegyndelsen af en søgaaende Destroyer, beregnet til

en Bekostning af 1 450 000 Kr. Denne i Norge nye Fartøjstype, der i Hovedsagen kommer til at ligne den engelske River-Klasse, angives med følgende Data:

Depl. 550 Tons, Lgd. 69.15 m., Br. 7.22 m., 7 500 I. H. K. 27 Knob (3 Timers Prøver og 25 Tons Kul ved Prøvens Begyndelse). Kulbeholdning 95 Tons, Besætning 71 Mand, Armering 6 Stk. 76 mm. P. K. og 3 Stk. 45 cm. Torpedokanoner (5 m. Torpedoer), 4 Vandrørskedler, 2 fir cylindrede Triplemaskiner, Omdrejningshastighed 360, høj Bak, to Master, 4 Skorstene samt Gnisttelegraf.

Det vil næppe blive nogen let Opgave for Karljohansværns Værft at bygge et Fartøj af denne Type, naar Fordringen til Artilleri stilles saa højt (6 76 mm. P. K. imod 1 75 mm. og 5 57 mm. P. K. i den engelske River-Klasse), og det er da ogsaa gaaet ud over Kulbeholdningen, som er c. 35 Tons mindre end i de engelske Baade.

Spørgsmaalet om Flytningen af Hovedstationen ved Karljohansværn eller om Befæstningen af Hortensafsnittet, der i mange Aar har staaet paa Dagsordenen i Norge og haft en skadelig Indflydelse paa Nybygningsbevillingerne, synes nu at skulle nærme sig sin Afgørelse, idet der er nedsat en Komité (Hortenskomitéen) for at klarlægge Spørgsmaalet i sin Helhed.

Flertallet indenfor Marinen holder paa at bevare den nuværende Hovedstation og befæste Afsnittet, idet man vistnok med Rette anser det for betænkeligt at basere Flaaden paa Christiania med den snævre Udgang ved Oskarsborg.

I Løbet af 1905 er der oplagt 8 Torpedobaade i Bergen.

Tyskland.

Kaptajn V. Garde.

Marinebudgettet 1906.

(Summerne er opgivne paa nærmeste 1000 Mark.)

a. Aarlige Udgifter.

	Mark		imod 1905
Reichs-Marineamt og Marinekabinet	1 793 000	+	143 000
Admiralstab	332 000	+	94 000
Seewarte og Observatorier	356 000	÷	3 000
Intendanturvæsen ved Marinestationerne	579 000	+	108 000
Retspleje	169 000	+	27 000
Gejstlighed og ikke-militære Skoler	135 000	+	26 000
Lønninger til militært Personale	27 046 000	+	2 770 000
Udrustninger	28 630 000	+	2 086 000
Naturalforplejning til Mandskab i Land	2 065 000	+	322 000
Beklædning (omfatter kun en en mindre Del af Udg. til Beklædning)	412 000	+	16 000
Garnisonsbygningsvæsen og Garnisonsforvaltning	1 493 000	+	117 000
Service og Huslejegodtgørelse	2 268 000	÷	1 427 000
Sanitetsvæsen	2 112 000	+	284 000
Rejser og Forflytninger	3 446 000	+	109 000
Militære Undervisningsanstalter	405 000	+	1 000
Vedligeholdelse af Skibe og Værfter (inkl. Løn til Værftspersonale)	28 057 000	+	1 642 000
Vedligeholdelse af Vaaben, Ammunition og Befæstninger .	10 319 000	+	1 040 000

	Mark	imod 1905
Intendanturvæsen i de udrustede Skibe.....	873 000	+ 139 000
Lods-, Sømærke-, Brevdue- og Kystvagt­væsen	608 000	+ 29 000
Opmaalinger	111 000	± 0
Forskellige Udgifter.....	1 499 000	+ 184 000
Aarlige Udgifter...	112 700 000	+ 7 750 000

b. Ordinære Udgifter een Gang for alle.

Nybygninger og Ombygninger	73 475 000	+ 4 705 000
Artilleriarmering til Nybygninger.....	30 495 000	+ 2 484 000
Torpedoarmering.....	4 610 000	+ 150 000
Minearmering.....	620 000	+ 300 000
Vedligeholdelse og mindre Nybygninger ved Værfterne	1 884 000	÷ 806 000
Anskaffelse af Haandvaaben samt forskellige mindre Bygningsudgifter ved Artilleriforvaltningen	1 955 000	+ 797 000
Mindre Bygningsudgifter ved Torpedoforvaltningen	203 000	+ 113 000
Mindre Anskaffelser ved Mineforvaltningen	153 000	÷ 398 000
Bygningsudgifter ved Garnisonsstæderne	1 674 000	+ 131 000
Bygningsudgifter ved Lazarethforvaltningen	270 000	+ 205 000
Foranstaltninger i den alm. Skibsfarts Interesse.....	692 000	+ 318 000
Forskellige Udgifter	235 000	÷ 53 000
Ordinære Udg. en Gang for alle	116 265 000	+ 7 946 000

c. Ekstraordinære Udgifter.

Havne- og Dokudvidelser m.	Mark	imod 1905
m. ved de kejserlige Værfter	17 190 000	+ 3 277 000
Forbedring af Kystbefæstninger	2 422 000	+ 720 000
Oprettelse af en ny Indskydningsstation for Torpedoer ved Kieler Fjord og Anlæggelse af et mindre Torpedoreparationsværft v. Holtenau	600 000	+ 144 000
Udvidelse af Minedepotet i Cuxhaven	300 000	+ 300 000
Kasernebygninger, Kirkebygninger, Lazarether m. m. i Wilhelmshaven, Cuxhaven og Kiel	3 878 000	+ 439 000
Ekstraordinære Udgifter . . .	24 390 000	4 232 000

Blandt de ordinære Udgifter en Gang for alle skal nævnes en Bevilling af 300 000 Mark til Skydeøvelser, af 60 000 Mark til Minefangerapparater og af 5 000 000 Mark til en Marineskole ved Flensborg Fjord.

Blandt de ekstraordinære Udgifter skal nævnes: 500 000 Mark som 2. Bevilling til Erstatning for Fort Brinkamahof ved Weser, 1 000 000 Mark som 2. Bevilling af 3 200 000 Mark til Bygning af et Kystbatteri ved Elben, 95 500 Mark til Bygning af en Kommandostation paa Befæstningen ved Wilhelmshaven og 250 000 Mark som 1. Bevilling af 500 000 Mark til Forbedring af Kiels Havnebefæstning.

Rekapitulation:

Ordinære Udgifter	ca. 229	Millioner	Mark
Ekstraordinære Udgifter	- 24	—	—

Hovedsum . . . ca. 253 Millioner Mark
ca. 20 Millioner mere end i 1905.

Udgifterne til Ny- og Ombygninger fordele sig saaledes:

Skibe	Til Bygning	Mark	Til Armering	Mark	Samlet Bekostning		
<i>Linjeskibe:</i>					pr. Stk.		
Lothringen	4. og sidste Bev.	2 350 000	{ Artill. 4. Bev. 2 000 000 { Torpedo 3. — 170 000	} Bygn. 15 650 000 } Artill. 7 500 000 } Torpedo 730 000	} 23 880 000		
Deutschland	4. — —	2 350 000	{ Artill. 4. — 170 000 { Torpedo 3. — 170 000				
Pommern (O)	3. Bevilling	4 650 000	{ Artill. 3. — 2 500 000 { Torpedo 2. — 300 000				
Hannover (P)	3. —	4 650 000	{ Artill. 3. — 2 500 000 { Torpedo 2. — 300 000				
Q	2. —	6 050 000	{ Artill. 2. — 2 050 000 { Torpedo 2. — 220 000			} Bygn. 15 650 000 } Artill. 7 900 000 } Torpedo 730 000	} 24 280 000
Schlesien (R)	2. —	6 050 000	{ Artill. 2. — 2 050 000 { Torpedo 2. — 220 000				
Ersatz Bayern	1. —	3 000 000	{ Artill. 1. — 2 500 000 { Torpedo 1. — 100 000			} Bygn. 22 270 000 } Artill. 13 500 000 } Torpedo 730 000	} 36 500 000
— Sachsen	1. —	3 000 000	{ Artill. 1. — 2 500 000 { Torpedo 1. — 100 000				
<i>Store Krydsere:</i>							
Gneisenau (C)	3 —	4 270 000	{ Artill. 3. — 1 000 000 { Torpedo — 180 000			} Bygn. 14 000 000 } Artill. 4 280 000 } Torpedo 470 000	} 18 750 000
Scharnhorst (D)	2. —	5 030 000	{ Artill. 2. — 1 510 000 { Torpedo — 220 000				
E	1. —	3 000 000	{ Artill. 1. — 1 500 000 { Torpedo 1. — 100 000	} Bygn. 14 000 000 } Artill. 8 500 000 } Torpedo 500 000	} 23 000 000		
<i>Smaa Krydsere:</i>							
Leipzig	3. og sidste Bev.	1 090 000	{ Artill. 3. — 350 000 { Torpedo — 90 000	} Bygn. 4 750 000 } Artill. 1 150 000 } Torpedo 280 000	} 6 180 000		
Danzig	3. — —	1 090 000	{ Artill. 3. — 350 000 { Torpedo — 90 000				
Ersatz Meteor	3. — —	1 090 000	{ Artill. 3. — 350 000 { Torpedo — 90 000				
			{ Artill. 3. — 350 000 { Torpedo — 90 000				

— Wacht	2. Bevilling	2 435 000	{ Torpedo 2. —	150 000	Bygn. 4 750 000 Artill. 1 350 000 Torpedo 280 000	6 380 000
— Blitz	2. —	2 435 000	{ Artill. 2. —	750 000		
0	2. —	2 435 000	{ Torpedo 2. —	150 000		
— Pfeil	1. —	1 230 000	{ Artill. 2. —	750 000		
— Comet	1. —	1 230 000	{ Torpedo 2. —	150 000		
			{ Artill. 1. —	400 000		
			{ Torpedo 1. —	40 000		
			{ Artill. 1. —	400 000		
			{ Torpedo	40 000		
<i>Minedampere:</i>						
Nautilus A	2. og sidste Bev.	1 000 000	{ Artill. 2. —	250 000	Bygn. 2 200 000 Artill. 500 000 Miner 640 000	3 340 000
B	1. Bevilling	1 000 000	{ Miner 2. —	320 000		
			{ Artill. 1. —	200 000		
			{ Miner 1. —	300 000		
<i>Torpedobaade:</i>						
1 Division à 6 Baade	2. —	2 440 000	{ Artill. 2. —	385 000	Bygn. 5 540 000 Artill. 770 000 Torpedo 900 000	7 210 000
			{ Torpedo 2. —	500 000		
2 Divisioner à 6 Baade	1. —	8 000 000	{ Artill. 1. —	800 000	Bygn. 7 200 000 Artill. 770 000 Torpedo 900 000	8 870 000
			{ Torpedo 1. —	800 000		
Undervandsbaade		2 500 000				
En Artilleriskoletender	eneste Bevilling	450 000	Artill. 1. —	150 000	Bygn. 450 000 Artill. 300 000	750 000
Omdannelse af Linjeskib »Sachsen« til Torpedoskoleskib	eneste —	150 000	Torpedo eneste Bev.	70 000		
Hovedreparation af »Hertha« og »Victoria Louise«	1. Bevilling	500 000				
			Ammunitionsanskaffelser t. Skibe, 6. Bev.	1 500 000		14 000 000
			Forbedring af Torpedoarmering i Linjesk. og Torpedob.: 2. og sidste Bev.	360 000		720 000

Efter den sidst vedtagne Flaadelov vil Udgifterne stille sig saaledes:

1907.....	274	Millioner	Mark.
1908.....	287	—	—
1909.....	307	—	—
1910.....	315	—	—
1911.....	320	—	—
1912.....	326	—	—
1913.....	327	—	—
1914.....	323	—	—
1915.....	324	—	—
1916.....	325	—	—
1917.....	330	—	—

Det er muligt at der findes Uoverensstemmelser imellem ovenstaaende Oversigt over Budget for 1906 og det endeligt vedtagne Budget, men disse vil i alle Tilfælde være uden væsentlig Betydning, da Rigsdagen i det store og hele gik glat ind paa Regeringens Fordringer, som gennemgaaende betragtedes som meget maadeholdne, særligt under Hensyn til det daværende spændte Forhold til England.

Der har gentagne Gange i Pressen gaaet Rygter om, at Marineminister v. Terpitz's Stilling var truet, fordi han ikke vilde gaa med til langt videregaaende Fordringer til Marinen; disse Rygter har imidlertid hidtil ikke fundet Bekræftelse, og fra særlig marinevenlige Kredse hævdes det ogsaa, at det i Øjeblikket vilde være uklogt at fremsætte større Fordringer. At de neppe vil udeblive længe, maa imidlertid anses for utvivlsomt, og i alle Tilfælde spores der ikke den fjerneste Tendens til Nedsættelser i Lighed med, hvad der arbejdes saa stærkt paa i England.

Holland.

Marinebudget og Aarsberetning.

Ved Premierløjtnant Schaffalitzky de Muckadell.

Budget for 1907.

I.	Administration, Overstyrelse og Marinestab	607 305	Kr.
II.	Flydende Materiel og maritime Etablissements:		
	a. Flydende Materiel, Udrustning og Vedligeholdelse.....	7 411 514	-
	b. Værfternes Personel, Drift og Vedligeholdelse.....	2 485 000	-
III.	Flaadens Personel m. m.:		
	a. Lønning til Befalingsmænd	1 040 742	-
	b. Lønning til Mandskab	3 693 000	-
	c. Skoler og Undervisningsanstalter	556 461	-
	d. Marinekorpset.....	624 000	-
	e. Forplejning	996 290	-
	f. Sanitetsvæsen	260 445	-
	g. Rejseomkostninger, Lods, Havneafgift m. m.....	157 500	-
IV.	Lodsvæsen, Fyr- og Vagervæsen, Opmaalingsvæsen:		
	a. Lodsvæsen, Administration	165 668	-
	— Personel og Materiel	2 589 923	-
	b. Vagervæsen.....	298 575	-
	c. Fyrvæsen	967 913	-
	d. Opmaalingsvæsen	117 122	-
V.	Pensioner og Tillæg.....	3 839 232	-
VI.	Uforudsete Udgifter.....	90 000	-
	Total... 25 900 692		Kr.

Som det vil ses er Budgettet noget nær det samme som for 1906 og den ekstraordinære Nybygningskonto

er iaar ikke bebyrdet med noget nyt Skib, men indeholder kun Bidrag til det i sidste Aarsberetning omtalte Kystforsvarsskib »Jacob van Heemskerck« samt ny 4 Torpedobaade (Type »Ophir«) »Van Brakel«, »Van Rijn«, »Meijndert Jentjes«, »Willem Wellemssen«. Den nye Minister, Kapt. ter zee Cohen Stuart, der ved Ministeriets Fald har overtaget Admiral Ellis Portefølje, havde i den Anledning en lang Meningsudveksling med 2det Kammer, og man kan ikke andet end misunde den hollandske Marineminister, thi Angrebene paa ham vare væsentlig begrundede paa, at Flaaden ingen ny Forøgelse skulde have iaar.

Ministeren lovede i sit Svar i Kammeret at fremkomme med en fuldstændig Organisationsplan og dertil hørende Nybygningsprogram, men kunde ikke fremkomme med dem nu, da han kun havde beklædt sit Embede i kort Tid og endnu ikke havde afsluttet sin Konference om Samvirke mellem Hær og Flaade med Krigsministeren. Tillige maatte man ogsaa afvente det Resultat, den ifjor nedsatte kombinerede Kommission kom til angaaende Forsvarets Ordning. Endvidere var Rigets Finanser i en saadan Tilstand, at man burde vente og ikke iaar bebyrde Nybygningskontoen yderligere. Da Flaaden nu imidlertid er bleven væsentlig forøget, vilde man realisere endel af de gamle Monitorer og Kanonbaade, der alt længe havde været uden Kampværdi og derved frigøre de Penge, der medgik til deres Vedligeholdelse.

Der rettedes atter iaar Interpellation til Ministeren om Spørgsmaalet Vagtskibe ctr. Kaserne til Logement for Mandskab, idet der navnlig fra socialistisk Side betonedes de daarlige Pladsforhold i Kasernes kibe, udtrykt i en drastisk Vending af en af de socialistiske Deputerede ved, »at man nok beforder Folk i en Jærnbane-kupé, men dog ikke gør denne til blivende Opholdssted for Mennesker.« Ministeren erklærede i sit

Svar, at Spørgsmaalet burde hvile saalænge, de nuværende Kaserneskeibe vare tjenstdygtige; men stod man overfor Spørgsmaalet Kaserneskeib contra Kaserne, vilde Ministeren give Kasernen Fortrinet, da den i det lange Løb, trods sin store Anlægssum, sikkert vilde blive billigere. Anken mod Pladsforholdene erklærede Ministeren for ubegrundet.

Diskussionen i 2det Kammer iaar var imidlertid af ganske særlig Interesse, da Konsejlspræsidenten nylig i en Tale havde erklæret sig tilbøjelig til at anerkende militære Organisationer som Fagforbund, dog betegnende deres Stilling som ringere, naar de vare sammensatte af Embedsmænd eller Militære. Blandt den hollandske Marines hvervede Personel findes nemlig ikke faa Foreninger vel væsentlig af socialistisk Karakter, de fleste dog førende en ret tilbagetrukket Tilværelse. I den senere Tid har der imidlertid hersket endel Misfornøjelse blandt Mandskabet, dels over Lønningerne, dels over Tjenesteforhold i Almindelighed, og adskillige af de Sammenstød, det i Skibene er kommet til, har givet et Indblik i disse Foreningers Karakter. En af de største »Het algemeen matrozenbond« udgiver sit eget Blad og ejer sin egen Bygning. At Forholdene i disse Foreninger ikke altid ere sømmelige, fremgaar af en Udtalelse, Ministeren fremkom med, idet han nævnede, at der netop fra ovennævnte Forbundsbygning for nylig var bleven tilsendt ham en Pakke indeholdende fordærvede Fødevarer. Konsejlspræsidentens Udtalelser havde derfor, som rimeligt var, af mange Grunde vakt Opsigt, og man interPELLerede for at lære Ministerens Stilling til Sagen at kende, idet man fra juridisk Side endog hævder, militære Fagforeninger af den Art som her forelaa, som grundlovsstridige, og fra konservativ Side hævde dette Skridt som Underminering af Disciplinen. Fra anden Side hævdedes, at man i flere Aar intet havde gjort for Personellet, hvorfor dette havde sluttet sig

sammen i Foreninger af propagandistisk Karakter. At undertrykke disse Foreninger vilde ikke alene være dumt, men ogsaa umuligt; Vejen, man burde gaa, var at række dem Haanden og se at faa den grimme Mistro fra neden og opad ud af Verden.

Ministerens Svar var ikke ganske klart. Han kunde fuldt ud erkende Fagforeningernes Nytte — selv blandt Militære — og man behøvede ikke at frygte for, at de skulde faa Medbestemmelsesret i militære Sager saavel som overfor Budgettet; men passende Ønsker fra dem burde man lytte til.

Nybygninger, Prøver, Forsøg.

»Martin Harpertzsoon Tromp« har tiltraadt sit første Togt. Ligeledes de tre anden Klasses Torpedobaade, der bevilgedes ifjor.

Følgende Resultater opnaaedes paa Prøverne:

Type	Navn	Deplacement	Fart	IHK.	pr. Time	pr. IHK.
Panserskib	Tromp	5 300	16,66	6 405	1,18	4 Timers Fuldkraftprøve
Torpedobaad af II. Kl.	Michiel Gardeyn	40	18,5	580	1,5	3 Timers Fuldkraftprøve
	Wellem Warmont	40	18,64	571	1,5	
	Christ. Cornelis	40	18,95	592	1,48	
Flodkanonbd.	Woorwaarts	101	9,5	275	0,91	
Panserskib	Tromp	5 300	12,5	2 178	0,97	16 Timers Kulforbrugsprøve

8de Juli 1905 blev Undervandsbaaden »Luctor et emergo« sat i Vandet fra »de Schelde«s Værft. Dimensionerne ere følgende:

Længde: 20,4 m. Brede (Diameter): 3,58. Deplacement (neddykket): 120 Tons. Baaden er af »Holland«-typen. Baaden drives af en Gasolinmotor paa 160 IHK., der giver den en Fart af 8 Mil i Overfladen. Til Fremdrivning i neddykket Tilstand haves en Elektromotor paa 70 IHK., og Farten er her 7 Mil. Virkningsradius i Overfladen 400 Kml., under Vandet 30 Kml. Et

Stævntorpedorør til 3 Whiteheadstorpedoer paa 5,04 m. Længde og 45 cm. Diameter. Periscopet har Plads ovenpaa Kommandotaarnet.

Personel.

Marinierkorpset skal nyorganiseres med Befalingsmænd fra Marinen. Chefen bliver Kaptein ter Zee. Forslaget er fremsat ved Tillægsbevilling.

Havarier.

Torpedobaaden »Pangrango« kolliderede med en engelsk Dampers udfor Haaks Fyrskib. Dampersen sank. Torpedobaaden kunde klare sig selv ind til Nieuwediep.

Under den engelske Eskadres Besøg ifjor ragede Panserskibet »Evertsen« paa Grund. De nærmere Omstændigheder vare følgende:

Da man ikke vidste, hvor den engelske Flaade vilde ankre, og man vilde være sikker paa, at »Evertsen« laa indenfor denne, havde Chefen for »Evertsen« faaet Ordre til at udtage en Ankerplads, der ikke laa mere end 200 m. fra 36^d/_m Kurven. Skibet laa for et Anker, men havde det andet klart til at falde, og Vejret nødvendiggjorde, at Officererne gik Søvag, og at man laa klar i Maskinen. Paa Signalmasten ved Ymuiden vajede fra Kl. 8,40 Em. Stormsignal. Vinden var SV. trækkende sig om ad Vest, saa at »Evertsen« laa for en Lægerval. Kl. 12¹/₂ var Vindstyrken op ved 8, og Kl. 2¹/₂ drev Skibet for sit Anker for dernæst, da Ankeret brækkede og Kæden sprang, at drive op paa Grunden. Nødsignalet fra »Evertsen« opdagedes først sent fra Signalstationen iland, da den engelske Flaades Lys dannede Baggrund, og man var saa vant til Natsignalering hos Englænderne. Skaden beløb sig til 30 000 Kr.

Panserskibet »Piet Hein« kolliderede ved Nattetid i Kanalen med en belgisk Dampers »La Meuse«, der sank.

I Reinier Claeszen blæste en Pakning ud paa et af Kedeldækslerne. En Fyrbøder dræbtes, to saaredes let.

Forskelligt.

Amsterdamværftets Flytning er stærkt paa Tale, ligesom Nedlægning af Værftet i Hellevoetsluis. Grunden til den paatænkte Flytning er, at man nu er naaet op til den Brede af Skibe, der lige kan passere Slusen; vil man højere op, maa Sluseanlægget bygges om eller Værftet flyttes. En Kreds af Kapitalister har tilbudt at starte et Værft ved Ymuiden, hvis Marinen vil binde sig til at benytte det, men Sagen er endnu ikke afgjort.

Under den russisk-japanske Krig havde Holland en Eskadre udrustet ved Java. De ekstraordinære Udgifter herved vare 550 000 Kr. Man fik her Lejlighed til at gennemprøve Gnisttelegrafen og naaede en Telegramafstand paa over 200 Km. Holland har fornylig antaget System »Telefunken« og arbejder paa at komme op til 500 Km.

I alle Skibe, der bære Navn efter berømte Mænd, skal opsættes en Metalplade med Angivelse af Heltens Levnedsløb og Bedrifter.

En Del af de største Dampskibsselskaber have vedtaget den nye Rorkommando. Vort »Bagbord« kaldes »Styrbord ud«. Lodserne og Marinen have anstillet Prøver dermed, men Resultatet er ubekendt.

Regeringen har anskaffet en Telegrafdamper (købt i Tydskland; hed før »Podbielski« nu omdøbt til »Telegraaf«) til Brug i Indien. 1300 R. T. Netto. Bygget 1899. Fart 12,5 Mil.

En Udtalelse om det danske Torpedovæsen.

I det meget udbredte Tidsskrift: Het nederlandsche Zeewezen har en hollandsk Officer fornylig skrevet en Artikel betitlet: »Hvad Udlændinge tænke om vort Torpedovæsen«. Vedkommende Officer har opholdt sig i

nogen Tid hos Whitehead i Fiume for at modtage Torpedoer til den hollandske Marine, og giver en Skildring af det Selskab af fremmede Officerer, han traf dernede. Bl. a. skriver han:

»Blandt de Magters Repræsentanter, jeg mødte dernede, maa jeg endnu med et Par Ord omtale Danmarks — en Magt hvis Marine er mindre end vor. To Danske befandt sig i nogle Uger ved Fabriken, Chefen for det danske Torpedovæsen og en Torpedo-Ingeniør, store alvorlige Mænd med Skæg, altid i pyntelige Frakker og med en Slags høje Hatte. Med deres rolige og overvejede Manerer havde de noget af det gammeldags solide Præg over sig, saadan noget i Retning af de gamle Sejlskibskaptajner fra den Periode, hvor Sejlskibsfarten blomstrede. De dannede en stor Kontrast til de livlige og gestikulerende Repræsentanter for de sydlige Nationer i deres lyse Sommerdragter med kulørte Slips og store Guldringe og Slipsnaale; men vi saa alle med Ærbødighed op til dem, thi det var Mænd, der havde vidst at skabe et Torpedovæsen, der om det end var for en af de mindste Magter, dog ifølge Whitehead Firmaet stod højere end nogen anden Magts. Og der stod jeg, yngre i Aar og ringere i Kundskaber, paa et af de underste Trin paa det hollandske Torpedovæsens Stige, ligeoverfor Chefen for denne berømte Afdeling i Danmark; men trods al min Ærbødighed følte jeg dog noget af Ligeberettigelsens Stolthed ved at være Repræsentant for en Marine, der, om den end maatte indrømme Danmark den første Plads, dog ikke behøvede at træde tilbage for nogen anden Nation.

Forfatteren fortæller endvidere, at Talen en Dag, da flere fremmede Officerer spiste til Middag paa Fabriken, faldt paa, hvilken Nation der havde anbragt de fleste Forbedringer i Torpedoen. En af Whiteheads Funktionærer — en forhenværende østrigsk Søofficer — der i en længere Aarrække havde forestaaet Prøveskyd-

ningen med Torpedoen, ytrede da: »Efter min Mening absolut de Danske, dernæst Hollænderne.«

Ligeledes beretter han, at han en Dag spadserede med Direktøren for Fabriken. Denne kom just fra Skydepladsen, og Talen faldt paa de tarvelige Resultater, Torpedoen havde opnaaet i den russisk-japonesiske Krig.

»Ja,« sagde Direktøren, »vi ere komne til det Resultat, at for at rehabilitere Torpedoen er det nødvendigt, at Danmark og Holland føre Krig mod hinanden. Disse to Nationer have efter min Mening gjort mest Arbejde for Torpedoen som Krigsvaaben.«

Frankrig.

Af Premierløjtnant Ellbrecht.

Marinebudgettet for 1906.

(1ste Januar—31ste Decbr.)

Vedtaget i April 1906.

	1906 Frcs.	Forskel fra 1905 Frcs.
1. Marineministeriet; Lønninger til Ministeren og til alt militært og civilt Personel ved Centraladministrationen i Paris...	2 795 070	+ 1 640 820
2. Officerer og andet Personel til Tjeneste i Paris.....	733 406	÷ 1 632 390
3. Kontorudgifter til Centraladministrationen.....	253 050	+ 14 050
4. Udarbejdelse af Søkort og Anskaffelse af nautiske Instrumenter.....	383 000	—
5. Søofficerer; Lønninger ..	9 170 924	+ 338 750
6. Embedsmænd af Maskinkorpset; Lønninger.....	1 689 264	+ 250 000
7. Flaadens Underofficerer og Mandskab; Lønninger...	42 528 844	+ 2 361 222

8. Kontrol- og Revisionsvæsenet; Lønninger	328 438	+	4 260
9. Artilleriets militære Personel; Lønninger	1 586 141	+	100 237
10. Teknisk Personel; Lønn.	5 776 538	+	223 724
11. Intendanturen; Lønninger	1 104 126	÷	31 968
12. Udskrivningsv.; Lønninger	496 568	+	8 986
13. Læger, Apotheker og Præster; Lønninger	1 814 149	÷	11 195
14. Underordnet Personale ved Administrationerne og Udskrivningsv.; Lønninger .	3 556 841	+	140 230
15. Politi- og Fængselsvæsen, Brandvæsen, Kystsignalv. samt Skoler; Lønninger .	2 123 841	+	3 042
16. Beklædning, Kasernering og Undervisningsmateriel	3 356 950	+	200 912
17. Bordpenge	4 247 450	+	347 450
18. Forplejningsvæsen; Lønninger til underordnet Personel	820 000	÷	29 226
19. Forplejningsvæsen; Indkøb af Proviant m. m. . .	17 922 984	+	843 697
20. Hospitalsvæsenet; Lønn. til underordnet Personel.	419 488		—
21. Hospitalsvæsenet; Driftsomkostninger	1 910 613	÷	2 000
22. Befordring af Personel . .	3 450 000	+	983 000
23. Transport af Materiel . . .	1 975 000		—
24. Lønninger til Arbejdere ved Flaadens Magasiner .	370 080	+	60 000
25. Flaadens Forsyninger (Kul m. m.)	14 666 914	+	909 299
26. Driftsomkostn. til Bugsefartøjer og andet Transportmateriel ved Værfterne	1 500 000	÷	212 000

27. Orlogsværfterne: Nybygninger, Lønninger	12 232 421	÷	104 629
28. Orlogsværfterne: Nybygninger; Materialier	46 671 138	+	8 324 138
29. Orlogsværfterne: Vedligeholdelse og Reparationer; Lønninger	5 903 342	+	535 942
30. Orlogsværfterne: Vedligeholdelse og Reparationer; Materialier	6 674 673	÷	1 261 327
31. Orlogsværfterne: Andre Driftsomkostn.; Lønninger	6 628 181	+	161 150
32. Orlogsværfterne: Andre Driftsomkostn.; Materialier	8 300 000	+	1 483 692
33. Nybygn. paa priv. Værfter	44 000 000	÷	7 500 000
34. Anskaffelser og større Reparationer af Bugserfartøjer og andet Transportmateriel ved Værfterne	2 000 000	+	1 000 000
35. Artilleriet: Nykonstruktioner; Lønninger	2 559 130	—	
36. Artilleriet: Nykonstruktioner; Materialier	16 711 186	+	911 186
37. Artilleriet: Vedligeholdelser og Skydninger; Lønn.	699 350	—	
38. Artilleriet: Vedligeholdelser og Skydninger; Materialier	4 598 002	÷	101 998
39. Artilleriet: Andre Driftsomkostn.; Lønninger . . .	1 778 700	÷	16 000
40. Artilleriet: Andre Driftsomkostn.; Materialier . . .	1 675 800	÷	46 800
41. Oversøiske Operationsbasers Forsyning og Drift	3 400 000	+	560 000
42. Bygningsvæsen; Lønning.	669 581	—	
43. Bygningsvæsen; Nye Ar-			

	bejder og større Reparationer.....	2 628 092	+	300 000
44.	Uddybning af Floden Charente.....	200 000	+	50 000
45.	Ekstraordinære Anlæg i Krigshavne og oversøiske Operationsbases.....	14 147 942	—	
46.	Bygningsvæsen; Vedligeholdelse.....	1 470 891	+	50 000
47.	Bygningsvæsen; Værksteddrift.....	207 616	÷	0 670
48.	Opvarmning, Belysning og Møblering af Administrationslokaler.....	570 000	+	10 000
49.	Kundgørelser, Haandbøger, Aviser, Tidsskr. m. m.	497 850	+	57 250
50.	Belønninger, Understøtt., forskellige Udgifter.....	1 062 330	+	28 510
51.	Officerer og Embedsmænd af Admiralkl. i Reserven	746 357	+	17 441
52.	Fiskeri og Handelsmarinen; Personel.....	744 239	+	42 940
53.	Fiskeri og Handelsmarinen; Materiel.....	270 000	+	13 500
53 bis (ny).	Skoleskib for Handelsmarinen. Personel og Materiel; Vedligeh.....	43 500	+	43 500
53 ter (ny).	Udstillingerne i Milano og Marseille....	25 000	+	25 000
54.	Hjemsendelse af Søfolk fra Handelsmarinen.....	135 000	—	
55.	Tilskud til Invalidekassen	12 751 941	+	426 941
56.	Hemmelige Fonds.....	100 000	—	
	Frcs.....	325 081 941	+	11 520 666
	Konti 41, 42, 43 i 1905, tilsammen fragaar		÷	5 136 993
			+	6 383 693

Marinebudgettet for 1906 beløber sig, som ovenstaaende Skema viser, til ialt 325 081 941 Frchs., og det er 6 383 693 Frchs. større end Budgettet for 1905.

Forøgelsen skyldes hovedsagelig de større Udrustninger i indeværende Aar, og den falder især paa Konti 5, 6, 7, 16, 17, 19 og 25.

Forøgelsen paa Konto 41 har sin Grund deri, at Flaadestationen ved Bizerte i Aarets Løb skal have sin Ammunitionsbeholdning gjort betydelig større.

Som en Følge af, at Torpedovæsenet ved et Dekret af 28. Juli 1905 er ophørt at eksistere som selvstændig Institution, ere Konti 41 (Torpedovæsen: Lønninger), 42 (Torpedovæsen: Materialier) og 43 (Torpedovæsen: Værkstedsdrift) paa Budgettet for 1905 blevne inddragne, og de Beløb, der stode opførte herunder, ere blevne fordelt som følger: K. 41 under K. 24, 27, 29 og 31; K. 42 og K. 43 under K. 25, 28, 30, 32, 36 og 38.

For Konti 1 og 2's Vedkommende er der sket den Forandring, at K. 1 er kommen til at indbefatte Lønninger til alt det Personel, militært eller civilt, som henhører direkte under Centraladministrationen, medens K. 2 nu kun indeholder Lønninger til det Personel, hvis Nærværelse i Paris af forskellige Grunde er nødvendig, men som egentlig ikke har noget som helst med Administrationens Arbejder at gøre.

Nedenstaaende Skema giver, under en mere sammentrængt Form, en mere anskuelig Oversigt over Marinebudgettet for 1906 (paa nærmeste 1000 Frchs.):

A. Centraladministrationen, Komitéer, Kommissioner, Inspektioner, forskellige Tjeneste	3 562 000 Frchs.
B. Orlogsværfterne. — Tjenesten i Almindelighed	6 863 000 —
C. Sous-arrondissement (Administration m. m.)	2 169 000 —

D. Undervisningsvæsenet	4 373 000	—
E. Forskellige Udgifter (deriblandt: Tilskud til Invalidekassen, Trans- portudgifter m. m.)	20 882 000	—
F. Skibbygning og Maskinvæsenet (con- structions navales)	134 180 000	—
G. Artilleriet	32 427 000	—
H. Bygningsvæsenet	20 646 000	—
I. Passivt Søminevæsen	7 751 000	—
K. Forplejningsvæsen	1 543 000	—
L. Hospitalsvæsenet	3 620 000	—
M. Marinens Depoter (Mandskabets Ka- sernering)	4 702 000	—
N. Udrustninger (Eskadrer, Divisioner m. m.)	53 812 000	—
O. Reserveskibene	9 254 000	—
P. Torpedobaadsflotill., Undervands- baadene og »Défenses fixes«	17 763 000	—
Q. Transport- og Bugseringsmateriel	1 995 000	—
	<hr/>	
	325 542 000	Frcs.
Fragaar paa Grund af Orlov, Syg- dom o. s. v.	0 460 000	—
	<hr/>	
Ialt . . .	325 082 000	Frcs.

Det vedtagne Budget afviger kun i ringe Grad og paa ganske uvæsentlige Punkter fra det af Marinemini-steren fremlagte Lovforslag. Det gik hurtigt og let gen-nem baade Deputeretkammeret og Senatet, trods den i og for sig ret betydelige Forøgelse fra det foregaaende Aar.

Den franske Marine synes nu igen at gaa lysere Tider imøde, da Interessen for dette Værn atter er kaldt tillive i de lovgivende Forsamlinger efter den langvarige Stilstand i de første Aar af det nye Aarhundrede.

England.

Ved Premierløjtnant Clausen.

Marinebudgettet 1906—07.

Budgettet for 1906—07 andrager £ 31 869 500 mod £ 33 389 500 ifjor og viser saaledes en Nedgang paa £ 1 520 000.

De enkelte Poster udvise følgende Summer:

Forøgelse = + Nedgang = ÷

	£		£
1. Lønninger	6 810 000	+	138 700
2. Forplejning og Beklædning	2 053 200	÷	203 400
3. Lægevæsen	275 500	÷	2 000
4. Retsvæsen	14 700	+	700
5. Skoler	165 600	+	3 700
6. Videnskabelige Formaal..	65 100	÷	4 200
7. Royal Naval Reserve	426 600	+	6 000
8. Nybygninger, Reparationer og Vedligeholdelse	13 823 200	÷	1 589 800
9. Armering	2 986 000		—
10. Værfts- og Havnebygninger	1 954 500	+	49 000
11. Forskelligt	482 200	+	28 200
12. Admiralitetet	351 500	+	15 100
13. Halv Gage og Pensioner til afskedigede	820 700	+	19 800
14. Pensioner og Understøt- telser til Enker o. a.	1 256 300	+	22 400
15. Pensioner og Understøt- telser til civile Betjente..	383 700	÷	4 500
Ialt . . .	31 869 500	÷	1 520 000

Ligesom forrige Aar skyldes Nedgangen i Budgettet næsten udelukkende Punkt 8: Nybygninger, Reparationer og Vedligeholdelse.

Nybygningskontoen alene andrager £ 9 252 131 mod £ 9 451 259 ifjor, altsaa en Formindskelse paa £ 199 128. Heraf andrager den første Rate kun £ 645 000, hvorfor de for det nye Finansaar forlangte Nybygninger først vil blive paabegyndte i Slutningen af dette.

I Begyndelsen af Finansaaret vil Hovedvægten blive lagt paa Fuldførelsen af Skibene af »King Edward« Klassen, idet denne var bleven trukket noget i Langdrag paa Grund af Hurtigbygningsrekorden med »Dreadnought«.

De forlangte Nybygninger i 1906—07 ere:

- 4 Panserskibe,
- 5 Søgaaende Jagere,
- 12 Kystforsvars Jagere,
- 12 Undervandsbaade.

Der forlyder intet sikkert om Typen af de 4 Panserskibe, dog høres der rygtevis, at de skulle være endnu større end »Dreadnought«; de 2 skal bygges paa Orlogsværfterne, de 2 paa private Værfter. Skibene ere planlagte færdigbyggede i Løbet af 2 Aar.

Bemærkelsesværdigt er det at se, at Admiralitetet nu synes at være kommet bort fra den i flere Aar herskende Opfattelse, at Undervandsbaade er den svageres Vaaben; man synes nu at være kommet til den Anskuelse, at Undervandsbaade er et af de bedste Kampmidler til Angreb paa Krigshavne og Flaadestationer.

For første Gang bygger Orlogsværfterne selv Undervandsbaade, idet 2 af disse bygges her; de øvrige 10 skulle bygges hos Vickers & Son. Der bygges en Flydedok beregnet til Undervandsbaadstationen ved Haslor, og andre ville sandsynligvis blive byggede til de øvrige Undervandsbaadstationer.

Under Punkt 10 er den største Udgiftspost ca. 1 Million £ til Bygning af en ny Sluseindgang til Portsmouth Havn; dette er nødvendiggjort af Hensyn til »Dreadnought« og de øvrige mulig endnu større Slagskibe, der ville følge efter.

Rusland.

Af Premierløjtnant L. V. O. Tvermoes.

Det russiske Marine-Budget for Aaret 1906—1907 indeholder følgende Hovedkonti:

Centralforvaltningen	5 170 579	Mark
Undervisningsvæsen.....	2 674 308	—
Hospitalsvæsen.....	2 927 391	—
Gager, Løn m. m.....	12 863 765	—
Forplejning.....	3 867 438	—
Beklædning	4 064 193	—
Udrustningskontoen.....	29 442 258	—
Opmaaalsvæsen.....	2 856 623	—
Artillerivæsen	}	25 587 480 —
Torpedovæsen		
Minevæsen		
Skibbygningskontoen.....	98 535 463	—
Vedligeholdelse af Værfter.....	12 910 803	—
Nyanlæg ved Værfterne.....	12 401 737	—
Transport- og Rejsseudgifter	1 812 240	—
Understøttelser.....	1 400 444	—
Marine-Reserven	5 245 305	—
Forbedringer ved Krigshavne.....	2 206 794	—
Diverse	844 622	—

Ialt c. 225 Millioner Mark.

I min Artikel i Tidsskriftets Decemberhæfte 1905 omtales en Del af de Skibe, som Russerne sænkede i Port-Arthurs Havn, og som altsaa faldt i Japanesernes Hænder ved Fæstningens Overgivelse. Det som man med Hensyn til disse Skibe var mest forbavset over var, at de kun i saa ringe Grad vare blevne ødelagte af Russerne selv inden Overgivelsen. Japaneserne havde stor Fremgang med Optagningsarbejderne, og flere af de sænkede Skibe kunde ved egen Hjælp foretage Rejsen til deres nye Fædreland. De senere Efterretninger tyde

dog paa, at Russerne have ødelagt Skibene ganske eftertrykkeligt inden Fæstningens Overgivelse, og den hurtige Fremgang, som Japaneserne have haft i Port-Arthurs Havn, skyldes saaledes først og fremmest deres store Energi og Dygtighed.

I »Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens« gives følgende Fremstilling af de russiske Skibes Havarier:

Slagskibet Pereswjat. Paa det øverste Dæk observeredes 12 Granattræffere, hvoraf de 4 ogsaa vare trængte gennem Panserdækket. Den ved disse Træffere frembragte Skade var dog kun af mindre Betydning; Dæksplankerne foran og agtenfor Kanontaarnene vare brændte bort. Betydelig større Beskadigelser end de her ved Træfferne omtalte vare tilføjede af Russerne selv ved Sprængninger. Saaledes fandt Dykkerne om Bagbord, noget agtenfor den forreste Del af Kasematten, et Hul paa $3,5 \times 2$ Meters Størrelse; endvidere en noget mindre Beskadigelse paa samme Side; om Styrbord fandtes et Hul paa $2,5 \times 0,5$ Meters Størrelse henimod $3\frac{1}{2}$ Meter under Vandlinjen. De 25 cm. Kanontaarne vare fuldstændigt ødelagte ved Sprængninger indvendig, der havde bevirket, at Taarnenes 22 cm. tykke Panservægge vare revnede og forrykket ud af deres oprindelige Plads.

Panserkrydseren Bayan. 2 28 cm. Granater havde gennemslaaet Panserdækket, desuden var Kommando-taarnets Forbindelsestunnel mellem det øverste Dæk og Hoveddækket sønderslaaet.

Slagskibet Poltawa. I det øverste Dæk saas 3 Huller, hidrørende fra 28 cm. Granater. Dykkerne konstaterede et Hul paa $6,2 \times 2,8$ Meters Størrelse paa Bagbords Side mellem Skorstenene, som var frembragt ved Sprængning af en Skydebomuldsladning.

Slagskibet Retwisan. Paa øverste Dæk saas ingen Træffere af større Kaliber, medens man observerede mangfoldige mindre Huller, hidrørende fra 15 cm. Granater eller fra Sprængstykker. Paa Bagbords Side under

Panseret fandtes fire Huller af følgende Dimensioner: 3 × 3 Meter, 2,4 × 3 Meter, 3 × 3 Meter og 2 × 1 Meters Størrelse.

Slagskibet Pobjeda. Paa øverste Dæk saas fire Træffere, hidrørende fra Granater af større Kaliber. Fokkemasten var, i Højde med Kommandotaarnet, brækket over. Om Bagbord under Sidepanseret fandtes et stort Hul paa 8,5 × 4,5 Meters Størrelse; desuden saas paa dette Skib en stor Mængde mindre Beskadigelser, frembragte ved Træffere af mindre Kaliber, særlig forude paa Styrbords Side.

Beskyttet Krydser Pallada. Det øverste Dæk var revnet paa en Længde af godt 3 Meter; Dykkerne observerede 3 Huller paa Styrbords Side, henholdsvis paa 8 × 5 Meter, 3 × 3 Meter og 8 × 4 Meters Størrelse.

Ifølge Beretningerne skulle følgende Skibe vende tilbage fra Østen: Slagskibet Cezarewitsch, Krydserne: Oleg, Aurora, Zemtjuk, Diana, Rossia og Gromoboi. Af disse ere allerede nu følgende komne tilbage til Rusland: Slagskibet Cesarewitsch og Krydserne Rossia, Gromoboi, Diana og Aurora. Den Flaade, som Russerne saaledes nu disponerer over i Østen, er meget lille. Den bestaar nemlig kun af følgende Skibe:

Krydseren Askold	6 100 Tons
— Bogatyr	6 780 —
— Almaz	3 300 —

c. 15 Torpedobaadsødelæggere og Torpedobaade. Hertil kommer saa nogle Transportskibe, Kanonbaade, nogle Undervandsbaade m. fl.

Østersøflaaden bestaar efter de sidste Forøgelse fra Østen af følgende Skibe:

Slagskibet Slawa	13 780 Tons
— Cezarewitsch	13 180 —
— Imperator Alexander II	9 400 —

Panserkanonbaad	Chrabry	.....	1 735	Tons
—	Groschjaschtji	.....	1 700	—
Panserkrydseren	Gromoboi	.....	13 430	—
—	Rossija	.....	13 900	—
—	Pamjat Asowa	.....	6 800	—
Beskyttet Krydser	Chiwinetz	.....	1 400	—
—	Oleg	.....	6 750	—
—	Aurora	.....	6 800	—
—	Diana	.....	6 800	—
—	Admiral Kornilof	.....	5 900	—
—	Zemtjuk	.....	3 140	—
—	Rynda	.....	3 600	—

Hertil kommer saa c. 10 mindre Kanonbaade.

Af Torpedobaadsødelæggere er der for Tiden c. 50 under Bygning, og c. 30 ere færdige.

Foruden de her nævnte Skibe og Fartøjer er et meget betydeligt Antal af Torpedobaade og Undervandsbaade under Bygning.

Efter de uhyre Tab, den russiske Flaade har lidt under Krigen, har man set sig nødsaget til at gøre særlige Kraftanstrengelser for at skabe Rusland en ny Flaade. Flaadeplanen, som danner Grundlaget for Nyanskaffelserne, omfatter følgende Skibe og Fartøjer:

Slagskibe	paa indtil 17 000 Tons:	10
Panserkrydsere	— 14 000	— 12
—	— 8 000	— 12
Beskyttede Krydsere	— 3 000	— 15
Torpedobaadsjagere	— 570	— 50
—	— 350	— 100

foruden en stor Del mindre Skibe og Fartøjer.

Af Værfter uden for Rusland, der kunne komme i Betragtning ved Udførelsen af de til Flaadeplanens Virkeliggørelse nødvendige Nybygninger, kunne nævnes:

Tyskland: Schichau, Danzig,

— Vulkan, Stettin,

— Germania, Geestemünde.

Frankrig: Forges et Chantiers de la Loire, St. Nazaire,

— Forges et Chantiers de la Méditerranée,

— Normand, Havre, (særlig Torpedobaade).

Danmark: Burmeister & Wain, København.

Nordamerika: Cramp, Philadelphia.

Med Hensyn til de Skibe, som ere under Bygning for den russiske Regering, skal anføres:

Torpedokrydserne Finn og Emir Bucharsky have fuldendt deres Maskinprøver og have paa disse opnaaet en Hastighed af henholdsvis 28 og 26 Knob.

Den nye Panserkrydser Admiral Markaroff, 7 850 Tons, der bygges af det franske Værft »Forges et Chantiers de la Méditerranée«, har faaet følgende Dimensioner: Længde 135 Meter, Bredde 17,5 Meter, Dybgaaende 6,5 Meter. Maskinerne indicere 16 500 H. K., og Farten er 21 Knob. Denne Krydser bliver bygget med Krydseren Bayan som Forbillede, idet man dog ved Bygningen har foretaget en stor Del Forbedringer. Armeringen bliver følgende: 2 Stk. 20 cm. K., 8 Stk. 15 cm. P. K., 20 Stk. 76 mm. P. K. og 8 Stk. 57 mm. P. K.; endelig faar Skibet 2 Undervandsudskydningsapparater for Torpedoer.

I August Maaned 1904 bestilte den russiske Regering hos Forges et Chantiers de la Méditerranée og paa Værftet i Havre 11 Torpedobaadsjagere af følgende Dimensioner: Længde 56,5 Meter, Bredde 6,4 Meter, Displacement 336 Tons og Fart 26 Knob. Kedlerne skulle være af Normand Typen og 4 i Antal, og Baadenes Maskiner skulle være 3 Gangs-Ekspansion, 2 i Antal.

Baadenes Armering var følgende: 1 Stk. 7,6 cm. P. K., 5 Stk. 37 mm. P. K. og 2 Maskinkanoner. Af Torpedoudskydningsapparater skulde der anbringes 2 i hver Baad.

I Bygningskontrakten havde man særlig fremhævet, at Baadene skulde gøres saa stærke i Konstruktionen, at de kunde anvendes i hvilket som helst Slags Vejr og i høj Sø.

De 4 af ovennævnte 11 Baade bleve sat under Bygning paa Værftet La Seyne, 4 i Graville og 3 hos Normand.

I Begyndelsen af Januar bleve de 4 Baade, der vare byggede paa La Seyne, antaget af den af den russiske Regering nedsatte Modtagelseskommission, ligesom de 4 af de 7 Baade, der vare blevne byggede paa Graville og Normand Værfterne, bleve modtagne. Farten, som opnaaedes paa Prøveturene, overgik den i Kontrakten stipulerede med 1 Knob. Baadene afgik til Libau i Begyndelsen af Aaret og ankom hertil i fuldstændig god Tilstand.

Torpedobaadsødelæggerne Dostojny, Djelny, Dejatelny, Rastoropny, Raschaschny, Silny, Storochenoi og Strojny, som alle bygges paa det russiske Væft Newsky, faa følgende Dimensioner: Deplacement 350 Tons, Længde 64 Meter, Bredde 6,4 Meter, Dybgaende 2,77 Meter. Maskinerne ere 3 Gangs Ekspansions. Farten bliver 26 Knob. Kedlerne af Normand Typen. De fire førstnævnte Baade skulde i Følge Kontrakten allerede være færdige den 15. Oktober 1905, de andre fire den 20. April 1906.

Torpedobaadsødelæggeren Letuschtschi, som er bygget paa Normand's Værft i Håvre, løb den 6. December 1905 af Stablen. Jagerens Deplacement er 336 Tons, Længden er 56,6 Meter, og dens Fart angives til 26 Knob.

Torpedobaadsødelæggeren Linij løb den 27. December f. A. af Stablen paa samme Værft i Håvre.

Foruden de her nævnte ere følgende Nybygninger i Gang:

4 Slagskibe, 6 Panserkrydsere og desuden et meget betydeligt Antal Torpedobaadsødelæggere, Torpedobaade og Undervandsbaade.

For at tilvejebringe et Bidrag til de enorme Summer, der ere nødvendige til Bygning af en ny Flaade til Rus-

land, foranstaltedes der en Folkeindsamling, som ifølge Dagbladet Novoje Wremja's Opgivelse indbragte 16 720 030 Rubler, hvilket omtrent bliver 32 000 000 Kroner. Af denne Sum anvendtes straks en Del til Bygningen af 2 Torpedobaade og 3 Undervandsbaade.

I den russiske Marines Organisation er der efter Krigen foretaget en Del Ændringer. Saaledes er Direktøerne for Artilleri og Skibbygningsvæsenets meget selvstændige Stilling ophørt at eksistere, og man har i Stedet for oprettet et nyt Departement under Marineministeriet, der alene vil have at tage Bestemmelse i Sager vedrørende ovennævnte Omraader. Tillige er den saakaldte tekniske Komité blevet omdannet saaledes, at den nu sammensættes af Medlemmer af Skibbygnings-, Artilleri- og Torpedokommissionerne. Den nuværende Formand for denne Komité er Kontreadmiral Nikonof.

Den øverste Styrelse af Marinens Anliggender er efter Krigen bleven en anden, end den var før og under Krigen. Storfyrst Aleksei Aleksandrowitsch, en Onkel til Czaren, beklædte nemlig den Gang Posten som General-Admiral, og som 1ste Embedsmand under ham var saa en Viceadmiral ansat, der beklædte Posten som »Bestyrer af Marineministeriet«. Denne Post beklædtes sidst af den fra Toulon Dagene saa bekendte Viceadmiral Avellan. Denne Admiral var altsaa fungerende Marineminister under General-Admiralen, hvilket sidste havde alle de endelige Afgørelser med Hensyn til Marinens Anliggender i sin Haand. Kort efter Krigens Afslutning fik som bekendt Storfyrst Aleksei Aleksandrowitsch sin Afskedsbegæring bevilget af Kejseren, og der udnævntes derpaa en Marineminister, som altsaa sorterer direkte under Kejseren. Under den nuværende Marineminister Birilefs kraftige Styrelse synes man med Energi at tage fat paa det kæmpemæssige Arbejde, det er at faa den russiske Flaade genskabt efter de store Tab, som Krigen har paaført den.

Blandt andre Foranstaltninger, som den russiske Re-

gering har truffet for at reorganisere Flaaden, skal der anføres følgende:

Marineministeren har af Rigsraadet faaet Bemyndigelse til, efter bestemte Regler, at afskedige og pensionere Officerer, Embedsmænd og Ligestillede, saaledes at Antallet af disse efterhaanden kan blive passende til Flaadens Behov.

Ifølge kejserlig Ordre ere følgende Officerer blevne beordrede til at foretage en indgaaende Undersøgelse af Skibe, Mandskab og Institutioner under Marinen, nemlig:

Admiral Verhoffskoi i Kronstadt,
 Vice-Admiral Stark i Port Aleksander III,
 Vice-Admiral Skrydloff i Sewastopol og Nikolajeff,
 Vice-Admiral Besobrassoff i St. Petersborg ved Artilleriforsøgskommissionen og Ischorski Værft,
 Kontre-Admiral Virén i Reval og Sveaborg,
 Kommandør, Baron Fersen i Wladiwostok,
 Kommandør Skaloffski i Baku.

Den beordrede Undersøgelse skal omfatte følgende: Tilstanden ved ovenanførte Forhold i Øjeblikket, Oplysning om forefundne Mangler og Paavisning af Midler til Afhjælpning af disse Mangler, saa at saadanne kunne undgaas i Fremtiden.

I Marts Maaned formeredes en Torpedojager-Deling af de for de frivillige Bidrag byggede Baade. Sommeren skal benyttes til Afholdelse af Maskinprøver og Skydning med Kanoner og Torpedoer, og i August Maaned afgaar Delingen, under Kommando af Kontreadmiral Storfyrst Aleksander Michailowitsch, til Middelhavet.

Følgende Skibe anvendes som Kadetskibe i Aar:

Krydseren	Admiral Korniloff.....	5 030	Tons
—	General-Admiral.....	4 600	—
—	Knjas Poscharski.....	4 600	—
—	Rynda.....	3 000	—

Øvelsesskibet Korvetten Woin	1 300 Tons
— Wjerny.....	1 300 —
— Korvetten Morjak	1 000 —

2 Torpedobaade af I. Klasse.

Disse Skibe, som for fleres Vedkommende ere af meget gammel Dato, har man forsynet med nye Installationer paa Artilleriets og Torpedovæsenets Omraade.

Artilleriøvelseseskadren bestaar af følgende Skibe:

Panserskibet Slawa	13 730 Tons
— Imperator Alexander II.....	9 650 —
Krydseren Pamjat Asowa	6 700 —

5 Torpedobaade af I. Klasse.

Hvem har Skylden?

Oversat fra russisk af Premierløjtnant L. V. O. Tvermoes.

Under ovenstaaende Titel indeholder det russiske Dagblad »Det 20de Aarhundrede« af 20de Maj 1906 en Artikel af den fornylig afdøde Generalløjtnant Kutejnikoff, Chef for Skibbygningsdepartementet i den russiske Flaade. Artiklen er funden blandt Generalløjtnantens efterladte Papirer og af hans Efterladte sendt til »Det 20de Aarhundrede« til Offentliggørelse. Da Artiklen indeholder en Del interessante Oplysninger om de Skibe af den russiske Flaade, som deltog i Slaget ved Tsu-Shima den 27.—28. Maj 1905, er den her gengivet i sin Helhed, dog med Udeladelse af Slutningsbemærkningerne, som ere uden væsentlig Interesse.

Artiklen indledes med følgende: Naar vi aftrykke nedenstaaende Artikel af den fornylig afdøde Generalløjtnant N. E. Kutejnikoff, er det, fordi vi deri finde et kraftigt Forsvar for vore Skibbygningsingeniører, medens Angrebene rettes mod den Fremgangsmaade, der anvendes ved vore russiske Skibbygningsværfter, naar Bygningen af et Krigsskib skal iværksættes. Forfatteren af Artiklen udtaler saaledes, at den Andel, som Skibbygningsingeniørerne have i Bygningen af et saadant Skib, næppe kan regnes til mere end c. 40 % af det hele, og hvor beklageligt end dette Forhold er, maa man desværre indrømme, at det er saaledes. Det System, som eksisterer hos os i den russiske Flaade, er jo saalunde, at de enkelte Afdelinger inden for Skibbygningsvæsenet, som f. Eks. Maskinafdelingen, Artilleriafdelingen, Torpedofdelingen og Konstruktionskontoret, ligesom Arbejdsinspektionen, arbejder i fuldstændig Uafhængighed af hverandre; den indre Skibsudrustning er ganske afhængig af den, som tilfældig er Chef eller Næstkommanderende

ombord, og da der hertil endvidere kommer, at nogen egentlig Kontrol overhovedet ikke findes, er det indlysende, at man ikke kan lægge Ansvaret og Skylden for mindre velbyggede Skibe over paa nogle enkelte Skibbygningsingeniører. Alt i Alt er det meget ugunstige Forhold, der arbejdes under, og den Mangel, som særlig fremtræder som følelig, er, at man ikke har en enkelt Person eller Institution, som har Ansvaret for den almindelige Kontrol med Bygningen af Skibene.

Som Følge af ovenstaaende ere alle mere eller mindre ansvarlige, den tekniske Komite arbejder for sig selv paa de under den sorterende Omraader uden i mindste Maade at tage Hensyn til andre sideordnede Institutioner; Hoveddirektionen for Skibbygning og Skibsudrustningen, hvis Opgave det fornemmelig er at udarbejde Planerne, bryder sig fejl om Teknikerne; Cheferne for de forskellige Krigshavne har Pligt og Ret til at vaage over og træffe Bestemmelser med Hensyn til de afsluttende Arbejder, der foretages ved et Skibs Bygning; Eskadrechefen giver Ordre til, at Skibene skulle indtage Beholdninger af Omfang, som man slet ikke havde regnet med ved Bygningen af Skibene, og endelig kommer hertil alt det Gods, som Chefen for sit Vedkommende lader komme ombord i Skibet, forinden dette skal tiltræde sit Togt, Gods og Beholdninger af forskellig Slags som efter hans personlige Opfattelse ere ganske nødvendige at have med ombord paa det Togt, som han nu i det givne Tilfælde er beordret til at føre Skibet ud paa.

Paa denne Maade har i Grunden alle Fejl, og samtidigt ere de alle i deres gode Ret, idet enhver kun har søgt af yderste Evne at opfylde de Forpligtelser, som deres særlige Stilling medfører.

Endnu inden at Skibet er bygget færdigt, søger den mekaniske Afdeling af Skibbygningsvæsenet af al Magt at bemægtige sig det Rum, som findes ombord under Maskinværkstedet, for f. Eks. at benytte det som Opbe-

varingsted for Reservedele. — Artilleriafdelingen paa-lægger Panzer paa Steder, som man før har været enige om ikke skulde beskyttes med nogetsomhelst Slags Panzer; Sømineafdelingen blander sig i Maskinens Anliggender ved for Eksempel at tage særlige Bestemmelser med Hensyn til Oplagene og Beholdningerne af Reservedele til Maskinen og Materialier, som anvendes af Maskinen, naar Afdelingen eventuelt er af den Opfattelse, at de medtagne Beholdninger af ovennævnte Ting enten ere for store eller for smaa. Eskadren gør sig rede til at gaa i Krig, og Eskadrechefen fremsætter den Anskuelse, at man, med Erfaringerne fra tidligere stedfundne Kampe for Øje, absolut bør tage 20 % mere Ammunition med, end der ifølge Planen for Skibet hører til; en saadan Foranstaltning viser det sig at være ganske umuligt at faa truffet. Chefen for Skibet gør opmærksom paa, at Masten ombord ikke er stærk nok til at kunne holde ved Udsætningen af Skibets Torpedobaade, og han fremhæver for de paagældende Myndigheder det absolut nødvendige i at faa Masten forstærket; man indrømmer dette; man forstærker Masten, men ikke tilstrækkeligt. Maskinmesteren ombord erklærer, at han ingen Steder har til Bortstuvning af Oliebeholdningerne til Maskinen; man indrømmer dette, og nogle Rum af aflang Form i Borde, som oprindeligt vare bestemte til Henstuvning af Varerundholter og andet lignende, omdannes til at kunne optage Oliecisternerne, og her, langt fra Maskinen, faar saa Olien sin Plads. Som man ser: kun meget faa af alle disse Sager ere forud fuldt gennemtænkte, og der er for mange om at træffe den endelige Bestemmelse.

Resultatet af denne Fremgangsmaade viser sig f. Eks. ved, at et Skib, der er bygget til et Deplacement af 13 940 Tons, efter at være bygget færdigt og udrustet, har et Deplacement paa 15 500 Tons og et Dybgaaende, der er 2½ Fod større end det projekterede.

Hvem bærer Skylden, spørger man, og Svaret lyder: Det gør Alle og — Ingen.

Forfatteren af Artiklen frikender Skibbygningsingeniørerne for Skyld i dette Forhold, og han hævder, at disse have gjort alt, hvad der stod i deres Magt for at opnaa et saa godt Resultat, som det var muligt under de forhaandenværende Forhold. Han fastholder bestemt, og paaviser sin Paastands Rigtighed ved Tal, at de russiske Skibes Stabilitet i Slaget ved Tsu-Shima den 27.—28. Maj ingenlunde var mindre end de japanesiske Skibes, idet han dog ved denne Paavisning kun betragter Skibene, saaledes som de vare, da de udgik fra Skibbygningsingeniørernes Haand, og han lader den Kendsgæring ude af Betragtning, at Overlastning ikke alene formindsker Stabiliteten, men ogsaa formindsker Arealet af Panserbæltet over Vandlinjen. Medens den ikke pansrede Del af Skibssiden var projekteret at skulle støde til Panserdækket $2\frac{1}{2}$ Fod over Vandlinjen, bevirkede Overlastningen af Skibene, at Sammenstødslinjen laa lige i Vandlinjen, og eventuelle Gennembrud paa dette Sted vilde selvfølgelig kunne blive skæbnesvangre for Skibet.

Nej — jeg maa bestemt fastholde — siger Forfatteren, at det er Systemet og Maaden, vi bygge Skibe paa her i Rusland, og ikke Skibbygningsingeniørerne, som bærer Skylden for Katastrofen i Tsu-Shima-Strædet.

Efter disse indledende Bemærkninger gaar General-løjtnant Kutejnikoff i sin Artikel over til en nøjere Betragtning af

De russiske Panserskibes Stabilitet i Slaget ved Tsu-Shima 27.—28. Maj 1905.

Der er nu hengaaet lang Tid efter den frygtelige Katastrofe ved Tsu-Shima, og Rusland — vel at mærke det Rusland, som ønsker at faa Sandheden frem for Dagens Lys — er stadig i Uvidenhed om Aarsagen til den forfærdelige Ulykke, som ramte Landet d. 27.—28. Maj

1905. Den rolige og besindige Del af den russiske Befolkning venter taalmodigt paa faktiske Oplysninger angaaende det, der er foregaaet; den Del er imidlertid den mindste. For Størstedelen af det russiske Folk kom Katastrofen ganske uventet, og virkede som Følge heraf endnu stærkere; dette i Forbindelse med de frygtelige Følger, som Katastrofen førte med sig, bevirker, at hele denne Del af Nationen med højeste Grad af Utaalmodighed ønsker at faa klarlagt Aarsagerne til Katastrofen og tillige at faa oplyst, paa hvem Ansvar for denne ligger. Da man nu angaaende disse Spørgsmaal mangler paa-lidelige Oplysninger, fortaber man sig i allehaande Gissninger og Formodninger, af hvilke Størstedelen ere ret meningsløse og kun bidrage til at sætte Sindene i Bevægelse og fremkalde en almindelig Ophidselse.

Jeg er desværre ikke i Stand til at give fuldt udtømmende Oplysninger om hele denne indviklede og dunkle Affære, som Katastrofen ved Tsu-Shima er; dette skulde vel nærmest gøres ved forenede Kræfter af alle de, der paa den ene Side kunde fremføre Kendsgerninger og tillige saa sig i Stand til at fremskaffe uigendrivelige og nøjagtige Argumenter for deres Erklæringer. Paa Grund af min tidligere tjenstlige Stilling, kan jeg paa dette Tidspunkt¹⁾ ikke udtale mig med Hensyn til en Del Kendsgerninger, hvoraf man tydelig kunde se de mange og store Mangler, der forefindes ved den Fremgangsmaade, vi anvende her i Rusland ved Bygningen af vore Krigsskibe. I Slaget ved Tsu-Shima kæntrede adskillige af vore Skibe, inden de sank, og denne Kendsgerning gav Anledning til, at man beskyldte vort Skibbygningsvæsen for, ved Planernes Udarbejdelse for vore Skibe, ikke i tilstrækkelig høj Grad at have draget Omsorg for, at Kæntring ikke kunde finde Sted; og samtidigt fremhævede man, at dette var en Sag, som Skibbygningsingeniørerne

¹⁾ Nærværende Artikel er skrevet i Slutningen af Aaret 1905.

i den engelske og den japanesiske Flaade i højeste Grad havde viet deres Kræfter; og at de ogsaa i hvert Fald i den japanesiske Flaade havde opnaaet fortrinlige Resultater af deres Virksomhed paa dette Omraade, var Slaget ved Tsu-Shima det bedste Bevis for.

Lad nu enhver, som ønsker at kende Sandheden, gennem det her nedenauførte faa et Indblik i, hvorvidt en saadan Beskyldning mod den russiske Marines Skibbygningsingeniører er begrundet og retfærdig eller ej.

Ved Planernes Udarbejdelse til Panserskibene af Typen Borodino, Imperator Alekander III, Fyrst Suwaroff og Arjol, bestræbte den saakaldte Tekniske-Marinekomite sig for, saavidt det var gørligt, indenfor Planernes Ramme, at sikre Skibene den størst mulige Stabilitet, og man bestemte til denne Ende at bibeholde saadanne Maal i Skibene, at Begyndelsesstabiliteten ikke formindskedes, eller med andre Ord, man søgte at bibeholde en Metacenterhøjde paa 4 Fod med normale Beholdninger af almindeligt Forbrugsgods ombord. Ved Forelæggelsen af Planerne i Komiteen udviste disse en Metacenterhøjde af 4.14 Fod med et Deplacement af Skibet paa 13 940 Tons med de størst mulige Beholdninger ombord, og 4.3 Fod med normale Beholdninger ombord.

Her maa dog bemærkes, at nogen forholdsvis høj Grad af Stabilitet ikke angives for Skibene hørende til den engelske eller japanesiske Flaade, idet denne indskrænker sig til en Metacenterhøjde paa 3 Fod med normale Beholdninger ombord. Bestræbelserne i disse to Mariner ere særligt gaaede ud paa fremfor alt at lade Skibet faa bløde Bevægelser i Sideretningen og en rolig, støt Standplads for Kanonerne, og disse Egenskaber ved Skibet begunstiges ikke, naar man samtidigt forlanger den høje Grad af Stabilitet. Fra de engelske Skibbygningsingeniørers Synspunkt maatte man bebrejde os, at vi havde en Metacenterhøjde, der var saa stor, at den gik op til 4.14 Fod, men, det gentager jeg, vi have søgt at

at give vore Skibe en saadan Konstruktion, at de kun fik ringe Krængning, og tillige gik vore Bestræbelser ud paa at give Skibene Overskud af Stabilitet for det Tilfælde, at de skulde blive overlastede, eller for det Tilfælde, at Tyngdepunktet, af en eller anden uforudset Aarsag, skulde blive hævet, og Stabiliteten derigennem blive forringet.

Da det flere Gange har vist sig, at vore Skibe ere blevne overlastede og af denne Grund ikke have været i Besiddelse af den Stabilitet, som det har været Hensigten, at de skulde have, har man opstillet følgende Fordring: Efter at Skibet er løbet af Stablen, og efter at der i samme er fuldendt den væsentligste Del af de Arbejder, Installationer m. m. paa Maskinvæsnets, Søminevæsnets og Artilleriets Omraader, som overhovedet skulle foretages, skal der forelægges den tekniske Marinekomite saadanne Oplysninger om Skibet, som f. Eks. Vægtforholdene i Skibet efter Afløbningen, Tyngdepunktets Beliggenhed m. m. I Forbindelse med alle de ved de forskellige Afdelinger udarbejdede oprindelige Planer og Tegninger for Skibet, udarbejdes der saa den endelige Plan for Skibet. Dette gøres i den Hensigt at faa oplyst, hvilke Forandringer der bør foretages ved Skibet, efter at dette er løbet af Stablen.

For at opfylde ovenanførte Fordring blev der, for at anføre et Eksempel, paa et af Panserskibene af Borodino Typen (bygget paa det saakaldte Baltiske Værft, et privat Værft under Statens Kontrol) længere Tid efter Skibets Afløbning foretaget nogle Stabilitetsprøver af den dertil af Værftet beskikkede Embedsmand, en Skibbygningsingeniør Oberstløjtnant Kriloff.

Resultaterne af disse Stabilitetsforsøg blev forelagte den tekniske Marinekomite i Slutningen af Maj Maaned 1904 tillige med Planerne og Beregningerne for Nedsækning, Displacement og Stabilitet, saaledes som disse skulde være, naar Panserskibet var fuldt udrustet.

Ved Sammenligningen fremkom følgende: Dybgaaendet var $10^{1/2}$ Tommer større end oprindeligt angivet i Planerne, Deplacementet var forøget til 14 500 Tons, og Metacenterhøjden var saaledes, at den nu var 4,08 Fod med normale Beholdninger om Bord, og 3,88 Fod med alle Kulkasserne fyldt helt op.

Som naturligt er, bevirkede Resultatet af disse Prøver, at man fik Øjet op for, hvilke alvorlige Følger det kunde faa, saafremt saadanne Skibe skulde forlade Havnen for at foretage først en lang Rejse og derefter være klare til Kamp mod en stærk og dygtig Modstander. De her omtalte Stabilitetsprøver foretoges i Slutningen af September Maaned 1903, og da Skibet saa var færdigbygget og fuldt udrustet, havde Deplacementet overskredet det oprindeligt projekterede med henimod 2 000 Tons.

Tre Maaneder forinden Vice-Admiral Roschestwenskys Eskadres Afrejse fra Libau, eller med andre Ord i Slutningen af Juni Maaned 1905, da Skibene altsaa vare færdigbyggede og ekviperede, fremkom der fra Kronstadt Krigshavns tekniske Komite den Fordring, at man skulde gentage Stabilitetsprøverne for Skibene af Borodino Typen. Denne Fordring tog man imidlertid intetsomhelst Hensyn til, og der blev ingenlunde foretaget noget, fordi Direktøren for Marineministeriet den 23. August fremkom med en Henstilling, som gik i samme Retning som Kronstadt-Komiteens. Atter den sidste August sendte Direktøren for Marineministeriet en Skrivelse om samme Emne. Som Svar paa denne sidste Skrivelse sendte den Højstkommanderende i Kronstadt den Besked til Direktøren, at hans Skrivelse gennem Kronstadt-Komiteen var bleven overbragt til Chefen for den 2. Stillehavsflaade (Vice-Admiral Roschestwensky), under hvis Kommando Skibene nu stod. Fra denne sidste indløb intet Svar. Paa samme Maade gik det, da

den tekniske Komite den 23. August, efter Skibbygningsdirektørens Anmodning, henvendte sig til den en chef kommanderende Admiral for Flaaden og Havnene i Østersøen; man brød sig slet ikke om Sagen, og besvarede ikke de tilsendte Henstillinger med Hensyn til Afholdelsen af Stabilitetsprøver for Panserskibene inden deres Afgang til Østasien.

Efter omtrent 3 Maaneders Spørgen frem og tilbage henvendte man sig omkring den 1. Oktober fra 2. Stillehavseskadre til den Tekniske-Marinekomite med Anmodning om, at der maatte tillægges den Skibbygningsingeniør, der havde Sæde i Komiteen, Ordre til at være tilstede om Bord i et af Panserskibene, naar dette blev krænget 8° over; i Kontrakten var det nemlig anført, at med 8° som Maximumskrængning skulde Kanontaarnene uhindret kunne drejes. Det var altsaa for at undersøge Panserskibets Stabilitet, at disse Skibbygningsingeniører skulde komme om Bord; i Skibene selv var Kendskabet til Skibenes Stabilitet saa ringe, at man blot for en saa ringe Sags Skyld som at undersøge Stabiliteten ved Overkrængning af Skibet 8° , forskaffede sig En, som man kunde lægge Ansvar et over paa. Den Skibbygningsingeniør, som i ovennævnte Hensigt blev sendt til Reval, hvor Eskadren opholdt sig, kunde ved sin Hjemkomst opgive Komiteen, i hvilke Rum og hvor meget Vand man maatte indlade i Skibet for at opnaa ovenanførte Krængning; til Opnaaelsen af dette Resultat benyttede man et længere Tidsrum, og ingen tænkte paa i Stedet for at anvende den kostbare Tid til en nøje Bestemmelse af Skibets Stabilitet.

Det viste sig senere, at de Skibe af Borodino Typen, som man udrustede til Østasien, var overlastede til et Deplacement paa 15 500 Tons, Dybgaaendet var blevet forøget til $22\frac{1}{2}$ Fod, og Metacenterhøjden forringedes tilnærmelsesvis til $2\frac{1}{2}$ Fod (fra $4,14$ Fod, som den skulde være ifølge Planerne, eller fra $3,88$ Fod saaledes

som den havde vist sig at være ved de Stabilitetsprøver, som vare blevne afholdte for 1 Aar tilbage, da Overlastningen, som var fremkommen ved fejle Vægtbedømmelser ved Skibets Skrog, Maskinerne eller ved Artilleri- og Torpedoinstallationerne, var taget med i Betragtning). At Deplacementet var undergaaet saa store Forandringer maa naturligvis navnlig søges i, at Skibene bleve udrustede til den overordentlig lange Rejse ud til Østen med paafølgende Kamp derude, og at de store Beholdninger af Ammunition, Kul, Proviant og alt øvrigt, der skulde medtages, var en Sag, som Eskadrechefen alene traf Bestemmelse om.

Som Følge af den særlige Udrustning, som Skibene fik, var Stabiliteten derimod ikke saa stor, som det var nødvendigt til det store Deplacement, og det omendskønt Metacenterhøjden om Bord i de russiske Skibe ikke var saa lille, som man tillader i fremmede Mariner. Angaaende Skibenes ringe Grad af Stabilitet afsendtes en Erklæring fra den Tekniske-Marinekomite til Direktøren for Marineministeriet, Admiral Avellan, og dennes Erklæring sendtes saa, tillige med en Skrivelse fra Marineministeriet, til Admiral Roschestwensky Dagen forinden, han skulde afgaa fra Libau. I denne Skrivelse gøres der Rede for Gangen i Sagen med Hensyn til Stabilitetsprøverne, om den Tekniske-Marinekomites forgæves Henstillinger angaaende disse Prøvers Afholdelse om Bord i Panserskibene o. s. fr. Dernæst angives der visse Forholdsregler, som man anser det for nødvendigt at træffe med Henblik paa den ringe Stabilitet, gældende for alle Panserskibene af Borodino Typen under Sejladsen til Østen og under Krigsforhold. Imellem de angivne Forholdsregler findes i første Linje følgende: Det anbefales at udlosse af Panserskibene saa meget som muligt af alle Slags Beholdninger undtagen Kul, og overføre dem paa Transportskibene. Det følger af sig selv, at dersom en saadan Tingenes Tilstand om Bord i Skibene

havde været notorisk 3 Maaneder forinden, den Gang, da Skibbygningskomiteen gjorde Henstillinger med Hensyn til at give Oplysninger om Panserskibenes Stabilitet, saa vilde Sagen ikke være bleven indskrænket til en enkelt Forsigtighedstagen og en enkelt Forholdsregel i Ny og Næ, men man vilde have borttaget ikke alene en Mængde af Beholdningerne fra Panserskibene, men ogsaa foretaget eventuelt væsentlige Forandringer i Skibenes hele Indretning.

Det vil saaledes af ovenstaaende være klart for enhver, at den Tekniske-Marinekomite, som Haandhæver af Skibbygningsprincipperne i sin Almindelighed, ikke har givet nogen som helst Slags Sanktion til de ustabile og letkæntrende Panserskibe, som deltog i Kampen ved Tsushima, men tværtimod har stillet større Fordringer i denne Henseende, end man f. Eks. gør i den engelske og japanesiske Flaade. Komiteen har i fuldt Maal gjort sin Pligt, dels ved at foretage nøjagtigt Eftersyn af Planerne for Skibene inden disses Bygning, ved under Bygningen at tage Hensyn i enhver Retning for at skaffe dem saa megen Stabilitet som det var muligt, og endelig ved at foretage de fordrede Stabilitetsprøver for Skibene inden deres Aflevering. Det er et Faktum, at den formindskede Stabilitet og den øvre Panserkants ringe Højde over Vandets Overflade i første Række skyldes Skibenes Overlastning med Beholdninger af forskellig Art, og Overlastningen afhang ikke i mindste Maade af Skibbygningskomiteen, men var en Ting, som ene Admiral Roschestwensky bar Skylden for. Det var Admiralen fuldtud bekendt, at den Tekniske-Marinekomité med megen Uro saa paa den Forringelse i Stabiliteten, som fremkom ved Overlastningen, og ikke desto mindre lod Admiralen Skibene overlaste i meget høj Grad. Desuden maa man vel erindre, hvad i øvrigt før er bleven omtalt, at den ene Afdeling indenfor Skibbygningsvæsenet hos os her i Rusland er ganske uafhængig af den

anden, hvilket ogsaa gælder overfor Artilleriafdelingen, Maskinafdelingen og Sømineafdelingen. Den gensidige Uafhængighed gælder saavel for Planlæggelser, Udførelse af Arbejde paa Skibene som Kontrol med det udførte Arbejde. Hvor megen Vægt, der under Ekviperingen og Udrustningen anbragtes om Bord, var en Ting, der ingen Kontrol førtes med, og som alene ahang af den Kommanderende for Skibet.

Som Følge heraf ses det, at Skibbygningsingeniørerne intet Ansvar kunde have for Skibenes Overlastning, og i adskillige Tiltælde blev der ved Planernes Udarbejdelse kun taget Hensyn til c. 40 % af den Vægt, som ved Skibets Fuldendelse efterhaanden var kommet om Bord, et Resultat som fremkom foruden af ovennævnte Aarsager tillige heraf, at det af Havneforvaltningen afgivne Personel handlede uafhængigt af Skibbygningspersonellet og i Uoverensstemmelse med de Planer, som vare blevne udarbejdede til Bygningen af Skibet.

Men lad os nu se, hvorledes det kan være, at Panserskibene i saa høj Grad har mistet deres oprindelige Stabilitet, eller at Metacenterhøjden er formindsket med $2\frac{1}{2}$ Fod, og lad os tillige se, i hvor stor en Maalestok de bleve ustabile og lette til at kæntre i Sammenligning med Skibe i de fremmede Mariner. Eftersom Skibene kun vare underkastede Virkningen af stærkt koncentreret fjendtlig Artilleriild (intet af disse Skibe vare Genstand for Vædderangreb) og kæntrede pludseligt fra Stillingen paa mere eller mindre ret Køl, saa vilde det være naturligt at opkaste det Spørgsmaal: Hvilken Mængde Rum i Borde mellem Panserdækkene i Højde med Vandets Overflade, vel at mærke naar Skibet har sit normale Dybgaaende, vilde blive fyldte gennem den pansrede Skibsside ved Gennemslag af fjendtlige Projektiler (naar man altsaa tænkte sig, at den pansrede Skibsside var bleven saaledes gennemslaaet, at der var uhindret Forbindelse mellem Skibsrummet og udenbords Vand), for

at den ved dette Forhold fremkomne Formindskelse af det virkelig aflukkede Rumfang ved Normal-Vandlinie og den dermed forbundne Flydeevne skulde blive saa stor, at Stabiliteten gik ned til Nul, og Skibet saaledes var udsat for let at kæntre. Ved dette Tilfælde forudsattes det, at der, for at holde Skibet paa ret Køl, saafremt Rum mellem Panserdækkene paa den ene Side fyldtes ved Projektilers Gennemslag, saa fandtes saadanne Midler om Bord i Panserskibene, at man kunde fylde tilsvarende Rum paa Skibets anden Side med Vand.

De Beregninger, som man i denne Retning har foretaget, udvise, at dersom man forudsatte, at Panserskibene af Typen Borodino i Slaget ved Tsu-Shima havde haft den samme Metacenterhøjde ($2\frac{1}{2}$ Fod), som de havde, da de gik ud fra Libau, og med et Displacement paa 15,500 Tons, vilde det, for at de kunde komme til at kæntre, være tilstrækkeligt, om de tabte 17 % af deres Vandlinie-Inertimoment. Dette svarer til en Fyldning af Skibenes Rum i Borde, ved Gennemslag af Skibssiden, paa 16 % af det samlede Areal ved den givne Vandlinie. Desuden, antage vi, at Skibene ikke havde været overlastede, maatte de, saafremt deres Stabilitet gik ned i en saa høj Grad, at de kunde kæntre, have mistet, ved Fyldning af Rum i Borde, c. 25 % af ovennævnte Inertimoment ved dybeste Vandlinie, eller 23 % af Vandlinie-Arealet. Saaledes stiller det sig med Hensyn til Panserskibenes Stabilitet ved Overlastning, om hvilken der jo er talt og skrevet saa meget; men Sagen er den, at dersom vi for Eksempel til Sammenligning tog en karakteristisk Type af den engelske eller japanesiske Flaades Panserskibe af det samme Displacement, saa vilde det være nødvendigt, at et saadant Skib med den Stabilitet, det har faaet ved Bygningen, og som ikke senere er bleven forringet i mindste Maade, fik sin Metacenterhøjde forandret 3 Fod, for at faa det til at kæntre, og ved Betragtning af Projektilgennemslagernes

Virkning paa et saadant Skib ses det, at Inertimomentet maatte formindskes med 17 0/0 af den dybeste Vandlinie, akkurat som ved vore overlastede Panserskibe.

Af det ovenfor fremsatte fremgaar, at de russiske Panserskibe, saaledes som de vare udgaaede fra Konstruktorernes Hænder i Retning af Stabilitet, ingenlunde stod tilbage for Skibene, hørende til den japanesiske Flaade; man kan ligeledes fastslaa, at de russiske Skibe i Retning af Armering og Pansring fuldt ud vare paa Højde med de japanesiske. Det er en Kendsgerning, at vore Panserskibe i Slaget ved Tsu-Shima kæntrede, og Aarsagen hertil maa absolut søges i Overlastningen af Skibene og ikke hos Konstruktorerne. Utvivlsomt vilde den japanesiske Flaades Panserskibe have været udsat for akkurat det samme, saafremt man havde overløstet dem i samme Grad som de russiske.

Angaaende andre i Generalløjtnant Kutejnikoffs efterladte Skrift nævnte, i øvrigt mindre væsentlige, Ting med Hensyn til Konstruktionen af Skibenes Skrog, skal her kun anføres, at man efter Generalens Mening ikke bør drage Sammenligninger mellem den Tid, der anvendes i Rusland til Bygning af et Skib, og den Tid, der medgaar til Bygningen af et Skib af samme Type paa et udenlandsk Værft. Udlandet bygger hurtigere, idet økonomiske Forhold i saa høj Grad fremskynder Bygningen; men omend man altsaa bruger længere Tid i Rusland, er det Arbejde, der præsteres, fuldtud paa Højde med Udlandets.

Dette er Generalløjtnant Kutejnikoffs Artikels Indhold. Nogle afsluttende artilleristiske Bemærkninger ere ikke medtagne her, da de paa dette Sted ere uden væsentlig Interesse.

De Forenede Staters Marine.

(Budget m. m.)

Af Premierløjtnant Rechnitzer.

Forhandlingerne i Aar over Marinens Budget trak ualmindelig længe ud, uden at der dog derved kom nye Synspunkter frem, der kunde virke afgørende for Flaadens Udvikling. — Et af Kongresmedlemmerne foreslog, at Bevilling til nye Skibe skulde gøres afhængig af de Beslutninger, der vilde blive tagne paa den forestaaende Kongres i Haag, men Kamrene synes ikke at have taget Hensyn til dette Forslag. — I Debatten, der aabnedes den 3. Maj, fik Ordføreren for Marinekomiteen, Mr. Foss, ogsaa Lejlighed til at berøre Personelspørgsmaalet. Flaadens Mandskab androg den 1. Januar d. A. c. 32 000 Mand; af 41 000 Mand, der i Foraaret søgte Optagelse, havde man maattet tilbagevise de 28 000. Marinedepartementet bestræbte sig af yderste Evne for at holde fremmede Elementer ude og at »amerikanisere« Marinen. Af Underofficerer er for Tiden 95 % amerikanske Borgere, og af Mandskab er de 90 % naturaliserede.

Mandskabshvervningen synes i øvrigt at have været forbunden med forskellige Vanskeligheder. Efter de bestaaende Bestemmelser maa Mindreaarige ikke indstilles til Optagelse uden Forældres eller Formynderes Indvilligelse, men i Praksis har Rekruteringskommandoerne ikke taget det saa nøje og været tilfredse med en Aldersangivelse fra Aspiranterne uden at fordre noget Bevis. Tilmed har det vist sig, at en stor Del af Aspiranterne kom ind under falsk Navn. I Anledning af de mange Reklamationer, der som Følge heraf er fremkomne, har Marinedepartementet bestemt, at Indstilling for Fremtiden skal ske paa Grundlag af en Fødselsattest, og at Folk under 21 Aar kun kan indstille sig, naar Forældre eller

Formyndere skriftlig meddeler deres Tilslutning hertil. Bortset fra disse Uregelmæssigheder var Ordføreren meget tilfreds med Marinens Mandskab og udtalte, at dette havde aldrig været i en saa glimrende Forfatning som nu, og at det store Kontingent, der tilførtes Marinen fra Midde West Farmene, saa godt som udelukkende bestod af unge Folk, der med deres Energi og Livsmod berettigede til de stolteste Forhaabninger.

Manglen paa Officerer bliver mer og mer følelig; efter en af Marinesekretæren opstillet Beregning vil der i Aaret 1910 til Udrustning af alle Skibene mangle i Kadrerne:

2 Kontreadmiraler, 8 Kommandører, 10 Kaptejner, 188 Kaptajnløjtnanter, 640 Løjtnanter og 36 Sekondløjtnanter.

Det er altsaa i de yngre Charger, at Manglerne træde frem; fra flere af Flaadevennerne blev der da ogsaa stillet Forslag om at faa yngre Officerer i de højere Grader, men nogen Beslutning blev ikke taget i saa Henseende.

Spørgsmaalet om Nybygninger paa Stats- eller Privatværfter var Genstand for en langvarig Diskussion, navnlig paa Grund af, at Departementet havde maattet stille Forslag om en yderligere Bevilling af $\frac{1}{2}$ Million Dollars til Linieskibet »Connecticut«, der er bygget paa Statsværft. Det blev imidlertid anerkendt fra mange Sider, at Arbejdspræstationerne paa Statsværfterne var Privatværfterne betydelig overlegne, og at Statsværfterne tillige virkede som en fortrinlig Regulator paa Privatindustriens Priskurant.

Stærk Modstand mødte Forslaget om en ny Uddannelsesstation ved det stille Hav, vel mest fordi lokale Interesser traadte saa stærkt i Forgrunden. Det lykkedes dog at føre Forslaget igennem, under den Betingelse, at Bevillingen først traadte i Kraft, naar der forelaa

fuldstændig udarbejdede Planer, hvorefter de samlede Omkostninger ikke overskred 2 Mill. Dollars.

Marinekomiteens Forslag om Bygning af et nyt Linieskib, der skulde være stærkere eller i hvert Fald lige saa stærkt som noget eksisterende Kampskib, mødte heftig Modstand i Senatet, dels fordi der ikke var Tillid til et saadant Skibs Anvendelighed, dels fordi man ved Bygningen af et saa mægtigt Skib frygtede for en uberegnelig Tilvækst i Flaadeudgifterne. Begge Kamre enedes dog til Slut om Bevilling til det nye Skib, rigtig nok paa den Betingelse, at Planerne skulde forelægges den næste Kongres til Godkendelse.

Marinebudgettet blev, efter at være beskaaret for ca. 20 Mill. Dollars, endelig vedtagen i Slutningen af Juni og kom af Nybygninger til at omfatte:

1) Et Linieskib af 1. Klasse, med saa stærkt Panser og saa kraftig Armering som noget eksisterende Skib; Bekostningen maa — eksklusive Panser og Armering — ikke overstige 6 Mill. Dollars.

2) 3 Destroyere med højest opnaaelige Hastighed, hver til en Bekostning af $\frac{3}{4}$ Mill. Dollars.

3) Til Bygning eller Køb af Undervandsbaade 1 Mill. Dollars.

Naar man regner de samlede Omkostninger ved Linieskibet til 10 Mill. Dollars, omfatter Bevillingen 13 250 000 Dollars foruden Omkostningerne ved de 3 Destroyers Armering.

Til nedenstaaende Oversigt over det bevilgede Budget for 1905—06, Departementets og Marinekomiteens Forslag for 1906—07 skal bemærkes, at det vedtagne Budget for 1906—07 overstiger Marinekomiteens Forslag med 3 Mill. Dollars.

Det bevilgede Budget andrager ialt 102,8 Mill. Dollars.

	Bevilget 1905—06	Marinedeparte- mentets Forslag 1906—07	Marinekomiteens Forslag 1906—07	
	Mill. Dollars	Mill. Dollars	Mill. Dollars	
Lønninger	17 500 000	22 924 816	20 000 000	
Forskellige Lønninger . . .	600 000	600 000	650 000	
Marinetrapper	65 000	65 000	65 000	
Navigationsbureau	1 779 950	2 000 000	1 920 395	
Artilleribureau	4 196 306	15 397 614	6 408 006	
Ddrustningsbureau	6 174 028	6 877 228	6 874 028	
Bureau f. Værfter og Dokke	927 443	1 025 527	1 023 303	
Offentlige Bygninger	Bureau for Værfter og Dokke	3 139 700	9 054 670	2 848 450
	Marineakademi	800 000	1 130 000	750 000
	Marinest. i Kalifornien — paa Rhode- Island	15 000	79 839	69 750
	Marinekrigsskolen	44 500	112 250	68 650
	Marinest. Gold Lake	5 000	1 200	1 200
	U. S. Naval home		750 000	750 000
	Artilleribureau	86 200	35 000	—
	Udrustningsbureau	10 000	639 650	283 500
	Lægebureau	40 000	10 000	10 000
	Lægebureau	40 000	387 000	157 000
	Lægebureau	385 000	410 000	405 000
	Forraads- og Forvaltnings- bureau	5 833 932	6 581 032	5 883 932
Bureau for Nybygninger og Reparationer	7 972 824	8 630 824	7 782 824	
Maskinbygningsbureau	3 977 900	6 382 420	5 713 400	
Marineakademi	348 675	414 510	388 663	
Matroskorpset (Lønninger)	2 328 524	3 111 834	2 779 276	
Matroskorpset (Indkvarter- ring)	1 790 861	3 114 452	1 926 007	
Skibs- og Maskin-Nybyg- ninger	23 410 833	17 830 829	18 830 829	
Panser og Armering	18 000 000	14 900 000	15 145 000	
Udrustning	945 000			
	102 956 679	121 565 718	99 734 225	

Sverrig.

At Premierløjtnant K. Reinhard.

Marinebudgettet for 1907.

Ordinære Budget.

	1907 Kr.		Forskel fra 1906 Kr.
A. Ministeriet og Overstyrelsen	95 800		
B. Flaaden.			
I. Personel:			
Lønning til det faste Personel..	4 264 310	+	190 892
Beklædning til Sømands- og Skibsdrengekorpserne	456 498	+	26 503
Naturalforplejning	1 089 098	+	47 018
Godtgørelse for Rustning og Roterung	17 000	÷	5 000
	<u>5 826 906</u>	+	<u>259 413</u>
II. Materiel:			
Reparationer og Vedligeholdelse	2 250 000	+	410 000
III. Udrustninger og Øvelser:			
Øvelser for det faste Personel..	1 200 000		—
Repetitionsøvelser for Reserveofficerer	14 900		—
Øvelser og Beklædning for det værnepligtige Mandskab	1 150 000	+	370 000
	<u>2 364 900</u>	+	<u>370 000</u>
IV. Undervisningsanstalter:			
Søkrigshøjskolen	16 100		—
Søkrigsskolen	46 265		—
Skibsdrengekolen	18 770	+	5 120
Marineintendantskolen	8 600		—
	<u>89 735</u>	+	<u>5 120</u>
V. Sygepleje- og Hospitalsvæsen:			
Sygepleje og Hospitalsvæsen...	69 000		—
	<u>10 600 541</u>	+	<u>1,044 533</u>

C. Kystartilleriet.

I. Personel:

	1907 Kr.		Forsk. fra 1906 Kr.
Lønning til det faste Personel .	1 064 571	+	25 442
Beklædning til det faste Personel	148 035	+	2 331
Naturalforplejning	253 383	+	3 986
	<u>1 465 989</u>	+	<u>31 759</u>

II. Materiel:

Reparationer og Vedligeholdelse	326 437	+	94 875
---------------------------------	---------	---	--------

III. Øvelser:

Øvelser for det faste Personel .	160 000		—
Øvelser og Beklædning for det værnepligtige Mandskab	290 000		—
Krigsøvelser ved Kystbefæstning- erne	15 000	+	15 000
	<u>465 000</u>	+	<u>15 000</u>

IV. Sygepleje og Hospitalsvæsen:

Sygepleje og Hospitalsvæsen . . .	14 000		—
	<u>2 271 426</u>	+	<u>141 634</u>

D. Diverse.

Alderstillæg	26 700	÷	1 000
Officerer og Ligestillede i uden- landsk Tjeneste	15 000		—
Forskelligt	22 254		—
Diæter og Rejsepenge	36 750	+	2 650
Skrivematerialier m. m.	150 974	+	9 431
Ekstraudgifter	12 500		—
	<u>264 178</u>	+	<u>11 081</u>

E. Handelen.	1907 Kr.	Forskel fra 1906 Kr.
Søkortarkivet	65 000	—
Lods-, Fyr- og Redningsvæsen	1 700 407	+ 100 000
Undervisningsanstalter f. Søfarten	100 800	—
Nautisk-meteorologisk Institut..	9 000	—
Alderstillæg for de to sidstnævnte Institutioner	13 000	—
	<hr/> 1 888 209	+ 100 000
Summa for det ordinære Budget:	<hr/> 15 120 154	+ 1 297 248

Ekstraordinære Budget.

A. Flaaden.	1907 Kr.
Anskaffelse af nyt Krigsmateriel	4 533 000
Kanonbaad af 1. Kl. »Blendas« Ombygning til Værkstedsskib	58 500
do. do. »Edda«s Ombygning til Minefartøj	195 000
Anskaffelse af Transportmidler til Værfterne .	58 000
3 Dampbarkassers Indretning til Patrouille- fartøjer	49 800
Skydeforsøg med Kanoner og med Brisant- granater	97 000
Skydeforsøg med Torpedoer samt Forsøg med Gnistelegrafering	20 675
Anskaffelse af Reservekanoner (1. Rate)	203 000
— - Ordreapparater og Afstands- maalere t. Flaadens Skibe (1. Rate)	104 000
— - Kontramineringsmateriel	45 000
— - moderne Ammunition til Skibe og Kystbefæstninger (2. Rate) .	275 917
Oprettelse af Signalstationer og Anskaffelse af Gnistelegrafapparater	82 420
At overføre...	<hr/> 5 722 312

	1907 Kr.
Overført...	5 722 312
Forlængelse af Stockholms Stations Dok og af Lindholmens Dok i Gøteborg.....	73 500
Udvidelse af Magasin for Krigspistoler og Krigs- ladningsrum i Karlskrona.....	7 790
Ombygning af Flaadens Hospital i Karlskrona (2. Rate).....	150 000
Arbejder og Anskaffelser ved Forlægning af en Del af Skibsdrengekorpsset til Marstrand ..	58 000
Tillæg m. m. for det ved Skibsdrengekorpsset i Marstrand ansatte Personel.....	5 000
Dækning af Underskud ved Reparationer og Vedligeholdelse.....	223 645
Til en Fest for tyske Underofficerer.....	432
Forstærkning af Marineforvaltningens Personale	10 500
	<u>6 251 179</u>
D. Kystartilleriet.	
Anlæg og Arbejder ved Kystbefæstningerne..	813 500
Opførelse af Kaserne (Sidste Rate).....	161 438
Forskellige Arbejder ved Minespærringerne (Sidste Rate).....	260 919
Anskaffelse af Instrumenter m. m. til Mine- spærringerne.....	127 150
— - Haandvaaben til Kystartilleriets Mandskab (2. Rate).....	100 000
— - røgsvagt Krudt (1. Rate).....	137 150
— - Ildslukningsmateriel.....	10 600
— - Transportmidler for Kystbe- fæstningerne.....	56 630
— - Beklædning og Sengetøj til værnepligtigt Mandskab (3. Rate)	89 280
	<u>1 756 667</u>
C. Handelen.	
Til Paaskyndelse af Opmaalingsarbejder.....	41 000
C. Dyrtidstillæg.....	16 000
Summa for det ekstraordinære Budget...	<u>8 064 846</u>

Det saaledes vedtagne Budget er for sin ordinære Del 129 600 Kr. og for sin ekstraordinære Del 851 000 Kr. lavere end Regeringens Budgetforslag. Forskellen fremkommer for det ordinære Budgets Vedkommende hovedsagelig derved, at Rigsdagen knappede lidt af paa de af Regeringen forlangte Personelforøgelser, hvilket atter skyldtes, dels at der paa Nybygningskontoen paa det ekstraordinære Budget blev strøget een af de tre foreslaaede nye Jagere, dels at Rigsdagen ikke vilde gaa med til nu at bevilge Penge til Opsætningen af Stammandskab til de andre to nye Jagere.

Sammenlignes Budgettet med det for indeværende Aar gældende (se Tidsskr. f. Søv. 1905 Pag. 361 og flg.), udviser det ordinære Budget en Stigning paa c. 1 297 000 Kr., det ekstraordinære en Nedgang paa c. 568 000 Kr.

Om Budgettets enkelte Konti skal i øvrigt bemærkes:

Det ordinære Budget.

ad. B. Flaaden.

Personelkontoens Forøgelse skyldes en Udvidelse af Søofficerskorpset med 11 Officerer (3 Kaptajner, 6 Løjtnanter og 2 Underløjtnanter), af Underofficerskorpset med 23 Underofficerer, af Sømandskorpset med 123 Mand, af Skibsdrengekorpset med 100 Drenge, af Marine-lægekorpset med 2 Marinelæger af 1. Grad (foruden at Kystartilleriets 3 Læger overførtes til Marinelægekorpset), af Marineingeniørkorpset med 2 Marineingeniører af 1. Grad, og af Marineintendantkorpset med 1 Marineintendant af 1. Grad, 2 Marineintendantter af 2. Grad samt 3 Marineunderintendantter. — Regeringens Forslag lød paa 12 Underofficerer, 82 Mand, 1 Marinelæge og 3 Intendantter mere.

Rigsdagen udtalte endvidere, at den ansaa det for rettest, at Kystartilleriets Intendantter overgik til Marineintendantkorpset paa lignende Maade som Kystartilleriets Læger overgik til Marinelægekorpset.

Kontoen til Reparationer og Vedligeholdelse fik atter i Aar en betydelig Forøgelse (410 000 Kr.), da det har vist sig, at den er ganske utilstrækkelig — jfr. Kontoen paa det ekstraordinære Budget til Dækning af Underskud — og endvidere reguleredes efter Rigsdagens tidligere derom udtalte Ønske Forslagskontoen til Øvelser og Beklædning for det værnepligtige Mandskab saaledes, at dens Størrelse nu kan antages at svare til de virkelige Udgifter hertil.

ad C. Kystartilleriet.

Personelforøgelsen her omfatter: 1 Major, 4 Kaptejner, 4 Underofficerer og 21 Mand fast Mandskab; og endvidere fik ogsaa her Vedligeholdelseskontoen en betydelig Forøgelse. Desuden indsattes en hel ny Konto til Krigsøvelser ved Kystbefæstningerne.

Det ekstraordinære Budget.

Nybygningskontoen, der er 381 900 Kr. mindre end den for indeværende Aar bevilgede, fordeler sig saaledes:

Jageren »Wale« (2. og sidste Rate)	606 000 Kr.
To nye Jagere (1. Rate)	1 262 000 -
To 1. Kl. Torpedobaade (2. og sidste Rate)	360 000 -
Seks 1. Kl. Torpedobaade (1. Rate)	1 155 000 -
Fem 2. Kl. Torpedobaade (Hele Anskaffelses-	
summen)	1 150 000 -
	<hr/>
	4 533 000 Kr.

Fra Marineforvaltningens Side var foreslaaet betydelig større Nybygning, bl. a. omfattende en Panserkrydser af »Fylgia«-Typen og en Undervandsbaad, men Regeringen strøg disse paa sit Forslag, Panserkrydseren hovedsagelig fordi man vilde afvente Betænkning fra en sagkyndig Kommission, der for Tiden er nedsat for at overveje, hvorvidt Adskillelsen fra Norge og Erfaringerne fra den russisk-japanske Krig mulig kunde gøre For-

andringer ved de hidtil i den svenske Flaade anvendte Skibstyper ønskelig, medens Undervandsbaadens Bygning kun opsattes, indtil der var opnaaet yderligere Erfaringer med den allerede i Brug værende Baad »Hajen«. Om denne udtaltes forøvrigt, at den allerede nu kan siges at have vist sig tilfredsstillende i alle Retninger, naar undtages den for Fremdrivning i Vandoverfladen beregnede Maskine, hvis Mangler dog antages forholdsvis nemt at kunne afhjælpes.

Den tidligere foreslaaede Ombygning af Kanonbaaden »Blenda« til Værkstedsskib for Torpedoskolen og Kysteskadren er nu gaaet igennem, efter at være bleven varmt anbefalet bl. a. af den Højstkommanderende for den i 1905 i Anledning af Unionsopgøret sammendragne store Eskadre. — Kanonbaaden »Edda« skal efter sin Ombygning afløse den langt mindre »Gunhild« som Dampminebaad ved Kysteskadren saavel i Krig som i Fred.

Af de øvrige Poster skal gøres opmærksom paa Beløbet til en Forlængelse af Stockholms Stations og Lindholmens Dokker — for at disse, ligesom en tidligere forlænget Dok i Karlskrona, skal blive i Stand til at optage »Fylgia« og »Oscar II« — samt paa Summen til Installering af en Del — 200 Drengene — af Skibsdrengeskorpset i Marstrand. Drengene skal her kasereres i Kaserneskipet »Norrköping«, men have Undervisningslokaler m. m. paa Fæstningen Karlsten. Denne Forlægning til Marstrand menes at ville lette Rekrutteringen af Korpset ved at gøre dette bedre kendt blandt Vestkystens Befolkning.

Hollands Kystforsvar.

Af Premierløjtnant Schaffalitzky de Muckadell.

Indledning.

Det hollandske Forsvarssystem er i ikke ringe Grad afhængig af den Støtte, Kystforsvaret kan yde, og det vil derfor være nødvendigt at give en kort Oversigt over de Principper, hvorpaa Landets Forsvar hviler, og den Maade, hvorpaa Landforsvaret støtter sig til Kystforsvaret, inden selve den detaillerede Beskrivelse af Kystbefæstningerne paabegyndes.

Holland har ofte spillet en stor Rolle i Europas Krige. Lige siden Frihedskrigen har Angreb paa Angreb været rettede, dels søværts fra, dels landværts fra mod dette Rige. I Holland, hvor Handelen og da særlig Sødelen blomstrede og stadig tilførte Landet nye Rigdomme, havde man baade Evne og Vilje til at forsvare sig, og man anlagde derfor Fæstninger rundt om i Landet i saa stor Udstrækning, at vist ikke mange Lande i Europa vare saa rige paa Fæstninger som Holland, og det med det dengang forenede Belgien.

Men Belgiens Løsrivelse 1830 gjorde Hollands Forsvar svagere og nødvendiggjorde, da Landet saa at sige blev skaaret midt over, en Forandring.

Det Forsvarssystem, man til da havde anvendt, var det saakaldte Cordonsystem. Saaledes benævnes et Forsvarssystem, der ved en fortsat Række af Grænsefæstninger, støttet af indenfor liggende Fæstninger, har til Hensigt at beskytte hele Landets Territorium mod Angreb. Skønt man allerede i Napoleonskrigene havde høstet Erfaringer for, at dette System havde sine store Mangler, bibeholdt man det dog i Holland, ja ofrede endog som nævnt store Summer paa det; og Sætningen:

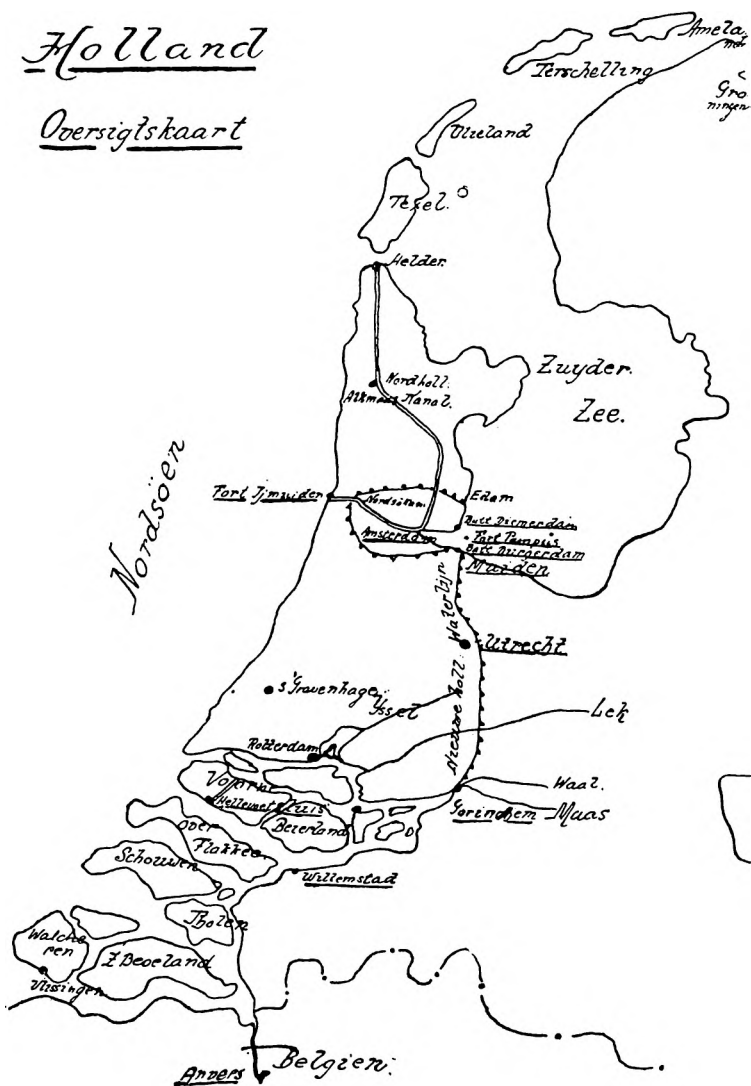
»ikke at vige en Tomme Land uden Modstand«, var det almindelig anerkendte Løsen. Men Belgiens Løsrivelse tvang Holland ind paa andre Baner, og efter i nogle Aar at have udbedret paa det gamle Forsvar, nedsatte man i 1840 en Kommission, der skulde udarbejde en ny Forsvarsplan. De i den præjsisk-østrigske Krig indvundne Erfaringer viste yderligere til Overmaal, hvor uskikket det tidligere Forsvarssystem vilde være til at afvise et med moderne Kraft og Hurtighed ført Angreb.

Den nedsatte Kommission havde imidlertid udarbejdet et Forslag til en ny Forsvarsordning, og i 1874 vedtog de hollandske Generalstater — med stor Majoritet — den nuværende Forsvarsplan. Denne brød fuldstændig med de gamle Principper, idet den besluttede, uden Sværdslag, at opgive store Dele af Landet for saa meget des kraftigere at kunne forsvare andre. At vælge Begrænsningen for Forsvaret var ej heller svært, thi saavel økonomisk som politisk er Provinserne Holland, Landets vigtigste og rigeste Provinser, hvori baade Hovedstaden, Amsterdam, Regeringssædet, s'Gravenhage, og Hollands største Handelsby, Rotterdam, ligger. Disse Provinser maatte altsaa i alle Fald forsvares. Grundtanken i Forsvarsplanen var derfor at lægge en Forsvarslinje, der omsluttede Provinserne Nord-Holland, Syd-Holland, Utrecht, Zeeland med Dele af Gelderland og Noordbrabant. Hovedstaden Amsterdam skulde befæstes stærkt og udgøre Forsvarets Centralreduit.

At det er lykkedes Holland saa godt at gennemføre sit Forsvarssystem, ligger ikke mindst i, at der i Virkeligheden ikke godt kan være Tale om anden Maade at forsvare sig paa. Koncentrationen af Stridskræfterne byder ikke her de for andre Lande saa store Vanskeligheder; begunstiges tværtimod af de fortræffelige Kommunikationsmidler (Kanalnettet er det første i Europa og Jernbanenetten overgaas kun af Belgien og England), og ved at lægge den ydre Forsvarslinie som et Baand

Holland

Oversigtskaart



udenom Landets rigeste og tættest befolkede Provinser, og gøre Landets Hovedstad til Stillingens Centrum, opnaede man saa at sige at befæste hele Landets Hjerte. Det er ikke uden Grund, at denne Stilling almindelig benævnes »Fæstningen Holland«.

Strategiske Forhold.

Hollands Kystfront udgøres mod Nord af de frisiske Øer Rottum, Schiermonnikoog, Ameland, Terschelling, Vlieland og Texel, der i Fortsættelse af de tysk frisiske Øer først strække sig i vestlig, dernæst i sydlig Retning til de møde Halvøen Nordholland. Den bag disse Øer liggende Kyst danner Vestsiden af den paa Østsiden tyske Dollartbugt, strækker sig dernæst i vestlig Retning til den drejer sydpaa, udvider sig mod Syd og danner Østgrænsen for Zuydersøen, hvis Vestgrænse dannes af Halvøen Nordholland.

Syd for Øen Texel, fra Helder til Hoek van Holland, danner Kysten nu en ubrudt, i sydlig Retning gaaende Linie, fortsættes dernæst mod Syd af det mellem Hoek van Holland og den flanderske Kyst, af Floderne Maas og Schelde dannede Delta, der paa Grund af sin gunstige Beliggenhed og farbare Beskaffenhed er blevet et af Handelens og Samfærdsdens Knudepunkter. Kysten er i næsten hele sin Udstrækning lav, sandet og besat med Klitter. Da Terrænet indenfor Kysten kun ligger ubetydelig højere, ja endog paa mange Steder lavere end Havfladen, og da Klitterne paa Grund af de herskende vestlige Vinde have Tilbøjelighed til at flytte sig østover, har man i Aarhundreder været nødsaget til at træffe kunstige Foranstaltninger til Værn mod Havets Angreb. Mindst gælder dette om Kysten fra Helder til Hoek van Holland. Foran denne Kyst ligger ingen Banker, og Klitkæden er her mere sammenhængende og tillige højere, saa at den afgiver bedre Beskyttelse for det bagved

liggende Land. Paa denne ca. 66 Kvartmil lange Kyst findes ingen Tilflugtshavne, kun Indløbet, Ymuiden, til den Kanal, der forbinder Amsterdam med Nordsøen, ej heller findes her nogen ved Havet beliggende By. 10 m. Grænsen strækker sig gennemgaaende to Kvartmil tilsøs. At en Fjende skulde forsøge Landgang paa denne Kyststrækning, er lidet sandsynlig, og i saa Fald ere de bag Kysten liggende Byer Alkmaar, Haarlem, Leiden og Haag gode Koncentrationspunkter, hvorfra et Landgangsforsøg kan imødegaaes. Ymuiden, der paa Grund af Forholdene altid vil kunne gøres til Genstand for Angreb som Udgangspunkt for Operationer mod Amsterdam, maa dog undtages herfra. Anderledes stiller Forholdene sig udfordet store Delta sydpaa. Udenfor dette ligge Sandbanker langt tilsøs, medens ret dybe Løb — de saakaldte »Zee-gaten« — føre mellem disse Banker og de i Deltaet liggende Øer ind til de store Floder. Her ligger desuden Rotterdam, en af Hollands største Søhandelsbyer, og et rigt Opland byder Invasionshæren store Fordele. Nordpaa, hvor Byen Helder forsvarer Indgangen til Zuydersøen og Kanalen fra denne By ned til Amsterdam, vil en Fjende i Helder finde en fortræffelig Havn til Operationsbasis for en Fremrykning mod Amsterdam, omend selve Zuydersøen ikke er farbar for større Skibe.

Holland grænser, til Lands, mod Øst til Tyskland og mod Syd til Belgien. Grænsen mod Belgien beskyttes af de store Floder, men Grænsen mod Tyskland er et af Hollands saarbare Punkter. Her er Yssel med Bifloder de eneste naturlige Værn. Men efterhaanden som man nærmer sig Egnen omkring Utrecht, sænker Terrænet sig, Kanalnettet bliver tættere, Byerne talrigere, og da Terrænet paa mange Steder ligger under Havfladen, aabner Muligheden sig for den specielle hollandske Forsvarsform, Oversvømmelserne, fremkaldte ved Gennembrud af Digerne og Vandet fra Kanalerne.

Forsvarssystemet.

Ifølge den før nævnte Lov af 18. April 1874 omfatter Forsvarssystemet følgende Fæstningslinjer og Stillingen:

- 1) Nieuwe hollandsche waterlijn,
- 2) Gelderdalen (Grebbeinjen),
- 3) Hollandsch diep en Volkerak,
- 4) De monden van de Maas en Haringvliet,
- 5) Helderstillingen,
- 6) Amsterdamstillingen foruden en Del mindre vigtige Anlæg ved Passagerne over Floderne Yssel, Waal, Maas og Schelde.

Inden den egentlige Beskrivelse af de under Kystforsvaret henhørende Dele af Forsvarssystemet omhandles, skal der gives en kort Beskrivelse af nieuwe hollandsche waterlijn. For at forstaa de ind i hinanden gribende Led i Forsvaret er det ikke uden Vigtighed at kende Hovedtrækkene i denne Forsvarslinje; omend det vel egentlig falder lidt udenfor Rammen, vil denne typiske hollandske Række af Forsvarsanlæg altid kunne paaregne Interesse; men nævnte Grunde paabyde, at Beskrivelven kun bliver ganske løs og skitse-mæssig.

Nieuwe hollandsche waterlijn.

»Fæstningen Hollands« østlige Grænse gaar 'fra Zuydersøen over Utrecht til Floden Lek — herfra til Floden Waal (ved Merwede) og herfra atter til Nieuwe Merwede over Altenalandet, hvor Stillingen støder til Forsvarslinjen Biebosch-hollandsch diep-Haringvliet.

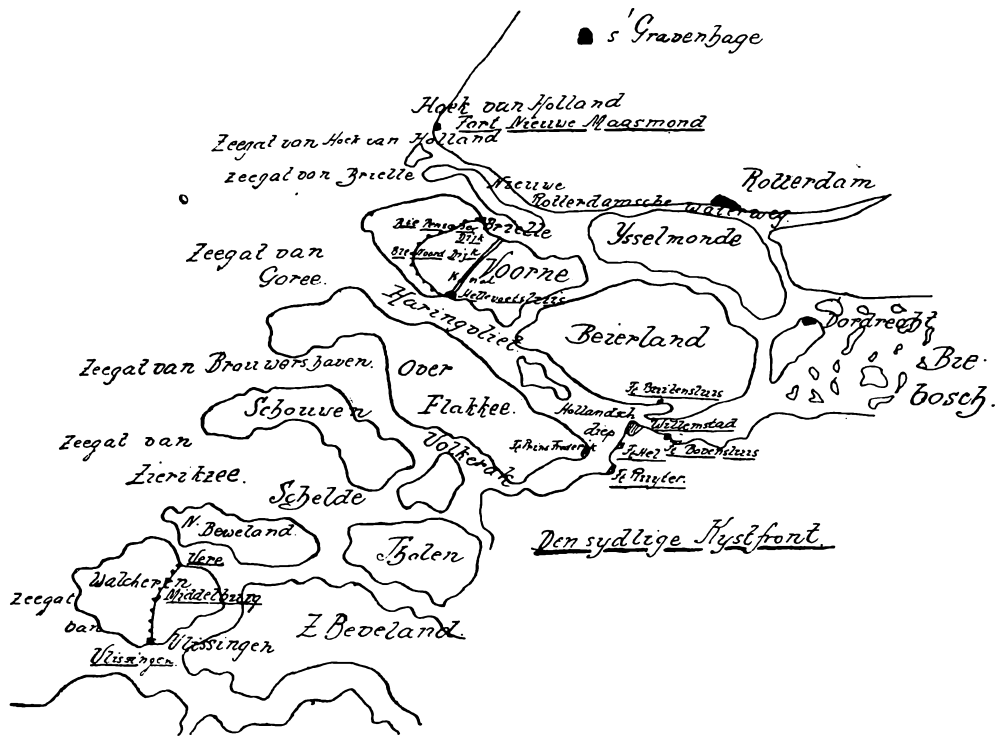
Den i de tidligere Krige forsvarede Stilling »oude hollandsche waterlijn« laa noget vestligere; denne Stilling forsvarede bl. a. i 1672 trods Tilfrysning med Held mod en overlegen Fjende, men opgaves ved Forsvarets nye Ordning.

Terrænforholdene, hvor nieuwe hollandsche waterlijn

er beliggende, skabe saa godt som overalt Mulighed for Oversvømmelser, idet Terrænet falder fra Øst ned imod Vest og er gennemskaaret af saavel naturlige som kunstige Vandveje. Da Angrebsterrænet næsten overalt saaledes ligger højere end Forsvarsterrænet, er Stillingens Forsvar i allerhøjeste Grad baseret paa disse Oversvømmelser, der som en 6—7 km. bred Stribe strække sig langs hele Fronten. Paa to af »waterlijns« Punkter, Stillingerne ved Utrecht og Naarden, er Oversvømmelses-anlæggene kun en delvis Beskyttelse, og disse Steder fungere derfor som en Slags Udfaldsporte og ere forholdsvist stærkt befæstede. Hele Forsvarslinien har en Længde paa ca. 75 km. og støtter sig mod Nord paa Fæstningerne Muiden og Naarden, der som et Slags Brohoved støtter mod Zuydersøen; mod Syd støttes Stillingen paa Fæstningsanlægene rundt Gorinchem ved Waal, medens Utrechtstillingen afgiver Stillingens Støtte paa Midten, tillige ligger der Forsvarsværker langs hele Linien. Ved Utrecht passerer Jernbanelinien til Tyskland og flere af Hovedfærdselsaarene igennem, og trods det kraftige Forsvar betragtes dette Punkt vel nok som Stillingens svageste.

Det første Punkt, hvor den fra Øst fremtrængende Fjende kan stoppes, er ved Floden Yssel; men om noget videre Forsvar heraf kan der vistnok ikke blive Tale, og Retræten fra denne Stilling til nieuwe hollandsche waterlijn vil paa Grund af Terrænforholdene blive vanskelig. Man har derfor i Gelderdalen anlagt en lettere Forsvarslinie, Grebbelinien, der dels skal vanskeliggøre Fjendens Fremtrængen, dels støtte Forsvarernes Retræte. Anlægene i denne Linie ere dog forældede, og nye ere endnu ikke udførte.

»Fæstningen Hollands« sydlige Grænse dannes som nævnt af de brede Vandveje ved Yssel, Waal, Lek og Maas; men skønt disse er en fortræffelig Beskyttelse mod et sydfra kommende Angreb, ere de dog tillige en stor



Fare for Nieuwe hollandsche waterlijn, idet Fjenden søværts fra kan trænge op ad dem, og falde »waterlijnen« i Ryggen. Det gælder derfor i allerhøjeste Grad om at forhindre en Fjende i at forcere Floddeltaet, endsige sætte sig fast paa de i Deltaet liggende Øer, og denne Rolle i Forsvaret tilfalder Kystforsvaret.

Kystforsvaret.

I Kystforsvaret indgaa følgende Stillinger:

- 1) Stillingen: »Hollandsch diep«,
- 2) Stillingerne: »De monden van de Maas«, »Haringvliet« og »Volkerak«.
- 3) Helderstillingen.
- 4) »Amsterdam«stillingen med Søfront mod Nordsøen og Zuydersøen.

Stillingerne i de sydlige Zeegaten.

De tre Grene af Maasfloden, der udmunde i Nordsøen Syd for Hoek van Holland, danne følgende Zeegaten:

Zeegat van	Hoek van	Holland
—	-	Maas
—	-	Goree
—	-	Brouwershawen

Zeegat van Hoek van Holland, der er udgravet til Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, fører op til den store ca. 17 Kvml. oppe ad Nieuwe Maas beliggende Handelsby Rotterdam. Under alle Forhold kunne Skibe af indtil 7 m. Dybgaaende gaa op til Rotterdam, men ved Flodtid kunne selv dybere Skibe tages ind. Selve Byen har meget store Havneanlæg med alle moderne Losse- og Lademidler, store Skibs- og Maskinværfter (»Fijenoord«) samt store Kulforraad. Dens Egenskab baade at være Flod- og Søhavn paa en Gang, samt de store Kanalanlæg,

der sætter den i Forbindelse baade med Haag og Amsterdam, har gjort den til Hollands første Søhandelsstad. Om den end staar tilbage for Antwerpen, har dog dens Beliggenhed lige overfor Themsen og dens Egenskaber som Frihavn skaffet den et fast Tag i Verdenshandelen.

Zeegat van Maas (der ogsaa benævnes Zeegat van Brielle) har ingen videre Betydning, da Dybden kun er ca. 1,2 m., og Løbet tilsander.

Zeegat van Goree er farbart selv for dybe Skibe. I tidligere Tid gik Handelsvejen til Rotterdam ad dette Zeegat, og ad en Kanal tværs igennem Øen Voorne, ved den vigtige Marinestation Hellevoetsluis; nu, efter den nye Rotterdamske Kanals Aabning, gaar al Trafiken denne Vej, medens kun Skibe bestemte til Dordrecht gaa forbi Hellevoetsluis. Hellevoetsluis er som nævnt Marinestation. Det her liggende Værft er kun et mindre Reparationsværft og har navnlig Betydning som Torpedobaadsbasis. Hellevoetsluis har to gode Havne, af hvilke den vestlige er Krigshavn, den østlige Handelshavn og tillige Indløb til Voornekanalen, der imidlertid kun kan tage Skibe op til 6 m. Dbg. Det er paa Tale at nedlægge Hellevoetsluis som Marinestation. Farvandet forbi Hellevoetsluis benævnes Haringvliet.

Zeegat van Brouwershawen kan passeres med 6,5 m. Dbg. Her ligger den ubetydelige By Brouwershawen med en nordenfor liggende Rhed. Farvandet østenfor Brouwershawen benævnes Krammer eller Volkerak.

Volkerak og Haringvliet, der adskilles ved Øen Overflakkee, forenes ved Byen Willemstad til Farvandet Hollandsch diep, der løber mellem Øen Beierland og Noordbrabant. Det støder op til Bieboschdeltaet, der atter støtter op mod Nieuwe hollandsche waterlijn ved Gorinchem.

Af disse Zeegaten er Zeegat van Goree strategisk set

det vigtigste, da det giver fjendtlige Landingstropper Adgang til Øerne Voorne, Beierland m. fl., og ad Haringvliet og Hollandsch diep gaar Vejen op til Willemstad og Dordrecht for ret dybe Skibe (i 1902 var Dybden paa Barren i Slijkgat, der er det dybeste af Zeegat van Gorees Farvande, 5,4 m.). Imidlertid er Zeegat van Brouwershawen ejheller uden Betydning. Det er vanskeligere at befare, men giver Adgang til Brouwershawen Rhed, der vil være af Værdi for en fjendtlig Flaade til Basis for Landsætningen.

Man har derfor befæstet Zeegat van Hoek van Holland ved Indløbet og valgt at forsvare Hollandsch diep ved Willemstad. Adgangen til denne sidste Forsvarslinie dækkes ved Haringvliet og Volkeraks Fæstningsanlæg, medens Forsvarslinien paa Øen Voorne skal hindre Fjenden i at sætte sig fast paa Øen og benytte Hellevoetsluis som Basis for sine Operationer.

Vi skulle nu omtale Fæstningsanlægene.

Zeegat van Hoek van Holland og Nieuwe Rotterdamsche waterweg er forsvaret ved det paa Nordsiden liggende Fort Hoek van Holland (eller som det ogsaa kaldes Fort Nieuwe Maasmond). Fortet er bygget i 1881 og forsynedes i 1884 med Grusonske Panserkupler, saaledes at det nu har to, 18 m. fra hinanden fjernede, Drejetaarne, hver med 2 Stkr. 24 cm. Kanoner og er desuden bestykket med 2 Stkr. 15 cm. Kanoner. Selve Fortets Konstruktion ligner en Del det senere beskrevne Fort Yjmuiden.

Gruppen Hellevoetsluis, der omfatter Fæstningsanlægene paa Øen Voorne, bestaar af Fæstningerne Hellevoetsluis og Brielle, forbundne ved en ca. 9 km. lang Oversvømmelse, der forsvares ved nogle fremskudte Batterier. Hellevoetsluis er en ældre bastioneret Fæstning, men forsvaret mod Søsiden af to Kystbatterier, bestykkede med svært Skyts, og af hvilke Batteriet paa Kvade Hoek skulde beskytte Byen og Marineværftet mod

Bombardement. Fæstningen Hellevoetsluis med de nævnte to Kystbatterier spiller en meget vigtig Rolle i Forsvaret; thi slipper Fjenden her forbi, ligger Vejen til Fæstningerne om Willemstad aaben, og ved at lægge Vejen over Beierland trues Rotterdam alvorligt. Voornestillingens nordlige Støttepunkt, Brielle, spiller siden Zeegat van Brielles Tilsanding ingen Rolle som Kystfæstning, men har Betydning ved at forhindre Fjenden i at sætte sig fast paa Voorne og er en ældre bastioneret Fæstning. Foran Oversvømmelseslinien ligge de to Batterier Penscherdijk og Noorddijk, der forsvare de gennem Oversvømmelserne og Forsvarslinien gaaende Veje. Vandet til Oversvømmelserne faas fra Brielle og Hellevoetsluis Havn.

Gruppen Willemstad, der ifølge det nævnte altsaa kan betegnes som Nøglen til den sydlige Kystfront, bestaar foruden Fæstningen Willemstad — et ældre, bastioneret Anlæg — i Provinsen Noord-Brabant, af talrige Batterier, bestykkede med svært Kystskyts og dækkede ved Oversvømmelsen mod Angreb fra Landsiden. Disse Kystbatterier skulle altsaa spærre Adgangen fra Haringvliet og Volkerak til Hollandsch diep.

Paa Noordbrabantsiden ligger Fort Bowenluis, der forsvarer Oversvømmelsen mod Øst, Fort Hel, der forsvarer Kommunikationslinien gennem Digerne, og Fort Ruyter, der støtter Oversvømmelsen mod Vest og i Forbindelse med Fort Hel spærrer Adgangen fra Volkerak. Paa Overflakkee ligger Fort Prins Frederik og paa Beierland Fort Buitensluis, begge sikrede mod Landangreb ved Oversvømmelser og mindre Batterier. Afstanden herfra og til Willemstad er ca. 2 000—3 000 m.

Befæstningerne ved Schelden.

Scheldens to Arme danne — den østlige Zeegat van Zierikzee — den vestlige Zeegat van Vlissingen.

De adskilles ved Øerne Noord og Zuid Beveland og Walcheren, hvor Byen Vlissingen ligger. Vlissingen, der nu er nedlagt som Marinestation, er en livlig Handelsby med gode Kommunikationer. Byen har en udmærket Havn og et stort Skibbygningsværft, »de Schelde« (benyttes til Nybygninger af den hollandske Marine) med en 60 m. lang Tørdok. Fæstningsanlægene i denne Gruppe have ifølge den nye Forsvarsordning ikke videre Betydning og ere ej heller længere tidssvarende. Vester Schelden forsvares af Fæstningen Neuzen paa den sydlige og Fæstningen Ellevoutsdijk paa den nordlige Bred, begge armerede med 2 Stkr. 24 cm. Kanoner.

Paa Øen Walcheren findes nogle Befæstningsanlæg ved Vlissingen, Middelburg og Vere, langs den gennem Øen gaaende Kanal. Disse Værker ere dog alle forældede.

Amsterdamstillingen.

Som allerede tidligere nævnt er Amsterdamstillingen Centralreduit i »Fæstningen Holland« og som saadan stærkt befæstet baade tillands og tilvands. Krænkes Hollands Neutralitet landværts fra, skulde den hollandske Armé, med Grebbelingen som Forpoststilling, iværksætte et virksomt Forsvar af Nieuwe hollandsche waterlijn, og derved give Amsterdam Lejlighed til at sætte Fæstningen i Forsvarsstand, og herfra da føre den sidste Kamp for Landets Eksistens; og angribes Landet søværts fra, skulde den til Imødegaaen af Landgangsforetagender til Kysten fremskudte Hær, ligeledes trække sig tilbage hertil. Regeringen, hvis Sæde er i det ubefæstede Haag, skulde da forlægges til Amsterdam.

Amsterdam er en af de største Handelsbyer i Verden, og om den end, baseret paa Søhandel, staar tilbage for Rotterdam, dog den betydeligste By i Holland. Byen er beliggende der, hvor Amstelfloden flyder sammen med Yj — en Arm af Zuijdersøen — og den har en Søbred

paa nærlig $2\frac{1}{2}$ km. Byen er en Frihavn med store Dokker og en udmærket Havn. Den største af Dokkerne, der er en Flydedok, er 129 m. lang og kan tage Skibe op til 7 500 RT. Marinen har her sit Nybygningsværft og Hovedstation beliggende østen for Dokkerne paa Øen Kattenburg. Amsterdam har regelmæssig Forbindelse ad Søvejen med hele Europa og Ostindien. Adgangen til Amsterdam kan ske ad tre Veje: Nordsøkanalen, Nordhollandske Kanal, Zuydersøen.

Af disse tre Veje er Nordsøkanalen absolut den vigtigste; den aabnedes i 1876 og er næsten 80 km. kortere end den nordhollandske Kanal. Indsejlingen sker fra Nordsøen ved Yjmuiden, hvor en Yderhavn, dannet af to 1 500 m. lange Moler, bygger ud i Havet. Dybden i Kanalen op til Amsterdam er 9 m.

Den nordhollandske Kanal, der gaar fra Helder (omtales senere) til Amsterdam, er bygget i Aarene 1819—1825. Den er omtrent 100 km. lang og tillader Skibe op til 4,8 m. Dbg. at passere op til Amsterdam. Efter Nordsøkanalens Aabning, og navnlig efter Bygningen af en ny Sluse i denne (1897), har den nordhollandske Kanal næsten ganske mistet sin kommercielle Betydning.

Zuydersøen — den tidligere Handelsvej til Amsterdam før Kanalens Aabning — har kun ringe Betydning. Skønt det Texelske Zeegat kan passeres af store Skibe, kan dog kun Skibe af op til 28 dm. Dbg. tilbagelægge Vejen til Amsterdam ad Zuydersøen.

Amsterdams Befæstning er af forholdsvis ny Dato, idet de tidligere Værker delvis er nedlagte og Fortlinjen rykket længere ud, til en Afstand, hvor dels et Bombardement ikke kan befrygtes, og hvor der gives Fæstningen Opland til at kunne føde Forsvarerne og de Flygtninge, der eventuelt maatte søge Beskyttelse indenfor den. Som alle hollandske Fæstningsanlæg baseres Forsvaret i allerhøjeste Grad paa Oversvømmelser i Forbindelse med

stærke Forter, og dette sammen med den Omstændighed, at Terrænet udenfor Stillingerne paa Grund af sin moseagtige Karakter kun daarlig egner sig til Bygningen af Angrebsværker, gør Amsterdamfæstningen ret stærk.

Stillingens Nordfront gaar omtrent fra Nordsøkanalens Indløb til Byen Edam i en Bue norden om Kanalen, medens Sydfronten sammesteds fra, ligeledes i en Bue, gaar sønden om Kanalen til den møder Nieuwe hollandsche waterlijn ved Muiden.

Amsterdamstillingen har saaledes Kystfront mod Nordsøen ved Kanalens Indløb, og mod Zuijdersøen.

Nordsøkanalen sikres ved Fort Ijmuiden, et i 1885 bygget kasemateret Panserfort, der ligger paa Kanalens nordlige Bred. Bestykningen er 2 Stkr. 15 cm. lange Kanoner i et Grusonsk Drejetaarn og et pansret Batteri, indeholdende 5 Stkr. 24 cm. Kanoner. De to 15 cm. Kanoner ere særlig bestemte til at virke mod Land og mod Kysten og dækkes mod Beskydning fra Søen ved en høj Kavaler, der ogsaa dækker Kasematkanonerne mod Beskydning i Ryggen. I denne Kavaler er indrettet pansret Opholdssted med Skydeskaar for Fodfolket. Fortet ligger temmelig højt (Ildlinien er 15 m. over Vandet) og er forsynet med en tør Grav, der bestryges fra Kontreskarpegallerierne. Til Flankeforsvar findes to Stkr. 10 cm. Kanoner i en fast Panserkonstruktion. Amsterdamstillingen slutter sig ikke ganske til dette Fort, der tildels hænger i Luften, og man omgaas derfor med Tanken om at knytte det til Stillingen ved at føre denne helt ud til Kysten.

Kystfronten ved Zuijdersøen fra Muiden til Edam er i Luftlinie 20 km. og forsvares af Fort Pampus paa Midten. Dette Fort, der saaledes har til Hovedopgave at beskytte Adgangen til Amsterdam østfra, er fuldført i Begyndelsen af 90erne og er et Panserfort, armeret med to Panserkupler hver med 2 Stkr. 24 cm. Kanoner. Afstanden mellem Kuplerne ca. 35 m. Foruden disse

findes to Forsvindingstaarne til mindre, hurtigskydende Skyts. Fortet har elliptisk Form med helt lukket Terreplein¹; udenom findes en tør Grav, flankeret fra Kontreskarpegallerierne. Undenom denne Grav findes i nogen Afstand en Bølgebryder til Sikring mod Baadeangreb, saa at der følgerig fremkommer en vaad Grav.

Til Understøttelse for Fort Pampus ligger paa den nordlige Bred af Indløbet til Amsterdam, Batteriet Durgerdam og paa den sydlige Bred Batteriet Diemerdam. Hvert af disse Batterier er bestykket med 3 Stkr. 24 cm. Kanoner L. 30.

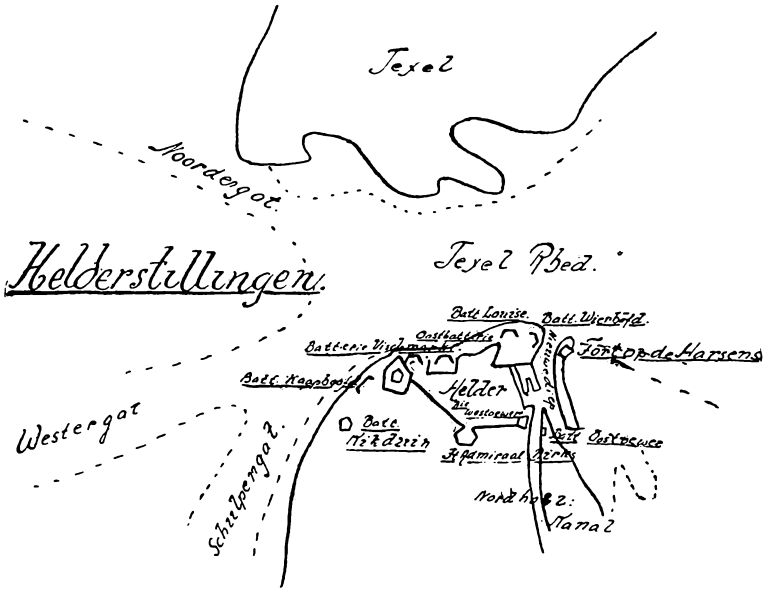
Forsvaret af Indløbet til Zuijdersøen er i Forhold til den ringe Dybde i de Farvande, hvorfra Angrebet skal rettes, uforholdsmæssig stærkt. Da man i Begyndelsen af 80'erne begyndte Anlægget af Fort Pampus og de to Batterier fandtes i flere Mariner (Frankrig, Tyskland) stærkt armerede fladgaaende Fartøjer, der vilde kunne anvendes paa Zuijdersøen. Nu bygges disse Skibstyper ikke mere, og Stormagterne eje i Øjeblikket ikke moderne Materiel til at rette et Angreb med Kraft paa Amsterdam fra Zuijdersøen. Om at opgive disse Forter kan der selvfølgelig ikke være Tale, men man har i Holland overvejet Muligheden af at omarmere dem og gøre det svære, ret moderne, Skyts fra disse Forter nyttigt andre Steder. Endnu har man imidlertid intet gjort i den Henseende.

Helderstillingen.

Paa Nordhollands yderste Spids ligger Byen Helder ved Indgangen til Texelstrømmen. Byen er Hollands Hovedkriqshavn, hvis Værfter og Dokker ligger østen for Byen ved Indløbet til Nieuwediep, og almindelig benævnes

¹ Terreplein er den indenfor Brystværnet liggende Del af et Fort.

Willemsoord. Nieuwediep, der saaledes er Munden af den nordhollandske Kanal, er mere end en Kvartmil bred tjener saavel til Havn som til Dokker og Værft. Orlogsværftet har to Tørdokker, hvoraf den ene kan tage Skibe op til 109 m. Længde; og Kul saavel som alle Skibsrustningsgenstande findes i store Mængder her.



Helder har saaledes stor strategisk Betydning. Tre Løb — Schulpengat, Westergat og Noordergat — føre ind til Texel Rhed og give Skibe op til 7 m. Dbg. Adgang. Schulpengat, der er det nemmeste at besejle, fører klos til Land, Westergat derimod, der er ret vanskelig at besejle, længere fra Land. En fjendtlig Landgangsekspe-dition vil saaledes i Helders fortræffelige Havn netop have, hvad der behøves til Basis for et Angreb, ja finder, naar undtages Ymuiden, ikke noget Sted nordenfor Hoek van Holland, hvor Landsætning af Artilleri, Heste-

m. m. kan foregaa saa sikkert som her. Desuden findes her Indgangen til den nordhollandske Kanal, ad hvilken Transporten af Krigsmateriel kan foregaa, og Læ for Flaaden med Landgangsmateriel faas paa Texel Rhed.

Helders Forsvarsværker, der saaledes ere af stor Betydning, skal nærmere omtales.

Vestenfor Indløbet til Nieuwediep findes store Dybder næsten klos iland, men østenfor ligger en ved Lavvande tør Banke, paa hvilken der mod urolig og østlig fra Zuydersøen kommende Sø, er opført en lang Dæmning. Paa Nordspidsen af denne Dæmning ligger Fort op de Harsens, bestykket med 2 30,5 cm. Kanoner i Grusonske Panserkupler. Herfra ligger vesterover Batterierne Wierhoofd, Louise, Oostbatterie, Vischmarkt og Kaaphoofd. Fronten fra Kaaphoofd til Wierhoofd er ca. 2 $\frac{1}{2}$ km. lang, og alle disse Batterier (Vischmarkt undtagen) ere forsynede med svært Kystskyts for at kunne forhindre fjendtlige Skibe i at opholde sig paa Rheden. Vischmarkt, hvis Rolle i Forbindelse med Kaaphoofd væsentlig er at forhindre Landgangsforøg, er kun lettere bestykket. Batteriet Kaaphoofds Rolle som Kystbatteri er imidlertid væsentlig overtaget af det bagved liggende Fort Erfprins — et større bastioneret Værk med flere svære Kanoner — der i Forbindelse med det højtliggende Fort Kikduin (1 200 m. sydligere) skal forsvare Indløbet til Rheden og spærre Adgangen ad Schulpengat.

Ved Fort Erfprins begynder Helderstillingens Landfront, der strækker sig i en sammenhængende Linie søndenom Byen fra Fort Erfprins til Fort Westoewer, og dannende en stump Vinkel i hvis Spids Fort Admiraal Dirks ligger. Adgangen til Kanalen forsvares af Fort Westoewer og Fort Oostoewer, hver paa sin Side. Disse Forter ere kun lettere bestykkede og mindre end de andre.

Helderstillingen danner saaledes et sammenhængende

Hele — med Undtagelse af det isoleret beliggende Fort Kikduin — men det kan ikke nægtes, at denne forholdsvis store Befæstning kræver en ikke ringe Besætning, nemlig ca. 10 000 Mand.

Kystbefæstningernes Kommando- og Besætningsforhold.

Kystbefæstningernes Personel hører overalt til Hæren, ligesom Befæstningerne høre under Afdelingen »Genie« i Departement van Oorloog (Krigsministeriet).

Af Besætningstropper paaregnes (iflg. Løbells Jahresberichte) til alle Fæstningsværkerne Landet over:

- 12 Batailloner Infanteri.
- 4 Regimenter Fæstningsartilleri.
- 4 Kompagnier Panserfortartilleri.
- 2 — — Torpedister.

Foruden dette haves Ingeniør- og Sanitetstropper m. m.

Til dette kommer endvidere en Del Tropper af Landeværnet (»schutterij«), saaledes at Besætningstropperne rundt kan regnes til 30 000 Mand, mulig endog 40 000. Den mobile Felthær tæller ca. 60 000 Mand.

Af disse Tropper ere de 4 Regimenter Panserfortartilleri, hver paa 10 Kompagnier, udelukkende bestemt til Kystforterne, medens Torpedistkorpset, der bestaar af en Stab og to Kompagnier (ialt 12 Officerer og 445 Mand), har alt det passive Søminevæsen med tilhørende Fartøjsmateriel under sig.

Kommandoen over Helderstillingen og Stillingen i de sydlige Zeegaten (Hovedkvarter Hellevoetsluis) føres af en Søofficer, nemlig den i Direktiet kommanderende Admiral.

Denne Admiral, der er »Directeur en kommandant«, har i Krigstid Kommandoen over alle til Direktiet hørende Sø- og Landstridskræfter og har i sin Stab en Kaptajn

eller Major fra Hærens Generalstab. Amsterdamstillingen og Stillingerne Hollandsch diep en Volkerak kommanderes af en Landofficer.

Slutningsbemærkninger.

Hollands Kystfront er saaledes befæstet paa de Steder, hvor en Landgang først og fremmest kan befrygtes, men selv andre Steder vil en Landgang i stor Stil ikke være nem at iværksætte. Vil en Fjende forsøge Landgang paa den aabne Kyst, maa Vejret begunstige Operationerne, thi en Flaade kan ikke opholde sig, endsige landsætte Tropper her, om Vinden falder frisk i fra de nord- eller sydvestlige Kvadranter. En saadan Landgang har været forsøgt i 1799 af et engelsk-russisk Landgangskorps tæt syd for Helder, ved Callantsoog; men skønt Landgangen lykkedes anden Gang, var Flaaden dog nødt til at opgive det første Forsøg paa Grund af Storm og havde derved forraadt sine Planer. Da Holland nu imidlertid er Verdens næststørste Kolonirige, og til Forsvar af Kolonierne i første Række maa anvende sin Flaade, dels til Hævdelsen af Neutraliteten, dels til Vedligeholdelsen af Forbindelsen med Moderlandet, kan kun en mindre Flaadestyrke afses til selve Hjemlandets Forsvar. Omend dennes Optræden begunstiges i høj Grad af de vanskelige Farvande, der saaledes f. Eks. er fortrinlig skikkede til Optræden af Torpedobaade og Undervandsbaade, maa sikkert i mangt og meget Kystforsvaret stole paa sig selv.

Den Magt, fra hvem Neutralitetskrænkelse vistnok mest frygtes i Holland, er Tyskland, og fra dette Land truer Faren fornemmelig i Øst. Alene denne Eventualitet har nødvendigvis paatrykt Hollands Forsvarsordning sit Stempel; thi herimod nytter kun et Forsvar, som det i Holland antagne, og denne Omstændighed i Forbindelse med de før nævnte har gjort, at Uenighed

om Maaden hvorpaa man burde forsvare sig, saa at sige ikke har eksisteret. Men ikke mindst har Holland haft Bevillingsmyndigheder, der have indset, at et stærkt og efter Landets Evne afpasset Forsvar, er den bedste Garanti for Freden, og som i Overensstemmelse hermed Gang paa Gang have bevilget de ikke ringe Summer, det har krævet at bringe Landets Forsvar op til saa stor en Højde.

Til Udarbejdelsen af denne Studie er knn benyttet officielle Kilder:

- Guyot: *Organisatie van onze Marine.*»
 - Den Beer Portugael: *Onze Kustverdediging.*»
 - Swawing: *De vleugeluitbreiding naar ze van het stelling Amsterdam.*»
 - Notebaert: *System de défénse de la Hollande.*»
 - Svensk Tidsskrift i Fortifikation. 1889.»
 - Didelot: *La défénse de côtes.*»
 - Molard: *Puissance militaire des états de l'Europe.*»
- Forelæsninger i Officersskolens ældste Klasse af Kapt. Nyholm.
- Löbells *Jahresberichte.*», Rapporter, Tidsskrifter, Blade m. m. og særlig •Segelhandbuch für die Nordsee: Hoofden.»
-

Frankrigs Kystforsvar mod Kanalen.

Af Premierløjtnant Schaffalitzky de Muckadell.

«La frontière maritime de la France est une vraie frontière, et comme celle des Vosges il faut la garder et la surveiller (Marineministeren i Deputerkamret 17/8 99).

Indledning.

I Oldtiden, og tildels ogsaa i Middelalderen, laa Europas store Handelscentrum i Middelhavet, men efterhaanden som Tiderne ere skiftede og nye Sønationer have taget Føringen, er dette Handelscentrum rykket nordpaa. Verdens tidligere saa mægtige, romanske Nation ere ikke mere fremme i Søhandelens første Rækker, men have givet Førerskabet, først til Hollænderne, dernæst til Englænderne, og endelig ere i den nyere Tid de nordiske Nationer, og ikke mindst Tyskerne, traadte ind i Verdenshandelens Tegn.

Medens Spanierne og Portugiserne som Sønationer nu kun ere en Skygge af fordums Storhed, har Frankrig aldrig mistet sin Betydning som Sønation, og Søhandelen hører nu som altid til Nationens vitale Interesser, om den end ikke har den for Landet indgribende Betydning som i andre Lande (f. Eks. England). Da nu Handelscentret for Øjeblikket ligger omkring Kanalen, er den Del af Frankrigs Kyst, der grænser hertil, bleven det Sted, hvorfra Frankrig er henvist til at konkurrere med det saavel i klimatologisk som i geologisk Henseende nær beslægtede England, og dettes mægtige, maritime Konkurrent Tyskland. Støttet af et godt Jærnbane- og Kanalnet og begunstiget af de, selv fra de fjærneste Steder i Riget, ikke store Afstande har denne Kyst gode Betingelser for at danne Udgangspunktet for Frankrigs

Deltagelse i Verdenshandelen, og her findes derfor en Række af større Handelsbyer saasom Dunkerque, le Havre, Rouen samt Adgangen søværts fra til Hovedstaden. Skønt Frankrig som Kolonirige vel ej heller kan siges at staa højt, er der dog livligt Samkvem mellem Kolonierne og Moderlandet, knyttende sig f. Eks. i høj Grad til Kanalhavnene, og disse Havne have desuden ikke ringe Betydning som Hjemsted for de franske Fiskerflaader, der ikke alene drive Kystfiskeri, men ogsaa fiske f. Eks. paa Newfoundland og Island. Her er saaledes Interesser nok at varetage og saarbare Punkter nok at angribe.

Frankrig har i strategisk Henseende en noksaa vanskelig Stilling! Tilsøs er Landet Nabo til Verdens største Sømagt, tillands Nabo til Verdens første Militærmagt, og Frankrig skal saaledes beskytte sin Landgrænse straks ved Krigens Udbrud for at tillade Hærens Mobilisering og Koncentration, medens det ligeledes straks ved Krigs-udbruddet maa værges sine Kyster mod en overmægtig Flaades Angreb paa Kanalkysten. Ligesaa vel som Østgrænsen kræver et stærkt Landforsvar, ligesaavel kræver Kanalkysten et stærkt Kystforsvar; ikke mindst kræves dette, da Flaaden næppe kan haabe paa at tilintetgøre Fjendens Kampflaade og derved skabe et Forsvar i Offensiven, og da de i Frankrig ledende Marinemyndigheder ikke ere upaavirkede af Tanken om en Kryds-krig med Fjendens Søhandel som Objekt. Kampflaadens relativt store Tilgang af pansrede Krydsere, og relativt ringe Tilgang af Slagskibe i de senere Aar viser, at man fra Tid til anden, eftersom Styret skifter, tænker sig noget i den Retning.

Frankrigs Søgrænser udgøre over Halvdelen af hele Landets Grænser, nemlig 3 029 km. af 5 290. Heraf falder 1 120 paa Kanal- og Nordsøkysten, 1 285 paa Atlanterhavs-Kysten og kun 615 paa Middelhavs-Kysten. Tillands har Frankrig at forsvare:

N Grænsen mod Belgien			
NO	—	-	Tyskland
Ø	—	-	Schweiz
SO	—	-	Italien
SV	—	-	Spanien.

Hertil kommer endvidere Kolonierne i det stille og indiske Ocean, Atlanterhavet og Middelhavet.

Hvad nu Kanal-Kysten angaar, da er denne i defensiv Henseende kun daarlig stillet. Her ligger nogle af de vigtigste Søhandelsstæder, Opgangen til Paris og Frankrigs to Krigshavne, og omend Kysten gennemgaaende ikke er gunstig for Landgangsforsøg, er her dog Steder, hvor disse kunne iværksættes, og hvor der kan skabes Basis for videre Operationer.

Naar undtages Bretagne, savner Kysten næsten ganske naturlige Havne og Tilflugtssteder; store Omkostninger have derfor været nødvendige for at skabe saadanne Anlæg, ja ere den Dag i Dag nødvendige for at værne mod den af Tidevandet almindelige Tilsanding, og Resultatet heraf er, at næsten alle Byerne ligge lige ved Kysten. I Modsætning til f. Eks. Tyskland, hvis store Handelshavne næsten alle ligge indenfor Kystgrænsen ved en Flod, ligge Frankrigs Kanalhavne saaledes, at de udsættes i allerhøjeste Grad for Bombardement. Kysten bliver derfor, ved denne Mangel paa Tilflugtssteder, ej heller gunstig for den forsvarende Flaades Optræden, tilmed da England, ved de engelsk normanniske Øer, er rykket Kysten lige ind paa Livet. Cherbourg er saa godt som det eneste Tilflugtssted, og man behøver blot at mindes Tourvilles Flaade efter Slaget ved la Hogue, denne Flaade, der intet Sted fandt Ly for den forfølgende, engelske Flaade, da Cherbours Anlæg dengang ej var fuldført, for at se hvor uheldig Kysten er for Flaadeoptræden. Brest, der jo er den franske Flaades Hovedstation, er ret langt borte, og navnlig efterat

Englænderne ere i Færd med at gøre Dover til en Krigshavn, er Frankrigs Stilling bleven ret daarlig. I hvert Fald maatte der saa nye Arbejder til for at gøre f. Eks. Dunkerque til en Krigshavn ligeoverfor Dover.

Men i offensiv Henseende er Kysten for en saa mægtig Militærmagt som Frankrig strategisk gunstig. Overfor det tillands svage England, er der Udgangspunkter nok til Landgangsforetagender, gode, rummelige Havne og korte Distancer. I den Henseende er der intet forandret fra Napoleons Tider, hvor han kun krævede Herredømmet i Kanalen i 24 Timer for at kunne erobre England; snarere ere Forholdene gunstigere, da alle de fortræffelige Havneanlæg, man nu har skabt, ej fandtes dengang.

Man vil let indse, at et stærkt Kystforsvar er af yderste Vigtighed for Frankrig imod Kanalen. De Punkter, der ligge paa denne Kyst, ere saa vigtige, at de af alle Grunde bør forsvares, og selve Kysten er ej heller uden Betydning.

I det følgende skal der derfor gives en indgaaende Beskrivelse af denne Kyst, idet den for Oversigtens Skyld deles i Afsnit, der behandles hver for sig.

Forinden skal der dog gives en kort Fremstilling af Forsvarets Udvikling.

Forsvarets Udvikling.

Frankrigs Fæstningsvæsen var i Tidernes Løb bragt op til en høj Grad af Fuldkommenhed og næsten alle Værkerne vare konstruerede efter den Vaubanske Skoles Grundsætninger. Men medens man i andre Lande efterhaanden forlod disse eller modificerede dem, fastholdt man dem i Frankrig lige til Krigen 1870. I denne for Frankrig saa ulykkelige Krig gjorde man slemme Erfaringer med Fæstningerne — 27 befæstede Pladser i alt faldt i Tyskernes Hænder — og man opgav nu, da man stod overfor en Rekonstruktion af Forsvaret de

gamle Principper, for at gaa ind paa de, navnlig af tyske Ingeniører, anviste Veje.

At give en indgaaende Skildring af Frankrigs Befæstningssystem vilde kræve alt for megen Plads og falde for langt udenfor dette Arbejdes Rammer. Blot fortjener det at nævnes, at de franske Landgrænser næsten overalt ere forsvarede ved en Række af Forter — uafhængige, i nogen Afstand fra hinanden liggende Værker, armerede med nogle sværere Kanoner, og kun med en svag Fodfolksbesætning. Deres Hovedopgave er at beskytte Stridskræfternes Mobilisering og Concentration, medens de bag denne Fortrække liggende Værker tjene til Støttepunkter for den i Terrænet opererende Hær, foruden at de afgive Dækning for Magasiner og Depoter. Selve Hovedstaden Paris er stærkt befæstet.

Hvad Kystforsvaret angaar, da er dettes Opgave, som tidligere nævnt, at støtte de vigtigste, strategiske Punkter mod Erobring eller Bombardement, og væрге Kysten mod Landgangsforetagender.

Kun hvor Frankrigs Nordfront støder til Havet samarbejde Kyst- og Landforsvar, idet Dunkerque, Calais og Gravelines, med Floden Aas Delta og de af dette afledede Kanaler, danne en Slags befæstet Lejr, der dels skal hindre Fjendens Landgang i Flandern — hvorved han kunde skabe sig en udmærket Operationsbasis til Angreb mod Sommeffoden —, dels skal danne en Flankestilling mod den fremrykkede Hærs ene Fløj.

Kystforsvaret har altid spillet en betydelig Rolle i Frankrig. I tidligere Tid fandtes en Mængde smaa Befæstningsanlæg spredte rundt langs Kysten, og Besætningerne til disse udgjordes af en lokal Militi og af gamle eller invalide Soldater («*canonniers invalides*»). Under Napoleon den Første knyttedes Kystforsvaret imidlertid fastere til den aktive Hær, og Anlægene forbedredes og forøgedes, indtil man i 1841 nedsatte en af

Sø- og Landofficerer sammensat Kommission, der grundig skulde overveje Kystforsvarets Ordning.

De Principper, hvorpaa denne Kommission baserede Forsvaret, fandt Udtryk i en Klassificering af de forskellige Arbejders Vigtighed, idet saaledes første Klasse indeholdt Forsvaret af Krigshavnene, de store Handelshavne, større Øer etc., medens anden omfattede Ankerpladser og Passager for fjendtlige Flaader, mindre Havnebyer o. s. v., og tredje Klasse de Pladser, der tog Sigte paa den lokale Kystfart.

Det drejede sig her altsaa om et regelret Forsvar af hvert eneste blot i nogen Grad udsat Punkt paa Kysten, idet man ikke mente at kunne lide tilstrækkelig paa Marinens Hjælp, da man jo endnu var i Sejlskibsperioden.

Kommissionens Forslag bleve straks satte i Arbejde; mange Værker forefandtes vel, men Armeringen lod meget tilbage at ønske, og Kommissionen vedblev at virke i en Aarrække, stadig reviderende sine Arbejder og holdende dem paa Højde med Tiden, lige til midt i Firserne.

I 1887 nedsatte man en ny Kommission. »Commission d'études pour la défense du littoral«, hvis Forslag i 1888 bragtes til Udførsel. Siden den første Kommissionsbetænkning vare Forholdene saa forandrede, at denne nye Kommission ikke mente at burde tillægge Landgangsforetagender mod Kysten den strategiske Betydning, de tidligere havde haft. Nærmest mente man at burde befrygte direkte Angreb paa Krigs- eller Handelshavne og Bombardementer, og man maatte derfor først og fremmest befæste disse, selv med Opgivelsen af mange sekundære Anlæg, idet Kysten ved »la défense mobile maritime«, og de i Kystdistrikterne garnisonerede Tropper skulde værges mod Landgangsforetagender.

I sin Rapport angiver Kommissionen derfor, hvilke Punkter, der skal og maa befæstes, og hvilke, der bør

lades uden Forsvar, for at naa de vigtigste Formaal. Denne heraf følgende Nedlæggelse af mange Værker vakte fra flere Sider stor Ophidselse i det franske Parlament, men iværksattes ikke destomindre, medens Forsvaret af de vigtigste Punkter forstærkedes, og »la défense mobile maritime« ligeledes forstærkedes. I 1892, efter Fremkomsten af det sværere, hurtigskydende Skyts, revideredes Kommissionens Arbejder, og endel Forandringer foretoges.

Der er saaledes ikke gjort saa lidt for Frankrigs Kystforsvar, og da man efter Faschodaaffæren i 1898 stod Ansigt til Ansigt med en Krig med England, vakte det derfor ikke ringe Forbavselse, at Kystforsvaret ved Krigsforberedelserne viste saa mange Mangler. Den daværende Marineminister, Mr. Lockroy, giver i sin Bog, »la défense navale«, en Række Eksempler paa, hvor slet befæstede og utilstrækkelig bemandede, mange af Kystfæstningerne vare, og hvorledes flere vigtige, strategiske Punkter laa hen uden Forsvar.

Man har derfor i de sidste Aar forstærket og omorganiseret en Del ved Kystforsvaret, ikke mindst ved at befæste Øen Ouessant. Denne Ø, der engang af Kejser Wilhelm II er benævnt »Europas vigtigste, strategiske Punkt«, laa ganske hen uden Forsvar, og omend den nævnte Udtalelse vel nok er en Del for stærk, er der dog ingen Tvivl om, at Ouessant vil afgive en fortræffelig Basis for et Angreb mod, eller Blokade af, Frankrigs Hovedkrigshavn Brest, Udgangspunktet for saamange i tidligere Krige kendte Ekspeditioner og Flaadekampagner.

De enkelte Detaljer ved de franske Kystbefæstninger ere meget vanskelige at faa at vide. I Modsætning til f. Eks. England, finder man sjældent nogen Omtale af Værkernes Konstruktion og Armering, og det ligger derfor nær at nævne de Principper, der følges ved Anlæg og Armering af Kystbefæstningerne.

Disse skulle her gengives efter et fransk Værk (traité d'artillerie af Lieut. Nicol).

Batterier, der ligge mindst 30 m. over Havfladen, benævnes høje.

Batterierne deles i:

Bombardementsbatterier (b^{ies} de bombardement), og Kampbatterier (b^{ies} de rupture).

Bombardementsbatterierne ere bestemte til at angribe Fjenden paa langt Hold, forhindre ham i at nærme sig Kysten og derved i at bombardere Byer og Stæder. Disse Batterier ere som Regel høje, Skytset skyder over Bank og er dækket af et Jordværn paa 7—8 m. med Traverser; mellem Traverserne installeres 1 à 2 Kanoner, og der anvendes til disse Værker ikke Kanoner af højere Kaliber end 24 cm.

Kampbatterierne skulle afslaa Fjendens videre Angreb, efter at han har bragt Bombardementsbatterierne til Tavshed. De ere forsynede med Skyts af sværeste Kaliber, der højest skal virke paa 2—3000 m. og de ere saaledes beliggende, at de ikke kunne ses fra lang Afstand, og derfor ikke paa Forhaand kunne nedkæmpes. Endvidere forefindes Haubits og Morterbatterier.

Det mobile Artilleri, der kan ventes til Deltagelse ved Afslagning af Landgangsforsøg har Skyts af 95 mm. Kaliber. Iøvrigt raader det franske Marineartilleri til Kystforsvarsværkerne over Skyts af følgende, svære Kalibre: 32 cm. — 27 cm. — 24 cm. og 19 cm. K. 30 cm. — 27 cm. Haubits og Mortere.

Kystforsvaret.

Kysten fra den belgiske Grænse til Kap Gris-nez er lav og sandet. En bred Række af 10—40 m. høje Klitter strækker sig langs Kysten, idet Klitrækken fra Calais bliver smallere og lavere henimod Kap Blanc nez, hvor Klitterne forsvinde, og hvor Kysten bøjer ind og danner Wissantbugten. Kysten stiger nu

atter til det 57 m. høje stejle Kap Gris-nez, der er et af de kendeligste Forbjerge paa den franske Nordkyst. Dybdeforholdene udfør denne Kyst ere meget uregelmæssige, og indenfor 10 m. Grænsen ligge lange Rækker af Banker, der endog paa Strækningen Sangatte-Calais strække sig op til 2 Kvml. tilsøs. Da Grunden langs Kysten ved Lavvande ligger tør i en Udstrækning af $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{4}$ Kvml., og da tillige de hyppige Paalandsvinde sætter stærk Sø ind, ere Landgangsforsøg ikke meget at befrygte. Mellem Bankerne og Kysten findes ofte dybe Sejlløb og velbeskyttede Ankerpladser; flere vigtige Handelsbyer med gode Havne ere beliggende paa denne Strækning.

Dunkerque, der ligger ca. 7 Kvml. fra den belgiske Grænse, er paa Grund af sin bekvemme Beliggenhed en af Frankrigs vigtigste Handelsstæder, ja endog den 4de vigtigste. Den af Banker beskyttede Rhed benyttes til Stoppeplads og har Dybder fra 12—19 m., er ca. $\frac{1}{2}$ Kvml. lang, med 2 Indløb, af hvilke det dybeste har op til 9 m. Vand. Rheden er en af de bedste i disse Farvande, og Havnen kan tage Skibe af enhver Størrelse. Foruden en Forhavn, har den 4 Bassiner, af hvilke Bassin Freycinet har 9 m. Vand og alle moderne Losse- og Lademidler, samt 4 Tørdokker (200 m. Længde). Marinen har en Kulstation i Havnen. Byen, der har ca. 40 000 Indbyggere, har god Jærnbanelforbindelse og Tilslutning til det nordfranske Kanalnet, vigtige Dampskibslinjer og stor Udførsel (Sukker, Sød) og Indførsel (Bomuld, Salpeter, Jærn og Kul). Der findes et stort Skibsværft, rigelige Kulforraad og navnlig Fiskeriet under Island støtter sig til denne Kyst.

Gravelines (6 000 Indb.) er en Fiskerby med en navnlig paa Fiskeri beregnet Havn (5 m. Dbg.), og har endel Udførsel af Fødevarer til England.

Calais, der ligger paa Kanalens smalleste Sted (31 km.), er næsten en halvt engelsk By; med Forstaden St. Pierre lès Calais har den næsten 60 000 Indbyggere.

Calais Rhed ligger mellem Kysten og Banken »Riden de Calais«, men er kun maadelig beskyttet mod nordlige og vestlige Vinde, hvorfor dens Betydning kun er ringe. Calais Havn, der fornylig er uddybet og udvidet, kan tage Skibe op til 8 m. ved Højvande. Den rummelige Forhavn har selv ved laveste Lavvande $3\frac{1}{2}$ m. Vand, saa at Postdamperne kunne benytte den under alle Forhold. Bassin Carnot, det store, østlige Havnebassin, er ved store Sluseanlæg forbundet med Forhavnen, og har 1 800 m. Kajplads og en 155 m. lang Tørdok. Alle moderne Losse- og Lademidler findes, men ved Storm fra V gennem Nord til NO er det ofte umulig for andre end de kraftige Postdampere at benytte Havnen paa Grund af svær Søgang.

Som Bevis paa Havnens Betydning kan nævnes, at den franske Panserkrydser »Guichen« i 1904 uden Vanskelighed benyttede Carnotbassinet (»le Guichen«: 8 262 T D 7.5 m. Dbg. 130 m. Lgd.)

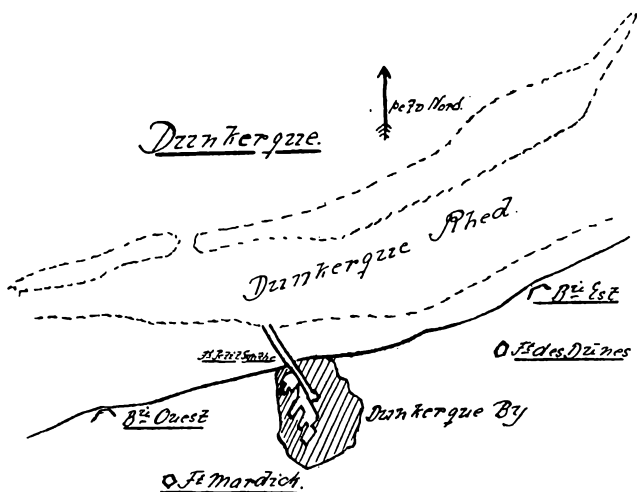
Som Følge af de nys nævnte Forhold er Calais-Dover den vigtigste Forbindelseslinje over Kanalen ($1\frac{1}{4}$ Times Overfart), og over $\frac{1}{4}$ Million Rejsende benytte den aarlig. Calais har flere Dampskibslinjer, god Jærnbanelinje, nogen Industri. Indførsel: Uld, Silke, Petroleum, Træ, Jærn — Udførsel: Vin, Sukker, Metalvarer etc.

Det franske Udgangspunkt for den projekterede Tunnel under Kanalen ligger 5 km. Vest for Calais.

Ved Angreb og Ødelæggelse af disse Byer vilde Frankrig altsaa lide svære Tab, og Bombardementer maa derfor befrygtes, omend Forholdene ikke ere videre gunstige for deres Udførelse. Tillige ere disse Havne fortræffelig skikkede til Basis for en Landgang i Flandern, hvorfor de tre Byer, som tidligere nævnt, ere stærkt befæstede og i Forbindelse med Floden Aas Delta, Kanaler og Oversvømmelser danne en befæstet Lejr.

Dunkerque er tillands stærkt forsvaret, og Terrænet

er paa mange Steder utilgængeligt paa Grund af Sumpe, Kanaler og Oversvømmelser og forsvares af en mindre Fæstning Berges, med foranliggende Forter. Søfronten forsvares østenfor Byen af Fort des Dunes og B^{ie} Est, vestenfor af B^{ie} Ouest og Fort Mardick, medens Havnen beskyttes af flere mindre Batterier, og et større ganske nyt, efter Havnens Udvidelse anlagt Fort, Petit Synthe. Selve Byen er omgivet af en ældre Enceinte. Næsten



alle Værkerne mod Søen ere nye og armerede med svært Kystskyts.

Gravelines er omgivet med en Enceinte, og et Kystbatteri forsvaret Floden Aas Munding.

Calais dækkes mod Øst og Syd af Kanaler og Oversvømmelser, medens Sydvestfronten forsvares af en Række Forter.

Søfronten mod N og NV forsvares af:

B^{ie} du musoir Est,

B^{ie} des dunes de l'Est,

og det bagved liggende

B^{ie} du Courgain, alle østenfor Havnen.

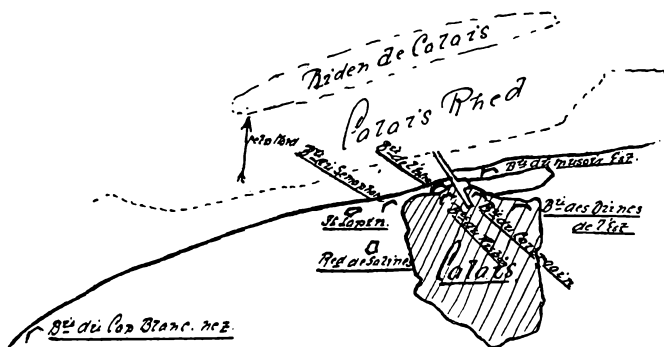
Vestenfor Havnen ligge:

B^{ie} de l'Estran,

B^{ie} du Risban,

B^{ie} du Sémaphore,

B^{ie} du Lapin.



Længere syd for Byen findes B^{ie} du Cap Blanc nez (134 m. højt), der dels er Kystfort, dels støtter Fortlinjen SV for Byen.

Kysten fra Kap Gris-nez til Kap d'Antifer.

Kysten danner en mod Nordvest aaben Bugt paa ca. 100 Kvartmil og er ved Kap Gris-nez og sydefter i nogen Afstand høj og stejl, sænker sig ved Riden og følges af et bølgeformet Land med Dale, der naa helt ned til Kysten. Ved Ambleteuse bliver Kysten atter sandet med bevoksede Klitter, hæver sig ved Vimereux og stiger til Kap la Crèche, der er den vestlige Udløber af et Bakkedrag, som skiller Wimilledalen fra Lianedalen. Paa et af de højeste Punkter i dette Bakkedrag ses »la colonne de la grande armée« til Minde om Napoleons

Landgangsforberedelser mod England 1804. Kysten er nu stejl og høj lige til Kap d'Albrech, hvor den bøjer sydi og gradvis sænker sig. Lige til lidt nordenfor Tréport er Kysten lav, sandet og klitbesat, og her findes Udløbene for Floderne Cauche, Authie og Somme, foran hvis Mundinger Sandbanker, der ligge tørre ved Lavvande, strække sig langt tilsøs.

Fra Tréport skifter Kysten nu Karakter og benævnes Kridtkysten ved Caux. Helt ned til Kap la Hève falde høje Kridtklipper brat ned imod Havet, medens et smalt Strandrev følger langs Floden. Dybe Dale afbryde med regelmæssige Mellemrum Kysten, og i disse ligge Byerne Tréport, Dieppe, St. Valéry en Caux og Fécamp.

Større Skibe kunne kun paa enkelte Steder nærme sig denne Kyst indenfor $1\frac{1}{2}$ à 2 Kvml., og særlig udenfor Flodmundingerne strække Sandbankerne sig langt tilsøs — ofte 2—3 Kvml. Længere ude ligge desuden store Banker, og Strømskær paa disse Banker i Forbindelse med svær Sø ved daarlig Vejr, gør denne Kyst til Skueplads for mange Strandinger. Landgangsforsøg i større Stil ere derfor ej at vente her, og selv et Punkt som Sommehavningen, der ikke har ringe Betydning, har ikke meget at frygte selv af mindre Landgange paa Grund af den vanskelige Besejling og de udenfor liggende Sandbanker. Cauxkysten er ganske utilgængelig.

Af Byerne skal nævnes:

Ambleteuse, der er ganske uden Betydning som Handelsby. 1804 byggede Napoleon den Første her en Havn til de mod England bestemte Transportfartøjer, men Havneanlægget er nu ganske ødelagt, kun Resterne af et Brohoved betegner endnu Grænsen for den tilsandede Havn. Samme Skæbne har den til samme Formaal i sin Tid bestemte Vimereux Havn.

Udenfor Ambleteuse ligger imidlertid en for store Skibe brugbar Rhed med Læ for Nord-Øst og sydlige Storme. Boulogne Rhed beskyttes af en mægtig Bølge-

bryder paa 2 100 m. Længde, Led i et stort Arbejde for at gøre Boulogne til en stor, af Tidevandet uafhængig, Havn. Indenfor denne Bølgebryder kunne Skibe op til 8 m. Dbg. ankre sikkert. Havnen, der dannes af Lianemundingen, kan tage Skibe op til 8 m. Dbg., og bestaar af en Forhavn og to Havnebassiner. I Forhavnen findes Anlægsplads for Postdamperne Boulogne-Folkestone (48 km.), og store Sluseanlæg føre ind til de to andre Bassiner. Det største Skib, der har besøgt Havnen var 6 534 RT. Kun Dokanlæg for Skibe op til 600 TD. findes.

Byen har ca. 50 000 Indb., og er den vigtigste franske Fiskerihavn (250 Sejl- og 60 Dampfiskefartøjer ere hjemmehørende her). Tillige har Byen en ret betydelig Indførsel (Uld, Bomuld, Silke) samt Udførsel (Vin, Galanterivarer) til en samlet Omsætning paa ca. 1 Milliard Francs. Havnen anløbes af flere store Dampskibslinjer (Hamburg Amerikalinjen og den nederlandsk-amerikanske Linje). Store Kuloplag forefindes.

Af andre Byer, der have nogen Betydning, maa nævnes Etaples, syd for Canchemundingen, Berck sur mer, ved Floden af samme Navn, Cayeux og St. Valery ved Somme-floden, af hvilke den sidste driver nogen Handel og er i Forbindelse med det nordfranske Kanalnet, medens de andre væsentlig drive Fiskeri.

Oppe ad Somme ligger Abbéville, der har ca. 20 000 Ib., Baneforbindelse, god Havn og livlig Handel; ved Eufloden, Tréport, en Fiskeriplads med gode Kommunikationer og en 5 m. dyb Havn.

Af større Betydning er Dieppe, hvis Havn fornylig er uddybet til 7 m., og som bestaar af en ældre og en nyere Forhavn, foruden tre Havnebassiner. Direkte Forbindelse ved Postdampere med Newhaven, stort Fiskeri nogen Industri (Olie, Papir). Dieppe har navnlig Betydning som en Slags Havnestad for Paris, idet Trafikken gaar herover, naar Flodfarten er standset. Gode Kom-

munikationer og en 100 m. lang Tørdok. St. Valéry en Caux og Fécamp ere Hjemsteder for Islands og Newfoundland's Fiskeriet; de have begge gode Havne, navnlig Fécamps, der har $6\frac{1}{2}$ m. Vand og kan tage Dampere op til 1 500 RT.

Skønt selve Kyststrækningen ikke har meget at frygte fra Landgangsforetagender, ere alle disse Byer, af hvilke flere have stor Betydning for Landets Erhvervs- liv, udsatte for Bombardementer og Blokade, men kun Boulogne og Dieppe have noget Forsvar af Betydning, da de øvrige Forsvarsværker (f. Eks. Tréport, Fécamp), ere nedlagte.

Boulognes ældre Værker ere alle nedlagte, og Byen er nu forsvaret af 5 nyere Kystbatterier: B^{ie} du Moulin Hubert; B^{ie} des Dunes og Fort de chatillon, der ligge hver paa sin Side af Havnen, samt B^{ie} de la pointe d'Albrech. Mod Landsiden forsvares Byen af 2 Forter og 1 Batteri. Ambleteuse er forsvaret af nogle gamle Værker uden Kampværdi, medens Dieppe forsvares af to Kystbatterier, hver paa sin Side af Havnen, (B^{ie} Bourbon, paa Østsiden, og B^{ie} de la Jetée paa Vestsiden).

Kysten fra Kap d'Antifer til Kap la Percée.

Disse to Forbjerge angive Ydergrænserne for den store Seinebugt, med Opgangen til Paris og med »Nordens Marseille«: le Havre de Notre dame de Grâce.

Fra Kap d'Antifer til Kap la Hève er Kysten høj med stejle Kridtklipper, drejer herfra ind og danner Munden for Seinen, der omtrent gaar til Byen Beuzeval paa Bugtens Sydkyst. Seinebugten er opfyldt af Grunde, men tillader dog Skibe af 7 m. Dbg. at passere op til den gamle Normannerby Rouen og herfra, naar engang den til Paris projekterede Kanal aabnes, helt op til selve Hovedstaden.

Seinemundingens to Kyster ere yderst forskellige, Nordkysten stejl og øde, Sydkysten lav og skovbevokset

med Bakkedrag. Fra Beuzeval bliver Kysten atter høj og bestaar af Kridt og Stenklipper, afbrudt af sandede Kyststrækninger ved Flodernes Udløb.

Selve Seinebugten frembyder ingen væsentlige Hindringer for Besejling, hvad der har stor Betydning for de herliggende Byer, af hvilke særlig Havre er en meget stor Handelsby.

Håvres Rhed er ubeskyttet og har ikke stor Betydning uden som Stoppeplads for Skibe, der skulle op ad Seinen, derimod har selve Havnen den store Fordel, at Stillevande efter Højvande varer op imod en Time, foruden at Forandringen i Vandstand omkring Højvande kun er ringe. Følgelig kunne Sluserne være aabne en 3—4 Timer i Træk, en Omstændighed, der er af stor Betydning for Skibsfarten, og som giver Havre store Fordele fremfor de andre franske Kanalhavne, skønt Havnen ved Paalandsvind er ubehagelig nok at anduve.

Havre er den næststørste Handelsstad i Frankrig, og har ca. 130 000 Indbyggere. For Frankrig er den af meget stor Betydning som Paris's Havnestad og som Indførselssted for de til Industrien nødvendige Raa-produkter, og omend den i Verdenshandelen i den senere Tid maa konkurrere skarpt med Antwerpen, der navnlig har draget meget af den amerikanske Handel til sig, spiller den dog en stor Rolle. Havnen bestaar af en aaben Forhavn og flere med hverandre forbundne Bassiner med ca. 15 000 m. Kajlængde. Af Bassinerne er bassin de l'Eure det største, og dette, og to andre af Bassinerne, kan tage Skibe op til 8 m. Dbg.

I Havnen findes 6 Tørdokker af op til 200 m. Længde, samt alle moderne Losse- og Lademidler. Flere Skibsværfter (f. Eks. Normand), hvor der er bygget Slagskibe (f. Eks. Cesarevic), findes, desuden en stor Kabelfabrik o. s. v. Byen har Dampskibsforbindelse med saa godt som hele Verden, bl. a. store Udvandrelinjer, Tilslutning til Nord- og Vestbanen og Kanalforbindelse

med Seinen. Ca. 10 000 Tons Kul findes altid for Haanden og desuden alle Slags Genstande til Skibsudrustning. Indførslen bestaar væsentlig af Kaffe, Kakao, Bomuld, Kautsjuk etc.; Udførslen af Silke, Uldvarer, Sæd og alle Slags Industriprodukter.

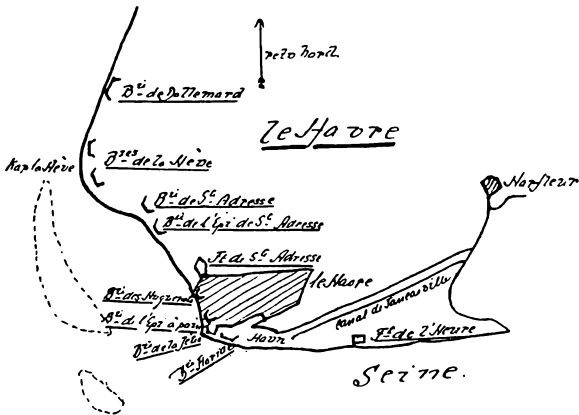
Rouen ved Seinen er trods sin Beliggenhed en ikke ubetydelig Handelsby, da hele Flodtrafikken til Paris gaar herfra. Adgangen mellem de mange forskellige Grunde i Seine maritime (den Del af Floden, der ligger mellem Havre og Rouen) er vel ret vanskelig; men med Lods kan dog Skibe op til 6¹/₂ m. Dbg. tages denne Vej. Saaledes har Dampere paa over 100 m. Længde og af omkring 2 800 R. T. benyttet Rouens Havn. Fra Rouen og til Paris (250 Km.) kan Skibe paa 2.8 m. Dbg. passere, og man paatænker ved en 6 m. dyb Kanal at gøre Paris til en Søstad. Rouen er en blomstrende Handelsby med ca. 125 000 Indb., Tilknnytning til Nord- og Vestbanen og Forbindelse ad Kanalvejen med f. Eks. Lyon, Marseille og Belgien. God Havn.

Honfleur paa Seinens sydlige Bred har ca. 10 000 Indb. og en ret god Havn (5—6 m.). Byen er i Opblomstring. Paa Strækningen vestfor Honfleur findes en Del store Badesteder (Trouville, Deauville), og fra Viller-ville udgaar en vigtig dyb Kanal, der fører ind til Seinen. Længere vesterpaa findes Byen Oyestreham som Havne- stad for Byen Caen, med hvilken den er forbunden ved en 14 km. lang og ca. 5 m. dyb Kanal. Caen (50 000 Indb.) ligger ved Sammenløbet af Orne og Odon. Livlig Handel og gode Jærnbanelforbindelser. Havnen kan tage Skibe op til 5 m.

Om dette Kystafsnit gælder, som om de forrige, at Landgangsforsøg ikke her heller ere meget at befrygte. Dog maa herfra undtages le Havre, med Seinemundingen, der maa anses som en fortræffelig Operationsbasis for et Angreb mod Paris. Ikke alene

vilde dette kunne føres med Kraft herfra, men ogsaa Frankrigs Handel og Prestige vilde lide, om le Havre faldt i Fjendehaand, et Tab, der tillige som nævnt, direkte vilde ramme Hovedstaden. Le Havre, der saaledes for sig er et strategisk vigtigt Punkt, faar ved sin Beliggenhed som Vogter af Opgangen til Paris forøget strategisk Betydning.

Forsvaret af denne Kyststrækning er derfor koncentreret om le Havre. Kanalen fra Vilerville til Seinen forsvares af et nyopført Fort, og Oyestreham ligeledes af et Fort, men ellers findes kun Forsvarsværker omkring le Havre.



Medens man tidligere havde tænkt sig at forsvare le Havre ved Søforter, opførte paa de udenfor Rheden liggende Banker, er Byen nu beskyttet tillands af en Række Forter, og mod Søen af en Række Kystbatterier. Paa det 115 m. høje Kap la Hève findes Batterierne: Sainte Adresse og le Hève, der fornylig ere armerede med moderne kraftige 24 cm. Kanoner; nordenfor ligger: B^{ie} de Dollemard. Disse Batterier, der alle ere Bombardementsbatterier, bestryge Indløbet nordfra til le Havres Rhed.

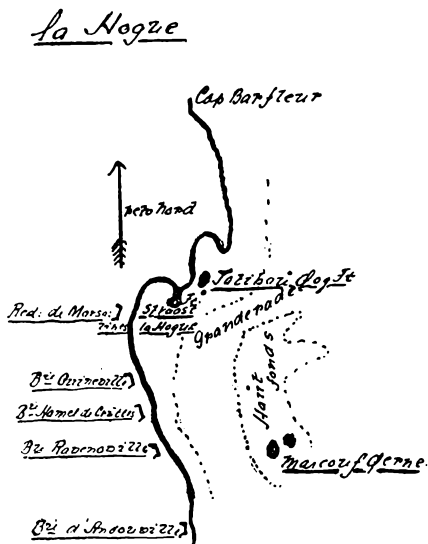
Selve Rheden bestryges af Batterierne: de Ste Adresse og de l'Epi de Ste Adresse, der ligge Nordvesten for Byen, medens selve Byen og Havnen forsvares af B^{ie} de Huguenots, B^{ie} de l'Epi-à-Pain, B^{ie} de la Jetée du Nord, og det umiddelbart ved Havnen liggende Floridebatteri. Landfronten gaar i en Bue fra Fort de Sainte Adresse til Fort de l'Heure, nordenom Byen, og begge disse Forter, der ligge umiddelbart ved Vandet, deltage i Kystforsvaret. Fort Villerville, paa Seinens sydlige Bred, bestryger tillige Indløbet til Seinen nordenom Kap Villerville og samarbejder saaledes med le Havres Værker.

Halvøen Cotentin.

Saaledes benævnes den store Halvø, der som et uhyre Brohoved springer frem nordenfor Bretagne paa den franske Kanalkyst, og som paa Grund af sit Nabo-skab til de engelsk normanniske Øer og sine særegne strategiske Egenskaber er meget vigtig.

Landskabet er her ret rigt, og en Fjende, der støttet paa la Hogues Rhed, kaster Tropper iland, vil herved kunne omgaa Cherbourg, hvis Vigtighed jo er uomtvistelig. Men tillige vil Fjenden her kunne skabe sig en Operationsbasis af første Rang, idet han kan saa at sige aflukke Halvøen ved at anlægge en Forsvarslinje fra Bunden af Grand Way Bugten til Port bail tværs over Halvøen. Denne Linje kan støttes paa Landskabets sumpede Karakter og forstærkes ved Oversvømmelser, Distancen er tillige kun 25 Kml. Naar Cherbourg er falden, har Fjenden saaledes alt, hvad ønskes kan, til et regelret Fremstød mod Frankrigs Hjerte, tilmed da Forsvarslinjen kan flankeres fra Søen, og under den fransk-tyske Krig 1870—71, hvor et saadant Indfald frygtedes, indrettede Franskmændene sig derfor selv paa at forsvare Halvøen ved nævnte Forsvarslinje, der benævnes »des lignes de Carentan«.

Østkysten fra Kap Percée til Kap Barfleur er lav, til dels klitbesat, og danner den dybt indskaarne W-formede Grand Way Bugt. Denne er opfyldt af Sandbanker og derfor mindre vigtig, men den nordenfor liggende la Hogue Bugt har stor Betydning. Fra omtrent midt for Grand Way Bugten og op til la Hogue Havn strækker sig en Række Rev og Banker, der danner en kæmpe-



mæssig Bølgebryder for det nedenfor liggende Farvand, der er 10—20 m. dybt. Som Nødhavn for Skibe, der ikke kunne klare en Lægerval, har dette Farvand stor Betydning, og om der end kan staa en Del Sø, findes her dog sikre Ankerpladser.

La Hagues Rhed bliver derfor et Punkt af yderste strategiske Vigtighed, da en fjendtlig Flaade kan opankre sin Transportflaade her, og iværksætte en Landgang. Havlen strækker sig mellem Bankerne og Kysten op til Byen St. Vaast la Hogue, der ligger paa Spidsen af en Halvø. Byen er uden Betydning. NO herfor ligger Klippeøen Tatihou, SSO for Byen Marcoufjærne.

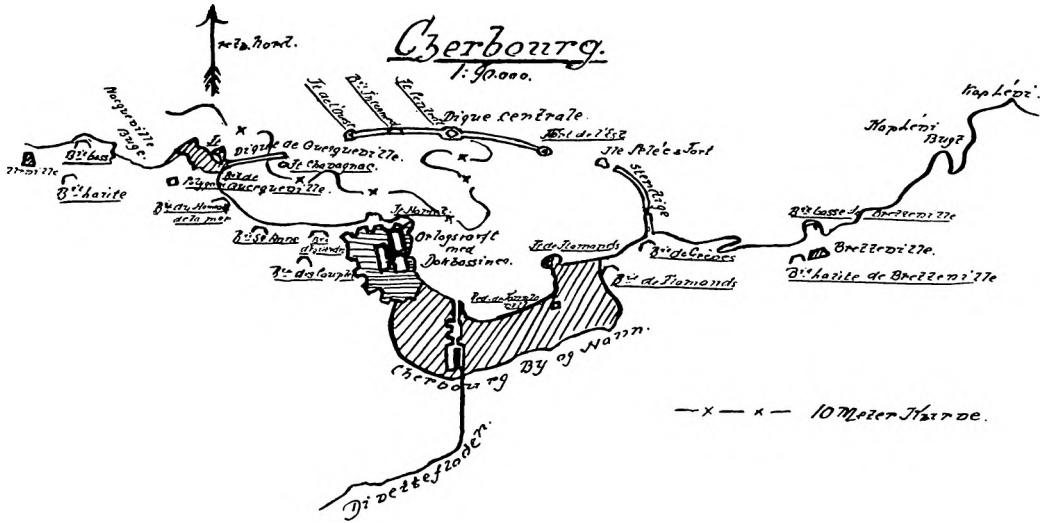
Selve Rheden — le grande rade — ligger SO for Byen, har 20 m. Vand og benyttes til Karantænehavn for Cherbourg. Da man i sin Tid skulde anlægge en Krigshavn ved den franske Kanalkyst, tænkte man stærkt paa Hogue, men lod dog Cherbourg gaa sejrrig ud af Konkurrencen baade med la Hogue, Boulogne og le Havre. Nordenfor la Hogue helt op til Kap Barfleur er Kysten lav og klippeagtig, med Skær udenfor i op til en Kml. fra Kysten. Paa denne farlige Kyst ligger kun faa og ubetydelige Fiskerbyer.

Som rimeligt er har man søgt at befæste la Hogue Rhed paa bedste Maade. Paa Marcouføerne findes et Fort (ældre), medens Øen Tatihou har et Fort (Ft de Tatihou) med to Anneksbatterier, og den søndenfor Tatihou liggende lille Ø, et Fort (Ft de l'Îlette du Sud).

Paa selve Kysten ligge en Del nyere Batterier: B^{ie} de Quinéville, B^{ie} de Ravenoville, B^{ie} de Hamel de Cruttes og B^{ie} d'Andouville, medens det i 1876 anlagte Fort de la Hogue ligger paa den Halvø, hvor selve Byen er anlagt.

Nordsiden af Cotentinhalvøen gaar fra Kap Barfleur til Kap la Hogue — begge farlige Forbjerge med stærke Strømraser (Strømmen kan naa op til 8—9 Knob). Kysten er tildels lav og sandet, mange Steder med farlige Skær og Banker, og midt paa denne Strækning ligger Krigshavnen Cherbourg.

Cherbourg, Frankrigs eneste Krigshavn mod Kanalen, ligger i Bunden af en Bugt ved Floden Divettes Udløb. Som en fremskudt Forpost paa denne strategisk saa vigtige Halvø ligger Krigshavnen dels som en fortræffelig Basis for et Angreb paa England, dels som et nødvendigt Støttepunkt for den ved Kysten opererende Flaade. Skønt Forholdene for Anlæg af en saa stor Krigshavn nærmest vare ugunstige, og i hvert Fald maatte kræve store Pengesummer, valgte man dog Cherbourg, da dens Beliggenhed saa langt overgik de



andre mulige Punkter, og paabegyndte Arbejderne allerede under Vauban.

Cherbourg Rhed beskyttes mod Øst af Øen Pelée, der er forbunden med Kysten ved et Stendige, mod Nord af en kæmpemæssig Bølgebryder, Digue [centrale, der er over 3 000 m. lang og ca. 100 m. bred. Denne Bølgebryder, der saa at sige har Verdensry, har kostet over 70 Millioner Francs og været i Arbejde fra 1782 til 1854. Sin Tilblivelse skylder denne Bølgebryder i første Række den franske Søofficer, de la Bretonniere, der, skønt hans Projekt til Opførelsen maatte vige for den berømte Ingeniør Cessarts, dog var Sjælen i Arbejdets Tilbliven. Cessarts Projekt havde paa den Tid vakt Interesse i hele Europa, idet det baseredes paa en Række ca. 20 m. høje Trækegler, der skulde sænkes ned ved Fyld af Sten, og staa paa Havbunden med Grundfladerne mod hinanden, for at bryde Søen og derved skaffe Læ. Men skønt man sænkede op imod 20 Kegler og arbejdede i seks Aar, brød Søen dog alt Arbejdet ned. Nu arbejdede man atter ad nye Baner, og i 1808 var man saa vidt, at man endog midt paa Bølgebryderen havde opført et Batteri paa 150 Mands Besætning efter at man havde ført en Kamp uden Lige med Havet. Men i 1808 brød en Orkan løs og ødelagde alt. Folkene paa Fortet druknede paa 30 nær, og hele Bølgebryderen styrtede sammen med Undtagelse af ganske enkelte Punkter. Først i 1853 lykkedes det, efter at man havde forandret baade Principper og Arbejdsmetode, at fuldføre dette Kæmpearbejde. Bølgebryderen, der er bygget i en Vinkel paa 170° , hæver sig op fra en Vanddybde paa 11—13 m. og dens øverste Brystværns Krone har en Højde paa 7 m. over højeste Vande.

Mod Nordvest beskyttes Cherbourgs Rhed af en anden Bølgebryder, Digue de Querqueville, der er ca. 1 200 m. lang. Indenfor disse Grænser er der saaledes skabt en kunstig Rhed af over 660 ha med mindst

5,5 m. Vand, og af disse har 360 ha over 9 m. Vand. Beskyttelsen er saaledes fortrinlig og Skibe kunne trygt ride Vinterstormene af indenfor Bølgebryderne.

Til Rheden fører to Indløb, et østlig kun ca. 400 m. bredt med 6—9 m. Vand og vanskelig Besejling, et vestlig ca. 1000 m. bredt Indløb med Vanddybde fra 10—14 m. Man har dog i den seneste Tid arbejdet paa at indsnævre dette vestlige Indløb, væsentlig af Frygt for Torpedobaadsangreb, der jo navnlig kan befrygtes fra den kun faa Kml. bortfjernede engelske normanniske Ø Aurigny (Alderney), hvor den engelske Flaade har en Torpedobaadsstation.

Selve Byen Cherbourg (41 000 Indb.) med tilhørende Handelshavn ligger i Bunden af Bugten, og nordvesten for denne ligger Krigshavnen, der bestaar af en Forhavn og to store Handelsbassiner (Charles X og Napoleon III). Her findes otte Dokanlæg med Længder op til 156 m. og saaledes istand til at optage selv de største franske Skibe. Som Handelshavn har Cherbourg underordnet Betydning.

Cherbourgs Befæstningsanlæg falder i fire Afdelinger.

1) Fæstningsanlæg mod Landsiden. Selve Marineetablisementet er omgivet af en ældre Enceinte, medens en udenom Byen og dette beliggende permanent Fortrække, skal forsvare mod Angreb landværts fra. Denne Fortrække er af ældre Dato og ligger altfor nær Byen til at være nogen effektiv Beskyttelse, hvorfor en ny Fortrække, gaaende fra Nacqueville i en Bue til Bretteville, er under Opførelse.

2) Fæstningsanlæg til Afværgelse af Landgang. Vestenfor Cherbourg i ret kort Afstand ligger Bugten Anse de Nacqueville, hvor bl. a. Englænderne i 1758 med Held iværksatte en Landgang. Her findes to Batterier, det ene lavt, det andet højt (B^{ies} basse & haute de Nacqueville).

Østenfor i noget længere Afstand findes anse du

cap Levi, der forsvares af B^{ies} haute et basse de Bretteville.

3) Fæstningsanlæg til Forsvar mod Bombardement af Byen og Angreb paa Havnen. Ved Digue de Querquevilles vestlige Ende findes et Fort med Anneksbatterier (Fort et b^{ies} de Polygone de Querqueville, hvilket sidste er et Morterbatteri). Ved den østlige Ende Ft Chavanac paa en lille Ø.

Paa Digue centrale findes: Fort de l'Ouest, B^{ie} intermédiaire, Fort Central og Fort de l'Est og paa Øen Pélé et Fort af samme Navn, medens B^{ie} des Grèves er beliggende ved Dæmningens Rodende.

4) Forsvarsværker for Cherbourg Rhed.

Her findes vesterfra:

B^{ie} de Hameau de la mer (Morterbatteri),

B^{ie} du Ste Anne,

B^{ie} d'Equerdreville med det bagved højtliggende B^{ie} des Couplets.

Fort du Homet og Fort du Galet, der begge høre til Enceinten om Værftet,

Ft og B^{ie} des Flamands og det bagved liggende Morterbatteri Tourlaville.

Vestenfor Cherbourg ligge to Smaabugter, anse de Ormonville og anse de St. Martin, hver forsvarede af et Batteri.

Vestkysten af Cotentin fra Kap la Hogue til Granville er klippeagtig med Strandrev langs Kysten. Paa denne Strækning findes Vauvillebugten, der benyttes en Del til Stoppeplads, og som med Fralandsvind byder gode Landingsforhold. En Landing vil her kunne iværksættes mod Cherbourg, navnlig da Distancen til Alderney kun er ringe, og Bugten er derfor forsvaret af to Batterier: B^{ie} des Pourquelées og B^{ie} de Siouville ved den ubetydelige By Dielette. Sydligere endnu ligger Sciototbugten forsvaret af et Batteri paa Kap Rozel, ligesom Byen Carteret er forsvaret af et mindre Batteri.

Kysten skifter her Karakter, bliver lav og sandet, me-

dens de foranliggende Rev og Sandbanker skyde sig langt tilsøs. Farvandet mellem Kysten og den engelsk-normanniske Ø Jersey bliver derfor vanskelig at besejle, og der løber tilmed en til Tider meget stærk Strøm. Af de i dette Farvand liggende Øer er Chausey stærkt befæstet med to Forter: Ft du Phare og Ft Chausey.

Paa Strækningen ned til Granville findes kun mindre Byer — Fiskerihavne væsentlig —, af hvilke Port bail, som det vestlige Støttepunkt for les lignes de Carentan tidligere er nævnt.

Den særegne Beliggenhed af de engelsk normanniske Øer ved denne Kyst giver naturligvis de enkelte gode Havne, der findes her, forøget strategisk Betydning, men Havnene ere ganske vist faa.

Granville ved Nordenden af Bugten St. Michel, har 12 000 Indbg. Havnen, der er den eneste større Havn paa Cotentins Vestside, har ingen foranliggende Rhed og bestaar af en Forhavn og to Havnebassiner, der selv ved Niptid kan tage Skibe op til 4 m. Byen har livlig Handel og er et af Hovedstæderne for Newfoundlandsfiskerierne. Jærnbanelforbindelse med Paris og regelmæssig Dampskibsforbindelse med England. Dok paa 85 m. Længde.

Byen er forsvaret af tre Batterier:

B^{ie} du Cap Lihou,

Ft de Roche Gautier,

B^{ie} de St. Pair.

Vi komme nu til den store Halvø Bretagne, der adskiller den franske Atlanterhavskyst fra Kanalkysten. Nordsiden af den bretonske Kyst er meget forskellig fra den øvrige franske Kanalkyst og er paa Grund af sin egenartede Karakter lettere at forsvare, navnlig mod større Landgangsforetagender. Kysten er vild, forreven og med dybe Fjorde; med sine Skærgaarde og høje Klippepartier minder den en Del om de svenske og

norske Kyster. Men ogsaa det indre af Landet er som skabt til Guerillakrig, og Historien har Eksempel paa Eksempel for, hvorledes Bretagne har afværget fjendtlige Angreb, hvad enten de kom landværts eller søværts fra.

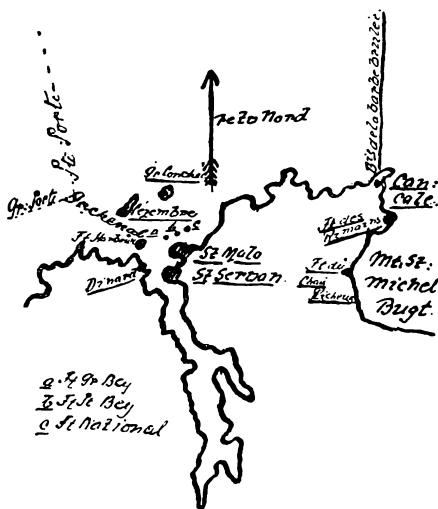
Klimaet er desuden koldt og raat, Farvandene vanskelige at besejle og i høj Grad stormfulde, og da en Fjende, foruden de Vanskeligheder en Landgang vil medføre, og den Risiko en Transportflaade vil løbe overfor denne til Torpedobaadsoperationer fortrinlig skikkede Kyst, tillige vil have Vanskeligheder i Massevis at bekæmpe ved Optræden i det indre af Bretagne, kan Forsvaret af Halvøen i langt højere Grad overlades til Naturen end noget andet af de omhandlede Kystafsnit. Større Byer findes her (naar undtages St. Malo) ikke, saa Bombardementer kan ikke ramme Landets Handel i nogen højere Grad, ej heller vil Blokade være let at iværksætte.

St. Michelbugten, mellem Pynterne Roc og Grouin, er i sin inderste Del ganske tilsandet. I dens vestlige Del findes den fortræffelige Cancale Rhed (ved Byen Cancale), der giver Læ for Vinde fra Nord gennem Vest til Syd og er ca. 180 ha stor. To stærke Batterier, Bi^e de la barbe brulée og Ft des Remailns forsvare Bugten mod Landgangsforsøg, der herfra kunde rettes mod St. Malo. Noget sydligere ligger Fort Chateau Richeux, der dækker St. Malo mod Landgang i selve Mont Michelbugten.

St. Malo Rhed ligger indenfor nogle Øer, af hvilke Ile de Cézembre er den største. Af disse 7 Indløb er kun to brugbare uden Hensyn til Vandstand og Tid paa Døgnet, nemlig Grande porte og petite porte begge vesten for Øen Cézembre. De adskilles af en Række Klipper og forenes sydligere til Grand chenal de Rance, hvis Vandstand altid er over 8 m. Selve Rheden er kun daarlig beskyttet mod vestlige Vinde og søges

som Regel kun af Skibe, der vente paa Adgang til Havnen. Men om dens Brugbarhed vidner ikke desto mindre den franske Nordeskadres Ophold paa Rheden i 1894, et Ophold, der strakte sig over en Uge. Ved Rances højre Udløb ligger selve Byen St. Malo lige op ad Byen St. Servan, en tidligere Forstad af St. Malo.

St Malo og Rance Rhed



Tilsammen have disse to Byer en ca. 25 000 Indbg., og en ret god Havn, bestaaende af en Forhavn og to Havnebassiner med fra 4—7 m. Vand. Begge Byerne ere livlige Handelsbyer, der staa i Forbindelse med England ved direkte Dampskibslinjer, og som staa i Forbindelse over Rennes med Jernbanen til Paris. Selve Rancefloden er for større Skibe kun sejlbart et kortere Stykke, mindre Skibe derimod kunne ad Rance komme i Forbindelse med den 3 m. dybe Kanal op til Rennes.

St. Malo er saaledes en By af stor Betydning. Ikke alene er det den største Handelsstad i disse Farvande,

men ogsaa dens Beliggenhed ved Rancefloden, en Flod, der vilde være en Fjende meget nyttig ved Indfald i Frankrig, gør den til et af de betydeligere strategiske Punkter paa denne Kyst.

Medens de fornævnte Værker ved Cancale og Mont Michelbugten dække St. Malo mod Landgangsekspeditioner østerfra, er Byen dækket mod Landsiden ved et Fort og nogle ældre, ganske forældede Værker. Søværts fra bestryges Adgangen ad Grande og petite Porte ved et Fort og et Batteri paa Øen Cézembre, de øvrige Adgange forsvares af et Fort paa Øen Conchée og et Fort paa P^{te} de la Varde.

En indre Forsvarslinje bestaar af et Fort paa Øen Harbour, nogle forældede Værker paa Øerne udenfor Byen (Ft Petit Bey, Ft grand Bey og Ft National), samt et Batteri paa den lige overfor Byen ved Rances liggende Dinard og Ft de la Cité ved Byen St. Servan.

Vestenfor St. Malo ligger St. Castbugten, hvor Engländerne gjorde Landgang i det 18de Aarhundrede. Bugtens tidligere Forsvarsværker ere nedlagte, og Landingsforholdene ere ej heller gode her. Vestligere endnu ligger Kap Fréhel og den store St. Brieuc Bugt, i Bunden af hvilken Byen St. Brieuc ligger (22 000 Indbg., nogen Handel, mindre Havn, stort Havfiskeri). Paa Bugtens Vestside træffe vi Byen Paimpol, ligeledes en større Fiskerby, og vi ere nu efterhaanden naaede op til Bretagnes nordligste Hjørne. Her ligger Byen Lezardrieux ved Floden Pontrieux, der ved sit Indløb beskyttes af Øen Bréhat (ca. 1 100 Indbg.) og her dannes en Rhed, la rade de Bréhat, med 6—8 m. Vanddybder og fortræffelige Ankerpladser for større Skihe. Som den eneste velbeskyttede Rhed mellem Kap Fréhel og Kap Heaux har den ret stor Betydning, foruden at den har alle Betingelser som Torpedobaadsbasis. Paa Øen Bréhat findes derfor til Forsvar af disse Farvande et Fort midt

paa Øen samt to Batterier, B^{ie} de Goerzewa og B^{ie} de Rozédo.

Vestenfor Ile de Bréhat ligger Øgruppen les Heaux, hvorefter man kommer til Floden Tréguiers Munding sejlbar op til Byen Tréguier med gode Ankerpladser i Mundingen af Floden. Nu følger et meget farlig Afsnit paa Kysten, idet Mængden af Skær og Klipper selv i ret stor Afstand fra Kysten hæve sig op fra Dybder paa 20—30 m. Af disse maa nævnes les sept Iles og Triagoz Revet. Kun faa gode Ankerpladser findes paa denne Kyst, som f. Eks. Lannion og Morlaix Rhed, af hvilke navnlig den sidste udfor Byen Morlaix (Havfiskeri) er en god Ankerplads selv for større Skibe. Indløbet hertil forsvares af Ft de Blosson og Ft de Taureau, der ligger paa en Ø midt i Indløbet og er et større kase-matteret Værk.

Vestfor Morlaix kommer Øen Batz ved Indløbet til den livlige Handelsby Roscoff, der har en mindre som Tilflugtssted benyttet Havn, og som forsvares af to Batterier paa Ile de Batz.

Vestligere endnu naa vi Bretagnes vigtigste Tilflugtssted L'abervrach (ved Floden af samme Navn), til hvis Rhed der føre tre Løb, alle brugbare for Skibe af største Dybgaende ved Højvande, et af dem — grand Chenal — endog uafhængig af Vandstanden. Selve Rheden har Dybder op til 9 m. og fortræffelige Ankerpladser. Bugten beskyttes af Fort Cézon; selve Byen l'Abervrach er kun et Fiskerleje. Ved Argenton naa vi nu Bretagnes Vestspids, men skulle endnu omtale den vestenfor Bretagne liggende Ouessant Øgruppe og Krigshavnen Brest.

Ouessant (engelsk Ushant) Øgruppen er beliggende vestenfor Kap St. Mathieu og bestaar af en Mængde Smaaøer, blandt hvilke Ouessant er den vestligste og største. Mellem Øerne og Fastlandet fører Løbene Chenal de Four og Chenal de Helle, medens l'Iroise

fører sønden om Skærgrupperne »Chaussée des pierres noires« ind til Indløbet »le vestibule de goulet« til Brest. Ouessants strategiske Betydning er tidligere omtalt, og navnlig som Basis for en Blokade af Brest er denne Øgruppe af stor Betydning. Selve Øen Ouessant har nogle enkelte Ankerpladser, af hvilke Lampaul og Stiff ere de vigtigste, og Øen er for nylig bleven stærkt befæstet ved et Fort med Anneksbatterier samt en mindre Garnison. Den næststørste af Øerne, Moléne, der i Modsætning til Ouessant er lav og sandet, har en mindre Havn og benyttes til Straffekoloni.

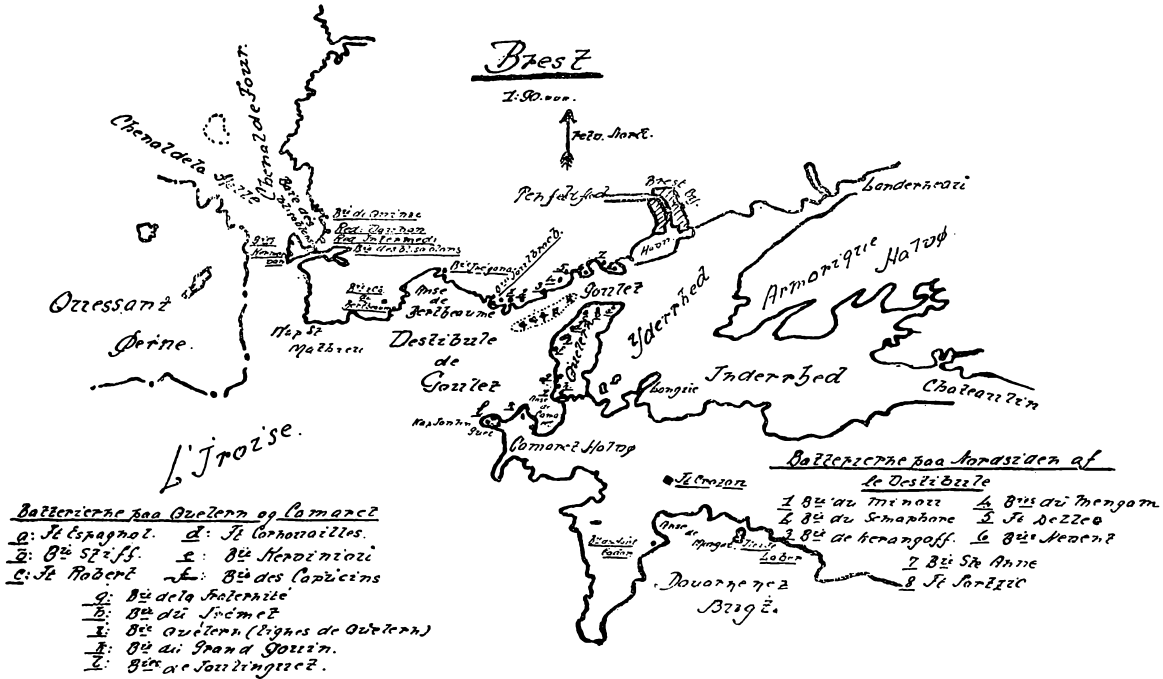
Brest.

Som tidligere nævnt føre to Adgange, le Chenal de Four og l'Iroise, henholdsvis østen og søndenom Ouessantøerne ind til Brest.

Paa Chenal de Fours Østside findes en Stoppeplads med ret gode Landingsforhold, »la baie des blanc sablons«, hvorefter le Chenal de Four og l'Iroise ved Kap St. Mathieu forenes til »le vestibule de goulet«, et bredt Farvand, der ligger mellem Kap St. Mathieu paa Nordsiden og Kap Toulinguet paa Sydsiden og strækker sig østerover, hvor det smaller til og danner »le goulet de Brest«, der er det egentlige Indløb.

I »le vestibule de goulet« findes paa Nordsiden l'anse de Bertheaume, en Stoppeplads med gode Landingsforhold, og paa Sydsiden l'anse de Camaret, ligeledes med gode Landingsforhold, og hvorved en Landgangsekspedition kan afskære den sig nordefter til le goulet strækkende Halvø Quélern.

Selve Indløbet er paa det smalleste Sted ca. 1 600 m. bredt og har en Længde af 5—6 000 m. Det er ved en Række Skær og Klipper delt i et nordligt og et sydligt Indløb, begge dybe Farvande, med en til Tider meget haard Strøm. Ad le goulet naar man ind paa selve Brest Rhed, et stort Bassin, der ved Halvøen



Armorique deles i en ydre og en indre Rhed. Paa Nordsiden af den ydre Rhed ligger selve Byen Brest, paa begge Bredder af Floden Penfeld, medens Floden Landerneau og det med den i Forbindelse staaende Kanalnlæg forbinder Brest med Rennes og derved med det nordfranske Kanalnet.

Selve Byen Brest (80 000 Indbg.), der bestaar af det egentlige Brest paa Penfelds højre Side og Forstaden Recouvrance, er som Handelsby betragtet af mindre Betydning, og først og fremmest til for Krigshavnens Skyld. Handelshavnen har Dybde af 6 m., hvorimod Krigshavnen, der ligger langs Floden, har Dybder op til 13 m. Orlogsværftet er beliggende her og er meget stort, men noget gammeldags i hele sit Anlæg, ligesom Krigshavnen, trods sine fortræffelige Egenskaber, ej heller tilfredstiller moderne Fordringer. Man har derfor bygget en ny Havn, der med to Moler omslutter den gamle Krigshavns Munding. Her skal Skibene kunne fortøje for Kulfyldning og Proviantering, medens de for Reparationer, Dokning o. l. maa søge den gamle Krigshavn. Hovedsagen er altsaa, at her er skabt et let tilgængeligt mod Torpedobaadangreb sikret Sted, hvor Beholdninger kan kompletteres og mindre Arbejder kan udføres.

Brest har som Krigshavn uhyre Betydning for Frankrig og er paa Grund af sin isolerede Beliggenhed saa noget nær henvist til sig selv under Krigsforhold. Den er derfor stærkt befæstet tillands, og, omend Værkerne vel ere af ældre Dato, desuden sikret ved de Vanskeligheder som saavel Terræn som Landingssteder vil byde Fjenden. Af disse Landingssteder maa nævnes la baie des blanc sablons, der derfor er stærkt befæstet ved B^{te} de Quinze, Redoute Vauban, Redoute Intermédiaire, Redoute des blanc sablons, samt to Batterier paa Kermorwanpynten. L'anse de Bertheaume er for-

svaret ved Batterie haute et Chateau de Bertheaume, B^{ie} Trégana og tre Batterier Toulbroch; l'anse de Camaret dækkes af 6 Batterier paa Toulinguetpynten, B^{ie} du grand Gouin og Halvøen Quélerns Batterier, medens Douarnenez Bugten forsvares foruden af B^{ie} du Haut Cador og et Fort paa Øen Laber, af et længere fra Kysten, og hele Halvøen dominerende, ganske nyt Værk, Fort de Crozon. Douarnenezbugten er vel nok det bedste Sted til Landgangsforetagende, da det herved aabner Fjenden Adgang til Beskydning af hele Brest Rhed. Man har derfor befæstet Quélern Halvøen ved en Række tværsover Land gaaende Værker, les lignes de Quélern; thi faldt denne Halvø i Fjendehaand, vilde Brest have svært ved at holde sig, ligesom Adgangen for egne Skibe var umulig.

I selve Forsvaret af le vestibule de goulet deltage de til Forsvar af Bertheaume og Camantbugten bestemte Værker. Desuden findes paa Quélernhalvøen B^{ie} du Quélern, B^{ie} du Cap Trémet, B^{ie} de la Fraternité.

Selve Forsvaret af le goulet udgøres af en Række dels Bombardements-, dels Kampbatterier, af hvilke flere ere kasematterede.

Paa Nordsiden ligger vesterfra:

B^{ie} haut et basse du Minou,

B^{ie} haute du Sémaphore,

B^{ie} basse de Kerangoff,

B^{ies} hautes et basse du fort Mengam,

— — — Dellec,

2 B^{ies} hautes de Névent,

R^{ie} basse de S^{te} Anne (kasematteret),

B^{ies} hautes et basses du fort de Portzic;

Paa Sydsiden:

B^{ies} hautes et basse de la pointe des Capucines,

B^{ie} basse de Kerviniou (kasematteret),

B^{ies} hautes et basses de Ft de Cornouailles,

— — — Robert,

B^{ie} basse du Stiff,

B^{ies} hautes et basses de la pointe Espagnole.

Yderrheden er forsvaret af 3 Batterier paa Nordsiden, 4 paa Sydsiden, hvoraf nogle tillige bestryge Inderrheden, der er forsvaret af 12 Batterier. Den østenfor Quélern Halvøen liggende Halvø Longue er ligesom Quélern forsvaret ved en tværs over Land gaende Forsvarslinje.

Brest er saaledes stærkt forsvaret mod Søsiden og behøver vel, om alt er i Orden, næppe at frygte noget; men da dette Sted jo nødvendigvis maa blive den franske Flaades Operationsbasis for Operationer i Atlanterhavet, er et stærkt Forsvar ogsaa en absolut Nødvendighed.

Kommando og Besætningsforhold.

Frankrigs Kystforsvar er fordelt under 5 Arrondissementer, af hvilke Arrondissementerne Cherbourg og Brest ligge ved Kanalen. Hvert af disse kommanderes af en Officer af Admiralklassen, som préfet maritime. Medens han for alle maritime Anliggender henhører under Marineministeriet, er han, henset til Forsvarsanlæggene, underlagt Krigsministeriet, men han er altsaa i alle Fald højstkommanderende over de til Arrondissementet hørende Sø- og Landstridskræfter.

Hvert Arrondissement er atter delt i Sektorer, der for det meste kommanderes af Søofficerer, kun hvor der i Sektoren findes Steder af indgribende Betydning for Landforsvaret (Dunkerque), kommanderes de af Landofficerer. Rettes der Angreb mod disse Sektorer, kunne de søge Hjælp hos den nærmeste Divisionsgeneral, der da, om Hjælpen overstiger 3 Batailloner, overtager Ledelsen af Forsvaret. Den nævnte Kommandoordning er altsaa meget kompliceret og har i Frankrig været Genstand for megen Kritik. Stærke Stemmer hæve sig af og til for Kystforsvarets fuldstændige Overgang til Marinen, men dette har endnu ikke fundet Sted.

Besætningstropperne bestaar, foruden de i Krigshavnen («les Cinque ports») liggende Garnisoner, hvis Styrke i Brest f. Eks. naar 40 000 Mand, af Marineartillerister — et specielt Korps, der besætter Værkerne i Krigshavnene — og Fæstningsartillerister, der besætte de øvrige Værker, og hvis Styrke er ca. 50 Kompagnier. Ialt behøves ca. 40 000 Mand til Artilleriet i alle Frankrigs Kystfæstninger, herfra undtaget Fodfolksbesætningerne.

Slutningsbemærkninger.

Det vil af det foregaaende ses, at man i Frankrig ikke har underkendt Kystforsvarets Betydning, men gjort saa meget som muligt for at beskytte Kysterne mod Landgangsforsøg og Bombardementer.

Som naturlig er, har dette i lange Tider været med et Angreb fra England for Øje, og her har Kystforsvarets Opgave vel nok mindre været at dække mod Landgange, da England jo ikke er nogen saadan Militærmagt, at dette, overfor det til Lands stærke Frankrig, var at befrygte. Snarere ventede man sig Bombardementsforsøg og mindre Landgangsekspeditioner.

Vel er folkeretlig set Bombardementer af aabne Byer forkastelig, men dels har Frankrig til Tider haft Mænd ved Styret, hvis Mening var udtrykt i de Ord: »Rançonnez, pillez, brulez, sans merci ce que vous trouvez,« og dels har den franske Flaadeudvikling allerede i nogen Tid gaaet imod hurtige Panserkrydsere, bestemte til selvstændig Optræden, og udmærket skikkede en moderne Kaperkrig, saa man har i Frankrig regnet med den Mulighed for Øje, at England straks ved Krigens Udbrud vilde handle ganske som de af Fransk-mændene til Tider udtalte Hensigter, og man har derfor forberedt sig paa Muligheden af Kyststædernes Bombardement.

I den senere Tid har der imidlertid vist sig Tegn

paa den politiske Himmel, tydende paa, at England ikke vil staa overfor Frankrig i det forventede Verdensopgør, og samtidig er Tyskland rykket op til en Flaadestormagt af første Rang. Herved tvinges Frankrig til at vente sig Angreb paa anden Maade, idet den tyske Flaade vel nok er den franske Stridsmagt i Kanalen jævnbyrdig, og saaledes kan tilkæmpe sig Herredømmet til Søs og iværksætte en Landgang i stor Stil. Frankrig vil her staa i en ulige farligere Situation end overfor England, da det angribes østerfra paa samme Tid.

Allerede i 1870—71 frygtede man et saadant Foretagende fra Tysklands Side og indrettede bl. a. Halvøen Cotentin til Forsvar; dengang eksisterede den tyske Flaade knap nok, medens den nu baade ved Materiel og Organisation er fuldtud paa Højde med den franske, og desuden i Wilhelmshafen har en Basis, der kun er godt 500 Kml. bortfjernet fra Cherbourg.

Til Udarbejdelse af denne Studie er kun benyttet officielle Kilder saasom:

Grasset: La défense de côtes.

Lockroy: La défense navale.

Didelot: La défense des côtes de l'Europe,

Stawenhagen: Die Küstenverteidigung Franckreichs.

Molard: Puissance militaire des Etats de l'Europe.

Obermair: Die Befestigungen Frankreichs.

Journal des sciences militaires. Aarg. 1900.

Segelhandbuch für den englischen Kanal.

Blade, Tidsskrifter m. m.

Rusland.

Ved Premierløjtnant L. V. O. Tvermoes

Det store Nybygningsprogram for den russiske Flaade er blevet underkastet en Del Ændringer, inden det er blevet endelig vedtaget og stadfæstet af Kejseren. Efter at dette er sket, ser Programmet saaledes ud:

Slagskibe	12
Krydsere.....	15
Torpedobaadsødelæggere	46
Torpedobaade	18
Undervandsbaade.....	10
Kanonbaade	9
Monitorer.....	9
Mineudlægningseskib	1

I Alt... 120 Skibe og Baade.

Af ovennævnte Skibe ere følgende bestemte til Østersøflaaden:

9 Slagskibe fra 16—17,000 Tons med en Armering paa 4 Stk. 30,6 cm. K., 14 Mellemskyts, 56 mindre P. K. Pansringen Nikkelstaa 230 cm., Fart 18,5 Knob.

4 Krydsere af I Klasse paa 12,000 Tons Displacement, Armering 40 Stk. P. K., Pansring 135 mm.

18 Torpedobaade paa 250—300 Tons Displacement.

1 Mineudlægningseskib.

10 Undervandsbaade.

Til Sortehavsflaaden: 3 Panserskibe paa 12,500 Tons. Disse 3 Skibe er det Meningen skulle erstatte de 3 forældede Skibe, nemlig:

Sinope,	}	10,340 Tons (byggede 1886).
Ekaterina II og		
Tschesma		

Ovenanførte 3 nye Panserskibe faa følgende Armering: 4 Stk. 30,6 cm. K., 4 Stk. 20 cm. K., 12 Stk. 15 cm. K. 32 Stk. mindre P. K. Sidepanseret bliver 229 mm., Farten 16 Knob.

7 Krydsere af I Klasse 12,750 Tons Displacement,
4 — — II — 6,800 — —
og en Fart 22—24 Knob.

28 Torpedobaadsødelæggere c. 350 Tons og 26 Knob.

Til Østasien: 6 Kystforsvarskanonbaade paa 800—1,000 Tons med Armering paa 1 svær Kanon, 2 mellem-svære K., 12 mindre P. K. Farten 14 Knob.

9 Flodkanonbaade paa 250 Tons til Anvendelse paa de sibiriske Floder.

Til den Persiske Havbugt: 1 Stationskanonbaad.

Omkostningerne ved Udførelsen af dette vældige Program er anslaaede til at andrage 380 Millioner Rubler; Tidsforløbet, efter hvilket Bygningen af Skibene skal være tilendebragt, er ansat til 9 Aar. I ovennævnte Sum er imidlertid indeholdt Udgifterne ved Anlæg af nye Dokker og Udbedring af Krigshavnene.

I den russiske Flaades Organisation og Kommandoforhold træffer man stadigt nye Bestemmelser. Den Kommission, der blev nedsat med dette Formaal for Øje, har foreløbigt afsluttet sine Arbejder, og følgende Resultater af Kommissionens Forhandlinger ser det franske Blad »Moniteur de la flotte« sig i Stand til at offentliggøre:

Czaren er Højestkommanderende og til ham aflægges Rapport af Marineministeren og af Chefen for Marinens Generalstab angaaende alle vigtigere Forordninger, som udgaa i Czarens Navn. Marineministerens Ressort omfatter alle administrative Anliggender som Budgettet, Lægevæsenet, Jurisdiktionsanliggender, Udrustningerne, Værfterne, Bygningen af nye Skibe samt Vedligeholdelsen af Marinens Materiel. Marineministeren bærer tillige Ansvar for, at Materiellet forefindes i det befalede Om-

fang. Marineministerens Adjoint er Chefen for Marinens Generalstab, som iøvrigt er Czaren direkte underlagt. Indenfor Chefen for Marinens Stab sorterer følgende Anliggender: Personellet (saavel Officerer, Underofficerer som Mandskaberne), Efterretningsvæsenet og Krigsberedskabet.

Man har oprettet to Marinestationer, én for Østersøen og én for Sortehavet. Den førstnævnte har som Centralhavn Libau (som nærlig er isfri hele Vinteren) og den anden Sewastopol. I hver af disse Centralhavne residerer en Stationschef for hele det Havnen underlagte Kystgebet, og disse Havne danne saa Basis for vedkommende Farvands Eskadres Operationer. Stationschefen fører samtidigt Kommandoen over Eskadren, og Funktionerne som Havnens Chef udføres af en dertil særlig beskikket Officer. En saadan findes i enhver Krigshavn; i Østersøen f. Ex. er der tre, én Chef for Libau Havn, én for Kronstadt Havn og én for St. Petersborg. I Sortehavet er der to, én i Sewastopol og én i Nikolajewsk.

Stationscheferne ere med Hensyn til Personellet og dettes Uddannelse underlagt Chefen for Marinens Generalstab, med Hensyn til Materiellet og administrative Foranstaltninger underlagt Marineministeren. Deres Hovedvirksomhed bestaar i Ledelsen af deres Eskadrer og det derværende Personels Uddannelse.

I Stationshavnene skulle kun de udrustede Skibe ligge, medens de Skibe, som ligge i Reserve eller ere under Reparation, skulle være i de Krigshavne, som ikke ere Stationscentre. Flaaderne og Eskadrene skulle, med Undtagelse af den Tid hvori der hersker den strængeste Kulde, holdes ude hele Aaret; saalænge den strænge Kulde varer, indkaseres Mandskaberne, Officererne og Stabene i Kaserne i Land, og ombord i Skibene forblive kun saa mange Folk, som nødvendiggøres af Vagtjenesten og Renligholdelsen i Skibet.

De Skibe, som ikke ere udrustede, ligge enten i den saakaldte 1ste eller i 2den Reserve. Til 1ste Reserve høre de Skibe, som have fuldendt alle Reparationer, og som herefter ere klare til at gaa ud, og til den anden Reserve høre de Skibe, som paa Grund af langvarige Reparationer maa holdes et betydeligt Tidsrum paa Værftet. Disse Forandringer i den russiske Flaades Organisation er for en stor Del taget fra Tyskland, idet den Kommission, som i Rusland var bleven nedsat med den Hensigt, gennem Studiet af fremmede Mariners Organisation at finde en Ordning, der kunde overføres til den russiske Marine, kom til det Resultat, at den tyske Marines Organisation i det Hele og Store var den, der bedst kunde bringes til Anvendelse i Rusland.

Med Hensyn til Nybygningerne til den russiske Flaade skal der her anføres: Panserkrydser Rjurik, der bygges hos Vickers i England, faar en Længde af 149,34 m., Bredde 22,86 m. og et Dybgaaende paa 7,93 m. Deplacementet bliver 15,170 Tons. Armeringen bliver følgende: 4 Stk. 25 cm. K., 8 Stk. 20 cm. K. og 20 Stk. 12 cm. P. K. De 25 cm. og de 20 cm. ere 50 Kalibre lange og blive installerede i Taarne. Af de 12 cm. P. K. blive de 16 installerede i en Kasemat midtskibs paa Dækket og 4 agter paa Batteriet. De første have en Ildhøjde paa 5,35 m., de sidste en Ildhøjde paa 3,66 m.; dette er en stor Forbedring i Sammenligning med Ildhøjden i Skibene af Borodino-Typen, idet Ildhøjden her kun var 2,1 m. Krydseren Rjurik's Pansring bestaar af et 3,6 m. bredt Bæltepanser paa 152 mm. midtskibs; dette Panter aftager til en Tykkelse paa 76 mm. heuimod Skibets Ender. Skibet faar 2 Panserdæk, af hvilke det øverste faar en Tykkelse over det Hele paa 37 mm., og det underste faar paa sin horisontale Del en Tykkelse af 25 mm. og paa sine af-faldende Flader 37 mm. De Taarne, i hvilke de 25 cm. K. blive installerede, faa et Panter paa 203 mm.,

Taarnene til de 20 cm. K. 152—178 mm. Kasematten til de 12 cm. P. K. bliver pansret med 76 mm. og dækkes foroven med et Panser paa 25 mm. Af de to Kommandotaarne faar det forreste 203 mm. Panser, det agterste 127 mm.

Det er Hensigten at give Rjurik Turbinemaskine, og ifølge Kontrakten skal den have en Fart paa 24 Knob. Kulforraadet skal kunne bringes op til c. 2,000 Tons. Besætningen bliver, alle iberegnet, 800 Mand.

Af andre Nybygninger til den russiske Flaade maa særlig mærkes et Slagskib paa 19,800 Tons. Planerne til dette Kæmpeskib ere endnu ikke fuldstændigt udarbejdede, men følgende med Hensyn til Skibet er allerede nu fastslaaet: Armeringen skal bestaa af 4 Stk. 30,5 cm. K., 12 Stk. 25 cm. K. og 20 Stk. 12 cm. P. K. Skibets Bæltepanser bliver 3,66 m. bredt og 102,83 mm. svært. Paa Kasematten, som bliver 2 m. høj, anbringes et Panser paa 83 mm. Skibet faar 2 Panserdæk; det Panserdæk, som ligger over Bæltepanseret, faar en Tykkelse paa 51 mm., medens det andet, der kommer til at udgaa fra den nederste Panserbæltekant, bliver 25 mm. tykt paa de horizontale Dele og 51 mm. paa de skraat affaldende Flader. Panseret paa de Taarne, i hvilke de 30,5 cm. Kanoner blive installerede, bliver 25,4 mm. svært og paa de 25 cm. Kanoners Taarne bliver Panseret 23,0 mm. Maskinerne skulle kunne udvikle 18,560 H. K., og Skibets Fart bliver 18 Knob. Det normale Kulforraad er 1,200 Tons.

Udarbejdelsen af Planerne til ovennævnte 19,800 Tons store Panserskib var overdraget til en Skibbygningsingeniør ved Navn Guljajew. Da denne havde fuldført Udarbejdelsen, nedsattes en Kommission til Bedømmelse deraf. Kommissionen fremdrog i sin Betænkning en Del Punkter, paa hvilke man ikke ansaa Opgaven for at være tilfredsstillende løst. Saaledes var Skibets Displacement blevet noget større end forlangt;

Stabiliteten var for ringe, idet Bredden var bleven for stor i Sammenligning med Dybgaændet, og den forlangte Fart var større end den, Skibet kunde faa efter Planerne.

Efter at denne Kommission var bleven opløst, har man nedsat en ny med samme Formaal. Den nye Kommission forlanger Farten sat op til 21 Knob og Displacementet til 20,000 Tons. Til Udarbejdelsen af de til Skibet nødvendige Planer har Kommissionen sendt Opfordring til alle russiske Værker.

Af Stabelafløbninger til den russiske Flaade kan nævnes: Panserkrydseren Admiral Makaroff (af Bajan-Typen), som sattes i Vandet den 8de Maj d. A. paa Værftet La Sayne, og Slagskibet Iwan Zlatoust, som sattes i Vandet den 13de Maj i Sewastopol.

Den 18de Juli løb Mineudlægningsdamperen Jenissej af Stabelen paa det Baltiske Værft i St. Petersborg. (Det Baltiske Værft er et privat Værft, men staar under Kontrol af Staten). Bygningen af dette Skib paabegyndtes den 28de Maj 1905. Længden 97,8 m., Bredden 14 m., Dybgaændet 4,4 m., Displacementet 2,926 Tons. De 2 Maskiner kunne udvikle 4,700 ind. H. K.; Farten bliver 17 Knob, Kulbeholdning 580 Tons; Kedlernes Antal er 12 (Bellevilles). Armeringen kommer til at bestaa af 12 cm., 7,5 cm. og 4,7 cm. P. K. Til Beskyttelse af Hovedmaskinen og Minerummene er anbragt et Panserdæk over vedkommende Steder.

Paa samme Værft har man fornylig fuldent Bygningen af de tre Torpedobaadsødelæggere Motschny, Lischoy og Ispolnitelny. Disse have faaet deres oprindelig tiltænkte Artilleri forøget med en 7,5 cm. P. K., og man har tillige anbragt Installationer derombord til Kastning af Miner.

I Løbet af Juli Maaned ankom til Libau 8 Torpedobaadsødelæggere, alle byggede hos Krupp i Kiel. De 8 Baade har følgende Navne: Ingeniør Mekanik Dmitrijew,

Ingeniør Mekanik Swjerjew, Bditelny, Bojewoj, Burny, Wnimateľny, Wnuschitelny og Wynosliwy. Disse Baades Deplacement er 350 Tons hver, og Farten er 27 Knob. Ved en Prøve paa 3 Timer, som anstilledes lige efter, at Baadene vare komne ud fra Værftet, opnaaedes Farter paa mellem 27,6 og 28,7 Knob.

Den russiske Regering havde i alt bestilt 10 Torpedobaadsødelæggere hos Krupp i Kiel. De lige nævnte 8 vare de sidste af disse 10, idet de 2 andre allerede vare modtagne i Rusland.

Foruden de omtalte 10 Jagere har Krupp i Løbet af Sommeren 1906 leveret 4 Torpedokrydsere paa hver 580 Tons. Navnene paa disse fire er: Wssadnik, Gaidamak, Amurjetz og Ussuretz. I Kontrakten vare disse Baades Fart opført til 25 Knob. Ved Modtagelsesprøven løb de 26 Knob.

Til Brug paa Floden Amur har man nu fuldendt Bygningen af 10 Kanonbaade, som i adskilt Tilstand sendes pr. Jernbane gennem Sibirien til Wladiwostok. Det er Meningen i Løbet af Vinteren at samle disse Kanonbaade paa Værftet i Wladiwostok, og derefter at lade dem begynde deres Tjeneste til Foraaret. De 10 Baades Navne er: Mongol, Orotschamu, Burjat, Syrjanie, Ssibirjak, Korel, Kirgis, Kalmuk, Woyul og Wotjak.

Det er desuden Meningen at sende Torpedobaadene Twerdy, Totschny og Trewoschny, hver paa 245 Tons, samt Torpedobaadene Løjtnant Malejew og Ingeniør Mekanik Anastasow, hver 297 Tons, til Wladiwostok.

Følgende 3 Transportdampere, nemlig Kronstadt, Angara og Xenia, ere blevne omdannede til Værkstedsskibe. Naar disse Skibe tilforordnes en Eskadre, har Eskadremaskinmesteren Overkommandoen over alt i Værkstedsskibet værende Materiel og Personel; saalænge Skibet derimod ligger i Havn, er det underlagt vedkommende Havns Stationsmaskinmester. Det er et ret betydeligt Personel, som disse Skibe har ombord, nemlig:

	Kronstadt	Angara	Xenia
Leder	1	1	1
Værkmester	1	1	1
Tegnere	2	2	2
Bogholder	2	2	1
Skriver	1	1	1
Maskinister	2	2	1
Formænd	7	7	6
Haandværkere af 1ste Klasse.	50	45	12
— - 2den — .	53	55	6
Materialforvalter	1	1	1

Af Havarier i den russiske Flaade er der forefaldet følgende: Da Torpedobaad 32 vendte hjem fra Transund (Finland), stødte den paa et hidtil ukendt Skjær og gik til Bunds med det samme. Mandskabet reddedes.

Under Sejlads paa Newaen tørnede Torpedobaad 139 med svær Kraft mod en Bro-pille. Torpedobaaden blev under et Drej af den stærke Strøm slaaet op mod Bro-pillen og mistede ved denne Lejlighed Master og Skorstene.

Udgaet af Flaadens Tal er følgende: Torpedobaadene 30, 43 og 65.

Det i Rusland værende Marineakademi, det saakaldte Nikolai-Marineakademi, som herhjemme nærmest kan sammenlignes med vor Officersskole, og som under Krigen havde ophørt sin Undervisning, har atter paa-begyndt denne. Eleverne gennemgaar her et Kursus, som varer 2 Gange de 6 Vintermaaneder. Adgang til denne Skole er saavel for Stabsofficerer som for Officerer af Løjtnantklassen, idet man dog betinger sig, at disse Officerer før Optagelsen paa Nikolai-Marineakademiet skulle have gennemgaet Specialskolen enten for Artilleri eller Søminevæsen.

I den russiske Flaade er man begyndt at beskæftige sig meget med Spørgsmaalet om Skibenes Kulforsyning og Kulfyldningen. Et meget omfattende kejserligt Ukas

omhandler saaledes alt denne Sag vedrørende. Her skal kun følgende Punkter anføres:

1. Ved al Kulyfdning, der udføres som Manøvre, skal hele Besætningen deltage i Arbejdet.

2. Tiden for Begyndelsen og Afslutningen af Manøvren noteres, ligesom der opnoteres hvormeget Kul Skibet har indtaget i hver Time. Signal om ovennævnte 3 Punkter afgives til Flaget.

3. Dagen efter en Kulyfdning skal udelukkende anvendes til Rengøring af Skibet.

4. Resultaterne af Kulyfdningsmanøvrerne tilstilles i tabellarisk Form Marineministeriet gennem Flaget.

Som bekendt blev Viceadmiral Roschestwensky, efter strax i Begyndelsen at Kampen ved Tsu-Shima den 27de Maj 1905 at være bleven dødeligt saaret, bragt ombord i Torpedobaadsjageren Bjedowy. Med Admiralen fulgte en Del Officerer hørende til hans Stab. Det er ligeledes bekendt, at Bjedowy overgav sig til Japaneserne, og den russiske Admiral blev tagen til Fange.

For at undersøge de nærmere Omstændigheder ved denne Sag blev der nedsat en Krigsret, og sidst i Juli Maaned har denne afgivet sin Dom i Sagen. Viceadmiral Roschestwensky frikendtes lil Trods for hans egen energiske Paastand, der gik ud paa, at han alene bar Skylden for Bjedowys Overgivelse. Viceadmiral Roschestwenskys Stabschef, Kommandør Clappier de Colomb, Flaadenavigationsofficer Philipowsky, Flagofficer Løjtnant Leontjeff og endelig Bjedowys Chef, Kaptajn Baranoff, dømtes alle til Døden. Da Retten imidlertid formente, at der under de Forhold, hvorunder det Hele havde fundet Sted, var saa mange formildende Omstændigheder for de Paagældende, besluttedes det at ansøge Kejseren om Forandring af Dødsstraffen til 10 Aars Fæstningsarrest. Endvidere udtalte Krigsretten, 1) at de Domfældte den 27de Maj under Admiralskibet Knjaz Suwaroffs hæftige Kamp efterhaanden vare blevne meget

stærkt moralsk medtagne, og 2) at alt hvad der fra disse Officerers Side var blevet foretaget kun var Bestræbelser der gik ud paa at redde deres Admirals Liv. Disse to Momenter foraarsagede, at Retten følte sig foranlediget til at fremkomme med en Indstilling angaaende de Domfældte, der gik ud paa, at Straffen ændredes til Afsked med Fratagelse af en Del af de Rettigheder, som Officerer ellers nyde ved deres Afsked.

Af Personalforandringer m. m. skal her anføres, at den fra Krigen kendte Admiral Skrydloff har faaet Ordre til at overtage Posten som Øverstkommanderende for Sortehavsflaaden i Stedet for Admiral Tschuknin, der jo blev haardt saaret ved et Attentat, der rettedes mod ham den 12te Juli d. A.

Den ligeledes fra Krigen kendte Admiral Bessobrossoff er afgaaet ved Døden.

I Libau har man den 1ste Juni d. A. paabegyndt en Skole for Officerer og Mandskaber til Undervandsbaadene. Chefen for denne Skole er en af de til Havnechefens Stab hørende Stabsofficerer; ved Skolen er endvidere ansat 2 Stabsofficerer og 3 Løjtnanter. Undervisningen er saavel af theoretisk som af praktisk Natur, og som Øvelsesmateriel har man tildelt Skolen 10 Undervandsbaade. En særlig Kommission er nedsat til Afholdelse af Examenen for de fra Skolen afgaaende Elever.

Det synes at fremgaa af Efterretningerne fra den russiske Marine, at man har taget fat paa Spørgsmaalet Undervandsbaade med stor Kraft. I Wladiwostok skal der saaledes findes 16 Undervandsbaade, de øvrige have Station i Libau. Man har haft en Del Vanskeligheder at kæmpe med ved Benzinmotorerne som Følge af Gasudvikling i Maskinrummet. Den Undervandsbaad man foreløbig synes at være bleven staaende ved er »Protector« af Lake-Typen.

Af 20 Flaadeekvipager, som nu findes i Østersøpro-

vinsen, vil man nu danne 5 saakaldte Flaadekommandoer, hver med en Kontreadmiral som Chef, og Garnison i St. Petersborg for 1 og i Kronstadt for 4 Kommandoer.

I Kronstadt er der for ganske nylig dannet et saakaldet »Marine-Officersselskab«, hvis Formaal er gennem Foredrag at udvide Søofficerernes Kundskaber i maritim-krigsvidenskabelig Henseende. Officererne, som optages i Selskabet, blive enten aktive eller passive Medlemmer af dette, idet man for at høre til de førstnævnte 1 Gang om Aaret skal indsende en skriftlig Afhandling om et maritimt krigsvidenskabeligt Æmne. Marineministeren er Ærespræsident og Chefen for Marine-Staben og Chefen for Eskadren ere Æresmedlemmer af Selskabet. Møderne afholdes i Maanederne Oktober til April, b. incl. Foruden Foredrag foranstalter Selskabet Afholdelse af Søkrigsspil, Udgivelse af et Tidsskrift (halvmaanedligt), Opgivelse af Prisspørgsmaal og Diskussioner om Foredragene og om de indleverede Arbejder.

Paa Østersøens Kyster har man i den sidste Tid oprettet 8 Stationer for Telegrafering uden Traad efter Marconis System.

Bog anmeldelse.

Kortfattet Haandbog i Almindelig Søkrigshistorie, udarbejdet af Kay Reinhard, Premierløjtnant i Søofficerskorpset, Lærer i Søkrigskunst ved Søværnets Officersskole samt i Søkrigshistorie og Taktik ved Kadetskolen.

Enhver, der har beskæftiget sig med Studiet af Søkrigskunst og Søkrigshistorie, vil sikkert have erfaret, hvor store Vanskeligheder, der er forbundne med at finde sig til Rette i det mægtige Materiale af fremmed Literatur, der findes om disse Emner, og af dette at uddrage det virkelige historiske og paalidelige.

Man har her hjemme savnet en Haandbog, der fastslog de gennem Aarene anvendte Principper for Strategi og Taktik og angav den historiske Udvikling af Krigsskibbygningskunsten og Kampene paa Søen.

Forfatteren af denne Haandbog har afhjulpet dette Savn og i korte og klare Træk givet et Grundrids af den almindelige Søkrigshistorie, som vil være af aller største Nytte, dels som Lærebog for Kadetter, dels som Grundlag for et videre Studium af Søkrigskunsten.

Ved at gennemlæse Bogen lægger man straks Mærke til de »rene Linier«, der er fulgte ved dens Udarbejdelse.

Den er delt i 3 Perioder: Ro-, Sejl- og Dampkrigsskibstiden. De 2 første Perioder er med Hensynstagen til Gangen i Søkrigsvæsnets Udvikling hver delt i 3 Tidsintervaller, og hver af de herved fremkomne 6 Afsnit samt Dampkrigsskibstiden er atter delt i 2 Underafdelinger:

A. Søværnets Udvikling.

B. De vigtigste, søkrigshistoriske Begivenheder.

Afdelingerne A er delte i:

1) Søfart og Handel.

2) Skibe og Vaaben (∴ det, hvormed man sloges).

3) Besætningerne (∴ hvem der sloges).

4) Strategi og Taktik (∴ hvorledes man sloges).

Interesserne paa Søen — Handel og direkte Forbindelse med Kolonier og fremmede Handelspladser — har til alle Tider og i alle Lande været Aarsagerne til, at der er blevet skabt et Søforsvar.

Forfatteren skildrer derfor først de forskellige Perioders Søfart og Søhandel og paaviser Forbindelsen mellem Krigs- og Handelsmarinen. Førstnævnte skal sikre Handelsskibenes uhindrede Sejlads over Havene, sidstnævnte ved sit Materiel og Personel støtte Søforsvaret.

Det næste Afsnit af Afd. A. skildrer Udviklingen af Skibe og Vaaben, fra Fønikerens Rofartøjer til de moderne Kampskibe, fra Buer og Spyd til Kanoner og Torpedoer. Man ser hvorledes hver Periode fra famlende Uensartethed naar op til et fuldstændig ensartet Materiel og følger den stadige Kappelstrid mellem Angrebs- og Forsvarsmidlerne.

Af særlig Interesse maa fremhæves den samlede, historiske Beskrivelse af Oldtidens Rofartøjer, idet en saadan ikke hidtil har foreligget paa dansk.

I den derpaa følgende Omtale af Personellet, hvis Rekruttering i Aarenes Løb har gennemgaaet store Forandringer, paavises det, hvor mægtig en Indflydelse Sømandsaanden i Nationen har udøvet paa Kampene paa Søen.

Grækerne, der, i Modsætning til de romerske Slaver og Galejsslaverne, med Liv og Lyst drog ud paa Havet, var i Middelhavet Rokrigsskibstidens eneste, virkelige Søfolk. Sejlkrigsskibstidens hvervede Besætninger fik for en stor Del deres Præg af Moderlandets naturlige Belliggenhed. Holland, hvis Indbyggere stadig kæmpede med Havet, der oversvømmede deres Kyster, og Øriget England frembragte denne Periodes ypperste Sømandsstand. Endelig fremhæves den store Rolle, som det sømandsmæssige stadig spiller, selv hos det moderne Flaademandskab, der er sammensat af Folk af alle Stænder, men som ved ensartet, militær Opdragelse uddannes til at betjene det komplicerede Krigsmateriel.

Afdelingerne A afsluttes med Taktikkens og Strategiens Historie. Man følger Taktikkens springvise Udvikling, idet i Begyndelsen hver enkelt Flaadeanfører anvendte sin egen Taktik uden at være i Besiddelse af de nødvendige Kundskaber til at nedskrive sine Erfaringer. Derimod ses Strategien, hvis Tilblivelse falder paa et langt senere Tidspunkt, jævnt og roligt at arbejde sig op til sit nuværende Standpunkt.

Som en Række Illustrationer til de foregaaende Emner følger de vigtigste, søkrigshistoriske Begivenheder, der er gengivne i klar og kortfattet Form.

Haandbogen fremtræder som et helstøbt og grundigt Arbejde, for hvis strenge Paalidelighed man har den bedste Borgen i Forfatterens Erklæring i Forordet om endnu ikke at ville driste sig til at skrive den russisk-japanske Krigs Historie. Skønt det maa beklages, at man saaledes med Hensyn til denne Krig stadig er henvist til de fremmede Kildeskrifter, bøjer man sig for Forfatterens Kritik overfor de hidtil indhøstede Erfaringer herfra og haaber, at Haandbogen vil blive efterfulgt af et Tillæg med denne Krigs Historie. *Ew.*

Ekstraordinær Generalforsamling afholdes i Officersforeningen, Industribygningen, Onsdag den 12. December Kl. 8¹/₂.

Officerernes Idrætsforening.

Bestyrelsen.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1905.

Artilleri, Panser. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Affutagers paakjending. S. 280. — Marine Rundschau. Sprengungen unter Wasser. S. 1345. Grundlegende Artilleriefragen für die Armierung von Schiffen. S. 1454. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Tabellen zur Berechnung des Durchschlagsvermögens von Panzergeschossen. S. 1015. — Scientific American. 2. The Suez Canal explosion. S. 394. High velocities and gun erosion. S. 394.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Scientific American. 2. The electrical value of wind power. S. 394.

Fiskeri. Dansk Søfartstidende. Sønæringslovens Bestemmelser vedrørende Fiskeri. S. 555.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsævæsen, Vandbygningsevæsen. Nautical Magazine. San Francisco as a harbour and shipping centre. S. 978. The new canadian mail port. S. 987. — Scientific American. 2. Panama Canal in four years. S. 274. The offer to build the Panama Canal by contract. S. 394. »Festina lente«. S. 434. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 272. Lodsforholdene ved Graadyb.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Nautical Magazine. Why british seamen are scarce. S. 968. Questions for masters and officers. S. 992. United Service Magazine. Desertion from merchant ships. S. 287. — Yacht. Le Japon maritime. S. 710. Chronique de la marine marchande. S. 590. 718. 734. 749. 766. La demi-solde, écho du congrès de Cette. S. 731. Nos grands voiliers. S. 732. Comité central des armateurs de France. S. 733. La protection de la marine marchande. S. 581. La loi sur la marine marchande. S. 748. Le projet de loi sur la marine marchande et le discours de M. Caillaux. S. 763. La marine marchande au parlement. S. 765. — Hansa. Über einen fühlbaren Mangel an nautischen Schiffsoffizieren. S. 570. — Rivista marittima. Il x congresso internazionale di navigazione. Milano 1905. S. 77. Marina mercantile. S. 165.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Kaptajn Christian Wibroe. S. 519. Kaptajn Julius Jensen. S. 553. — Ingeniøren. For 200 Aar siden blev den første Dampmaskine bygget. S. 316. — Engineering. 2. The late Mr. Robert Whitehead. S. 654. — Journal of the Royal United Service Institution. Capture at sea: Modern conditions and the ancient prize laws. S. 1233.

— Nautical Magazine. Suez maritime canal. A notable passage through. S. 950. Outport trinity houses. S. 960. Notable shipwrecks and disasters. S. 973. Pertinent personalities. S. 998. Obituary. S. 1004. — United Service Magazine. Some notes on Mathews' action off Toulon, 11th February, 1744. S. 274. — Tour du Monde. L'archipel des Feroé. S. 517. — Marine Rundschau. Die wirtschaftliche und militärpolitische Stellung der Vereinigten Staaten im Stillen Ozean. S. 1307. Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung. S. 1358. Nelsons Taktik in der Trafalgar-Schlacht. S. 1467. — Rivista marittima. Il tricolore d'Italia. S. 5. — Scientific American. 2. An american floating exposition. S. 374. — *Deutsche geographische Blätter. Zur Frage von den äusseren Verbindung Sibiriens mit Europa. S. 249.

Krigsmarine. Militært Tidsskrift. Stormagternes Marineudgifter. S. 427. — Tidsskrift for Søværnen. Meddelelse fra Nord- og Østersømarinerne. S. 455. — Vort Forsvar. Kanalfaadens Besøg i Østersøen. Nr. 651. — Tidsskrift i Sjøvæsendet. Yttarligare om Carlskrona station och flottans användning. S. 463. 480. Från fremmande mariner. S. 522. — Engineering. 2. The size of war vessels. S. 661. Admiralty policy and engineering education. S. 769. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 1307. — United Service Magazine. An epicure in admiralities. S. 280. — Revue des deux Mondes. L'évolution de la puissance défensive des navires. S. 550. — Yacht. Les revendications des inscrits. S. 705. Correspondances des ports. S. 580. 707. 723. 746. 755. A propos des cuirassés et croiseurs cuirassés. S. 709. Marines militaires de l'étranger. S. 583. 715. 739. Les navires en réserve. S. 721. Les ouvriers des arsenaux. S. 737. L'organisation des batiments en réserve. S. 753. Quelques reflexions sur le rapport de M. Ch. Bos. S. 758. Le croiseur allemand à turbines «Lübeck». S. 761. — Marine Rundschau. Rundschau in allen Marinen. S. 1377. 1513. Die Marine-Vorlage 1906. S. 1421. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Fremde Kriegsmarinen. S. 1023. — Rivista marittima. Marina militare. S. 149. — Scientific American. 2. The visiting british fleet. S. 390. Admiral Prince of Battenberg on speed in war ships. S. 434.

Lystsejlad. Yacht. Nouvelles et faits nautiques. S. 584. 713. 729. 744. A propos de la jauge des moteurbots. S. 717. Quelques idées sur le cruising. S. 716. 742. 764. La «Madeleine» canot automobile à faible tirant d'eau. S. 725. Le steam-yacht «Bulldog». S. 726. Le nouveau club house du Berliner segler club. S. 581. Le canot automobile anglais «Iris». S. 740. Les yachts à glace en Suède. S. 756.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Bekæmpelse af Kønssygdomme blandt Søfolk. S. 554. — Scientific American. 2. Sanitation of the Panama Canal zone. S. 374.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Scientific American. 2. A six-cylinder 400-horse-power racing gasoline powerboat S. 376. Turbine troubles. S. 414.

Meteorologi. *Nature. Magnetic storms and aurora. S. 101. — *Annalen der Hydrographie. Neuere Sturm- und Windsignale für die Ostsee und die dänische Gewässer. S. 58.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Tidsskrift for Søvæsen. Om Fejl i Azimuten, foraarsaget ved Fejl i Højden. S. 433. — Forsøg med Loddeapparater. S. 441. — Hansa. Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis. S. 546. Rivista marittima. Bussola a liquido magnaghi modificata. S. 95. — Scientific American. 2. The maximum of the present solar cycle. S. 402. — *Nature. A lunar theory for observation. S. 80. — *Annalen der Hydrographie. Die Bedeutung der Nordostdurchfahrt für die Schifffahrt. S. 483. Nord um Schottland oder durch den Englischen Kanal. S. 520.

Signalvæsen. Nautical Magazine. Signalling and its abuses. S. 989.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). Engineering. 2. Triple-screw-turbine-driven Cunard line «Carmania». S. 715. — Nautical Magazine. The new norwegian shipping law. S. 906. Legal notes. S. 207. — Yacht. L'ex-monitor espagnol. Puigcerda. S. 583. La nouvelle malle belge «Princesse Elisabeth». S. 590. — Hansa. Neue Schiffsluken. S. 582. — Rivista marittima. Note sugli alberi di carico delle navi da guerra. S. 61. — Scientific american. 2. The twin-screw liner «Amerika». S. 360.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Tidsskrift for Søvæsen. Den russisk-japanesiske Krig. S. 462. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Den russisk japanske Krig. S. 265. Krigskontrabande. S. 288. — Tidsskrift i Sjöväsendet. Lärdomar från rysk-japanska kriget. S. 485. Det rysk-japanska sjöslaget den 10 augusti 1905. S. 506. — Engineering. 2. The damaged russian warships at Port Arthur. S. 527. — Journal of the Royal United Service Institution. Speed as a factor in naval tactics: A correction. S. 1334. — Yacht. Les enseignements de la guerre russo-japonaise par rapport aux constructions navales. S. 577. Quelques détails sur la bataille de Tsoushima. S. 589. — Marine Rundschau. Einiges über moderne Seetaktik. S. 1322. Die französische Flottenmanöver im Jahre 1905. S. 1333. — Mitteilungen aus dem Gebiete der Seewesens. Betrachtungen über

den russisch-japanischen Krieg. S. 977. Über Seetaktik. S. 995. — Rivista marittima. Il conflitto russo-giapponese. S. 27.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Tidsskrift i Sjøväsendet. Våre sjökort, bedömda efter kustområdenas mätningssålder. S. 498. — Yacht. Tubes d'échantillons-types du sol sous-marin. S. 722.

Søret og Søfartslove. Hansa. Grundlagen der grossen Havarie insbesondere nach deutschem Recht. S. 536. 549. 560. Internationales Kollisionsrecht. S. 547. — Marine Rundschau. Über Pflichten der neutralen im Seekriege. S. 1504.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Fartens Indflydelse paa Fartøjers Dybgaende. S. 542. — Life-Boat. The advent of the motor-boat. S. 551. — Nautical Magazine. The crippled Nigeria, and how they brought her home. S. 947. — Yacht. Le renflouement du cuirassé hollandais »Hertog Hendrik«. S. 739. Le naufrage du paquebot anglais »Hilda«. S. 748.

Torpedo- og Søminevæsen. Tidsskrift i Sjøväsendet. »Plejad«. S. 483. — Scientific American. A discredited theory. S. 354. Test of a torpedo shell. S. 357. Robert Whitehead and the torpedo. S. 414.

Undervandsbaade. Das Unterwasserboot im Kriege. S. 1487.

Forskjelligt. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Forskjelligt. S. 302. — Nautical Magazine. From crime to crime. S. 1008. In the smoking room. S. 994. — Marine Rundschau. Meinungs-austausch. S. 1367. Die Schaffung des deutschen Kabelnetzes. S. 1497. Verschiedenes. S. 1542. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 176.

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 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. 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.

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 Decbr.-Hefte for 1905 optagne Fortegnelse.

Under Søkort er opført ny udgivne, med større Rettelser forsynede, samt udrangerede Kort over Farvande, som har Interesse for dansk Skibsfart.

Anm. Ved større Rettelser forstås saadanne, som ikke kan udføres med Haanden i ældre Søkort, og som derfor gør Anvendelsen af det rettede Kort ønskeligt. Aarstallet for saadanne Rettelser er anført under Kortets Midte. Kort som er rettede efter de Data, der findes i »Efterretninger for Søfarende«, er ikke medtagne i Fortegnelsen. Den Maaned, til hvilken saadanne Rettelser er udført, findes anført forneden til venstre i Kortet.

Følgende Betegnelser anvendes: N, betyder Ny udkommet; R, Rettet; †, Udrangeret; T, Tillæg.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
Søkort.			
<i>Østerseen.</i>			
R	England	2369	Coast of Prussia, sheet V, Rixhöft to Bruster Ort. <i>Sept.</i> Pris 3h.
R	Tyskland	78	Die Ostsee, Nördlicher Teil. (Mit 1 Plan). 1 : 600 000. Mk. 2,05.
R	do.	79	Der Finnische Meerbusen. (Mit 8 Plänen). 1 : 600 000. Mk. 1,80.
R	do.	80	Der Bottnische Meerbusen, Südlicher Teil. 1 : 600 000. Mk. 1,95.
R	do.	81	— — Nördlicher Teil. 1 : 600 000. Mk. 1,15.
R	do.	42	Kaiser Wilhelm Kanal. (Mit 3 Plänen). 1 : 50 000. <i>Decbr.</i> Mk. 2,25.
R	do.	71	Küste von Pommern, Westlicher Teil. (Mit 1 Plan). 1 : 150 000. <i>Decbr.</i> Mk. 235.
<i>Nordlige Ishav.</i>			
R	England	2314	Norway, sheet XII, Helgø to Sörö. <i>Aug.</i> Pris 2 sh.
R	do.	2315	— — XIII, Sörö to North Cape. <i>Aug.</i> Pris 2 sh.
R	do.	2316	— — XIV, North Cape to Tana Fiord. <i>Aug.</i> Pris 2 sh.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
R	England	2317	— — XV, Tana Fiord to Varanger Fiord. <i>Aug.</i> Pris 2 sh. 6 d.
			<i>Kattegat, Nordseen m. m., Kanalen, England.</i>
R	do.	1826	England W.: Formby Pt. to Kirkcudbright. <i>Aug.</i> Pris 3 sh.
R	do.	2676	Scotland W.: Loch Alsh and Loch Duich. <i>Aug.</i> Pris 3 sh.
R	do.	3101	Norway W.: Atleø to Batalden, incl. entrance to Stav Fiord. <i>Aug.</i> 2 sh. 6 d.
N	Tyskland	247	Die Elbe von Brunsbüttel bis Krautsand. 1:25 000 mit Plan: Hafen von Glückstadt. 1:10 000 Mk 2,25.
N	do.	248	Die Elbe von Krautsand bis Brunshausen. 1:25 000. Mk 2,15.
N	do.	249	Die Elbe von Brunshausen bis Tinsdahl. 1:25 000. Mk 1,65.
N	do.	250	Die Elbe von Tinsdahl bis Hamburg. 1:25 000 mit Plan: Hafen von Hamburg und Altona. 1:12 500. Mk 1,95.
†	do.	76a	Die Elbe von Brunsbüttel bis Brunshausen 1:50 000. Ausgabe 1896.
†	do.	76b	Die Elbe von Brunshausen bis Hamburg. 1:50 000. Ausgabe 1897.
N	do.	265	Englischer Kanal, S. Küste von England: Fahr- wasser nach Southampton. 1:15 000. <i>Decbr</i> Mk 1,90.
R	do.	59	Nordsee: Die Ems Mündung. 1:50 000. <i>Decbr.</i> Mk 3,30.
R	do.	64	— Die Ostfriesischen Inseln (2 Blätter mit 1 Plan). 1:100 000. <i>Decbr.</i> Mk 3,55.
R	Frankrig	4391	Port d'Exmouth. <i>Sept.</i>
R	do.	4525	Baie de Newbiggin. <i>Sept.</i>
†	do.	3142	De l'île de Jersey à l'île de Serk.
			<i>Nordlige Atlanterhav.</i>
N	Amerika	2129	North America, Canada, Nova Scotia S. E. coast: Jeddore Harbor to Port Dover. <i>Okt.</i>
N	do.	2054	— — Newfoundland E. coast: Bay Bulls; Cape Spear. <i>Okt.</i>
			<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>
R	Amerika	1406	Central America, Atlantic Coast of Panama, Gulf of San Blas; Mandinga Harbor. <i>Okt.</i>
			<i>Syd-Amerikas Østkyst.</i>
R	Amerika	672	Montevideo and approaches. <i>Okt.</i>

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i>			
R	England	1325	Patagonia, Gulf of Peñas to the Guaytecas Islands. <i>Aug.</i> Pris 2 sh. 6 d.
R	do.	1296	Plans on the coast of Chile. <i>Sept.</i> Pris 2 sh.
R	Frankrig	4799	Ports et mouillages à la côte du Chili. <i>Okt.</i>
N	Amerika	2241	Chile: Port Zenten (Pecket Harbor). <i>Okt.</i>
<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i>			
T	England	3145	Bay of Bengal, Andaman Islands, Port Anson. Plan E.-entrance to the Andaman or Middel Strait (Goddam Jurce) added. <i>Sept.</i> Pris 2 sh. 6 d.
<i>Asiens Østkyst.</i>			
R	England	2111	China Sea, Borneo N.W., sheet VII. Nosony Point to Ambony Bay. <i>Sept.</i> Pris 2 sh. 6d.
N	Holland	104	Oostkust Sumatra. Straat Banka tot Noordwachter. 1 : 500 000. <i>Sept.</i> Pris fr. 1,70.
<i>Japan.</i>			
R	England	532	W.-entrance to the Inland Sea (Naikai), approach to Simonoseki strait. <i>Sept.</i> Pris 2 sh. 6 d.
R	do.	452	Yezo Island with the adjacent Straits of Tsugaru, La Perouse, and Yezo. <i>Aug.</i> Pris 2 sh. 6 d.
†	Amerika	572	Nipon S. coast: Mura and Goza Harbors.
Forskelligt.			
T	Tyskland		Der dritte Nachtrag zur «Amtlichen Liste der deutschen Seeschiffe mit Unterscheidungssignalen», for 1905*.
T	do.		Beiheft (mit 229 Küstenansichten) zum Segelhandbuch für das Mittelmeer, II Teil: West- und Südküste Italiens, Sardinien und Sizilien, 1 Auflage 1905. Pris indb. Mk. 3,00.
T	Frankrig		Supplément Nr. 1 aux Instructions Nr. 863 Bassins de radout.
N	Amerika	86	The Navigation of the Gulf of Mexico and Caribbean Sea. Vol. I 6te edition. The West India Islands, including the Bermuda Islands and the Bahama Banks. 1905.
N	Danmark		Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande. Decbr. 1905. Kr. 0,50
N	Amerika	1262	Tracks for Full Powered Steam Vessels, with the shortest Navigable Distances in nautical miles. <i>Okt.</i>

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1905.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Militært Tidsskrift. Traadløs Telegrafering og dens eventuelle Anvendelse i Efterretningstjenesten. S. 6. — Scientific American. 2. New electric capstan at Antwerp. S. 524.

Fiskeri. Dansk Fiskeritidende. Et Skoleskib for Fiskere. S. 441. Fiskeres Ulykkesforsikring. S. 9. — Yacht. Le F 1761. S. 815. — Scientific American. 2. The salmon fisheries of the Northwest. S. 462.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Engineering. 2. Panama Canal. S. 871. — Marine française. Le port de Londres et ses rivaux. S. 311.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Ved Aarskiftet. S. 1. 11. — Tidsskrift for Søvæsen. Et Par Bemærkninger til »Lov om Sønæringen« af 10de November 1905. S. 75. — Nautical Magazine. Why british seamen are scarce S. 1028. Gambles for underwriters. S. 1032. Questions for masters and officers. S. 1069. — Marine française. La nouvelle loi sur la marine marchande et le Programme naval. S. 305. La décadence de notre marine marchande. S. 340. Un point faible de l'Angleterre. S. 350. — Yacht. La marine marchande au parlement. S. 773. 798. 814. La suppression de la levée permanente. S. 780. Chronique de la marine marchande. S. 781. 799. 818. 833. La loi sur la marine marchande. S. 807. La caisse de prévoyance des marins français. S. 827. — Hansa. Hebung des Standes. S. 608. 619. Entstehung und wesentlicher Inhalt der York—Antwerp-Rules. S. 597. 609. 1906. S. 1. Die Geschäftsfrage in der Schifffahrt am Ende 1905. S. 4. 16. — Rivista marittima. Il x congresso internazionale di navigazione (Milano 1905). S. 307) Marina mercantile. S. 370.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Geografisk Tidsskrift. Om Land norden for Beringstrædet og en Ekspedition dertil. S. 145. Om det geografiske Kvordinatsystem paa Geoiden og dets Definition. S. 152. — Tidsskrift for Søvæsen. Nekrologer. S. 59. — Nautical Magazine. Thirty years a captain. S. 1025. The merchant adventurers of Bristol. S. 1038. The story of the flag. S. 1047. The story of the »Comet«. S. 1066. Pertinent personalities. S. 1076. »Obituary«. S. 1087. — Marine française. Les prélimi-

naires de Trafalgar. — Batailles d'Aboukir et du Ferrol. S. 301. — Scientific American. 2. The quest of the north west passage. S. 502. — *Geographical Journal. Preliminary report on the physical observations conducted on the National Antarctic expedition from 1902 to 1904. S. 642.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søværnen. Ved Aarsskiftet. S. 1. — Engineering. 2. Warship construction. S. 873. Engine-room personnel in the navy. S. 19. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 1436. — Nautical Magazine. The balance of sea power. S. 1056. — Marine française. La grève des arsenaux. S. 333. — Revue des deux Mondes. Evolution de la puissance défensive des navires de guerre. S. 113. — Yacht. Le rapport sur le budget de la marine et le programme de constructions neuves. S. 769. 785. 831. Correspondances des ports. S. 770. 789. 804. 825. Les canonnières américaines «Dubuque» et «Paducah». S. 775. Marines militaires de l'étranger. S. 779. 808. Flotte du large ou flotte cotière. S. 796. L'escadre internationale à Mytilène. S. 798. Le nouveau programme naval de l'Allemagne. S. 801. Le croiseur cuirassé antrichien «Sankt-Georg». S. 806. Le cuirassé croiseur de M. Bos. S. 808. Le cuirassé allemand «Schwaben». S. 828. Cuirassés et croiseurs cuirassés. S. 831. Marine Rundschau. Bemerkungen zur Flottenouvelle und Denkschrift zum Etat. 1906. S. 1433 — Rivista marittima. Marina militare. S. 363. — Scientific American. 2. An allday race between battleships. S. 454. The japanese navy after the war. S. 485. Official trials of the battleship «Rhode Island». S. 504. The reorganisation of the british navy. S. 522.

Lystsejlad. Yacht. Le nouveau règlement des bateaux à moteur mécanique. S. 770 805. Quelques idées sur le cruising. S. 774. 816 822. Nouvelles et faits nautiques. S. 777. 794. 812. 828.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Bekæmpelse af Kønssygdomme blandt Søfolk. S. 577. — Nautical Magazine. Hints to the india-bound sailor. S. 1050.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Dansk Søfartstidende. Pendulpropelleren. S. 4. — Scientific American. 2. Latest success of the marine turbine. S. 502. The turbines of the «Carmania». S. 508. Thornycroft 120-horse power gasoline-propelled torpedo launch. S. 528.

Meteorologi. *Petermanns Mitteilungen. Die Bodenformen und Bodentemperatur des südlichen Eismeers. S. 241. — *Meteorologische Zeitschrift. Ballonaufsteige über dem freien Meere zur Erforschung der Temperatur und Feuchtigkeitsverhältnisse sowie der Luftströmungen bis zu sehr grossen Höhen der Atmosphäre.

S. 481. — *Annalen der Hydrographie. Lord Rayleigh's Untersuchungen über den Schall in Hinsicht auf Schallsignale. S. 540.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Om Observationer med havareret Reflektionsinstrument. S. 564. Loddeapparater. S. 565. 575. Deviationsundersøgelser uafhængig af Stedets Misvisning. S. 576. — Teknisk Forenings Tidsskrift. Om Solkronen. S. 258. — Hansa. Meter oder Faden? S. 592. — Scientific American. 2. Is there life on the moon? S. 511. — *Annalen der Hydrographie. Über Ortbestimmungen des Schiffsmittels des Zwei-Nebenmeridianhöhen-Problems. S. 547. Hilfsgrößen für die Berechnung der im Jahre 1906 stattfindenden Sonnenfinsternisse und Sternbedeckungen. S. 553.

Signalvæsen. Nautical Magazine. A chat on Morse signalling. S. 1045.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). Engineering. 1. Shipbuilding and marine engineering in 1905. S. 12. 46. — Yacht. Système de «Mayo» pour charbonner. S. 782. Les nouveaux Cunarders. S. 791. — Rivista marittima. Note sugli alberi di carico delle navi da guerra. S. 323. — Scientific American. 2. Interesting repair work on a german steamships. S. 317. Stern frames and brackets for the new Cunarders. S. 438.

Skolevæsen. *Norges Sjøfartstidende. Nr. 297. De svenske Sjøkadetters Uddannelse og Sjøkrigsskoleplanens Forandring.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Marine française. Une hypothèse de guerre anglo-allemande. — Le débarquement au Schleswig. S. 293. Commission extra-parlementaire de la marine. S. 314. 352. L'offensive allemande et le droit international. S. 337. — Yacht. Les manoeuvres navales italiennes de 1905. S. 817. — Rivista marittima. Sul combattimento a distanza. S. 241.

Sømandsskab. Nautical Magazine. Rule of the road. S. 1042.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Hansa. Der Stand der vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Seekarten. S. 621.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Scientific American. 2. The mysteries of the ocean bed. S. 455. A novel life-boat. S. 531.

Forskelligt. Nautical Magazine. Sea virtne. S. 1052. The hard case of the sailor's wife. S. 1061. In the smoking-room. S. 1078. From crime to crime. S. 1084. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 390. — Scientific American. 2. Retrospect of the year. 1905. S. 474. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 297. Admiralitets-Kartene.

Tilgang til Biblioteket.

Oktober Kvartal 1905.

1ste Afdeling.

- Madsen, K. Wilhelm Marstrand. 1810—1873. Kjøbenhavn 1905.
(Tilsendt.)
- Lipperheide, F. Spruchwörterbuch. Berlin 1906.
- Dietrich, M. Die gebräuchlichsten Dampfturbinen-Systeme für Land- und Schiffszwecke nach Konstruktion und Wirkungsweise. Rostock 1906.
- Wolfhagen, H. Marine-Ordbog. Haandbog for Officerer og Embedsmænd i de nordiske Mariner. København 1905.
- Nørregaard, B. W. Port Arthurs Beleiring. Kristiania 1905.
- Instrux for Søkadetterne. Udarbejdet af Chefen for Kadetskolen. København 1905. (Tilsendt.)
- Fortegnelse over de Lærebøger m. m., der anvendes paa Kadetskolen. Kjøbenhavn 1905. (Tilsendt.)
- Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt. Zusammengestellt im Reichs-Marine-Amt. Berlin 1905.
- Seestern 1906. Der Zusammenbruch der alten Welt. Leipzig 1905.

2den Afdeling.

- Wolfhagen, H. Marine-Ordbog. København 1905.
- Scott, R. F. The voyage of the «Discovery». 2. vol. London 1905.
- List of observations for variation of the Compass made by officers of H. M. ships Indian Marine survey and National Antarctic vessel «Discovery» during the years 1900—1905. (Admiralty). London 1905. (Tilsendt.)
- Danmarks geologiske Undersøgelser. 2. Række, Nr. 16. 3. Række, Nr. 5. (Tilsendt.)
- Aarsberetning fra den lærde Skole i Reykjavik 1904—1905. (Tilsendt.)
- Meddelelser fra Kommissionen for Havundersøgelser. Serie: Fiskeri. Bind I. 4—8. Serie: Hydrografi. Bind I. 7—8. (Tilsendt.)
- Ethnological survey publications. Vol. 2. Part 1. 1904. Vol. 1. 1905. Manila. (Tilsendt.)
- Buletin of the geological institution of the University of Upsala. Vol. VI. Nr. 11—12. Upsala 1905 (Tilsendt.)
- Meddelanden från Upsala Universitetets Mineralogisk-Geologiska Institution. Nr. 26. 27. 28. Stockholm 1904—5. (Tilsendt.)
- Richthofen, F. Ergebnisse und Ziele der Südpolarforschung. Berlin 1905.

- Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern. 2. Band. 1904. Berlin 1905. (Tilsendt.)
- Association internationale de la Marine. Congrès de Copenhague 1902. Paris 1902. (Tilsendt.)
- Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1ste April 1904 til den 31te Marts 1905. Kjøbenhavn 1905. (Tilsendt.)
- Knud Rasmussen. Nye Mennesker. København 1905.
- Schwerin, H. H. von. De geografiska Upptäckternas Historia. Forn-tiden och Medeltiden. Stockholm 1905. (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 Januar-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	1446	Scotland, E., Aberdeen Harbour. <i>Sept.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	3510	— W., Loch Nevis, Inverie Bay and approach. <i>Okt.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	3509	North Sea, mouths of the Ems. <i>Sept.</i> 2 sh. 6 d.
			<i>Nordlige Ishav.</i>
R	Amerika	318	Artic Ocean. Between Greenland and Nova Zemla. <i>Novbr.</i>
			<i>Nordlige Atlanterhav.</i>
R	Frankrig	131	De l'île de Croix au Pilier. <i>Okt.</i>
N	Amerika	2255	North Atlantic Ocean — Plans in the Cape Verde Islands: Port Ponta do Sol, Tarrafal Bay; St. Antao Island; St. Vicente; Sta. Luzia, Branco and Razo; St. Nicolau; Porto Pregniça (Robla Road), St. George Bay: Sol; English Road; Port St. Thiago; Tarrafal Bay, St. Thiago Island; San Philipe and Encarnaçao Anchorages; Fajao d'Agua. <i>Novbr.</i>

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	Amerika	2275	Newfoundland, South Coast. — St. Mary Bay: St. Mary Harbor and Adjacent Anchorages. <i>Novbr.</i>
N	do.	2272	— — Garia and le Moine Bays. <i>Novbr.</i>
N	Norge	B 45 ¹	Specialkart. Fra Vigten til Sklinden. 1:50 000. <i>Decbr.</i> Kr. 1,00.
N	do.	B 65	— Fra Lofotodden til Ure. 1:50 000. <i>Decbr.</i> Kr. 1,00.
			<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>
N	England	3512	West Indies, Cuba, N., Bahia Honda. <i>Okt.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	282	Newfoundland, N. E., St. John Bay to Orange Bay and Strait of Belle Isle. <i>Okt.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	3335	— — approach to Strait of Belle Isle. <i>Okt.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	779	N. America, E., Strait of Belle Isle. <i>Okt.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	284	Newfoundland and Lower Canada. Cow Head Harbour to Ste Geniviève Bay and Great Mecattina Island to Amour point. <i>Okt.</i> 2 sh. 6 d.
N	Amerika	2260	West Indies. Island of Haiti, North Coast of Santo Domingo: Port Rincon. <i>Novbr.</i>
R	do.	2035	— Venezuela: Margarita Island and Gulf of Cariaco. <i>Novbr.</i>
			<i>Syd-Amerikas Østkyst.</i>
R	Amerika	616	East Coast of South America. Rio de la Plata to the Nuevo Gulf. <i>Novbr.</i>
R	do.	452 ^a	South America. Magellan Strait: Barbara Channel. <i>Novbr.</i>
			<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i>
N	Amerika	2246	South America. — Chile: Quintero and Horcon Bays. <i>Novbr.</i>
N	do.	1622	— — Corcovado Gulf, Port Palena; Tistoc Bay. (Cancels former editions of chart Nr. 1622). <i>Novbr.</i>
†	do.	1202	— — Horcon and Quintero Bays.
			<i>Middelhavet.</i>
N	England	3446	Asia Minor, Pas pargo Islet to Samos Strait including the Gulf of Skala Nuova. <i>Okt.</i> 2 sh. 6 d.
N	Frankrig	5198	Baies de Bandol et de Sanary (Édition provisoire). <i>Decbr.</i>
			<i>Sorte Hav og Azowske Hav.</i>
R	England	2835	Black Sea, Delta of the Danube. <i>Aug.</i> 2 sh. 6 d.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
			<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i>
N	England	3530	Gulf of den Berbera. <i>Okt.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	3504	Bay of Bengal, E., Mayn River. <i>Okt.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	3518	— - Bentinck Sound. <i>Okt.</i> 1 sh. 6 d.
			<i>Asiens Østkyst.</i>
N	England	3474	China, S. E., Mirs Bay. <i>Sept.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	1220	China Sea, Banguetz Island, Mitford Harbour. <i>Okt.</i> 1 sh.
R	do.	2409	China, Formosa, W., and Pescadores Channel. <i>Okt.</i> 2 sh.
R	Frankrig	5165	Port de Shanghai. <i>Novbr.</i>
R	do.	5266	Mouillages à l'île Quelpaert. <i>Okt.</i>
			<i>Japan.</i>
R	England	132	Japan, Inland Sea (Naikai) Channels between Misima Nada and Bingo Nada. <i>Okt.</i> 3 sh.
N	do.	372	— Kiusiu, S., Kagosima Kaiwan (Gulf). <i>Sept.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	3514	— Kiusiu, N., Karatsu Wan. <i>Okt.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	3154	— Inland Sea. Iyo Nada, Ominase to Gogo Shima. <i>Sept.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	2672	— Hokoshu (Yezo) S., Hakodate Ko. <i>Sept.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	3507	— Hokoshu (Yezo) S., Mororan Ko. <i>Sept.</i> 1 sh. 6 d.
			Forskelligt.
N	Danmark		Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. 1906. Kr. 0,50.
T	do.	1	Forandringer og Tilføjelser til Den danske Lods. 6te Udgave 1905. Udleveres gratis.
T	do.	1-3	Forandringer og Tilføjelser til Den danske Havne-Lods. 4de Udgave 1903. Udleveres gratis.
T	do.	1-2	Forandringer og Tilføjelser til Den Færøske Lods. 2den Udgave 1901. Udleveres gratis.
T	do.	1	Forandringer og Tilføjelser til Den Islandske Lods. 2den Udgave 1903. Udleveres gratis.
N	Holland		Beschrijving der Nederlandsche Zeegaten, Deel I., Zeegat van Vlissingen en Schelde. Zevende druk. <i>Decbr.</i> f. 0,50.
N	do.	233	Lichtenlijst van het Koninkrijk der Nederlanden en de Kolonien. 1906. f. 0,50.
R	Frankrig	1 a-1 s	Index en 18 feuilles. Édition 1905.
N	do.	767 ^{bis}	Annexe aux Instructions N ^o 767. Mer et îles du Japon. <i>Decbr.</i>
N	Holland		Beschrijving der Nederlandsche Zeegaten, Deel IV., Ijmuiden en Texel. Vijfde druk. <i>Decbr.</i> f. 0,50.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	Amerika	89	The West coast of South America, including Magellan Strait, Tierra del Fuego, and the outlying islands. 3 rd Edition 1905.
N	Tyskland		Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere für 1906. Heft I: Ostsee, Belt, Sund, Kattegat und Skagerrak. Heftet 0,75 Mk., indb. 1,35 Mk. — II: Nordsee, Nördliches Eismeer. Heftet 0,75 Mk., indb. 1,35 Mk. — III: Englische Kanal, Westküste von England und Schotland, Küsten von Irland. Heftet 0,50 Mk., indb. 1,10 Mk. — IV: Mittelmeer, Schwarzes und Azowsches Meer. Heftet 1,00 Mk., indb. 1,60 Mk. — V: Nördlicher Atlantischer Ozean. Heftet 1,20 Mk., indb. 1,80 Mk. — VI: West-Indien und Südlicher Ozean. Heftet 0,60 Mk., indb. 1,20. — VII: Indischer und Ostindischer Arkipel. Heftet 0,60 Mk., indb. 1,20 Mk. — VIII: Nördlicher und Südlicher Stiller Ozean. Heftet 0,60 Mk., indb. 1,20 Mk.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri; Panser. Marine Rundschau. Grundlegende Artilleriefragen für die Armierung von Schiffen. S. 18. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Drallfrage bei den Schiffsgeschützen. S. 29. Fortschritte im Marine-Artillerie- und Panzerwesen. S. 117.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Tidsskrift i Sjøvæsendet. Gnistelegraf med förlängd väglängd. S. 595.

Fiskeri. Dansk Fiskeritidende. Fiskernes Ulykkesforsikring. S. 33. — Revue des deux Mondes. Les faucheurs de la mer. S. 362. — Yacht. La crise sardinière. S. 3. Ketch de pêche allemand à moteur pour la mer du Nord. S. 28.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Teknisk Forenings Tidsskrift. Beskrivelse af Bygningen af en fast Bro over Mariagerfjord ved Hadsund. S. 267. — Engineering. 2. The Genoa harbour works. S. 69. The Port of London. S. 187. — Nautical Magazine. The new canadian mail port. S. 142. — Scientific American. 1. The cavity drydock. S. 10. Alternative schemes for the Panama Canal. S. 66. Proposed excavation of the Panama Canal by floating dredges. S. 68.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Pension for Søfolk. S. 36. — Nautical Magazine. Questions for masters and officers. S. 42, 138. The premium apprentice indenture. S. 117. Seamen and the fiscal policy. S. 123. Shipping in Maoriland. S. 132. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 14, 30, 46, 61, 77. La marine marchande au parlement. S. 54, 70. — Hansa. Das deutsche Seewesen im letzten Jahrzehnt (1894—1904). S. 30. — Rivista marittima. Marina mercantile. S. 569. — Scientific American. 1. Army transport and the merchant marine. S. 86.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Haakon VII, Norges Konge. S. 1. — Tidsskrift i Sjøvæsendet. Åminnelsetal. S. 546. Anförande på högtidsdagen. S. 561. — Nautical Magazine, Captain Higgins. S. 1 Steerage from the Cape. S. 14. The story of the flag. S. 23, 127. Captain Allison. S. 3. The merchant adventurers of Bristol. S. 32. In Dockland. S. 38. The pinnacle of the north rock. S. 49. Pertinent personalities. S. 60, 144. Obituary. S. 68, 155. Captain Ruthven of the Orient-Pacific. S. 95. — United Service Magazine. The pax bri-

tannica. S. 385. The Nelson centenary and the army. S. 400. — Yacht. La traversée du «Resguardo» de New-York à Costa-Rica. S. 76. — Marine Rundschau. Politische und wirtschaftliche Probleme in Kanada. S. 135. Die Entwicklung des Kiautschu. — Gebetes im Jahre 1900—05. S. 205. — Rivista marittima. Cenni Storici sul reclutamento. S. 511. Il blocco anglo-napolitano nel Mar di Toscana. S. 539. — Proceedings of the United States naval Institute. Early american visitors to Japan. S. 945. — Scientific American. 1. Two centuries after Franklin. S. 86. Historical photograph from the Sea of Japan. S. 74. — Scientific American. 1. The voyage of the «Discovery». S. 107. — *Geographical Journal. On the next great arctic discovery. S. 1. The late Baron von Richtigshofen on antarctic exploration. S. 15. — *Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft Nr. 152. Island, Grundrisz der Geographie und Geologie.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søvæsen. Fra fremmede Mariner. S. 105. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Lidt om orlogsskibes officielle fartprøver. S. 28. Fra fremmede mariner. S. 43. — Tidsskrift i Sjøvæsendet. Berättelse öfver kgl. Orlogsmannaselskapets verksamhet under det förflutna arbetsåret. S. 543. Några mina intryck vid besök ombord å tyska eskadern i Carlskrona den 2—7. Augusti 1905. S. 572. •Ett svenskt marinmuseum. S. 578. Kungl. Orlogsmannasällskapets täflingsämnen för år 1906. S. 614. Från fremmande mariner. S. 618. — Engineering. 1. The «Dreadnought» S. 187. — Nautical Magazine. The fighting engineer. S. 5. — Yacht. Le rapport sur le budget de la marine et le programme de constructions neuves. S. 1. Correspondances des ports. S. 6, 19, 43, 50, 66. Les tableaux d'avancement pour 1906. S. 7. Canonnières brésiliennes à faible tirant d'eau. S. 11. Marines militaires de l'étranger. S. 11, 37, 76. Le croiseur cuirassé «York». S. 21. La marine française en 1905. S. 23, 35. Il faut concentrer nos cuirassés dans le Nord. S. 49. La vitesse et l'enveloppement. S. 53. Correspondance. S. 74. La répartition de nos forces navales. S. 33. Le monitor des Etats-Unis «Florida». S. 39. — Marine Rundschau. Eine Darlegung der Politik der englischen Admiralität. S. 34. Bericht des Abgeordneten Bos zum Haushaltvorschlag der französischen Marine für das Jahr 1906. S. 61. Rundschau in allen Marinen. S. 89, 213. Über Beförderungsverhältnisse im amerikanischen Seeoffizierkorps. S. 168. Streiflichter auf die französische Flotte. S. 176. Die Kriegsmarinen Argentiniens, Chiles und Brasiliens in den letzten beiden Jahren. S. 186. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Fremde Kriegsmarinen. S. 66, 147. — Rivista marittima. Marina militare. S. 554. — Proceedings of

the United States naval Institute. The truth about naval administration (Discussion). S. 981. Professional notes. S. 983. Desertions in the navy. A contribution to the discussion of the question. S. 811. Is amalgamation a failure? Being an examination of the so-called proofs that such is the case, and a defense of our present engineering organisation of the commissioned personnel of the navy. S. 823. — Scientific American.¹ The passing of the «Oregon». S. 4.

Lystsejlad. Yacht. Plan d'un yacht destiné à l'océanographie. S. 4. Nouvelles et faits nautiques. S. 8, 24, 40, 56, 72. Quelques idées sur le cruising. S. 12, 21, 38. Le sloop américain «More-Trouble». S. 36. La conférence internationale du yachting. S. 44, 58, 68. La jauge internationale. S. 65.

Lægevesen; Skibs-Sundhedsvæsen. Marine Rundschau. Über Mittel zur Lösung der Alkoholfrage in der Marine. S. 194. — Scientific American. A chair designed for the prevention of seasickness. S. 72. Schlick's marine gyroscope in use. S. 90.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Dansk Søfartstidende. Om Exploitering af Pendulpropelleren. S. 22. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Probefahrten. S. M. Schiffe Herzog Karl med Sankt Georg. 1 — Scientific American.¹ The development of the capitaine producer-gas marine engine. S. 5. Designing the steam turbine. S. 22.

Meteorologi. Hansa. Taifun- und überhaupt Sturmwarnungsdienst auf See. S. 39. — *Annalen der Hydrographie. Berechnung eines einzelnen Hochwassers nach Zeit und Höhe mittels der harmonischen Konstanten. S. 35.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Deviationsundersøgelser uafhængig af Stedets Misvisning. S. 6. Loddeapparater. S. 21. Længdebestemmelse ved Observation i Førstevertikalen. S. 25. Exempler paa Anvendelsen af en enkelt Stedlinie, beregnet efter Marc St. Hilaire's Metode. S. 43. — Nautical Magazine. Ex-Meridian position lines. S. 26. Temperature-rates of chronometers. S. 101. — Yacht. La lunette d'eau. S. 18. — Hansa. Einheitliche Markung der Lotleinen. S. 55. — Rivista marittima. Il mareografo d'alto mare del comandante Menzing. S. 493. II. x congresso internazionale di navigazione. (Milano 1905). S. 527. — Proceedings of the United States naval Institute. Notes on the use of the great circle sailing chart for the solution of problems in nautical astronomy. S. 975. — Scientific American. New conceptions in astronomy. S. 106. — *Annalen der Hydrographie. Über das neue Modell des Fluidkompasses von Magnaghi. S. 27.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). En-

gineering. 2. Shipbuilding and Marine engineering in 1905. S. 79, 120, 148. Depth of water and speed of ships. S. 155. Petrolmotor-driven ferry-boat 'Swallow'. S. 182. — Nautical Magazine. Launching ceremony and customs. S. 112. — Yacht. Une 'Lancha' de l'Orénoque. S. 14. — Hansa Die Vibrationserscheinungen an Dampfern. S. 27. — Marine Rundschau. Die VII Hauptversammlung der schiffbautechnischen Gesellschaft. S. 72. — Scientific American. 1. Floating depot for coaling warships. S. 68. A new overhead travelling gear for expediting construction in shipyards. S. 85. Shipbuilding in the United States. S. 86.

Skolevæsen. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Vernepligtige søofficerers uddannelse. S. 36. — Engineering. 1. A municipal school of marine engineering. S. 123. — Yacht. L'éducation maritime du personnel militaire. S. 17. L'institut maritime. S. 52. — *Norges Sjøfartstidende. 4. Vore Navigatorers Uddannelse.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Den russisk-japanske Krig. S. 4, 39 Admiral Njebogatovs forsvar for sin overgivelse ved Tsuschima. S. 32. — Tidsskrift i Sjøvæsendet. Anteckningar öfver erfarenheter under rysk-japanska sjökriget 1904—1905. S. 580. Det rysk-japanska sjöslaget den 10. augusti 1904. S. 599. — Engineering. 1. Sea warfare; the lessons of the russian-japanese war. S. 54. — United Service Magazine. The russo-japanese war. S. 443. — Revue des deux Mondes. Quelques enseignements de la guerre russo-japonaise. S. 295. — Marine Rundschau. Friedensvorbereitung und Kriegsaufmarsch. S. 1 — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Manöver der verstärkten französischen Mittelmeer-Eskadre. 1005. S. 9. Die Blockadeübungen des italienischen Geschwaders vor Maddalena. S. 93. Geschichte der Seeschlacht im japanischen Meere. S. 112. — Rivista marittima. Le operazioni militari e la preponderanza marittima secondo il Calwell. S. 463. — Proceedings of the United States naval Institute. Belligerent warships in neutral ports. S. 761. The battle of the sea of Japan. S. 779. Why Togo won. S. 807.

Sømandsskab. Hansa. Grundlagen zum Manöverieren in tropischen Orkanen. S. 10.

Søopmåling og Farvandsbeskrivelse; Gradmåling. Scientific American. 1. A new determination of the Quito arc of the meridian by the french geodetic commission of Equador. S. 6. — *Annalen der Hydrographie. Übersicht der Meerestiefen in einer Weltkarte. S. 23.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. Den diplomatiske Sørets-konference i Bryssel. S. 34. — Yacht. Quelques mots de domanialité maritime. S. 27.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Yacht. Naufrage du vapeur la «Normandie». S. 24. — Hansa. Tag- und Nachterrettungsbojen (System Meller). S. 59. — *Annalen der Hydrographie. Leuchtende Rettungsboje. S. 40.

Torpedo- og Søminevæsen. Tidsskrift for Søvæsen. Meddelelser fra Søminevæsenets Omraade. S. 81. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Hvorledes bør vore torpedobaadschefer uddannes? S. 25. — Yacht. Un torpilleur anglais à pétrole S. 69. — Scientific American. 1. The new turbine torpedo of the United States. S. 7.

Undervandsbaade. Yacht. Réalisation de la suppression des défenses sous-marines. S. 30. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über Unterseeboote. S. 46.

Forskelligt. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Boganmeldelse. S. 49. — Nautical Magazine. Sea terms in common use. S. 12, 108. In the smoking room. S. 44, 136. Notes of the month. S. 52, 152. The revolt of Maria. S. 71. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 234. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 582.

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 Februar-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	England	2116	Entrance to the Baltic, Little Belt. <i>Decbr.</i> 3 sh.
R	do.	417	Denmark, W., Graa Deep and Esbjerg Harbour. <i>Decbr.</i> 1 sh. 6 d.
<i>Østerseen.</i>			
N	England	2361	Baltic Coast of Sweden, Sheet III, Oland to Landsort. <i>Novbr.</i> 2 sh 6 d.
N	Tyskland	60	Die Ostsee. Mittlerer Teil (Mit 13 Nebenkarten und Plänen) 1: 600 000. <i>Jan.</i> 3,45 M.
N	do.	167	Ostsee, Schwedische Küste. Gewässer um Øland und Gotland, Südlicher Teil. (Mit 3 Plänen). 1: 200 000. <i>Jan.</i> 2,60 M.
N	do.	32	— Deutsche Küste, Kieler Förde und Eckernförder Bucht. (Mit 1 Plan). 1: 50 000. <i>Jan.</i> 1,45 M.
N	do.	41	— Deutsche Küste, Die Schlei von Schleimünde bis Schleswig. (Mit 2 Plänen). 1: 50 000. <i>Jan.</i> 1,85 M.
†	do.	32	Eckernförder Bucht. Ausgabe 1876.
†	do.	33	Kieler Förde. Ausgabe 1887.
<i>Kattegat, Nordseen m. m., Kanalen, England.</i>			
N	England	3521	Scotland, W., Ballachulish Bay. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	1121	Norway, W., Bergen. <i>Okt.</i> 1 sh. 6 d.
R	do.	1607	England, E., River Thames entrance N. Foreland to the Nore. <i>Decbr.</i> 3 sh.
R	do.	1975	— E., River Thames, Kentish Knock and the Naze to the W. Swin. <i>Decbr.</i> 3 sh.
R	do.	2052	— E., Harwich approaches. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	1951	— W., Liverpool Bay. <i>Novbr.</i> 3 sh.
R	do.	2397b	Scotland, N. and E. Coasts, with the Orkneys and Shetland. <i>Decbr.</i> 4 sh.
R	do	2397a	— N. and E. Coasts, S. Sheet. General amendments to plans. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	England	3527	Scotland, W., Rothesay Bay and approaches. <i>Decbr.</i> 3 sh.
N	do.	2071	Ireland, S., Youghal Harbour. <i>Decbr.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	3538	Norway, W., Varholmen to Tiöлта. <i>Jan.</i> 3 sh.
N	Tyskland	225	Nordsee, Ostküste der Britischen Inseln. Pentland Firth. 1: 50 000. <i>Jan.</i> 1,15 M.
N	do.	236	— Ostküste der Britischen Inseln. Ansteuerung von Kirkwall. 1: 25 000. <i>Jan.</i> 1,90 M.
R	do.	70	— Deutsche Küste. Schleswig-Holstein, Westküste, Nördlicher Teil. 1: 100 000. <i>Jan.</i> 2,35 M.
R	do.	87	Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland. 1: 100 000. <i>Jan.</i> 3,10 M.
R	do.	56	Mündungen der Jade und Wisser, Nördlicher Teil. 1: 50 000. <i>Jan.</i> 2,65 M.
R	do.	194	Auszen Jade. 1: 25 000. <i>Jan.</i> 2,35 M.
N	do.	198	Nordsee, Ostküste der Britischen Inseln, Themse Mündung. 1: 75 000. <i>Jan.</i> 2,55 M.
<i>Nordlige Ishav.</i>			
N	England	3537	Norway, N., anchorages, Kongs Fiord, Kiberg and approaches. <i>Novbr.</i> 1 sh 6 d.
R	do.	2962	Artic Ocean, the North Cape to Einsamkeit Island including the Barents and Kara Seas. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	2963	Artic Russia, Gulf of Ob (Obskoi Gubi) and Gulf of Yenisei (Yeniseiskago Zaliva). <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	3536	Norway, N., anchorages. <i>Decbr.</i> 2 sh.
N	do.	3535	— N., anchorages. <i>Decbr.</i> 1 sh. 6 d.
N	Tyskland	256	Nördliches Eismeer, Isiand, Hvamms Fjördr und Flatey Skärgeard. (Mit 7 Plänen). 1: 100 000. <i>Jan.</i> 1,60 M.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
N	Amerika	2281	Newfoundland. — South Coast: Despair Bay.
N	England	3526	— E., Bay of Explotts, Lewisport Harbour. <i>Novbr.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	3557	Færoe Islands, plan Vaag Fiord. <i>Decbr.</i> 1 sh. 6 d.
R	do.	117	N. Atlantic Ocean, Færoe Islands <i>Decbr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	2910	France, W., entrance to the Gironde River. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>			
N	Amerika	2273	North America — East Coast of Mexico: Port of Vera Cruz. <i>Decbr.</i>
†	do.	1008	Republic of Panama. — North Coast: Colon (Aspinwall).

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
†	Amerika	967	North America. East Coast of Mexico: Port of Vera Cruz and Anchorage of Anton Lizardo (The enlarged plan of Vera Cruz Harbor is canceled by chart No. 2273.)
N	England	3533	West Indies, Puerto Rico, W., Boqueron Bay. <i>Novbr.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	3513	— Cuba, N., Port Cabañas. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
T	do.	2859	— plans on the S. coast of San Domingo. Plan Barahona Harb. added. <i>Decbr.</i> 1 sh. 6 d.
<i>Syd-Amerikas Østkyst.</i>			
R	Amerika	491	East Coast of South America. — Brazil: Santos Harbor. <i>Decbr.</i>
R	England	1749	S. America, E., Rio de la Plata, Monte Video to Buenos Aires. Archimedes and English Banks. <i>Novbr.</i> 3 sh. 6 d.
N	do.	1982a	— E., Rio de la Plata, River Paraná, Paraná Guazu to Corrientes Parts I., II. and III., from the Paraná Guazu to Ceibal. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
T	do.	551	— E., Plans. Port San Antonio. [<i>Novbr.</i> 1 sh. 6 d.
R	do.	1337	— Magellan Strait from The First Narrows to Sandy Point. <i>Jan.</i> 3 sh.
N	do.	3558	— Rio de la Plata, sketch of the River Paraná, Paraná Guazu to Corrientes, parts VII., VIII., IX., X., XI., from Paraná to Caálayti Sand. <i>Decbr.</i> 2 sh.
N	do.	1982b	— Rio de la Plata, River Paraná, Paraná Guazu to Corrientes, parts IV., V. and VI., from Ceibal to Paraná. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i>			
N	England	3528	S. Amerika, W., plans on the Coast of Chile, Port Lebu. <i>Okt.</i> 1 sh. 6 d.
<i>Middelhavet.</i>			
N	Frankrig	5275	Golfe de Kolokythia (Grèce). <i>Jan.</i>
R	England	689	Gibraltar Harbour. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	2608	Mediterranean, France, S., approaches to Toulon. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	1658	Mediterranean, Archipelago, Crète or Candia, Suda Bay and Khandia. Suda Bay. <i>Novbr.</i> 1 sh. 6 d.
R	do.	1196	Greece, E., Port of Volo and Skiathos Harbour. Port of Volo. <i>Decbr.</i> 2 sh. 6 d.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
			<i>Sorte Hav og Azowske Hav.</i>
R	England	2996	Black Sea, Gulf of Perekop, Karkinitzkago Bay. <i>Novbr.</i> 1 sh. 6 d.
R	Frankrig	4261	Entrée du Liman du Dnieper et rivière. <i>Bug. Novbr</i>
			<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i>
N	England	3492	Red Sea, W., Sheik et Barghût (Sheik Barúd or Port Sudan). <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	3540	Persian Gulf. Bahrein Island, Khor Kaluja. <i>Decbr.</i> 2 sh.
			<i>Asiens Østkyst.</i>
N	England	3525	China Sea, Borneo, N. W., Jesselton Harbour. <i>Okt.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	3491	China, N. E., Province of Shantung, Shitau Bay to N. E. Promontory. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	3522	— Yang tse Klang and ita tributaries, general chart. <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	3480	— E., Shantung Promontory to Nagasaki, in- cluding Yellow Sea (Hwang Hai) <i>Novbr.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	3542	Cochin China, plans on the coast of Annam, Kua Viet or Palms River, Kua Tong, Dong Hoi, Song Giang, Kua Li Hoa, Kua Rone. <i>Decbr.</i> 1 sh 6 d.
N	Holland	102	Oostkust Sumatra. Asahanrivier tot Singapoera. 1:500 000. <i>Jan.</i> f. 1,60.
R	Frankrig	4147	Baie de Ke-Lung (Formose). <i>Decbr.</i>
†	do.	3746	Port de Shanghai.
N	Japan	334	Westen coast of the Korea, Mackau group to Clifford islands. <i>Okt.</i>
†	do.	334	Western coast of the Korea.
			<i>Japan.</i>
†	Amerika	654	Japan. West coast of Kiushu: The Northern En- trance to Hirado-no-Selo with the Harbor of Yebukoro-no-Minato.
R	do.	1902	— Ogasawara Islands-Chichi Jima Group. <i>Decbr.</i>
R	Frankrig	3403	Du chenal de Kii à la baie de Tokio. <i>Okt.</i>
R	Japan	26	Kushiro to Hamanaka, Hokushu — S. coast. Plan, Kuehiro road. <i>Okt.</i>
†	do.	159	Hamanaka wan to Kushiro road.
N	England	3551	Japan, Chishima Islands (Kuril Islands), plans on the W. coast of Yetorufu Jima (Yetorup Isl.), Shana Wan, Naibo Wan. <i>Decbr.</i> 2 sh.
N	do.	3546	— Chishima Islands (Kuril Islands), plans on the W. coast of Yetorofu Jema (Yetonup Island), Rubetsu Wan Oito Wan, Furebetsu anchorages. <i>Decbr.</i> 2 sh.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	England	141	Japan, Kiusiu, N., Fukuoko Wan. <i>Decbr.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	83	— Naikai or Selo Uchi, Gogo schima to Niyo shima including Kurushima Kaikyo. <i>Decbr.</i> 2 sh. 6 d.
			Forskelligt.
T	Amerika	100	The Gulf and River St. Lawrence. Second edition. Pris 10 Cents.
N	Norge		Fortegnelse over Sejlmerker paa den norske Kyst <i>Jan.</i>
R	England	1188	Coast and Telegraph Chart. <i>Novbr.</i> 2 sh.
N	do.	2598	Curves of equal magnitic variation 1907. <i>Decbr.</i> 2 sh. 6 d.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri; Panser. Engineering. 1. The armaments of warships. S. 215. — Marine Rundschau. Eine Betrachtung der Pulverentwicklung. S. 157. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Distanz-anzeiger von Vyvian-Newitt. S. 228. — Proceedings of the United States naval Institute. The Stadimeter in Fire control. S. 973.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Militært Tidsskrift. Om traadløs Telegrafering. S. 97. — Scientific American. 1. Braun's new method of directing wireless messages. S. 110.

Fiskeri. Dansk Fiskeritidende. Fiskernes Ulykkesforsikring. S. 58, 59.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Nautical Magazine. The alien pilotage question. S. 176. — Yacht. Le port de Calais. S. 94. — Scientific American. 1. A canal by lake and locks. S. 106. The Bates plan for lock and lake canal at Panama. S. 109. Ore-unloading by machinery. S. 131. Moving a german lighthouse. S. 134.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Sømandshøjskolen. S. 100. Bugseringsforhold i Provinshavnene. S. 102. — Nautical Magazine. Causes of desertion of seamen from the british merchant navy. S. 195. Questions for masters and officers. S. 211. — Yacht. La marine marchande au parlement. S. 91, 107, 117. Chronique de la marine marchande. S. 94, 110, 125. L'industrie du remorquage. S. 109. — Hansa. Begriff des Schulschiffs. Ueberproduktion an Steuerleuten. S. 113. — Scientific American. 1. The ship subsidy bill. S. 166.

Historie og Biografi; Geografi og Rejsøer. Dansk Fiskeritidende. Professor Arthur Feddersen. S. 73. — Dansk Søfartstidende. Kaptajn A. G. C. Olsen. S. 87. — Ingeniøren. Hannibal Jespersen. S. 95. — Tidsskrift for Søvæsen. De engelske Brigger. S. 6. De forenede Staters Marine. S. 157. — Nautical Magazine. A reward of merit. S. 173. Jack ashore at Madeira. S. 186. The story of the flag. S. 191. Pertinent personalities. S. 215. — United Service Magazine. Side-lights on naval history. S. 535. — *Det norske geografiske Selskabs Aarboeg 1904—05. Nordmænd og Skrælinger i Vinland. En Folkevandring. Norges Forhold til Sverige fra et geografisk Standpunkt. — *Nature. Nr. 1893 Polar exploration.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søvæsen. Fra fremmede Mariner.

S. 137. — Engineering. 1. The naval debates. S. 313. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 108, 230. — United Service Magazine. Ten years of naval administration. S. 501. Admiralty policy and the manning of the fleet. S. 516. The past and future of the royal marines. S. 524. — Marine française. Le nouveau programme naval français. S. 1. Réponse au journal «Le Siècle». S. 19. La commission du budget contre le Saint-Maixent naval. S. 25. Le gouffre maritime. Nos deux flottes. S. 29. Commission extra-parlementaire d'enquête. S. 35. — Yacht. Le recrutement des équipages de la flotte. S. 81. Correspondances des ports. S. 83, 102, 123. Un atelier flottant. S. 85. Les cours de l'institut maritime. S. 85. Constitution et répartition de nos forces navales métropolitaines en temps de paix. S. 86. Le croiseur hollandais «Utrecht». S. 88. Le croiseur allemand «Hertha». S. 104. Marines militaires de l'étranger. S. 108. La nouvelle flotte. S. 113. La répartition de nos forces navales. S. 115. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das von der Admiralität herausgegebene Blaubuch. S. 229. Fremde Kriegsmarinen. S. 234. — Scientific American. 1. The «Dreadnought». S. 166.

Lystsejlad. Yacht. A propos de la jauge internationale. S. 84, 106, 116. La yachting dans la baie de Massachusetts. S. 86. Nouvelles et faits nautiques. S. 88, 104, 120. Par-dessus La Manche. S. 92. L'évolution du yachting français de 1886 à 1906. S. 124.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Ingeniøren. Om Anvendelsen af overhedet Damp til Maskindrift paa Landjorden og i Skibe. S. 101. — Teknisk Forenings Tidsskrift. Dampturbiner. S. 309. — Nautical Magazine. The turbine's latest triumph. S. 180. — Yacht. L'évolution du moteur marin. S. 99. — Scientific American. 1. An american modification of the Parsons steam turbine. S. 128.

Meteorologi. *Annalen der Hydrographie. Die Drachenstation der Deutschen Seewarte S. 49. Das Wetter vom 23. bis 31. Dezember 1905 auf dem Nordatlantischen Ozean und in Mitteleuropa. S. 84.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Berigtigelse af Deviationskoefficienterne B og C og Tabellens Konstruktion. S. 75. — Nautical Magazine. How to make an efficient Morse lamp. S. 209. — Hansa. Einteilung der Lotleinen auf deutschen Handelsschiffen. S. 29. — Proceedings of the United States naval Institute. A new method in nautical astronomy. S. 959. — Scientific American. 1. The total solar eclipse of 1905. S. 153. — *Annalen der Hydrographie. Die Azimuthdiagramme und ihre Verwendung zur Lösung nautischer Aufgaben. S. 72.

Signalvæsen. Dansk Søfartstidende. Taagesignaler for Dampskibe. S. 67. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Eine neue Methode zur Vereinfachung des Ausweichmanövers bei nebligem Wetter. S. 215.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). Engineering. 1. The P. and O. twin-screw steamer »Mooltan«. S. 304.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Journal of the Royal United Service Institution. The siege of Port Arthur from a general aspect. S. 43. Notes on the battle of the sea of Japan. S. 103. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Seeschlacht von Tsushima. S. 169.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Scientific American. 1. Some recent discoveries in oceanography. S. 147. — *Annalen der Hydrographie. Vertikale Wasserbewegung und quantitative Verteilung des Planktons im Meere. S. 66.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Kaptajn Engelhardt's Redningsbaad. S. 57. — Life-Boat. Boat sailing and sails. S. 575.

Torpedo- og Søminevæsen. Yacht. Le décret du 29 janvier réorganisant les flottilles de torpilleurs. S. 97.

Undervandsbaade. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über die strategischen und taktischen Aufgaben der Unterseeboote. S. 220. — Proceedings of the United States naval Institute. Submarines. A description of types, operations of, and accidents to submarines. S. 965.

Forskelligt. Nautical Magazine. Sea terms in common use. S. 201. In the smoking room. S. 206. Notes of the month. S. 221. A dream of what might be. S. 286.

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>Danske Farvande.</i>			
N	Tyskland	246	Ostsee, Dänische Küste. Drogden und Flintrinne. 1 : 50.000. <i>Marts.</i> 1,95 M.
<i>Østersøen.</i>			
N	Danmark	205	Østersøen. Nordlige Del. 1 : 540 000. <i>Marts.</i> Kortlærred 4 Kr., Papir 3,00 Kr
N	do.	206	— Sydlige Del. 1 : 540 000. <i>Marts.</i> Kortlærred 4 Kr., Papir 3,00 Kr.
†	do.	142	— Mellemste Del.
†	do.	143	— Nordlige Del.
R	Tyskland	40	Gewässer um Alsen. 1 : 50 000. <i>Febr.</i> 3,00 M.
R	do.	72	Ostsee. Deutsche Küste, Stettiner Haff. (Mit 2 Nebenkarten und 1 Plan). 1 : 75 000. <i>Febr.</i> 2,45 M.
N	do.	177	— Schwedische Küste. Botten Wiek, Südlicher Teil. (Mit 3 Plänen.) 1 : 200 000. <i>Marts.</i> 2,15 M.
<i>Kattegat, Nordsoen m. m., Kanalen, England.</i>			
R	do.	49	Mündungen der Jade, Weser und Elbe. (Mit Nebenkarte.) 1 : 100 000. <i>Febr.</i> 3,20 M.
R	do.	75	Elbemündung von Feuerschiff I bis Brunsbüttel, 2 Blätter. (Mit 1 Plan.) 1 : 50 000. <i>Febr.</i> Preis des Westblattes 1,60 M., des Ostblattes 1,80 M.
R	do.	211	Nordsee. Deutsche Küste. Lister Tief. 1 : 50 000. <i>Febr.</i> 1,05 M.
N	do	200	— Britische Küste. Die Themse von Gravesend bis London. 1 : 25 000. <i>Marts.</i> 1,30 M.
N	do.	222	— Britische Küste. Tyne Mündung v. Shields bis Newcastle. 1 : 10 000. <i>Marts.</i> 2,10 M.
N	Holland	205	Noordzee. Zeegaten van Vlieland, Tersehelling en Ameland. 1 : 50 000. <i>Marts.</i> f. 2,15 (annulerer tidligere Udgaver).

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
R	England	2180a	Orkney Islands, Northern portion. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	2180b	— — Southern portion. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	2496	Scotland, W., Sleat Sound. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
<i>Nordlige Ishav.</i>			
N	Tyskland	252	Nördliches Eismeer, Südwestküste von Island. (Mit 5 Plänen). <i>Marts.</i> 1: 300 000. 1,90 M.
N	Norge	B. 66	Spezialkart. Fra Fuglehuk og Ramberg til Eggum. 1: 50 000. <i>Febr.</i> Kr. 1,00.
N	do.	B. 68	Spezialkart. Fra Eggum og Gimsø til Gaukværø og og Stokmarknes. 1: 50 000. Kr. 1,00.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
N	Amerika	2141	North America. — West Coast of Newfoundland: Port au Port. <i>Jan.</i>
N	do.	2140	Newfoundland, East Coast. — Notre Dame Bay: Little Bay Island to League Rocks. <i>Jan.</i>
N	do.	2139	— — East Coast: Motion Head to Flat Rock Point, showing the Approaches to St. Johns Harbor. <i>Jan.</i>
N	do.	2277	— — South Coast. — St. Mary Bay: Salmonier River and Colinet Harbor and Adjacent anchorages. <i>Jan.</i>
N	do.	2282	— — Northeast Coast: Southern Approach to Hare Bay. <i>Jan.</i>
N	do.	2280	— — East Coast. — Notre Dame Bay: Green Head to Little Bay Island. <i>Jan.</i>
N	do.	2279	— — South Coast: Head of Fortune Bay, including Long Harbor. <i>Jan.</i>
R	do.	1353	North America. — Canada: Saint Lawrence River, Montreal to Cape St. Michel. <i>Jan.</i>
R	Frankrig	3033	De Lorient à la Gironde. Édition de décembre 1905.
R		3413	Port d'Audierne. Édition de décembre 1905.
†		2821	Des Açores aux côtes d'Europe.
<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>			
N	Amerika	2287	West Indies. — Haiti, North Coast of Santo Domingo: Monto Christi Bay. <i>Jan.</i>
N	do.	2283	— — Haiti, South Coast of Santo Domingo: Santo Domingo Harbor, with plan of Ozama River. <i>Jan.</i>
†	do.	914	— — Haiti: Santo Domingo Harbor.
R	England	1638	Gulf of Mexico, Breton Sound to Dernière Island, including the delta of the Mississippi. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
<i>Syd-Amerikas Østkyst.</i>			
R	Amerika	444	South America. — Magellan Strait: First Narrows to Broad Reach. <i>Jan.</i>

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	England	3550	South America, Rio de la Plata, River Uruguay, Juncal Island to Concordia, Parts III., IV. and V., from Concepcion del Uruguay to Concordia. <i>Jan.</i> 3 sh.
			<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i>
N	Amerika	2245	South America. — Chile, Ancud Gulf: Coman or Lep-tepu Inlet. <i>Jan.</i>
T	England	2804	— plans on the W. coast of Patagonia. Plan Port Muños Gamero added. <i>Jan.</i> 1 sh. 6 d.
			<i>Middelhavet.</i>
N	Frankrig	5270	Rade de Cagliari (Sardaigne). <i>Febr.</i>
†	do.	1126	De la tour du Pula au cap Saint-Élie. Port de Cagliari.
†	do.	1127	Du Cap Saint-Élie à la tour Capo-Boi.
			<i>Sorte Hav og Azowske Hav.</i>
R	England	2378	Black Sea, Búg River. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
			<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i>
R	England	750	India, W., Street XII., Malabar Coast from 9° 53' N. to 8° 40' N. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	2760	Sumatra, W., Street I., Acheh Head to Tyingkok Bay. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
			<i>Asiens Østkyst.</i>
R	Amerika	1303	Asia. — Coast of China and Korea and the Northern Part of the Yellow Sea, with the Gulf of Pechili and Liaotung. <i>Jan.</i>
N	England	2543	China Sea, Approaches to Singapore. <i>Jan.</i> 3 sh.
R	do.	941b	Eastern Archipelago, Sheet II., Western portion. Part I. <i>Jan.</i> 5 sh.
R	do.	942a	— — Sheet III., Eastern portion. Part II. <i>Jan.</i> 5 sh.
R	do.	1269	Cochin China, Saigon or Don-nai River Approaches. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	1601	China, Wusung River or Hvang Pu. <i>Jan.</i> 3 sh.
			<i>Japan.</i>
R	Amerika	1645	Japan, South Coast of Honshu. — Izumi Nada: Kobe and Hyogo Bays. <i>Jan.</i>
R	do.	1291	— — South Coast of Honshu: Gulf of Tokio. <i>Jan.</i>
R	do.	1697	— — West coast of Kiushu: Yatsushiro Sound and Approaches. <i>Jan.</i>
N	Japan	106	Izumi nada & Harima nada, Naikai. Plan, — Kata seto, Sumoto kō, Yura kō. <i>Septbr.</i>
N	Frankrig	5254	Baie de Kagoshima (Japon. Ile Kiushu). <i>Febr.</i>
†	do.	3718	Golfe de Kagosima.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
Forskelligt.			
N	Norge		Fortegnelse over Norske Fyre, Taagesignaler og Redningsstationer. <i>Febr.</i>
N	Amerika	31	List of Lights of the World. Vol. I. East and West coast of North and South America (excepting the United States) including the West India and Pacific Islands. 1906.
N	do.	31	Lists of Lights of the World. Vol. II. South and East coast of Asia and Africa and the East Indies, including Australia, Tasmania, and New Zealand. 1906
N	Holland		Beschrijving der Nederlandsche Kust. Tweede Druk. 1906: f. 0,50.
T	Tyskland		Nachtrag zum Handbuch der Ostküste Südamerikas vom Jahre 1902. <i>Decbr.</i> Udleveres gratis.
N	do.		Segelhandbuch für das Rote Meer und den Golf von Aden. 1. Auflage. 1906. 4,50 M.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri; Panser. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Deformation von Geschossen und Panzerplatten unter dem Einflusse von Hauptschubspannungen und Transversalschwingungen. S. 267. Die mittlere Artillerie und Tsuschima. S. 285. — Scientific American. 1. Speed and energy loss of projectiles in water. S. 190. A new british range finder. S. 190. New type of armor-piercing shell. S. 274.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Dansk Søfartstidende. Om remanent magnetisme. S. 146. — Engineering. 1. 30-ton electric derrick-crane. S. 427. — Scientific American. 1. Electric launch with recharging equipment. S. 192. Vibrationless electric light sets for yachts. S. 194. Some novel developments in wireless telegraphy. S. 229.

Fiskeri. Tidsskrift for Søværnen. Boganmeldelse. S. 215. — Revue maritime. Une baleinière de Terre Neuve à Saint-Laurent. S. 147. Division navale de Terre-Neuve et d'Islande. S. 172.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsævæsen, Vandbygningsvæsen. Engineering. The buoying and lighting of navigable channels. S. 437. — Yacht. La rade de Toulon. S. 145. — Scientific American. 1. For a high level lock canal. S. 186. A change of front. S. 206. Some lessons from the past at Panama. S. 206. Gatun dam, the key to the channel problem. S. 206. A trip through the Panama Canal in 1915. S. 212.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Engineering. 1. Shipping competition and legislation. S. 247. — Hansa. Navigationslehrer als seemännische Gutachter. S. 123. — Marine Rundschau. Die deutsche Industrie in China und ihre Aussichten. 335. — Yacht. La nouvelle loi sur la marine marchande. S. 142, 157. Chronique de la marine marchande. S. 142, 157, 172, 191, 211. La loi sur les effectifs de la marine du commerce. S. 148. Nouvelles tables du Veritas. S. 209. Avons-nous trop de chantiers? S. 209. — Scientific American. 1. The shipping bill in a nutshell. S. 226.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Teknisk Forenings Tidsskrift Professor Hannibal Jespersen. S. 321. — Revue maritime. Les flottes espagnoles des Indes aux XVI et XVII siècles. S. 5. — Marine Rundschau. Nelson und die Schlacht von Trafalgar. S. 259. — Scientific American. 1. Mikkelsen's arctic expe-

dition. S. 207. A dash for the Pole in an airship. S. 270. — *Geographical Journal. Recent antarctic expedition. S. 259. — *Petermanns Mitteilungen. Mylius Erichsen. Plan der Danmark-Expedition nach der NO-Küste von Grönland. S. 45.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søværnen. De Forenede Staters Marine. S. 181. — Vort Forsvar. Aarets Havarier. Nr. 660. — Norsk Tidsskrift for Søværnen. Fra fremmede mariner. S. 80. — Engineering. 1. The french navy. S. 340. The new scouts. S. 446. »Naval engineers and admiralty policy. S. 450. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 349. — United Service Magazine. Mental sterility afloat. S. 613. The naval policy of Germany. S. 617. — Revue maritime. Le cuirassé n'a pas fait faillite. S. 5. Le controle du parlement sur le budget de la marine. S. 25. — Yacht. Ce que va discuter le conseil supérieur. S. 129. Le cuirassé-croiseur de M. Bos. S. 130. Marines militaires de l'étranger. S. 135, 162, 206. Correspondances des ports. S. 139, 150, 163, 188, 197. L'accroissement des marines de guerre en France et en Allemagne. S. 150. La discussion générale du budget de la marine. S. 159. Le projet de budget de la marine italienne pour 1906—1907. S. 165. Quelques remarques sur la discussion du budget de la marine. S. 177. Le scout anglais »Aftentive«. S. 184. Nos ports actuels et nos futurs cuirassés. S. 191. L'organisation nouvelle de nos forces navales métropolitaines. S. 195. La division navale russe de Vladivostok. S. 208. — Marine Rundschau. Die Bedeutung des moralischen Elements in Heer und Flotte. S. 312. Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1904—05. S. 324. Die englische Marine 1805 und 1905. S. 339. Rundschau in allen Marinen. S. 344. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Der französische Marinevoranschlag pro 1906. S. 253. Fremde Kriegsmarinen. S. 294. — Scientific American. 1. The new british battleship »Dreadnought«. S. 208. The new armored cruiser »Tennessee«. S. 230. Mounting the 12-inch guns of the »Connecticut«. S. 249. A quart measure in a pint pot. S. 266.

Lystsejlad. Yacht. La nouvelle jauge internationale. S. 131, 154, 169, 179, 198. Nouvelles et faits nautiques. S. 136, 152, 167, 184, 204. Le yawl auxiliaire anglais »Banzai«. S. 149. Le meeting de Monaco. S. 146. Quelques mots sur la jauge internationale. S. 175. Pardessus La Manche. S. 187. — Scientific American. 1. Sixty miles an hour on the water. S. 187. Hydroplane boats: latest type of high speed craft. S. 188. A motor paddle-wheel for small boats. S. 189. The »Motogodille« a motor device for propelling small boats. S. 189. A serviceable twin-

screw motor boat. S. 193. Air surface hydroplanes for motor boats. S. 210. A simple and speedy motor sleigh. S. 269.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Hansa. Über Tropenkrankheiten im Seeverkehr. S. 127, 139. Irrespirable Luft in Schiffsräumen. S. 151. — Marine Rundschau. Ärztliche Erfahrungen aus dem russisch-japanischen Seekriege. S. 289. — Scientific American.¹. Sanitation of the Panama canal zone. S. 214.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Über Wärme- und Verbrennungsmotoren. S. 274. — Scientific American.¹. A typical-two-cycle marine motor. S. 192. A sixteen-cylinder motor-boatengine of 180 horse-power. S. 193. The new »speedway« marine engine. S. 192. Steam turbine economy. S. 226.

Meteorologi. Hansa. Wasserhosen. S. 164.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Tidsskrift for Søværnen. Et Loddeapparat til større Dybder. S. 204. — Hansa. Das schwedische Signallot (Sjöstrand Patent). S. 148. Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis. S. 159, 173. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das Ende der Mondstrecken. S. 289. — *Nature. 1899. American observations of the total solar eclipses of 1900 and 1901. — *Annalen der Hydrographie. Zur Höhenberechnung. S. 127. Rechenverfahren zur Böhlerschen Basismessung. S. 131.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). Engineering.¹. The P. and O. twin-screw steamer »Mooltan«. S. 413. Vessels for colonial service. S. 462. — Yacht. Le quatre-mâts américain Argus. S. 141. Le brise-glace canadien »Montcalm«. S. 163. Le paquebot »La Provence«. S. 170. Les remorqueurs »Bizertin«, »Lisbonien« et »Marocain«. S. 210. — Scientific American.¹. The new Cunarders. S. 270.

Skolevæsen. Hansa. Rang- und Gehaltsverhältnisse preussischer Navigationslehrer. S. 161. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das nautische Schulwesen Argentiniens. S. 293.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. United Service Magazine. The burden of armaments. S. 620. — Yacht. La division Enquist à Tsushima. S. 186.

Søopmåling og Farvandsbeskrivelse; Gradmåling. Scientific American.¹. The color of water. S. 190. — *Annalen der Hydrographie. Über Tiefenangaben in Seekarten. S. 122.

Søret og Søfartslove. Dansk Søfartstidende. De internationale Søvejsregler. S. 111.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Hansa. Ausschwingvorrichtung für Rettungsboote. S. 140. — Marine Rundschau. Die Hebung der russischen Schiffe in Port Arthur und

Tschimulpo durch die Japaner. S. 304. — Scientific American. 1.
The governments' gasoline lifeboats. S. 233.

Torpedo- og Søminevæsen. Le contre-torpilleur anglais • Wear^a.
S. 203. — Scientific American. 1. A triplescrew motortorpedo boat.
S. 190.

Undervandsbaade. Fremstil undervandsbaadens rolle i sjø-
krigen, særlig med norske forhold for øie. S. 53.

Forskelligt. Tidsskrift for Søvæsen. Officerernes Idrætsfor-
ening. S. 212. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Forskelligt. S. 95.
— Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 373. — Scientific Ame-
rican. 1. What's in a name? S. 246.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri, Panser. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Ein Beitrag zur Bestückungsfrage von Schlachtschiffen und Panzerkreuzern. S. 344. Über Verbesserungen in der Organisation und der praktischen Ausbildung des französischen Marine-Artilleriepersonales. S. 391. — Scientific American. 1. The «Kearsarge» disaster. S. 342.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Ingeniøren. 100 Tons elektrisk Kran. S. 131. — Norsk Tidsskrift for Søværnen. Elektriske ulemper. S. 77.

Fiskeri. Dansk Fiskeritidende. Fra Island. S. 146. — Yacht. Quelques réflexions sur le sort de nos pêcheurs. S. 215.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Havneforhold i Livorno. S. 167. — Teknisk Forenings Tidsskrift. Fyrvæsenets Udvikling i Danmark. S. 5. — Scientific American. 1. An apparatus for recording the oscillations of lighthouse towers. S. 304.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Engineering. 1. French shipping subsidies. S. 588. — Nautical Magazine. The new merchant shipping bill. S. 254. Questions for masters and officers. S. 285. 368. — Revue maritime. Marine marchande. S. 91. 171. 385. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 227. 245. 260. 275. La loi sur la marine marchande. S. 257. La nouvelle loi sur la marine marchande. S. 268.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Geografisk Tidsskrift. Plan til en dansk Skibs- og Slædeexpedition til Grønlands Nordostkyst. S. 195. Den naturvidenskabelige Station ved Vassijaure i Torne Lapmark. S. 227. — Nautical Magazine. The aptitude of the seaman. S. 251. Charts, ancient and modern. S. 258. 351. The Northwestpassage and magnetic pole. S. 270. «Captain» or «Master». S. 274. Pertinent personalities. S. 292. 371. Obituary. S. 302. 384. — Revue maritime. Incendie de la frégate «La Nymphé» en 1757. S. 5.

Krigsmarine. Engineering. 1. American naval examples. S. 489. The japanese battleship «Kashima». S. 491. The japanese navy. S. 561. The navy and the protection of commerce S. 555. Standardisation of naval machinery. S. 587. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 559. — Marine française. La vérité sur le programme naval. S. 41. L'ouvrier des ar-

senaux de la marine. S. 53. Le recrutement de l'armée de mer et le service de deux ans. S. 60. — Revue maritime. introduction à l'organisation administrative et financière de la marine allemande. S. 5. Comparaison des cuirassés d'escadre les plus récents. S. 314. Le croiseur. S. 320. Les constructions navales anglaises en 1905. S. 337. Renseignements communiqués par l'état-major général. S. 358. — Yacht. Le cuirassé japonais «Kashima». S. 222. Correspondances des ports. S. 225. 236. 256. 274. 260. 275. Le budget de la marine au sénat. S. 231. Le croiseur-cuirassé allemand «Scharnhorst». S. 235. Marines militaires de l'étranger. S. 244. 269. Le cuirassé hollandais «Tromp». S. 268. — Marine Rundschau. Die Bedeutung des moralischen Elements in Heer und Flotte. S. 411. Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1904—05. S. 443. Der englische Marineetat 1906—07. S. 464. Rundschau in allen Marinen. S. 492. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Reformen in der englischen Kriegsmarine 1903—1905. S. 317. Fremde Kriegsmarinen. S. 379. — Scientific American. 1. Uniformity in battle-ships. S. 322.

Lystsejlad. Yacht. La nouvelle jauge internationale. S. 217. Nouvelles et faits nautiques. S. 224. 237. 254. 271. La jauge des yachts de course. S. 247. Le raid maritime de la riviera. S. 273.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Revue maritime. Étude sur les canots automobiles en 1905. S. 14. Note au sujet de la production de la fumée sur les bâtiments de guerre. S. 47. Moteurs à explosions et machines à vapeur appliqués à la navigation. S. 62. — Yacht. Hélice à pas réglable. S. 244. La question des turbines. S. 263. — Marine Rundschau. Über Wärme- und Verbrennungsmotoren. S. 426. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Doppelender-Wasserrohrkessel. S. 372. — Scientific American. 1. More light on turbine economy. S. 302.

Meteorologi. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Ein Apparat zur Bestimmung der wahren Windrichtung und Windgeschwindigkeit zur See. S. 376.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Stedlinier. S. 196. — Revue maritime. Note sur la construction d'un monogramme à points alignés pour le calcul de l'équation des hauteurs correspondantes du soleil. S. 48. — Hansa. Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis. S. 185. 198. Lotapparate für Wassertiefen bei hartem und schlickhaltigem Grunde (System Schröder). S. 225.

Signalvæsen. Nautical Magazine. The report of signalling committee. S. 359. — Hansa. Unterwasser-Signale. S. 175. — Mit-

teillungen aus dem Gebiete des Seewesens. Vorschläge zur Erweiterung des Simonschen Nachtsignalsystems für Merkantilschiffe. S. 364.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Nautical Magazine. Stability information for commanding officers. S. 262. Modern merchantmen, their design and construction. S. 333. Ships' compositions. S. 349. — Yacht. Les nouveaux Cunarders. S. 237.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Dansk Søfartstidende. De engelske Flaademanøvrer. S. 178. — Journal of the Royal United Service Institution. »In the event of war with one or more naval powers, how should the regular forces be assisted by the auxiliary forces and the people of the kingdom?» S. 387. 435. 465. 492. 528. — Nautical Magazine. On board the Sadzanami S. 280. 354. — Revue des deux Mondes. La défense de l'Indo-Chine. S. 789. — Revue maritime. Essai sur quelques principes de tactique générale pour le combat d'escadre. S. 105. — Marine Rundschau. Die englischen Flottenübungen Januar—Februar 1906. S. 478. Der Kampf um die Seeherrschaft. S. 513.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Marine Rundschau. Die wissenschaftlichen Aufgaben für S. M. S. »Planet«. S. 457.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Revue maritime. Statistique des naufrages et autres accidents de mer pour l'année 1904. S. 55.

Torpedo- og Søminevæsen. Yacht. L'action de la torpille automobile. S. 258. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Ein Torpedoboot mit Petroleummotoren. S. 374.

Undervandsbaade. Yacht. Les nouveaux sous-marins anglais. S. 268. Scientific American. 1. The organisation of the submarine flotilla of the british fleet. S. 302.

Forskelligt. Nautical Magazine. In the smoking room. S. 287. Notes of the month. S. 299. Salvage of the seanut. S. 309. Forbidden banns. S. 391.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri, Panser. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Principer for bestemmelsen af antallet af lette h. k. og deres anvendelse paa kystbefæstninger samt de bedste metoder for ildledning til opnaaelse af effektiv ild. S. 105. Skydning i den engelske marine. S. 130. — Revue maritime. Historie de la ballistique extérieure à la commission de Gavre. S. 411.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Scientific American. 1. Directed wireless telegraph messages. S. 430.

Fiskeri. Revue maritime. La conservation des produits de la pêche destinés à l'alimentation. S. 527. Yacht. Indications océanographiques à l'usage des pêcheurs. S. 281.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Ingeniøren. Aarhus Havns paabegyndte Udvidelse. S. 169. En ny Bro paa Orlogsværftet S. 189.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Nautical Magazine. Shipping in parliament. S. 407. Questions for masters and officers. S. 449. — Yacht. Le crédit maritime. S. 291. Chronique de la marine marchande. S. 292. 309. 324. 339. 357. — Yacht. Les gros tonnages de la marine de commerce et la limitation. S. 343. — Hansa. Die japanische Handelsflotte nach dem Kriege. S. 269.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Nautical Magazine. Forty-five years in command. S. 329. Last voyage of the S. S. Carlisle. S. 342. The gulf stream. S. 435. Pertinent personalities. S. 453. — United Service Magazine. Gun salutes in the old navy. S. 133. — The duty of the flag. S. 17. — Revue maritime. Une bataille de Navarin. — Lepante ignorée. S. 405. — Marine Rundschau. Die Gefechtsinstruktionen der englischen Flotte und die Seeschlachten des 18. Jahrhunderts. S. 531. — Proceedings of the United States naval institute. The administration of the Massachusetts and Virginia navies of the american revolution. S. 131. The dawn of navigation and its books, theories and instruments. S. 209.

Krigsmarine. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Fra fremmede mariner. S. 136. — Engineering. 1. The japanese battleship «Katori». S. 614. The relative speed of naval construction. S. 623. The standardisation of naval machinery. S. 649. 761. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 699. — Nau-

tical Magazine. The royal naval reserve-regulations regarding promotion. S. 364. The new japanese battleships. S. 411. — United Service Magazine. The speed of men-of-war. S. 117. Ten years of naval administration. S. 1. The growth of the american navy since the war with Spain. S. 233. — Revue maritime. Les marines de guerre de la république argentine, du Chili et du Brésil dans les deux dernières années. S. 477. — Lancement de navires de guerre en 1905 (non compris les torpilleurs). S. 497. Renseignements communiqués par la 1^{re} section de l'état-major général. S. 500. — Yacht. La future répartition de nos forces navales. S. 299. 327. Correspondances des ports. S. 284. 305. 316. 329. 356. Marines militaires de l'étranger. S. 307. 336. Questions de soldes. S. 311. Les nouveaux cuirassés américains. S. 322. Ce qu'a décidé le conseil supérieur. S. 279. Le cuirassé américain «Illinois». S. 286. Les éclaireurs d'escadre. S. 289. Le musée naval de Berlin. S. 334. Un dernier mot sur la future répartition de nos forces navales. S. 354. — Marine Rundschau. Der Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für 1906 vor den gesetzgebenden Körperschaften. S. 593. Rundschau in allen Marinen. S. 613. 734. Der britische Staatshaushalt und die Reichsverteidigung. S. 659. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Budgetvoranschlag der italienischen Kriegsmarine für das Jahr 1906—07. S. 403. Fremde Kriegsmarinen. S. 482. — Proceedings of the United States naval Institute. Promotion by selection (Prize Essay). S. 1. The purchase system of the navy. S. 95. The civil and the military authority. S. 127. Considerations affecting the determination of a naval programme. S. 173. The alarming condition of the navy personnel-responsibility and remedy. S. 285. A letter of explanation (Discussion). Professional notes. S. 327. — Scientific American. 1. Rebuilding of the russian navy. S. 410.

Lystsejlad. Yacht. La jauge internationale. S. 295. 337. 353. Nouvelles et faits nautiques. S. 287. 302. 318. 335. 351. Bateau américain pour la Sonderklasse. S. 331. Les yachts rapides à moteur à New-York. S. 331.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Om Lægeundersøgelse ved Mønstring. S. 208. — Marine Rundschau. Seekrieg und Alkohol. S. 697.

Maskinvæsen. (Maskinprøve-Togter se Kriegsmarine). Yacht. Le remorqueur de l'état «Dolmen». S. 315. L'emploi des turbines dans la marine du commerce. S. 315. — Proceedings of the United States naval Institute. Remarks on screw propulsion. S. 165.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Stedlinier. S. 217. — Tidsskrift for Søvæsen. En Maade at ophæve

Halvcirkel-Deviation B med en Magnet og lodret blødt Jern (Flinders Barre) S. 226. — Hansa. Längenbestimmung zur See aus Mondhöhen ohne Chronometer. S. 256. Das Journal der deutschen Seewarte für zwei Chronometer. S. 280. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über moderne terrestrische Nautik. S. 418.

Signalvæsen. Norsk Tidsskrift for Søværnen. Undervandslyd-signalering. S. 121. Forandring i de internationale styringsregler. S. 134. — Hansa. Lichter und Signale der Fischerfahrzeuge. S. 268.

Skibbyggeri, Skibsudrustning (Afløbning se Krigsmarine). Engineering. 1. The Cunard liner «Lusitania». S. 729. — Nautical Magazine. Estimates of cargo steamers. S. 415. Modern merchantmen, their design and construction. S. 440. — Yacht. Le paquebot anglais «Mooltan». S. 301. Le paquebot «La Provence». S. 290. Les chalands automoteurs. S. 339. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Anwendung von Korrektionskurven zur Richtingstellung des Konstruktionsplanes eines Schiffes. S. 463. Die neuesten Transportdampfer auf den nordamerikanischen Seen. S. 466. Ein neuartiger Kohlenlichter für Überschiffen von Kohle auf Kriegsschiffe im Hafen. S. 481. — Scientific American. 1. Curiosities of naval architecture — round ships and globular vessels. S. 368.

Skolevæsen. Engineering. 1. The new scheme of naval training. S. 657. Naval training. S. 732. — Yacht. Le bâtiment-école d'application de la marine marchande. S. 308. — Marine Rundschau. Ein Beitrag zur Schulschiffsfrage. S. 706.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Tidsskrift for Søværnen. Admiral Nebogatows Forsvar. S. 239. — Norsk Tidsskrift for Søværnen. Roschdestvensky som chef for stillehavseskadren. S. 113. — Journal of the Royal United Service Institution. The development of international strategy since 1871 and its present conditions. S. 637. A new tactical system applied to the russo-japanese war. S. 678. — Nautical Magazine. Efficiency. S. 423. — United Service Magazine. The empire, the state, and the individual. S. 142. England and Germany. A contrast. S. 27. Notes on imperial federation for defence. S. 103. 337. Five hours in the hands of the mutineers. S. 244. The land defences of the coast batteries. S. 251. — Marine Rundschau. Darstellung der Schlacht in der japanischen See am 27—28. Mai 1905. S. 651. Reserven im Seekriege. S. 684. — Proceedings of the United States naval Institute. Gleanings from the Sea of Japan. S. 47.

Søopmaaling og Farvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Revue des deux Mondes. Le sol de l'océan. S. 431. — Yacht. Tracé continu des fonds dans les opérations hydrographiques. S. 329.

Søret og Søfartslove. Marine Rundschau. Das internationale Schiedsgericht. S. 719.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Tidsskrift for Søvæsen. Strandingsstatistik for Island 1879—1903. S. 217. — Hansa. Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen. S. 261. 273. 286. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Hebung des russischen Kreuzers Varjag im Hafen von Tschemulpo. S. 457.

Torpedo- og Søminevæsen. Yacht. La guerre de mines. S. 346. — Marine Rundschau. Turbineanlagen für Torpedoboote. S. 581. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Organisation der Torpedobootsflotillen in der frazösischen Kriegsmarine. S. 469. Der neue Turbinetorpedo. S. 479.

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

Adgang til Benyttelsen af Biblioteket og 1ste Afdelings Læseværelse (Bredgade 28) tilkommer alle tjenstgørende Officerer og 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.

Rettelse.

S. 230 L. 6 f. o. staar: $d^1 = e$ læs: $d^1 = o$.

S. 235 L. 10 f. o. staar 8^o_s , læs 8^o_o .

S. 235 L. 19 f. o. staar Syd, læs Øst.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri, Panser. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über die Brandwirkung moderner Geschosse. S. 564. — Rivista marittima. Alcune considerazioni sul tiro navale. S. 223. — Scientific American. 1. The armament of the »Dreadnought«. S. 515. The government as an armor-plate manufacturer. S. 22.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Norsk Tidsskrift for Søværnen. De nyeste fremskridt paa gnisttelegrafiens omraade. S. 153. — Scientific American. 1. Transatlantic wireless telegraph troubles. S. 510.

Fiskeri. Tidsskrift for Søværnen. Fiskeri og Fiskerinspektion i danske Farvande. S. 335. — Yacht. Les chalutiers et la loi du 19 avril 1906. S. 423.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Ingenløren. Læmolerne ved Vorupør og Hanstholm. S. 197. Et Tovbaneanlæg over en Skibsbedding. S. 205. Dansk Ingeniørenings Vestkysttur. S. 215. — Engineering. 2. The Haslar floating dock for submarine boats. S. 57. — Scientific American. 1. The diamond shoals lighthouse. S. 251. A one-hundred-ton derrick crane for fitting our vessels. S. 515. A lock canal for Panama. S. 530.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Nautical Magazine. The present condition of the french mercantile marine. S. 18. Shipping in parliament. S. 1. Questions for masters and officers. S. 51. — Revue maritime. Bulletin de la marine marchande. S. 185. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 372. 388. 405. 420. 436. 452. — Rivista marittima. Per il nuovo assetto marittimo. S. 19. Marina mercantile. S. 154. 357. 552. Le riforme del codice per la marina mercantile. S. 253.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Nekrolog. S. 257. Kaptajn S. J. Haae Laub. S. 291. — Ingeniøren. Aktieselskabet Burmelster & Wain. 1846—1906. S. 245. — Nautical Magazine. London to Calcutta. S. 5. Pertinent personalities. S. 54. — Revue maritime. Historique du gouvernail. S. 5. Etude sur l'histoire de la marine italienne. S. 37. — Yacht. Transit du dock Dewey par le canal de Suez. S. 372. Le voyage du »Daniel Gnestier« d'Arcachon à Marseille. S. 402. 418. — Hansa. Professor Dr. v. Neumayer zu seinem 80. Geburtstage. S. 299. 310. — Marine Rundschau. Wirtschaftliche und politische Eindrücke

aus Mittelamerika. S. 816. Untergang der deutschen Hanserechte in England, Schliessung des Stalhofes zu London 1598. S. 850. — Scientific American. 1. A decade of wireless telegraphy. S. 490. The galleys of lake Némi. S. 25.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søværnen. Fra fremmede Mariner. S. 279. — Norsk Tidsskrift for Søværnen. Fra fremmede mariner. S. 184. — Engineering. 1. British battleship strength. S. 825. The government and the navy. S. 49. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 810. — Marine française. Conséquences économiques & politiques du nouveau programme naval. S. 81. La crise de l'arsenal de Toulon. S. 91. Le recrutement de l'armée de mer et le service de deux ans. S. 93. — Revue des deux mondes. Le charbon au point de vue naval. S. 329. — Revue maritime. Essai sur une organisation méthodique du service administratif de la flotte armée. S. 151. Moins d'hommes! Plus de bateaux!! S. 5. L'influence de l'inscription maritime sur la puissance navale de La France. S. 48. Renseignements communiqués par la 1^{re} section de l'état-major général. S. 129. — Yacht. Marines militaires de l'étranger. S. 364. 402. 435. Le port de Cherbourg et les cuirassés de 18000 tonnes. S. 365. Correspondances des ports. S. 369. 386. 396. 413. 432. 449. Les transports auxiliaires italiens Sterope et Bronte. S. 371. L'administration centrale de la marine, une réforme en cours. S. 375. Le croiseur cuirassé «Rurick». S. 380. Les mécaniciens de la marine en France et à l'étranger. Encore les éclaireurs d'escadre. S. 407. Vedette automobile pour la marine italienne. S. 416. Lancement du cuirassé anglais «Agamemnon». S. 417. L'administration de la marine. S. 439. Le nouveau bassin d'expérience de la marine. S. 442. — Marine Rundschau. Der Panzerkreuzer als Flottentyp. S. 779. Die Personalreformen in der englischen Marine. S. 827. Rundschau in allen Marinen. S. 864. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das englische Marinebudget 1906/07. S. 513. Diskussion über das französische Marinebudget. S. 550. Fremde Kriegsmarinen. S. 577. — Rivista marittima. Le costruzioni navali moderne. S. 5. Marina militare. S. 117. 317. 523. Un fuggevole sguardo alla marina tedesca. S. 243. Studio sulle navi di linea. S. 451. — Scientific American. 1. Strength of the japanese navy. S. 470. The british naval programme for 1906. S. 491. Making the flags of our warships. S. 533.

Lystsejlad. Nautical Magazine. The yachting season. S. 39. — Yacht. Les modèles des trois «Shamrock». S. 365. Nouvelles et faits nautiques. S. 366. 384. 398. 414. 430. 446. La nouvelle conférence pour la jauge internationale à Londres. S. 380. La fête

nautique du «*Matin*». S. 395. Par dessus La Manche. S. 401. La croisière de New-York aux Bermudes. S. 412 — *Scientific American*. 1. Ocean races for small boats. S. 490.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. *Rivista marittima*. La neurastenia nella vita di bordo. S. 431.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). *Engineering*. 2. Forced lubrication in naval machinery. S. 12. — *Rivista marittima*. Motori marini a combustione interna. S. 53. Un nuovo tipo di indicatore continuo. S. 83. — *Scientific American*. 2. Statistics of turbine-propelled vessels. May 1. 1906. S. 5. An improved turbine. S. 13.

Meteorologi. **Annalen der Hydrographie*. Periodische Schwankungen der Eistrift bei Island. S. 148. Spiegelungs- und Refraktionserscheinungen an der See. S. 181. — **Nature*. Nr. 1906. Balloons and kite in the service of Meteorology.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. *Tidsskrift for Søværnen*. Misvisningsundersøgelser og magnetiske Forstyrrelser i de islandske Farvande. S. 260. — *Dansk Søfartstidende*. Stedlinier. S. 266. — *Hansa*. Das Journal der Deutschen Seewarte für zwei Chronometer. S. 292. — *Marine Rundschau*. Über den Gebrauch von Seekarten. S. 838. — *Rivista marittima*. Recenti studi sulle variazioni della depressione dell' orizzonte del mare. S. 77. 269. Circa la retta di altezza. S. 513. — **Annalen der Hydrographie*. Über den Zweck der Deviationskoeffizienten. S. 182. — **Petermanns Mitteilungen*. Ein neuer Vorschlag für den Netzentwurf topographischen Karten. S. 92.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). *Nautical Magazine*. Estimates of cargo steamers. S. 415. Weights and measures on board ships. S. 11. *Scientific shipbuilding in Japan*. S. 45. Modern merchantmen, their design and construction. S. 22. — *Yacht*. Bateaux norvégiens de petit tonnage. S. 347. Le quatre-mats barque de 600 tonneaux à moteur «*Marie Gilbert*». S. 436. — *Hansa*. Über Wasserballast, seine Beziehungen zur Stabilität und zur Vermessung der Schiffe. S. 319. — *Scientific American*. The latest and largest steamships. S. 496.

Skolevæsen. *Marine Rundschau*. Meinungs-austausch zu dem Aufsatz: Ein Beitrag zur Schulschiffsfrage. S. 860.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. *Engineering*. 2. The command of the sea. S. 16. — *Nautical Magazine*. Narrative of the sole survivor of the *Borodino*. S. 15. — *Revue maritime*. Réflexions sur la stratégie maritime. S. 30. La défense de l'amiral Nobogatoff. S. 110. — *Yacht*. Les manoeuvres d'armée navale en 1906. S. 378. 426. Les manoeuvres navales anglaises. S. 394. 410. 433. 444. — *Marine Rundschau*.

Die englische Seemachtpolitik und die Versorgung Grossbritanniens in Kriegszeiten. S. 804. Die Flottenstützpunkte und die Verteidigung der Kolonien Frankreichs. S. 845.

Søret og Søfartslove. Nautical Magazine. Article 18 of the Rule of the Road. — Rivista marittima. Abbordi. S. 97.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Søfartstidende. Engelhardts Redningsbaad. S. 291. — Nautical Magazine. H. M. S. Montagu — and the lesson. S. 47. — Yacht. Le naufrage du cuirassé anglais «Montagu». S. 379. 398. — Hansa. Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen. S. 298. Rätselhafte Schiffsuntergänge aus neuester Zeit. S. 316. Stromversetzungen oder Kompassstörungen? S. 329.

Torpedo- og Søminevæsen. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Flugtskydning med torpedoer. S. 167. Viratoren. S. 173. — Yacht. Les inscriptions générales de nos flottilles de torpilleurs. S. 359. — Mittellungen aus dem Gebiete des Seewesens. Versuche zur Ermittlung des Einflusses der Wassertiefe auf die Geschwindigkeit von Torpedobootszerstörern. S. 530.

Undervandsbaade. Revue maritime. Accidents de sous-marins. S. 93.

Forskjelligt. Tidsskrift for Søvæsen. Sølieutenant-Selskabets Virksomhed i Forsamlingsaaret 1905—1906. S. 333. — Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Forskjelligt. S. 147. — Nautical Magazine. Sea songs and chanties. S. 431. In the smoking room. S. 445. Notes of the month. S. 460. Chart room yarns. S. 467. Sea melody. S. 28. — Yacht. Journal de bord d'un monotype. S. 382. — Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 636. 756. 888. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 167. 371. 568.

Tilgang til Biblioteket.

Januar Kvartal 1906.

Iste Afdeling.

Almanach für die k. u. k. Kriegsmarine. Pola. 1906.

Haandbog for Søværnet. 1906. (Tilsendt.)

XII Nachtrag zum Bücher-Verzeichniss der Haupt-Bibliothek der Kaiserlichen Marine-Akademie und Schule. Kiel. 1905. (Tilsendt.)

Hohlenberg, J. S., »En Erindring fra 1849«. (Meddelt i Sølieutenantselskabet.) (Manuskript.) (Tilsendt.)

- Hohlenberg, J. S., »Nogle Erindringer fra 1ste slesvigske Krig«. (To Foredrag holdte i Søofficersforeningen.) (Manuskript.) (Tilsendt.)
- Weyer, B., Taschenbuch der Kriegsflotten. VII. Jahrg. 1906.
- Kjøbenhavns Huse og Indvaanere efter Branden 1728. Kjøbenhavn MDCCCCVI. (Tilsendt.)
- Holm, E. Danmark-Norges Historie under Kristian VII. Kjøbenhavn 1906.
- Fortegnelse over Det kgl. Garnisonsbibliothek. II. Tillæg. Kjøbenhavn 1905. (Tilsendt.)
- Flaggenbuch. Reichs-Marine-Amt. Berlin 1905.
- Eidem, O., & Lütken, O., Vor Sømagts Historie. Norske Udgave. Kristiania og København 1906. (Tilsendt.)
- Troels-Lund, De tre nordiske Brødrefolk. København 1906.
- Opmaaling af Island 1902/1904. (25 Blade.) (Generalstaben.) (Tilsendt.)

2den Afdeling.

- Report on Admiralty Surveys for the year 1904. London 1905. (Tilsendt.)
- Der Pilote Nr. 31. (Tilsendt.)
- Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Bulletin Nr. 4. Maj 1905. — Rapports. Vol. IV. 1904—05. — Publications de circonstance Nr. 28—32. (Tilsendt.)
- Meddelelser om Grønland. Hefte 32. (Tilsendt.)
- Kjøbenhavns Havns Statistik 1905. (Tilsendt.)
- Aus See nach Bremen-Stadt. Wegweiser für Schiffsführer. 1906. 18. Jahrgang. Bremen 1906. (Tilsendt.)
- Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution for the year 1904. (Tilsendt.)
- Samling af Love og Bestemmelser, som angaa Søværnet 1905. (Tilsendt.)
- Macking, L., Die Eistrift aus dem Bereich der Baffin-Bai beherrscht von Strom und Wetter. Berlin 1906.
- Ostenfeld, C. H., Skildringer af Vegetationen i Island. III—IV. København 1905. (Tilsendt.)
- Foster, W., The Journal of John Jourdain, 1608—1617. Hakluyt Society. Cambridge 1905.
- Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Publications de circonstance Nr. 33. 34. (Tilsendt.)
- Beretning til Landbrugsministeriet fra den danske biologiske Station XIII. 1903 og 1904. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt.)
- Lov om midlertidig Lønningsforbedring til forskellige lavere lønnede Embeds- og Bestillingsmænd under Søværnet m. m. (Tilsendt.)

- Anordning indeholdende en forandret Affattelse af Artikel 9 i Anordning af 22de Januar 1897 angaaende internationale Søvejs-Reglers og Nød-Signalers Anvendelse af danske Skibe. (Tilsendt.)
- Verordnung vom 5. Februar 1906, betreffend die Ergänzung und Abänderung der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoszens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897. (Tilsendt.)
- Meddelelser fra Direktoratet for den kongelige grønlandske Handel. I. (Tilsendt.)
- Mylius-Erichsen, Kap York. Foredrag. København 1905. (Tilsendt.)
- Nordstedt. Botaniska Notitser för År 1904. Lund 1904. (Tilsendt.)
- Børgesen, Om Færøernes Algevegetation. Et Gensvar 1 & 2. (Tilsendt.)
- Knudsen, Vejledning ved de Medico - fysiske Øvelser. Kjøbenhavn 1901. (Tilsendt.)
- Crone, Flux et reflux des mers qui environnent le Danemark, L'archipel de Féroé, l'Islande et le Groenland. Copenhague 1906. (Tilsendt.)
- Bruun, Generalstabens Opmaaling paa Island. København 1905. (Tilsendt.)
- Árbók hins Íslenzka Fornleifafélags 1903. Reykjavik 1903. (Tilsendt.)
- Bruun, Studier af Nordboernes Kulturliv. Íslenzkir Kvenbúningar. (Tilsendt.)
- Orlogsværftets Driftsplan for Finansaaret 1906—07. (Tilsendt.)
- Ostenfeld, C. H., C. Wesenberg-Lund. A regular fortnightly exploration of the plankton of the two Icelandic lakes, Thingvallavatn and Myvatn. Edinburgh 1906. (Tilsendt.)
- La Bussola a liquido Magnaghi, modificata, (descrizione e compensazione), Istituto Idrografico. Genova 1904. (Tilsendt.)
- Drechsel, Fiskeri-Beretning for Finansaaret 1904—1905. (Tilsendt.)
- Gezeitentafeln für das Jahr 1907. Berlin 1906. (Tilsendt.)
- Lov om Ændring i Lov af 13de Marts 1903 om Tillæg til Lov om Lodsvæsenet af 23de Juni 1879. Kjøbenhavn 1906. (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 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>Danske Farvande.</i>			
N	Danmark	210	Sundet 1 : 130 000. <i>Maj.</i> Pris Kortlærred 4,00 Kr. Papir 3,00.
N	do.	211	Kattegat 1 : 275 000. <i>Maj.</i> Pris Kortlærred 4,00 Kr. Papir 3,00.
<i>Ostersøen.</i>			
R	Tyskland	30	Deutsche Küste: Kieler Bucht 1 : 100 000. <i>Apr.</i> M. 2,55.
<i>Nordlige Ishav.</i>			
N	England	3552	White Sea: Approaches to Shuya River. <i>Marts.</i> 3 sh.
<i>Kattegat, Nordseen m. m., Kanalen, England.</i>			
R	England	1185	River Thames: Sea Reach. <i>Febr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	1178	England W.: Trevoise Head and Bull Point. <i>Febr.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	3517	Scotland E.: Logie Hd. to Nairn. <i>Febr.</i> 3 sh.
R	Tyskland	68	Nordsee; Deutsche Küste: Innen Jade 1 : 25 000. <i>Apr.</i> M. 2,45.
R	do.	203	Nordsee; Britische Küste: Great Yarmouth und Lowestoft Reeden (mit 2 Plänen) 1 : 50 000. <i>Apr.</i> M. 1,65.
R	do.	230	Nordsee; Britische Küste: Aberdeen Hafen 1 : 7 500. <i>Apr.</i> M. 1,05.
N	do.	201	England, Ostküste: Ansteuerung von Harwich (mit 2 Plänen) 1 : 50 000. <i>Maj.</i> M. 1,70.
N	do.	206	England, Ostküste: Humber Mündung (mit 2 Plänen) 1 : 50 000. <i>Maj.</i> M. 1,90.
N	do.	233	Schottland Ostküste: Inverness und Cromarty Firth 1 : 50 000. <i>Maj.</i> M. 1,50.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	Tyskland	270	Englischer Kanal: Hafen von Poole (mit 1 Plan) 1:20 000. <i>Maj.</i> M. 1,65.
N	do.	286	Shetland Inseln: Ansteuerung von Lerwick 1:12 500. <i>Maj.</i> M. 1,35.
N	do.	221	Britische Inseln, Ostküste: Souter Point bis St. Abbs Head (mit 2 Plänen) 1:150 000. <i>Maj.</i> M. 1,65.
N	do.	229	Britische Inseln, Ostküste: Tod Head bis Knock Head (mit 2 Plänen) 1:150 000. <i>Maj.</i> M. 1,65.
R	do.	56 a	Deutsche Küste: Mündungen der Jade und Weser. Südlicher Teil. 1:50 000. M. 2,30.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
R	England	72	Spain S.W.: Entrance to the Rivers Tinto and Odiel, Port of Huelva. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	2680	Portugal S.: Lagos Bay and Approaches. <i>Febr.</i> 1 sh. 6 d.
R	Danmark	55	Island og Færøerne 1:1 500 000. <i>Febr.</i> Pris Kortlærred 3,67. Papir 2,67.
R	do.	114	Island med omgivende Dybder 1:1 500 000. <i>Mai.</i> Kortlærred 3,67. Papir 2,67.
R	do.	197	Islands Sydkyst, Østlige Del, Vestrahorn-Portland 1:250 000. <i>Mai.</i> Pris 1,50.
R	England	79	Spain NW., plan of the inlets of Ferrol, Coruna and Betanzos. <i>Febr.</i> 1 sh. 6 d.
<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>			
†	Amerika	2214	West Indies, Haiti, N.coast of S. Domingo: Monte Christi Anchorage.
N	England	2580	Cuba, Eastern portion. <i>Febr.</i> 2 sh. 6 d.
N	do.	2579	— Western portlon. — —
R	Amerika	40	Santo Domingo to Trinidad with Coast of Venezuela. <i>Maj.</i>
R	do.	1384	Central America, N.coast of Panama: Chiriqui Lagoon and Almirante Bay. <i>Maj.</i>
R	Amerika	394	W.-shore of the Carribbean Sea: Serrana Bank to Chinchorro Bank. <i>Apr.</i>
R	do.	946	Eastern Part of Bahama Islands, with Part of Cuba and N.coast of Santo Domingo. <i>Apr.</i>
<i>Syd-Amerikas Østkyst.</i>			
N	England	3549	Rio de la Plata, River Uruguay, Juncal Island to Concordia, parts I & II, from Juncal Island to Concepcion del Uruguay. <i>Febr.</i> 3 sh.
R	do.	546	Espirito Santo Bay and Port Victoria. <i>Febr.</i> 1 sh.
R	Amerika	480	Brazil N.coast: Paranahiba River, Tutoia and Amaraçao Bars. <i>Apr.</i>

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i>			
R	England	631	Entrance of Magellan Strait, Smyth Channel, from its South entrance to Fortune Bay. <i>Jan.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	1318	Chile: Port of Valdivia and Approaches. <i>Marts.</i> 1 sh. 6 d.
T	do.	1312	Chile, plans Tongoi Bay. <i>Marts.</i> 1 sh. 6 d. (Plan Port Talbot added, and compass in Esmeralda Cove.)
R	Amerika	1619	Chile and Patagonia: Smyth Channel from its South entrance to Fortune Bay. <i>Apr.</i>
R	do.	454	Magellan-Strait: Western part. <i>Apr.</i>
<i>Middelhavet.</i>			
R	England	1169	Spain S. E.: Port of Alicante. <i>Marts.</i> 1 sh. 6 d.
R	do.	495	— E: Approaches to Barcelona. <i>Febr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	2819	France S.: Ciotat and Sanary Bays with adjacent roadsteads. <i>Marts.</i> 1 sh. 6 d.
R	do.	1744	— Gulf of St. Tropez. <i>Marts.</i> 1 sh. 6 d.
N	do.	1846	— Villefranche Bay. <i>Marts.</i> 1 sh. 6 d.
R	do.	847	Cyprus E.: Famagusta and Salamis. <i>Marts.</i> 1 sh. 6 d.
N	Tyskland	316	Port Said 1 : 12 500. <i>Maj.</i> M. 1,10.
<i>Sorte Hav og Azowske Hav.</i>			
R	England	2205	Kertch Strait. <i>Febr.</i> 2 sh. 6 d.
<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i>			
N	Tyskland	313	Suez Bucht (mit 1 plan) 1 : 40 000. <i>Maj.</i> M. 1,40.
<i>Asiens Østkyst.</i>			
N	Amerika	2306	Borneo, China Sea. — Labuan Island: Victoria Harbor. <i>Marts.</i>
N	do.	2317	China S.coast: Mirs Bay. <i>Marts.</i>
R	do.	1305	China: Mouth of the Yangtze Kiang to Formosa Strait. <i>Marts.</i>
R	England	2023	China Sea; Singapore: Keppel Harbour. <i>Febr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	1995	— Singapore Road. <i>Febr.</i> 2 sh. 6 d.
N	Holland	95	Vaarwaters en Ankerplaatsen in Straat Soenda 1 : 25 000. <i>Apr.</i> fr. 0,80.
+	do.	73	Sumatra, Lampongbaai: Reede van Telok Betong.
+	do.	74	Sumatra Oostkust: Zutphen-eilanden of Poeloe Soemoer.
N	England	3544	China S. E.: Mirs Bay, Starling Inlet, Crooked Harbour and Double Haven. <i>Marts.</i> 4 sh.
N	do.	3541	Korea S. E.: Masampo (Masapho Reach) and Pu To Channel (Sir Harry Parkes Sound). <i>Marts.</i> 3 sh.
N	Holland	93	Straat Soenda (Noordblad) 1 : 150 000. <i>Maj.</i> fr. 1,30.
R	Amerika	929	China S.: Hongkong Harbour and Approaches. <i>Maj.</i>

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	Amerika	2303	China Sea; NV.coast of Borneo: Jesselton Harbor. <i>Apr.</i>
N	do.	2301	China S.; Miss Bay: Long Harbor and Approaches. <i>Apr.</i>
R	do.	1776	Asia-Japan Sea: SE.coast of Siberia and the W.coast of Hokushu (Japan). <i>Apr.</i>
<i>Japan.</i>			
N	England	1527	Kiu Siu W.: Southern Approaches to Hirado Kaikyo (Spex Strait) <i>Febr.</i> 1 sh. 6 d.
R	do.	3225	Japan Inland Sea: Suwo Nada, Simonoseki Strait to Maruyama Zaki. <i>Febr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	2243	Nipon NW.: Noto Peninsula. <i>Marts.</i> 2 sh. 6 d.
T	do.	993	Yezo Island anchorages: Plan Urakawa Bay. <i>Marts.</i> 1 sh. 6 d.
N	Amerika	2291	Hokushu S.coast: Hakodate Bay. <i>Maj</i> (Annull. Kort Nr. 189).
N	do.	2304	— — Mororan Ko (Endermo Harbor). <i>Apr.</i> (Anull. Kort Nr. 188).
N	do.	2309	Kiushu N.coast: Yoouko Ko and Approaches. <i>Maj.</i> (Anull. Kort Nr. 655).
N	do.	2290	— W.coast: Yanagino Seto and Approaches. <i>Maj.</i>
N	do.	2305	— NW.coast: Karatsu Wan. <i>Apr.</i>
N	do.	2310	— N.coast: Fukuoka Wan. <i>Maj.</i>
Forskelligt.			
N	England	A to V	Index Charts, 1906. 6 d. each.
T	Sverrig		Tilläg Nr. 2 till Svenska Lotsen 1904. <i>Apr.</i>

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri, Panser. Yacht. L'artillerie des nouveaux cuirassés. S. 471. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Der Rohrverschluss vom Standpunkte der Armierung neuer Schlachtschiffe. S. 669. — Rivista marittima. Calcolo della velocità iniziale con gli impulsometri. S. 25.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Proceedings of the United States naval Institute. Wanted: A synthetic wireless. S. 645. — Scientific American. 2. A one-hundred-and-fifty-ton electric crane. S. 67. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 168. Kompas-Forstyrrelser i Nordsøen og Østersøen. Nr. 176. Kompas-Kontrollen. — *Nature Nr. 1910. The discovery of magnetic declination. Nr. 1916. Research in terrestrial magnetism.

Fiskeri. Dansk Fiskeritidende. Se og døml! S. 261. — Tidsskrift for Søvæsen. Fiskeri og Fiskeriinspektion i danske Farvande. S. 335. — Scientific American. 2. A monster shark captured. S. 70.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Yacht. Le phare des Diamond shoals (Etats Unis). S. 388. — Scientific American. 2. The risk of locks in flight. S. 78.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Tidsskrift for Søvæsen. Statistik over danske Søfolks Fart. S. 390. — Nautical Magazine. Shipping in parliament. S. 87. The death of boy sailors and young officers. S. 120. Questions for masters and officers. S. 137. — Revue maritime. Bulletin de la marine marchande. S. 165. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 468. 484. 499. — Hansa. Frachten vor 60 Jahren. S. 381. — Rivista marittima. Marina mercantile. S. 136. 385. 595. — Scientific American. 2. How England disposes of old ships. S. 5.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Dansk Søfartstidende. Burmeister & Wain. S. 318. — Nautical Magazine. London to Calcutta. S. 5. Pertinent personalities. S. 144. — United Service Magazine. The curse of cosmopolitanism. S. 520. — Proceedings of the United States naval institute. Earliest english navigation, and first schools of warfare. S. 473. The conditions of the continental naval service. S. 585. — Scientific American. The first foreign salute of the american flag. S. 62. — *Petermanns Mitteilungen. Ergänzungsheft Nr. 153. Island. Grundriss der Geographie und Geologie. — *Annalen der Hydrographie. Die Forschungsreise S. M. S. „Planet“. S. 305.

Krigsmarine. Engineering. 2. New naval construction. S. 122. The naval programme. S. 158. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 931. — Yacht. Correspondances des ports. S. 465. 480. 497. Marines militaires de l'étranger. S. 467. 493. Sur le maintien de l'inscription maritime. S. 487. — Marine Rundschau. Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1906/1907 im Kongress. S. 939. Rundschau in allen Marinen. S. 1008. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Etat für die Verwaltung der kaiserlich deutschen Marine auf das Rechnungsjahr 1906. S. 597. Die neuen englischen Scouts. S. 645. Über das Ergebnis der Probefahrten des deutschen Turbinentorpedobootes «S. 125». S. 688. Fremde Kriegsmarinen. S. 691. — Rivista marittima. Marina militare. S. 97. 344. 555. — Proceedings of the United States naval Institute. An answer to criticisms of «Is amalgamation a failure?» S. 555. A reply to criticisms of the prize essay for 1906. S. 661. Professional notes. S. 711. — Scientific American. 2. The new Japanese battleships «Katori» and «Kishima». S. 47. Recently completed battleship «Nebraska». S. 82. Our latest battleships «South Carolina» and «Michigan». S. 82.

Lystsejlad. Yacht. Nouvelles et faits nautiques. S. 462. 478. 495.

Lægevæsen; Skibs-Sundhedsvæsen. Nautical Magazine. On Physic. S. 129. — United Service Magazine. The naval spirit ration — should it be retained? S. 495. — *Norges Sjøfartstidende Nr 163. Lægehjælp tilsjøs.

Maskinvæsen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Teknisk Forenings Tidsskrift. Vandrørskedlerne og deres Anvendelse. S. 94. — Scientific American. 2. Fuel and water consumption on the «Lusitania». S. 94.

Meteorologi. Hansa. Der Golfstrom. S. 368. — Rivista marittima. Sopra alcuni metodi e tavole per i calcoli d'astronomia nautica. S. 511. — *Nature. The Beaufort scale. Nr. 1909. The meteorology of the free atmosphere. Nr. 1915. — *Annalen der Hydrographie. Oberflächchenströmungen im Kattegat, Sund und in der westlichen Ostsee. S. 265. 313.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Stedlinier. S. 266. — Hansa. Praktische Winke für die Anschaffung und Beurteilung nautischer Instrumente. S. 378. 389. — Proceedings of the United States naval Institute. The principles of the deviation of the compass and its correction. S. 523. — Scientific American. 2. The danger to Greenwich observatory. S. 102. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 164. Praktisk Navigation. Nr. 167. Moderat Fart i Taage. — *Nature. Nr. 1910. New pilot charts. —

*Petermanns Mitteilungen. Neue Entwürfe für Karten. S. 97. — *Annalen der Hydrographie. Gnomonisches Absetzen des Poldreiecks. S. 293. Zu dem Aufsätze »Zur Höhenberechnung«. S. 297. Über die Anwendung der Fluidersstangen bei der Kompensation der Kompass. S. 331. Vorschlag eines submarinen Pendelapparates zur Messung der Schwerkraft an den vom Meere bedeckten Teilen der Erdoberfläche. S. 339.

Signalvæsen. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über den heutigen Stand der Unterwassersignalmittel. S. 655. — Proceedings of the United States naval Institute. A system of instruction and exercise in flag signals. S. 655.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Aføbning se Krigsmarine). Nautical Magazine. Types of cargo vessels. S. 93. Modern merchantmen, their design and construction. S. 113. — Revista marittima. Bolzone e insellatura nel ponte delle navi. S. 67. — Proceedings of the United States naval Institute. Submerged salt water storage for coal. S. 345. Approximate demensions for a »compromiseless« ship. S. 571. The modern general mess. S. 621. — Scientific American. 1. Trial speed and sea speed. S. 362.

Skolevæsen. Dansk Søfartstidende. Fra Sømandshøjskolen. S. 320. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Veränderungen im Statute der Königl. Marineakademie zu Livorno und in jenem der Maschinenleiterschule zu Venedig. S. 685. — Proceedings of the United States naval Institute. Annapolis: A fair show wanted. S. 539.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Nautical Magazine. The naval manoeuvres. S. 125. — United Service Magazine. England's naval supremacy: is it shreatened? S. 469. With the »Mosquito« fleet in war. S. 486. — Revue maritime. Réflexions sur la stratégie maritime. S. 30. — Marine Rundschau. Die englische Seemachtpolitik und die Versorgung Grossbritanniens in Kriegszeiten. S. 911. Die englischen Flottenmanöver 1906. S. 979. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Kontreadmiral Njebogatovs Rechtfertigungsschrift. S. 616. — Rivista marittima. Sulla battaglia di Tsushima. S. 475. — Proceedings of the United States naval Institute. The elements of fleet tactics. S. 387. Reflections, historic and other, suggested by the battle of the japan sea. S. 447. Small-arm training in the navy. S. 563. With the baltic fleet at Tsushima. S. 597. For the broader study of tactics. S. 673. Discussion. S. 675. — Scientific American. 1. With the baltic fleet at Tsushima. S. 94.

Søopmaaling og Ferskvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Ri-

vista marittima. Correnti generali del mar rosso. S. 31. — *Nature. The international fisheries investigations. Nr. 1910.

Søret og Søfartslove. Rivista marittima. La conferenza internazionale di Bruxelles sull'urto di navi e sull'assistenza marittima. S. 55.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Teknisk Forenings Tidsskrift. Bjærgningen af Krydseren "Variag". S. 98. — Nautical Magazine. The apportionment of salvage. S. 109. New electric arc lamp for submarine salvage work. S. 140. — Hansa. Gesetzliche Bestimmungen über die Untersuchung von Seeunfälle in England. S. 366.

Torpedo- og Søminevæsen. Marine Rundschau. Moderne Torpedoboote und ihre artilleristische Bekämpfung. S. 928.

Undervandsbaade. Yacht. Les sous-marins aux manoeuvres. S. 468.

Forskelligt. Nautical Magazine. In the smoking room. S. 37. 132. Notes of the month. S. 59. 147. Sea melody. S. 100. — Marine Rundschau. Die Marineliteratur im Jahre 1905. S. 946. Verschiedenes. S. 228. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 151. 414. 612. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 165. Synsprøver. Nr. 166. Sejlskibenes Bemanding.

Tilgang til Biblioteket.

April Kvartal 1906.

1ste Afdeling.

Orlogsværftets Driftsplan for Finansaaret 1906—07. (Tilsendt).

Drechsel, Fiskeri-Beretning for Finansaaret 1904—1905. Udarbejdet paa Landbrugsministeriets Foranstaltning. Kjøbenhavn, 1906. (Tilsendt).

Fremantle, Sir E. R., The navy as I have known it. 1849—1899. London 1906.

Lov om Søfolks Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed. Kjøbenhavn 1905.

Bos, C., La marine qu'il nous faut. Avec une préface de Edouard Løbkroy. Paris 1906.

Holst, H., Elektriciteten. 1ste Hefte. (Fortsættes). København 1906.

Kristiansen, V., Ordbog over Gadesproget og saakaldt Daglig Tale. Anden Udgave. 1ste Hefte. (Fortsættes). København 1906.

Münter, B., Krigen mellem Japan og Rusland. København. (Tilsendt).

- Degenkolv, H., Oplysninger vedrørende Den Danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).
- Danske malede Portræter. Udg. af E. F. Lund og C. C. Andersen. III Binds 3.—6. Hefte. (Tilsendt).
- Katalog over Erhvervelser af nyere udenlandsk Litteratur ved Statens offentlige Biblioteker 1905. Udg. af det Store Kgl. Bibliotek ved A. A. Bjørnbo. København 1906. (Tilsendt).
- Tillæg til Marineministeriets Budget for Finansaaret 1905—1906 Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).
- Hammer, R., Stationsskibenes Tilsyn med Fiskerierne under Island og Færøerne. Udg. af Marineministeriet. København 1906. (Tilsendt).
- Rangliste der Kaiserlich deutschen Marine für das Jahr 1906. Berlin 1906.
- Marineministeriets Budget for Finansaaret fra 1. April 1906 til 31. Marts 1907. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).
- Brassey, T. A., The naval annual 1906. Portsmouth 1906.
- Lehrbuch der Navigation. Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. 1.—2. Band. Berlin 1906. (Tilsendt).

2den Afdeling.

- Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Bulletin trimestriel Nr. 1. Juillet—Septembre 1905. (Tilsendt.)
- Mill, H. R., The siege of the South Pole. The story of antarctic exploration. London 1906.
- Åkerblom, Déterminations magnétiques faites au Grönland du nord-est. Stockholm 1904. (Tilsendt).
- Ekman, Hydrografiska vinterobservationer vid Bohuskusten. Stockholm 1878. (Tilsendt).
- Meddelelse angaaende Missionsstationen Angmagssalik paa Grönlands Østkyst. København 1904. (Tilsendt).
- Dennert, E., Die Pflanze ihr Bau und ihr Leben. Stuttgart 1895. (Tilsendt).
- Den danske Turistforenings Aarsskrift 1902. København 1902. (Tilsendt).
- Report of the Meteorological Council for the year ending 31st of March, 1905. (Tilsendt).
- Expédition antarctique belge. Résultats du Voyage du S. Y. Belgica en 1897—1898—1899 sous le Commandement de A. de Gerlache de Gomery. Anvers 1902—1905, indeholdende 13 Hefter Zoologi, 3 H. Botanik, 3 H. Meteorologi og 1 H. Hydrografi med Atlas. (Tilsendt).

- Nautisk-meteorologisk Aarvog for 1905. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).
- Anderson, A preliminary list of Fossil Mastodon and Mammoth remains. Udden, On the Proboscidean Fossils of the Pleistocene deposits in Illinois and Iowa. Rock Island. Ill. 1905. (Tilsendt).
- Aarsberetning for 1905 fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Kjøbenhavn 1906. (Tilsendt).
- Paulsen, A., Rapport sur les travaux du service maréographique. Copenhague 1906. (Tilsendt).
- Engell, La région de Jakobshavn. (Særtryk). Paris 1906. (Tilsendt).
- Danmarks geologiske Undersøgelse. 1. Række. Nr. 10. Kjøbenhavn 1905. (Tilsendt).
- Hammer, R., Stationsskibenes Tilsyn med Fiskerierne under Island og Færøerne. Udgivet af Marineministeriet. København 1906. (Tilsendt).
- Katalog over Erhvervelser af nyere udenlandsk Litteratur ved Statens offentlige Biblioteker 1905. København 1906. (Tilsendt).
- 24de Virksomheds-Beretning for Stiftelsen «Georg Stages Minde» Aar 1905. (Tilsendt).
- Tillæg til Danmarks Lodstakster. (Tilsendt).
- Annual Report of the Hydrographer to the Bureau of Equipment. Washington 1905. (Tilsendt.)
- Telegraphic Determination of Longitudes in the Philippine Islands. Washington 1904. (Tilsendt).
- Haack, Geographen-Kalender. 1906—1907. Gotha 1906.
- Riis Carstensen, Over viden Strand. Kjøbenhavn 1897.
- Midlertidige Regler for Skibsartilleriets Anvendelse i Kamp under forskellige Forhold. København 1906. (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 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	167	Graadyb 1 : 40 000. Udgave 1906. <i>Marts.</i> Pris: Kortlærred 2,00 Kr. Papir 1,50.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
N	Danmark	212	Islands N.-Kyst: Skagafjördr—Langanes 1 : 1 250 000. <i>Marts.</i> Pris: Kortlærred 4,00 Kr. Papir 3,00.
†	do.	50	Den N.-lige Kyst af Island fra Skagafjördr—Langanes.
N	Amerika	2278	Newfoundland, East Coast. — Notre Dame Bay: Sunday Cove Island to Thimble Tickles. <i>Febr.</i>
N	do.	2257	Canada. Nova Scotia: Dover Bay and Approaches. <i>Febr.</i>
N	do.	2276	Canada. Nova Scotia: The Gut of Canso. <i>Febr.</i>
<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>			
N	Amerika	2261	West Indies, Haiti, N.coast of St. Domingo: Port Jackson. <i>Febr.</i>
N	do.	2299	West Indies, Haiti, N.coast of St. Domingo: Manzanillo Bay and Approaches. <i>Febr.</i>
N	do.	2300	West Indies, North Coast of Haiti: Fort Liberté. Plan of Channel Entrance. <i>Febr.</i>
N	do.	2268	West Indies, Haiti, North Coast of St. Domingo: Cape Engaño to Cape Samaná. <i>Febr.</i>
N	do.	2269	West Indies, Haiti, North Coast of St. Domingo: Cape Samaná to Cape Viejo Frances. <i>Febr.</i>
N	do.	2297	West Indies, North Coast of Cuba: Port Mariel to Gobernadora Point. <i>Febr.</i>
N	do.	2298	West Indies, North Coast of Cuba: Habano to Port Mariel. <i>Febr.</i>

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
†	Amerika	1210	West Indies, St. Domingo: Manzanillo Bay.
†	do.	1299	West Indies, Haiti: Monte Christi Bay to Fort Liberté Bay, with plan of Fort Liberté Bay.
			<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i>
R	Amerika	447a	South Amerika, Chile: Channels between the Gulf of Trinidad and Peñas. <i>Febr.</i>
			<i>Middelhavet.</i>
R	Frankrig	4708	Baie de Villefranche. Édition de janvier 1906.
			<i>Asiens Østkyst.</i>
N	Holland	101	Oostkust Sumatra. Diamantpunt tot Asahan rivier 1 : 500 000. <i>Marts.</i> f. 1,50.
N	do.	103	Oostkust Sumatra. Singapoere tot Straat Banka 1 : 500 000. <i>April.</i>
N	Frankrig	5278	Baie de Nimrod (Côte Est de Chine). <i>Marts.</i>
†	do.	2196	Baie de Nimrod.
			<i>Japan.</i>
N	Amerika	2254	Japan. Naikai or Seto Uchi, Aki or Mishima Nada: Hiroshima Wan, with plans of Karoto Koseto and Ono Seto. <i>Febr.</i>
R	do.	2072	Japan. West Coast of Kiuschu: Misumi No Seto and Zogo No Seto, including Misumi Ko. (The plan of Yanagino Seto is cancelled). <i>Febr.</i>
R	do.	1242	Japan. Honshu, South Coast, Gulf of Tokyo: Yokohama Bay. <i>Febr.</i>
			Forskelligt.
N	Frankrig	867	Instructions nautiques. — Côtes Nord et Ouest d'Espagne et côtes de Portugal. <i>Marts.</i>
N	do.	868	Côtes Nord et Ouest d'Espagne et côtes de Portugal. Vues de côtes. <i>Marts.</i>
N	do.	216	Mer Baltique (proprement dite) <i>Marts.</i>
N	do.	216 ^{bis}	Mer Baltique (Entrées).
N	do.	217	Mer du Nord.
N	do.	218	Manche et Mer d'Irlande.
N	do.	219	Mer Méditerranée (Bassin occidental).
N	do.	219 ^{bis}	Mer Méditerranée (Bassin oriental). Mer Adriatique et Mer Noire.
N	do.	220	Océan Atlantique Est (au Nord de Valentia, Irlande) et Océan Arctique.
N	do.	220 ^{bis}	Océan Atlantique Est (au Sud de la pointe de Penmarc'h, France).
N	do.	221	Côtes Nord et Ouest de France (Cabotage).
N	do.	222	Océan Atlantique Ouest (Côte Est d'Amérique, au Nord du cap Canaveral, États-Unis).

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri, Panser. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Vergleichende Studie über Geschütze und Munition unserer Kriegsmarine 1866—1906. S. 727. Die Resultate des gefechtmässigen Scheibenschiessens in der englischen Kriegsmarine im Jahre 1905. S. 789. — *Rivista marittima.* Sistemazione e protezione delle piccolo artiglierie sulle moderne navi da battaglia. S. 5. — *Scientific American.* 2. Erosion — The last problem for the gunmaker. S. 186. A suggested cure of gun erosion. S. 226. Some remarkable results with armor-piercing shells. S. 234.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. *Engineering.* 2. International spark telegraphy. S. 462. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über Störungen im transozeanischen Funkensprechverkehr. — Die englische wireless bill. S. 885. — *Scientific American.* 2. Wireless telegraphy and telephone in the japanese navy. S. 226.

Fiskeri. Yacht. La petite pêche et le chalutage à vapeur. S. 567. La pêche en Bretagne. S. 625.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. *Dansk Fiskeritidende.* Fiskerihavne paa Vestkysten. S. 326. — *Nautical Magazine.* A lighthouse corporation. S. 272.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. *Dansk Søfartstidende.* Kommissionen af 11. Januar 1904. S. 376. — *Nautical Magazine.* Shipping in Parliament. S. 173. 295. Questions for masters and officers. S. 214. 301. — *Revue maritime.* Bulletin de la marine marchande. S. 395. 655. — Yacht. *Chronique de la marine marchande.* S. 516. 532. 548. 563. 580. 594. 611. 628. 644. — *Hansa.* Internationales Seerecht, Reeders Haftung und Schiffspfandrecht. S. 416, 428. Zur Frage der kleinen Segelschiffart. S. 440. — *Rivista marittima.* Marina mercantile. S. 126.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. *Nautical Magazine.* Towards the South-Pole. S. 183. 251. The mediaeval seaman. S. 206. Pertinent personalities. S. 217. 302. — *United Service Magazine.* The beginnings of the United States navy. S. 602. — *Revue maritime.* Une affaire d'espionnage maritime à Marseille, en 1696. S. 203. 445. Les Etats barbaresques en 1766. S. 5. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. 1833. Die Reise der Fregatten *Guerriera* und *Hebe* mit einem Transport polnischer

Emigranten nach Nordamerika. S. 774. — *Ymer. Nordpolens rörelser. S. 175. Lapper och rener i Alaska. S. 181. — *Nature. Nr. 1917. Some results of the «Belgica» expedition. Nr. 1920. The early history of Spitsbergen. — *Hakluyt Society. Purchas His Pilgrimes. Vol. 13. Contayning the Northern discoveries of seas, coasts and countries toward the West and East; with collections of Siberia, Tartaria, Greenland and Iceland by Englishmen and others. Vol. 14. Contayning English Northern navigations and discoveries, relations of Greenland, Groenland, the North-West-Passage and other Arctike regions, and later Russian occurrents; with a description of the West Indies. — *Annalen der Hydrographie. Die Forschungsreise. S. M. S. Planet. S. 283. Die geplante dauernde Organisation der Polarforschung. Internationaler Kongrez zu Brüssel 1906. S. 385.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søværnen. Marinebudgetter for 1906. S. 413. — Norsk Tidsskrift for Søværnen. Fra fremmede Mariner. S. 236. — Engineering. 2. Continental powers and british naval retrenchment. S. 257. The minor navies of the world. S. 324. H. M. battleship «Lord Nelson». S. 328. Rapid warship building and naval polley. S. 427. New Peruvian cruisers. S. 427. H. M. S. «Dreadnought». S. 462. — Journal of the Royal United Service Institution. Naval notes. S. 1054. 1178. — Nautical Magazine. The german peril. S. 189 — United Service Magazine. Modern war vessels. S. 589. — Marine française. Questions budgétaires. — La leçon des grandes manoeuvres navales et le programme des constructions neuves. S. 121. Le recrutement de l'armée de mer et le service de deux ans. S. 151. — Rrvue maritime. Marines étrangères. S. 320. 577. — Yacht. L'administration centrale de la marine. S. 503. Le cuirassé anglais «Dreadnought». S. 510. Correspondance des ports. S. 514. 529. 545. 561. 571. 585. 609. 621. 635. Nos administrateurs de l'inscription maritime. S. 519. Le cuirassé japonais Katori. S. 521. Marines militaires de l'étranger. S. 523. 554. 587. 627. La fin de l'enquête sur la marine italienne. S. 530. Le cuirassé de l'avenir. S. 535. 551. 567. Le projet de budget de la marine pour 1907. S. 539. Les ouvriers des arsenaux. S. 579. Les nouveaux cuirassés américains. S. 604 632. Les règles d'embarquement des officiers. S. 605. Nouvelle contribution à l'étude du futur batiment de ligne. S. 583. Le croiseur-cuirassé anglais «Natal» de 13760 tx de déplacement. S. 590. Faut-il sacrifier la vitesse et le rayon d'action? S. 615. Vedette à vapeur à grande vitesse. S. 617. Visite à Kiel des escadres danoise et suédoise. S. 625. Le rccrutement et l'avancement des officiers de marine. S. 631. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.

Das Budget der Vereinigten Staaten-Marine für 1907. S. 717. Nachtrag zum italienischen Marinevoranschlage für 1906/07. S. 725. Fremde Kriegsmarinern. S. 793. 889. Französische Dreadnoughts. S. 868. Über die Einschränkung maritimer Indiensthaltungen. S. 873. Budget der k. und k. Kriegsmarine für das Jahr 1906. S. 881. — *Rivista marittima*. Marina militare. S. 73. — *Scientific American*. 2. The british battleship »Dreadnought«. S. 138. Review of the atlantic fleet by the president. S. 155. The growth of our navy since the war. S. 194.

Lystsejlad. Yacht. Nouvelles et faits nautiques. S. 512. 528. 542. 559. 576. 591. 606. 623. 640. »Les reliability trials, épreuves d'endurance pour canots automobiles. S. 525. La goëlette américaine »Amorita«. S. 527. La saison du yachting en 1906. S. 599. De la voile à la vapeur en 20 ans. S. 637.

Lægevesen; Skibs-Sundhedsvæsen. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über die ärztlichen Erfahrungen aus dem russisch-japanischen Seekriege im Jahre 1904/05. S. 736. Das Bordspital und dessen innere Einrichtung auf Kriegsschiffen vom schiffsärztlichen Standpunkte. S. 876.

Maskinvesen (Maskinprøve-Togter se Krigsmarine). Engineering. 2. Oil engines for marine purposes. S. 463. — Yacht. La surchauffe dans la marine. S. 626. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Vorschläge des Bureau of Steam Engineering in Bezug auf das Maschinenpersonale der Vereinigten Staate-Marine. S. 759. Neue Bestimmungen über die Verwendung des Maschinen- und Heizerpersonals in der englischen Kriegsmarine. S. 765.

Meteorologi. Tidsskrift for Søvesen. Kritik af Stormvarseltjenesten i Danmark i Aaret 1905. S. 402. — *Nature. Nr. 1917. Atmospheric pressure changes of long duration. — *Annalen der Hydrographie. Oberflächenströmungen im Kattegat, Sund und in der westlichen Ostsee. S. 374. Beiträge zur Theorie der Meeresströmungen. S. 423. Kimmbeobachtungen. S. 438.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Dansk Søfartstidende. Deviationens Forandring. S. 363. 385. Stjerneobservation. S. 386. — *Nautical Magazine*. Prime vertical reduction tables. S. 284. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Über die Grösse der Seemeile. S. 769. — *Scientific American*. 2. New asteroid camera at the naval observatory. S. 132. How a planet is weighed. S. 210. — *Annalen der Hydrographie. Bericht über die neunundzwanzigste, auf der Deutschen Seewarte abgehaltene Weltbewerb-Prüfung von Marinechronometern. S. 365. Beobachtung der totalen Sonneufinsternis am 30. August 1905 in Palma de Malorca. S. 399.

S. 399. Die Bestimmung des Unterschiedes der wahren und der scheinbaren Mondsdistanz durch Zeichnung. S. 431.

Signalvæsen. Revue maritime. Les servitudes des sémaphores et la législation des places de guerre. S. 15.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Vanddybdens indflydelse paa et fartøjs fart. S. 214. — Engineering. 2. The Cunard liner «Mauretania». S. 345. — Nautical Magazine. Modern merchantmen, their design and construction. S. 177. 269. Stability of ships. S. 200. 256. An american shipbuilding firm. S. 277. Notes for shipmasters and officers on the cleaning and painting of ships' bottoms. S. 292. — Revue maritime. Etude sur les charbons. S. 255. 489.

Skolevæsen. Journal of the Royal United Service institution. Public school education as affecting the training of candidates for the imperial services. S. 975.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Tidsskrift for Søvæsen. Krigsflaaden i Luften. S. 410. — Journal of the Royal United Service Institution. Description of the battle of the sea of Japan on the 27th—28th May 1905. S. 1128. — Nautical Magazine. The last hours of the Sisi Veliki. S. 281. — Yacht. A propos des grandes manoeuvres navales. L'importance des observations astronomiques. S. 455. Les manoeuvres navales. S. 458. 475. 490. 506. — Scientific American. 2. British merchant marine and the commerce destroyer, S. 130.

Sømandsskab. *Norges Sjøfartstidende. Nr. 180. Styrbord, Bagbord. Nr. 198. Dampskibsmænds Seilskibserfaring.

Søopmaaling og Ferskvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Scientific American. 2. Discoveries in the Sargasso sea. S. 110. — *Annalen der Hydrographie. Der Bottnische Meerbusen. Eine hydrographische Übersicht. S. 391. 423.

Søret og Søfartslove. Nautical Magazine. Article 18 of the rule of the road. S. 216.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Dansk Fiskeritidende. Vesterhavsdykkeren. S. 317. — Teknisk Forenings Tidsskrift. Bjærgningen af Krydseren «Variag». S. 98. — Nautical Magazine. Court-martial on the loss of the Montagu. S. 221. — Hansa. Rätzelhafte Schiffsuntergänge. S. 402. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 199. Livbaade.

Torpedo- og Søminevæsen. Yacht. Torpilleur à moteur «Yarrow-Napier». S. 558. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Der Bau und die Einrichtung einer Torpedofabrik in S. Bartolomeo (bei Spezzia). S. 786. — Scientific American. 2. Gasoline engines and the torpedo boat. S. 206.

Undervandsbaade. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. En sammenligning mellem Lakebaadene og Hollandbaadene. S. 205. Simon Lake om »Submarines« (»rordykkere« kontra »submersibles« (»hydroplandykkere«). S. 220. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die Stabilität der Unterseebooten. S. 853.

Forskelligt. Norsk Tidsskrift for Søvæsen. Forskjelligt. S. 247. — Nautical Magazine. The sea in fiction. S. 194. 262. In the smoking room. S. 210. 297. Notes of the month. S. 223. 311. The trade in sea apprentices. S. 233. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 139. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 187. Lystseilads og Sjøfart.

Tilgang til Biblioteket.

April Kvartal 1906.

Iste Afdeling.

- Orlogsværftets Driftsplan for Finansaaret 1906—07. (Tilsendt).
 Drechsel, C. F., Fiskeri-Beretning for Finansaaret 1904—1905. (Tilsendt).
 Fremantle, The navy as I have known it. 1849—1899. London 1906.
 Bos, C., La marine qu'il nous faut. Paris 1906.
 Holst, H., Elektriciteten. København 1906.
 Kristiansen, V., Ordbog over Gadesproget og saakaldt Daglig Tale. København 1906.
 Münter, B., Krigen mellem Japan og Rusland. København. (Tilsendt).
 Degenkolv, H., Oplysninger vedrørende Den Danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede. København 1906. (Tilsendt).
 Hammer, R., Stationsskibenes Tilsyn med Fiskerierne under Island og Færøerne. København 1906. (Tilsendt).
 Rangliste der Kaiserlich deutschen Marine für das Jahr 1906. Berlin 1906.
 Brassey, T. A., The naval Annual 1906. Portsmouth 1906.

2den Afdeling.

- The Norwegian North Polar Expedition 1893—1896. Scientific Results. Ed. by Fridtjof Nansen. Christiania 1906. (Tilsendt).
 Some meteorological results of the Scottish national antarctic expedition. Edinburgh 1906. (Tilsendt).
 Danmarks geologiske Undersøgelse. 3. Række. Nr. 6. (Tilsendt).

- Nordisk Skibsrederforenings Beretning og Regnskab 1905. Christiania 1906. (Tilsendt).
- Conway. No Man's Land. A history of Spitzbergen from its discovery in 1596 to the beginning of the scientific exploration of the Country. 8. Cambridge 1906.
- Beretning om Undervisningsanstalterne ved Søværnet i Skoleaaret 1904—1905. (Tilsendt).
- Aarsberetning fra Det tekniske Selskabs Skole 1905—1906. København 1906. (Tilsendt).
- Pilotage. Abstract of Return relating to Pilots and Pilotage in the United Kingdom. London 1905. (Tilsendt.)
- The Beaufort scale of Wind-force. London 1906. (Tilsendt).
- Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la ria y puerto de Bilbao 1905. (Tilsendt).
- Bruce, W. S., Report on the work of the Scottish national antarctic expedition. Edinburgh 1905. (Tilsendt).
- Bruce, W. S., The area of unknown Antarctic regions compared with Australia, unknown Arctic regions, and British Isles. Edinburgh 1906. (Tilsendt).
- Conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Bulletin trimestriel Nr. 1. 2. 1905—1906. Publications de circonstance Nr. 13 c, Copenhagen 1906. (Tilsendt.)
- Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibbyggeri. København 1846—1906. Festskrift. (Tilsendt).
- Note sur les dessins et appareils exposés par le service des phares et balises. Exposition de Milan 1906. Paris 1906. (Tilsendt).
- The Danish Ingolf-Expedition. Vol. 6. Part 2. Copenhagen 1905. (Tilsendt).
- Beretning om Norges geografiske Opmålings Virksomhed i Tidsrummet 1. April 1905—31. Marts 1906. Kristiania 1906. (Tilsendt).
- Sygestatistik for Marinen for Aaret 1905—1906. (Tilsendt).
- Meddelelse fra Direktoratet for den kongelige grønlandske Handel. 3. 1906. Tilsendt.
- Orlogsværftets Beretning for Tidsrummet fra 1. April 1905 til 31. Marts 1906. (Tilsendt).
- First report of the Meteorological Committee for the year ended 31st March 1906. (Tilsendt).
- Nautisk Almanak for 1907. København 1906. (Tilsendt).
- Annual report of the Department of Marine and Fisheries 1905. Ottawa 1906. (Tilsendt).
- Telegraphic determination of the longitude of Accra at the Royal observatory, Cape of Good Hope. London 1906. (Tilsendt).

- Telegraphic determination of the longitude of St. Helena and at the Royal observatory, Cape of Good Hope. London 1906. (Tilsendt).
- Schück, Beiträge zur Meereskunde. III. Hamburg 1906. (Tilsendt).
Meddelelser fra Kommission for Havundersøgelser. Serie: Plankton. Bd. 1. Nr. 3—4. Serie: Fiskeri. Bd. 2. Nr. 1—3. København 1906. (Tilsendt).
- Handbuch für Küstenvermessungen. Text & Tafeln. Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. Berlin 1906. (Tilsendt).
- Meldorf, G., Sagaernes Beretninger om Sygdomsforhold m. m. i Grønland i Tidsrummet 986—ca. 1448. (Særtryk). København. 1906. (Tilsendt).
- Bruun, D., Fra Krigen i Mantsjuriet. (Særtryk). København 1906. (Tilsendt).
- Marineministeriets Budget fra 1. April 1907—31. Marts 1908. (Tilsendt).

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

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

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

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

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

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

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.-Octbr.-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	168	Schwedische Küste: Gewasser um Øland und Gotland. Nördl. Teil (mit 3 Plänen). 1:200 000. <i>Juni.</i> Mk. 2,95.
R	do.	73	Die Gewässer um Rügen (2 Blätter). 1:75 000. <i>Aug.</i>
N	England	2117	Entrance to the Baltic: Kiel Bay. <i>Maj.</i> 3 sh.
			<i>Nordlige Ocean.</i>
N	England	3524	Norway W.: Tiotta to Dønna (outer approaches incl. Husvær and Gaasvær Fiords). <i>Maj.</i> 3 sh.
N	do.	3529	Norway W.: Tiotta to Dønna (inner fiords) incl. Vefsen and Leir Fiords. <i>Maj.</i> 3 sh.
			<i>Kattegat, Nordseen m. m. Kanalen, England.</i>
N	England	1179	England W.: Bristol Channel. <i>Apr.</i> 5 sh.
N	do.	555	Norway W.: Dolm sund to Lyngvær. <i>Apr.</i> 2 sh. 6 d.
R	do.	3497	England E.: River Humber: Hull road. <i>Apr.</i> 2 sh.
N	do.	3568	Germany: Lister Deep. <i>Maj.</i> 2 sh.
N	do.	2852	Ireland W.: Sligo Harbour and Approaches. <i>Juni.</i> 4 sh.
N	do.	3556	Norway W.: Lyngvær to Varholmen. <i>Maj.</i> 3 sh.
R	do.	1887	North sea: Eider River to Blaavand Point. <i>Juni.</i> 5 sh.
N	do.	1875	North sea: Elbe, Weser and Jade Rivers. <i>Juni.</i> 3 sh.
R	do.	1872	North sea: Calais to the River Shelde Entr. <i>Maj.</i> 3 sh.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	Tyskland	271	Englischer Kanal: Hafen von Portland. 1:20 000. <i>Juni.</i> M. 1,60.
N	do.	272	Englischer Kanal: Hafen von Dartmouth. 1:5 000. <i>Juni.</i> M. 2,20.
N	do.	50	Nordsee: Deutsche Bucht (2 Blätter). 1:300 000. M. 3,35.
N	do.	268	Englischer Kanal: Cherbourg Hafen. 1:12 500. <i>Aug.</i> M. 1,90.
R	do.	248	Deutsche Küste: Die Elbe von Krautsand bis Bruns- hausen. 1:25 000. <i>Aug.</i> M. 2,15.
R	do.	249	Deutsche Küste: Die Elbe von Tinsdal bis Ham- burg. 1:25 000. <i>Aug.</i> M. 1,95.
R	do.	199	Britische Küste: Die Themse von Southend bis Gravesend. 1:25 000. <i>Aug.</i> M. 2,15.
<i>Nordlige Atlanterhav.</i>			
R	England	1758	Spain W.: Arosa and Pontevedra Bays. <i>Apr.</i> 3 sh.
R	do.	3005	N. America E., Florida Reefs: Tortugas Harbour and Appr. <i>Marts.</i> 2 sh.
R	do.	318	N. America: River St. Lawrence, the Traverses, Beaujeu Channel, West Narrows. <i>Apr.</i> 3 sh.
R	do.	2978	Iceland N.: Sigle Fiord to Niardvig. <i>Maj.</i> 3 sh.
R	do.	566	Iceland, eastern portion. <i>Maj.</i> 3 sh.
N	Amerika	2195	N. W. Coast of Africa and Southern Part of Spain and Portugal. <i>Juni.</i>
N	Frankrig	5259	France O.: Entrée de la baie de Douarnenez. <i>Aug</i>
N	do.	5301	France O.: Port de Loctudy—Port de Benodet. <i>Aug</i>
R	do.	3799	France O.: Rade de Brest. <i>Maj.</i>
<i>Vestindien, Meksikanske Havbugt, Karaibiske Hav.</i>			
N	England	3344	San Domingo: Monte Christi Bay and Approaches. <i>Maj.</i> 2 sh.
R	do.	3408	Puerto Rico. <i>Apr.</i> 3 sh.
N	do.	3560	San Domingo S.: San Pedro de Macoris. <i>Apr.</i> 2 sh.
N	do.	3111	Isthmus of Panama: Colon Harbour. <i>Juni.</i> 2 sh.
N	do.	3572	W. Indies, plan in Aruba, Buen Ayre and Little Curacao. <i>Juni.</i>
N	do.	3570	W. Indies, Puerto Rico: Tabucoa Harbour. <i>Juni.</i> 2 sh.
R	Amerika	917	Santo Domingo: Samaná Bay. <i>Juli.</i>
N	do.	2333	W. Indies, Haïti: Jeremie Bay <i>Aug.</i>
<i>Syd-Amerikas Østkyst.</i>			
R	England	1751	N.-shore of the Rio de la Plata, Sauce Point to Martin Garcia Island. <i>Apr.</i> 3 sh.

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
R N	England do.	19 3561	Brazil: Santos Harbour. <i>Maj.</i> 2 sh. Rio de la Plata, entrance to the Rivers Paraná and Uruguay. <i>Apr.</i> 2 sh.
			<i>Syd-Amerikas Vestkyst.</i>
N	England	1893	Chile, plans an the E.-coast of Chiloe Island.: Port Quillon and Appr.
R	do.	887	Magellan Strait, English, Crooked, Long and Sea Reaches. <i>Maj.</i> 3 sh.
R	do.	631	Entrance of Magellan Strait, Smyth Channel from its South entrance to Fortune Bay. <i>Maj.</i> 4 sh.
R	do.	1306	Magellan Strait, plans in Babara Channel. <i>Juni.</i> 2 sh.
N	Amerika	2323	Chile: Anchorages Adjacent to Magellan Strait. <i>Juni.</i>
N	do.	2322	Chile: Fitzroy Channel. <i>Juni.</i>
N	do.	2334	Chile: Port Taltal. <i>Aug.</i>
			<i>Middelhavet.</i>
N	Frankrig	5176	Environs de Nice et de Villefranche, Embouchure du Var, Rade de Beaulieu.
R	England	3119	Egypt: Alexandria Harbour. <i>Maj.</i> 3 sh.
N	do.	3567	Egypt: Marsa Matruh. <i>Apr.</i> 2 sh.
R	do.	1128	Ports in Sardinia. <i>Maj.</i> 2 sh.
			<i>Nordlige Del af det Indiske Ocean med Røde Hav.</i>
N	England	1701	Sumatra W. anchorages, Rigas and Chalang Bays, Tabekat Bay, Tarusan Bay. <i>Apr.</i> 2 sh.
N	do.	2455	Bay of Bengal, N. Andaman Isl: Steward Sound. <i>Maj.</i> 3 sh.
N	do.	3493	Bay of Bengal, E. Cox's Bazar to Mayu River. <i>Juni.</i> 3 sh.
N	Holland	12	Oostkust Sumatra, Blad IV. 1:200 000. <i>Juni.</i> fr. 1,50.
N	Tyskland	331	Rotes Meer: Suakin Hafen. 1:12 500. <i>Aug.</i> Mk. 0,80.
†	Frankrig	3793	Golfe du Bengale: Bentinck-sound.
			<i>Asiens Østkyst.</i>
R	England	116	China E., River Min: Pagoda Anchorages and Approaches. <i>Apr.</i> 2 sh.
N	do.	1767	China E., Approaches to Amoy Harbour. <i>Maj.</i> 2 sh.
N	do.	3554	China N. E., Province of Shantung: Tau Tsui Head to Shitau Bay. <i>Maj.</i>
R	do.	1257	Korea W., Approaches to Ping Yang Inlet. <i>Juni.</i> 3 sh.
R	do.	1656	Korea W., Ping Yang Inlet. <i>Juni.</i> 4 sh.
N	Amerika	2302	China S., Mirs Bay: Tolo Harbor and Adjacent Anchorages. <i>Juni.</i>

	Hvor udkommet	Kortets el. Bo- gens Nr.	Titel m. m.
N	Amerika	2307	China. N.-coast of Shantung: Chifu to Wei-Hai-Wei. <i>Aug.</i>
R	Tyskland	181	Stiller Ocean: Gelbes Meer von Tsintau bis Shanghai. 1:1 000 000. <i>Aug.</i> M. 1,60.
R	Frankrig	2430	Estuaire du-Don-Nai, entrée le bras de Saigon et le Soirap. <i>Juni.</i>
R	do.	4839	Hong Kong. <i>Maj.</i>
			<i>Japan.</i>
N	England	1493	Japan S. W. Islands, plans in Tonega Shima and Kuchinoyerabu Shima.
R	do.	452	Yezo Island with the adjacent straits of Tsugaru, La Pérouse and Yezo. <i>Apr.</i> 3 sh.
N	do.	2815	Kiushu W.: Nagasaki Harbour. <i>Maj.</i> 2 sh.
R	do.	3334	Nipon E.: Tokyo to Sendai Bay. <i>Maj.</i> 3 sh.
N	Amerika	2328	Kiushu N. W.: Ikitsuki Jima to Taka Shima, incl. the Northern Approaches to Hirado Kaikyo. <i>Juni.</i>
N	do.	2329	Kiushu N. W.: Imari Wan and Approaches, with plan of Hibi Suido. <i>Juni.</i>
N	Frankrig	5228	Iles et mers du Japon—Mer Jaune (annull. Kort Nr. 2150).
			Forskelligt.
N	Tyskland		Segelhandbuch für das Mittelmeer, IV. Teil: Grie- chenland und Kreta. 1 Aufl. 1906. Mk. 3,00.
N	do.		Segelhandbuch für das Schwarze Meer.. 1. Aufl. 1906. Mk. 3,00.
N	do.		Segelhandbuch für die Nordsee, I. Teil, 3. Heft, 6. Aufl. 1906. Mk. 4,00.
N	do.		Segelhandbuch für das Mittelmeer, V. Teil. Die Levante. 1. Aufl. 1906. Mk. 3,00.
T	do.		Nachtrag zum Segelhandbuch für die Ostsee. Abt. II. <i>Juni.</i>
T	do.		Nachtrag zum Segelhandbuch für die Ostsee. Abt. III. <i>Juni.</i>
N	Frankrig	871	Instruction nautique Cote S. E. de la Nouvelle Écosse et Baie de Fundy (annullerer Nr. 454).
T	do.	762	Annexe aux Instructions Nautiques Mer Rouge et Golfe d'Aden. <i>Juli.</i>
T	Tyskland		Beiheft zum Segelhandbuch für das Rote Mer und den Golf von Aden. Mit 188 Küstenansichten. <i>Aug.</i> Mk. 3,00.
N	Frankrig	222 bis	Océan Atlantique Ouest (Côte Est d'Amérique, au Sud de cap Canaveral).
N	do.	223	Océan Pacifique Ouest (Côte Ouest d'Amérique et iles adjacentes).

	Hvor udkommet	Kortets el. Bogens Nr.	Titel m. m.
N	Frankrig	224	Océan Pacifique Est (Côtes Nord et Est d'Australie; Iles de l'Océan Pacifique; Grand Archipel d'Asie; Côte Est d'Asie; Japon).
N	do.	225	Océan Indien et Mer Rouge (Côte Est d'Afrique; Côte Sud d'Asie; Côte Ouest de Sumatra; Côtes Nord—Ouest, Ouest et Sud d'Australie).
†	do.	216—	Tidligere Udgaver annulleres ved de foran nævnte Ny Udgaver.
N	Amerika	32	List of Lights of the World. Vol. III. West coast of Africa and Europe and the Mediterranean Sea, including The Adriatic, The Black Sea, and the Sea of Azow. 1906.
N	Tyskland		Segelhandbuch für die Ostsee, I. Abteilung, meteorologische, klimatologische und physikalische Verhältnisse des Ostseegebietes. 3. Auflage. 1906. <i>Marts.</i> 2,50 Mk.
N	do.		Gezelten tafeln für das Jahr 1907. <i>Marts.</i> 1,50 Mk.
N	England		Dock Book. Fifth edition. 1905. 10 sh.
N	do.		Arctic Pilot. Vol. III. 1905. 5 sh.

Indhold af Tidsskrifter.

Af Kaptajn J. S. Hohlenberg.

1906.

Artilleri, Panser. Marine française. La réforme des services de l'artillerie navale. S. 140. — Rivista marittima. Un concetto moderno relativo al calcolo delle tavole di tiro. S. 199. — Proceedings of the United States naval Institute. Graphic representation of the relation of pressures and shrinkages of built-up guns for the states of action and rest. S. 971. — Scientific American. 2. The caliber of a gun. S. 242.

Elektricitet og Magnetisme; elektrisk Lys. Scientific American. 2. The status of the liquid barretter. S. 278. — *Annalen der Hydrographie. Entwicklungen des magnetischen Characters eines eisernen Schiffes. S. 495.

Fiskeri. Dansk Tidsskrift. Islands-Fiskeri og Trawler-Jagt. S. 38. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 255. Motorer i Fiskefartøjer.

Fyr- og Vagervæsen, Havnevæsen, Lodsvæsen, Vandbygningsvæsen. Ingeniøren. Nogle Meddelelser fra Panama. S. 329. — Hansa. Verbreitung und Verkehr des Kaiser Wilhelm-Kanals. S. 538. — Scientific American. 2. Panama Canal to be built by contract. S. 278.

Handelsmarine; Konsulatvæsen. Dansk Søfartstidende. Folkemanglen i vore Sejlskibe. S. 479. — Engineering. 2. Shipping competition and legislation. S. 561. — Revue maritime. Bulletin de la marine marchande. S. 391. 621. — Yacht. Chronique de la marine marchande. S. 660. 676. 691. 707. La direction de la marine marchande. S. 697. — Rivista marittima. Marina mercantile. S. 385.

Historie og Biografi; Geografi og Rejser. Revue maritime. La marine à la prise d'Alger. S. 257. 469. — Proceedings of the United States naval Institute. The Monroe doctrine in its territorial extent and application. S. 753. American navigators of the colonial period and the yankee midshipmen. S. 861. Early naval administration under the constitution. S. 1001. — *Geographical Journal. Coast erosion. S. 487.

Krigsmarine. Tidsskrift for Søvæsen. Marinebudgetter: Nordamerika, Sverrig. S. 479. — Engineering. 2. The steam-trials of the Dreadnought. S. 493. — Revue maritime. Quelques réflexions sur la marine. S. 229. Marines étrangères. S. 273. 511. Les intérêts maritimes de l'Allemagne. S. 451. — Yacht. Doit-on supprimer les fusiliers-marins? S. 647. Les corps auxiliaires de la

marine. La commission Guieysse. S. 651. Marines militaires de l'étranger. S. 652. 681. Correspondance des ports. S. 656. 664. 689. 699. La question des constructions neuves. S. 663. Les essais du cuirassé «République». S. 670. Le programme naval. S. 683. — Marine Rundschau. Die Denkschrift der englischen Admiralität zum Bauprogramm 1905/06 und die Parlamentsverhandlungen über das Neuprogramm 1906/07. S. 1081. Rundschau in allen Marinen. S. 1129. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Betrachtungen über jene Faktoren, welchen die Aufstellung eines Flottenprogramms zugrunde liege. S. 940. Die Geschwindigkeit von Kriegsschiffen. S. 973. Neue Gesetzentwürfe für die italienische Kriegsmarine. S. 978. Das genehmigte französische Marinebudget (budget voté) pro 1906 und der Voranschlag pro 1907. S. 984. Die Abnahmebefahrten des französischen Schlachtschiffes Patrie. S. 988. Fremde Kriegsmarinen. S. 990. — Rivista marittima. Marina militare. S. 311. — Proceedings of the United States naval Institute. Personnel and promotion reduced to its simplest terms. S. 801. The coming of explosive engines for naval purposes. S. 1031. A further argument for the big ship. S. 1057. A powerful navy not dangerous to civil liberty. S. 1069. Professional notes. S. 1117. — Scientific American. 2. A 21½-knot battleship. S. 278. A brilliant navy yard success. S. 298. The battleships «Dreadnought» and «South Carolina». S. 303.

Lystsejlad. Yacht. Nouvelles et faits nautiques. S. 654. 671. 686. 702. Les lignes de «Vim» et de «Gluckauf IV». S. 682. La traversée du Pacifique de San-Pedro à Honolulu. S. 698.

Lægøvesen; Skibs-Sundhedsvæsen. Dansk Søfartstidende. Nyere Undersøgelser over Farveblindhed og abnorm Farvesans og deres praktiske Betydning. S. 461. 470. — Rivista marittima. Sulla frequenza della tubercolosi nella marmeria e sulla profilassi anti-tubercolare marittima. S. 267.

Meteorologi. *Annalen der Hydrographie. Die Eisverhältnisse in den schwedischen und russischen Gewässern der Ostsee im Winter 1905—06. S. 464.

Navigation, Astronomi; Instrumenter. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Ermittlung des Bestimmungspunktes der astronomischen Standlinie aus Zirkummeridianhöhen. S. 969. — Proceedings of the United States naval Institute. The Horizometer. S. 1043. — *Annales hydrographiques 1904. Notice sur l'horizon gyroscopique Fleuriais. S. 49. Nouvelle méthode pour trouver le point rapproché. S. 81. Note sur la dépression de l'horizon de la mer. S. 124. Note sur quelques applications de la nomographie à l'astronomie nautique. S. 170.

Signalvæsen. Dansk Søfartstidende. Undervands Klokkesignaler. S. 170.

Skibbyggeri, Skibsudrustning. (Afløbning se Krigsmarine). Yacht. La drague américaine «Barnard». S. 706. — Hansa. Der Schlick'sche Kreisel. S. 413. 426. 439. — Proceedings of the United States naval Institute. The ship's store and its possibilities. S. 1079. — Scientific American. 2. The «R. C. Rickmers» — The largest sailing ship a-float. S. 250. A forecast and its fulfillment. S. 258.

Skolevæsen. Yacht. Le batiment-école d'application de la marine marchande. S. 675. — Marine Rundschau. Meinungs austausch zu den Aufsätzen über «Seekadetten- und Schiffsjungenerziehung. S. 1124. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Das neue Ausbildungssystem im englischen Seeoffizierkorps und die hierüber erstatteten Rapporte des Douglas-Komitees. S. 919.

Søkrig og Søkrigshistorie, Sømanøvre, Søkrigskunst; Kystforsvar. Tidsskrift for Søvæsen. Hvem har Skylden? S. 465. Holands Kystforsvar. S. 490. — United Service Magazine. With the «Mosquito» fleet in war. S. 609. — Yacht. Le rapport de l'amiral Fournier sur les manoeuvres navales de 1906. S. 695. — Marine Rundschau. Die französischen Flottenmanöver im Jahre 1906. S. 1062. Fitness to win. S. 1090. — Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Die englischen Flottenmanöver. S. 813. — Proceedings of the United States naval Institute. An answer to criticisms of «The elements of fleet tactics». S. 1065. The study of battle tactics of the squadron. S. 1097. For the broader study of tactics. (Discussion). S. 1113.

Søopmaaling og Ferskvandsbeskrivelse; Gradmaaling. Yacht. Sur un problème d'océanographie. S. 696. — *Der Pilote. Frederiksted (St. Croix). S. 129.

Søret og Søfartslove. Marine Rundschau. Englands Lebensmitteleinfuhr und das Seekriegsrecht. S. 1103.

Søulykker, Redningsvæsen; Bjærgningsvæsen. Marine Rundschau. Die seemännisch-technischen Arbeiten zur Hebung der «Montagu». S. 1110. — Hansa. Die Havarie der «Martha Woermann». S. 534.

Torpedo- og Søminevæsen. Engineering. 2. The Bliss-Leavitt turbine torpedo. S. 496.

Undervandsbaade. Dansk Tidsskrift. Undervandsbaade. S. 99. — Yacht. A propos de la catastrophe du «Lutin». S. 679. Sous-marins et submersibles. S. 701.

Forskelligt. Marine Rundschau. Verschiedenes. S. 1166. Die Mitarbeit des Offiziers an den Aufgaben des Volkslebens. S. 1049. — Rivista marittima. Miscellanea. S. 398. — Proceedings of the United States naval Institute. Two pictures of Nelson's time. S. 1077. — *Norges Sjøfartstidende. Nr. 241. Vejrmeldinger fra Island.

