

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



50. årgang Nr. 4 - november 2017

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
MARINEHISTORISK SELSKAB/
ORLOGSMUSEETS VENNER
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til Søren Nørby, E-mail:
noerby@gmail.com
eller tlf. 2068 6847

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Niels
Mejdal, E-mail:
formand.ombl@gmail.com eller
tlf. 3091 5092

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)
Roret 89
3070 Snekkersten
Tlf. 2287 2029
e-mail: *twismann@gmail.com*

Layout: Tom Wismann

Tidsskriftet udkommer fire gange årligt.
Artikler og anmeldelser, der ønskes
optaget i tidsskriftet, sendes til
redaktionsadressen. Sidste frist for
indlevering af stof er den 10. i
månederne januar, april, juli og
oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig
kildeangivelse.**

Tryk:
Toptryk Grafisk Aps
www.toptryk.dk
Tlf.: 7465 0101

INDHOLD

Artikler

Søværnets strategi og taktik
1946 - 1953

Peter Bogason 3

Fregatten THE CRESENTS forlis ved
Maarup den 6. december 1808
Lars Rosendahl Christophersen 32

Meddelelser fra
Orlogsmusets Modelbyggerlaug 42

Boganmeldelse
Janes Fighting Ships 2017-2018 44

www.marinehist.dk

Forsidebillede:

Minelæggeren BESKYTTEREN, der
sammen med søsterskibet VINDHUNDEN
blev modtaget som våbenhjælp fra
USA i 1954.

Begge enheder var vigtige for
Danmarks mulighed for, at udlægge
omfattende minefelter i perioden
1954-1964.

Søværnets strategi og taktik 1946 - 1953

Peter Bogason

Efter afslutningen af den tyske besættelse i 1945 kan man sige, at Søværnet var "slået tilbage til start". Der var ingen skibe tilbage af krigsmæssig værdi, og alle fly var gået tabt. Men Søværnet havde også ansvaret for Kystdefensionen, og der var et stort an-

tal nye kystforter og batterier, anlagt af tyskerne.

Men med hensyn til skibe og fly måtte man altså starte forfra. I denne artikel behandles Søværnet på papirplan - en række strategiske og taktiske overvejelser, som de fremgår af arkiv-



4. maj 1946. Søsætning af den første danske nybygning fra Orlogsværftet efter besættelsen. Torpedobåden KRIEGER, der også gav navn til klassen på i alt seks både. Klassen var tegnet og påbegyndt bygget under besættelsen. I øvrigt for materialer levet af besættelsesmagten til erstatningsbyggeri for de seks torpedobåde af DRAGEN/GLENTEN-klassen, som den danske regering i februar 1941 besluttede skulle udleveres til tyskerne. (Forsvarsgalleriet)

erne i perioden 1945-1953.

Udgangspunktet er det såkaldte Ordningsudvalg, der arbejdede i 1945-46, derefter ser vi på overvejelserne om Søværnets rolle i Det skandinaviske Forsvarsforbund 1948-49. Med NATOs dannelse i 1949 blev Danmark en del af en overordnet, strategisk plan, der i 1952 mandede ud i NATOs såkaldte Lissabonmål. Søværnet var ikke tilfreds med Lissabonmålene og udarbejdede derfor Flådeplan 1953, hvis hemmelige del mig bekendt først for nylig er blevet offentligt tilgængelig.

Da analysen gælder disse papirer, lader vi den konkrete udvikling af Søværnets skibe og forter i denne periode ligge.

Disse historier er fortalt andetsteds (Nørby 2005a; Nørby 2005b; Larsen 2010) og forudsættes læseren bekendt i store træk. For flyenes vedkommende nedsatte Forsvarsministeren et særligt Luftmilitært Udvalg, som skulle forberede et selvstændigt flyvevåben, hvorfor Søværnets strategi blev udviklet med dette in mente (Bogason 2015, 36-37, 55). For en mere omfattende analyse af Søværnets strategi og taktik under hele den kolde krig henvises til Bogason (2015).

Denne artikel¹ bygger hovedsagelig på Søværnskommandoens arkiver og giver derfor ingen bredere vurdering af de (sø)militære behov i perioden. Perspektivet må på den baggrund siges at bygge på Søværnets ledelses opfattelse.

Den nye verdensorden set med Søværnets øjne

Militærstrategisk betød afslutningen af 2. Verdenskrig en ny verdensorden. For Danmarks vedkommende var en mangeårig, tysk-orienteret neutralitet slut. FN afløste Folkeforbundet og havde i de første år potentiale til at blive fredsvogter. Tyskland var militært udslettet, og landets fremtid ukendt.

Allerede i juni 1945 nedsatte Marineministeriet et udvalg, der skulle behandle flådens fremtid. Dette såkaldte Ordningsudvalg arbejdede et år og kom med sin betænkning den 25. juli 1946.² Betænkningen giver et ganske godt indblik i, hvorledes danske søofficerer på seniorniveau så på situationen, og hvorledes de ønskede, at flåden skulle sammensættes fremover, og i det følgende bliver en række synspunkter derfra refereret. Kystbefæstningens fremtid blev behandlet af et andet udvalg, som vi ligeledes skal se nærmere på.

Søværnets Ordningsudvalg skulle udarbejde et udkast til ny søværnslov til erstatning af Søværnsloven af 1937. Ministeriet forventede en rapport i løbet af to måneder, men arbejdet trak ud, formentlig tyngt af detaljens krav samt divergerende interesser mellem medlemmerne, og betænkningen blev først færdig i juli 1946.

Udvalget havde adgang til et tidligere,

meget ambitiøst arbejde om en ny dansk flåde fra efteråret 1942. Et notat af 2. november 1942, antagelig fra Marinestaben, opridsede således følgende elementer til en fremtidig flåde:

2 „farvandsdelinger” med hver 2 artilleriskibe, 3 kystjagere, 3 torpedobåde, 9 MTB, 6 minestrygere og 1 tender.

3 delinger med base hhv. i Øresund, Smålandsfarvandet og Lillebælt med hver 3 kanonbåde, 9 MTB, 3 minelæggere, 6 minestrygere og 1 tender.

1 Vestkystdeling med 3 kystjagere, 9 MTB, 1 minelægger, 6 minestrygere.

1 Bornholmsdeling med 9 MTB og 3 minestrygere.

Uden for delingerne: 24 ubåde, 3 depotskibe, 4 skole/inspektionskrydsere, 2 opmålingsskibe og 1 kongeskib.

Der skulle være 2 hovedbaser, en i København og en i Kalundborg med bombesikre rum til ubåde og MTB. Desuden hjælpebaser i Rødvig, Rønne, Karrebæksminde, Fåborg, Lynæs, Frederikshavn og Esbjerg – med varierende grader af bombesikre rum for ubåde og MTB. Man regnede med 53 kystbefæstningsanlæg med varierende bestykning.

Samlet krævede skitsen et mobiliseringsmandskab til flåden på 3.664 mand,

kystbefæstningen 13.200 mand, til landforsvar af diverse anlæg: 5.925 mand. I alt 20.089 mand til mobilisering.

Hvorledes dette skulle kunne iværksættes får stå hen, men man kan vel se notatet som den daværende Søværnskommandos principielle ønsker til en fremtidig flåde.

Der er i dette notat en række lighedspunkter med en fortrolig og uofficiel skitse til en fremtidig dansk søværnsplan, udarbejdet af kommandørkaptajn F. H. Kjølser i september 1942 (Kjølser 1942), som led i de daværende diskussioner blandt politisk interesserede danske (heriblandt redaktør og landstingsmand H. Stein) om et fremtidigt nordisk forsvarssamarbejde.³ Forslaget byggede på et mere fremskudt forsvar i såvel de sydlige som de nordlige danske farvande. Det havde et mere beskedent materielomfang end ovennævnte notat, men den resulterende flåde var ikke helt ubetydelig. Den omfattede:

3 operationsgrupper bestående af hver 1 let krydser, 3 jagere og 6 MTB,

12 (små) ubåde,

minelæggere i de indre farvande, tilknyttet kystdefensionen,

108 fly, fordelt på 27 torpedofly, 27

rekognosceringsfly og 54 jagerfly og organiseret i et nyt, selvstændigt flyvevåben, men „rent taktisk” tilknyttet Søværnet,

Nye forter: Stevns, Gedser, Langeland, Als, Hornbæk og på den jyske vestkyst.

Kjølens flådeplan forudsatte en tredobling af personellet i forhold til 1942, i alt omkring 10.000 mand, og tanken var, at flåden skulle være nærmest permanent udrustet.

Kjølens blev medlem af Ordningsudvalget, indtil han blev sendt til Washington som marineattaché.

I Ordningsudvalgets første halve år lagde en arbejdsgruppe stærk vægt på at få lette krydsere på 7.000 tons og med 9 stk. 150 mm kanoner som tyngdepunkt, dog kun i to „farvandsdelinger”.

Kjølens havde en stærk rolle i gruppen, som beskrevet af et andet medlem:

Det blev hurtigt mit indtryk, at Kjølens ... havde udarbejdet en færdig plan ... Den havde stor lighed med den svenske ordning. Den var nok mere omfattende, end et dansk forsvarsbudget kunne bære ... end ikke kommandørkaptajn C. Westermann, som var konservativ folketingsmand, kunne støtte ham i spørgsmålet om de store skibe. (Olsen 1991, 125).

I lyset af svenske erfaringer besluttede udvalget senere (da var Kjølens ud-

trådt) at nøjes med at anbefale store jagere i stil med den nye svenske VISBY-klasse.

En anden arbejdsgruppe i udvalget fremlagde skitser til omkring 50 kystbefæstningsanlæg – meget på linje med skitsen fra 1942. Hertil kommenterede et medlem med organisatoriske rødder i Kystflåden, at med en sådan vægt på landanlæg gjorde man jo farvandsflåden overflødig – alle gennemsejlingsfarvande var i skitsen dækket af artilleri fra land. Udvalget besluttede herefter at lade en eksisterende kommission (se nedenfor) til besigtigelse af de tyske efterladte anlæg lægge forslag frem om den fremtidige kystbefæstning. Dermed slap man for at skulle lægge forslag frem, der kunne underminere den sejrende del af Søværnet.

Betænkningen om Søværnets fremtidige ordning må siges at beskrive søofficerernes endelige, faglige oplæg til det nye søværn. Strategisk skulle den danske flåde primært bygge sin kampkraft på torpedoer fremført af såvel overfladeenheder som ubåde, og den skulle opbygges mere offensivt end før. Man skulle undgå at koncentrere sine baser og enheder, decentralisering og fleksibilitet ville være vigtig, indtil man faktisk skulle slå til. De overordnede linjer var:

- en kraftigt udbygget flåde med 4 kampgrupper hver med 1 jager, 2

torpedobåde og 4 MTB, og ubåde i selvstændigt fremskudte positioner,
- et lokalt søforsvar med miner som rygrad og
- en kystbefæstning med såvel kraftigt artilleri som antiluftskyts.

På det overordnede plan skulle flådens organisation deles i to:

Farvandsflåden, som primært bestod af de ovennævnte fire kampgrupper og større ubåde, og de lokale marinedistrikter, der skulle forestå lokal- (havne)forsvar, kystforter og mine-spærringer, samt sørge for basefaciliteter og depoter.

Distrikterne skulle have torpedobåde, bevogtningsfartøjer, minefartøjer og minestrygere plus værksteds-, depot- og transportfartøjer i fornødent omfang.

Begrebet *Farvandsflåden* var i sig selv en understregning af fokus i det nye søværn – det var ikke længere *Kystflåden*, der opererede i de indre farvande, men en slagkraftig styrke, der kunne møde fjenden længere ude til søs.

Ordningsudvalgets samlede forslag kostede 479 mio. kr. i investeringer, som man foreslog blev fordelt over en 10-årig periode. Skematisk skulle flåden sammensættes som følger:

Farvandsflåden:

Jagere: 4

Torpedobåde: 8

Motortorpedobåde: 16

Ubåde: 12 større + 6 mindre

Depotskibe: 5

Stabsfartøj: 1

Lokale enheder med distriktsbaser i København, Århus, Frederikshavn,

Fåborg, Esbjerg og Rønne:

Minelæggere: 10

Minestrygere: 30-40

Bevogtningsfartøjer/vagtskibe:

8 større + 8 mindre

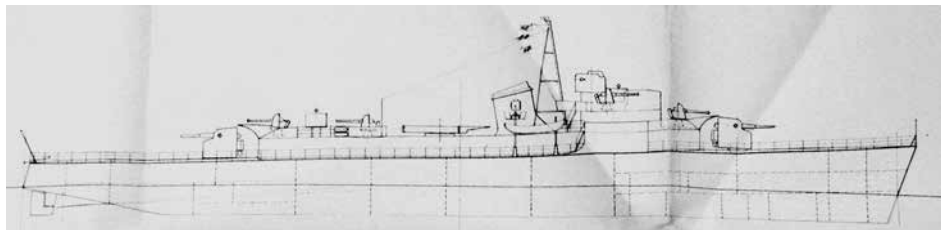
Tankskibe: 4

Desuden diverse specialskibe.

Færøerne og Grønland skulle være distriktsbaser med bevogtningsfartøjer

Ordningsudvalget anbefalede et umiddelbart indkøb fra udlandet på: 2 jagere, 4 torpedobåde, 8 MTB, og 6 større ubåde. Disse udgjorde halvdelen af den tænkte offensive styrke. Desuden 1 depotskib, 5 større kanonbåde og 1 skolekrydser (som også kunne anvendes til stabsfartøj).

I løbet af en 10-års periode skulle flåden vokse og organiseres med de fire kampgrupper som rygrad – i lighed med den svenske flådes organisation. Disse kampgrupper kunne indsættes i de åbne farvande i Østersøen, Kattegat og Skagerrak. To af dem skulle hver bestå af en jager og fire større torpedobåde, evt. forstærket med nogle MTB. To andre jagere skulle holdes



Orlogsværftet udarbejdede i 1948 en skitse til nyanskaffelse af kystjager på 1.120 tons. Længde 92 meter, 2 dobbelte 105 mm dual purpose, 6 stk. 40 mm, 4 stk. 53,3 cm torpedorør i firedobbelt montering, dybdebomber. (Rigsarkivet)

i strategisk reserve eller kunne danne to kampgrupper med nogle MTB. 12 større ubåde skulle indsættes i disse åbne farvande, hvor der var tilstrækkelig dykkedybde til sikker operation. Ubådene skulle kunne dykke til 100 meter.

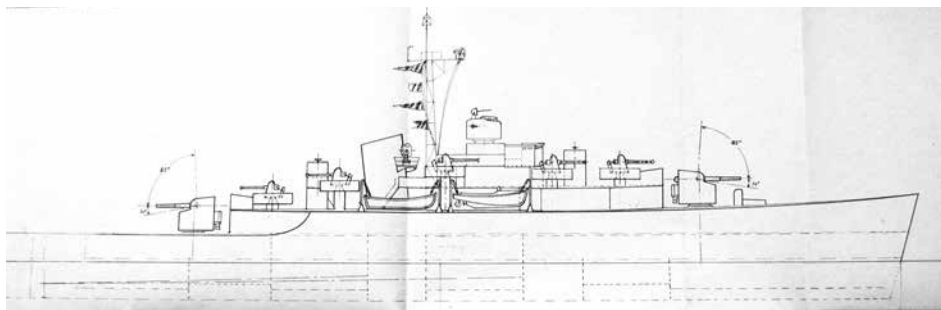
Dermed havde Ordningsudvalget forladt den hidtidige strategi med Øresund og Storebælt som de primære og defensive kamppladser knyttet til minespærringer. Men der skulle stadig sættes ind i de indre farvande, som var nøglen til kontrol over gennemsejling med minespærringer, beskyttet af kystforter, kanonbåde og 6 mindre ubåde samt et antal MTB.

Kystbefæstningen var som nævnt kun behandlet principielt. Ordningsudvalget, bemærkede sig, at kystforter under krigen havde vist sig ret svære at slå ud selv fra luften. Dertil kom, at de havde fået nye muligheder, idet radar havde gjort det muligt at overvåge farvande i

al slags vejr, hvor man tidligere havde været mere afhængig af skibe; svært skyts kunne derfor nu placeres i land, hvor det tidligere var på skibe. Kystforter var desuden vigtige til beskyttelse af baser, minespærringer mv. og kunne tilføre forsvaret af et område antiluftskyts. Man kunne også bruge mobile batterier, der kunne operere fra forberedte pladser rundt om i landet.

Der var to spørgsmål, som Ordningsudvalget ikke tog stilling til: skulle man have artilleriskibe, og hvordan kunne man organisere luftstøtte til de nye kampgrupper.

For artilleriskibenes vedkommende havde Søværnskommandoen i sit kommissorium til udvalget lagt op til artilleriskibe i form at lette krydsere, men udvalget kom frem til, at svenskerne, som havde to krydsere, nu syntes at ville bruge store jagere i deres kampgrupper i stedet for. Hertil kom kystforternes ovennævnte nye muligheder i kraft af radar. Udvalget valgte derefter ikke at beskæftige sig



Orlogsværftets skitse til kanonbåd 1948 til beskyttelse af minefelter mv. Den var på 1.850 tons og 86 meter lang, 19,5 knob, 2 dobbelte 105 mm dual purpose, 8 stk. 40 mm, dybdebomber. (Rigsarkivet)

med krydsere og spørgsmålet om sværere artilleri på skibene; udvalgets forslag var, at alt søartilleri skulle være dual purpose og dermed også anvendeligt som antiluftskyts.

For luftstøttens vedkommende var det en meget mere problematisk sag. Søværnskommandoen havde anmodet Ordningsudvalget om at høre Søværnets Flyvevæsen om, hvorledes man „friktionsløst” kunne disponere over visse luftstyrker, dels til forsvar, men også i offensive operationer, og hvorledes man kunne sikre en forståelse for flådens særlige taktiske forhold i et fremtidigt flyvevåben. Svaret blev negativt. Søværnskommandoens ideer om luftstøtte ville medføre en fastlåsning af 4 jagereskadriller (à 12 fly) og 2 eskadriller fx torpedobombere til flådens behov. Problemet var her set med Flyvevæsenets øjne, at Søværnskommandoens opfattelse af fly-

anvendelse var i stærk modsætning til flyvevåbnets særlige styrke, som den havde vist sig under krigen, nemlig evnen til at koncentrere indsatsen over for mange, skiftende mål, hver til sin tid. Det forudsatte, at ledelsen løbende afvejede flyanvendelsen, og en binding til flåden ville hindre denne fleksibilitet. I øvrigt mente Flyvevæsenet, at Søværnets officerer på ledelsesplan burde have en forståelse for flyvevåbnets særlige muligheder lige så meget som det omvendte.

Sagen gik herefter videre til det særlige Luftmilitære Udvalg, som var nedsat af Forsvarsministeren for at arbejde hen imod oprettelsen af et selvstændigt flyvevåben. Dette udvalg (som Flyvevæsenet var medlem af) kunne heller ikke støtte Søværnskommandoens taktiske ideer.

Ordningsudvalget gjorde også op med Søværnets København-orientering. De

nye trusselsforhold tilsagde en spredt placering af forsvarsinstallationer. I øvrigt måtte en underjordisk modstand være forberedt, så kampen kunne føres videre. Bortset herfra måtte forsvaret være organiseret til at kunne slå til hurtigt, også ved en overrumpling – hele året.

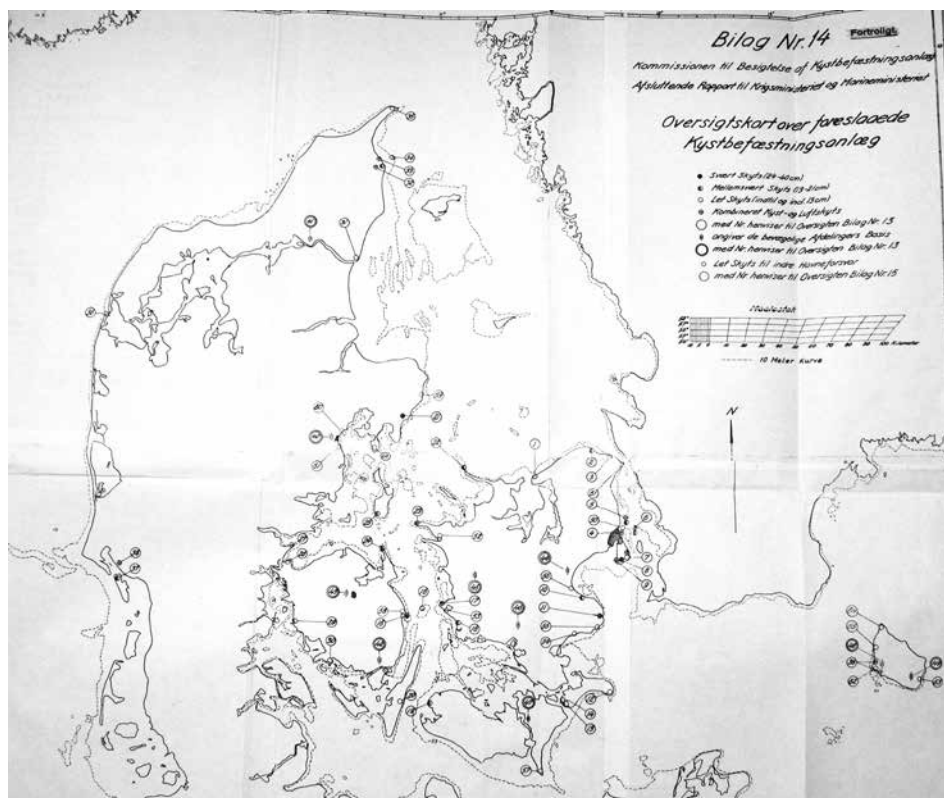
Det sidste var et brud med Søværnets hidtidige organisations- og arbejdsmåder, der i realiteten stammede fra sejlskibenes tid, hvor man ikke sejlede meget om vinteren. Man havde i fredstid typisk indkaldt værnepligtige om foråret med henblik på at optræne dem på en række skibe, hvorefter man afholdt en stor, samlet øvelse med alle skibene og derefter hjemsendte de fleste og oplagde skibene vinteren igennem – bortset fra de skibe, der havde bevogtningsopgaver o.lign. Nu blev der lagt op til, at et stort antal skibe skulle holdes sejlede og kampberedt hele året. Det krævede både ny organisation og mere personel. Så vidt betænkningen fra Ordningsudvalget angående de internationale forhold og den nye strategi. I forhold til mellemkrigstidens tysk-neutrale holdninger gav disse perspektiver et grundlag for en ganske kraftig oprustning med enheder, der skulle operere hele året i alle retninger, i Nordsøen, Kattegat og Østersøen, og ikke blot lodse skibe igennem nogle mine-spærringer, som en stormagt havde forlangt udlagt.

Kystbefæstningen

Kystbefæstningens muligheder blev behandlet af en særskilt kommission. Kommissionen fandt i sin betænkning fra marts 1946 (Kommissionen til besigtigelse af kystbefæstningsanlæg 1946), at strategisk burde vægten i fremtidens kystbefæstning lægges på faste batterier i den sydlige og syd-østlige del af landet, samtidig med en beskyttelse af en række havne og farvandsafsnit samt gennemsejlingsfarvandene, således at forbindelserne mellem landdelene blev sikret.

Man anbefalede en voldsom forøgelse af antallet af anlæg i forhold til tidligere, i alt 65 faste værker – 49 batterier plus 16 havnebatterier – og 11 motoriserede batterier. Størstedelen skulle ligge i tre hovedområder: Øresund nord og syd, Storebælt nord og syd, samt Lillebælt syd med dækning fra nord via en helt ny dækning af Århus Bugt-området og Samsø. Herudover anbefalede kommissionen beskyttelse af en række havne og/eller indsejlinger til fjorde, specielt en række farvandsafsnit, som var relevante for flådens skibe: Isefjorden, Limfjorden, Frederikshavns Red, Esbjerg og Rønne.

Øresund ansås for at være det vigtigste område med hovedstaden og adgang til Sjælland med vigtig industri mv..



Forslag til 65 kystbefæstningsanlæg. (Kort fra betænkningen)

Særligt den sydlige del måtte beskyttes, og der burde anlægges et tungt batteri på Stevns og et på Sydamager samt et let batteri ved Strøby Strand. Indsejlingen til Grønsund skulle fortsat beskyttes, der kunne nyanlægges et batteri på Møn. Nordpå burde det tyske Hesbjerg batteri udbygges. De gamle forter omkring København skulle yde luftforsvar; de fleste var forældede som egentlige kystforter.

Storebælt var essentielt for landets øst-

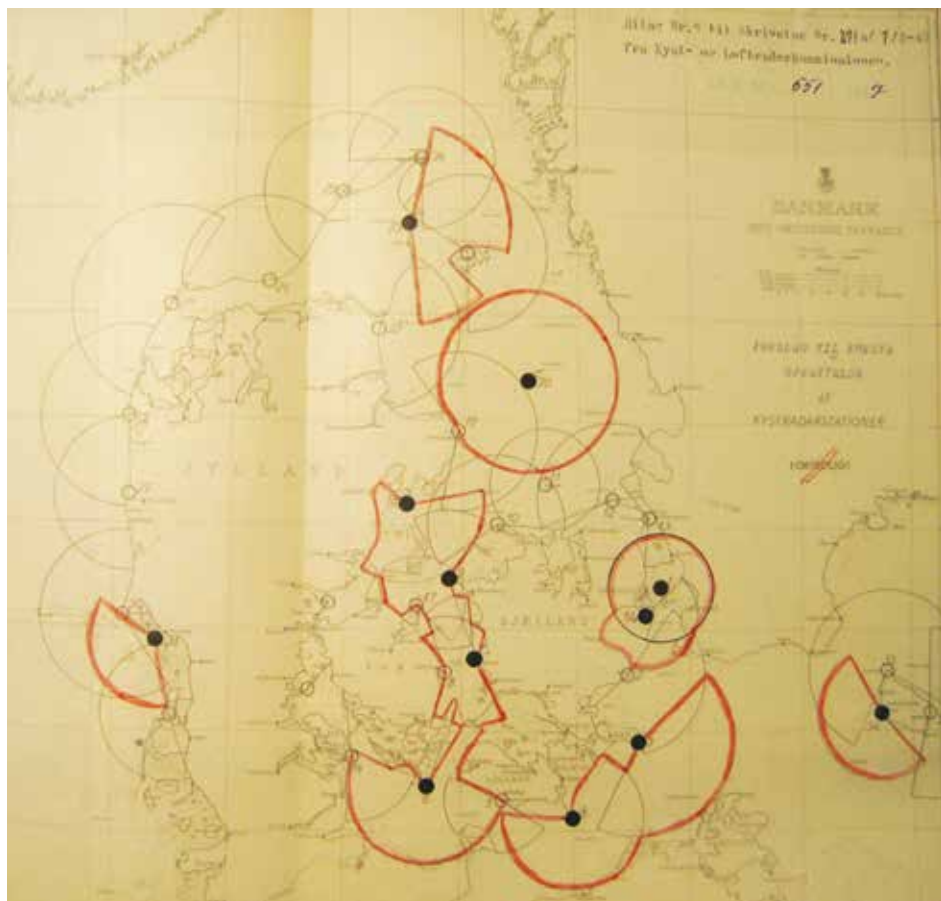
vest forbindelser med vigtige havne og rummede muligheder for deployering af flådens skibe. De tyske batterier på Halsskov, Gniben, Fynshoved og Røsnæs skulle bevares, men mod syd skulle Vestlolland og Langeland have nye batterier, ligesom der skulle et nyt batteri på Sprogø, Knudshoved og syd for Korsør. De tre nye batterier under overvejelse i Storebælt skulle have 4 105 mm dual purpose på åben brisk plus 40 mm og 20 mm. 150 cm/40 cm

betonbunkers til magasiner mv. De skulle have gassikring. En kommando/ildledercentral skulle etableres med periskop, afstandsmåler og radar. Projektørerne skulle være mobile.

Lillebælt var at betragte som en flod, fjenden gerne ville passere, og burde have batterier ved Assens og Fåborg,

herudover skulle mobilt skyts kunne indsættes efter behov. Århus skulle have svært batteri på Djursland, et let på Sletterhage og et mellemsvært ved Samsø red.

Landforsvarets behov anså kommissionen for dækket via de nævnte større



En særskilt kommission arbejdede fra 1947 med installation af radarer på land. Her er kommissionens forslag til opsætning af 14 faste kystradaranlæg i 1947. (Radarkommissionens arkiv)

batterier og 16 nye havnebatterier. Kommissionen foreslog overtagelse af i alt 20 ex-tyske stillinger og nyanlæg af omkring 30 batterier. Hertil kom 11 motoriserede batterier, hver med 4 stk. 150 mm: Jylland 2, Fyn 3, Sjælland 3, Lolland-Falster 1, Bornholm 2.

Man kan figurativt sige, at Danmark med dette forslag fik et øst-vest-gående mavebælte af forter i Sundet, Storebælt og Lillebælt, med enkelte bastioner i resten af landet til sikring af de større havne, og desuden et stort antal mobile batterier. Kommissionen pegede i mod sætning til Ordningsudvalget klart på, at faren kom østfra, altså fra Rusland; Ordningsudvalget havde snarere et generelt pindsvinebillede af krigsfaren, alt kunne ske.

En såkaldt Genopbygningskommission fortsatte arbejdet med Kystdefensionens fremtid⁴. Arbejdet tog tid, tilsyneladende på grund af en lav prioritering fra ledelsens side. Dens hovedfokus blev mobile batterier, og man kom i 1948 til den konklusion, at mobile batterier med 150 mm kanoner var dyre i anskaffelse, og deres effektivitet diskutabel. Man frygtede, at de ikke kunne opstilles i tide på det rigtige sted, og man anså dem for at være sårbare over for luftangreb. Hver 150 mm pjece vejede omkring 14 tons og tog 2-3 timer at opstille, den kunne maksimalt transporteres med 40 km/t trukket af en traktor,

og vejnettet skulle være helt i orden, da den ikke var terrængående. Et batteri på 4 stk. 150 mm kanoner skulle have 6 stk. 40 mm og 3 stk. 20 mm luftværnskanoner og en del udstyr til nærforsvar; hertil kom opbygning af et kommunikationssystem, ildledelsesanlæg med radar etc. I alt ville batteriet kræve omkring 450 mand, og investeringer for omkring 5 mio. kr.

Genopbygningskommissionen endte derfor med at anbefale en stærk struktur byggende på faste værker ved strategisk vigtige punkter, suppleret med forberedte værker bevæbnet med efterladt tysk materiel, med på forhånd etablerede standpladser til skyts, ildlederstationer, bunkers etc., som blot skulle armeres ved mobilisering; materiellet skulle være opmagasineret lige ved. Man kunne yderligere supplere dette kystforsvar med terrængående panservogne med op til 105 mm kanon, som kunne bevæge sig uafhængigt af vejnettet.

Men Søværnets ledelse havde ikke fokus på Kystdefensionen, og de mange forslag blev i lyset af de få midler nærmest ignoreret. Søværnskommandoen ville have skibe, ikke forter.

Forsvarskommissionen

Indtil 1951 arbejdede skiftende parlamentariske forsvarskommissioner med genopbygningen af forsvaret, men arbejdet havde meget vekslende kaden-

cer. I januar 1947 afleverede Hæren, Søværnet og Det luftmilitære Udvalg bidrag til den såkaldte Plan for Materielanskaffelser 1947-1950, som vi i det efterfølgende skal se lidt nærmere på som det første, politisk diskuterende oplæg til et fremtidigt Søværn⁵.

Søværnskommandoen indledte planen med at opridse den internationale situation set med Søværnets briller, og fortsatte med en redegørelse for ”nutidens søkrigsmidler” – om erfaringerne fra søkrigen under 2. Verdenskrig i lyset af Danmarks forhold. Her skal specielt fremdrages synspunkterne på FN, atomvåben, nødvendigheden af at have jagere, og radarens revolution af krigsførelsen og dermed muligheder for at revitalisere kystdefensionen:

- Internationalt var man neutral, men forpligtet af FN's bestemmelser; man skulle selv forsvare Danmark og påregnede ikke at stille særlige styrker til rådighed for FN. Neutraliteten betød primært bevogtnings- og sikringstjeneste for at holde krigsbegebenheder væk fra dansk territorium, men det skulle ske, så forsvarsviljen klart blev demonstreret. Men andre ord advarede man mod en gentagelse af 1930'ernes mini-male forsvar.

- Den største militære ændring var atomvåben, men de syntes at være mindre egnede over for skibsmål,

med mindre der var tale om en direkte træffer, men man havde ikke anvendt atomvåben på den måde. I øvrigt anså det ikke for sandsynligt, at de ville blive brugt over for mindre lande, bl.a. fordi territoriet ville blive lagt øde.

- Under 2. Verdenskrigs søkrige havde specielt jageren vist sig at være en effektiv platform for artilleri, torpedoer og anti-ubådsvåben; for at kunne bære alle disse våben var de vokset til 2.000-2.500 tons. Torpedobådene (som Danmark tidligere havde satset på) på op til 800 tons var derimod ikke særligt populære. De var i klemme mellem jagerne og motortorpedobådene, som kunne arbejde sammen i grupper sammen med jagere, der kan støtte operationerne med kraftigere artilleri og radar. Ubåde havde udviklet sig til at kunne operere meget længe og selvstændigt med snorkel (så de kunne sejle neddykket med dieselmaskineriet), og der var nu mini-ubåde.
- Lufttruslen havde bevirket, at man ikke længere arbejdede med større grupper af skibe i formation; i stedet havde man task forces, fx jagere sammen med MTB. Inden for snævre farvande var kravet om luftdækning uomgængeligt, og i øvrigt bevirkede det, at skibe mere og mere måtte operere om natten og i usigtbart vejr. Truslen fra atomvåben og raketvåben havde også medvirket til, at man spredte enhederne på havet, i modsætning til tidligere tiders

koncentrerede slagstyrker. I øvrigt var alle våbenformer – torpedoer, artilleri og miner – blevet videreudviklet under krigen, hvilket krævede nye taktikker.

- Radar var blevet uomgængelig til militær brug. Den var udviklet til overvågning af lufterum og havoverflade, til støtte for navigationen og til styring af artilleri. Man havde opfundet operationsrum, der samler kampinformationer til chef og ledelse, ikke blot fra radar, men også fra andre elektroniske sensorer (fx sonar til opdagelse af ubåde). Denne tekniske udvikling havde stor betydning for al sømilitær aktivitet, men specielt for kystartilleriet, som kunne få en renæssance og erstatte større skibsenheder i kystnære farvande. Kystartilleriet kunne også anvende de nye raketvåben (som også var gode til fly) – de var dengang vanskelige at anvende om bord på skibe undtagen i roligt vand.

- Kystbatterier havde vist sig at være forbløffende overlevelsedygtige over for luftangreb og skibsartilleri. Men de skulle anbringes på strategisk vigtige steder, ikke som en fortløbende „Atlantehavsvold“, der kan gennembrydes på et af modstanderen valgt sted. Skytset skulle om muligt opstilles i pansertårne som på skibe med så meget frit skyderum som muligt, ikke i kasemat eller på brisk.

De nævnte forhold var væsentlige for et friskt syn på Søværnets fremtid. Da atomvåbenangreb i 1940erne ansås for usandsynlige, var to former for angreb mulige: luftangreb og invasion med landtropper. Søværnet anså luftangreb og invasion i kombination som den sandsynlige metode. Hovedopgaverne var herefter for Søværnet under krigsforhold:

- at hindre/forsinke transporter over søen, aktivt ved angreb med artilleri og torpedoer, og passivt via (mine)spæringer,

- at hindre beskydning af land fra søen ved at angribe aggressorens fartøjer,

- at sikre forbindelsen mellem landdelene og med allierede/neutrale udlande, og

- at understøtte danske styrkers kamp i land ved beskydning af tropper og ved at hindre landsætning og transport af dem, og samtidig støtte søværts transport af egne styrker.

Alt dette kunne kun ske i samarbejde med et flyvevåben.

Hvis Danmark under en krig kunne forblive neutralt, var opgaverne:

- at sikre dansk trafik i danske farvande,

- at beskytte danske skibe og fiskerfartøjer,

- at hindre fremmede militære styrkers uretmæssige benyttelse af danske farvande og visse dele af landet,
- at hindre ubådens gennemsejling neddykket, og
- at virke som politimyndighed.

Under usikre internationale forhold skulle Søværnet forberede det egentlige forsvar – mobilisering, udlægning af miner, samt observation og overvågning.

Disse overvejelser om Søværnets strategi havde klart nogle tråde tilbage til 1946-oplægget fra Søværnets Ordningsudvalg, men det var noget mindre ambitiøst og ikke så direkte formuleret fx med hensyn til offensive jagergrupper. Notatet blev i lidt forskellige udformninger diskuteret i Forsvarskommissionen af 1946.

For skibenes vedkommende var prioriteringen i Materielplanen som følger:

	Haves	Anskaffes	I alt
Jagere	-	2	2
TB	8	-	8
MTB	-	6	6
Ubåde	3	4	7
ML	3	2	5
MS	16+30	-	(16)
Bevogtning	2	2	4
Depotskibe	-	1	1
Inspektionsskibe	3	1	4
Opmålings-skibe	2	-	2

Udgangspunktet var, at der allerede var 8 torpedobåde – 2 af HUITFELDT-klassen på 800 tons og 6 af KRIEGER-klassen på 350 tons – under bygning. Minestrygerne fandtes i stort antal, og man påregnede ikke at beholde mere end 16, når farvandene var blevet minestrøget. Men man ønskede større enheder, foreløbig 2 jagere.

Kystdefensionen foresloges udbygget til en mere aktiv rolle, baseret på radarens muligheder, og desuden til forsvar af visse havne samt minespærringerne. Søværnskommandoen havde reduceret de 65 batterier fra betænkningen fra kommissionen i marts 1946, og kunne nu i princippet ønske installationer på 44 steder, men konkret ville fokus her i 1947 være på de eksisterende forter ved København plus tilbagekøb af Trekroner. Hvert fort skulle forstærkes med 4 stk. 105 mm dual purpose-kanoner og 40 mm luftskyts. Desuden ønskede man at bruge de tyskanlagte forter ved Frederikshavn, og man ville nyanlægge tre forter i linjen Korsør-Sprogø-Nyborg, hvert med 4 stk. 105 mm dual purpose-kanoner og luftskyts. Om muligt skulle Rønne og Nexø desuden befæstes.

Orienteringen i disse forslag var ikke så meget mod syd og sydøst som i 1946-betænkningen. 1947-forslaget var mere tilbagetrukket til de klassiske områder for minelægning i sund og bælt – der var ingen nye batterier på

Langeland, Lolland og Stevns (Larsen 2010).

1947-planen kostede i investeringer over de tre år i alt 305 mio. kr., heraf 136 mio. til nye skibe og 87 til kystdefensionens anlæg. Det var imidlertid mere, end politikerne var villige til at betale. Det var sådan set ikke selve strategien, men dens udmøntning i materielanskaffelser, som blev en anstødssten og gav anledning til reduktioner skridt for skridt, indtil vi kom ind i NATO.

Det skandinaviske Forsvarsforbund

Forhandlingerne om et skandinavisk forsvarsforbund i efteråret og vinteren 1948-49 gav Søværnet håb om bedre forståelse blandt politikerne. Ideen om forbundet var en af viceadmiral Vedels ønsketanker. Han havde i forskellige, lukkede fora arbejdet for netop dette siden foråret 1946, og uformelt blev han støttet af engelske og amerikanske topembedsmænd. Vedels ideer omfattede bl.a. fælles brug af flyvepladser, fælles minelægning og koordineret brug af ubåde (Petersen, N. 1981, 40-46).

Han blev leder af den danske delegation i Den Skandinaviske Forsvarskomité, der i løbet af nogle måneder analyserede de militære muligheder for samarbejde ved angreb fra Sovjetunionen. Her var det naturligvis for Søværnet af største interesse, hvad svenskerne kunne yde i søforsvaret.

Hovedvægten for Søværnet skulle ifølge betænkningen⁶ lægges på invasionsforsvaret og spærringen af Østersøindløbene. Hertil havde danskerne kun:

- 2 større torpedobåde,
- 5 mindre torpedobåde,
- 3-8 MTB,
- 3 ubåde,
- 3 minelæggere,
- 2 fregatter,
- 20 minestrygere og bevogtningsfartøjer.

Desuden havde man de ældre kystbefæstningsanlæg ved Grønsund og omkring København, samt de ibrugtagne ex-tyske anlæg ved den nordlige indgang til Sundet og ved Frederikshavn.

Med dette kunne følgende ydes inden for et skandinavisk forsvarssamarbejde, idet man forestillede sig et sovjetisk angreb østfra (Den skandinaviske forsvarskomité 1949, 37-39):

- Minelægning. Ved Bornholm kunne de større minestrygere udlægge miner, og indledende minering ville ske i Sundet og Storebælt samt Lillebælt (se kort). Yderligere minering mod invasionstruede områder skulle foretages af de større torpedobåde. Man havde begrænset minekapacitet, derfor var der „ingen dybde” i minefelterne. Minespærringer kunne ved København beskyttes af forterne, andre steder var der kun en svag beskyttelse ved

ministrygere.

- Angreb mod fjendens skibe. Ubåde kunne med base i Rønne angribe søtransporter øst og syd for Bornholm. Fra Smålandsfarvandet kunne MTB angribe transporter fra nordøsttyske havne og i Sundet. Fra Sundet og Kattegat kunne de større torpedobåde angribe alle former for krigsskibe.

- Konvojtjeneste. Fregatterne kunne konvojere sammen med svenske og nor-

ske styrker i Kattegat og Skagerrak.

Sveriges flåde ville i hovedsagen operere i den mellemste Østersø, hvor den var alene om forsvaret af den svenske østkyst ved Stockholm og Østgötalands skærgård. På sydkysten og vestkysten kunne man imidlertid samarbejde med danske og norske enheder.

Mod syd havde svenskerne en jagerdivision, to torpedobådsdivisioner og 2-3 ubådsdivisioner. Jagerne kunne dog kun undtagelsesvis forventes at ope-



Kort fra forhandlingerne om Skandinavisk Forsvarsforbund. Kortet viser minefelterne fra 1. og 2. Verdenskrig, og (med grønt) fremtidige minefelter inden for et forsvarsforbund. (Rigsarkivet)

rere vest for Møn og i Sundet. Ubådene kunne sættes ind overalt. For torpedobådernes vedkommende kunne en division evt. afsættes til Øresund, hvor der også kunne samarbejdes om kystartilleri og minering.

Mod vest, til Kattegat og Skagerrak, havde svenskerne afsat et panserskib og en gruppe kystjagere, to ældre krydsere, en jagerdivision, en torpedo-bådsdivision og 1-2 ubådsdivisioner, desuden minestrygere mv. Fra Gøteborgs skærgård kunne man samvirke med danske og norske enheder om minering og torpedoangreb i Kattegat og Bælterne. Ubådene kunne kun operere i Skagerrak. Krydserne og panserskibet kunne danne rygstød for sådanne operationer, men krydserne skulle først og fremmest beskytte skibsfarten (Den skandinaviske forsvarskomite 1949, 49–51).

Komiteen pegede i sin betænkning på, at der var behov for betydelige forstærkninger af det danske forsvar. Der var for Søværnets vedkommende behov for (Den skandinaviske forsvarskomite 1949, 58-59):

- 6 kystjagere
- 24 mindre torpedobåde og MTB,
- 9 ubåde,
- flere minelæggere og minestrygere mv.
- eskortefartøjer til Kattegat
- nye kystbatterier på Stevns, i Korsør, Nyborg og Frederikshavn

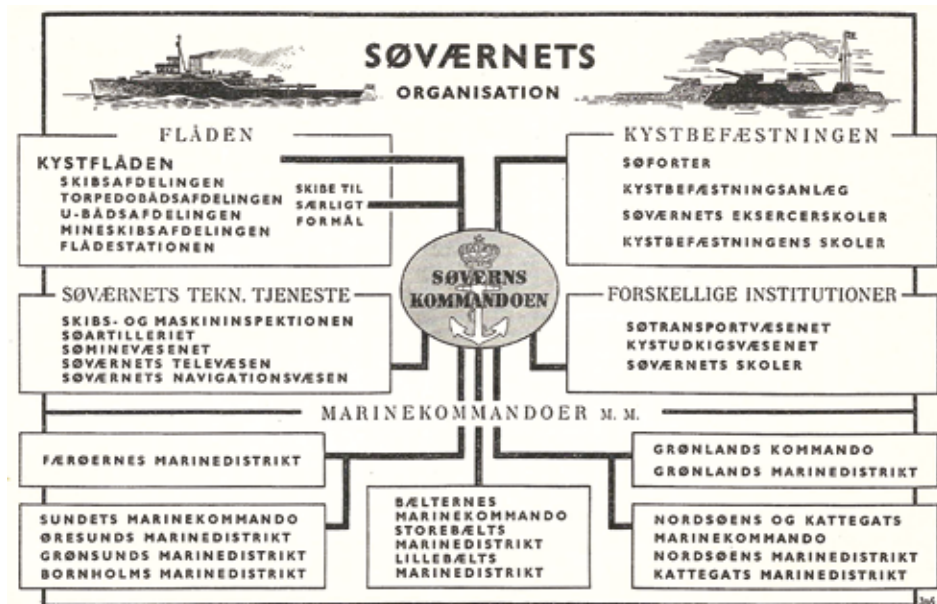
- forøget minebeholdning
- sikring af sløring af skibe på baser,
- nye kystradaranlæg, og
- evt. basering af kystjagerne i svensk skærgård.

Disse krav kunne Søværnet ikke være utilfreds med; de lå i forlængelse af de ønsker, man havde fremsat i forvejen i en dansk kontekst.

Men som bekendt blev det skandinaviske forsvarsforbund ikke til noget. Norge og Sverige havde modsatte interesser: Sverige ønskede et neutralt forbund, Norge ville have relationer til andre lande i Vesten; Danmark var enig med Norge heri, og det betød, at et krigsmæssigt samarbejde med vesten skulle være forberedt allerede i fredstid. Det kunne Sverige ikke gå med til. Sveriges primære interesse lå i et samarbejde med Norge, hvorimod svenskerne anså det militært svage Danmark for at være et land, der lå i første risikozone for at blive inddraget i krig på grund af strædernes beliggenhed. Ved en koalition med Danmark kunne svenskerne altså risikere at blive inddraget uden egentlig at være truet selv fx ved at Sovjet ville gennemtvinge besejlingsret, krænke neutraliteten og dermed fremprovokere en militær reaktion (Udenrigsministeriet 1968b, 56).

NATO

I 1949 blev Danmark medlem af NATO,



Forsvaret blev helt omorganiseret i 1950-51. Her ses resultatet for Søværnets vedkommende. Marinekommandoerne i Syddanmark havde i alt 7 marinedistrikter, der bl.a. koordinerede minestrygningen og farvandsovervågningen. Fra Lærebog for Orlogsgaster 1953.

og det kom til at medføre endog meget store ændringer for det danske forsvar. I lyset af NATO-medlemsskabet afsluttedes de politiske forhandlinger om en ny forsvarsledelse og dannelsen af et selvstændigt flyvevåben. Og forsvarsindsatsen skulle nu planlægges som et integreret led i en overordnet NATO-strategi.

Det tog sin tid at få NATO-organisationen og strategien udviklet. Et første resultat var den såkaldte *Medium Term Plan, DC 13*, som blev godkendt i NATO den 1. april 1950. „DC” angiver,

at vedtagelsen er sket i Defence Committee, der var sammensat af forsvarsministrene. Den var ikke en operativ plan, men fremsatte en række præmisser for NATOs militære opbygning. Denne plan byggede på konventionelle våben. Atomvåben var under amerikansk kommando til strategisk brug uden for Europa, det var først senere, at atomvåben kom til at indgå i NATO-planerne.

I planen, somme tider forkortet MTDP, hed det om Nordregionen af NATO, som omfattede Norge, Danmark og

Slesvig-Holsten, at Danmark dels var nøglen til passage fra Østersøen til Atlanterhavet, men desuden var landet et muligt springbræt til angreb på Sverige; det var centralt for operationer i Østersøen og dele af Kontinentaleuropa. Hvis Skandinavien blev erobret af Sovjetunionen, kunne området være base for ubåde, overfladefartøjer og fly i operationer mod de vestallierede.

NATO måtte derfor sikre sig at fastholde lufthavne og lignende, som var væsentlige for en modoffensiv. Norske og danske styrker var små, og det var vanskeligt at flytte styrker rundt på grund af geografien – mange øer i Danmark, bjerge i Norge. Tidlig varslings var derfor vigtig, men modsat måtte man forvente, at Sovjet satsede på overraskelsesangreb. Styrkerne skulle derfor være lokaliseret rigtigt, og efter et angreb var fleksibilitet meget vigtig. Der var derfor behov for en integrerende plan for forsvaret af hele regionen. DC 13 havde desuden indbygget en slags håb om, at Sverige ville gå ind i NATO, om ikke andet hvis landet blev angrebet.

NATOs strategiske målsætninger for Nordregionen ville omfatte generelt forsvar af regionen og fastholdelse af specielt vitale områder i hvert land. Der blev for flådernes vedkommende peget på behovet for at beskytte egen

skibsfart, bl.a. ved at etablere konvoj-systemer. Herudover at kontrollere alle sunde og stræder, sørge for minestrykning og selv minere vigtige områder, og forhindre fjendtlig brug af farvandene.

Der blev også peget på behovet for offensive operationer, primært mod sovjetiske kommunikationslinjer til søs.

Hovedmidlerne ville være ubåde og andre skibe, foruden luftbombardement af baser, lufthavne, skibe og transportlinjer, og minelægning ved skibe og fly. Skibene skulle desuden kunne understøtte landtroppers operationer og man skulle kunne gennemføre amfibieoperationer. I tilknytning til konvojering skulle der lægges fokus på antiubådsvåbensystemer.

DC-13 var meget generelt udtrykt. For Danmarks vedkommende var der med denne plan dog nogle få indikationer på, hvor der skulle sættes ind i forsvarsplanlægningen. For hæren var det vigtigt, at dansk jord skulle holdes for at undgå, at landet blev brugt som „springbræt” til Norge, og at der skulle speciel indsats til for at holde luftbaser mv. For flåden var det vigtigt, at:

- Danmark skulle kontrollere og spærre Østersøudgangene, så man kunne holde den sovjetiske flåde væk fra Atlanterhavets konvojer;
- der skulle defensivt lægges vægt på minelægning, minestrykning,

konvojbeskyttelse inkl. anti-ubådsindsats, samt understøttelse af landtropper

- der skulle offensivt lægges vægt på minelægning, indsats af ubåde og amfibieoperationer

En egentlig anti-invasionsplan er der ikke tale om. Coastal waters var et nationalt anliggende, hvorfor Danmark selv i henhold til tidligere beslutning i NATO (MC 3 af 19. oktober 1949) måtte planlægge midlerne imod landgang af fjendtlige tropper (det blev ændret i 1952), men spærring af gennemsejlingsfarvandene var naturligvis et led i denne opgave.

I juni 1951 fulgte Taktisk direktiv nr. 1: DC-13's formål blev gentaget: Danmark og Norge skulle ses som et fælles forsvarsområde, NATO skulle holde flyvepladser og havne og lukke Østersøen. Direktivet var ikke synderlig operationelt, men i samme måned fulgte Taktisk Direktiv nr. 2 med yderligere specifikationer. Der blev lagt overordnet vægt på at opnå såvel sø- som luftherredømme og at forsinke sovjetiske styrker ved maksimal anvendelse af allierede sø- og luftangreb.

Direktivet lagde stor vægt på flysiden. Der skulle planlægges modangreb umiddelbart ved udbrud af fjendtligheder, primært med fly mod sovjetiske flyvepladser, depoter og ubådsbaser mv. En række aktiviteter knyttet

til luftherredømme og forsvar mod fly blev beskrevet i større detalje med vægten på egne fly og flyrisikoen for egne styrker. Man skulle specielt lægge vægt på at etablere taktisk luftrekognoscering for såvel egne landtropper som for havområderne. Fly skulle kunne flyttes til andre lufthavne, og der skulle forberedes simple reserveflyvepladser i Danmark til at sprede flyene.

For det danske ansvarsområde skulle der på det sømilitære område

- være planlagt etablering af minefelter i Østersøudgangene, og i danske og norske farvande i øvrigt, primært via søstridskræfter, da egne fly skulle bruges til andre aktiviteter;
- forberedes et system for konvojering af skibe;
- findes systemer, der kunne opdage neddykkede ubåde på vej ud gennem danske farvande fra Østersøen.
- etableres samarbejde med Atlanterhavskommandoen SACLANT og med britiske kommandocentre for at støtte operationer i de danske stræder og i forbindelseslinjerne fra England til jyske havne.

Disse fire opgaver var, sammenlignet med tidligere tilkendegivelser, relativt konkrete og kunne derfor danne grundlag for operativ planlægning. Tabellen nedenfor angiver forskellene mellem NATO-kravene og mulighederne, som

	NATO mål 1954	SVN 1950	SVN Plan MSAP 1950
(Kyst)Jagere	12	2	6
Torpedobåde	-	6	6
Eskorteskibe/ ubådsjagere	18	3	8
Ubåde	9	3	7
MTB/MKB	48	10	19
Minelæggere	9	4	4
Minestrygere	109	30	36
Depotskibe	2	1	2

NOTE: Omfatter ikke en række hjælpeskibe. *NATO 1954* angiver de enheder, som NATO ønskede til rådighed 1. juli 1954, som var den umiddelbare NATO-planlægningshorisont. *SVN 1950* er de enheder, som Søværnet havde til rådighed i 1950. *SVN PLAN MDAP 1950* er de enheder, som Søværnet søgte at få godkendt i Forsvarsministeriet under indtryk af mulighederne i våbenhjælpsprogrammet ultimo 1950.

de tegnede sig for Søværnskommandoen.

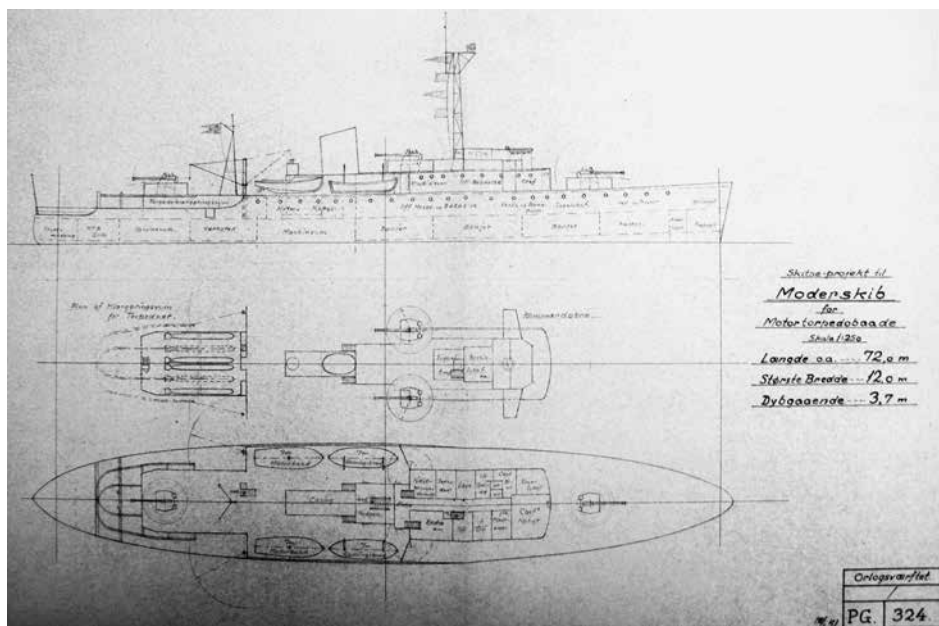
NATOs planlægningshorisont var 3-årig, og tabellen viser, at Søværnet i sin planlægning i 1950 ikke kunne opfylde et eneste af disse krav. På alle punkter var der langt til NATO-idealet.

Dette gjaldt ikke kun for de sømilitære styrker. NATO evaluerede i november 1951 (North Atlantic Military Committee 1951, 34–35) det samlede forsvar i Europa og konkluderede om Nord-europa, at:

„In the early part of 1952 the forces now promised for use in the the area amount to six divisions and some 150

aircraft. With these forces effective defence of the whole of Denmark and Norway is not possible, although certain small areas in Norway may be held in isolation.”

NATOs estimat var, at der for Skandinavien var behov for 13 divisioner (heraf 8 i Danmark) og 900 fly for, at kunne modstå et Sovjetisk angreb. Det, man kunne se frem til i 1954, var 8 divisioner og 500 fly. Det kan – i lyset af datidens forståelse af a-våben – næppe undre, at NATO nogle år senere søgte at planlægge brug af a-våben i Danmark ved et sovjetisk angreb (Bogason 2015, 95).



Orlogsværftets tegning fra 1951 til depotskib på 1.670 tons, længde 72 meter, 12 knob, 4 40 mm med gyrosigtesøjle, til at betjene 6 MTB. Det blev ikke bygget. I stedet fik Søværnet HJÆLPEREN som våbenhjælp. (Rigsarkivet)

Nye forter

Søværnsskommandoen havde meget fokus på den søgående flåde, men man arbejdede også med sammensætningen af kystbefæstningen, hvis officerer i 1950 blev inkorporeret i Søværnets officerskorps, og chefen blev kontre-admiral.

Søværnet havde i foråret 1950 foreslået nye anlæg på Stevns, Omø, Lyø, Samsø, Knudshoved og Halsskov. Daværende forsvarsminister Rasmus Hansen tog imidlertid Halsskov og Knudshoved ud af planen, formentlig fordi han fandt opstillingen af de tiltænkte 105 mm ka-

noner for dyr, og herefter priorite-rede Søværnsskommandoen Bangsbo, Stevns, Samsø og Omø, samt antiluft-skyts til alle de eksisterende anlæg. Flyvevåbnet pegede på, at der var ønskeligt med en sydligere forsvarslinje mod linjen Falsterbo-Femern frem for den noget tilbagetrukne prioritering, som Søværnet pegede på; derved kunne bl.a. radarstationerne på de sydlige øer dækkes bedre. Forsvarets topledelse nåede herefter frem til, at et batteri i det sydlige Storebælt ville være at foretrække fremfor Omø. Økonomisk var der herefter råd til to

nye forter og en opgradering af et tysk anlæg ved Frederikshavn:

- For Stevns vedkommende ville hovedopgaven være at dække farvandet mellem Stevns og Falsterbo samt kyststrækningerne i Fakse Bugt; herudover en indirekte beskydning af mål i Køge Bugt. Mineudlægning ville finde sted inden for fortets virkeområde.

- For Langelands vedkommende var det en flytning af det tænkte batteri på Omø. Den sydlige indgang til Storbælt skulle dækkes sammen med Langelands syd- og østkyst og Smålandsfarvandet med ventepositioner for MTB mv. Der skulle desuden udlægges „loops” til opdagelse af neddykkede ubåde i passage. Der påregnedes mineudlægning i batteriets virkeområde. Da Flyvevåbnet ville bygge en flyveradarstation ved Fakkebjerg, flyttede Kystbefæstningen den først planlagte beliggenhed af Langelandsbatteriet ved Øbjerg to kilometer mod syd til Ørnebjerg ved Holmegård, således at der kunne etableres fælles luft- og lokalforsvar.

- Som et led i forsvaret af Frederikshavn, der var en vigtig havn, ikke mindst for tilførsel af hjælp fra allierede i NATO, skulle Bangsbofortet færdiggøres. Fortet skulle have moderne ildledelsesanlæg til sine 150 mm kanoner og 40 mm luftskyts.

Specielt Langelandsfortet var politisk kontroversielt (Larsen 2010, 58–59). Stevnsfortets placering kunne argu-

menteres at være en del af invasionsforsvaret i Køge og Fakse Bugter, tæt på hovedstaden. Det var ikke tilfældet for Langeland. Fortet kunne kun have én funktion, nemlig at spærre gennemsejlingen af internationalt farvand, hvilket ud fra international havret kunne være betænkeligt. Men Udenrigsministeriet sagde god for placeringen på Langeland, og derved blev det.

Lissabon-målene

NATOs analyser viste behov for væsentlige landmilitære og flyforstærkninger fra resten af Europa for at sikre Danmark under en militær konflikt. Det samme gjaldt for de sømilitære forhold, og Søværnet arbejdede aktivt med at sikre sådanne forstærkninger.

I februar 1952 fastlagde en NATO-konference i Lissabon konkrete mål for NATOs fremtidige styrker. For Danmarks vedkommende var de som følger (Forsvarskommandoen 2000, 93):

	Fredstid	Krigstid
(Eskorte) Jagere	5	9
Eskorte-skibe	2	10
Ubåde	3	5
MTB/MKB	12	24
Minelæggere	3	7
Ministrygere	8	54

Det fremgår af diverse små kommentarer i visse dokumenter, at disse tal er forhandlet af Forsvarsministeriet uden aktiv inddragen af Søværnskommandoen. Søværnet brugte herefter disse tal, som oversteg de danske planer, men var mindre end NATOs tidligere mål, til forsøg på at opfylde NATOs krav til styrkemål i diverse for-handlinger i Danmark. Med hensyn til støtte udefra fik man en aftale om en hurtiggående, stor minelægger og evt. nogle MTB/MKB fra England, og MTB fra Norge. Altsammen under forudsætning af, at de kunne undværes hjemme.

Flådeplan 1953

Flådeplan 1953 var Søværnets bud på behovet for udbygning af Søværnet i de kommende år⁷. Der var en i praksis uklassificeret (Til Tjenestebrug) plan, der redegjorde for forskellige skibstyper, deres anvendelse og Søværnets ønsker til nye enheder. Men der var et hemmeligt tillæg, som kun cheferne havde adgang til, og som skulle tjene til at vise Forsvarsministeriet, hvad truslen var fra øst, og hvorledes den kunne imødegås taktisk.

Søværnets ønskeliste til sejlene enheder så ud som nedenstående tabel:

	Plan	Manko	
Jagere	7	2	(3 HUNT + 2 HUITFELDT-KL.)
Fregatter	5	3	(til eskorte, 2 til Grønland)
Eskorte-patroljebåde	6	1	(1 til Færøerne)
Ubåde	9	1	(5 under anskaffelse)
MTB/MKB	24	-	(MKB var ny type til støtte for MTB)
Minelæggere	9	3	(4 til indre danske farvande)
Minestrygere	54	8	(20 til indre danske farvande)
Kanonbåde 500tons	12	12	(ny type til lokalforsvar indre farvande)
Mindre bevogtningsfartøjer	12	6	6 KRIEGER-kl. omklassificeres)
Depotskibe	2	-	
Stationsskibe	1	-	(til Grønland)
Opmålingskibe	2	-	(1 til Grønland)

Herudover diverse mindre fartøjer til støtte i mineudlægning, kontrolformål mv. (herom senere)

Note: Tabellens „Manko” er det antal, som fremkom ved at lægge eksisterende enheder sammen med fartøjer under bygning eller som man mente at have tilsagn om, og trække dem fra Flådeplanens måltal. Mankoen er således en liste til de danske politikere over, hvad Søværnet anså for nødvendigt i lyset af NATOs prioritering i Lissabon-dokumentet.

I den hemmelige del, som jeg ikke har set refereret før, redegjorde Søværnskommandoen for de taktiske overvejelser. Udgangspunktet for Flådeplan 1953 var NATOs strategidokument MC 14/1 af 9. december 1952. Danmark var i dette dokument nøglen til Sydsandinavien set fra en angriber i øst, og landet skulle derfor have tilstrækkelig militær kapacitet til at kunne holde et fjendtligt angreb hen, indtil NATO kunne bringe operativ (militær) og forsyningsmæssig hjælp til landet. Danmark skulle følgelig besidde kapacitet til forvarsel via patruljer, ring mv., og have kort reaktionstid med

kampklare styrker, specielt i flåden og flyvevåbnet. Et effektivt forsvar til søs overfor scenariet krævede en række foranstaltninger:

- Før krigsudbrud skulle der gennemføres en intensiv farvandsovervågning til søs og fra land

- Efter krigsudbrud skulle Søværnet kunne

- a) hindre fremstød gennem Østersøudgangene og etablere de nødvendige minefelter til støtte herfor,

- b) bekæmpe enheder, der inden krigsudbrud måtte være sendt gennem Østersøudgangene,

- c) etablere et kraftigt lokalforsvar af



Søværnets planlagte minefelter i starten af 1950erne (Bogason 2015, 61).

udlagte minefelter ved havne og i indre danske farvande,

d) iværksætte minestrygning ved de vigtigste havne, og

e) bekæmpe ubåde

- Søværnet skulle endvidere mobilisere yderligere enheder til

a) fastholdelse af søherredømme og dermed forhindring af invasion og

b) etablering af eskortetjeneste og yderligere minestrygning

Situationen i luften nødvendiggjorde dels, at egne styrker havde luftværns-skyts og varslingsanlæg, dels at der var et samarbejde med Flyvevåbnet om luftjagerdækning og ellers beskyttelse i områder med antiluftskytskoncentrationer. Om dagen måtte man således – med mindre en omgående indsats var nødvendig – trække større enheder tilbage til Københavns red, Århus Bugt, Lillebælt eller Korsør.

Søværnet forudså de umiddelbare angrebstrusler som følger:

- Sovjetisk fremtrængen gennem Femern Bælt med henblik på at sikre sin hær flanker mod søen, true den danske hær flanker i det sydlige Jylland, og hindre dansk minelægning i det sydlige Storebælt,

- Sovjetisk fremstød mod den sydlige del af Sundet og Grønsund i forbindelse med iværksættelse af besættelse af Sjælland, Møn, Falster og Lolland.

- ubåds- og mineoperationer og mindre landsætninger fra enheder, der var

sendt gennem stræderne før krigsoperationers iværksættelse

Til angreb ville Sovjetunionen have følgende styrke:

- 2-3 krydsere (dog kun til støtte af landgangsoperationer),

- 12 jagere,

- 8 kystjagere og fregatter,

- 40-50 MTB,

- 40-45 minestrygere,

- 9-12 kystubåde,

- 16-20 mindre patruljefartøjer og

- diverse hjælpeskibe.

Disse skibe ville dels angribe selvstændigt, dels lede en invasionsstyrke, og kunne evt. få en begrænset støtte fra Polen. Og hertil kom et stort antal fly under Marinens kommando.

Søværnet planlagde at anvende sine enheder i den fuldt udbyggede flåde i 4 grupperinger:

- Fremskudt i Østersøen 7 ubåde til rekognoscering og ved krigsudbrud angreb,

- i Øresund en hovedstyrke på 2 jagere og 16 MTB/MKB, herudover 3 minelæggere, 4 kanonbåde, 5 patruljebåde og 12 minestrygere

- i Bæltområdet en anden hovedstyrke på 4 jagere; herudover 5 minelæggere, 7 kanonbåde, 6 patruljebåde og 18 minestrygere og

- i Kattegat 2-3 fregatter, 4-5 eskortepatruljebåde og 19 minestrygere.

Når antallet er mindre end tabellens ovenfor, skyldes det, at en række en-



I perioden 1947 til 1959 rådede Søværnet over tre tidligere engelske ubåde, inden de fire dansk konstruerede og byggede ubåde af DELFINEN klassen højeste kommando i perioden august 1961 til oktober 1964. Her ses SPRINGEREN, STØREN og SÆLEN i Rønne i perioden oktober 1956 - maj 1957. Klar til at være klar!
(Erik Monnerup, Forsvarsgalleriet)

heder ville være på værftsophold efter en turnus; specielt MTB var krævende mht. eftersyn. Der er i Flådeplan 1953 en vis kapacitet til offensiv handling, herunder fremskudt minelægning ved jagerne og evt. MTB.

Flådeplan 1953 sagde ikke noget om hjælp i form af ubåde, FPB og minelægger fra udlandet. Planen angik kun danske, sejlene enheder, og man må deraf slutte, at Søværnet anså Kystbefæstningens udbygning for at være afsluttet med de tre igangværen-

de byggerier på Stevn, på Langeland og ved Frederikshavn. Behovet for infrastruktur i øvrigt – depoter, flådestationer, kystradar mv. – blev heller ikke fremlagt. Ej heller behovet for danske hjælpeskibe. I et senere notat opgjordes dette til: 25 vagtskibe, 25 hjælpeminestrygere (fiskekuttere), 6 hjælpeminelæggere (autofærger), 6-7 bugserbåde, og 30-40 transportfartøjer⁸. Ikke nogen helt lille udskrivning med følgende organisering og oplæring af personel.

Flådeplanens skæbne

Flådeplan 1953 er fra februar 1953, udarbejdet under en forsvarsvenlig, borgerlig regering, støttet af Socialdemokratiet inden for forsvarsområdet. Men efter valget til det nye folketing i september 1953 (Landstinget blev afskaffet ved grundlovsændringen i sommeren 1953) dannede Socialdemokratiet en mindretalsregering, og i lyset af kravene fra støttepartierne, særligt Det Radikale Venstre, blev ethvert håb om en fortsat udbygning af forsvaret kvalt.

I årene 1955-59 afløste den ene forhandlingsrunde den anden mellem Forsvarsministeren og forsvarets topledelse, en for forsvarets folk stærkt frustrerende proces med mange konflikter mellem værnene (Bogason 2015, 103–110). Søværnet fik i disse år ingen egentlige jagere (på 2.200 tons), færre ubåde og MTB end ønsket, ingen store kanonbåde, ingen MKB, og kun to nyere minelæggere.

Flådeplan 1953 var den sidste, der tilsignede en omfattende dansk dækning af Danmark, den vestlige Østersø og gennemsejlingsfarvandene. Den kodificerede en flytning af flådens forsvorstyngdepunkter fra minefelter midt i Øresund og bælterne til minefelter i de sydlige farvande og mere offensive operationer af hurtige enheder, og flyttede ubådene til operationer i Østersøen omkring Bornholm.

Men de nødvendige bevillinger hertil

fik man ikke i Danmark. Forsvaret af Baltikum blev alligevel styrket, da Vesttyskland blev medlem af NATO i 1955 og derefter opbyggede sin flåde og tilhørende Marineluftvåben. Fra 1960-forsvarsforliget reduceredes det danske perspektiv til overvejende at omfatte forsvaret mod gennemsejling af det sydlige Øresund ved minespæringer og mod landgang på Sjælland, Møn og Falster, mens Vesttyskland skulle spærre Femern Bælt og operere i den vestlige Østersø. Og fra 1962 blev Enhedskommandoen, der integrerede NATO-forsvaret i området, dannet. Men det er en anden historie.

Noter

1 Artiklen er skrevet på grundlag af min bog om Søværnet under den kolde krig (Bogason 2015).

2 Rigsarkivet: Marineministeriet, Søværnets Ordningsudvalg: Betænkning (1946-1946) 1: m.m.

3 Rapporten findes i Rigsarkivet: Stein, H. redaktør, politiker: Fagligt arbejde, organisatorisk arbejde, erhverv (1932-1942) 5: Sager vedrørende Hendrik Steins virke som politiker 1932-1942 m.m.

4 Marineministeriet, Genopbygningskommissionen: A. Sagsarkiv (1946-1948) 1: 1946-1948 m.m.

5 Kommissionens arbejde er rekonstrueret ved materiale fra Rigsarkivet, i denne artikel specielt Krigsministeriet, Det luft-

militære Udvalg: A. Sagsmateriale (1945-1950) ks A1, A13 og A19.

6 Betænkningen var i mange år efter fælles aftale mellem de tre lande klausuleret. I denne artikel er brugt Arbejderbevægelsens Bibliotek og arkiv:

Hans Hedtofts arkiv (39) ks 4: Skandinaviske forsvarsforhandlinger. Viceadmiral Aage Vedels arkiv. 12: Diverse sømilitære sager 1945-48 har et par breve om forløbet. Ovenstående kort er i Marinestabens arkiv fra perioden.

7 Rigsarkivet: Marinestaben: KC. Hemmelig kopibog (afklassificeret) (1946-1975). U. 688 12. februar 1953.

8 Rigsarkivet: Marinestaben: A. Sagsarkiv (afklassificeret) (1950-1961) 2: 1953-1955. U. 823 29. september 1953

Referencer

Bogason, Peter. 2015. Søværnet under den kolde krig - politik, strategi og taktik. København: Snorres Forlag.

Den skandinaviske forsvarskomite. 1949. Betænkning. Holmenkollen.

Forsvarskommandoen. 2000. Ved forenede kræfter. Forsvarets øverste militære ledelse. Forsvarschefsemetbedet og forsvarets udvikling 1950-2000.

Vedbæk: Forsvarskommandoen.

Kjølse, Frits Hammer. 1942. Exposé vedrørende en fremtidig dansk søværnsplan som led i et fælles nordisk forsvarsfællesskab. København: Stencileret.

Kommissionen til besigtigelse af kystbefæstningsanlæg. 1946. Tyske kystbefæstningsanlæg. Kommissionsrapport. København: Kommissionen til besigtigelse af kystbefæstningsanlæg.

Larsen, Margit Bech. 2010.

Mellem afskrækkelse og symbolforsvar. København: Saxo-Instituttet, Afdeling for historie.

North Atlantic Military Committee. 1951. Estimate of the Relative Strength and Capabilities of NATO and Soviet Bloc Forces at Present and in the Immediate Future. Paris: NATO MC 33.

Nørby, Søren. 2005a. "Aldrig mere en 9. april. 1. del." Tidsskrift for Søværnen 176(3): 140-82.

Nørby, Søren. 2005b. "Aldrig mere en 9. april. 2. del." Tidsskrift for Søværnen 176(4): 213-61.

Olsen, Jens Kai. 1991. Løst og fast om mine 50 år i Søværnet 1915 - 10. maj - 1965. København: Marinens Bibliotek.

Petersen, Nikolaj. 1981. "Storbritannien, USA og skandinavisk forsvar 1945-1949." Historie/Jyske Samlinger 14:37-77.

Udenrigsministeriet. 1968b. Dansk Sikkerhedspolitik 1948-1966. Bilag. København: Udenrigsministeriet.

Fregatten THE CRESCENT forlis ved Maarup den 6. december 1808.

*Af Lars Rosendahl Christophersen
Kommandør (pens.)*

Talrige skibe er i tidens løb strandet og forlist ved de danske kyster. Før i tiden var det ikke ualmindeligt at mennesker, ofte i stort tal, mistede livet, og værdifuld last gik tabt. I vore dage forekommer fortsat grundstødninger og strandinger, men kun i sjældne tilfælde går menneskeliv tabt, og den største bekymring i dag er nok risikoen for udslip af olie, der kan forurene de omgivende farvande og kyster. Sidstnævnte er bestemt en alvorlig sag, men i forhold til fortidens katastrofer, hvor i nogle tilfælde hundredvis af menneskeliv stod på spil, er grundstødninger og strandinger i vor tid trods alt som oftest mindre dramatiske. Læserne vil givetvis være bekendt med den største og mest dramatiske stranding ved de danske kyster, nemlig de engelske linjeskibe ST. GEORGE og DEFENCE samtidige forlis midt på den jyske vestkyst i 1811 under Englandskrigene.

I det følgende vil jeg berette om en tilsvarende, men noget mindre kendt hændelse, nemlig den engelske fregat THE CRESCENT stranding og totalforlis i 1808 ud for Maarup – nu Mårup – ved

Lønstrup på Vendsyssels vestkyst mellem Løkken og Hirtshals.

Jeg har altid haft en personlig interesse i strandinger og forlis ved Vendsyssels vestkyst, idet min familie har levet ved Lønstrup i mindst fem generationer. Ved Redningsvæsenets oprettelse i 1852 blev der etableret en redningsstation med egen redningsbåd og oven i købet også et redningsraketapparat i Lønstrup, og fra 1871 blev min oldefar, der var fisker og landmand, ansat som bådmand. I 1892 blev han opsynsmand, hvilket vil sige leder af den lokale redningsstation, som i øvrigt blev bemannet af frivilligt mandskab, der kun modtog et meget beskedent vederlag for at sætte livet på spil – ganske som i dag. Senere overtog min farfar dette hverv, og i en kortere periode var også min far bådmand ved samme redningsstation. Jeg selv brød traditionen og blev søofficer, men forblev dog derved i det maritime miljø. Jeg vil senere vende tilbage til denne personlige vinkel.

I vores families besiddelse befinder sig en gammel bog med titlen *Det Nørrejdyske Redningsvæsen* med undertitlen *Dets Tilblivelse, Organisation og Historie*. Den er skrevet af fuldmægtig ved Redningsvæsenet, C.P. Eisenreich,



H.M.S. CRESENT erobrede den 20. oktober 1793 egenhændigt, under blokadetjeneste ud for Cherbourg, den franske fregat RÉUNION. THE CRESENT var under kommando af captain R.N. James Saumarez. (Wikiwand)

i 1927. I denne gamle bog beskrives Redningsvæsenet ganske detaljeret med datidens øjne, og de ”nørrejydske” redningsstationer gennemgås én for én. Der beskrives hvilke strandinger, der er forekommet fra stationernes oprettelse og op til 1927, skibsnavne, antal reddede og druknede, hvem der har været opsynsmand m.v. Her kan man bl.a. læse, at min oldefar deltog i 24 ”foretagender”, hvorved han var med til at redde 127 mennesker, og at han var i aktiv tjeneste indtil sin død i 1915 i en alder af 69 år.

Men særlig indledningen i denne bog påkalder sig generel interesse. Forfatteren beskriver baggrunden for red-

ningsvæsenets oprettelse og fortæller levende om forholdene, hvorunder søfolk og kystfolk mødtes, når katastroferne indtraf.

Jeg har valgt ordret at gengive bogens tekst fra side 1 og nogle sider frem. Her beskrives i et bedaget, bevares, men yderst farverigt sprog bl. a. den omtalte stranding, hvor THE CRESCENT forliste i 1808 – tre år før den rigtig store stranding længere sydpå, hvor ST. GEORGE og DEFENCE forliste.

Det lyder som følger:

Det er en Selvfølge, at lige saa længe Skibene har haft deres færd paa de forskellige Have, er Strandinger rundt

om paa disses Kyster indtrufne, og at vort lille Land som følge af, at dets enkelte dele er saa meget omgivne med Vand, ogsaa i Tidernes Løb har faaet sin store Del af disse Strandinger, er lige saa selvfølgelig. Man savner imidlertid Oplysning om, hvorledes det for Aarhundreder siden gik til med Besætningens Redning, naar saadanne ulykker skete paa Kysterne og navnlig paa de Kyster, hvor Skibene var udsatte for hurtigt Tilintetgørelse. De gamle Strandingsprotokoller indeholder kun lidt herom. Interessen ved disses Førelse har indtil for hen ved hundrede Aar siden mere ligget i at faa protokolleret, hvilket Gods, der var bjerget fra Skibene, og der indeholdes kun faa Oplysninger om de strandede Besætninger.

Efter et af Kaptajn J.S.Hohlenberg i "Søløjtnantselskabet" i 1889 holdt Foredrag om Strandinger paa Danmarks Kyster i ældre og nyere Tid, var det først langt ind i det Attende Aarhundrede, at man begyndte at føre Bog over Strandinger og underkaste hver enkelt en systematisk Behandling. Den ældste Stranding, som efter nævnte Foredrag vides at være berettet om, fandt sted for omtrent 800 Aar siden. I det 11th og 12th Aarhundrede maatte Danmark under forskellige Konger udholde haarde og langvarige Kampe med de vendiske Sørøvere, som raadede over Tusinder af Skibe.

Da hændte det, at der i en Stormnat paa den da i dansk eje værende Kyst af Halland ud for Halmstad strandede 150 Sørøverskibe. Ved denne Begivenhed forliste alle Skibene totalt, og den del af Besætningerne, anslaaet til 15.000 mand, som ikke druknede, fandt, hvor de landede, Døden for Sværdet. Den næste Stranding, som omtales i bemeldte Foredrag, fandt Sted i Midten af det sekstende Aarhundrede. Den allierede danske og lybske Flaade, der var opankret ud for Visby paa Gotland, der da var i dansk Eje, mistede under en Paalandsstorm ved flere Skibes forlis omtrent 7,000 Mennesker. Omtrent 100 Aar længere frem i Tiden, nemlig den 4. December 1678 afgik 23 Skibe fra den pommerske Kyst bestemt til Kalmar. I Nærheden af Bornholm overfaldtes Skibene af en Storm, hvorved 20 af dem forliste totalt. Af de ved denne Begivenhed omkomne 2200 Mennesker begravedes 1583 paa Bornholm. Aaret efter, i November Maaned, skete om natten en lignende Ulykke paa Kysten af Bornholm, og et større antal Skibe forliste. Af dem, som ved denne Lejlighed naaede Land, hvor de blev omhyggeligt plejede, døde 1500, og hele Tabet var henimod 3000 Mand.

At deslige Begivenheder paa Kysten kunde faa alvorlig Fare for dem, som i land indtog en Stilling til Strandingen, derom vidner et Tilfælde fra Kjærgaard



Ankeret fra THE CRESCENT samt de to mindesten, opstillet på Mårup kirkegård.

Strand paa Jyllands Vestkyst, hvor de paagældende paadrog sig Birke-dommerens Vrede. Stedets Præst, Jens Rusvard, havde ved at optræde for Bjergerne under en opstaaet Uenighed, rettet en truende Ytring til Føreren af et strandet Skib, som var bragt flot og laa opankret udenfor Kysten. Da Vejret derefter blev uroligt, drev Skibet i land og søndersloges. Paa grundlag heraf blev Præsten, som i et andet Anliggende var kommen paa Kant med bemeldte Myndighed, anklaget for Trolddom og levende brændt. En i Henne Kirke ophængt Tavle oplyser, at den paagældende var Præst for Henne og Lønne Menigheder fra 1579 til 1587

og blev dømt ved Birkets Ret for Trolddom og aflivet paa nævnte Maade.

Men der var ogsaa Tider, hvor Sømanden maatte frygte Kystens Beboere. Sære Sagn høres endnu om en Tid, da Egnens Herremænd ejede Strandretten og handlede paa sin egen Strand, som han lystede. Alt i hans Len løst fra Havet inddrevet Gods og alle Skibe, som strandede uden levende Folks Medfølge, var Herremændens Ejendom. Det gjaldt da først og fremmest om at faa det størst mulige antal Skibe til at strande. Og Sagnet siger, at man i Nætter med Paalandsstorm kunde se Herremændens Haandlangere ride i

skarpt Trav langs Lenets Forstrand med en tændt Lygte bundet til Gjorden under Hestebugen. Det hoppende Lygtelys skulde forlede Skibene til at gaa i Stranden, idet Besætningen antog Lyset for et andet Skibs Lanterne eller for et Blinkfyr eller et Havneblus og saa styrede derefter og strandede. Den Skæbne, der ventede Sømændene, om de enkeltvis og ved egne store Anstrengelser arbejdede sig i Land fra det sønderslaaede Vrag, var Døden for Røverhaand. Et spadslag i Hovedet paa en ilanddrevet, forkommen Stakkel, var nok til at føre ham over i den Tilstand, hvorfra der ikke sladres. I den nærmeste Klit var et dybt gravet og hastigt tildækket Hul al fornøden Begravelsesplads. Og saa laa Skibet der i Havstokken, sønderdelt, men alligevel værdifuldt – inddrevet i Herremandens Len ”uden levende Folks Medfølge”.

Man hører endogsaa fortælle om, hvorledes Præsterne i de Tider kunde frembære Bønner på Prædikestolen om, at der maatte ske Strandinger; og hvis Præsterne var mere samvittighedsfulde, da lød Bønnen paa den maade, at *hvis* Strandinger skulde ske, om de da maatte indtræffe i vedkommende Sogn.

Paa adskillige Steder af den jyske Vestkyst findes de saakaldte ”Dødemandsbjerge”, og mange af disse stam-

mer fra Danmarks Krig med England i begyndelsen af forrige Aarhundrede. Ud for Maarup Kirke strandede saaledes Den 6. December 1808 den engelske Fregat THE CRESCENT, et Skib paa 44 Kanoner og med en Besætning af 300 Mand foruden Officerer. Forhenværende Præst i Maarup, *Sanne*, fortæller om denne Stranding følgende:

Det havde blæst en vedholdende Nordost, der havde rejst Havet, som i al sin Magt kastede store Bølger ind mod Klitten og gjorde al Færdsel paa Stranden umulig. Dertil kom skarpe, tætte Snebyger, som ganske skjulte Landet fra Søsiden. Da den lange Vinternat var ved at endes, saas Blus ude over Havet, og ved Skæret deraf kunde man se Omridsene af et stort Skib, der nærmede sig Revlerne. Af og til bar Vinden Lyden af Skibets store Malmklokke i Land. Og da den graa, triste Vinterdag brød frem, var det store Krigsskib med sin stolte Rejsning synligt, som det nu laa, vuggende og drivende for de store Søer, der slog agter ind over Skanse og Dæk. Saa svingede Søen det over Revlen, saa Bredsidens vendte mod Land, og nu kom det til at ligge flot i det dybe Vand indenfor Revlen. Men Søen tvang det atter mod Land, og kort efter stod det paany fast, denne gang for ikke at komme flot mere. Fra land var der intet at udrette, Vejret og Søen hindrede det, og man var jo heller ikke den Gang i

Besiddelse af Redningsmidler af nogen som helst Art.

Ude paa Fregatten forsøgte man at skyde sig flot. De svære Rystelser, som et helt Batteris paa en gang afskudte Kanoner forvoldte, haabede man vilde ryste Skibet klar af Grunden, og nu skød englænderne ind mod Land det glatte Lag, saa det drønedes gennem Storm og Sø og gav genlyd i Klitterne. Men alle Anstrengelser for at komme flot var forgæves. Man fik da ombord travlt med at sammentømre en Flaade, for med den at staa til søs.

THE CRESCENT havde jo hørt til en hel

Flaadeafdeling, saa der måtte være Haab om at kunde støde til et af dens Skibe og saaledes blive optaget. Men forsøget mislykkedes og kostede en Del Menneskeliv, idet Flaaden af Søn blev kastet mod Land og splintredes, hvorved saavel officersklædte som kvindeklædte Lig drev ind. Der fandtes nemlig efter den Tids Skik ogsaa en del Kvinder om Bord. Der er derefter indtraadt almindelig forvirring om Bord, idet Besætningen sprang i Havet, og snart laa Dynger af Lig drivende i Havstokken.

Da Vejret faldt af, og det derefter blev



Mindestenen, der beskriver ankerets bjærgning og opstilling ved Mårup Kirke.

muligt at færdes paa Stranden, frembød denne et ejendommeligt Skue. Side om Side laa gallaklædte Officerslig, yngre og ældre. Kvindelig i 2-3 Sæt kostbare Kjoler af Silke og Fløjl, med Hals, Arme og Fingre besatte med Smykker og Ringe, idet de åbenbart vilde have deres kostbarheder med sig. Ligene blev baaret op i Byen; Lader, Udhuse og Skure fyldtes, og i Maarup Kirkegaards nordvestlige Hjørne blev de begravede i en stor Fællesgrav. De faa, der kom levende i land, blev interneret i Sognefogedens Gaard, senere sendtes de til København, hvor de udveksledes med danske Fanger i England.

Fregatten sank efterhaanden ned i Sandet, der dækkede det store Skib. Det fortælles, at Skibsklokken endnu i mange Aar ved Lavvande kom til Syne, og sat i Bevægelse af Søen, sendte sine dybe Malmtoner ind over land, som for at kalde paa sine Folk. Omsider blev den bjerget i Land og kalder nu paa de levende, naar den om Helligdagene lyder oppe i Skallerup Kirkes Kirketaarn, hvor den fandt sin plads.”

Herefter følger en ikke mindre detaljeret og indlevende beskrivelse af ST.GEORGE og DEFENCE forlis i 1811. Denne beskrivelse må læseren have til gode til en anden gang.

THE CRESCENT blev søsat fra Calhoun/Newlands værft ved Bursledan i grevskabet Hampshire den 28. oktober 1784. Den var omkring 40 meter lang, 8 meter bred og medførte 36 kanoner. Fregatten kom til at deltage særdeles aktivt i Napoleonskrigene. Det blev til adskillige træfninger med franske orlogsskibe i de europæiske farvande, og THE CRESCENT nævnes også i forbindelse med et angreb på en fransk koloni på Madagaskar i 1796.

I begyndelsen af det, vi i Danmark kalder kaperkrigen mod England i 1807-14, var THE CRESCENT på vej mod Gøteborg med forsyninger til den engelske østersøflåde, som her var lagt op for vinteren. Skibet afsejlede fra Yarmouth den 29. november 1808. Ifølge optegnelserne fra det senere søforhør i England hed kaptajnen John Temple, og besætningen udgjordes af 280 mand foruden et antal passagerer og to engelske lodser. Der var en gunstig vind fra sydvest indtil den følgende dag, hvor det blæste op til storm. Skibet fortsatte sin kurs i nogle dage og fik ved daggry den 5. december den norske kyst i syne. Lodserne ønskede på dette grundlag at lægge kursen mere sydover, men vinden var nu drejet til nord og tvang skibet ind mod den danske kyst. Lodserne overbeviste kaptajn Temple om, at de var helt klar over skibets position, selv om den danske kyst efterhånden kom til syne i øst. Fregatten drev herefter for lav fart

ind på lægt vand ved Mårup, og om aftenen den 5. december grundstødte det, og dets skæbne var beseglet.

Ifølge søforhøret var blandt de druknede kaptajn Temple, 3 løjtnanter, 1 marineløjtnant og 9 kadetter, 1 bådsmand, purseren, kanoneren, skibstømreren, 2 lodser (!) , 1 passager, 6 kvinder og 1 barn foruden menige marinesoldater og søfolk.

De overlevende officerer og søfolk blev efterfølgende stillet for en krigsret i Sheerness. Retten konkluderede, at forliset skyldtes lodsernes uvidenhed og forsømmelse, og at styrmanden måtte dadles for ikke at have anbefalet kaptajnen at opankre skibet eller sejle en kurs, der tog bedre vare på skibet. Retten var endvidere af den mening, at den øvrige del af besætningen havde gjort alt for at redde skibet. Ifølge søforhøret blev det totale tab 226 mennesker. Reddet blev kun 7 officerer samt 55 søfolk og marinesoldater. For officerernes og marinernesoldaternes vedkommende har man optegnet navnene på såvel reddede som omkomne. For søfolkernes vedkommende kendes hverken de reddedes eller omkomnes navne.

Som nævnt i begyndelsen af dette indlæg vil jeg kort vende tilbage til min personlige vinkel på historien om THE CRESCENT.

Da min familie som nævnt har boet i Lønstrup ved Mårup i generationer,

har jeg som barn og senere også som voksen færdedes meget i Lønstrup og har meget ofte besøgt Mårup Kirke og kirkegården.

Eisenreich nævner, at de omkomne blev begravet i en stor fællesgrav i det nordvestlige hjørne af kirkegården. Hvad han ikke nævner er, at der på et tidspunkt blev etableret et mindesmærke samme sted for de 240 englændere, som angiveligt omkom ved forliset. Det var et rektangulært jordstykke, afmærket med kæder (som ankerkæder?) mellem lodrette granitstolper. I midten rejstes en rektangulær granitmindesten, med en inskription, der nævner begivenheden.

Udgravninger på stedet har mig bekendt ikke kunnet godtgøre, at der på dette sted skulle være begravet 240 personer. Der spekuleres i, at måske et begrænset antal – nogle kilder nævner tallet 33 - fik deres hvilested her, men jeg tror ikke, at der er fremlagt noget endeligt bevis herfor. De omkomne er nok snarere begravet i de såkaldte DØDEMANDSBJERGE, som Eisenreich nævner.

I 1895 opsatte det britiske admiralitet en mindeplade i Mårup Kirke med følgende tekst:

To the memory of
 The Officers and men who
 Perished on the occasion of
 the wreck on this coast
 of
 His Britannic Majesty's Ships
 "Crescent" 36 guns, on 6th December
 1808
 and
 "StGeorge" 98 guns, and "Defence",
 74 guns, on 24th December 1811
 Many of whom were interred
 in this Churchyard.

This tablet
 is inscribed by the British Admiralty
 in the Year 1895.



Mindetavle i Lønstrup Kirke over de engelske orlogsskibes forlis i hhv. 1808 og 1811.

Denne mindeplade blev senere flyttet til Lønstrup Kirke.

I 1939 blev The CRESCENT store stok-anker bjærget af lokale fiskere og ved hjælp af en donation opstillet i 1940 ved vestsiden af Mårup Kirke, hvor kirkens tidligere nedrevne tårn havde stået. Ved siden af ankeret stod – og står – en mindesten med en inskription, der nævner bjærgningen og opstillingen af ankeret.

I 1958 blev der afholdt en mindehøjtidelighed for de omkomne, altså i 150-året for forliset. Af et udklip fra Vendsyssel Tidende i min gamle scrap-bog fremgår det, at der blev holdt en mindegudstjeneste i kirken, at et detachement fra det danske søværn i Frederikshavn var opstillet som æresvagt, at der blev nedlagt kranse ved mindesmærket, og at den britiske marine-attache deltog og takkede Danmark for denne markering af hans landsmænds død. Jeg husker det ikke selv, men ved med sikkerhed, at jeg i en alder af fem år var til stede ved denne lejlighed sammen med mine forældre og bedsteforældre.

Som mange vil vide, sker der en kraftig og løbende erosion af Lønstrup Klint, ikke mindst ved Mårup. I begyndelsen af dette århundrede havde erosionen arbejdet sig ind til mindesmærket, som nu er væk, men selve mindestenen

er flyttet længere ind på kirkegården, hvoraf kun ca. halvdelen er tilbage. Tilsvarende med ankeret, som nu står sammen med de to mindesten. I 2008 påbegyndtes en gradvis nedtagning af den nedstyrtningstruede gamle kirke fra 1100-tallet, og i 2015 blev de sidste rester af kirken fjernet. Men sten og anker står endnu, som det fremgår af fotoet.

Siden 1995 har jeg ejet et sommerhus ca. 250 meter fra kirkegården, hvilket har givet mig rig lejlighed til ved selvsyn at følge naturens gang på stedet – og bl.a. besøge omtalte oldefar og min oldemor, som ligger begravet på

stedet med ca. en halv meter tilbage, før gravstedet styrter i havet. Som ved andre gravsteder på dette sted vil deres knogler måske komme til syne, når de stikker ud et par meter nede ad den næsten lodrette skrænt ned mod havet.

Kilder:

C.P.Eisenreich: Det Nørrejydske Redningsvæsen. Dets Tilblivelse, Organisation og Historie. 1927

Bangsbomuseet.

Vendsyssel Tidende.

Alle illustrationer er privatfotos, hvor ikke andet er angivet.



Den vindblæste kirkegård.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Formand Niels Mejdal

Modelbyggerne har søgt inspiration i England. 13.-14. september besøgte en halv snes medlemmer byen Chatham, hvor mere end 500 orlogsskibe blev bygget i 17- og 1800-tallet. Blandt dem også linjeskibet St. Georg. Der er i dag et stort museum, der fortæller om datidens skibsbyggeri og giver god inspiration til detaljerne i bygning af modellen af linjeskibet St. Georg. Dagen efter fortsatte deltagerne til Greenwich, hvor man kunne beundre klipperskibet Cutty Sark fra 1869 og de historiske omgivelser.

Medlemsmøde d. 3. oktober havde 20 deltagere, der havde fundet vej frem til Københavns Marineforening. Her kunne vi beundre den stærkt udsmykkede marinestue, mens vi indtog et såkaldt let måltid (sandwich og øl). Da sult og tørst var stillet, kunne vi høre orlogshistoriker Hans Christian Bjerg fortælle om den helt fantastiske dagbog, som den norske matros Daniel Trosner havde skrevet og tegnet over sine oplevelser under Den Store Nordiske Krig mens han gjorde tjeneste i den dansk-norske flåde 1710-14. Spørgelysten var stor, og det sluttede med, at Orlogsmuseets Modelbyggerlaug købte det flotte 2-bindes værk. Interesserede kan henvende sig



til Poul Beck.

Københavns Kulturnat d. 13. oktober blev en succes. Vejret var med os – mildt og tørt, og gæsterne strømmede til. Modelbyggerne stod for frem- og rundvisning af arresten og mastekranen. Begge steder blev der sat besøgsrekord. Arresten med ca. 400 gæster. Det var absolut i overkanten for den personlige rundvisning og fortælling om modelbygningens mysterier. I mastekranen var sat ekstra folk på opgaven. De fik varmen på de 117 trin op og 117 trin ned. Da der blev lukket for adgang kl. 23, havde ca. 1.500 gæster været oppe i mastekranen. Omkring 4 gange så mange som i de tidligere år.

Denne kraftanstrengelse gjorde, at lauget havde måtte sige nej til at stille op i Tøjhuset i efterårsferien. Lidt ærgerligt, men der er grænser for, hvor meget der kan trækkes på medlemmerne. Og der er jo også en del, der har børnebørn, som har krav

på underholdning i ferien.

At laugtet holder sit julemøde tirsdag *d. 28. november*, er ingen nyhed. Invitation er udsendt til hvert enkelt medlem, og de første deltagere har meldt sig. Fremmødet plejer at være meget stort, og derfor har vi i år fået lov til at låne Bræddehytten. Som nogen måske kan huske, var det KFUM Orlogshjem, da Søværnet havde rigtig mange værnepligtige på Holmen.

Og så bliver det jul og nytår. Udover at ønske alt godt for medlemmerne og deres pårørende blander vi os ikke i højtiden. Men tirsdag *d. 23. januar* har vi første medlemsmøde i det nye år. Her vil pensioneret Overværkmester Mogens Højstrup fortælle om livet i Søværnet gennem 3 generationer.

Vores store satsning – bygning af linjeskibet ST. GEORG – forløber over-

ordnet efter planen. På visse områder lidt foran og på andre lidt bagefter. Men tro mig, senest *d. 24. august 2020* bliver modellen afleveret i perfekt stand til Strandingsmuseet i Thorsminde. Det bliver underligt at mangle ST. GEORG hos modelbyggerne i arresten. Det spændende og udfordrende er jo netop, at alle der kommer om tirsdagen i arresten er med i dette fællesprojekt. Men mon ikke der dukker et nyt fællesprojekt op inden ST. GEORG bliver afleveret.

Foreningsåret slutter med den ordinære generalforsamling. I år bliver det tirsdag *d. 10. april* i Marinestuen på Holmen. Her håber bestyrelsen på stort fremmøde og mange spørgsmål og kommentarer. Og traditionen tro vil der efter generalforsamlingen være et ”kulturelt indslag”.



Fabrikmesteren og hans lærling ved ST. GEORG den 17. oktober 2017.

Boganmeldelse

Jane's Fighting Ships 2017 - 2018 (forkortet af redaktionen)

Commodore (Flotilleadmiral) Stephen Saunders Royal Navy har som redaktør haft ansvaret for udgivelsen af Jane's Fighting Ships 2017-2018 (herefter JFS). Bogen har i år 120 års jubilæum, idet første udgivelse var i 1897 lanceret af Fred T. Jane. Dengang hed bogen *All the Worlds Fighting Ships* og efter 120 år er konceptet meget trofast til den oprindelige idé. Udover nogle få reklamesider er det et absolut "must" at læse siderne 9-20, hvor Stephen Saunders giver sit "executive review". Der er her tale om efter en kort introduktion, hvor de mest aktuelle maritime brændpunkter fremhæves med en efterfølgende evaluering af, hvordan det står til med de største flådenationer maritime kapaciteter.

US Navy's nyeste hangarskib USS GERALD R. FORD er netop i sommeren 2017 indgået som en operativ enhed, efter at bygningen af dette skib begyndte i 2009. Deplacementet er 101.605 tons topfarten angives til 30 knob, besætningen til 4.550 mænd og kvinder, og antallet af fly ca. 80. De to atomreaktorer kan på de første brændselsstave levere al den energi, som skibet har brug for til ca. 20 års sejlads. US Navy håber med den nye C in C president Donald Trump ved at



opgradere USN's styrke fra 287 til 350 kampenheder. Udover de 11 hangarskibe, hvoraf den ældste USS NIMITZ er 42 år gammelt, så er hovedstyrken i US Navy de 14 OHIO Class ballistiske missilubåde, de 4 til hver 154 Tomahawk-krydsermissiler ombyggede OHIO klasse, de ca. 51 atomdrevne angrebsubåde og en lang række, krydsere, fregatter, destroyere, amfibieskibe indtil man når op på de 287 enheder. Oveni dette er der i hundredevis af andre hjælpeskibe, der ikke indgår i styrketallet ligesom den meget omfattende US Coast Guard heller ikke gør det. Det samlede antal ansatte i US Navy er ca. 320.000 mand.

Commodore Stephen Saunders und-
lader ikke at gøre opmærksom på, at
verdensordenen er under forandring.
Lande som Folkerepublikken Kina,
Indien og Den Russiske Føderation,
opruster alle meget voldsomt og de
forsøger sig alle tre med at få opbygget
en maritim kapacitet både med ope-
rative hangarskibe og atomdrevne un-
dervandsbåde. Den Kinesiske etable-
ring af kunstige øer i det Sydkinesiske
hav har været behandlet ved den
Internationale domstol i Haag, hvor der
faldt dom om, at Kina ingen historisk
ret har til området. Folkerepublikken
Kina har svaret, at Kina under ingen
omstændigheder kan anerkende dette
organ, samt at Kina om nødvendigt
vil gennemtvinge sine rettigheder ved
anvendelse af magt. Eneste modpol til
Folkerepublikken Kina i disse konflik-
ter er USA og til dels Japan og Syd-
korea. Læser man JFS er det åbenlyst,
at den japanske Flåde med 45.354
mand, 18 store dielelektiske ubåde,
4 helikopterhangarskibe og 36 destroy-
ere har en betydelig kapacitet.

Der skal ikke herske nogen tvivl om,
at USA råder over en mægtig flåde,
som USA er parat til at anvende også
i en krig, om det skulle komme til
stykket. Folkerepublikken Kina der
siden stiftelsen i 1949 har været et
militærdiktatur under kommunistisk
ledelse lægger heller ikke skjul på,
at dette land er klar til at bruge sin
magt til at få sin vilje. Det er derfor

ikke uden bekymring, at man i JFS
kan læse at den kinesiske flåde har
ca. 300.000 mænd i uniform, råder
over 62 ubåde, 2 hangarskibe og 98
destroyere, fregatter og korvetter. Kina
satser på en global flåde og er 2017 ved
at anlægge en flådebase på lejet grund
i Djibouti, der som bekendt ligger
ved indsejlingen til det Røde Hav. Da
en kinesisk destroyer, en fregat og et
forsyningsskib holdt øvelse i Øster-
søen i september 2017, sammen med
den russiske flåde, gennemførte de
kinesiske enheder forlægningen fra
Kina til Østersøen – uden stop.

I Middelhavet får den italienske flåde
mange rosende ord med fra Steven
Saunders. Italien har været økonomisk
hårdt presset, men styrketallet er
31.000 mand, 8 ubåde, et hangarskib
og 23 destroyere, fregatter og korvetter.
Den italienske Flåde opererer næsten
udelukkende i Middelhavet, hvor den
anden store flådemagt er Frankrig.
Ovre øst på ligger Grækenland og
Tyrkiet der begge opererer store styrker
på hhv. 15.000 og 45.000 mand. Begge
disse landes udstyr må delvis betragtes
som ”brugt” indkøb hos andre NATO-
lande. Jokeren i Det Østlige Middelhav
er Israel, der har en lille men top-
professionel flåde med kun 9.500
mand. De absolut kraftigste enheder
i den israelske flåde er 6 topmoderne
ubåde alle bygget i Tyskland. Udover
seks 53 cm torpedorør har de israelske
både 4 rør på 65 cm. De store rør kan

give plads til små undervandsfartøjer og muligvis krydsermissiler (måske med atomspræghoveder).

I forbindelse med borgerkrigen i Syrien har en lang række flåder udøvet deres sømagt i det Østlige Middelhav. Frankrig har fra det atomdrevne hangarskib CHARLES DE GAULLE fløjet en lang række missioner mod ISIS, den danske flåde har haft ansvar for udslibning af diverse kemikalier der hos Assad kunne blive til krigsgasser. Den kinesiske flåde har været til stede med en fregat og Assads gode ven Vladimir Putin har en flådestation i Syrien. Hangarskibet KUZNETSOV har været deployeret til Middelhavet for at vise verden, at også russerne kan bide skeer med de største. Generelt skriver Steven Saunders, at den russiske flådes udstyr er i en ringe stand, og alt tyder på elendigt sømandskab. Ser man på skibenes byggeår i den russiske flåde, så er omkring 90% påbegyndt bygget før 1990 fra sovjettiden. Det ændrer dog ikke ved, at når det kommer til atomvåben, atomdrevne undervandsbåde, interkontinentale missiler, flyvemaskiner og salg af militært udstyr, så er Den Russiske Føderation det land der kommer nærmest efter USA.

Om det er bevidst eller ubevidst at Steven Saunders fuldkommen springer Afrika over, er måske fordi de eneste lande på det store kontinent, der har nogen form for maritim kapacitet er

den Sydafrikanske Union og Ægypten. Sydafrika der i areal er 27 gange Danmark og med en befolkning på 11 gange Danmarks, er der i flåden kun 7.651 ansatte. Udover 3 moderne ubåde bygget i Tyskland og fire moderne fregatter også bygget i Tyskland, råder landet kun over ubetydelige mindre enheder. Ægypten opretholder en flåde med 18.500 ansatte, og et betydeligt antal skibe herunder 5 ubåde, 11 fregatter, 36 hurtige små kampenheder og to meget store amphibie skibe hver på 21.000 tons. Resten af Afrika er kendetegnet ved lande med økonomisk og politisk højst ustabile forhold og deres maritime kapacitet er stort set ikke eksisterende.

Den sidste region som Steven Saunders tager under behandling i sit "overview" er Sydamerika. Dette kontinent er som bekendt kæmpestort med 10.000-vis af kilometer kystlinje og en udenrigshandel der stort set fuldkommen foretages af søvejen. Brasilien som det absolut største land har 69.879 ansatte i Søværnet plus 15.800 marinessoldater. En del af enhederne er købt brugt herunder et gammelt fransk hangarskib fra 1950'erne, 8 fregatter alle omkring 30 år gamle og 5 mere eller mindre moderne ubåde. For Argentina, der er Sydamerika næststørste land, virker det som om at uret er gået i stå d. 14. juni 1982, den dag for 35 år siden, hvor englænderne marcherede ind i Port

Stanley på Falklandsøerne. I Chile har flåden 26.263 ansatte og råder over to moderne og to 30 år gamle ubåde og 8 fregatter. Chiles kystlinje strækker sig over 50 breddeparalleller, så der er virkelig behov for skibe. Ærkefjenden Peru lige nord for Chile har en flåde, der i størrelse og styrke er lidt større end Chiles.

Jeg kan på det varmeste anbefale alle med maritim interesse, at købe og læse Jane's Fighting Ships 2017-2018 skønt prisen er 870 GBP (ca. 7.200 dkr. men så er forsendelsen gratis). Bogen er et sandt overflødhedshorn af nyttig information for den, der ønsker at besidde en lidt over almindelig dannet paratviden i sømilitære anliggender. Bogen er rigt illustreret med tegninger og farvebilleder, smukt indbundet og trykt på 1.037 sider dejligt tykt og glittet papir, med en fuldt lastet vægt på 4,9 kg. Bogen burde være pligtlæsning for alle i Søværnet og i særdeleshed for alle kadetter på Søværnets officersskole.

JFS 2017-2018 er nutiden og fremtiden. Ingen af os ved, hvornår vi ser den næste store måske globale konflikt, men der er flere brændpunkter, Det Sydkinesiske Hav, Sortehavet, Østersøen, Mellemøsten, hvor kun få og ligegyldige hændelser kan få den ene handling til at følge med den næste, og inden man ved af det er krigen der. De nye engelske hangarskibe HMS QUEEN ELISABETH og HMS PRINCE

OF WALES bliver efter 9 års byggetid operative i årene 2021 og 2023. Til sammenligning blev HMS DREADNOUGHT, i 1906 en helt ny skibstype med helt nyt fremdrivningsmaskineri (dampturbiner), bygget på mindre end 13 måneder, fra man skar det første stål til skibet var operativt. Under den Anden Verdenskrig var der stort set ingen skibe større end destroyere, som kom med i krigen uden, at de for Englands vedkommende var påbegyndt bygget før 3. september 1939 og for USA's før 7. december 1941. Jeg vil derfor gøre den forudsigelse, at før eller siden om eller når kineserne og amerikanerne ryger i totterne på hinanden, ser vi søkrigen udkæmpet med skibe bygget før, og med besætninger trænet inden krigens udbrud. "Si vis pacem te para bellum" er så rigtigt som det er skrevet, at hvis man ønsker sig freden, må man forberede sig på krigen.

JFS bør læses af alle dem der har interesse, indflydelse og magt. Det er nok for meget at forvente sig, at JFS 2017-2018 bliver læst af de 29 medlemmer af forsvarsudvalget, inden man vedtager det nye forsvarsforlig.

Lars Wismann
projektchef & direktør
cand.merc., ejendomsmægler & valuar

Afsender
Marinehistorisk Selskab
C/O Poul Grooss
Tuborg Boulevard 20 st. tv.
2900 Hellerup



MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer efterår 2017 - forår 2018

Alle foredrag og generalforsamling:

- mødelokalet "Ubåden" Holmens Kirke.

25. oktober kl. 1930

Kommandør Kristian Haumann

Fregatten WILLEMOES deltagelse i US NAVY Carrier Battle Group

29. november kl. 1930

Lars Rosendahl Christophersen

Livet ombord på DANNEBROG

6. december kl. 1930

Jacob Seerup

Rundvisning i Tøjhusmuseet

31. januar 2018 kl. 1930

Poul Grooss

Søkrigen i Stillehavet 1941-1945

28. februar kl. 1930

Peder Ellegaard Larsen

Marinens Flyvevæsen

4. april. kl. 1930, Generalforsamling og foredrag

Ole Lisberg Jensen

Orlogsbriggen ØRNENS togt til kolonierne

Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.
smørrebrød med øl og kaffe for i alt 100 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til torben.martinsen@gmail.com
eller telefon 4227-2794. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske
senest **mandag kl. 1200**, før det pågældende foredrag/generalforsamling.