

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1950

121. AARGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: ØRLOGSKAPTJEN E. J. SAADYE



KØBENHAVN

HOVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1950



352-

12 27

61835

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE

<i>Artilleri.</i>	Pag.
Taktiske og tekniske principper i moderne skibsartilleri. Af kaptajnløjtnant Jack Nielsen	21

<i>Bog anmeldelser.</i>	
Briand de Crevecoeur, E.: Peder Skram	426
»Handels- og Søfartsmuseets Venner«: Årbog for 1950	328
Vinding, M.: »Danmarks Sikkerhed«	217

<i>Film.</i>	
Filmen og Søværnet. Af filmkonsulent J. R. Lund	275

<i>Forsvar — politik — kommandoforhold.</i>	
Hvordan man taber en krig. Ved orlogskaptajn E. J. Saabye	337
Kortfattet oversigt over søværnets overledelses-organisation gennem tiderne. Af kommandør P. Ipsen	89—137
Sømagt i Middelhavet: Nøglen til Europa. Af kaptajn V. K. Sørensen	319
»Unification and Strategy«. Af orlogskaptajn P. Zigler	185

<i>Fra udlandet.</i>	
Meddelelser ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant (or- logskaptajn) S. Thostrup:	
Amerika (U. S. A.) 85—183—222—252—283—330—399—442—477	
A-pagtlandene	83—439
Australien	83—176
Belgien	83—281
Canada	84—176—223—329—440
England	84—176—219—281—329
Finland	330
Frankrig	180—221—282—366
Grækenland	84
Holland	282
Indien	181—222
Israel	366
Italien	181—282—366
Jugoslavien	440
Nord-Korea	441

	Pag.
Pakistan	84
Portugal	85
Rusland (Sovjet)	85—181
Sverige	330
Syd-Korea	441
Tyrkiet	222
Tyskland	37—85—331—476
ved kaptajnlojtnant Jack Nielsen:	
Indtryk fra U. S. Navy	401—449
ved orlogskaptajn E. J. Saabye:	
Sienkningen af »Truculent« (England)	130
ved sølojtnant E. Wessel-Tolvig:	
Den amerikanske invasionsovelse »Portrex«	310

Historie, dansk.

Et forslag til opsættelse af historiske navneplader ved gallions figurerne på Holmen. Af fuldm., sølojtnant (R) Hennens de Lichtenberg	213
Kortfattet oversigt over søværnets overledelses-organisation gennem tiderne. Af kommandør P. Ipsen	89—137
Marinens historie. Af cand. mag. Jørgen H. Barfod	257
»The Royal Artillery« ved København 1801. Ved kommandør H. J. Rasmussen	41
Bemærkninger til »The Royal Artillery« ved København 1801. Af orlogskaptajn E. J. Saabye	54
Nogle betragtninger vedr. »The Royal Artillery« ved København 1801. Af kontreadmiral Briand de Crèvecoeur	122
Vor flådes historieskrivning — nu og i fremtiden. Af komman- dørkaptajn R. Steen Steensen	267
Vor marines historie. Af kommandør F. H. Kjølse	169
Vore orlogsskibes navne. Af kommandørkaptajn R. Steen Steensen	369

Historie, engelsk.

H. M. S. »Implacable« ved Hangö 1808. Af orlogskaptajn E. J. Saabye	395
--	-----

Kirken.

Kirken til orlogs. Af Holmens provst, dr. M. Neiiendam	1
--	---

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i december	39
— januar 1950	87
— februar	134

		Pag.
Nyanskaffelser i marts	1950	184
— april	—	224
— maj	—	255
— juni	—	287
— juli	—	336
— august	—	367
— september	—	400
— oktober	—	446
— november	—	478

Meteorologi — vejrskibe.

Om den aerologisk-meteorologiske sikkerhedstjeneste i den nordlige del af atlanterhavet. Ved orlogskaptajn M. Lorek 415—462

Navigation—Kompas.

»Larsenkompasset eller det retvisende magnetkompas«. Af kommandørkaptajn J. Hauptmann-Andersen 289

Nekrologer.

Ved F. W. B.: Kaptajnløjtnant Carlo Friis Sørensen 436
 Ved P. I.: Kontreadmiral Bjørn Harald Andersen 174
 — Kaptajn Peter Carl Bundesen 215
 — Kommandør, kammerherre Harald de Jonquières Grut ... 279
 — Kommandørkaptajn Carl Vilhelm Theodor Heiberg 325
 — Kaptajn, professor, dr. techn. George William Hovgaard .. 35
 — Kontreadmiral Axel Vilhelm Scheel..... 326
 — Kaptajn Alf Erik Martin Jens Trolle 33
 — Kaptajn Carl Christian Zieler 81

Personel—Bedømmelser.

Forslag til videre udnyttelse af bedømmelsesskemaer for officerer. Af kaptajnløjtnant P. E. Nordbrandt 360

Psykologi.

Forslag til videre udnyttelse af bedømmelsesskemaer for officerer. Af kaptajnløjtnant P. E. Nordbrandt 360
 »Militærpsykologi«. Af Søløjtnant Eggert Petersen..... 225

Søe-Lieutenant-Selskabet.

Prisspørgsmål for 1950 135

Uniform.

Uniformsfarve—uniformssnit o. l. Af kaptajn (R) A. N. Hvidt 471

Vaaben.

Vaabenteknisk videnskab. Ved orlogskaptajn S. Valentiner ... 58

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN

	Pag.
<i>Barfod, Jorgen H.</i> : Marinens historie.....	257
<i>Bistrup, F. W.</i> : Nekrolog:	
Kaptajnlejtant Carlo Friis Sørensen.....	436
<i>Briand de Crèvecoeur, E.</i> : Nogle betragtninger vedr. »The Royal Artillery» ved København 1801	122
<i>Hauptmann-Andersen, J.</i> : »Larsenkompasset eller det retvisende magnetkompas»	289
<i>Hvidt, A. N.</i> : Uniformsfarve - uniformssnit o. l.	471
<i>Ipsen, P.</i> : Kortfattet oversigt over søværnets overledelsesorganisation gennem tiderne.....	89 137
Bog anmeldelse:	
<i>Briand de Crèvecoeur, E.</i> : Peder Skram	426
Nekrologer:	
Kontreadmiral Bjørn Harald Andersen	174
Kaptajn Peter Carl Bundesen	215
Kommandør, kammerherre Harald de Jonquières Grut ...	279
Kommandørkaptajn Carl Vilhelm Theodor Heiberg.....	325
Kaptajn, professor, dr. techn. George William Hovgaard ..	35
Kontreadmiral Axel Vilhelm Scheel	326
Kaptajn Alf Erik Martin Jens Trolle	33
Kaptajn Carl Christian Zieler	81
<i>Kjølse, F. H.</i> : Vor marines historie	169
<i>Lichtenberg, Hennens de</i> : Et forslag til opsættelse af historiske navneplader ved gallions-figurerne på Holmen	213
<i>Lorck, M.</i> : Om den aerologisk-meteorologiske sikkerhedstjeneste i den nordlige del af atlantehavet	415 462
<i>Lund, J. R.</i> : Filmen og søværnet.....	275
<i>Marinens bibliotek</i> : Nyanskaffelser i december 1949	39
Nyanskaffelser i januar 1950	87
februar	134
marts	184
april	224

	Pag.
Nyanskaffelser i maj 1950	255
— juni —	287
— juli —	336
— august —	367
— september —	400
— oktober —	446
— november —	478
<i>Neiiendam, M.</i> : Kirken til orlogs	1
<i>Nielsen, Jack</i> : Indtryk fra U. S. Navy.....	401—449
— Taktiske og tekniske principper i moderne skibsartilleri ..	21
<i>Nordbrandt, P. E.</i> : Forslag til videre udnyttelse af bedømmel-	
sesskemaer for officerer	360
<i>Petersen, Eggert</i> : »Militærpsykologi«	225
<i>Rasmussen, H. J.</i> : »The Royal Artillery« ved København 1801	41
<i>Saabye, E. J.</i> : Bemærkninger til »The Royal Artillery« ved	
København 1801	54
— Hvordan man taber en krig	337
— H. M. S. »Implacable« ved Hangö 1808.....	395
— Sænkningen af »Truculent«	130
Boganmeldelser:	
— »Handels- og Søfartsmuseets Venner« Årbog for 1950	328
<i>Vinding, M.</i> : »Danmarks sikkerhed«	217
<i>Steensen, R. S.</i> : Vor flådes historieskrivning — nu og i fremtiden	267
— Vore orlogsskibes navne	369
<i>Søe-Lieutenant-Selskabet</i> : Prisspørgsmål for 1950.....	135
<i>Sorensen, V. K.</i> : Sømagt i middehavet: Nøglen til europa ...	319
<i>Thostrup, S.</i> : Meddelelser fra udlandet	
— 38—83—130—176—219—252—281—329—366—399—439—476	
<i>Valentiner, S.</i> : Våbenteknisk videnskab	58
Boganmeldelser:	
<i>Wessel-Tolvig, E.</i> : Den amerikanske invasionsøvelse »Portrex«	310
<i>Zigler, P.</i> : »Unification and strategy«	185
Meddelelser fra udlandet	
— 38—83—130—176—219—252—281—329—366—399—439—476	



Kirken til orlogs.

Af Holmens provst, dr. Michael Neiiendam under medvirkning
af Holmens kirkes øvrige præster.

Under 2. verdenskrig fik spørgsmålet om den kirkelige betjening af flådestyrkerne en pågående aktualitet i de lande, hvis tænkesæt var berørt af den vesterlandske kristne kulturarv. Når søværnskommandoen og Holmens kirke i tiden efter befrielsen søger et samarbejde for at finde midler og veje til en forsvarlig kirkelig betjening af søværnet, er inspirationen dertil kommet udefra, har ligefrem »ligget i luften« og virket som noget både naturligt og nødvendigt. Dette samarbejde bør derfor hverken betragtes som et isoleret særfænomen eller som forsøg på at give gamle traditioner kunstigt åndedræt. At søværnets kirke påny mødes med søværnets personel må vurderes under en bred horisont.

I det følgende skal der kort gøres rede for tilsvarende berøringsflader mellem kirker og søværn i andre lande, og her vil forholdene i England naturligt nok frembyde særlig interesse; derefter vil vi se på de hjemlige forhold, dels hvad der er nået, dels hvilke ønsker der er på dagsordenen.

Enhver, som er fortrolig med *engelske* institutioner, ved at disse i højere grad har udviklet sig ved mundtlig overlevering og vokset sig stærke ved hævd end ved at være kodificeret på papiret. Dette forhold gælder også den kirkelige betjening af flådens folk ombord og i land. »The chaplain to the R. N.« (padre)

er ikke blot en person, men en *institution*; den rationelle begrundelse for denne institution er meget ligefrem og går ud på, at den mand, som flytter bort fra sit sogn og tjener kongen i hans flåde, har ret til samme åndsmæssige hjælp, som vedkommende kunne forlade sig på hos sin sognepræst hjemme. The chaplain er the Church in the Navy.

For det 17. århundredes mentalitet havde ikke blot præsten og hans gerning en religiøs aura, men the Navy selv anskuedes på gammeltestamentlig vis som gudgivet, just i dens egenskab af krigsmagt. *Samuel Pepys* formulerede kravet om respekt for the chaplain's tjeneste (i datiden et højst nødvendigt krav ovenfra), dette krav indgik i »The first article of war« og fik den klassiske formulering: »In the good providence of God that Navy does chiefly consist ...«. Tilsvarende i tid og tankegang lyder sømandskongen *Christian 4.* valgsprog: »*Gudsfrygt* styrker rigerne« (tvillingriget Danmark-Norge), hvis eksistens just beroede på slagkraften til søs (jævnfør *Frederik 2.s* ord til *Christoffer Valkendorf*: »Dette kongeriges meste magt og anseelse beror på forrådet af skibe og søens regering«).

En engelsk orlogspræst antages tidligst 23 år gammel, får 3 måneder til at se sig om under instruktion af en senior chaplain; viser det sig, at ansøgeren og opgaverne passer til hinanden, får han som første post udkommando til søs og kan derfra forflyttes til alle felter indenfor navy chaplain's tjenestegrene (for eksempel dockyards, boys training establishments, naval hospitals, training camps). En senior chaplain har i årlig løn 1170 £. 55 år gammel går han af med pension (675 £), men kan søge præsteembede og tage pensionen med sig. Da 70 % af den britiske befolkning tilhører Church of England, 25 % Free Churches

(presbyterianere, den skotske frikirke, metodister o. a.) og 10 % den romersk-katolske kirke, er der i udvalget af chaplains taget hensyn til disse organisatoriske og konfessionelle forskelle. Differencer i arbejdsmetoder mellem chaplains fra Church of England og Free Church chaplains kan stort set karakteriseres ved forskellen mellem *institution* og *mission*. For den romerske kirkeafdelings vedkommende ligger arbejdsformen fast, væsentlig samlet om skriftemål og communion, og præsten har kartotek over sine folk.

Administrationen af flådens kirkelige betjening blev i 1902 ved Order in Council samlet under the Chaplain of the Fleet, som benævnes Archdeacon for the Royal Navy og er underlagt erkestolen i Canterbury. Gennem the venerable Archdeacon er orlogspræsterne således knyttet til Englands primat.

De engelske orlogspræster bærer uniform, men (til forskel fra chaplains i hæren og ved luftvåbnet) uden gradsdistinktioner. Princippet i denne ordning er, at orlogspræsten i sin tjeneste er »superior to none, inferior to none« — han er præst for alle fra admiralen til skibsdrengen og på lige fod med den, som i den aktuelle situation henvender sig til ham. Orlogspræsten regnes blandt civilian officers, og hans *collar* gør det ud for distinktioner. For vore hjemlige forhold står princippet i denne ordning som forbillidlig; officersdistinktionerne erstattes af det lille kors på armen (også distinktionstegn for værnepligtige teologer); enhver ved, at her er *præsten*, i hvis tjeneste alle mand er berettigede til at få del.

Det ville ikke blot være utænkeligt, at en eskadre stak til søs uden præst ombord, men hvert større krigsskib har både sin chaplain og sit kapel. Orlogspræstens opgaver kan være mangfoldige. Ved siden af

de rent religiøse funktioner (daglig morgenaltergang — hvortil kommunikanterne efter ældgammel skik møder fastende — morgenbøn, aftensang, søndagsgudstjenesten — forkortet efter Common Prayer Book) ligger enhver form for velfærdsarbejde og venter på ham, åndeligt såvel som materielt velfærdsarbejde, herunder biblioteksvirksomhed og korrespondance med den søfarende mands pårørende, korl sagt at være det for den enkelte, som vedkommende behøver, og som præsten kan række hånd til. Er præsten ombord på et øvelsesskib for kadetaspiranter, underviser han også i bibelhistorie, forbereder til konfirmation og skal under de unges uddannelse lære hver enkelt at kende, så han kan give dem et vidnesbyrd. Det indtryk, han skaffer sig af den enkelte, afrundes gerne ved en afsluttende samtale på en halv times tid, inden togtet er slut.

Et enkelt træk belyser i et glimt både engelsk maritim tankegang og de opgaver, som kan tilfalde orlogspræsten. Dette træk medtages, da det næppe er kendt af mange blandt de yngre og yngste.

På slagskibet »Prince of Wales« kaldte chefen captain Leach orlogspræsten W. G. Parker op på broen. »Padre«, sagde chefen, »vi er ved at gå i aktion, og vi kommer til at trænge til hjælp. Jeg anmoder Dem om at læse en bøn for besætningen. Kan De huske den bøn, som begynder: »O Gud, du ved, hvor optaget jeg er ..«? — »Ja«, svarede præsten, »det er Sir Jacob Astley's bøn jeg har teksten i mit lukaf.« — »Så skynd Dem at hente den — tiden er knap.« Og mens slagskibet satte kurs for at gå til angreb på »Bismarck«, og hver mand nervespændt ventede på kanondrønet, hørtes over hele skibet, fra maskinrummet til mastekurven, i stedet for ildordre orlogspræstens stemme i højttaleren: »O herre, du

ved, hvor optagne vi bliver i dag. Om vi skulle glemme dig, så glem du ikke os! For Kristi skyld. Amen.» Hvorefter kanonerne tog fat!

For *Amerikas* vedkommende ligger forholdene på samme linje med hensyn til kirkelig betjening ombord — en skibsbesætning skal have ret til en præst.

I hæren regnede man under 2. verdenskrig med en præst til hver 1.200 mand, i flåden vil intet skib med bemanning på 5—600 mand gå til søs uden orlogspræst. Amerika er frikirkernes land og kender ikke begrebet statskirke; alligevel er staten ikke uinteresset i borgernes religiøse holdning, hvad der giver sig udtryk ved gudstjenester, når kongressen åbnes og på mange andre måder. Til kadetskolen i Annapolis er der knyttet en chaplain, der har nabopræster til hjælp som assistenter. Den kirkelige betjening af flåde og hær er imidlertid både et statsanliggende og de enkelte religiøse fraktioners opgave. Da intet af de mange trossamfund er statsprivilegeret, gør konkurrence og reklame sig stærkt gældende i det daglige, men set under længere linjer er tolerancen dog et fremtrædende træk, og de frikirkelige forhold virker initiativskabende. For at tage et eksempel fra dagsbefalingen ombord på et amerikansk slagskib: 1) Chefen ønsker hermed at gøre befalingsmænd og menige ombord på »Idaho« opmærksom på, at det på søndag er påskedag. 2) Denne dag er en af de betydningsfuldste i kirkeåret, og alle, som bekender sig til kristendom, uanset hvilken konfession de tilhører, bør den dag gå i kirke. 3) Chefen udtaler derfor det håb, at enhver, som ikke har en særlig tjeneste ombord søndagmorgen, vil deltage i kirkegangen. Gudstjenesten holdes på agterdækket, hvis vejret tillader det, og der vil være plads til alle. 4) Hvis man er opdraget til at gå i kirke, opfylder man en kristen

pligt ved at tage del i gudstjenesten; har man aldrig gået i kirke før, er her en god lejlighed til at få begyndt. En ting kan vi være sikre på — det skader ingen, og det vil være godt for os alle. 5) Lad os holde dampen oppe og lægge kræfterne i — håde åndeligt og legemligt. 6) Chefen venter den dag særlig stor deltagelse i gudstjenesten; den bliver vor allerførste søndag sammen ombord.

Amerikanske orlogspræster bærer officersdistinktioner og rykker efter fortjeneste og alder op i det militære hierarki. Det er vanskeligt for en fremmed at sige, om rangforordningen er et plus eller et minus. I hvert fald virker rangskellet efter orlogspræsters egne udsagn ikke på nogen måde hemmende. Derimod har jeg indtryk af, at rangskalaen for præsterne i den engelske hær og flyvevåbnet med uindskrænket ret til at befale nedad og tilsvarende forpligtelse til at lyde opad, selv under den hede 2. verdenskrig, har ægget forfængeligheden og medført stridigheder om snore og tilsvarende messerettigheder m. m.

Amerika er et ungt land, traditioner behøver århundreder for at kunne gå i blodet, og når amerikanske orlogspræsters position er blevet så fæstnet, som den skønnes at være, skyldes det i første række mange af disse mænds uforfærdethed just under bataille. I maj 1948 udsendtes således et frimærke med motiv fra den tragiske begivenhed, som havde fundet sted et par år tidligere, da det amerikanske troppeskib »Dorchester« blev torpederet i Atlanten. De overlevende fortalte, at da torpedoen ramte skibet, tog præsterne deres redningsbælter af og rakte dem til mandskabet. Det sidste syn, man så af dem, som evnede at leve op til det højeste krav, var de bedende præster, som gik ned med skibet. Amerika hædrede

deres minde og gennem dem mange andre orlogspræsters tapre indsats.

For tiden sætter USA fart i orlogspræsterne, flådens ledelse erkender, at man gør for lidt for de 18-årige rekrutter, og med amerikansk målbevidsthed sætter man nu ind for at afbøde manglerne. De opgaver, som tilfalder the chaplains af alle konfessioner, er følgende: 1) at give religionsundervisning (religion er ikke skolefag), 2) at yde moralsk støtte og 3) at hjælpe de indkaldte til at tænke amerikansk. Denne sidste opgave søges løst gennem film, hvortil drejebøgerne udarbejdes med bistand af og under medansvar af the chaplain divisions; disse film skal accentuere den enkeltes ansvar som borger og medlem af USAs flåde og desuden støtte en renhjetet levevis både med hensyn til sex og spiritus, hjemlivets værdier og gudstjenestens betydning.

Det program, som the bureau for chaplains har sat op for de orlogspræster, som har med ekcerserskoler at gøre, er følgende:

1) Help the recruit meet his religious needs — an important factor contributing to the morale and wellbeing of the individual.

2) Assist the recruit in making a proper adjustment to life in the Navy, through individual counseling and group lectures.

3) Provide the recruit with a source of help to which he may turn for aid in complete confidence when troubled by personal problems.

4) Act as a Navy liaison agency between the recruit and his home and church, both to take advantage of their interest in him, and to increase the help they can provide for him.

Hvor højt og hvor amerikansk praktisk autoriteterne vurderer orlogspræsternes indsats fremgår af disse linjer: »The Bureau of Naval Personal is convinced that increased use of chaplains in recruit training is paying dividende in the improved character, morale, and citizenship of the American boys who will become the backbone of tomorrow's Navy«.

Under 2. verdenskrig oplevede hele den amerikanske feltpræsteordning en enorm ekspansion, og på et område kom amerikansk initiativ til at bryde bane med lange virkninger ud over USAs grænser, nemlig gennem de såkaldte *padre's hours*. Der er historisk evidens for, at den omspændende kirkelige virksomhed voksede ud af denne form for aktiviseret samvær.

Padre's hours blev født af et behov og i løbet af to år en institution. Under hensyn til den udbredelse, som denne arbejdsform har fået, og de muligheder, den rummer, bør en kort omtale ofres den her.

Padre's hours — på dansk oversat ved »kaminpassiar« — er en time, som indenfor tjenesteliden indgår i hver uges øvelsesprogram. Ideen, som bærer ordningen, er samtale og diskussion om eliske, religiøse, sociale, politiske emner mellem orlogspræsten og de værnepligtige. Almindeligvis er officererne ikke til stede, formen er fri og utvungen, og gruppen bør ikke være for stor (c. 20 deltagere). Præsten giver holden op. Praksis er, at han i samråd med de værnepligtiges talsmand har valgt emnet, men stort set er det rigtigst, at emnet, som skal drøftes, udgår fra mandskabets egen kreds.

En militær menighed er ganske forskellig fra den civile søndagsforsamling; ganske vist fører alene præsten ordet i dem begge, men hin er præget af to særlige forhold: kollektivism og ubetinget lydigheds-

pligt. Under kaminpassiaren er derimod ordet frit, og denne »undervisningsform« stiller krav, som går præsten på livet. Han må have kundskaber, han må kunne tåle kritik, han må ikke give godtkøbssvar, men åbent vedgå, at der er talrige uløste og uløselige spørgsmål, han må kunne lytte og gennem de værnepligtiges udtalelser — ofte holdt i mere upersonlige og almindelige udtryk — kunne opdage hvilke personlige problemer, der måtte påkalde yderligere orientering, og som kan føre til personlige samtaler med dem, som søger ham. Ikke underligt, at man i England og Amerika har organiseret særlige »training camps« for at uddanne felt- og orlogspræster til den opgave at lede en kaminpassiar. Men er denne form for aktiviseret samvær ganske krævende, er den i samme grad givende, thi præsten får gennem spørgsmålene et længdesnit af samtlige problemer, som syselsætter de værnepligtige (for eksempel: er religion andet end ønsketænkning? Var Jesus ikke pacifist? Hvordan med det 5. bud »du må ikke ihjelslå«? Hvorfor er kirken splittet i så mange trossamfund, der bekæmper hinanden? Kirkens stilling til kønsmoralen o. s. v.).

Til den *svenske marine* er knyttet præster af 4 forskellige kategorier: 1) Ved orlogsstationerne i Stockholm og Karlskrona præster, som udelukkende er ansat til denne tjeneste (ved Skeppsholms menighed i Stockholm 1 admiralitetspræst og 1 admiralitetsprædikanter, ved Karlskrona admiralitetsmenighed 1 admiralitetspræst og 2 admiralitetsprædikanter, hvoraf den ene er ekstraordinær); med undtagelse af sidstnævnte vælges de af særlige elektorer og udnævnes af Kungl. Maj:t. Disse embeder har gamle traditioner bag sig, og de særlige tjenesteregulativer findes sidst udgivet i et kgl. brev af 14. maj 1943. — 2) Ved søkrigssko-

len, kystflåden og på nogle marinedistrikter er (ligesom ved de svenske regimente) ansat militærpræster, som har anden gejstlig tjeneste ved siden af. Ansættelsen er 3årig. — 3) På hvert langtoget følger normalt en fartygspastor med. Så længe togtet varer, har han orlov fra sit embede i den svenske kirke eller i Svenska kyrkans sjömansvårdsstyrelse. — 4) I tilfælde af forøget forsvarsberedskab indkaldes et antal marinepræster og marineprædikanter, som både kan tilhøre den svenske kirke og frikirkerne, men også K. F. U. M. og Frelsens hær. Chefen for den kirkelige betjening af alle 3 forsvarsgrene i krig som i fred er feltprovsten i forsvarsstaben.

Den norske feltpræsteordning af 1946 samler betjeningen af sø, land og luft under en feltprovst med majors grad og distinktion. Landet er inddelt i fem distrikter, og 10 præster med kaptajns grad og distinktion har feltpræstetjenesten som eneste gerning. En for søforsvaret særansat orlogspræst findes ikke, men to af præsterne bærer marineuniform. En marinestation kan således blive betjent af en feltpræst i hærens uniform og omvendt. — Foruden de faste feltpræster har Norge for tiden en ordning med feltpræsteassistenter, værnepligtige teologiske studenter, som i deres vpl.tid er feltpræsterne til hjælp. De bærer pågældende våbengrens uniform og har som feltpræsterne et kors af sølvtråd på venstre overarm. Man behøver henved 25 af disse pr. år. Endelig er der på grund af de store afstande til forlægninger og stationer knyttet »assisterende menighedspræster« (for tiden 34); de bærer ikke uniform, og deres opgave er at kontakte den militære forlægning med stedets menighed. Feltpræsteordningen er for tiden administrativt underlagt forswarets undervisnings- og velfærdskorps, som ledes af en oberst. I gejstlig henseende er

feltpræsteordningen et provsti i den norske kirke og står direkte under Oslo biskop, som er tilsynshavende for denne tjeneste.

Hos os blev opgaven lagt an på fast basis. Fra starten udgjorde Holmens kirke og flådens folk en enhed. Holmens kirke var Christian IV.s gave til Holmens mænd — også et udtryk for hans høje vurdering af flådens værdi. Den 16. november 1617 lod kongen biskop Resen indvi en spisesal på Holmen til midlertidig kirke »for Søe-Capitainer, Skippere, Styr- og Baadsmænd, saa og alle andre, som paa Holmen og Flaaden havde at forrette.« Denne sal afløstes 5. september 1619 af hovedskibet i den nuværende Holmens kirke, da kongen for anden gang kaldte sin biskop til indvielse af en sømandskirke. Også disse afgørelser viser Christian IV som det praktiske initiativs mand, rådsnar og ikke bange for at bryde bane. Thi i disse ordninger var der for datiden noget helt nyt — et »verdsligt« rum var blevet helligdom, kirken blev placeret midt på arbejdspladsen, og den gamle, strengt krævede sognebundethed var på et sted nu gennembrudt, idet Holmens kirke var standskirke eller etatskirke, og flådens mænd med deres familier havde fået kirkelig eksteritorialret. Disse privilegier blev værnet gennem Chrstian IV.s og Frederik III.s kongebreve, nu suppleret ved kgl. resolution af 27. august 1649, som har udvidet den kirkelige eksteritorialret til også at gælde Frederiksberg og Gentofte kommuner for et i resolutionen nærmere fastsat personel med tilknytning til søværnet samt enker og hjemmenværende børn, for såvidt den afdøde ved sin død hørte til Holmens sogns menighed.

Men ved siden af den til Holmens kirke knyttede gejstlighed samlede der sig uden om kirken en ny »stand« — skibspræsterne. De udgjorde i 17. år-

hundrede en broget forsamling; adskillige af dem var strandede personager, mere fortrolige med Bacchus og Venus end med Athenes subtile visdom i logik og metafysik — robuste Karle, som kunne stå til det hårde liv ombord. Når de meldte sig til skibspræstetjeneste, blev de overhørt af Rigens admiral og derefter ordinerede af Holmens provst til at forrette præstetjeneste på de lange togter. Havde de ondt ved at prædike enten på grund af svigtende begavelse, eller det var ondt vejr, kunne de gribe til at læse af den postille, som fik et langt liv ombord, Niels Mikkelsen Aalborgs: »Kort Hus oc Skibspostille, efter D. M. Lutheri begge Postiller icke uden stor umag oc megen Nattevact udi dette mit besverlige Embede» (1624). Aalborg var Holmens kirkes første præst.

Disse skibspræsters kår var som deres engelske kollegers på samme tid ikke misundelsesværdige. Deres aflønning var usikker, og når togtet var endt, hørte hyren op med at dreje, og de befandt sig på landjorden i brødløs situation.

Det ligger udenfor vort emne at følge skibspræsternes historie op gennem 18. og 19. århundrede. Som tiden skred frem, blev deres antal færre, og da senere handelskompagnierne skulle lønne dem, søgte man at blive denne udgift kvit ved at anføre, at rejserne var blevet kortere og mere farefri.

Samarbejdet mellem kirkens præster og orlogsmarinen var i tidens løb også svingninger underkastet, men under alle forhold virkede Holmens provst som det arkimediske punkt, ikke så meget personerne, der afløste hinanden som derimod *institutionen* Holmens provst. Stillingen var blevet identisk med kirken, og her vidste Holmens folk sig åndeligt hjemmehørende. Kirkens præster repræsenteredes ombord gennem deres postiller og andagtsbøger — en anselig række fra

Aalborgs til H. M. Fengers, som afspejler hver periodes kultur, litterære smag og kristendomstolkning. Faste ordninger gled efterhånden bort; om der var samføling mellem pågældende viceadmiral og Holmens provst var undergivet et spil af tilfældigheder. Provst Schepelern (Holmens provst 1895—1900) fik den ordning godkendt, at der afholdtes gudstjeneste ombord, inden et skib gik på langfart, en ordning, som provst Fenger (d. 1930) overtog og gjorde til tradition. Men da jeg trådte til i efteråret 1934, syntes denne tradition officielt at være glemt; det afhang af den enkelte skibschef, om han inden togtet ønskede gudstjeneste eller ej. Som et sejlglivet levn fra svundne tider var kun tilbage den lille juleaftensgudstjeneste på Søværnets kaserne, og der manglede ikke symptomer på, at den tidligere samfølelse mellem søetaten og dens kirke var inde i en opløsningsproces.

Efter Danmarks befrielse søgtes trådene knyttet påny. Under så kort perspektiv er det vanskeligt at udrede alle de motivskabende kræfter. Præsternes indsats i modstandsbevægelsen havde åbnet manges øjne for, at der i den danske præstestand var folk, som ikke havde sat bevidstheden om deres jordiske fædreland til for troen på det himmelske. Den umiddelbare kraft, som H. M. Fenger havde lagt ind i sin tjeneste for søens folk, var ikke glemt. Vi mødte en åbenbar good-will, som skabte berøringsflader ud over øjeblikket. Det, der nu skulle bygges op, måtte ske på moderne måde og i nærmeste samarbejde med søværnskommandoen. Fra dens side blev der med viceadmiral A. H. Vedel ydet os al tænkelig støtte.

En kort skitse over genopbygningen af det solidariske samvirke kan gives således:

I efteråret 1945 sejlede jeg første gang med da-

værende orlogskaptajn Jegstrup som chef for »Lindormen« og lærte ved selvsyn skibsorganisation og arbejdsrytmen ombord at kende og holdt den første kaminpassiar. Dette besøg fik virkninger i et bredt delta de kommende år. — I 1946 blev pastor Børge Ørsted knyttet til kirken, og det stod os klart, at skulle der nu ydes en effektiv indsats, måtte præsten kende forholdene *fra geleddet*. Søværnskommandoen viste fuld forståelse for dette synspunkt, og præsten fik tilladelse til at gå ekscerserskolen igennem som almindelig vpl. En bane var brudt, og i 1947 sejlede pastor Ørsted som orlogspræst til Grønland, året efter til Middelhavet og har siden jævnlig været på togter. — I forårmånederne 1948 begyndte pastor Scheller-Nielsen et spiritual-welfare arbejde indenfor kystdefensionens kommandoområde, på det tidspunkt med 5 tjenestesteder, 1.000 værnepligtige samt en befalingsmandsskole på 100 mand. På grund af sin tjeneste ved kirken var det præsten umuligt at have fast station ombord i lighed med feltpræsterne indenfor Oslofjords fæstningsområde. Som forsøgsarbejde blev en række arbejdsformer gennemprøvet (gudstjenester, foredrag, samtaletimer, undervisning og præstens træffetid; ikke mindst skabte den sidste ordning personlige kontakter). Forsøget godtgjorde, at bortset fra befalingsmandsskolen, hvor en højskolepræget undervisning i medborgerkundskab gav godt udbytte, var der intet behov for foredrag og undervisning udenfor tjenestetiden. Arbejdet på kystdefensionen med sit spredte kommandoområde søges nu videreført ved fordeling mellem kirkens 3 præster, af hvilke den yngste, Knud Banning, blev ansat i 1949 og er den første, som har gået tjenesten igennem som vpl. teolog.

Særlig opmærksomhed må tilkomme marinemini-

steriets kundgørelse af 27. juni 1947 om *værnepligtige teologer* (B 11 — 1947). Forbilledet var anvendelse af feltpræsteassistenter i Norge, men bestemmelserne er lagt om efter vore forhold. — Det væsentlige i denne kundgørelse er følgende: værnepligtige teologer er ikke befalingsmænd, men underbringes som andre menige, dog bærer de som særlig distinktion et lille rødt kors. I tilknytning til deres daglige tjeneste udfører de deres særlige arbejde efter chefens nærmere bestemmelse. De står til rådighed ved varetagelse af forhold i forbindelse med mandskabets velfærd og afholder gudstjeneste efter chefens bestemmelse. I sager, der vedrører deres gejstlige tjeneste, betragtes de som hørende under Holmens provst, til hvem de kan rette direkte henvendelse, ligesom de ved tjenestetidens afslutning til ham indsender rapport.

Tanken om at anvende teologer til velfærdsarbejde ligger naturligt på linie med anvendelsen af folk til hverv, der svarer til deres uddannelse (chauffører, maskinarbejdere, tandlæger, læger o. s. v.).

Den nye tjenestekategori kan siges at være en spæd plante og behøver derfor omhu for at vokse til. Skal denne tjeneste fyldestgøre ministeriets intentioner, forudsætter den teologer af den rigtige støbning med kammeratlig-medmenneskelig forståelse, i besiddelse af initiativ, umoraliserende og med klart sigte mod deres særlige opgaver. For at sikre sig imod, at militært ukvalificerede kommer ind under ordningen, skal der ved ekscerserskolens afslutning gives aspiranten en bedømmelse med hensyn til egnethed. Men også fra vor side vil vi prøve at holde os i nærmeste kontakt med de værnepligtige teologer, så at vi kan danne os et skøn om deres egnethed til denne tjeneste.

Værnepligtstiden medfører en forenkling af livets

grundbegreber. Idealer og lidenskaber konfronteres på ny måde og dermed karakterlivets positive og negative kræfter. Tilpasningsevnen bliver det ultimative krav. Den, som selv er kastet in medias res, deler solidarisk kår med kammeraterne. Nerven i denne ordning af 1947 er, at teologen netop som værnepligtig er på lige fod med kammeraterne. Hvad han kan give i foredrag, prædikener, indlæg i diskussioner og studiekredse har mulighed for ikke at ramme ved siden af; kammeraterne vil have den nærhedsfølelse, som kan give sig sådanne udtryk: »Præsten kender os — præsten er en af vore!«

Men skal kundgørelsen virke efter sin hensigt i søværnet, forudsætter den på den anden side også pædagogisk sindede befalingsmænd, som vil og kan *bruge* denne tjeneste, som her tilbydes dem, og som vil tage sig tid til at konferere med den vpl. teolog om hans egne planer, stille ham opgaver, sætte ham i gang og støtte ham. *Uden denne støtte vil tjenestekategorien lammes.* Men benyttes den vpl. teolog på den rigtige måde, kan han tage fat på talrige opgaver, som vil give hans kammerater en berigelse i deres værnepligtstid, enten det er foredrag med diskussioner, sang- og musikaftener, studiekredsarbejde, udflugter eller hvor hans initiativ får lov at folde sig ud. Som tillidsmand for kammeraterne og formidler mellem mandskab og chef kan han lette cheffens udadgående arbejde, udvide dennes overblik over feltet og forstærke hans kontakt med mandskabet. Et nært samarbejde med folk og værn officeren forudsættes. Indarbejdes tjenestekategorien efter søværnsskommandoens hensigt, kan den blive vort værn til positiv nytte.

At der må gives den vpl. teolog compensationer i hans tjeneste, når særlige opgaver, der kræver for-

beredelse, henlægges til ham, vil enhver forstandig chef være klar over, og når flere erfaringer er indhentet fra vpl. teologers tjeneste gennem deres rapporter, vil det være rimeligt, at kundgørelsen underkastes en revision (herunder om navnet vpl. teolog, populært kaldet teologisk matros, ikke bør ændres til vpl. orlogspræst, da den teologiske kandidat mellem kammerater dog altid kaldes præst). Det er mit håb, at der efterhånden på de i kundgørelsens punkt 3 nævnte tjenestesteder til stadighed kan være en disponibel vpl. teolog. Men jeg lægger ikke skjul på, at denne tjeneste hurtigt kan misrekommanderes blandt teologerne ud fra de tilfælde, hvor en vpl. teologs tilstedeværelse er blevet ikke blot negligeret, men frosset ihjel med det resultat, at ingen ønsker at melde sig til denne særlige og *frivillige* tjeneste (jfr. punkt 2 i kundgørelsen, hvor vedkommendes villighed er forudsat).

Medens besættelsen af embedet som Holmens provst sker ved kirkeministeriets indstilling til kongen (dog skal, og dette er en ny bestemmelse, ved kommende embedsledighed *marineministeriet* have lejlighed til at give en udtalelse i sagen), besættes de øvrige 3 præsteembeder ved menighedsrådets medvirkning. Ved de to sidste embedsbesættelser er der i det kgl. kaldsbrev tilføjet »med særlig forpligtelse til at betjene søværnets personel«. Uden at skulle spå om fremtiden tør man, som forholdene har udviklet sig, dog formode, at hvor ansøgernes kvalifikationer måtte stå lige, vil menighedsrådet være sindet at foretrække en tidligere værnepligtig teolog, som har gået hele øvelsestiden igennem og således *indefra* er fortrolig med de værnepligtiges liv og tænkesæt og med søværnets arbejdsformer.

At det siden befrielsen udvidede samarbejde må

finde udtryk i en form for et regulativ med fæstnede ordninger synes selvfølgeligt, og fra kirkeministeriets side er der da også flere gange gjort opmærksom på nødvendigheden heraf. Men regulativer må bygges op på erfaringer og indvundne synspunkter. Inden sådanne faste rammer kan lægges, vil der fra vor side blive ydet, hvad vi formår. Men også på dette felt tager det tid at bygge op *fra bunden*. Arbejdet må gøres omhyggeligt og målbevidst. Og det må ikke glemmes, at Holmens kirkes præster også er bundet til kirken med dens gudstjenester, kirkelige handlinger og konfirmandundervisning, endvidere til sognet med de for et tidssvarende menighedsarbejde frivillige arbejdsgrene, som alle kræver præstens medvirken, og at Holmens præster ikke, som tilfældet for eksempel er i England, udelukkende er ansat i og for the Royal Navy.

Jeg ser mange farbare veje til et nøje samarbejde mellem søværnets forskellige myndigheder og Holmens kirke samt mellem marineministeriet og kirkeministeriet. Den fremtidige udvikling må sigte imod, at man ikke falder baglæns i vilkårlighed, afhængig af skiftende flådechefer og provsters »interesse« for hindandens virksomhed, og med det mål at dække et behov, der måtte være for vor tjeneste i dens forskellige former. Hvor ønsker fremsættes om fritagelse for at deltage i gudstjeneste, bør disse imødekommes. En militær tvang på dette gebet strider mod opgavens åndsmæssige karakter. Man kan ikke tvinge til ånd.

De opgaver, der stilles os, er forskelligartede og anlagt på bred front, men hvis de fra vor side gribes rigtigt an, hvis vi møder den fornødne forståelse fra befalingsmændenes side i et hjælpsomt samarbejde, som sættes ind i en tjeneste for værnepligtige og andre,

tror jeg, man tør forvente, at opgaverne kan udløse nye kræfter i kirkens virksomhed. Jeg ser deri et lyst tegn, fordi mange røster klager over en afkristning i tiden.

Hvad er så kernen i orlogspræstens opgave?

Moderne krigsførelse er blevet mekaniseret; i hastigt tempo er den blevet forvandlet til indviklet teknik, kun tilgængelig for specialister. Men bag tekniken og dens anvendelse står stadig *mennesket* som den *personlige* forsvarsmagt. Er opgaven så den at gøre de værnepligtige til bedre soldater? At opflamme deres kampånd til sidste blodsdråbe?

Jeg ser ikke sådan på opgaven. Men jeg evner ikke at formulere den klarere end viceadmiral *Vedel* har gjort det: Opgaven er ikke at gøre folk til tapre krigere, men at hjælpe de enkelte i deres vanskeligheder; der vil altid være nogle, som har problemer at slås med — de kan være af meget forskellig art, og det siger sig selv, at i en krigstid forøges disse vanskeligheder. Det er for disse menneskers skyld, orlogspræsten er her. At hjælpe dem til rette, at være noget for dem, som trænger til klaring, er hans opgave.

I det sigte, viceadmiralen har lagt for vor tjeneste, er opgaven formuleret på en gang centralt og forløsende.

LITTERATUR

Foruden skriftlige oplysninger fra Sverige og Norge, for hvilke jeg henholdsvis takker docent, dr. *Olle Herrlin* i Uppsala og feltprovst, major *Erling Ulltveit* i Oslo kan nævnes H. D. LIND: Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm, 1889. G. K. A. BELL: The modern parson, London 1928, side 103—108 (heri hedder det, at til chaplains kræves "the very best men"). ALGOT

ANDERBERG: Sjalavarden vid Sveriges försvarsmakt 1940—1945. Redogörelse, intryck och erfarenheter, Uppsala 1947. MICHAEL LEWIS: The Navy of Britain. A historical portrait, London 1948, og England's sea-officers. The story of the Naval profession. London, 2. udgave, 1948. U. S. Naval Training Bureau. Published monthly by the Bureau of Naval Personnel, juli 1949. GUSTAF BRANDT: Några blad ur Skeppsholms församlings historia, Stockholm 1942.

Taktiske og tekniske principper i moderne skibsartilleri.

Af kaptajnløjtnant Jack Nielsen.

(sluttet)

I dette sidste afsnit vil det måske være praktisk at bringe et *resumé* af ovenstående fem kapitler med deres indhold af en opbygning af et artillerisystem i moderne jagere (hovedarmeringen) til imødegåelse af en række skitserede taktiske krav. Efter forfatterens mening er artilleri af ovennævnte struktur ikke længere et våben, der bør sammenlignes med andre våben til søs, evt. erstattes af eet eller flere af disse. Det synspunkt, der bør anlægges, er snarere, at det er et standardvåben, uden hvilket krigsfartøjerne næppe vil kunne udføre deres opgaver (en livsbetingelse!). Hertil bør dog føjes, at mindre krigsfartøjer under visse taktiske forhold formentlig stadig kan påregne at udnytte overraskelsesmomentet og derfor udføre deres opgaver uden dække af ovennævnte artilleri. En detaljeret bearbejdning af dette spørgsmål vil naturligt blive stærkt milieubestemt, hvorfor den ikke hører hjemme i denne artikel. Fartøjer, der ikke er dækket af jagerartilleri, er henvist til *nærluftværnsskyts*, der som omtalt også er en del af jagerartilleriet. Dette vil også blive omtalt lidt nærmere, og endelig skal for at fuldstændiggøre billedet omtales *målbelysning* og *kunstig tåge*.

Resumé: Det moderne artilleri, som omtales, er skibsjagerens artilleriarmering, bestående af en hovedarmering, der er enhedsskyts, d.v.s. skyts, der kan forsvare

rum såvel som overflade i almindelighed op til en afstand af ca. 10000—15000 m suppleret eller delvis erstattet af nærluftværnet indtil 3000—4000 m.

Idet der tilstræbes et under alle taktiske forhold så effektivt forsvar eller angreb som muligt, opbygges med udgangspunkt i enhedskalibret, der er det kaliber, som mest effektivt kan løse beskydning af de vekslende måltyper i luften og på overfladen, et artillerisystem, i hvilket der er skabt mulighed for en effektiv anvendelse under alle forhold ved instrumentering, organisation og brug af forskellige ammunitionstyper med brandrør.

Vekslende forhold som atmosfærisk tilstand, belysning og sigtbarhed, eget skibs bevægelser og manøvrer i tre planer, måltyper af så varierende karakter som luftfartøjer med farter på omkring 200 m/sek. og pansrede krigsfartøjer med farter på 15—20 m/sek., og som har muligheder for at kunne manøvrere, besvares med brug af artilleriradar, gyrostabilisering og universelle ildledelsesanlæg med fjernbev., der kan arbejde med krumme målbevægelser, samt mulighed for at kunne veksle omgående mellem forskellige ammunitionstyper med brandrør.

Interne forbindelser, organisation og stor teknisk bevægelsesfrihed (drejehastighed af sigter og skyts c. maskinelt og ved fjernbevægelse) sikrer mod de overraskelser, som grupper eller kombinationer af angribere af forskellig karakter kunne byde.

Nærluftværnsskytset indgår i det samlede luftforsvar som tredje og sidste fase, idet luftjagerne og fjernluftværnsskytset er første og anden. De angreb, der i almindelighed sættes ind mod skibe af jagerstørrelse fra luften, giver nærluftværnet ret god mulighed for nedskydning, da sigtningen med luftfartøjet sker inden-

for dette skyts effektive rækkevidde. Nærluftværnets hovedopgave er således selvforsvar mod luftangreb. Undertiden bør denne opgave udvides. I mange skibstyper vil det ikke være muligt at installere fjernluftværnsskyts f. ex. p. gr. af skibets størrelse, eller også bliver skytset udstyret med en så ringe instrumentering, at man ikke kan tale om noget egentligt forsvar af rummet i den anden fase. Optræder sådanne skibe alene i taktiske formationer uden fjernluftværn, er der tre muligheder for at kompensere for denne mangel:

- 1) ved at anvende lavere grænser for egne luftjageres højde og afstand fra opererende enheder. Derved øges risikoen for egne luftjagere uforholdsmæssigt, og denne løsning må derfor betragtes som kun delvis gennemførlig,
- 2) ved at øge den effektive rækning af nærluftværnsskytset ved med den givne kanon at øge ildledelses- og bevægelsespræcisionen mest muligt,
- 3) ved at anvende mere nærluftværnsskyts i den enkelte operation i form af flere enheder eller mere skyts på den enkelte enhed. Den sidste løsning er selvsagt begrænset af enhedernes størrelse. Bruges der flere enheder til den enkelte operation af hensyn til det samlede luftforsvar, må skytset være opbygget således, at det kan anvendes »offensivt«. Ildledning og bevægelsesmetoder skal være af en sådan art, at skytset er effektivt også mod luftfartøjer, der angriber andre skibe end det, der bærer skytset.

Nærluftværnet grupperer sig nu om 40 og 57 mm automatskyts. 40 mm kanonen er af en sådan størrelse, vægt og rækning, at den udgør et standardkaliber, der med een eller anden form for ildledning med

eller uden centralsigte kan opstilles i de fleste krigsfartøjer, enten som nævnte supplement til enhedsskytset eller til at opfylde flg. almindelige opgaver:

- a) selvforsvar mod luftangreb,
- b) støtte af andre enheder mod luftangreb,
- c) beskydning af mindre, hurtiggående fartøjer og andre sømål, samt »blinding« af større og kraftigere mål på søen. (Motorkanonbåde!)

57 mm kanonen har selvsagt en betydeligt større rækkevidde og virkning af det enkelte projektil, men skudhastigheden er ikke så stor som 40 mm kanonens. I fartøjer i hvilke nærluftværnet er hovedarmeringen, bør man ikke tage i betænkning at vælge dette kaliber, hvis det kan installeres, da den forøgede slagkraft og rækkevidde ikke på eet eneste punkt har reduceret de taktiske anvendelsesmuligheder. For samme instrumentering vil den effektive rækkevidde for 57 og 40 mm kanoner forholde sig som c. 5:3, når skytset bruges som luftværns-skyts, måske lidt mere i favør af det svære kaliber ved beskydning af overflademål. Ved et evt. valg mellem de to kalibre bør man ikke mindst tage i betragtning hvilken vægt, der tillægges de enkelte opgaver, skytset skal klare i forhold til hinanden. Fælles for begge kalibre — for alt a.l.-skyts for den sags skyld — er, at den effektive rækkevidde foruden af kalibret, som nævnt, også afhænger af bevægelsesnøjagtigheden i forbindelsen med ildledelsen. Med 40 og 57 mm skyts giver kun en direkte træffer virkning på målet, da der ikke skydes med temperet granat. Det er derfor ganske overordentligt vigtigt, at instrumenteringen er i orden. Principerne for opbygningen er stort set de samme som for det enhedsskyts, der blev omtalt i selve artiklen. Den store skudhastighed kompenserer ganske vist for den manglende tempering mere eller mindre, men tiden for beskydning er endnu

kortere end for fjernluftværnet, og ikke mindst er der i dette tilfælde tale om psykisk påvirkning af det evt. betjenende personel, ansigt til ansigt med en hurtigt angribende modstander, rent bortset fra virkningen af beskydningen fra luftfartøjet. Under disse forhold bør man i allerhøjeste grad basere sig på et helautomatisk system, i hvilket betjeningen højst består i under beskydningen at kontrollere det sigte, som ildledelsesinstrumentet bevæger. Kan dette system ikke anvendes af økonomiske eller tekniske årsager, er det næste system i rækken, idet der stadig er tale om brug af centralsigte med fjernbevægelse af batteriet for at undgå generende påvirkninger på retteren eller retterne, samt for at kunne koncentrere flere kanoner i eet samtidigt skydende batteri, et system, i hvilket kun ildledelsesanlægget fungerer automatisk 2. der skal sigtes under hele skydningen, og skudretningen er direkte afhængig af sigtearbejdet. Dette er derfor overordentligt vigtigt. Sigtet udført af to mand — delt sigte — bør anvendes, når det er muligt. For bevægelsesmetoderne gælder, hvad der allerede er sagt. Et enkeltmandsbetjent sigte giver ikke så stor nøjagtighed, men kan anvendes afhængig af de taktiske krav. Med dette sigte er der mulighed for, enten at bevæge det maskinelt, eller med hænder og krop. Man kan ikke på forhånd sige, at den sidste mulighed er for unøjagtig og ujævn. Kun en afprøvning af det samlede system med stabilisering — ildledelsesnøjagtigheden — sammenholdt med kanonspredningen kan give det endelige resultat. Selve regneapparatets funktionering spiller selvsagt en rolle for sigtebevægelsesmetoden. Visse regneapparater arbejder sådan, at der sker en direkte multiplikation med flyvetiden af enhver unøjagtighed i sigtningen. Disse forstørrede fejl vil således overføres til kanonen, der følgelig vil be-

væge sig ret betydeligt omkring den sande skudretning. I det tilfælde kan man bøde på den ujævne retningsbestemmelse ved at gøre sigtebevægelsen jævner, men derved sædvanligvis også tungere. Man kommer herved til at reducere bevægelseshastigheden, der selvfølgelig kun kan bibeholdes ved at indføre maskinel sigtebevægelse.

Brug af simple sigter, der sædvanligvis vil være reservesigte på kanonen, som primært sigte, medfører oftest, at betjeneren p. gr. af manglende tillid til materiellet overgår til at lede ilden baseret på evt. tracerobservation. I det tilfælde kan man således fuldt så godt anvende et ringsigte, der er den simpleste form for ildledning, som kan tænkes, og som næppe er nogen særlig hjælp for skytten da det generer hans mulighed for tracerobservation! Det bedste eksisterende simple sigte er vel nok gyrosigtet, der dog har to væsentlige ulemper, sigtelinien flytter sig under sigtebevægelsen (er afhængig), hvorfor der kræves en god uddannelse af det personel, der skal betjene det, og videre er det vanskeligt at bruge i de helt små fartøjer p. gr. af underlagets bevægelser. Visse typer af gyrosigter har en ret begrænset maksimal forspringsvinkel, hvorved anvendelsesområdet begrænses til rent defensiv brug.

Det fuldt automatiske system, der altid bør have stabilisering, bør have en eller anden form for en nærkampsradar eller i det mindste en afstandsmålingsradar. Det er muligt med dette system som primær ildledning at beskyde overflademål såvel som luftmål. Ved så godt som alle simple sigter og regneapparater er det nødvendigt at have et særligt sigte til beskydning af sømål.

Batteriet skal kunne opdeles, d.v.s. der skal være mulighed for at kunne skyde individuelt. Den ma-

skinelle bevægelse, der bruges under centralskydning på den enkelte kanon, »styres« nu af en reserveretter ved kanonen. Som sidste reserve bør der være delt håndbetjening, hvortil der dog næppe bør ofres mere ildledelse end et ringsigte, subsidiært et gyrosigte til brug med reserveretterens gyrosigte. I dette tilfælde skal gyrosigtet have et supplement til beskydning af sømål.

For at fuldstændiggøre billedet af det moderne skibsartilleri og anvendelsen af dette, er nu tilbage to spørgsmål, der ikke har fået nogen nærmere omtale i selve artiklen, belysning og kunstig tåge.

Kravet om belysning af målet er ikke faldet bort, selv om man nu har radar til opdagelse af målet, og radar til følgende sigte. Mod sømål kan radar give sigte i sideretningen, men i højderetningen får man p. gr. af tilbagekastning fra havets overflade ikke noget bestemt sigtepunkt, hvorfor man henvises til stabiliseringsgyroen, der kan give et vandret plan, eller under forhold, hvor stabiliseringen ikke fungerer tilstrækkeligt nøjagtigt, til et optisk sigte ved målbelysning. Radar identificerer heller ikke målet. Øvede betjenere kan til en vis grad ved observation af målekket bestemme visse data vedr. målet, men til konstatering om det er ven eller fjende, bør forefindes en automatisk og sikkert virkende anordning. Det hidtil i skibe og luftfartøjer benyttede system er ikke fyldestgørende. I farvandsafsnit, hvor kontinuerlige plot af alt sejlene og flydende kan holdes, kan man måske til en vis grad renoncere på kravet til målidentifikation, men selv under disse forhold må man forvente, at der vil opstå situationer, hvor en identifikation ved målbelysning er nødvendig, desuden bør man have mulighed for at finde et mål om natten på

anden måde end radar, der meget vel kan sættes ud af spillet ved fjendtlig virksomhed, ved fejl ombord eller ved »skygge« i nærheden af land f. ex.

Under nærkamp med hurtigbade (mêlê) i mørke, konstatering af punkter i land til bombardementer, til signalering til egne luftfartøjer o. m. a. kan endog en projektør være fordelagtig at anvende. Foruden de nævnte krav til målbelysning bør denne kunne udføres i det almindelige samarbejde med de forskellige forsvarsgrene, f. ex. landgangsoperationer, og endelig er der vel også stadig et navigatorisk ønske om belysning, rent bortset fra de ekstraordinære fredstidskrav, som man vel næppe kommer udenom.

De gængse metoder til belysning er lysgranater, lysraketter og projektører.

Lysgranater udskydes med een eller flere af hovedarmeringens kanoner, der således ikke kan bruges til egentlig beskydning så længe. Man får ret stor nøjagtighed i retningsbestemmelsen, men sædvanligvis ret kortvarig belysning, hvis dette skal være kraftigt nok på en omtrentlig maksimalafstand af skytset. Der skal derfor skydes omtrent kontinuerligt med een kanon. En trappe i siden på tre skud omkring en med en varselsradar funden sideretning vil være tilstrækkeligt til at få målet i silhuet. Lysgranater udskydes sædvanligvis temperet til en afstand c. 1000 m større el. m. end afstand til målet.

Lysraketter lægger ikke beslag på batteriets kanoner og vil få omtrentlig samme rækning for samme kaliber som granaterne, men ikke nær så god retningsnøjagtighed. Der kan indbygges et større lyslegeme i en lysraket, der som bekendt ikke skal holde til et stort tryk i udskydningsøjeblikket. Begge metoder kan gøres flammefri, raketten dog ikke helt sikker. Ildledelsen, der i begge tilfælde er helt forskellig fra al-

mindelig artilleris, medfører et ønske om en lysorganisation ledet for sig og med nær tilknytning til skibets kamporganisation (information og k-bro). Denne bør også omfatte projektører, hvis disse forefindes. Projektørerne bør fjernbevæges fra en sigtesøjle, anbragt et godt stykke fra disse i langskibs retning.

Kunstig tåge kan anvendes med fordel i mange situationer. Den part, der er overlegen i radar, vil i almindelighed have fordel af at udlægge tåge. Egen identitet kan skjules, fjendens træffemuligheder kan forringes eller evt. hvis hans radar kan sættes ud af funktion, ved jamming fra land, eller egne skibe give samme fuldstændige virkning som før radaren blev taget i brug. I alle tilfælde kræver det en overvejelse med hensyn til gene for egne enheders navigation og kommunikation, før tågen tages i brug. Hvis en antiradartåge findes, vil det medføre, at der bør lægges stor vægt på anskaffelsen af et alternativ til radar til kampbrug.

Principerne for tåge-materiellet er de samme som før sidste krig. Tågen fremstilles ved forbrænding, ved forstøvning af et stof, der derefter reagerer med luftens fugtighed, eller det tågedannende stof reagerer med et andet stof.

I første række tilstræbes dækningsevne og varighed, blandt andet under hensyn til den fart med hvilken tågen udlægges i forbindelse med vinden, dernæst kommer hensyn til de tågedannende stoffers påvirkning af personel og materiel, og endelig skal de kunne lagres uden fare for selvantændelse eller nedbrydelse. Installationen om bord skal kunne betjenes fra broen.

På baggrund af nærværende artikel håber forfatteren, at det er muligt at fastlægge rene taktiske principper for dette artilleris anvendelse. Skibenes formationer eller gruppering eller en evt. sammensætning

af en styrke, bør vel som altid ske under bl. a. hensyn til egne enheders og fjendens våben, deres muligheder og begrænsninger. Et sammenhængende rum omkring de opererende enheder forsvaret af a.l.skyts tilstræbes i visse situationer, d.v.s. en a.l.-paraply over formationen. I andre situationer er det radarens begrænsninger, der bør udnyttes. Enhederne kan disponeres sådan, at de på fjendens radarskærm smelter sammen til eet målekko, eller man narrer fjenden ved navigering i radarskygge i nærheden af land. Ved alle manøvrer med sit skib har en skibschef nu i mere udpræget grad end før et hensyn at tage til anvendelsen af sine våben. Et nøje kendskab til enhver mulighed eller begrænsning i anvendelsen af våbnene er nødvendig. Det medfører dog ikke, at en skibschef i et moderne krigsskib selv skal stå på broen med al denne viden og handle. En naturlig løsning er, at han hos sig har i yderste tilfælde den øverste repræsentant for hver af de om bord installerede våben, eller i hvert fald en vagthavende våbenofficer, som han kan rådføre sig med.

Som nævnt er det i artilleritaktikken nødvendigt at kende modstanderens udrustning, og det kræver en mere omfattende viden end før. Undertiden ser man i litteraturen sammenligninger mellem skibstyper fra forskellige marinere, der ikke synes at give så korrekt et billede, som man kunne ønske. Jeg skal tillade mig at kommentere en artikel i dette tidsskrifts numre fra maj 1948 til marts 1949, kommandørkaptajn R. Steen Steensen: Artilleriarmeringen i jagere og større torpedobåde. Det var denne artikel, der gav forfatteren impulsen til affattelsen af nærværende artikel. Nævnte artikel kan efter forfatterens mening være vildledende for opfattelsen af artilleriet og dets brug, hvis ikke læseren anvender en vis kritik. Rent bortset fra, at man kun

til en vis grad kan sammenligne enheder af samme type fra forskellige mariner, hvis opgaver og størrelse og dermed hele opbygning kan være forskellig, kan det, selv om dette ikke er tilfældet, kun ske med nøje kendskab til en mængde detaljer, som selvsagt ikke opgives i flådekalendere, hvis oplysninger endog ofte er direkte vildledende. At så omfattende en viden er nødvendig fremgår forhåbentlig af denne artikel, men gælder dog mere for de nyeste typer end førkrigs- og ældre typer. Et grelt eksempel, der imidlertid er meget tænkeligt, er: En jager har fire kanoner af et bestemt kaliber, en anden seks af samme kaliber. Trods ensartet opstilling og ildledning kan man ikke deraf slutte, at jageren med de seks kanoner er overlegen. Den første kan have en skudhastighed, der er tre gange så stor som den anden. Det står ikke i flådekalendere. Hvis der ikke var andre betydende faktorer ved skibsartilleriet end kaliber, antal af kanoner, opstilling og evt. en klassificering efter kanonernes maksimale elevation i fuldbanekanoner, ordet foreslåes som erstatning for »fladbanekanoner«, der ikke synes at dække helt, spærreskydningskanoner og egentligt luftværnsskyts, kunne en sammenligning godt baseres på de oplysninger, som flådekalendere giver, dersom disse oplysninger er kontrollerede, men nærværende artikel har forhåbentlig vist, at dette ikke er tilfældet. Kommandørkaptajnens artikel giver, bortset fra denne begrænsning, nogle detaljer forkert, bl. a. denne klassificering af kanonerne efter deres maksimale elevation.

Et vist supplement til de officielle oplysninger, samt kontrol af disse sidste, kan dog som bekendt til en vis grad fåes ved studium af billeder eller iagttagelse af selve skibet. Med en vis viden om de forskellige våben, kommunikationsmidler m. m., vil en sådan »våbenkending« sikkert være meget værdifuld, ikke mindst

i en periode som den nærværende med en rivende teknisk udvikling og bør vel »dyrkes« af alle søofficerer.

Selv om teknikken udvikles, synes principperne for jagerartilleriet dog at være kommet i mere faste rammer, og der synes ikke at være store revolutionerende muligheder tilbage for artilleriet med brug af kanoner i den nuværende form. Visse spørgsmål trænger vel til en bedre løsning, f. eks. en erstatning for radar med større rækning overfor sømål, men alt i alt er der en pause i udviklingen, eller måske snarere et stop.

En erstatning af enhedsskytset med fjernstyrede, selvbevægende projektiler er en mulighed, der må regnes med, men dette våben skal være på et meget fremskredent stadium, før man opgiver et våben med så store taktiske anvendelsesmuligheder som skibsjagerens enhedsskyts. Sker det overhovedet, ligger det sikkert langt fremme i tiden.

Nekrologer.

Kaptajn **Alf Erik Martin Jens Trolle** blev født den 4. Oktober 1879 som Søn af Kaptajn i Marinen Carl Ludvig August Trolle og Hustru Alma født Martin.

Han blev Kadet i 1895, Sekondløjtnant 1899 og var med Krydseren »Valkyrien« til Østasien 1899—1900. Premierløjtnant 1903. I 1906—08 var han Næstkommanderende paa Mylius Erichsens »Danmarks-Ekspedition« til NO-Grønland og Fører af Ekspeditionens Skib »Danmark«, efter Mylius Erichsens Død blev han Leder af Ekspeditionen. Ved Hjemkomsten tildeltes han Fortjenstmedaillen i Sølv. I 1913—14 var han med »Valkyrien« til Middelhavet. Kaptajn 1914. Chef for Torpedobaad under Sikringsstyrken. Afskedigedes 1916 efter Ansøgning, hvorefter han startede forskellig Forretningsvirksomhed i Udlandet, blandt andet opholdt han sig længere Tid i Frankrig som Finansmand.

I 1932 deltog han i »Gefion«-Ekspeditionen til Grønlands Nordøstkyst og Danmarks Havn. I 1934 udsendte han M/S »Thor« paa oceanografisk Krydstogt i Østgrønlandshavet og deltog selv som Reder, Skipper og Hydrograf.

Trolle gjorde sig tidligt bemærket i Marinen som en uforfærdet, snarraadig og dygtig Søofficer med et livligt, myndigt og egenraadigt Temperament.

Efter den saa dygtigt gennemførte Danmarks-Expedition nærede han en brændende Interesse for viden-

skabeligt Arbejde i og ved Grønland, som ikke alene gav sig Udslag i, at han, som nævnt, deltog i flere Ekspeditioner og bekostede en af disse, men han forfattede tillige forskellige videnskabelige Arbejder om disse Ekspeditioner, saaledes: Hydrographical observations from the Denmark Expedition 1906—08; Rapporter fra Mylius Erichsen og Alf Trolle om Danmarks Ekspeditionen til Grønlands NO Kyst 1906—08 og M/S »Thors« Havundersøgelsestogt 1934. Endvidere støttede han Udgivelsen af Einar Mikkelsens Bog om Østgrønland.

Hans videnskabelige Indsats anerkendtes bl. a. ved, at han blev Medlem af Det geografiske Selskab i Wien og af Det kgl. italienske geografiske Selskab i Rom, Æresmedlem af det geografiske Selskab i Antwerpen og modtog Royal scottish geographical societys Medaille.

I 1935 stiftede han sammen med sin Hustru »Kaptajn Alf Trolles og Hustrus Legat til Minde om Danmarks Ekspeditonen 1906—08«.

Sin Trofasthed og Taknemlighed mod Marinen og specielt Søe-Lieutenant-Selskabet viste han ved i 1936 at tildele Selskabet et Legat stiftet til Minde om hans Fader Kaptajn Carl Ludvig August Trolle.

Som nævnt fik Trolle Fortjenstmedaillen i 1908, senere blev han Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd.

Trolle blev i 1910 gift i Oslo med Bergliot Holm (1885—1945) Datter af Sanatorielæge Ingebrelh Christian Holm og Hustru Josephine Amalie f. Jakobsen.

Han døde efter lang Tids uheldelig Sygdom den 12. December 1949 og begravedes i dybeste Stilhed fra Holmens Kirke paa Rørvig Kirkegaard. P. I.

Kaptajn, Professor, Dr. techn. **George William Hovgaard** blev født den 28. November 1857 som Søn af Overlærer O. A. Hovgaard og Hustru Louise f. Munch.

Han blev Kadet 1875. Sekondløjtnant med Gerners Medaille 1879 og var i 1880—81 med Fregatten »Jylland« til Vestinden. Premierløjtnant 1881. Med Fregatten »Sjælland« til Vestindien 1882—83, hvor han i December 1882 blev sendt til Sct. Croix for at observere Venus-Passagen. I 1883—86 blev han uddannet som Skibskonstruktør paa Royal Naval College i Greenwich. Hjemkommen derfra var han med Fregatten »Jylland« til Vestindien 1886—87. Næstkommanderende i Skonnerten »Absalon« i Eskadre 1889 og Eskadreadjudant 1890. Inspektionsofficer ved de tekniske Fag paa Orlogsværftet 1891—95. Næstkommanderende i Skonnerten »Diana« til Island og Færøerne 1892. Gik udenfor Nummer 1895—97 og blev ansat som Underdirektør ved Burmeister og Wains Skibsværft. Blev Kaptajn 1897 og var med Fregatten »Fyen« til Middelhavet 1898—99. Blev Adjudant hos Marineministeren i 1901 og gik i November s. A. uden for Nummer for i U.S.A. at blive ansat som Professor i Krigsskibsbygningskunst og Lærer i anvendt Matematik fra 1901—34.

Hovgaard viste tidligt fremragende Anlæg som teoretisk Skibsbygger og Matematiker. Allerede i 1888 forelagde han som Premierløjtnant i Søe-Lieutenant-Selskabet en Afhandling om »Overfladebaade«, en Mellemtning mellem Torpedo- og Undervandsbaade, den første Idé til Anvendelsen af disse i vor Flaade. I 1892 indleverede han til Selskabet en Prisafhandling om »Undersøiske Baades Udvikling«, der blev beløn-

net med 2den Præmie, han blev senere en anerkendt Ekspert i Undervandsbaadskonstruktion.

I U.S.A. blev der betroet ham en Række vigtige og ærefulde Hverv, saaledes skal nævnes;

Medlem af Bestyrelsen og Vice-Præsident for American Scandinavian Foundation i 1911, Æresformand for Ansøgningskomiteen; Tjeneste ved den tekniske Afdeling af Marineministeriet i Washington. D. C. 1917—18; Teknisk Konsulent for Marineministeriet 1919—26 og fra 1935, Medlem af Regeringskommissionen til Bedømmelse af Konstruktionen af Luftskibene »Shenandoak« og R S I og af Specialkomiteen for Konstruktion af Luftskibe 1935; Teknisk Konsulent for Court of Inquiry efter »Shenandoahs« Forlis og for Bureau of Yards and Docks 1935—39; Medlem af Regeringskomiteen til Bedømmelse af Konstruktionen af de ny Kampskibe 1937—38, Medlem af the National Academy of Science, Washington 1929, af British Institution of Naval Architects 1888 (Æresmedlem 1944), af American Academy of Arts and Sciences 1919, af American Society Naval Architects and maritime Engineers 1902, af American Geographic Society 1921, af American Association for the Advancement of Science 1923, af Massachusetts Historical Society 1930, af Institution of Aeronautical Science 1934 og United States Naval Institution 1935.

Han modtog Institution of Naval Architects Guldmedaille 1937; blev Dr. of English Stevens Institution of Technology 1934 og fik David Taylor Medaillen 1943. I 1949 modtog han American-Scandinavian Foundations Guldmedaille for sine Fortjenester.

I Danmark anerkendtes hans fremragende Dygtighed og Position bl. a. ved, at han i 1929 udnævntes til Dr. techn. ved Den polytekniske Læreanstalt i København.

Men ogsaa til literære Arbejder fandt Hovgaard Tid, saaledes har han forfattet: Submarine Boats 1887, Sport 1888, Sundhed og Kundskaber 1886, The voyages of the norsemen to America 1914, Structural Design of warships 1915, 2den Udgave 1940, Modern History of warships 1920, General Design of warships 1920, Lærebog i Teknologi 1891 foruden Foredrag og Artikler om teknisk videnskabelige Emner.

Hovgaard har haft en meget betydelig Indflydelse paa U.S.A. Flaades Ophugning helt op til sidste Verdenskrig og hører til de Søofficerer, der har vundet størst Anseelse i Udlandet og derved bragt vort Land og den danske Marine Ære.

Han bevarede en levende Interesse igennem hele Livet for vort Søværn; under sine Besøg i Landet satte han sig i Forbindelse med danske Søofficerer, han kendte, for at følge med i Forholdene her hjemme og bistod dem gerne med Raad og Daad. Han virkede noget asketisk og utilnærmelig, men de der lærte ham nærmere at kende, fandt snart inden for dette Ydre en varmhjertet Mand med Stræben mod store Idealer. Hans store Arbejdskraft skyldtes bl. a. sikkert, at han længst muligt søgte at holde sig i Form ved Sport og Idræt og ved en sober Leve-maade.

Hovgaard var Kommandør af 2den Grad af Dannebrog.

Han blev i 1896 gift med Marie Ludolphine Elisabeth Nielsen født 1873. Datter af Oberstløjtnant Mogens Mathias Christian Nielsen og Hustru, født Nygaard.

Han døde i sit Hjem i Columbia Heights, Brooklyn den 5te Januar 1950, 92 Aar gammel. P. I.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thøstrup.

Tyskland.

Med udgangen af september 1949 obhørte »Luftbro«-forsyningerne til Berlin. Denne særlige forsyningsoperation havde da varet i ca. 15 måneder, idet den begyndte i slutningen af juni 1947 som svar på de russiske blokadebestemmelser. Da disse blev ophævet den 12. maj 1949 bestemtes, at luftbroen skulle afvikles gradvis, samtidig med at de normale forsyningsmetoder blev genopbygget og tilfredsstillende lagerbeholdninger oparbejdet. Arbejdet med overgangen til normale forhold er forløbet bedre end ventet, idet jernbanerne og kanaltrafikken har nået en kapacitet på ca. 20.000 t pr. dag, og luftbroens endelige ophør, der var fastsat til den 31. oktober har derfor kunnet rykkes en måned frem. Der foreligger iøvrigt bl. a. nedennævnte talmæssige opgørelse over luftbro-operationen.

Ialt er der ad luftvejen transporteret ca. 2.325.000 tons forsyninger til Berlin i løbet af de 15 måneder. Ved blokadens opløsning havde man nået en transportkapacitet på ca. 8000 tons daglig, idet der herved landede et luftfartøj hvert 3. minut på en af Berlins flyvepladser. (Til normale forsyninger af Berlin kræves ca. 15.000 tons daglig). Omkostningerne beløb sig under de travleste perioder til ca. 3.000.000 dollars pr. uge for U. S. A.s vedkommende. For England androg omkostningerne for første år ca. 8.000.000 £. I forbindelse med luftbro-operationen er der som følge af flyveulykker dræbt 31 amerikanske og 39 engelske flyvere samt 7 tyske civilpersoner.

(New York Herald Tribune, Paris 30. sep. 49) *Th.*

Marinens Bibliotek.

Nyanskaffelser i December 1949.

Nielsen, Frederik: Arnajarak. (Ill. af Gitz-Johansen) 24 S. Kbh. 1948. 8^o. H.

Katalog över kungl. Örlogsmanna-Sällskapets bibliotek. Karlskrona 1949. 4^o. H.

Grenfell, R.: Nelson the Sailor. Ill. Index. 235 S. Lond. u. A. (1949). 8^o. H.

Treaarskrigen 1848—50, Tøjhusmusæets Bog om. Bd. II (A og B). Ill. Navnefort. 807 S. Kbh. 1949. 4^o. H.

Bruhn, H.: Dannebrog og danske Faner gennem Tiderne. Ill. Personreg. 237 S. Kbh. 1949. 4^o. H.

Parlamentarisk Kommission ang. Besættelsen. VI: Krigsmin. og Marinemin. Kbh. 1949. 8^o. H.

Parlamentarisk Kommission ang. Besættelsen. IX: Politisk Virksomhed. Kbh. 1949. 8^o. H.

Lehrman, H.: Ryska Europa. 387 S. Sthlm. 1948. 8^o. H.

Undén, Ö.: Sveriges utrikespolitik. 31 S. Sthlm. 1948. 8^o. H.

Severin, F.: Allians- eller neutralitets-politik. 23 S. Sthlm. 1948. 8^o. H.

Sköld, P. E.: Försvar och utrikespolitik. 32 S. Sthlm. 1948. 8^o. H.

Lehmann, I.: Den mikroseismiske Uro og Vejret. Ill. 23 S. Kbh. 1949. 8^o. H.

Anders Lassen, Sømand og Soldat. Beretn. samlet af hans Moder. Ill. Bilag. 234 S. Kbh. 1949. 4^o. H.

Thaulow, Th.: En Statsmand og Diplomat fra Holberg-Tiden. (Chr. Sehestedt). Ill. Reg. 158 S. Kbh. 1949. 8^o. H.

Bragadin, M.: La marina italiana nella seconda guerra mondiale (1940—1943). Ill. Index. 80 S. Rom u. A. 8^o. H.

Mordal, J.: La Campagne de Norvège. Kort. Reg. 445 S. Paris 1949. 8^o. H.

Norrman, L.: Inok. Ill. Kort. 234 S. Sthlm. 1949. 8^o. H.

Chapelle, H. I.: The History of the American Sailing Navy. Ill. Index. App. Planer. 558 S. N. Y. 1949. 4^o. H.

Hansen, A.: Arsenalet. Maskinskr. Mskpt. 4 S. 1928. fol. H.

— Søkvæsthuset. Maskinskr. Mskpt. 8 S. 1928. fol. H.

- McGuire, F. M.*: The Royal Australian Navy. Ill. App. Index. 406 S. Melbourne 1948. 8^o. H.
- Kenney, G. C.*: General Kenney reports. Reports of the Pacific War. Kort. Index. 594 S. U. S. A. 1949. 8^o. H.
- Turnbull, A. D. og Lord, C. L.*: History of United States Naval Aviation. Index. 345 S. U. S. A. 1949. 8^o. H.
- Kingslon McCloughry, E. J.*: War in Three Dimensions. Index. 159 S. Lond. 1949. 8^o. H.
- Davies, H. N.*: The Navigators' Guide to Hyperbolic Navigation. Diagr. 36 S. Glasgow 1949. 8^o. H.
- Neville, R.*: Survey by Starlight. A true story of reconnaissance work in the Mediterranean. Ill. Kort. Diagr. 207 S. Lond. 1949. 8^o. H.
- Cato, C.*: The Navy Everywhere. Kort. 297 S. Lond. 1919. 8^o. H.
-

»The Royal Artillery« ved København 1801.

Ved kommandør H. J. Rasmussen.

DK-tal: 355.49-

Den danske kronprins's stillingtagen til lord Nelsons note under slaget på Reden skulle efter den følgende artikel kunne være påvirket af bomberne fra de tilstedeværende bombarderfartøjer, hvis morterer betjentes af »The Royal Artillery«.

Efterfølgende artikel er med tilladelse af forfatteren, lieutenant-colonel M. E. S. Laws, OBE, MC, R.A. (retd.) og det engelske tidsskrift »The journal of the Royal Artillery's« redaktion oversat efter en artikel i det nævnte tidsskrifts oktoberhefte 1949.

Forfatteren har meddelt, at artiklen dels er skrevet på grundlag af officielle, tidligere offentliggjorte værker, dels på grundlag af ikke tidligere offentliggjorte dokumenter fra the Public Record Office, London, og forekommer mig trods de næsten 150 år, der er forløbet siden slaget på Reden fandt sted, at være af interesse. Artiklen er gengivet uden at tage hensyn til, at den på visse punkter afviger fra, hvad der herhjemme er kendt om begivenhederne hin 2. april 1801.

I december 1800 fandt Storbritannien, som allerede var i krig med Frankrig, Spanien og Holland, sig yderligere stillet overfor et fjendtligt, nordligt forbund, be-

stående af østersømagterne Rusland, Sverige og Danmark. Disse tre lande havde forenet sig for at imødegå det britiske krav om den traditionelle ret for en krigsførende magt til at undersøge neutrale skibe. Sandsynligvis ville striden kunne være bilagt ved forhandling, men den russiske kejser var irriteret over den britiske besættelse af Malta (hvilken ø han mente at have ret til) og havde udøvet tryk på Sverige og Danmark for at få disse lande til at slutte sig sammen med Rusland mod Storbritannien.

Den britiske regering kunne hverken gå med til at give afkald på retten til at undersøge skibe eller undlade at tage hensyn til den alvorlige trusel, som en fjendtlig kombineret flåde på nogle og fyrretyve linieskibe i de nordlige farvande betød. Det blev derfor modstræbende bestemt at sende en styrke til Østersøen, således at det, hvis forhandlingerne skulle slå fejl, da ville være muligt at angribe danskerne, så snart isen brød op, og før russerne kunne stikke til søs fra deres tilfrosne havne.

Flåden samledes i Yarmouth under admiral Sir Hyde Parker, med vice-admiral Lord Nelson og kontre-admiral Thomas Graves. Den bestod af 15 linieskibe (senere forstærket til 18), 2 halvtredskanons-skibe, 5 fregatter, 4 slupper, 2 brandere, 7 bombarderfartøjer, et antal brigger og andre småskibe. Den britiske marine havde på den tid kun 14 bombarderfartøjer under kommando og aldrig tidligere var så mange som 7 af disse blevet koncentreret til en enkelt operation. Hvert bombarderfartøj var armeret med een 13-tommers og een 10-tommers skibs-morter, som affyrede krudtfyldte granater med tidsbrandrør og brandprojektiler. Fartøjerne var bestemt til bombardement af byer, kystforsvarsværker eller opankrede skibe, og detachementerne, som bemandede mortererne, tilvejebragtes fra

the Royal Artillery. Om bord på flåden befandt sig endvidere det 49. regiment¹⁾ og captain Beckwith's kompagni af the Rifle Corps²⁾, idet begge disse styrker var om bord i slagskibene, medens detachementerne fra the Royal Artillery var om bord i bombarderfartøjerne.

Bemandingen og udrustningen af nogle af disse bombarderfartøjer måtte for the Royal Artillery's vedkommende, nødvendigvis fuldføres i største hast, og et af Royal-Artillery-detachementernes kommanderende officer blev slet og ret taget til denne tjeneste af »the D. A. G.³⁾ Royal Artillery« på hovedgaden i Woolwich og på stedet sendt af sted med postvognen til Yarmouth! Hans detachement, hvori bl. a. befandt sig en sergeant fra invalidebataillon, blev samlet med samme fart og afrejste med Yarmouthpostvognen næste morgen, medbringende officerens uniform, som man ikke havde givet ham tid til at hente. Da stabs-officeren afgav beretning om sagen, bemærkede han — utvivlsomt for at imødegå revisionens indsigelse mod denne urimeligt kostbare form for transport — at, »det ikke var tidspunktet til at tage det så nøje med formaliteterne«. Dette var virkeligt sandt, da det var et væsentligt punkt i planen, at flåden skulle være ved hånden klar til at handle, hvis det blev nødvendigt, straks når isens opbrud tillod sejlads i Sundet.

Ved sådanne drastiske metoder blev detachementerne fra the Royal Artillery til bombarderfartøjerne samlet i rette tid til, at disse kunne slutte sig til flåden, som afsejlede fra Yarmouth den 12. marts 1801.

Detailler om personellet fra The Royal Artillery, som

1) nu: 1 Bn, The Royal Berkshire Regiment.

2) nu: The Rifle Brigade (Prince Consort's Own).

3) Deputy Adjutant-General. (O. a.).

deltog i denne operation fremgår af efterfølgende tabeller, som er blevet opsat efter bemandingslisterne og kontrolleret efter skibenes bemandingsruller.

(Tabellerne for de enkelte bombarderfartøjer og H. M. S. Glatton er udeladt her med undtagelse af nedenstående oversigtstabel, o. a.).

*Oversigt over
Royal-Artillery-personel ved København, april 1801.*

Skib	Sergeanter	Korporaler	Bombardierer	Kanonerer	ialt
H.M.S. Discovery Lt. G. Beane	1	—	1	8	11
H.M.S. Explosion Lt. W. B. English	1	—	1	8	11
H.M.S. Hecla Lt. J. Brome	—	1	1	10	12
H.M.S. Sulphur Capt-Lt. P. Fyers	1	—	1	9	12
H.M.S. Terror Lt. C. H. Fitzmayer	—	—	1	9	11
H.M.S. Volcano Lt. J. E. Jones	1	—	1	8	11
H.M.S. Zebra Capt-Lt. R. Lawson	1	—	—	9	11
(H.M.S. Glatton —	—	—	—	1*)	1

*) antageligt overført fra »Terror«.

Følgende tre kanonerer modtog »The Naval General Service Medal 1793—1840« med spænde: »Copenhagen«, som blev indstiftet den 1. juni 1847:

Joseph Joice og Thomas Mills fra H.M.S. Terror og Andrew Smith fra H.M.S. Zebra.

Formodentlig var de på den tid de eneste tre levende af de artillerister, som havde deltaget i slaget.

På grund af dårligt vejr var den britiske flåde først samlet den 30. marts og klar til at stå syd på i Sundet. På det tidspunkt stod det til overflod klart, at der intet håb var for forhandlinger, idet danskerne i feberagtig hast var i færd med at forstærke deres forsvar og forberede sig på kamp. Briterne stod derfor kækt

mod Sundet og blev tilbørligt beskydt af de danske batterier ved Kronborg. Afstanden var imidlertid for stor til effektiv beskydning og kun den førende britiske division ulejlignede sig med at besvare ilden. Bombarderfartøjerne affyrede nogle få granater, som forårsagede tab på kysten, og flåden holdt lidt efter lidt over i den østlige del af farvandet, da de svenske batterier forblev tavse. Ved middagstid var flåden til ankers nær øen Hven, 15 miles fra København.

Efter en hurtig recognoscering afholdtes samme aften krigsråd, på hvilket det til sidst blev bestemt, at Lord Nelson med 10 linieskibe, 2 halvtredskanonskibe, fregatterne, bombarderfartøjerne og småskibene skulle angribe København. Yderligere recognoscering blev udført om natten og den følgende dag, da Lord Nelson bestemte sig til at føre sin division gennem det ydre løb (det vil sige øst om Middelgrunden) og at angribe København syd fra.

Den 1. april gik hele den britiske flåde til en ny ankerplads udfor det nordvestlige hjørne af Middelgrunden, ca. seks miles fra København, og straks efter kl. 12 middag forlod Lord Nelsons division flåden og gik kl. ca. 8 e.m. til ankers syd for samme grund. Om natten blev yderligere rekognoscering udført fra små både, og ordrer for angrebet næste dag blev forberedt.

De danske forsvarsmidler bestod — ganske bortset fra de naturlige vanskeligheder ved navigationen, som alene gjorde en nærmelse syd fra risikabel — hovedsageligt af en linie af 18 orlogsskibe, mest udrangerede eller aftaklede skibe, klargjorte som flydende batterier. Disse skibe var opankret langs kanten af den dybe rende i en nord-syd løbende linie på ca. en miles længde og dækkende indsejlingen til Københavns havn. På kysten bag disse skibe befandt der sig et antal kyst-

batterier, medens der ved nordenden af linien befandt sig to kraftige batterier Trekroner¹⁾, som var bygget på pæle og armeret med henholdsvis tredive 24-pundige og otteogtredive 36-pundige kanoner. En kæde- og bomspærring beskyttede havneindløbet.

Efter Lord Nelsons angrebsplan skulle captain Riou (*Amazon*) med tre fregatter, to slupper og to brandere angribe den nordlige del af den danske linie omtrent ud for havneindløbet, medens captain Rose (H.M.S. *Jamacia*) og seks brigger skulle bestræbe sig for at indtage en sådan position, at han syd fra kunne beskyde fjendens skibe langskibs ind. H.M.S. *Desirée* fik en lignende opgave. Imidlertid skulle de ti linieskibe og de 2 halvtredskanonskibe lægge sig overfor de fjendtlige flydende batterier i en nærmere angiven orden og ankre med agteranker efterhånden, som de kom på plads. De syv bombarderfartøjer skulle ankre udenfor (d. v. s. øst for) de svære britiske skibe og skulle skyde over dem mod byen. Lord Nelson havde også til hensigt at benytte sine tropper, forstærket med 500 sømænd, til at storme Trekroner-batterierne, så snart deres kanoner var bragt til tavshed. Det bør dog bemærkes, at da troppestyrkerne var fordelt på de forskellige skibe, ville det have krævet nogen tid at få dem samlet til en sådan operation.

Med sydøstlig vind blev signalet til at lette efter hinanden givet kl. ca. 9.30 den 2. april. H.M.S. *Edgar* førte, men *Agamemnon* lykkedes det ikke at klare sig fri af sydenden af Middelgrunden, og den var derfor ude af stand til at følge. Denne plads blev indtaget af H.M.S. *Polyphemus* fulgt af *Isis*. De efterfølgende to skibe — *Bellona* og *Russell* — grundstødte begge på Middelgrunden, men H.M.S. *Elephant*, *Defiance*, *Gan-*

1) Se kortskitsen. (O. II.).

ges, *Monarch*, *Ardent* og *Glatton* lykkedes det at komme til kamp, selvom det på ingen måde i alle tilfælde var på de tilsigtede pladser. H.M.S. *Jamaica* og fem af de seks brigger lykkedes det heller ikke at indtage deres pladser på grund af den stærke strøm, men *Desirée* fandt en fortræffelig plads, hvorfra den kunne enfilere den sydlige del af den fjendtlige linie. Ilden begyndte lige efter kl. 10, men først kl. 11.30 var alle tilstedeværende britiske skibe i kamp.

Bombarderfartøjerne havde også vanskeligheder med at indtage deres beordrede pladser på grund af den uventet stærke strøm. H.M.S. *Hecla*, *Zebra* og *Sulphur* var ude af stand til at klare spidsen af Middelgrunden og kom overhovedet ikke til at deltage i slaget. H.M.S. *Discovery* og *Explosion* tog begge plads lige udfor H.M.S. *Elephant* og åbnede begge ild med deres morterer, idet de kastede deres granater over slagskibene mod mål i land. H.M.S. *Terror* brugte ligeledes sine morterer mod byen. H.M.S. *Volcano* åbnede ild kl. 2.10 e.m. og blev da beordret til at ankre tæt ved H.M.S. *Desirée* for at hjælpe fregatten, men fortsatte sin ild. Således var kun fire af de syv tilstedeværende bombarderfartøjer virkeligt i kamp. Det vides ikke, hvor mange skud, der blev afgivet fra disse fire bombarderfartøjers svære morterer, men H.M.S. *Discovery* affyrede ialt kun 24 granater og 10 brandprojektiler mod København og under passagen ind i Sundet. Der er ingen grund til at antage, at de tre andre bombarderfartøjer, som var i kamp, affyrede synderligt flere skud.

Kampen fortsatte uden ophør til henimod kl. 3 e.m. På dette tidspunkt var situationen for den britiske eskadre på ingen måde gunstig. *Agamemnon* var ude af stand til at komme i kamp, og *Bellona* og *Russell* sad fortsat fast på grunden og kunne kun lave ube-

tydeligt del i kampen. Captain Riou's fregatter var øjensynligt utilstrækkelige til at bringe Trekroner-forterne til tavshed og havde, efter signal fra den højstkommanderende med beklagelse trukket sig tilbage. H.M.S. *Defiance* og *Monarch* syntes at være i alvorlig fare for at blive overvældet af flere fjendtlige skibe, som havde koncentreret deres ild imod de to britiske skibe. Skønt flere af de fjendtlige skibe havde strøget og andre faktisk var blevet bragt til tavshed, var danskerne stadigvæk fulde af kampmod, og forstærkninger fra land kom bestandigt besætningerne til hjælp. Det havde vist sig umuligt at tage de skibe, som havde strøget, i besiddelse, og sandt at sige afslog de nyankomne forstærkninger at anerkende overgivelsen. Desuden var Trekroner-batterierne praktisk talt ubeskadiget, og det var øjensynligt udelukket at forsøge at angribe dem med tropper, før deres kanoner var bragt til tavshed. Skønt Lord Nelson omkring kl. 1 e.m. havde afslået at benytte sig af Sir Hyde Parkers tilladelse pr. signal til at afbryde slaget, er der ingen tvivl om, at han kort før kl. 3 e.m. var meget ilde til mode over den situation, hvori hans eskadre befandt sig.

Det var under disse omstændigheder, at Lord Nelson skrev en kort note til kronprinsen af Danmark, hvori han foreslog, at al skydning skulle ophøre, at englænderne skulle sende alle sårede danskere i land, og at de skulle have lov til at tage de skibe, som havde strøget flaget, i besiddelse eller til at ødelægge dem. Denne note blev sendt i land under palamentærflag, hvis tilsynekomst medførte ildens ophør på begge sider. Kort efter kl. 3 e.m. kom en dansk stabsofficer om bord i H.M.S. *Elephant* for hos Lord Nelson at spørge om den umiddelbare hensigt med hans note til kronprinsen. Lord Nelson sendte en officer tilbage

med et brev til forklaring på, at han havde foreslået en våbenhvile af humanitære grunde, og at han håbede, at en forsoning nu ville blive resultatet. Den danske stabsofficer blev i hast pr. båd sendt til Sir Hyde Parker — en fire miles rotur — for at diskutere en indstilling af fjendtlighederne.

Det er vanskeligt at tro, at kronprinsen et øjeblik lod sig vildlede af Lord Nelsons sidste note. Det er så sandelig vanskeligt i hele krigshistorien at erindre nogen vigtig taktisk afgørelse, som har været truffet *alene* af humanitære grunde. I dette særlige tilfælde er det klart, at en standsning af kampen passede såvel de britiske interesser som de humanitære i almindelighed, og hvis bevis er nødvendigt, kan et sådant findes i de ihærdige anstrengelser, som straks blev iværksat for at bringe de angribende skibe ud af deres risikable stilling. Da eskadren fik ordre til at hive hjenen eller til at kappe, grundstødte *Monarch* straks, men kom hurtigt, efter at have modtaget hjælp, atter flot. H.M.S. *Defiance* og *Elephant* gik på grund i mindre end en miles afstand fra Trekroner-forterne og begge lå på dette farlige sted i flere timer. Også *Desiree* tog grunden længere syd på, medens *Bellona* efterhånden kom flot. Lykkeligvis enedes imidlertid den danske stabsofficer og admiral Sir Hyde Parker om en 24 timers våbenhvile. Senere blev en 14 dages våbenstilstand aftalt.

Der er aldrig blevet givet nogen overbevisende forklaring på, hvorfor danskerne så beredvilligt indvilligede i en våbenhvile og senere i en våbenstilstand, som på alle praktiske områder næsten blev til en overgivelse, eftersom englænderne ved deres belingelser opnåede deres virkelige hensigter. Selvom man indrømmer, at omkring kl. 3 e.m. var omkring halvdelen af de danske

skibe blevet alvorligt beskadiget, og havde et tab på mellem 1600 og 1800 mand af deres besætninger, var skibene dog fortsat fuldt brugbare som flydende batterier, og danskerne kæmpede fortsat med overordentlig tapperhed og begejstring. På den anden side må det have været indlysende, at den angribende eskadre var i vanskeligheder, og at en vinddrejning endog kunne have bragt den i ulykke.

Det må antages, at den virkelige grund til, at danskerne accepterede de britiske betingelser, lå i truslen om bombardement af byen fra 14 svære morterer i bombarderfartøjerne. Til henimod kl. 3 havde kun fire af de syv været i kamp og kastet granater og brandprojektiler ind i København. Det forekommer sandsynligt, at dette bombardement af en overfyldt by var meget ødelæggende, og i denne forbindelse er det værd at erindre, hvad der virkeligt hændte København seks år senere, da byen i løbet af fem minutter fra åbningen af et bombardement med morterer var stukket i brand flere steder. Det var således klart, at selvom det ikke var lykkedes den britiske eskadre at tvinge sig vej gennem havneforsvaret, var der intet, som kunne forhindre de syv bombarderfartøjer i at koncentrere deres ild mod byen, og imod et sådant angreb var der faktisk ingen forsvarsmidler. I særdeleshed ville arsenalet¹⁾ være fuldstændigt i englændernes vold.

Det 49. regiment og the Rifle Brigade fik til sin tid tildelt the Naval Battle Honour »Copenhagen« for deres andel i dette slag, og det førstnævnte regiments orkester spiller stadig til minde om slaget »Rule Britannia« efter regimentsmarchen og før nationalhymnen.

¹⁾ Se kortskitsen. (O. a.).

Ingen af disse enheder tog den mindste aktive del i slaget — hvilket ikke var deres fejl — eller havde på nogen anden måde indflydelse på resultatet, skønt begge havde nogle tab og udholdt den fjendtlige ild med stor koldblodighed. The Royal Artillery, som virkelig tog del i kampen, og hvis nærværelse meget vel kan have været den afgørende faktor for de opnåede resultater, modtog ingen officiel anerkendelse af sin tjeneste, og det er tvivlsomt, om de endnu eksisterende batterier, som var repræsenteret i slaget, i dag overhovedet er klar over den kendsgerning, at de sloges med Nelson ved København.

LITTERATUROVERSIGT:

Tidligere offentliggjorte værker:

The Royal Navy — A History by W. L. Clowes. Vol. 4, pages 426 — 444.
The Naval History of Great Britain, by W. James. Vol. 3, pages 41 — 61.

Southey's Life of Nelson, edited by Geoffrey Callender, M. A. Part 7, chapter 1.

The Royal Berkshire Regiment (Princess Charlotte of Wales's), by F. Loraine Petre, O. B. E. Vol. 1.

The Early Days of the Rifle Brigade, by Commander W. B. Rowbotham, R. N. (The Rifle Brigade Chronicle, 1936. Pages 257 — 268).

Soldiers and the Naval General Service Medal 1793—1840, (Journal of the Society for Army Historical Research. Vol. 18, page 107).

Historical Record of the Royal Marine Forces, by P. H. Nicolas. Vol. 1, pages 271—281.

The Naval Chronicle. Vol. 5, pages 309 and 334; Vol. 8, page 371; Vol. 9, pages 334 and 353—356; Vol. 14, pages 14 and 391; Vol. 15, page 12; Vol. 18, page 189; Vol. 25, pages 13—15.

Ikke offentliggjorte dokumenter (i the Public Record Office).

R. A. Muster Rolls. Series W. O. 10, Nos, 410, 411, 412, 413, 405, 406, 407, 408, 409 and 421.

Captains' Logs. Series Admiralty 51. H.M.S. Discovery (1352), Explosion (1385), Zebra (1356), Hecla (1350), Sulphur (14205), Terror (14215), Volcano (14219), Elephant (15342), Glatton 14480).

Letter Book. To and from R. A. Officers (Home) 4—8/1801. War Office Series 55, No. 1072, page 210.

Bemærkninger til »The Royal Artillery« ved København 1801.

Af orlogskaptajn E. J. Saabye.

Foranstaaende lille afhandling bringer et nyt moment ind i den snart 150-årige diskussion om slaget på Reden den 2. april 1801, nemlig den betydning tilstedeværelsen af bombarderfartøjer i den britiske eskadre har haft for kronprins Frederik, da han skulle besvare Nelsons opfordring til at indstille kampen.

Lieutenant-Colonel Law's beskrivelse af optakten til slaget og selve dettes forløb afviger ikke på noget punkt fra allerede kendte beskrivelser. Kun oplyses, at bombarderfartøjerne havde om muligt endnu vanskeligere ved at indtage deres pladser end de øvrige skibe, idet 3 af de 7 bombarderfartøjer ikke kunne klare sig rundt Middelgrunds sydspids på grund af den hårde nordgående strøm. De 4 resterende ankrede langs Middelgrunds vestside og afgav fra denne position et lille antal skud (formentlig højst 20—25) henover de kæmpende skibslinier. Disse skud skal efter forfatterens mening have haft betydelig virkning i den tætbefolkede by, og denne antagelse danner i virkeligheden basis for hans konklusion.

Når jeg som ren amatør på det historiske felt tillader mig at tage til genmæle over for den ejendommelige påstand, er det, fordi jeg netop har foretaget en del studier af Nelson-litteratur, specielt slaget på

Reden. Jeg er derfor tilfældigvis så godt inde i denne begivenhed, at jeg mener straks at kunne imødegå den fremsatte opfattelse med brugbare argumenter.

Forfatterens loyalitet over for kronprinsen er mere elskværdig end velbegrundet, når han hævder, at han »har vanskeligt ved at tro, at kronprinsen et øjeblik lod sig vildlede (deceive) af Lord Nelsons sidste note«. Sandheden er vist dog den, at kronprinsen netop *lod sig lede* — ikke af sin egen omtanke eller af råd fra dansk side, men af Lord Nelsons stærke personlighed, som trådte så tydeligt frem af det omhyggeligt affattede og smukt forseglede brev. Kronprinsen havde fra sin standplads ved Langelinie ingen mulighed for at vurdere, i hvilken farlig stilling Nelsons eskadre kunne komme, såfremt kampen fortsattes.

Det er i de fleste danske fremstillinger med fuld føje påpeget, at kommandoforholdene var højst uheldigt ordnet. Kronprinsen skulle som øverstbefalende træffe afgørende beslutninger, men havde ikke stadig kontakt med den kommanderende på kamppladsen, kommandør Fischer, og han undlod at rådføre sig med denne, da han modtog det fatale brev.

Som billedet tegner sig efter alle de oplysninger, vi sidder inde med i dag, må vi forestille os kronprinsen nervøs og oprevet ved at se alle de sårede blive bragt i land og ved at høre om den danske linies successive nedkæmpelse. Han har sikkert i Nelsons brev set en kærkommen lejlighed til at standse blodsudgydelsen ved at afbryde den for begge parter så ærefulde kamp og træde i forhandling med Nelson.

Truslen om et bombardement af København har ved denne lejlighed næppe foresvævet kronprinsen, som efter al sandsynlighed ikke havde nogen forestilling om, hvilket skibsmateriel fjenden rådede over.

I ingen mig bekendte beskrivelser af slaget på Reden omtales nogen virkning af bombenedslag i byen København.

Admiral Briand de Crèvecœur skriver (»Olfert Fischer«, pag. 171):

»De engelske Bombarderfartøjer forsøgte saaledes at kaste deres Bomber over de engelske Linieskibe mod de danske Skibe paa Inderreden og mod Arsenalet, men uden Virkning.«

Hvad kronprinsen derimod vidste, var, at admiral Sir Hyde Parkers mål var at tvinge Rusland, Sverige og Danmark bort fra deres hidtidige politik: det væbnede neutralitetsforbund. Og dette ville kræve fortsat aktion mod Rusland og Sverige fremfor yderligere anstrengelser mod København.

Påstanden om, at bombarderfartøjerne senere ville have haft frit spil over for København, er efter min mening uholdbar. Thi forudsætningen herfor er altså, at kronprinsen havde ignoreret Lord Nelson's brev og fortsat kampen. Men så ville — i henhold til forfatterens eget perspektiv — Nelsons skibe være blevet så ilde tilredt, at hele den britiske Østersø-plan stod i fare for at mislykkes, og Parker ville i så tilfælde nok have haft andet at tænke på end at bombardere København.

Forøvrigt er det urigtigt, at »der var intet, som kunne forhindre de syv bombarderfartøjer i at koncentrere deres ild mod byen«, idet Trekroner og batterierne på Amager var ubeskadigede, ligesom Billes eskadre og kanonbadsflotiller var til rådighed.

Sammenligningen med 1807 er næppe helt på sin plads, thi i 1807 medbragte Englænderne en hær med belejringspark, og det var fra landsiden byen blev skudt i brand.

Alt i alt synes afhandlingen nærmest at have interesse for de britiske Royal-Artillery-regimenter eller -batterier, som i følge forfatterens undersøgelser har afgivet mandskab til ekspeditionen til Østersøen i 1801, og som måske i dag ikke var klar over det.

Selve hovedbegivenhederne synes ikke at være kommet i nyt lys.

Våbenteknisk videnskab.

Ved orlogskaptajn S. J. Valentiner.

(»Det sidste levende væsen på jordens overflade bliver et eller andet insekt, siddende på en tot vissent mos« —
»La prochaine guerre« — Rougéron)

I sin bog »The second World War« udtaler den engelske general J. F. C. Fuller som svar på et spørgsmål om, hvorvidt der foreligger mulighed for, at videnskabsmandens alt større betydning i forhold til krigerens skulle kunne nedsætte krigens grusomhed: *»..... i den materialistiske tid, vi lever, er kultur og moral sunket i samme forhold, som videnskaben er gået fremad, således at videnskaben idag — i en fredstid — er blevet barbaren i vor midte!«*

Hvad enten man nu måtte mene at kunne give generalen ret heri eller ej, vil det dog stå klart for enhver, at en eventuelt kommende krig i endnu højere grad end før vil blive en »videnskabens krig«, hvad enten de krigsførende parter vil gøre anvendelse af de i atomenergien iboende enorme kræfter, af den bakteriologiske (biologiske) krigs midler eller det ad kemisk vej vil lykkes at regulere nedbøren, således at en helt ny form, den meteorologiske krig, vil fremstå som et ødelæggelsesmiddel, der måske i virkning langt vil overgå de fornævnte!

Ikke mindst den kemiske krigsførelse i alle dens afskygninger — ligefra udviklingen af de forskellige brændstoffer, der er nødvendige for at føre ødelæggelsesmidlerne frem til målet, til udviklingen af

nye og kraftigere sprængstoffer, af brandstiftende midler, røg- og tågestoffer, krigsgasarter, radioaktive gasarter m. fl. — må forventes at få en stor prioritet i eventuelle kommende krigshandlinger, uanset at krigens virkelige karakter — således som tiderne har vist det — næppe vil ændres, måske fordi der trods alt ligger en dyb sandhed i de ord, general Fuller ligeledes udtaler i sin førnævnte bog:

"Evil breads evil and if You be blind like Samson when You cast down the pillars of the house of Your enemies, its ruins will crush Yourself".

I det svenske tidsskrift »Kungliga Krigsvetenskaps-akademiens handlingar«, hefte 1 1949 har den kendte svenske kemiker, professor, fil. dr. G. Ljunggreen fra »Försvarets kemiska forskningsanstalt« i en artilleristisk årsberetning resumeret udviklingen i de af våbentechnikens grene, der står i forbindelse med den kemiske krigsførelse.

Idet artiklen skønnes at have interesse for dette tidsskrifts læsere, bringes den her i oversættelse, suppleret med enkelte bemærkninger vedrørende den bakteriologiske krigs muligheder.

Ved den første verdenskrigs afslutning forelå en vis balance mellem angrebs- og forsvarsmidler, medens den anden verdenskrig derimod sluttede med en tydelig overlegenhed på angrebsmidlernes side.

Såfremt man imidlertid vil forsøge at bedømme våbnene i en eventuelt kommende krig, må det vel erindres, at der foreligger en væsentlig forskel mellem forholdene før og nu — før i tiden skred udviklingen langsomt fremad, og man behøver egentlig ikke at

gå særlig langt tilbage for at kunne konstatere, hvorledes våbnene »stod sig« i menneskealdre, samtidig med at de i store træk var standardiserede indenfor de forskellige lande. Nyhederne fremkom relativt langsomt — og i den internationale handel kunne stort set alt købes.

Disse idylliske forhold eksisterer ikke mere — alle arter krigsmateriel er underkastet en hektisk udvikling, der ikke har nået sin afslutning med den sidste krig. Visse stormagter ynder at omtale deres »hemmelige forspring«, det nye, der er i støbeskeen — og at meget forberedes, fremgår af de enorme beløb, der i USA, England og Sovjetunionen årligt disponeres til militærteknisk forsknings- og forsøgsarbejde, beløb der regnes i milliarder og atter milliarder — 8 à 9 % af de totale forsvarsudgifter — men beløb, der utvivlsomt forventes at medføre positive resultater!

En meget vigtig faktor er tiden — hvor langt er en eventuel modstander nået til et vist tidspunkt — hvad kan man forvente at blive udsat for i tilfælde af angreb? Selvom det kunne frembyde en vis interesse, skal der ikke her foretages en analyse af de forskellige faktorer, der indvirker på udviklingens hastighed — idet dog så meget kan siges, at fremskridtene først og sidst beror på den viden, som forskningen frembringer. En atombombe kan f. eks. ikke fremstilles, før mulighederne foreligger for at fremstille Uran — kærnekemisk fuldstændig ren — for heraf at fremstille og isolere grundstoffer af typen Uran²³⁵ eller Plutonium — ligesom muligheden for at anvende radar heller ikke var tilstede, før der var tilvejebragt muligheder for at måle tidsdifferenser mindre end 1/10000 sek.

Den militærtekniske forsknings opgave er at søge

at følge videnskabens udvikling og at skaffe det grundlæggende materiale, der er nødvendigt, for at noget nyt skal kunne frembringes. Forskning alene er dog ikke nok — konstruktions- og planlægningsarbejder skal foretages, tegninger og modeller udføres og tolerancer bestemmes — i stor udstrækning et ingeniørarbejde, hvortil de egentlige forskere som oftest er uegnede, medens deres resultater derimod er grundlæggende herfor. Næste skridt er arbejdet med feltmæssige forsøg, elimination af mindre fejl samt tilpasning i det milieu, hvor anvendelse skal ske. Sidste etape bliver den rent produktionsmæssige, hvortil udkræves en passende industri.

Afgørende for den tid, der medgår, før noget nyt kan skabes, er således, hvorledes alle disse instanser er udviklede, hvorledes tilgangen på højt kvalificeret arbejdskraft til at løse de — i mange tilfælde uhyre vanskelige — opgaver ligger, samt hvor intimt samarbejdet mellem disse højst forskelligartede instanser kan gøres!

Interessante undersøgelser, der efter krigen er foretaget i USA (L. E. Simon: »German research in World War II«, New York 1947) viser, hvorledes et sådant samarbejde ikke lykkedes i Tyskland, hvilket havde sin store andel i, at Tyskland trods stor fremgang og våbenteknisk overlegenhed i krigens begyndelse dog alligevel kom bagefter i udviklingen — initiativet overgik til de allierede, og de nye tyske våben nåede ikke at blive klar til brug i rette tid.

Udlandets nye våben hemmeligholdes strengt — i stedet for en forventet fri udveksling af tanker og forskningsresultater er hemmelighedsfuldheden blevet større end nogensinde før, således at den største varsomhed må iagttages, når det drejer sig om at udtale sig om fremtiden. På et tidspunkt, da det civile

luftforsvar endnu var i sin vorden i vort land*), og man søgte at skaffe sig et billede af en kommende krigs forholdsregler over for civilbefolkningen, regnedes der hovedsagelig med 50 kg luftbomber, senere med bomber op til 250 kg — at større bombevægt skulle blive anvendt, var svært at forestille sig. Baseret herpå byggedes vore første beskyttelsesrum — og ikke blot 250 kg bomber, men 500, 1000 og 5000 kg er kastet — og nu påtænkes anvendelse af 40 t luftbomber! En stadigt stigende kurve, der med atombomben har nået en energiudvikling svarende til tusinder af ton sprængstof — et uanet skridt opad!

I efterfølgende årsberetning vil af våbentechnikens forskellige grene kun de blive behandlet, der står i forbindelse med den kemiske krigsførelse, den tjene-stegren, der i USA benævnes «Chemical Warfare Service».

Metoder til overførelse af de ødelæggende stoffer.

Jævnside med udviklingen under krigen af de forskellige ødelæggende stoffer er udviklet metoder til at føre dem frem og placere dem på det ønskede sted, i det udsete mål — et forhold, der ikke mindst har profiteret af luftfartøjernes rivende udvikling. Man fristes til at spørge, hvad kemien har at gøre med raket- og raketvåben — og svaret vil blive, at det beror på kemikerne, hvorvidt man er i stand til at fremstille drivmidler til disse våben. Luftfartøjernes forøgede muligheder er i højeste grad afhængige af forskningen af drivmidler og af de her opnåede resultater.

Midt under krigen skete en total omvæltning af de hermed forbundne problemer; medens det til at begynde med gjaldt om at drive benzinens oktantal op

*) Sverige. O. A.

ved tilsætning af specielle kulbrinter, på hvilket arbejde en intensiv forskning var indsat over hele verden, medførte udnyttelsen af reaktionsdriften, at forskningen af drivmidler fuldstændig måtte omlægges! Til brug i raketter har krudt før i tiden været det klassiske drivmiddel — men af raketkrudt kræves ganske andre egenskaber end af kanonkrudt, der ligesom håndvåbenkrudt har for ringe energiindhold, hvilket medførte helt nye problemers opståen. I V-2 bomben viste det første eksempel sig på en helt ny type drivmiddel: alkohol og ilt, senere erstattet af andre komponenter som salpetersyre og petroleum m. fl. Endvidere findes drivmidler bestående af brintoverilte og permanganat, der i brøkdele af sekunder omdannes til overhødet vanddamp — og med disse samt andre blandinger arbejder kemikerne verden over nu på udviklingen af fremtidens raket- og robotvåben.

Sprængstoffer.

På dette område peger udviklingen dels mod fremstilling af mere effektive stoffer, dels mod nye anvendelsesmetoder. Her skal dog kun nævnes den udvikling, der er foregået ved at trotyl, dette klassiske militære sprængstof, nu er blevet overfløjet af andre som pentyl og først og fremmest af hexogen — stoffer, der til en begyndelse var relativt kostbare at fremstille, idet der bl. a. til fremstilling af hexogen medgik store mængder salpetersyre. Under krigen udarbejdedes imidlertid nye fremstillingsmetoder, hvorigennem forbruget af salpetersyre kunne nedsættes betydeligt, hvorved fremstillingsprisen for hexogen nærmede sig trotylens. Med hexogen opnåes en virkning omkring 20—30 % større end ved anvendelse af trotyl.

En anden nyhed er en betydeligt større anvendelse end før af aluminium i sprængstoffer. Ved alumi-

niumpulverets forbrænding opnåes et væsentligt energitilskud og herigennem en forøget sprængvirkning, et forhold der specielt er af interesse, hvor det drejer sig om at fremkalde minevirkning, medens en sådan iblanding derimod ikke kan anses for hensigtsmæssig, hvor det drejer sig om at fremkalde stor brisans — f. eks. ved sprængning af jernkonstruktioner, idet aluminium'et samtidig nedsætter detonationshastigheden.

Med hensyn til sprængstofferne anvendelse har en systematisk detonationsforskning vist, at helt nye virkninger som bekendt opnåes ved hjælp af den såkaldte rettede sprængvirkning, der specielt ved pansergennembrydning har fået sin største betydning. Også mulighed for en bedre økonomisering med sprængstofferne er nået, medens der hvad den egentlige virkning angår af teoretiske årsager næppe kan forventes yderligere væsentlige forbedringer. Såfremt der ønskes større effekter, må helt andre energikilder tilgribes — og i så tilfælde findes kun den ene mulighed: atomenergien!

Brandmidler.

Til trods for de store resultater — ødelæggelser — der under den anden verdenskrig blev opnået ved hjælp af sprængstoffer, blev dog de største ødelæggelser ved bekæmpelse af andet end rent militære mål forårsaget af brandbomber.

Ved USA's indtræden i den anden verdenskrig stod det fuldstændig uden brandbomber — ved krigens afslutning havde Chemical Warfare Service produceret over 250 millioner, et tal, der illustrerer den betydning, de brandstiftende midler fik, noget der ikke tidligere var regnet med, men som lærtes af krigens praktiske erfaringer. Også i en eventuel kommende

krig vil de brandstiftende midler utvivlsomt blive et dominerende våben.

Branden i sig selv må vel anses for et af de ældste kampmidler, der kendes — at brænde og hærge går tilbage til urgamle tider. Nutidens rivende udvikling af luftvåbnet har medført, at man kan »række« målene ganske anderledes end før — og det viste sig også ved de store raids, at de største skader fremkaldtes af de brandstiftende midler. Medens RAF ved sine første luftangreb anvendte brandbomber og minebomber i forholdet 3 til 7, var forholdet 2 år senere omvendt — og i december 1944 foretoges angreb udelukkende med brandbomber.

For til bunds at forstå brandbombernes store og frygtelige virkning må det erindres, at bombeluftfartøjerne ved anvendelse af minebomber må medføre hele den energimængde, der udkræves til den planlagte ødelæggelse — detonationen —, medens det ved anvendelse af brandbomber er tilstrækkeligt med den for initieringen — igangsættelsen af branden — nødvendige effekt. Et antal småbrande vil hurtigt kunne brede sig til en omfattende katastrofe, samtidig med at brand lettere breder sig langs vertikale flader end langs horizontale — altså i reglen lettere, hvor der ikke i forvejen er foregået en rasering ved hjælp af minebomber.

Udviklingen af brandstiftende midler under krigen er gået fra termit til magnesium, idet også fosfor har spillet en vis rolle; det sidstnævnte viste sig dog relativt hurtigt at have for ringe antændende evne, medens det formentlig stadig vil bevare sin betydning som terrormiddel samt til at vanskeliggøre slukningsarbejder. Formentlig vil tyktflydende olier blive fremtidens brandstiftende middel par excellence.

De først anvendte brandbomber var meget lette —

senere forøgedes vægten, bl. a. med det formål at kunne gennemslå tagkonstruktioner og etageadskillelser, samtidig med at brandbomberne for at vanskeliggøre slukning udstyredes med en mindre sprængladning med virkning som en håndgranat. For oliebrandbombernes vedkommende er udviklingen ligeledes gået i retning af forøgelse af vægten — op til 500 kg — og endnu større brandbomber må forventes anvendt.

Det mest karakteristiske i udviklingen af de brandstiftende midler er egentlig den taktiske anvendelse heraf, den masseindsats, der planlægges, idet det gælder om på een gang at indsætte masseangreb over så stort et område, at et slukningsarbejde praktisk talt umuliggøres, at fremkalde en brandorkan, idet den af de opstående brande fremkaldte varme vil bevirke, at luft fra alle sider suges mod brandområdet, hvorved der opstår en voldsom storm, der dels vanskeliggør slukningsarbejdet gennem sammenstyrning af bygninger, dels ligefrem vil kunne hindre slukningsmandskabet i at nærme sig ildens arnested. Under den sidste krig blev der i mindre hensigtsmæssige beskyttelsesrum fundet i tusindevis af ofre, der ikke syntes at være døde direkte som følge af den høje temperatur, men som følge af denne i forbindelse med iltmangel — ligesom andre tusinder, der søgte at undslippe gennem de brændende gader, omkom eller alvorligt forbrændtes.

Et våben, der ligeledes baserer sig på anvendelse af brandstiftende midler, er flammekasteren, der allerede var i brug under den første verdenskrig, hvor den dog endnu havde for ringe rækning. Først under den sidste krig er man nået frem til en virkelig effekt ved anvendelse af tyktflydende olier, der har gjort flammekasteren til et fuldt anvendeligt våben, som fik sin største betydning ved bekæmpelse af kraftige

støttepunkter. Den transportable flammekaster udvikledes efterhånden til en større model, indbygget i panservogn, således at en betydeligt større mængde brændstof kunne medføres. Rækningen er efterhånden forøget til ca. 75 m — og kun ca. 10 % af brændstoffet forbruges under vejs til målet.

Specielt fra engelsk side er anvendelsen af dette våben gjort til et speciale — og det påstås at være et af de mest ødelæggende, der findes. Generalmajor Waitt, chef for »Chemical Warfare Service« udtaler, at intet våben alene kan vinde en krig, men *»at de brandstiftende midlers bidrag til den endelige sejr var enormt«*.

Røg- og tågeudviklende stoffer.

Udlægning af røg eller kunstig tåge gennemgik under den anden verdenskrig en kraftig udvikling og blev en vigtig faktor til at reducere tabene under fjendtlige luftoperationer.

En vis anvendelse af denne form for sløring forekom under den første verdenskrig — og omkring 1940 var situationen den, at der ved hjælp af granater, bomber, fakler og håndgranater samt udlægningsanordninger fra luftfartøjer forelå muligheder for anvendelse heraf. De vigtigste tågedannende stoffer var oleum og klorsulfonsyre, der anvendtes dels i granater, dels i særlige udlægningsanordninger fra luftfartøjer, zinkhexaklorethanblandinger i røgfakler samt fosfor, væsentligst i håndgranater, men dog også i granater.

Sløring af enkelte operationer havde været anvendt før — men at sløre hele operationsområder var en ny taktik, der først under den anden verdenskrig kom til anvendelse, idet USA foretog de første forsøg med sløring af Panamakanalen. Det viste sig imid-

lertid, at såvel oleum og klorsulfonsyre som hexakloretan til sådanne formål ikke var særlige hensigtsmæssige, idet den dannede tåge irriterede og virkede ætsende på eget personel, hvorimod der ved anvendelse af olie opnåedes betydeligt bedre resultater.

Problemet ved røg- og tågeslørning er at fremkalde partikler, der holder sig svævende i luften og som bryder lysstrålerne på en sådan måde, at alle konturer udviskes — partiklerne må ikke være for små, ej heller for store, hvorigennem den dækkende og slørende evne formindskes. Først i 1942 var man på det rene med, hvilken partikelstørrelse, der var den mest hensigtsmæssige og hvorledes den skulle fremstilles — hvorefter en masseproduktion af røggeneratorer blev igangsat. Behovet ved fronterne blev dog aldrig dækket, uanset produktionens størrelse!

Krigsgasarter.

Krigsgasarterne fremkom som en af den første verdenskrigs tekniske nyheder — men er ikke blevet anvendt i den anden verdenskrig.

I tiden mellem de to krige frugtbargjordes den første krigs erfaringer, dels i retning af at finde nye krigsgasarter og at finde frem til den rette taktiske anvendelse heraf, dels med det formål at fremskaffe en effektiv beskyttelse herimod. I USA organiseredes CWS til at begynde med — ganske som Försvarsväsandets kemiska anstalt i Sverige — udelukkende til at beskæftige sig med gasbeskyttelse, men efterhånden arbejdede institutionen med alle spørgsmål vedrørende den kemiske krigsførelse. Ved udgangen af verdenskrig I var 2200 personer ansat ved CWS, efter krigen sank antallet til omkring 500 for atter i slutningen af 1930'erne langsomt at vokse. 1940 fandtes 1800, 1942 omkring 46000 og 1943 66000 personer — hvoraf

over 800 officerer — beskæftiget ved CWS. De årlige bevillinger hertil var i 1920 ca. 1 million dollars — i 1942 over 1 milliard dollars — mere end 1000-doblet!

I mellemkrigsårene spillede krigsgas en stor rolle i propagandaen, ganske som atombomben for tiden. Gasarterne blev her og der udmalet som så forfærdelige, at de ville umuliggøre enhver fremtidig krig. Denne kom dog trods alt — og uden anvendelse af krigsgas! Tanken herom hvilede dog overalt som en trusel under krigen — om den ene part havde kunnet indgyde den anden en falsk tryghedsfølelse og herigenem få denne til at negligere sin gasbeskyttelsesorganisation, ville denne sidste utvivlsomt være faldet som et forsvarsløst offer, såfremt gaskrigen i alle dens moderne afskygninger pludselig var blevet indsat.

At Tyskland ikke straks i krigens begyndelse anvendte krigsgas, skyldtes kun, at det ikke var nødvendigt på det daværende tidspunkt. Fremgangene i Polen, Belgien, Holland og Frankrig var tilstrækkelige — samtidig med at gasanvendelse givetvis såvidt muligt bør undgås over områder, hvor man selv umiddelbart efter skal færdes. Senere har det desuden vist sig, at Tyskland ved krigsudbruddet i 1939 kun var i besiddelse af relativt små lagre af krigsgas, idet de efter krigen fra amerikansk side fundne gaslagre i Tyskland — op til 250000 t! — alle var mærket med fremstillingsårene 1941, 1942 og 1943.

Gentagne gange var risikoen for gaskrigens begyndelse imidlertid faretruende nær, således f. eks. da Tyskland efter Stalingrads fald i 1943 var tvunget til at foretage et tilbagetog, ligesom man frygtede anvendelse af krigsgas, da Japan gjorde klar til via Ny Guinea at invadere Australien. Lige indtil midten af 1943, hvor det tyske luftvåben endnu var

det allierede overlegent, kunne Tyskland have anvendt gas, ligesom V-våbnene efter 1944 kunne have ført gassen frem. Intel hændte — formentlig fordi man fra aksemagternes side var klar over, at de allieredes depoter og arsenaler i Europa og Stillehavet allerede i 1942 fyldtes med materiel til øjeblikkelig gengældelse, såfremt gaskrigen påbegyndtes.

Under krigens sidste fase var de allierede konstant forberedt på — såfremt forholdene måtte kræve det — at indsætte gas på samtlige krigsskuepladser. General Eisenhower beretter således, hvorledes et med sennopsgas lastet skib bombarderedes ved invasionen i Italien, men heldigvis sank — idet dets nærværelse ville have været noget vanskelig at forklare! Det engelske ørige frembød overordentligt gode strategiske mål for en tysk gaskrig, ligesom landgangsoperationerne betragtedes som meget sårbare overfor gasanvendelse. Ved invasionen i Normandiet var styrkerne da også 100 % gasbeskyttede, og så langt hen som D + 40 var amerikanske tropper stadigvæk ikklædt gasimprægnerede uniformer.

Frem til året 1940 var man gasteknisk sel næet omtrent lige vidt i alle lande — udviklingen havde stabiliseret sig, krigsgas og beskyttelse herimod var lige vidt udviklede. Derefter påbegyndtes atter kapløbet. Medens krigsgas i den første verdenskrig anvendtes ved selve fronterne og med relativt små mængder i hvert angreb, ventede man nu gasangreb indsat hovedsageligt fra luften gennem masseangreb mod strategisk vigtige mål, ikke blot ved fronterne, men også mod etapelinier, jernbaneknudepunkter og troppetransporter — intetsteds regnede man med at kunne være sikker mod gasangrebet!

Nye tekniske fremstillingsmetoder har muliggjort en masseproduktion af krigsgasarter af helt andre for-

mater end før set, metoderne for udspredning af gas-
sen er ændret og nye gasarter fremstillet.

Gasbelægning fra meget stor højde — 5000 m og
derover — har vist sig at være mulig, således at store
områder samtidig vil kunne belægges, hvorved be-
folkningen tvinges til evakuering, samtidig med at
gasarterne afhængigt af de ydre forhold kan blive
liggende intakt i uger og måneder. Gennem lavangreb,
resp. bombeangreb kan rent lokalt opnåes meget høje
gaskoncentrationer, hvorved gasbeskyttelsesmidlerne
— maskerne — udsættes for meget store påvirknin-
ger, et forhold, der medfører, at adskillige gasarter
— hvormed der under den første verdenskrig ikke
regnedes særligt, f. eks. cyanbrinte, arsenikbrinte og
cyanklorid — nu pludselig er blevet aktuelle, idet de
i sådanne tilfælde vil kunne gennemtrænge ikke-spe-
cialimprægnerede gasmasker.

Så sent som i 1940 var det ikke lykkedes at frem-
stille en ætsende gasart, der overgik sennopsgassen,
ligesom fosgen stadig ansås for den mest effektive
kvælende gasart. Som tåregas havde kloracetofeno-
nen udmanøvreret bromaceton og brombenzylcyanid
— og blandt nysegasarterne ansås arsinerne for de
mest effektive. Lewisit'en hævdede sig endnu, men
havde dog som følge af sin gennemtrængende lugt,
hvormed den afslører sin tilstedeværelse, mistet noget
i betydning, ligesom den hydrolyseres af luftfugtig-
heden. I stedet for sennopsgas gennemprøvedes i 1942
den såkaldte kvælstofsennopsgas, der til forskel fra
den almindeligt kendte sennopsgas ikke kan neutra-
liseres med klorkalk. Kvælstofsennopsgassen fremstil-
ledes samme år i Sverige, hvor man dog konstaterede,
at den ikke i nævneværdig grad overgik sennops-
gassen. Derimod er — som før nævnt — de hurtigt vir-
kende stoffer cyanbrinte, arsenikbrinte og cyanklorid

atter blevet aktuelle — et forhold, der bl. a. har medført, at gasmaskefiltratorernes kul må gennemgå en speciel imprægneringsproces.

Som følge af fluorindustriens udvikling i de senere år er endvidere nye muligheder opstået for at kunne fremstille krigsgasarter, der indeholder fluor i stedet for klor, brom, jod eller cyan — f. eks. organiske fluorfosfanater, fluoracetatforbindelser m. fl. Studiet af disse forbindelser blev oprindeligt optaget for at fremskaffe nye midler til bekæmpelse af insekter — hvorefter det viste sig, at adskillige af disse stoffer ikke blot var farlige for insekter, men i allerhøjeste grad også for mennesker. Fluorfosfanat f. eks. giver anledning til synsforstyrrelser, voldsomme kramper og lammelser, der som følge af åndedrætsforstyrrelser hurtigt vil føre til døden. Indenfor gruppen fluoracetatforbindelser findes ligeledes flere virksomme krampegifte — denne gruppes toksiske virkning beror på, at de hæmmer udviklingen af et for den normale muskelfunktion nødvendigt enzym.

En anden gruppe nye krigsgasarter, nærbeslægtet med de foregående, udgøres af visse organiske fosforforbindelser, der under sidste verdenskrig fremstilledes i Tyskland, og som med en fælles kodebetegnelse sædvanligvis benævnes »Trilon-83-gruppen«. Hertil hører bl. a. de tre krigsgasarter »Tabun«, »Sarin« og »Zuman«, af hvilke de to sidstnævnte menes at frembyde store vanskeligheder under fremstillingen, et forhold, der forhåbentlig vil medvirke til at begrænse deres anvendelse i krigens tjeneste. »Tabun« derimod er lettere at fremstille, kan anvendes både som mark- og luftgas og virker ikke alene på åndedrætsorganerne, men trænger også hurtigt gennem huden og ind i legemets væv. En dråbe »Tabun« i øjet på en kanin dræber dyret i løbet af 2 minutter, og et

par dråber på kaninens ubeskyttede hud fører ligeledes til døden under voldsomme kramper i løbet af mindre end 3 minutter. Omend åndedrætsorganerne beskyttes af den sædvanlige gasmaske, må »Tabun« dog anses for at være en ny og overordentlig stor fare.

Radioaktive gasarter.

Fuldstændigt nye virkninger må der tages hensyn til, hvad angår de radioaktive gasarter, der dels udvikles ved selve atomsprængningen, dels fås som biprodukter ved fremstillingen af atombomben, når materialet til denne — Plutonium — fremstilles af Uran i den såkaldte uranreaktor. Disse radioaktive produkter kan opsamles og anvendes på principielt samme måde som krigsgas, i forhold til hvilke de imidlertid har den helt nye egenskab, at de udsender forskellige stråler, hvoraf γ -strålerne som følge af deres store gennemtrængningsevne må anses for de farligste. Disse radioaktive biprodukter er virksomme i endnu mindre mængder end de sædvanligt kendte krigsgasarter, idet f. eks. 1 kg heraf fordelt over en flade på 1 km² vil være dødelig for et menneske, der opholder sig i området i 1 time! Udspreidt som markgas vil disse stoffer derfor tvinge til evakuering.

På materiel har de radioaktive stråler som bekendt ingen virkning, derimod på levende organismer — skader der først viser sig efter nogen tids forløb. Virkningen er afhængig af den doserede radioaktive bestråling — d. v. s. af produktet af bestrålingsintensiteten og bestrålingstiden — samt af den bestrålede overflades størrelse. Farligst er formentlig de radioaktive stoffer, når de spredes som luftgas, idet de herved gennem indånding trænger ind i selve kroppen. Gasmasken beskytter ganske vist herimod, men bliver i løbet af kort

tid selv radioaktiv og må udskiftes. Allerede en dosis af 1/1000 milligram medfører risiko for dødelig udgang!

Radioaktiv udstråling kan påvises ved hjælp af særlige instrumenter, ligesom indikering kan foretages, medens sanering næppe er mulig på anden måde end, at der — efterhånden som udstrålingen aftager — vil ske en vis »selvsanering«. De radioaktive stoffer omdannes med en for hvert stof karakteristisk hastighed, der er konstant og ikke kan ændres. Et mål for den fås ved hjælp af den såkaldte halveringstid, τ : det tidsrum, indenfor hvilket udstrålingsintensiteten for det omtalte stof nedgår til det halve. For spaltningsprodukter fra en uranreaktor er fundet halveringstider fra under 1 sek. og op til omkring $\frac{1}{2}$ år!

Udstrålingens gennemtrængningsevne er dog ikke større, end at ca. $\frac{1}{2}$ m sten beskytter, svarende til solide beskyttelsesrumms vægge.

Den mængde radioaktive krigsgasarter, der må antages at være til disposition, er dog relativt ringe — idet kun de lande, der fremstiller atombomber, disponerer herover. De dannes i omtrent samme vægtmængde som Plutonium, og kun ca. $\frac{1}{4}$ af dem har sådanne egenskaber, at de kan anvendes som krigsgas. Mængden af radioaktive gasarter i hele verden beløber sig formentlig således kun til nogle få ton, medens øvrige fremstillede krigsgasarter forefindes i hundredetusinder af ton!

Bakteriologisk krigsførelse.

Denne afart af den kemiske krigsførelse er et emne, der længe er diskuteret — tanken om at anvende epidemiske sygdomme som våben er ikke ny.

Anvendelsen af bakterier, svampekulturer, virus og

toksiner, d. v. s. giftige stoffer, fremkaldt af visse bakterier, kan fremkalde død eller sygdomme hos mennesker, dyr, planteliv o. l. Blandt de forskellige bakteriesygdomme, der i denne forbindelse kan nævnes som aktuelle, er botulisme, en meget farlig form for madforgiftning med 60—70 % dødelighed samt undulatfeber, der medfører langvarig febertilstand. Endvidere psittacosis eller papegøjesyge, en form for lungebetændelse som oftest med dødelig udgang samt tularemi (harepest). Andre alvorlige sygdomme i denne forbindelse er endvidere kolera, tyfus, pest, miltbrand, mund- og klovsyge og influenza.

Et bakteriologisk angreb kan iværksættes på forskellige måder, idet man i princippet kan sprede bakterier på samme måde som krigsgas og radioaktiv gas fra luftfartøjer, granater eller bomber; endvidere kan udspreddning foregå ved hjælp af inficerede våben eller andre genstande og sluttelig gennem sabotage af vandreservoirer, fødemidler og luft.

Muligheder for i tilfælde af bakteriologisk krigsførelse at filtrere luften i beskyttelsesrum foreligger.

Atombomben.

Våbenudviklingen i den anden verdenskrig kulminerede med atombomben, idet der her viste sig et våben, som med hensyn til kraftkoncentration i tid og rum langt overtraf alt, hvad man hidtil havde kendt. Atombomben er på een gang brandbombe og minebombe — og hertil kommer så virkningerne som følge af dens radioaktive udstrålinger!

Allerede den første atombombe over Hiroshima forårsagede større tab i menneskeliv end samtlige bomber over Storbritannien under hele verdenskrigen. For denne atombombes historie og tilblivelse er tidligere redegjort her i akademiet, og der findes for nærvæ-

rende et utal af skriftlige beretninger herom, skildrende, hvorledes der af det døde stof pludselig udløstes de fantastiske energimængder, hvis eksistens forskerne i et halvt århundrede har anet.

Hvad vil dette nu medføre rent militært? Eksperterne overgår hinanden i at fremsætte udtalelser vedrørende fremtiden — og vanskelighederne ved at få dette besvaret ligger sikkert deri, at det hele som oftest gøres unødvendigt indviklet. Et mere klart overblik over hele spørgsmålet vil man antagelig få ved at betragte den historiske udvikling og begynde med at gøre sig klart, at vi står overfor begyndelsen til noget helt nyt.

Cæsar og antikens hærførere kendte som kampmidler kun den menneskelige kraft, respektive kræfterne hos de dyr, mennesket havde tæmmet til visse formål. Begrebet eksplosion opstod først i middelalderen og blev efter krudtets opdagelse efterhånden tillempet til militært brug. Det 18. århundrede og napoleonskrigenes generation forstod ikke den elektriske kraft og hvilke muligheder, der lå gemt i den — oliens betydning og motorkraften var ukendte begreber for Moltke! Er det ikke derfor undskyldeligt, at vi ikke straks efter at være gjort bekendt med en ny energikilde — kraftigere, ja af en helt anden størrelsesorden end de før kendte — kan bedømme dens udnyttelse i fremtiden og drage konsekvenser heraf?

Vi står ikke alene her — alle lande har samme problemer — Norge, Danmark, England, Schweiz — hvorledes ser de på denne sag, hvilke forholdsregler træffer de til beskyttelse af civilbefolkningen? I en fornylig udgivet officiel plan for civilbeskyttelsen i USA påpegedes det, at folks største bekymringer nu er koncentreret om atombombens eventuelle anvendelse. På intet andet område — skrives der — er frem-

sat så mange og så uansvarlige udtalelser for at forvirre folk!

Resultaterne fra Hiroshima og Nagasaki er i detaljer bearbejdet, således at man herudfra og ved hjælp af visse teoretiske betragtninger kan komme et godt stykke videre frem, men vi mangler i vort land f. eks. erfaringerne fra Bikiniforsøgene — der hemmeligholdes — og meget vil således blive gisninger, indtil vi får bedre kilder at øse af — og bl. a. en uranreaktor til afholdelse af egne forsøg.

I KVA's hefte 10/1948 er publiceret data, der belyser atombombens virkninger, indenfor hvilke afstande muligheder for antændelse foreligger, hvorledes detonationsbølgen udbreder sig samt nogle oplysninger vedrørende radioaktiv udstråling. Disse data bygger på egne resultater, men tillige på en fuldt sikker kilde, nemlig netop de oplysninger USA nu har publiceret med henblik på egne beskyttelsesforanstaltninger.

Betragter man spørgsmålet på lidt længere sigt, viser det sig — hvilket udgangspunkt man end vælger med hensyn til forskellige militære våben — at alt peger imod anvendelse af atomenergi, det være sig drivmidler til skibe, robotbomber, sprængstoffer og brandbomber, ja selv krigsgasarterne. Overalt vil de virkeligt store og betydningsfulde fremskridt afhænge af atomenergiens udnyttelse — og dens militære betydning vokser stadig. Dette medfører, at en af den militærtekniske forsknings vigtigste opgaver må være i tide at følge denne udvikling og drage konsekvenserne heraf — og dette lader sig kun gøre gennem aktivt intenst arbejde på dette område! Det er derfor ikke så ejendommeligt, at ledelsen af arbejdet med atomenergiens udnyttelse i praktisk talt alle lande står under kraftig militær indflydelse!

Uden iøvrigt at indgå nærmere på de enkelte afsnit skal til slut blot fremsættes nogle få bemærkninger vedrørende den »bakteriologiske« krigsførelse.

For at kunne anvendes som »kampmidler« må bakterier opfylde en hel del fordringer, der hurtigt indskrænker deres antal til et ret beskedent minimum:

1) bakterierne må kunne dyrkes i store mængder og stadig holdes klar til anvendelse,

2) den under 1) anførte fordring kræver en vis levedygtighed hos dem, også under mindre hensigtsmæssige betingelser,

3) den virksomme kultur må på een eller anden måde kunne føres frem til anvendelsesområdet,

4) inkubationstiden for den fremkaldte sygdom skal være så kort som mulig, antallet af sygdomstilfælde så højt som muligt og den fremkaldte sygdom såvidt mulig af en akut og alvorlig karakter, — derimod ikke nødvendigvis af kronisk art,

5) den fremkaldte sygdom skal såvidt muligt være vanskelig at diagnosticere, og smitekilden vanskelig at fastslå,

6) immunisering ad kunstig vej mod den fremkaldte sygdom skal helst være udelukket, ligesom smittebæreren ikke bør kunne skaffe sig de nødvendige modgifte.

Når man desuden må forudsætte, at der skal findes muligheder for at beskytte egne tropper mod bakterievirkningen ses det med al tydelighed, at ej heller på den bakteriologiske krigs område vokser træerne ind i himlen — men at der her på flere områder frembyder sig færre uindskrænkede muligheder end andre steder i krigsførelsen.

Man har forsøgt at sidestille den bakteriologiske krigsførelse med gaskrigen — såvel arts- som anvendelsesmæssig — idet det i begge tilfælde drejer sig om

flygtige, usynlige stoffer, hvis tilstedeværelse som regel er så vanskelig at konstatere, at dette normalt først sker, når det er for sent. Endvidere har man forestillet sig begge midler bragt frem i kamplinien med analoge tekniske hjælpemidler samt at de samme taktiske, strategiske — ja, endog politiske — synspunkter skulle kunne gøre en indsats ønskelig eller forkastelig.

Mellem gas og bakterier — som våben betragtet — eksisterer dog en betydelig forskel, udtrykt bedst med tillægsordet »epidemisk« ved omtale af den bakteriologiske krigsførelse! Ved anvendelse af gas omkommer kun de, der direkte kommer i berøring med gasen, medens det ved anvendelse af bakterier, d. v. s. levende forplantningsdygtige kræfter, under visse omstændigheder er tilstrækkeligt at inficere et enkelt individ for at vie en større kreds til død eller sygdom.

Endvidere vil der formentlig være en betydelig forskel i anvendelsen af de to våben, idet bakterierne — den bakteriologiske krig — vil være en af guerillaens og sabotagens virksomste former, hvad enten den føres i stilhed i årene forud for en konflikt, f. eks. gennem udspredning af kartoffelsygdomme, førende til underernæring og tuberkulose, eller den efter konfliktens udbrud omfatter indsmugling af poser med pestsmittede lopper i myldretidssporvogne, forgiftning af drikkevand og madvarer m. v. Og den, der får overdraget en sådan form for sabotage, behøver mindre specialviden end den, der skal uskadeliggøre en togstamme eller sprænge en bro!

En bekæmpelse af bakterieindsats gennem internationale overenskomster kan næppe tænkes mulig — hvorimod modforanstaltningerne må tage deres udgangspunkt i efterretningstjenesten, der eventuelt har mulighed for at konstatere, hvorvidt visse nationer er ifærd med at træffe forberedelser til bakteriologisk

krigsførelse — og på hvilke områder, de specielt tænker at sætte ind. Udfra sådanne eventuelle informationer samt udfra kendskabet til bakteriologiens væsen må dernæst eget lands sanitære organisationer tage deres forholdsregler i forbindelse med et civil luftværn.

En krig vil næppe alene kunne føres med mikrober, — når levende væsener uden vilje — sjæl — kastes ind i en kamp, vil der opstå så mange ubekendte faktorer, der bør medregnes — ligesom enhver epidemi altid før eller senere er flovet af og kommet til stilstand uden at have ombragt alle mennesker, forudsat at disses modstandsevne har været tilstrækkelig stor.

Nekrolog.

Kaptajn **Carl Christian Zieler** blev født den 11. Oktober 1870 som Søn af Kancelliraad Ludvig Idor Sørensen og Hustru Caroline f. Hansen (Ziegler). Han fik Navneforandring i 1911.

Han blev Kadet i 1887, Sekondløjtnant i 1891 og Premierløjtnant 1897. Han gik uden for Nummer fra 1897—1903 og forrettede Tjeneste som Commander i den siamesiske Marine, hvor han var Chef for Søminevæsenet og Leder af Opmaaling og Kortlægning af Menam Barre og Farvandene vest for Malakka-halvøen. I 1904—05 var han Næstkommanderende i Inspektionsskibet »Beskytteren« til Færøerne og i 1907—08 Næstkommanderende i Skonnerten »Ingolf« til Vestindien. Næstkommanderende paa Konstabelelevskolen 1908—11 og i 1908—09—10 Næstkommanderende i Krydseren »Hekla« som Øvelsesskib for Konstabelelevskolen. Blev Kaptajn i 1908 og Næstkommanderende i Inspektionsskibet »Islands Falk« til Island i 1912. Adjudant hos Chefen for Orlogsværftet under Sikringsstyrken i 1914—18. Næstkommanderende i Panserskibet »Peder Skram« i 1ste Eskadre 1915. Lærer ved Dæksofficerselevskolen 1918—32. Afdelingschef ved Søkort-Arkivet 1919. Afskediget 1922, men blev derefter ansat som Chef for Søkort-Arkivets 2. Afdeling med Anciennitet fra 1919, denne Tjeneste forlod han i 1940, men vikarierede senere et Par Gange i Afdelingschefens Forfald.

Zieler var et venligt, hjælpsomt Menneske, hvis Tjeneste og Arbejder var præget af Samvittighedsfuldhed og Ombu.

Paa Søkort-Arkivet omfattede hans Arbejde det ansvarsfulde Hverv at redigere »Efterretninger for Søfarende«, Udgivelse af Sejlbeskrivelser og Tilsyn med Rettelser af Kort og Sejlhaandbøger, herved kom hans store Sprogkundskaber ham til megen Nytte, idet han direkte kunde benytte de originale udenlandske Efterretninger uden at behøve at afvente deres Offentliggørelse i »Notice to Mariners«. Dette befordrede Meddelelsernes hurtige Bekendtgørelse til Gode for Søfarten. Han førte et meget vel ordnet Kartotek over Oplysninger om Sejlforhold.

I 30 Aar, indtil sin Død, var Zieler Sekretær i Søe-Lieutenant-Selskabet og var ved sin aldrig svigende Interesse for Selskabet og sin omhyggelige Varetagelse af sin Gerning en værdifuld Støtte for de skiftende Formænd; samtidigt var han en af Selskabets mest trofaste Mødedeltagere.

Zieler redigerede paa underholdende og samtidig sagligt vel orienteret Maade Bladet »Sejlsport« og var inden for Sejlsportskredse en populær og agtet Personlighed.

Zieler blev Ridder af Dannebrog i 1914 og Dannebrogsmænd 1926.

Han blev i 1897 gift med Anna Marie Augusta Glud f. 1872 Datter af Holger Glud, Ejer af Ny Skivehus, og Hustru Philippa Andrea f. Rasmussen.

Han døde den 21. Januar 1950 og blev begravet i Stilhed fra Holmens Kirke den 27. Januar s. A.

P. I.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

A-pagtlandene.

En opgørelse over A-pagtlandenes handelsflåder viser følgende tonnagemængder:

U. S. A.	29.100.000	BRT
England	18.000.000	»
Norge	4.300.000	»
Frankrig	2.800.000	»
Holland	2.700.000	»
Italien	2.100.000	»
Canada	2.000.000	»
Danmark	1.100.000	»
Portugal	460.000	»
Belgien	439.000	»
Island	60.000	»

ialt... 63.059.000 BRT

(Norsk Handels- og Sjøfartstidende) *Th.*

Australien.

Nybygninger.

2 »Battle«-klasse destroyere, »Tobruk« og »Anzac«, er forventet færdige henholdsvis i slutningen af 1949 og i løbet af juni 1950.

(The Navy, dec. 49) *Th.*

Belgien.

Skibserhvervelser.

Den belgiske marine har erhvervet følgende 6 britiske »fleet minesweepers« af »Algerine«-klassen: »Acute«, »Brave«, »Cadmus«, »Circe«, »Liberty« og »Mutine«.

Disse enheder blev bygget i årene 1942—44 og har under krigen deltaget i minestrykningsoperationer på forskellige krigsskuepladser såvel i europæiske som asiatiske farvande.

Den officielle overtagelse af »Liberty« fandt sted i Portsmouth den 29. nov. 1949. De øvrige vil følge efter, efterhånden som de kan frigøres fra tjeneste og klargøres til aflevering.

Der foreligger intet officielt om overtagelsesbetingelserne; men det kan antages, at der er tale om salg, da der på det engelske flådebudget for indeværende år er opført en anslået indtægt på £ 2.500.000 for salg af skibsmateriel.

(The Times, 24. nov. 49 - The Navy, dec. 49) Th.

Canada.

Ved Canadian Vickers Lt. er projekteringen af 3 hurtige ubådsjagere påbegyndt for nylig. Skibene bliver af en særlig type, der vil være de hidtil kendte fregatter og korvetter overlegen.

Bygningen vil finde sted i Canada, og det bliver de første krigsfartøjer af canadisk konstruktion.

(USNIP, sept. 49) Th.

England.

Skønt der ikke er hørt meget til dværg-ubådene siden 2. verdenskrigs ophør, er nogle stadig under kommando. De har for nylig deltaget i flådeøvelser og vist deres evne til at trænge ind i havne o. l.

(The Sphere) Z.

Grækenland.

De fra England overtagne ubåde »Upstart« og »Untiring« er blevet omdøbt til henholdsvis »Amfitrite« og »Xifias«.

(The Navy, dec. 49) Th.

Pakistan.

Pakistans marine har overtaget den engelske destroyer »Onslow«, der har fået navnet »Tippu Sultan«.

»Onslow« vil bl. a. være kendt som kommandoskib for Captain R. St. Vincent Sherbrooke under den berømte konvojtræfning i nordhavet i december 1942, hvor »Hipper« og andre tyske enheder angreb en engelsk konvoj. Angrebet afvistes efter en dygtig og dristig indsats fra de engelske eskortestyrkers side.

(The Navy, nov. 49) Th.

Skibserhvervelse.

Den engelske destroyer »Offa« er overtaget af Pakistans marine.

(Admiralty news summary, nov. 49) Th.

Portugal.

Skibserhvervelser.

To engelske fregatter, »Avon« og »Awe«, er for nylig overtaget af den portugisiske marine. Skibene er blevet omdøbt til »Nuno Tristao« og »Diego Gomez«.

(The Navy, dec. 49) Th.

Rusland.

Den russiske marine har tilbageleveret yderligere to destroyers, som i 1943 låntes af England. Det drejer sig om »Derzki« (tidl. HMS »Chelsea«) og »Zhivuchi« (tidl. HMS »Richmond«).

Ialt lånte Rusland 9 engelske destroyers. Af disse blev »Zhostki« (tidl. HMS »Roxborough«) tilbageleveret sammen med »Royal Sovereign« i februar 1949. Herudover er en rapporteret krigsforlist, og en menes »kaniballiseret« for at skaffe reservedele.

(USNIP, sept. 49) Th.

Tyskland.

Skibsbygning.

Ifølge overenskomst mellem U. S. A., England, Frankrig og den nye vesttyske regering er de tidligere restriktioner vedr. tysk skibsbygning blevet ændrede, og Tyskland har derefter fået tilladelse til at bygge:

Oceangående skibe — incl. tankskibe, men excl. egentlige passagerskibe — på op til 7200 tons, fiskeskib op til 650 tons og kystfragtskibe op til 2700 tons. Farten må ikke overstige 12 knob, men antallet er ikke begrænset.

Herudover må der før 31. dec. 1950 bygges 6 specialskibe, som må overskride de nævnte fart- og størrelsesgrænser.

Endvidere må skibsreparationer udføres uden begrænsning, medens skibsbygning til eksport indtil videre kun må omfatte skibe indenfor de ovennævnte grænser.

(The Times, 25. nov. 49) Th.

U. S. A.

Chefen for »Air Materiel Comand« udtalte for nylig, at luftvåbenet inden et år ville have klar til operativ anvendelse en 12.000 lbs bombe — omtrent vægten af en atombombe — der kunne fjernstyres hele vejen til målet. Endvidere at man er klar over, hvorledes luftfartøjer hurtigere end lyden skal produceres;

men at man endnu afventer resultatet af forsøgene med mindst 3 eksperimentelle raketplaner, hvoraf det ene — der er under bygning — er konstrueret til en fart af ca. 2700 km/t.

De almindelige maskinkanoner i jagerne vil i løbet af »relativ kort« tid blive erstattet af raketvåben med indbyggede radar-målsøgende anordninger, der vil lede dem til bombeluftfartøjerne uanset disses undvigelsesmanøvrer.

Raketten vil blive udskudt adskillige kilometer fra de fjendtlige bombeluftfartøjer og med en hastighed større end lydens nærmeste sig disse og bringes til eksplosion ved hjælp af et afstandsbrandrør.

Ingeniører fra forsøgsafdelingerne har for nylig gjort fremskridt med at udvikle anordninger, der kan lede fjernvåben med farter op til 700 mph (1120 km/t) og rækkevidde op til 5000 miles (8000 km), men evnen til at ramme små mål er ikke nært, og »tryk-knaps« krigen er stadig et stykke ude i fremtiden.

Ligeledes arbejdes der med flertrins forsøgsraketter, der er i stand til at opnå en fart omkring 6400 km/t. Udviklingen af sådanne fjernvåben er ikke sandsynlig de første 10 år. Det er hensigten, at disse raketter skulle udskydes fra jorden som forsvar imod fjernvåben, der nærmer sig jorden udefra.

Luftfotografiapparater, der kan tage skarpe detailbilleder i højder fra 12—30 km, er udviklet.

(The New York Times) Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i januar 1950.

- Bache, A. O.:* De internationale Søvejs-Regler. Register. 303 s. Kbh. 1949. 8^o. H.
- Lund, Kaj:* Gymnastik til Søs. Ill. Indholdsfort. 38 s. Kbh. 1949. 8^o. H.
- Organisation af Skibsidræt. Ill. 30 s. Kbh. 1949. 8^o. H.
 - Idræts-Havnevejviser. 30 s. Kbh. 1949. 4^o. H.
- Battle Report. Vol. III: Pacific War: Middle Phase. Ill. Index. List of Casualties. N. Y. 1947. 434 s. 8^o. H.*
- Vol. IV: The End of an Empire. Ill. Appendix. Index. 532 s. N. Y. 1948. 8^o. H.
 - Vol. V: Victory in the Pacific. Ill. Appendix. Index. 548 s. N. Y. 1949. 8^o. H.
- Danckevardt, C.:* Elementær Elektroteknik. Ill. 368 s. Kbh. 1935. 8^o. 8a.
- Frederik den Femtes rejse gennem Danmark til Norge 1749 skildret i samtidige tegninger af P. I. Grønvold. Expl. nr. 24. Ill. 22 s. tekst. 35 tegninger. Kbh. 1949. 8^o. H.*
- Mailer, N.:* The naked and the dead. Ill. 721 s. Lond. 1949. 8^o. H.
- Smári, J. J.:* Islandsk-Dansk Ordbog. 240 s. Kbh. 1949. 8^o. H.
- Granville, W.:* Sea slang of the 20th century. 271 s. Lond. u. å. (1949). 8^o. H.
- Harbord, J. B.:* Glossary of Navigation. Ill. 451 s. Glasgow 1948. 8^o. H.
- Deutscher, I.:* Stalin. En politisk biografi. Ill. Navneregister. 526 s. Kbh. 1949. 8^o. H.
- Røder, H. C.:* De kæmpede for Danmark. Særtr. af »Danmarks Frihedskamp«. Ill. 63 s. Kbh. 1949. 4^o. H.
- Kroman, E.:* Privatarbiver før 1660 i Rigsarkivet. Vejledende Arkivreg. VIII. Personreg. 188 s. Kbh. 1948. 8^o. H.
- Holsten, H. B. S. og Fabritius, A.:* Hans Baron Holsten og Regitze Sophie Kaas. Ill. 45 s. Kbh. 1941. 4^o. H.
- Adam Christopher Baron Holsten og Adelheid Benedicte Rantzau. Ill. 198 s. Kbh. 1943. 4^o. H.
- Partridge:* A dictionary of slang and unconventional English. 1230 s. Lond. 1949. 8^o. H.

- The American Soldier. Studies in Social Psychology in World War II.
Vol. I: Adjustment during Army Life. Diagr. 600 s. U.S.A. 1949. 8^o. H.
Vol. II: Combat and Its Aftermath. Diagr. Appendix. Index. 676 s. U.S.A. 1949. 8^o. H.
- Mirsky, J.*: To the Arctic. The Story of Northern Exploration from Earliest Times to the Present. Ill. Kort. Appendix. Index. 334 s. + 18 s. Lond. 1949. 8^o. H.
- Duranty, W.*: Stalen & Co. Ill. Index. 261 s. N.Y. 1949. 8^o. H.
- Morison, S. E.*: History of the U. S. Naval Operations in World War II. Vol. V: The Struggle for Guadalcanal. Index. 389 s. Boston 1949. 8^o. H.
- Sanders, R. E.*: The Practice of Ocean Rescue. Ill. 91 s. Glasgow 1947. 8^o. H.
- Crouse, N. M.*: The Search for the North Pole. Kort. Index. 377 s. N.Y. 1947. 8^o. H.
- Hancock, W. K. og Gowing, M. M.*: British War Economy. History of the Second World War. Index. 583 s. Lond. 1949. 8^o. H.
- Coale, A. J.*: The Problem of reducing Vulnerability to Atomic Bombs. 116 s. Princeton 1947. 8^o. H.
- Crowe, G.*: The Commission of H. M. S. »Terrible« 1898—1902. Ill. App. 370 s. Lond. 1903. 8^o. H.
- Jungersen, K.*: Danmarks Søkrigshistorie. Kortskitser. Navne- og Stedregister. 449 s. Kbh. 1945. 8^o. H.
- Encyclopedia of chemical technology. Vol. 4. Ill. 969 s. N.Y. 1949. 4^o. K¹.
- Lærebog for Orlogsgaster. Ill. 316 s. Kbh. 1949. 8^o. H.
- Munch-Petersen, V. P. og Hartman, E.*: Svensk-Dansk Ordbog. 156 s. Kbh. 1948. 8^o. S^a.
- Sänger, R.*: Ballistische Störungstheorie unter besonderer Berücksichtigung der Witterungseinflüsse. Diagr. 226 s. Basel 1949. 8^o. S^a.
- Robb, E. M.*: The Application of Radar to Seamanship and Marine Navigation. Ill. 91 s. Liverpool 1949. 8^o. S^{os}.
- Kystdefensionen. Opl. vedr. samt vejl. for nyindkaldte vpl. v. kystdefensionen. 37 s. Kbh. 1949. 8^o. S^{os}.
- Juel, Axel*: Himmel og Hav, Marinedigte, 108 s. Vignetters. Kbh. 1948. 8^o. S^{os}.
- Beretning om hærens officersskoles virksomhed 1. oktober 1948 til 30. september 1949. 122 s. Kbh. 1949. 4^o. S^{os}.
- Brandt, Frithiof*: Psykologi I—II. 182 s. og 330 s. Ill. Kbh. 1943. 8^o. S^{os}.

Kortfattet Oversigt over Søværnets Overledelsesorganisation gennem Tiderne.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Det er en almindelig Vedtægt, at Kong Hans (1481-1513) var den første Stifter af en dansk Orlogsflaade, ja af den første statsbyggede Krigsflaade i Europa.

Det nævnes almindeligt, at det først er fra denne Tid, at Kongemagten lod bygge egentlige Krigsskibe som Kærne i Landets Søforsvar. Men dertil kan siges, at det ingenlunde var noget nyt, at danske Konger, og andre, byggede specielle Krigsskibe, adskillige Vikingeskibe var særligt bygget til Søkrigsførelse — slanke, letroende Fartøjer — til Forskel fra Datidens bredere, tungere byggede Handelsfartøjer. Det er ganske vist rigtigt, at den Gang medtoges alle Slags Fartøjer i Flaaderne, der samledes til Leding; men ogsaa efter Kong Hans Tid anvendte man armerede Handelsfartøjer i Søkrigsførelsen og Kaperskibe ganske som man helt op i vor Tid i udstrakt Grad anvender Handelsskibe (bl. a. til Hjælpekrydsere, Minestrygning, Undervandsbaadsjagt, Netskibe, Hangarskibe, Train, Transportskibe o. m. a.). I og for sig var der heller intet nyt i, at det var Kongemagten, der, under Kong Hans og senere, var den ledende og organiserende i Søkrigsførelsen, tvært imod, helt tilbage i Sagatiden var kongerne de folkevalgte Førere paa Ledingstogterne. Det var under Svend Tveskægs og Knud den Stores Førerskab, at England erobredes, Knud den Hellige samlede ca. 1000 danske

Skibe paa Limfjorden til endnu et Togt mod England og hævdede sin kongelige Ret til at udhyde til Leding. Valdemarernes Indsats i vor Søkrigshistorie er saa velkendt, at den blot behøver nævnes.

Vor ældgamle sømilitære Organisation med dertil hørende Krigsberedskab, Landets Inddeling i Skipæn'er og Hafnæ, hvor hvert Skipæn skulde udmønstre et Skib fuldt udrustet med en lønnet Styrismand som Fører og hver Hafnæ stille en vaabenfør Mand turde ogsaa være vel kendt. Herved skabtes en retfærdig Fordeling af Ledingsbyrderne og en Lægdsordning. Under Kampene mod Venderne var vor Flaadeorganisation endda saa effektiv og vel udbygget, at der Aaret rundt holdtes en »Udliggerflaade« udrustet. Samtidigt udbyggedes et Basisforsvar ude i Farvandene (København — Sprogø — Nyborg — Vordingborg — Møen m. fl. Steder). De seneste Fund, Trelleborganlægget og Aggersborg, Anlægget ved Limfjorden, lader os i det hele ane, at der paa disse Tider (ca. Aar 1000) fandtes en velordnet, mønsterværdig Militærorganisation.

Det synes saaledes ikke ganske berettiget at tale om, at en dansk Orlogsmarine først skabtes paa Kong Hans Tid. Rigtigere er det at sige, at der da *gjen*skabtes en Orlogsflaade, efter at det danske Søforsvar var bragt i Forfald under Hanseatervældet. At Begrebet en Statsflaade i øvrigt ogsaa fandtes under Kong Hans Forgængere fremgaar bl. a. af, at der ogsaa under Dronning Margrethe og Erik af Pommeren tales om »Rigsflaaden«.

Naar Forholdene i Begyndelsen af det 16. Aarhundrede krævede Ophugning af en særlig Orlogsflaade, skyldtes det bl. a. at den danske Handelsflaade var blevet for reduceret til at afgive tilstrækkeligt mange krigsdygtige Skibe, men ogsaa at Udviklingen af Søartilleriet efterhaanden krævede særlig skibskonstruktive

Foranstaltninger, der krævedes ogsaa et mere specialuddannet Personel.

Men hvorom alting er, det tjener til Kong Hans Rege-
rings Ære, at den med klar Forstaaelse af Sømagts Be-
tydning, klog Indsigt og Fremskuenhed genskabte en
dansk Orlogsflaade.

Først i Tiden omkring Enevældens Indførelse kan
der tales om en egentlig fast organiseret Overledelses-
organisation for Søværnet. I den forudgaaende Tid traf
Kongen, Rigshovmesteren, Statholderen eller Lensman-
den paa Københavns Slot — i vekslende Grad paa
Grundlag af Rigsraadets Beslutninger — alle vigtige
Dispositioner for Flaaden. Karakteristisk for Kongens
personlige Forhold til Flaaden er saaledes, at Udgifterne
til denne afholdtes af den kongelige Kasse. Som be-
kendt varetog *Christian den IV* personligt Ledelsen af
Flaaden; betegnende er saaledes en Slutningsbemærk-
ning i et af Chr. den IV's Breve: »Haves nogen Underret-
ning om Flaaden fornøden, da er jeg intet langt borte«. Men en hel Del af Administrationen maatte han dog over-
lade til Rigshovmesteren, det er saaledes velkendt, at
i Corfitz Ulfeldts Administrationstid (1637-1651) rejstes
der alvorlige Sigtelser imod ham for at have begaaet
Underskøb og beriget sig paa Marinens Bekostning.

Men til Trods for Kongens nedarvede nære Myndig-
hedsforhold til Flaaden saa var dette dog begrænset
af hans Forhold til Rigsraadet og Kongens Myndighed
over Flaaden indskrænkedes yderligere ved § 15 i
Frederik den III's Haandfæstning, hvori fastsattes:

»at Kongen ikke maatte udruste Rigets Flaade, hel
eller halv deraf, eller sende Flaaden noget Steds bort
uden med menige Rigens Raads Samtykke, hermed
ikke ment, om Riget noget fjendtlig saa hastigt paa-

kom, at efter Rigens Raads Forsamling ikke kunde fortøves«.

De øverste *Kommandomyndigheder* i Søetaten var fra Kong Hans Tid Rigsadmiralen og Holmens Admiral.

Rigsadmiralen, bistaaet af andre Admiraler, førte Flaaden i Krig og Fred efter Kongens eller Righovmesterens Befaling. Han var Personalechef for Flaadens søgaaende Personel, førte Tilsyn med det udrustede Materiel og indgav Forslag herom, samt varetog Leje eller Udleje af Skibe og førte Tilsyn med Retsvæsen og Kirkevæsen i Søværnet.

Holmens Admiral — fra 1652 bistaaet af en Viceadmiral — forestod Anlæggene paa Bremerholm og ledede Nybygningsarbejder, Vedligeholdelse og Udrustning af Flaaden samt gav Indstillinger om Indkøb.

Det var karakteristisk for Statsembederne den Gang, at Grænserne for de enkelte Embedsomraader og deres Forhold til Kongemagt og Rigsraad var stærkt udflydende, meget afpassedes efter Omstændighederne, Praxis og Sædvane, og meget afhang af Magtforholdet mellem Kongemagt og Rigsraad.

Fra Kong Hans Tid kom Flaaden til at spille en dominerende Rolle i hele Landets Statsliv og paa mange almene Omraader blev Flaaden en Foregangsetat for hele Samfundslivet og Organisationen.

Dette blev ogsaa Tilfældet ved Indførelsen af hele det Kollegie-System, som Enevælden opbyggede.

Thi allerede i 1655 eller 1654 oprettedes et Admiralitet i Form af et Kollegium Dette bestod bl. a. af Rigsadmiralen som Præsident, Rentemesteren, Admiralen paa Bremerholm, to civile Admiralitetsraader, Holmens Viceadmiral, 3 Kaptajner og en Sekretair. Admiralitetets Beføjelser og Tjenestekomraade udbyggedes ved forskellige Instrukser og Ordre (specielt 1657 og 1660). Efden første Instruks:

»Skal Admiralitetet udstede Instrukser for de Kgl. Koffardiskibe som udsendes, skal deliberere om alt, hvad der vedkommer Søetaten, det skal gøre Forslag om Tilvejebringelsen af private Skibe, som i Nødsfald kunde være Orlogsflaaden til Formerelse, om Navigationers og Kommerciers Fortsættelse, om Materialers Anskaffelse etc. Om vigtigere Sager skal der indsendes Betænkning, for at Kongen kan resolve derom«.

Men foruden disse Opgaver paahvilede det Admiralitetet at være Domstol; paa Bremerholm fandtes en Overret og en Underret, ofte fungerede Admiralitetet som Overret, især naar det drejede sig om vigtigere Sager. (Helt op til vor Tid bevaredes en Admiralitetsret).

Paa et tidligt Tidspunkt (1656) foretoges en *Arbejdsfordeling* imellem Admiralitetets sømilitære Medlemmer, idet de 3 Kaptajner hver fik sit særlige Inspektionsomraade og Ansvar paa Holmen under Holmens Admiral og Viceadmiral, men denne Organisationsform varede kun nogle Aar, idet der oprettedes særlige Embeder, Ekvipagemester og særlige Administrationschefer for Tøjhus, Proviantgaard, Klædekammer m. m.

Tiden efter Enevælden.

Grundlaget for hele den Kollegieordning, som indførtes for den danske Centraladministration under Frederik den III, lagdes af Hannibal Sehested og udbyggedes af Schumacher (Griffenfeldt). *Dette Kollegiestyre varede under stærkt skiftende Former til 1848.*

Som nævnt var Admiralitetskollegiet allerede dannet, da Enevælden indførtes, de 3 andre Kollegier blev Skatkammerkollegiet, Krigskollegiet og Statskollegiet. Desuden fandtes der de tidligere to Kancellier (det danske og det tyske Kancellie). Admiralitetskollegiets

Ekspeditioner varetoges af det danske Kancellie og i sine Dispositioner var Admiralitetskollegiet meget bundet af Skatkammerkollegiet. Endelig oprettedes en Højesteret og et Kongens »egle Kammer«.

Der synes tidligt at have været en vis Usikkerhed i Admiralitetet, om man skulde lægge Hovedvægten paa en Arbejdsfordeling mellem Medlemmerne eller om Sagerne skulde behandles som i en samlet Kommission. Interessant er det saaledes, at Kong Frederik den III i 1667 indskærpede »at Admiralitetet in pleno skulde underskrive alt, hvad der udfærdigedes til Kongens Tjeneste paa Holmen eller ved Flaaden, da det var Kongens Vilje, at alt saadant foretoges collegialiter af Admiralitetet«.

Imidlertid indsaa Griffenfeldt paa et tidligt Tidspunkt, hvilken Svaghed et saadant Kollegiestyre, ikke mindst som Kommandoinstans, kan indebære som Flaadeledelse. Han skriver saaledes at:

»Flaadens Udvikling snarere ved en fornemme Ministri Direktion end ved et, ganske af adskillige og tit og ofte differente Meninger bestaaende Kollegies Direktion skulde kunne befordres«.

Med »den fornemme Minister« tænktes formentlig paa Rigsadmiralen. Griffenfeldt fremhæver ogsaa andel Steds, at Kollegiestyret kun egner sig i modificeret Form for en »Søestats« Forhold og Effektivitet.

Det maa imidlertid siges, at det nyoprettede Admiralitet snart opnaaede endda meget betydelige Resultater til Trods for, at det kort efter sin Tilblivelse kom til at virke under de haarde Kaar, som Svenske-Krigen (1657-60) og Tiden derefter — hvor Landet var udmarvet til det yderste — medførte. Det lykkedes saaledes, trods de næsten fortvivlede økonomiske Kaar, at udbygge Personelorganisationen og at bringe Orden

i Regnskabsvæsen, Reglementer, Instrukser, Krigsartikler og at lægge Grunden til Søkortarkiv, Navigationsuddannelse, Søkvæsthus m. m. Meget af det, der den Gang skabtes, har haft sin Betydning helt op i vor Tid.

Men man kan ikke tillægge den nyskabte Kollegieorganisation hele Æren. Den gamle Sandhed, at det ikke saa meget er Organisationen som de Kræfter, der virker i denne, som er det afgørende, har alle Dage vist sig gyldig. Tiden skabte Mænd som Ove Gedde, Henrik Bjelke, Kort Adelear, Niels Juel, Nicolaj Heldt og dygtige civile Administratorer som Henrik Møller, Povl Klingenberg, Kristoffer Lindenow, Peter Redtz m. fl. og alle disse Mænd samvirkede til Flaadens Bedste. Meget skyldtes ogsaa de Impulser, som modtoges fra den hollandske Marine. Faa Aar efter Frederik den III's Død skulde Flaaden paa glansfuld Maade bestaa sin store Prøve under den skaanske Krig (1675-79).

Som bekendt ønskede Christian den V personligt at lede Militæretaterne og Krigsførelsen. Dette medførte, at under den skaanske Krig blev Krigskollegiet praktisk talt helt afskaffet og Admiralitetskollegiets (Admiralitetets) Magt meget betydeligt inskrænket. Dog undtes der de to Kollegier nogen Selvbestemmelse paa det administrative Omraade. Der skabtes et *Generalkommissariat for begge Værn* under Krigen, der virkede som Krigsraad for Kongen og som Fællesledelse under denne.

Efter Fredens Afslutning ophævedes Generalkommissariatet, men det blev igen oprettet 1683 for atter ved kongelig Ordre af 21. Marts 1685 at blive ophævet, og samme Aar bestemtes det, at to civile Deputerede skulde tage sig af Administrationen i baade Land- og

Søetaten. I nogle Aar (1690-94) var der Deputerede for hver Etat, men i 1694 blev Søe Etatens Generalkomisariatet atter forenet med Land Etatens.

Til Belysning af Forholdet imellem det samlede Admiralitet og de Deputerede ved Søe-Etaten, er det af Interesse at gøre sig bekendt med to Instrukser for Admiralitetet af 9. December 1679 (H.G. Garde Bind I Pag. 255) Bilag I. og for de Deputerede af 28. Marts 1685 (H.G. Garde Bind I Pag. 289 Bilag II.)

Instruksen for *Admiralitetet* indeholder i 26 Punkter de Opgaver, der paalægges det; disse omfatter Flaadens Administration, Nybygning, Vedligeholdelse, Udrustning og forskellige Institutioner, Retsvæsen m. v. Admiralitetet har derimod ikke den øverste Ledelse af Søkrigsførelsen. I § 18 anføres saaledes kun:

»De kongelige Skibe og Fartøjer, som ikke indgaar i nogen Flaade eller Eskadre, men udsendes enten til Convoyer eller nogen anden Forretning, skal Admiralitetet give de fornødne Ordre og Søe-Passer, som skal udfærdiges af Sekretairen og underskrives af Admiralitetet under dets Segl, efter at det tilforn er meldt til Kongen.«.

Instruksen for de Deputerede ved Søe-Etaten indeholder 32 Punkter. Ifølge denne tildeles der ikke alene De Deputerede en vidtgaaende Inspektionsret saavel i Land som om Bord, men de er ansvarlige for, at der findes de fornødne Materialer, Proviantmængder, Personel m. v. til Klargøring af Flaaden paa 2 à 3 Maaneders Varsel. De Deputerede skal foretage Mønstringer af Personellet og overvaage, at alle Embedsmænd i Søværnet gør Fyldest, overvaage Bygningers Vedligeholdelse, Udbetaling af Lønninger og Uddeling af Proviant m. m.

Sammenholder man de to Instrukser for Admiralitetet og for de civile Deputerede, saa vil man kunne sige,

at Admiralitetetsmedlemmerne i første Række skulde varetage den søkyndige og tekniske Del af Tjenesten, medens de Deputerede nærmest skulde overvaage Forvaltningen og Mandskabets Ve og Vel, men nogen Uklarhed bliver tilbage, idet Omraaderne paa betænkelig Maade synes at gribe ind i hinanden; man faar ogsaa det Indtryk, at helt gnidningsløst er det heller ingenlunde gaaet til. Men erindres maa det, at over det hele, stod den nu enevældige Kongemagt, der greb myndigt og meget ofte formidlende ind, og at Kongen i sit *Gehejmerraad* og paa anden Maade omgav sig med Raadgivere, hvor bl. a. Udvalgte som Rigsadmiralen, enkelte blandt de Deputerede eller andre — bl. a. Griffenfelt i den Tid, han var ved Roret — forelagde de vigtigere Sager for Kongen og fremkaldte Kongens Decision.

Titlen som *Gehejmerraad* var af ældre Dato og var oprindelig nærmest en Hof titel: efter Kong Christian den V's Regeringstiltrædelse oprettedes — antagelig paa Schumachers Initiativ — et *Gehejmerraad* i Maj 1670, Raadet bestod af de højeste Embedsmænd, Kansler og Vicekansler, Feltherre, Rigsmark og *Rigsadmiral* samt Statholderne i Norge og Hertugdømmerne, ialt 7 Mand, hvis Præsident Kongen var. Schumacher *Gehejmeetats* sekretair. Raadets vigtigste Beskæftigelse var Udenrigspolitikken. I 1673 udnævntes Schumacher til Rigskansler.

Det er af Interesse af bemærke, at Dannelsen af en tilsvarende Institution som dette *Gehejmerraad* i seneste Tid har været aktuelt for at skabe det fornødne Samarbejde imellem Udenrigspolitik og Militærvesen.

Under den skaanske Krig øgedes Kompetencestridighederne mellem Myndighederne og Vanskelighederne ved at fordele Ansvarer yderligere ved de Komplikationer, som det hollandske Element medførte, og ved at

Kongen omgav sig med det tidligere nævnte alt for store Krigskabinet (Generalkommissariatet), som ofte forplumrede Krigsførelsen — særlig dog Landkrigsførelsen.

Griffenfelt arbejdede — som tidligere berørt — hele Tiden hen imod det Princip, at vel var det gavnligt at en Sag behandledes kollegialt og derved alsidigt, men til Støtte for den enevældige Konges Afgørelse maatte kun nogle faa Embedsmænd have en fremtrædende Plads og specielle vigtige Sager skulde først behandles i Fælleskommissioner. Hele dette Spørgsmaal om i hvilken Udstrækning enkelte Personer eller Kollegier in pleno skulde have afgørende Indflydelse hos den enevældige Konge, forsøges i hele Enevældstiden løst paa forskellig Maade. Men naaede egentlig aldrig til en endelig Klaring i dette højst diskutabelt Spørgsmaal. Thi atter maa det her siges, at meget jo ahang af Personerne. Først og fremmest af den enevældige Konges Temperament, Intelligens, Flid, Kundskaber, Menneskeforstand og andre Karakteregenskaber, meget ogsaa af de Personer, der omgav ham, men endelig maa det bemærkes, at det hjemlige Centralstyres Form uvilkaarigt paavirkedes af særligt de store Landes Centralstyre-Systemer.

Da Tanken om fælles deputerede ved Søetaten og ved Landmilitsens Etat fremstød, var man inde paa det gennem Tiderne stadigt opdukkede Spørgsmaal om Fællesledelse for Hær og Flaade.

Den Gang som senere rettedes Opmærksomheden naturligt først og fremmest paa det forvaltningsmæssige, det økonomiske, Sekretariatsforretninger og enkelte tekniske Brancher (den Gang f. Eks. Artilleriet; først i 1739 lik Flaaden sit eget Søartilleri). Derimod havde man aabent Blik for, at Land -og Søkrigsførelsens

Kommandoomraader maatte varetages af særlige Sagkyndige.

Som Eksempel paa hvorledes Udviklingen havde formet sig efter de ca. 40 Aars Kollegiestyre skal nævnes *Søetatens Overledelsesorganisation i 1701.*)*

Generalkrigskommissariatet (fælles for begge Værn)

2 Gehejmeraader og

3 Etatsraader.

Krigskancelli (fælles for begge Værn).

1 Overkrigssekretair

1 Krigssekretair

1 Kancelliforvalter

2 Kancellister

m. fl.

I Spidsen for saavel Generalkrigskommissariatet som Krigskancelli stod Gehejmeraad Christian Lente.

Admiralitet

1 General-Admiral-Lieutenant

2 Admiraler (hvoraf 1 Holmens Chef)

5 Schoutbynachter (hvoriblandt Ekvipagemesteren og Fabriksmesteren).

1 Admiralitetsraad.

Af videre Interesse end det allerede nævnte for Forstaaelsen af de civile deputeredes Rolle er den Instruks, som blev tildelt Etatsraad Oluf Hansen af 31. Oktober 1709, fordi den giver et Indtryk af disse Deputeredes mærkelige Stilling. Denne Instruks gik ud paa:

»flittigt at kommunikere med de Deputerede ved Land- og Søetaten, om hvis Tid efter anden til Eskadrens Fornødenheder og Folkenes Subsistance udkræves maatte. Han skulde i den Anledning lade Skibsskriverne hver 14 Dag indgive Beretning om Styrken, Beholdningernes Størrelse m. m. Selv skulde han »med vores

*) Se Generalstabens Værk, Felttoget i Skaane 1709-1710 Pag. 199.

General-Admiral-Lieutenants Forevidende« holde Mønstring paa Skibene, saa tit han ansaa det for nødvendigt og »visitere hvorledes Folkene omgaas, om det alt det dennem tillagt er, rigtig og veldannet, og som det sig bør, uden nogen Afkortning eller Formindskning bekommer, saa ingen Klage derom maa spørges«. Særligt skulde han føre Tilsyn med Sundhedstilstanden og sørge for de syges gode Behandling og »i det øvrige Vores General-Admiral-Lieutenant udi alt med Raad og Daad til Hænde gaa«.

Som der skrives af Kommandør C. L. With i Generalstabsværket: Den Deputerede skulde saaledes indtage en meget betydelig Stilling ved Siden af den Øverstkommanderende, hvem han ikke i nogen Henseende var underlagt; han maa have været en meget besværlig Gæst om Bord, og det maa have været meget vanskeligt at undgaa Rivninger og Kompetencestridigheder med dette civile Element, skønt det var paalagt ham »god Enighed og Harmoni overalt og imellem Officererne at underholde«. Af en Instruks for Holmens Admiral af 11. Marts 1690 fremgaar, at alle ved Søe-Etaten fra Kaptajner var underordnet de Deputerede.

Man kommer uvilkaarligt til at tænke paa Kommisærerne, der baade fandtes i den russiske og tyske Hær i sidste Krig, dog havde de Deputerede den Gang ikke nogen indre politisk Kontrolopgave. Systemet stammede vist fra Holland.

Der viste sig hurtigt, at Kollegiernes Antal maatte forøges for at aflaste Kancellierne og de første Kollegier og for at samle Sagerne i kompetente Raad. Saaledes skal nævnes, at der allerede i 1668 dannedes et Kommercekollegium, i 1711 et Generalpostamt, i 1714 et Missionskollegium, i 1737 et Generalkirkeinspektionskollegium, i 1760 et Vestindisk-Guineisk Rente

samt General-Told-Kammerkollegium o. s. v. Ganske som man i vor Tid indretter flere eller færre forskellige Ministerier, varierede Kollegiernes Antal og Arbejdsomraade. For Admiralitetet affødte denne Udvidelse en vis Aflastning, idet det oprindeligt ogsaa havde varetaget en Del Sager vedrørende Søhandelen (bl. a. Direktionen af Kongens Handelsskibe).

De uklare Forhold mellem Admiralitetet og General-kommissariatet, som ofte havde ført til Tvistigheder under den Store Nordiske Krig, medførte at Kongen i 1725 traf Bestemmelse om, at Admiralitetet skulde føre General-Kommandoen over Søe-Etaten og deltage i de Mønstringer, som General-Commissariatet lod foretage. Den 30. Juni 1727 udstedtes nye Instrukser for Admiralitetet, Generalkommissariatet og Holmens Chef. Disse Instrukser var yderst detaillerede og viser bedst derved, hvor vanskeligt det var at finde en naturlig Arbejds- og Myndighedsfordeling imellem Myndighederne.

I 1735 adskiltes efter kongelig Ordre Krigskancelliet, og der skabtes et *særligt Kancelli for Søværnet*, og Gehejmeraad, Kammerherre *Greve af Danneskiold-Samsø* udnævntes til Over-Krigs-Sekretair for Marinen, den 25. Oktober 1736 blev han *Intendant* over denne og fik derved *Overkommandoen og Administrationen* over alt, som hørte til Marinen. I Admiralitetet sad alle Flagmændene. I 1744 udnævntes Danneskiold-Samsø sammen med Kommandørkaptajn *Greve Danneskiold Laurvig* til Assessorer uden Stemme i Admiraltetskollegiet. For *Generalkommissariatene*, der nu fik hver sine *Deputerede* og adskiltes, fandtes en fælles Præses.

I de 11 første Aar, Danneskiold-Samsøe havde Styret virkede han med en i Kollegierne hidtil ukendt Ene-myndighed. Takket være hans enestaaende Energi og administrative Dygtighed og Evne til at kunne anspore og udnytte sine Underordnede, udrettedes der i disse Aar et meget betydningsfuldt Arbejde i og for Marinen. Det ligger uden for dette Emnes Rammer at gøre Rede for de meget væsentlige Forbedringer, det medførte. Det skal kun konstateres, at dette at Marinen helt fik sit eget Styre med klare Overledelsesorganisationsforhold og med en myndig, energisk Personlighed i Spidsen viste sig yderst gavnligt. Noget andet er at som det saa ofte gaar ikke mindst her i Landet — saa voksede der en Kreds af middelmaadige Misundere op imod Danneskiold-Samsøe, der medførte hans Fald. Det maa dog siges, at Greven ofte selv stødte Folk fra sig ved sin Arrogance og Selvraadighed. Efter hans Afgang i 1746 blev Admiralitetet og Generalkommissariatet ophævet og i disse Collegiers Sted oprettedes et kombineret Admiralitets- og General-Kommissariats-Collegium for Søetaten.

I dette Collegium ansattes lige mange civile og militære Myndigheder, Kollegiets Formand var ganske vist en Søofficer, men Oversekretæren var en ikke sømilitær. Utvivlsomt fik det civile Element en alt for stor Indflydelse. Hvorom alting er, saa gik det stærkt tilbage for Marinen, og ved Christian den VII's Tronbestigelse kaldtes Danneskiold-Samsøe tilbage og udnævntes 1766 til Surintendant over Marinen samt Gehejmestatsminister, men allerede næste Aar maatte han trække sig tilbage efter en Konflikt med Udenrigsministeren.

Danneskiold-Samsøe efterfulgtes af Admiral Greve af Danneskiold-Laurvig, der udnævntes til Overkrigssekre-tair og Deputeret i General-Commissariatet samt (1769)

til Intendant over Søe-Etaten; da han afgik i 1770 ophørte disse Embeder.

Efter Danneskiold-Samsøes Genindtræden *ophævedes i 1766 det kombinerede Admiralitets- og General-Kommissariats Collegium*, og i dette Sted blev der atter oprettet et Admiralitet og et Generalkommissariat, hver med henholdsvis militære og civile Medlemmer.

I 1770 oprettedes igen et nyt kombineret Admiralitets- og General-Kommissariats-Kollegium, som skulde bestaa af 3 militære og 3 civile Deputerede med Viceadmiral Rømeling som 1. Deputeret og Referent for Kongen. Imod denne Sammenslagning fremkom de Deputerede med et skriftligt Indlæg, idet de blandt andet udtalte, »at den samme Indretning, som var nyttig ved Landetaten vilde ved Søetaten, hvis hele Tjeneste var paa en ganske anden Fod, være skadelig for denne«.

Som bekendt søgte *Struense* i hans korte Magtperiode at indføre *Departemental-Systemet*, da han ikke fandt Tilhængere i Søe-Etaten af dette, overdrog han til Grev Gregers Haxthausen og til en Sekretair i Landetatens Depechekontor Willebrand at udarbejde Organisationsplanen.

Det er ikke uden Interesse at læse Admiralitetets Indvendinger imod Struenses Plan. Kollegiet hævdede at:

»I Landetaten havde en Departemental Ordning kun været mulig, fordi Sagerne let kunne adskilles — Artilleriet og Infanteriet eller Kavalleriet behøvede ikke at have noget fælles — og Økonomien var fordelt paa de enkelte Regimenter. Anderledes vilde det være i Søetaten, hvor Kommandosagerne var fælles og Økonomien, som Følge af Naturalforplejningen adskilligt vidtløftigere, hvor den daglige Mønstring og det stadige

Tilsyn med Arbejdsmandskabet stillede særlige Krav, og hvor det gjaldt om at kunne fremskynde Arbejdet, naar Flaaden skulde udrustes. At fordele Sagerne mellem nogle faa Departementer vilde være umuligt paa Grund af Administrationens komplicerede Natur; det vilde kun ophæve Embedsmændenes gensidige Kontrol og forhale Sagernes Afslutning. Kollegiet rettede derfor en indtrængende Anmodning om at lade det have sit Forblivende ved den raadende Ordning, i hvert Fald nøjes med at forandre Forretningsgangen, for saa vidt den vedrørte Forholdene mellem de Deputerede og Kontorerne«.

Til Trods for Admiralitetets Protest blev Departementsplanen dog indført den 28. Marts 1771.

Den nye Organisation var i nøjeste Overensstemmelse med Generalitetets.

Admiralitetets og Kommissariatskollegiet kom til at bestaa af 4 Deputerede, 2 militære og 2 civile, der som Kollegium skulde raadslaa om alle Sager og i Fællesskab træffe Afgørelsen eller bestemme Indholdet i de kongelige Forestillinger. Stemmetallet fastsatte Resultatet, men ethvert af Medlemmerne stod det frit for at afgive Særvota og ligeledes om samtlige Sager at fremsætte Forslag til Overvejelse. Over Voteringen i vigtige Spørgsmaal skulde der føres en særlig Protokol. Som i Generalitetet og efterhaanden ogsaa i de øvrige Kollegier skulde hver af de Deputerede fungere som Chef for sit særlige Departement.

1 *Departement* fik til Ressort selve Kollegiet og dets Embedsmænd, de 4 Divisioner med Officerer og Regnskabsførere, »den kgl. Chaloup«, Indrullering, Lods og Havnevæsen, Kommandoen paa Toldboden og Justitsvæsenet: Flaadens Krigsretter og Skiftevæsen, Fæstningen Christiansø og Etablissementet Frederiksværn i Norge.

2. *Departement* omfattede Sagerne vedrørende Flaaden og alle dens Skibe, Bygning og Reparation, det førte Tilsyn med Konstruktionskommissionen, Skibbygnings-officererne (Fabriksmestre, Takkelmestre, Skibbygningsmestre), Holmens Chef, Ekvipagemester, Haandværkere, Skrivere og Arbejdere og behandlede Sagerne vedrørende Indkøb af Materialer, vedrørende Tøjhusene og Anskaffelse af Ammunition.

Til 3. *Departement* hørte Magasinerne og deres Forvaltere, Reparation af alle Bygninger, Dokken, Gryn-møllen, Bryghuset, Modelkammeret og Proviantgaarden med deres Betjente og overhovedet det hele Proviant-væsen og Indkøbene af Levnedsmidler.

Under 4. *Departement* sorterede Flagmændene fra Generaladmiral til Schouthynachter, for saa vidt de ikke var Chefer for Divisionerne eller havde særlige Hverv, Generaladjutanten og Officerer, som var uden særligt Embede, Kadetkompagniet, hele Kvartervæsenet, Kvæsthuset, Assistenthuset, Holmens Kirke, Pensionisterne og Revision af de forskellige Regnskaber.

Om Fordelingen af Sagerne til de forskellige Departementer maa efter en nutidig Betragtning siges, at den ikke synes hverken klar eller logisk, men det maa erindres, at hele denne Organisationsplan blev til uden ansvarlig sømilitær Medvirken, og at det nye antagelig er bleven afpasset efter gamle Skillelinier.

Til hvert Departement var knyttet et Kontor under en Bureauchef med Personale.

Uden for Departementsinddelingen fandtes et Depechekontor, som under Tilsyn af en af de Deputerede modtog Forestillinger til Kongen, besørgede alle Ekspeditioner, der angik mere end et Departement m. m. Desuden etableredes et Arkiv, et Bogholderkontor. Som nævnt fik Søetaten sit eget Revisionskontor, underlagt 4. Departement.

Hele denne Departementalordning blev i det store og hele bevaret efter Struenses Fald og Fængsling den 17. Januar 1772.

Naar den er omtalt ret indgaaende, er det fordi den satte sit Præg paa den senere Udvikling, endvidere fordi den giver et godt Indtryk af hvilke Sager, der paahvilede Sæetatens Overledelse den Gang, og endelig fordi den er interessant derved, at der søges bevaret et kollegialt Samarbejdssystem mellem i øvrigt adskilte Departementer og imellem de civile og militære Chefer for disse. Som nævnt blev denne Overledelsesorganisation paatvunget Marinen, hvor den ogsaa blev mødt med Mistillid og Misnøje naturligvis ikke mindst af dem, den gik ud over, navnlig de i Ledelsen, der gled ud ved Omorganisationen. Marinens Personel har igennem Tiderne været præget af en vis konservativ Fastholden ved Traditioner, uanset at jo ikke alt gammelt stadigt bevarer sin Berettigelse. Uviljen skyldtes vel ikke mindst den personlige Uvilje imod Struense, der jo blandt andet gav sig Udslag i Flaadens meniges Demonstrationstog til Hirschholm den 8. September 1771, hvor de krævede deres Lønninger udbetalt.

Imidlertid fortsattes Kampene om de forskellige Styreformer, Udviklingen maatte til dels formes efter den enevældige Majestæts Personlighed og Evner, og dette blev særlig afgørende under Kong Kristian den VII.s lange Sygdom.

I Tiden efter Struense fortsattes Svingningerne mellem et samlet og adskilte Admiralitetets og Commissariats Collegier. Saaledes adskiltes de i 1781 og samledes atter i 1784.

Aarsagerne til denne stadige Vekslen mellem det ene eller andet System er det vanskeligt at trænge til Bunds i; man kan vel sige, at intet af Systemerne har virket

helt tilfredsstillende. Enten opstod der Competencestridigheder imellem de to civile og militære Institutioner eller ogsaa mellem de civile og militære Medlemmer, naar de var samlet i et Kollegium. Set med Nutidens Øjne, er det vanskeligt at se det hensigtsmæssige i, at det civile Element i Overledelsen havde saa store Magtbeføjelser inden for rent militære Omraader. Vanskeligheden var, at saavel Admiralitetet som Commisariatskollegiet beskæftigede sig med administrative Sager. Admiralitetet var ingenlunde alene en Kommandoinstitution, i saa Henseende var dets Beføjelser endog stærkt begrænset f. Eks. i Forhold til vor nuværende Søværnskommando, idet den enevældige Konge jo baade de jura og de facto var øverste Krigsherre (jvfr. bl. a. Kronprins Frederiks (d. VI) Ordregivning og militære Kommandostilling i April 1801). Det var saaledes Kongen og hans Raadgivere, som ledede selve Krigsførelsen, omend Admiralitetet, og i visse Henseender de civile Deputerede, havde Ansvar for Krigsberedskabet. Men omend der har været visse Modsætningsforhold og Competencevanskeligheder, saa har der dog i mange og lange Perioder været udført et særdeles godt Arbejde for Marinen, gensidig Kritik har vel endda øget baade Kontrollen og Kravet til den enkelte. Trangen til at have et relativt stort civilt Element i Forvaltningen skyldtes antagelig, at man derved sikrede sig en mere kompetent Forvaltning end den, Marinens Officerer den Gang kunde præstere, og det indebar jo det Gode, at den Del af Administrationen, som varetoges af Civilpersoner kunde fortsættes kontinuerligt ogsaa under Krig eller store Udrustninger, hvor de sømilitære maatte udkommanderes. Thi i tidligere Tider var Manglen paa vel uddannede Søofficerer om muligt endnu mere følelig end nu. I øvrigt maa det erkendes, at det er

et rigtigt militært Princip ikke at anvende det færende Personel — navnlig ikke det yngre — til administrativ Tjeneste i større Udstrækning end højest nødvendigt. Som nævnt var Admiralitetet sammensat af Flagmænd, altsaa Flaadens ældste, mest erfarne og udvalgte Officerer, ogsaa dette satte sit Præg og øgede Respekten og Disciplinen i Søe-Etaten for Overledelsen, selv om de unge sikkert ogsaa den Gang har skumlet over et »Gammelmands«-Regime. Som Modvægt hertil kan dog anføres, at Anciennitet og Alder den Gang ikke spillede nogen alt afgørende Rolle ved Valg til fremskudte Poster, det bevises ved Navne som Gyldenløve, Griffenfeldt, Danneskiold-Samsøe, Struense, Tordenskiold o. m. a.

Hovedfordelen ved Kollegialstyret — der jo principielt kun var raadgivende, idet Kongemagten var den alt afgørende — var og er jo dette, at flere i Forening giver et mere afbalanceret Raad end Enkeltmand. Tilmed var den kollegiale Indstilling upersonlig og dannede derved en Modvægt mod det enevældige Kongestyre. Den upersonlige Form er i øvrigt bevaret til vor Tid, idet man stadig benytter Formen: »Ministeriet« og ikke den enkelte Ministers Navn.

Alt afhængigt af Monarkens Ønsker og Indstilling overlodes i øvrigt et stort Antal Sager til Kollegiernes Afgørelse. Der er ingen Tvivl om, at særlig Admiralitetet ved sin Myndighed og Saglighed i Realiteten øvede afgørende Indflydelse og i alt Fald virkede det neutraliserende mod for stor Impulsivitet. *)

En anden Fordel er, at en kollegial Behandling af Sagerne giver Anledning til, at samtlige Medlemmer

*) Anders Sandøe Ørsted udtalte saaledes: »I det uindskrænkede Monarki, hvor Ansvarlighed overfor Folket er erkendt, bliver den kollegiale Bestyrelsesform den mest betrykkende for Borgernes Rettigheder og Velfærd«.

faar Indblik i de forskellige Administrationsgrene og derved faar et samlet Overblik; dette modvirker, at den enkelte mangler Forstaaelse for Helheden og handler ud fra egocentriske Særinteresser.

En Mangel kan være, at en Forsamling ofte fristes til at beskæftige sig med Detailler, som Enkeltmand burde træffe Bestemmelse om. Dette medfører en Forsinkelse af Sagerne og et Kraft- og Tidsspild. Det bør derfor være en Forudsætning for en kollegial Overledning, at den som Helhed kun beskæftiger sig med de store Linier, overholdes dette, kan det tilmed være tidsbesparende at afgøre Sagerne ved samlede Møder frem for at de procederes til mundtlig eller særlig skriftlig Behandling mellem de forskellige Resorter.

Selv om Kollegiestyret var den almindelige Centraladministrations-Form i enevældigt styrede Lande, fordi den principielt holdt Kongen som den eneste Personlighed (*l'état c'est moi*), saa bestaar der ingenlunde nogen uadskillelig Sammenhæng mellem Enevælde og Kollegialstyre. Adskillige Lande har haft Enevælde og Ministerialstyre, medens andre Lande med fri Forfatning har bevaret kollegial Styrelse i Centraladministrationen, her behøver blot erindres om det britiske Admiralitet (board of Admiralty) eller om en Institution som den svenske Marinformvaltning. Vi ser ogsaa, at et ansvarligt Ministerstyre, som det faktisk var under Greve Danneskiold-Samsøe og hans Efterfølger Greve Danneskiold-Laurvig, paa gavnbringende Maade kunde kombineres med et Kollegialsystem, meget nær det Griffenfeldt havde tænkt sig. Kollegialstyret finder stadig sit Udtryk her i Landet, dels ved et mere eller mindre udpræget kollegialt Samarbejde mellem Departementerne, men navnlig deri, at alle vigtigere Sager henvises til Behandling i Kommissioner, hvor Sagerne behandles kollegialt, og som øver betydelig Indflydelse.

Det kan vel endda siges, at den demokratiske Tankegang ynder den Slags upersonlige Institutioner, der arbejder efter Forhandlingsprincippet. Men hvor Talen er om Paavirkning fra Udlandet, saa var det navnlig da Frankrig under Bonaparte som Førstekonsul ved Loven af 17. Februar 1800 afskaffede Kollegialsystemet og under Parolen »Unité et Hierarchie« gik ind for det rene Ministerialstyre, at Collegialstyret begyndte at vakle ogaa herhjemme.

Ligesom Hannibal Sehested og Griffenfeld (Schumacher) var Banebrydere for Collegialstyret, saaledes blev Struense — længe før Napoleon — det herhjemme for Departementalstyret. Struenses System, hvorefter der vel skulde være adskillige Departementer, men hvorefter disse efter bundne Bestemmelser *skulde* samarbejde »kollegialiter« i Hovedspørgsmaal, byggede en Bro imellem det rene Plenar-Kollegialsystem og det nye Departementalsystem. Meget i Struenses Tanker synes den Dag i Dag værdifulde. Karakteristisk for Struenses Opfattelse af Krav til Centraladministrationen er medfølgende den Dag i Dag *meget* lærerige Forskrift af 13. December 1770 til Collegiet (Bilag 3).

Men det er typisk dansk, at Overgangen fra det ene til det andet System, ligesom senere Overgangen til det parlamentariske Ministerialstyre, skete uden større Omvæltninger — evolutionært og ikke revolutionært, følgende med Tiden, loyalt og besindigt omstilledes Statsmaskineriet.

Da Frederik den VI som Kronprins overtog Regeringen i Kong Kristian den VII's Navn besluttede han sig til at være Præses for det nu samlede Admiralitets- og Kommissariats Collegium. Efter som Konge

at have overtaget Regeringen skrev han kort efter til Collegiet:

»Da vi allernådigst finder for godt at ville til sine Tider herefter som forhen i Egen Allershøjeste Person lede vor Admiralitets og Kommissariats Forhandlinger, saa byde og befale vi Eder til den Ende at lade Vor kongelige Stol staa i vor Forsamlingssal«.

I Kollegiet sad to militære og to civile Deputerede, og da Kongen (Kronprinsen) selv førte Præsidiet blev Collegiet en fuldt bestemmende Kommando- og administrativ Institution. Det virkede ogsaa med Dygtighed og Handlekraft f. Eks. under Krigen 1807—1814. Da Forbindelsen mellem Landsdelene var afbrudt under Kronprinsens Ophold i Holsten, flyttede Admiralitetet til Kiel, og en Kommandør (Kjerulff) beordredes til at overtage Kommandoen i København af Søværnet under de militære Deputeredes Fraværelse. Efter Krigens sørgelige Afslutning med Tabet af Norge trak Kong Frederik den VI sig mere ud af Søetatens direkte Ledelse og denne overlodes i stigende Grad til Admiralitetet. I de følgende Aar og til 1848 skete der ingen væsentlige Ændringer i Søetatens Overledelsesorganisation og omend Danmark i 1848 stod som en af de sidste Stater, som i Princippet havde bevaret det gamle Kollegiesystem, saa havde Paavirkningen ude fra og den politiske Udvikling i Landet samt de Begivenheder, der strømmede ind over dette, gradvist medført en Ændring hen imod det nye.

(forsættes)

Kongelig Instruks for Admiralitetet af 9. December 1679.

1) Admiralitetet skal have tilbørlig Inspection med Alt det, der angaar Søe-Etaten, og af yderste Evne befordre det, der kan være til dens Nytte og Forbedring. Rigs-Admiralen blev, formedelst sin høje Alder, fritaget for stedse at være i Admiralitetet.

2) Alle Søe-Etaten vedkommende Betjenter skulle indlevere rigtige Inventarie-Ruller paa det, der tilhører Søe-Etaten, til Admiralitetet.

3) Skulde der være nogen Forandring, som var nyttig til Kongens Tjeneste, skal Admiralitetet sørge for, at dette sker.

4) Det skal altid lade sig Flaadens Conservation, Forbedring, og Formerelse være magtpaaliggende og sørge for, at alle de kongelige Skibe stedse holdes i god Stand, at Flaaden forsynes med alle Fornødenheder og at hele Søe-Etatens Mandskab er tilstede paa sine bestemte Poster, saa at Kongen stedse kan vide med Vished, hvormange Søefolk, der ere i Tjenesten, dersom de skulde behøves i en Hast.

5) Admiralitetet skal føre Tilsyn med, at den Bogholder, der er ansat paa Holmen, gjør rigtig Afregning med alle Undergivne efter Reglementerne, samt at ingen Afregning gjøres med Nogen, som ei er tilstede eller er udkommanderet i Kongens Tjeneste.

6) Derfor paaligger det Admiralitetet tillige, med Bogholderen og Mynsterskriveren »flittigt« at mynstre Folkene og, naar noget Skib udgaar, da at have tilbørligt Tilsyn med, hvilken der gjøre Reisen med, for at Afregningen kan blive rigtigt udfærdiget derefter.

7) Naar Mynstring har fundet Sted, hvilket i det Mindste skal ske hvert Qvartal, skulde der udfærdiges rigtige Ruller, der maa underskrives af Enhver i Admiralitetet, som har været tilstede, og disse derpaa leveres til den vedkommende Commissarius, som skal udfærdige Afregningen efter § 5, og derefter skal Udbetalingen skee af den kongelige Ober-Zahlmester.

8) Udbetalingen, som sker i Banken, skal finde Sted i Overværelse af Admiralitetet, som skal paase, at Enhver faar, hvad han tilkommer.

9) Især skal Admiralitetet paase, at alle Fornødenheder, som anskaffes til Skibene eller Holmen, leveres af god Qvalitet og at der er det rigtige Qvantum paa de behørige Steder og have stadigt Tilsyn med, at de Betjente, som have dette under Hænderne, conservere dem og tage det i Agt.

10) Naar der behøves Noget ved Holmen, Tøjhuset, Proviantgaarden eller Bryghuset, hvor der stedse bør være Forraad af de til en Flaades Udrustning nødvendige Ting, som ej bedierves, da skal Admiralitetet besørge det contraheret og anskaffet for nøieste Pris og, hvis det er fordeeltigt, lade det afhente med de kongelige Skibe samt anvise Betalingen, som skeer af Ober-Zahlmesteren, naar de af underskrevne Contracter ere blevne opfyldte.

11) Admiralitetet skal have Opsigt med, at den Proviant, som vedkommende Betjenter udlevere, er forsvarlig og bliver rigtigt veiet og maalt.

12) Med Spiisningen, saavel i »Boeden paa Holmen« som paa Skibene, skal forholdes efter de foregaaende Anordninger og den bestemte Fart. Alle Skibe-, Proviant- og Bryghuus-Skrivere skulle aflægge behørig Troskabs-Ed, og der skal føres flittigt Tilsyn baade med dem og de andre Betjenter, at de udføre deres Embede tilbørligt.

13) Især bør Admiralitetet have tilbørlig Inspection med, at Haandværksfolkene og Dagløunnerne ved Holmen dagligt ere tilstede og kun forrette Kongens Arbeide, og at Bogholderen noterer, hvormange der har været, for at Betalingen kan skee hver ottende eller hver fjortende Dag derefter og overensstemmende med de af Mesterne underskrevne Specificationer, som nøiagtigt maae efterses.

14) Admiralitetet skal have flittigt Opsyn med, at Eqpipagemesteren forretter sit Embede paa behørig Maade og tilsee, naar Kongen befaler et nyt Skib bygget, at Alt det, der ifølge Eqpipagemesterens og de andre Mesteres Opgivelse behøves, straks bliver indkjøbt saa billigt, som muligt.

15) Admiralitetet skal ogsaa sørge for, at alle Søs-Etaten vedkommende Bygninger holdes i tilbørlig Stand, og at de nødvendige Reparationer skee med den mindst mulige Bekostning, samt at ingen andre, end de af Søs-Etaten, som bedst have fortjent det, og som trænge dertil, forundes at høre i Skipperboderne og de nye Boder.

16) Admiralitetet skal vaage over, at der ikke kommer andet end Kongens Gods i de kongelige Skibe, med mindre det skede til Tjenestens Nytte og Gavn, og det maa sørge for, at intet Skib, Fartøj eller andet Gods enten forkommer eller anvendes til andet

Brug, end til Kongens, og, naar det erfarer, at Sligt finder Sted, da straks melde det til denne.

17) Ved en duelig Officer skal Admiralitetet paasee, at Tønderne her paa Strømmen og Rheden, hvilke Magistraten underholder, udlægges paa de behørige Steder saaledes, at de store Skibe uden Fare kunne passere, samt at Havnen og Kanalerne conserveres og vedligeholdes, saa at de ei blive useilbare. Ligeledes skal Admiralitetet have Opsyn med, at ingen andre end kongelige Skibe ligge ved Holmen, Tøilhuset, Proviantgaarden og Bryghuset for at eqviperes, kjølhales eller fortømres.

18) De kongelige Skibe og Fartøier, som ikke udgaar i nogen Flaade eller Eskadre, men udsendes enten til Convoyer eller nogen anden Forretning, skal Admiralitetet give de fornødne Ordre og Søe-Passer, som skulde udfærdiges af Secretairen og underskrives af Admiralitetet under dets Segl, efterat det tilførn er meldt til Kongen. Secretairen skal holde rigtig Protocol saavel over dette, som over alle Justits-Sager.

19) Med Hensyn til Søe-Etatens Justits-Administration, skal Admiralitetet hver 1/4 eller 1/2 Aar udnævne een af de tilstedeværende Schouthynachter til Præsides i Underretten, som tilligemed en af Kongen udævnt Vice-Præsident skal forestaae Retten efter Søe-Artiklerne, ligesom hidtil. Denne Vice-Præsident skal forvalte alle Skifter for Søe-Etatens Betjenter og antage sig de Umyndige med Retfærdighed og Billighed. Med denne Vice-Præsident skal Admiralitetet føre nøiagtig Inspection, at han holder rigtige Skifteböger og tilhørligt tager vare paa sit Embede.

20) I alle de Sager, hvor der appelleres fra Holmens Ret til Admiralitetets-Collegiet, skal dette dømme, efterat General-Admiral-Lieutenant N. Juell, (da Kongen antager, at det vil blive Rigs-Admiralen for besværligt, stedse at besørge dette, og at han derfor gjerne vil fritages for det) har besørget den behørige Stevning. Admiralitetet skal i første Instans dømme i alle de Sager, som enten henvises til det af Kongen, eller angaae Kapere, Søe-Confiskationer og Priser. For at paaskynde saadanne Sager skulde de, som ville appellere til Høieste-Ret, udtage Stevning dertil inden 3 Maaneders Forløb, efterat Dommen er fældet. Skeer dette ikke, da skal Sagen være til Ende og maa ikke igjen optages uden Kongens Tilladelse dertil. For at de Umyndiges Sager kunne blive godt bestyrede, skal Admiralitetets-Collegiet have Opsyn med, at der ere gode Formyndere ved Søe-Etaten.

21) Admiralitets-Retten skal foruden Admiralitets-Medlemmerne

bestaae af Krigsraad Meyer og alle tilstedeværende Schouthynachter, som, naar de tilsiges, skulle møde.

22) Naar Kongen befaler Collegiet af afgive Betænkning over nogen Sag, skal Præsides eller den Næste i hans Sted sammenkalde Medlemmerne, som da skulle raadslaae derom, samt skriftligt afgive deres Mening, som tilligemed Protocollen derover skal affattes af Collegiets Secretair.

23) Efter Forretningernes Mængde skal Admiralitetet samles hver Mandag og Onsdag, een Gang om Ugen, hver fjortende Dag eller hver Maaned, og da heraadslaae om enhver Ting, som hører til Søe-Magtens og »Navigationens« Forbedring, og indsende en Forestilling til Kongen over det, som er af Vigtighed.

24) Collegiet skal føre tilbørligt Tilsyn med Qvæst- og Sygehuset samt deri liggende Patienter, og sørge for, at de Syge forsynes med det Nødvendige.

25) Det paalægges Admiralitetet at have Tilsyn med, at de Folk, som Stæderne og Landet skulle holde til Kongens Tjeneste, ere tilstede paa den bestemte Tid, Derfor skal det beordre dygtige Captainer til at paasee dette, indsende rigtige Ruller over dem og gjøre sig Umag for, at saa mange Matroser, som muligt, forskaffes og stedse holdes færdige til Kongens Tjeneste, samt undersøge, om der kan udfindes noget Bedre i denne Henseende for Tjenestens Befordring end det Bestemte.

26) Admiralitetet skal referere til Kongen det, der forefalder, forandres eller indrettes ved Søe-Etaten, og hver Maaned indlevere nøiagtige Extracter over den Tilstand, den er i, det, der behøves, hvormange Søefolk der ere ved Holmen eller andre Steder, hvilke Skibe der ere udkommanderede eller skulle løbe ud, hvilken Besætning der er med, endvidere hvilket Mandskab der bespises paa Holmen, hvilke Folk der har været til Arbeide i Maanedens Løb, og det, de havde udrettet. Ingen Officier maa ind-eller afsættes uden Kongens skriftlige Befaling. Overhovedet skal Admiralitetet indgive Beretning om de Ting, som det troer, at Kongen ønsker at vide, for stedse at kunne kjende Holmens og Søe-Magtens Tilstand og befale det Fornødne til Tjenestens Befordring.

Kongelig Instruks for de Deputerede for Søe-Etaten af 21. Marts 1685.

1) 2 eller 3 Gange ugentlig eller oftere, om det er fornødent, skulle de samles for at overlægge og raadslaae om Alt, som kan være til Flaadens og Søe-Etatens »Conservation«, Gavn og Bedste.

2) De skulle lade sig forelægge rigtige »Inventaria og Ruller« af vedkommende Betjenter over Alt, som er fornødent til at kunne decidere over det, der hører til den, »Inspection«, som hermed overdrages dem.

3) De skulle især lade det være dem magtpaaliggende, at Flaaden stedse er i saadan Stand, at den i 2 à 3 Maaneder kan udrustes til at gaae til Søs.

4) Derfor maac de sørge for, at der stedse er saa stort et Forraad af Ammunition, Proviant, Materialer og andre til Flaaden nødvendige Ting, som behøves til et Togt paa 7 Maaneder

5) For at Flaadens Skibe lillige med alt Tilbehør stedse kunne holdes i god Stand, skulle de sørge for at have det Fornødne til de nødvendige Reparationer.

6) Naar Kongen bestemmer, at der skal bygges nye Skibe, og de have erholdt Fortegnelsen paa alle dertil udkrævede Materialier, da skulle de sørge for, at Alt, som behøves dertil, bliver saa betids anskaffet, at Bygningen kan blive færdig til behørig Tid.

7) De skulle vaage over, at alle Søe-Etatens Betjenter bestyre deres Embeder tilbørligt, og at Enhver er paa sin bestemte Post, for at de stedse kunne være sikre paa, hvem der er i den kongelige Tjeneste, og at Enhver er at finde, hvor han skal være, dersom han hurtigt behøvedes.

8) Derfor skulle de altid enten selv eller ved Vedkommende især saasnart noget Skib gaar ud eller kommer hjem, lade mynstre for at de stedse kunne vide Af- og Tilgangen, og derefter besørge Afregningen rigtigt opgjort.

9) General-Mynstringen skal skee af dem selv hvert $\frac{1}{4}$ Aar (naar ingen Flaade er i Søen), og efter denne skulle Rullerne udfærdiges,

og, naar de ere underskrevne af dem, da overleveres til den, som skal gjøre Afregningen.

10) At Udbetalingen nøjagtigt efter Reglementerne, skulle de vaage over.

11) Den skal endvidere skee af Ober-Zahlmesteren efter de Deputeredes Assignment, hvilke skulle underskrive denne, naar Bogholderen har attesteret dens Indførelse i Protocollen.

12) Udbetalingen til Mandskabet skal finde Sted paa Banken, hvor de Deputerede da skulle være tilstede og sørge for, at Alt udføres rigtigt og tilbørligt.

13) Der maa ei skee nogen Udbetaling til Nogen, som ei er anført i Søe-Etatens Reglement, uden Kongens specielle Ordre, hvilket da maa bemærkes i Regnskabet, for at man kan vide, hvorefter Udbetalingen er skeet.

14) Især skulle de paasee, at der leveres et rigtigt Quantum, Maal og Vægt af de nødvendige Ting, saavel som at Alt er godt og forsvarligt, at det skeer paa sit rette Sted efter behørig Besigtelse, og at Alt conserveres vel.

15) De skulle af og til eftersee, om dette Sidste er skeet, og om der er det Quantum, som er angivet i Extracterne og Regnskaberne.

16) De maae under ingen Omstændigheder og under Kongens høieste Unaade, hverken selv, ei heller indirecte, have Deel i nogen Leverance af de Fornødenheder, som efter nøieste og bedste Kjøb maae anskaffes til Flaadens Udrustning. De skulle selv underskrive de Contracter, som oprettes, og lade dem paategne og indføre i Protocollen af Bogholderen, som, naar Leverancen er skeet, bemærker dette derpaa; hvorefter Anviisningen til Udbetaling ved Ober-Zahlmesteren bemærkes paa samme Contract, som med de vedhæftede Qvitteringer forblive ved dennes Regnskaber.

17) Da Kongen for Fremtiden kun vil lade store Maste-Træer og stort Tømmer hente med sine egne Skibe, som formedelst deres Størrelse ere »uomgiengelige«, og afskaffe alle Koffardie-Skibe, som ikke ere nødvendige til Flaadens Brug, naar den er udrustet, saa skulle Leverancerne, naar disse sluttes, altid contraheres saaledes, Leverandeurerne aflevere Varerne paa det anordnede Sted. Kan dette ikke betinges, da skulle de Deputerede itide sørge for at fragte de fornødne Skibe til at afhente Varerne.

18) De skulle føre nøjagtigt Tilsyn med Proviantgaardens, Bageriets og Bryghusets Betjenter, at der udleveres det rigtige Quantum Proviant til Skibene, Maanedes-Kosten og Spiisningen i »Boden paa Holmen« og at denne er forsvarlig og god.

19) Da nogen Capitainer, uden at modtage Provianten, have ud-

stædt Qvittering derfor til vedkommende Betjenter, hvoraf følger, at Skibet kommer tilkort, og Kongens Tjeneste derved lider, saa skulle de Deputerede, for at hemme sligt Underslæb, ikke alene advare vedkommende Betjenter, at de ei herefter under deres Æres og Embedes Fortabelse maae gjøre dette, men endog, saasnart de have udleveret de befalede Ting, melde det, og saavel Capitainerne, som Provians-Skriveren skulle skriftligt opgive det Quantum, der er taget ombord, saa at man stedse kan vide, for hvor lang Tid ethvert Skib er provianteret.

20) Spiisningen saavel ombord i Skibene som »i Boden« skal skee efter den forhen udstædte Fart, og de Deputerede skulle sørge for, at Ingen, som ikke er tilstede, anføres, som om han fik Proviant, og at de derved ansatte Betjenter, der maa aflægge tilbørlig Troskabs-Ed, forvalte deres Embede ærligt og redeligt.

21) Især maae de have Tilsyn med, at Haandværksfolkene paa Holmen stedse ere tilstede og der ei forette Andet end Kongens Arbeide. Der skal holdes nøiagtig Bog over, hvormange der daglig møde, og saavel efter disse som efter Vedkommendes Attester skal Betalingen skee hver 8. eller 14. Dag. Det maa især bemærkes, at de Udeblivendes og deres Løn, som snige sig fra Arbeidet, bliver formindsket derfor.

22) Med Værkstederne skal Admiralitetet for Fremtiden aldeles Intet have at gjøre, men det, som behøves til Flaadens Brug, skulle de Deputerede anordne; dog skal Admiralitetet have Tilsyn med, at Alt forfærdiges forsvarligt og efter den bestemte Model.

23) De Deputerede skulle ogsaa sørge for, at der i Værkstederne paa Holmen arbeide dygtige Svende, som have det befalede Lærebrev, at Mesterne ikke indsnige nogen Læredreng under Navn af Svend, at de omgaaes ærligt med alle Materialier, som leveres dem, at Folkene, især Daglønnerne, arbejde flittigt, samt at Intet udbetales dem uden tilbørligt Beviis for deres Arbeide, og derfor skulle de Deputerede enten selv eller lade Eqpipagemesteren hyppigt eftersee, om det udrettede Arbeide staaer i Forhold til deres Løn. De skulle ogsaa have Tilsyn med, at Mestrene hver Aften, naar de gaae fra Arbeidet, levere alle Nøglerne til Værkstederne til Eqpipagemesteren og hos ham igjen modtage dem om Morgen.

24) Arbeidet skal saa meget som muligt, accorderes med Mestrene, naar Materialierne leveres dem, for at intet Underslæb skal finde Sted ved Daglønnen.

25) De skulle sørge for, at Eqpipagemesteren forretter sit Embede tilbørligt, og at han stedse erindrer, hvad som behøves til Flaaden. For at Alt kan anskaffes i rette Tid, og for at saavel de, som han,

stedse kunne kjende alle Materialiernes Tilstand, skulle de tilholde Material- og Tømmerskriveren straks at udfærdige en udførlig Inventarie-Liste over det, der nu haves i Forraad, og levere den til Eqvipagemesteren samt siden hver Morgen skriftligt melde ham det, der Dagen i Forveien er modtaget.

26) De skulle føre Tilsyn med, at Søe-Etatens Bygninger holdes i god Stand med den mindst mulige Bekostning, samt tilligemed Admiralitetet sørge for, at ingen andre end de, der have fortjent det, og som kunne forrette Kongens Tjeneste, faae Bolig i Nyebo-der.

27) De skulle ogsaa sørge for, at intet af Kongens Gods forkommer eller udlaanes uden kongelig Tilladelse.

28) Naar noget skib udsendes, for at hente Tømmer eller anden Last, da skulle de paasee, at der ei indtages andet end Kongens Gods, og at disse Skibe ikke indsmugle eller borttage Noget fra Holmen. Skulde de enten mærke Sligt, eller at nogen af Søe-Etatens Betjenter ikke forvalter sit Embede forsvarligt, da maae de melde det til Kongen, som vil anordne det Fornødne desangaaende; men skulde der i Kongens Fraværelse finde grovt Underslæb Sted, som ikke taaler nogen Opsættelse og hvortil der ikke kan indhentes Kongens Ordre, da skulle de tilsige Fiskalen, for at han kan tiltale Vedkommende efter Artiklerne.

29) De skulle føre Opsyn med Qvæsthuset efter den udstædte Fundats.

30) De skulle eftersee og revidere Inventariet ved Holmen, Tøi-huset, Proviantgaarden og Bryghuset, for saavidt Søe-Etaten angaaer, for at det Ubrugelige kan adskilles fra det Gode, og for at der ikke skal være Noget, som ei er brugeligt for Flaaden.

31) Det er de Deputerede tilladt at gjøre Forandringer i de nu bestaaende Indretninger, naar de kunne føre til Kongens Fordeel og Tjenestens Befordring, og de skulle meddele alle Vedkommende Instructioner, som de maae paasee overholde.

32) De skulle ideligen melde til Kongen det, der forefalder ved deres Forretninger, og maanedligt eller i det Mindste hvert Qvartal indgive noiagtige Extracter over Søe-Etaten, saa at denne kan være i Stand til at vide, i hvilken Tilstand den er. Dersom de vide nogen Forbedring, da skulle de indstille det til Kongen og iøvrigt forholde sig saaledes, at de kunne forsvare og være det bekjendt.

Under den 13. December 1770 erholdt Collegierne en Forskrift:

At det er min alvorlige Vilje, at Forretningerne i alle mine Collegier og Departementer bliver besørgede i den bedste Orden og derved med Alvor, Iver og Eftertryk, — dette giver jeg Admiralitets og General Commissariats Collegierne herigennem til Kende til Efterretning og videre Foranstaltning.

1) At alle Sager bliver refereret kort og klart og fremsat udskilt fra hinanden ikke ledsaget af Betænkninger med vigende og tvetydige Meninger, men at Admiralitets- og General Commissariats Collegierne altid tydeligt giver mig deres Mening til Kende og betjener sig af saavel bestemte Udtryk som af Hurtighed i Ekspeditionen, saavidt Forholdene ikke taler derimod.

2) Jeg ser gerne at ethvert Medlem af mine Admiralitets- og General Commissariats Collegier i Tilfælde, hvor han ikke føler sig i Overensstemmelse med de øvriges Betænkninger, tager Særvotum stemmende med hans Overbevisning og Kundskab. Et frimodigt aabenhjærtigt Sprog hos enhver af mine Embedsmænd i tjenstlige Anliggender vil altid høre mig.

3) Kun i ganske særlige Tilfælde skal Admiralitets- og General Commissariats Collegierne handle som Undtagelse og Dispensation fra Love og Forordninger, da jeg vil at disse følges og udøves punktlig og uden Persons Anseelse for at de ikke skal svækkes i Kraft eller ved utidige Hensyn. Men i Fald der forefindes Forordninger og almindelige Resolutioner, som med Ret og Billighed eller som iøvrigt for den almene Vels Skyld fordrer hyppige Afvigelser, da forventer jeg til disses Ophævelse, Indskrænkning eller anden Bestemmelse mine Admiralitets- og General Commissariats Collegiers Forslag.

4) Hvor det skorter paa Grundsætninger og Reglementer hvorefter enkelte Tilfælde kan bedømmes, reguleres eller afgøres, da maa saadanne efter at være velovervejede udarbejdes, fastsættes og mig til Approbation forelægges.

5) Mine Departementer og Collegier maa ikke trække hele den

detaillerede Del af Administrationen til sig, den tilfalder kun Overledelsen. Ledelsen og Afgørelsen af de Sager som er bestemt ved Love og Forordninger paahviler dem, som har Oversigt med de forskellige Distrikter, og til dem maa Departementet overlade disse Sager, Deres Pligt er det at sørge for at disse Forordninger efterkommes. Herfor skal de staa til Ansvar og de skal vaage over, at de udøves med Streghed og uden Persons Hensyn. Denne min Villie skal Admiralitetets og General Commissariats Collegierne og de øvrige, hvem dette angaar og som staar i Forbindelse med Administrationen, følge og endvidere ihukomme, at ingen Sag henligger eller trækker i Langdrag, men at alle fuldendes og udfærdiges i den rette Orden og uden unødig Tøven.

Og ved Aarets Slutning forventer jeg en Indberetning fra mine Admiralitets og General Commissariats Collegier, om hvem af deres underordnede, der har udvist særlig Flid og Iver i min Tjeneste og om dem, der har gjort sig skyldig i Uefterrettelighed.

Nogle betragtninger vedr.
»The Royal Artillery« ved København 1801.

Af kontreadmiral E. Briand de Crèvecoeur.

I tidsskriftets februarhefte har kommandør H. J. Rasmussen i oversættelse fra Engelsk bragt en artikel fra det engelske tidsskrift »The journal of the Royal Artillery« vedr. The Royal Artillery's deltagelse i slaget på reden den 2. april 1801, i hvilken artikel forfatteren fremsætter den antagelse, at den virkelige grund til, at den danske kronprins accepterede de britiske betingelser, lå i truslen om et bombardement af København, samt at byen allerede under selve slaget skulle have været udsat for en meget ødelæggende virkning fra de af Royal Artillery betjente morterer i bombarderfartøjerne. Hertil har orlogskaptajn Saabye, også i dette tidsskrifts februarhefte, knyttet nogle bemærkninger og berører herved også spørgsmålet om de uheldige danske kommandoforhold under slaget samt kronprinsens indgriben i dettes gang uden, som det almindeligvis påstås, at have haft kontakt med den kommanderende på kamppladsen, Olfert Fischer, eller at have rådført sig med ham, da han skulle tage stilling til Nelsons brev. Den engelske artikel og orlogskaptajn Saabyes bemærkninger giver mig anledning til følgende betragtninger.

Til belysning af selve kampens hovedbegivenheder kaster den engelske artikel, således som orlogskaptajn Saabye også udtaler, ikke noget nyt lys, idet den nær-

mest synes at have interesse for de britiske Royal-Artillery-regimenter- eller batterier. Disse sidste, de såkaldte bombarderfartøjer, fik nemlig lige så lidt som de danske kanonbåde, der på et vist tidspunkt under slaget af Olfert Fischer var beordret ud for i læ af den danske kamplinie at bombardere den engelske, nogen som helst betydning for slagets gang. Nelson omtaler dem kun ganske kort i sin rapport af 3. april 1801:

»Bombarderskibene blev beordret til at indtage deres pladser tværs af Elephant, og de kastede nogle granater ind i arsenalet«.

Da der imidlertid fra dansk side intet som helst er fremkommet om, hvorvidt disse granater, som Nelson kun kan have haft vished for, at de var kastet, har nået deres mål, endsige øvet nogen som helst virkning, kan dette moment derfor ikke have influeret på kronprinsens beslutning.

Om de engelske bombarderfartøjer ved en eventuel genoptagelse eller fornyelse af kampen havde kunnet komme til at yde nogen virksom indflydelse ved et bombardement af selve byen er vanskeligt at sige. Dels var, som orlogskaptajn Saabye også gør opmærksom på, det faste kystforsvar samt Billes eskadre og kanonbådsflotillen stadig intakte, og dels ville bombarderfartøjernes anbringelse i stilling med den nødvendige artilleristiske understøttelse have krævet en forcering af Parkers store, dybtstikkende linieskibe, enten forbi Trekroners stærke og endnu uskadte batterier eller gennem det af Nelson benyttede Hollænderdyb. Den forsigtige Parker ville næppe selv under de givne omstændigheder have dristet sig til nogle af disse skridt og vel næppe heller have følt sig særligt opmuntret til i givet fald at beordre eller tillade Nel-

son at foretage en gentagelse af dennes første mislykkede forsøg. Nelson selv derimod var sikkert gerne gået på den een gang til, men han var nu engang kun »second in command«. At en sådan forcering, hvis den desuagtet var blevet forsøgt og var lykkedes, og bombarderfartøjerne, støttet af linieskibene, var blevet opankret i Kongedybet ud for Holmen, hvor hele den danske flåde lå sammenstuvet under ekvipering, kunne være blevet skæbnesvanger for de danske og ført til et afgørende resultat for Englænderne, må vist derimod indrømmes.

Om sådanne overvejelser har været afgørende for kronprinsen, da han imødekom Nelsons henstilling om at afbryde kampen, er en sag for sig og vil vanskeligt kunne bevises. Det er dog sandsynligt, at andre momenter har været afgørende for hans beslutning.

I denne forbindelse har spørgsmålet været rejst om berettigelsen af kronprinsens indgriben i slagets gang. Man har fundet det besynderligt, at han som landets regent fra sin tilbagetrukne plads bagved kamplinien, hvorfra han på grund af afstanden og kanonrøgen umuligt kunne have noget overblik over kampsituationen, gav ordre til at standse kampen, uden i forvejen at have sat sig i forbindelse med den kommanderende på stedet, Olfert Fischer, hvilket man har bebrejdet ham.

Hertil kan imidlertid siges, at kronprinsen ikke alene formelt som landets regent var øverste krigsherre til lands og til vands, hvilket betød mere dengang end nu, men også reelt havde tiltaget sig den øverste direkte kommando over forsvaret af den fæstning, der blev angrebet af fjenden. Kronprinsen var og havde i en længere årrække været aktiv præsident i admiralitetet og var således flådens øverste chef, foruden at han fra den 26. marts, hvor fæstningens militær-

guvernør, general baron Gersdorff, var blevet afskelliget, og indtil den 2. april incl. selv personlig havde ført befalingen som militærguvernør (kommandant) i læstningen, under hvis samlede forsvar defensionen indgik som et led. Man kan diskutere, om kronprinsen i sin stilling som landets overhoved i det hele taget burde have tiltaget sig en sådan kommando; men da han nu en gang havde gjort det, havde han i enhver henseende fuld og retmæssig adkomst til at gribe direkte ind i slagets gang, og derunder at træffe beslutning om dets afbrydelse, ligesom det også tilkom ham at træde i direkte forhandlinger med den fjendtlige øverstkommanderende. Men spørger man så! havde det da ikke været rimeligt og tillige hensynfuldt overfor Olfert Fischer, om kronprinsen forinden havde indhentet dennes bedømmelse af kampsituationen?

Hertil er imidlertid at svare, at kronprinsen efter al sandsynlighed har været fuldtud klar over denne; thi man må vel gå ud fra, at Olfert Fischer, når han fra Trekroner, hvorfra han førte kommandoen fra ca. kl. 2 e.m., sendte sin personlige adjutant ind til kronprinsen, var det vel næppe alene for at rekvirere forstærkning til batteriet — det kunne være gjort ved et almindeligt bud — men vel nok så meget for at sætte den øverstkommanderende, kronprinsen, ind i den militære situation på kampfronten, der på det tidspunkt var alt andet end lys for de danske, og sikkert heller ikke af Fischer, der efter alt at dømme ikke var nogen stor optimist, er blevet fremstillet som sådan.

Hele fronten sønden for batteriet var oprevet, skibene sønderskudt eller erobret af Englænderne, farvandet fuldt af drivende og brændende vrage samt af fartøjer med sårede, døde og flygtende danske besætninger fra blokskibene, samtidig med at Parkers division nærmede sig. Hertil kom, at Olfert Fischer, der

to gange havde måttet flytte sin stander fra et sønder-skudt skib, var ret medtaget af sine sår og næppe har været upåvirket af de overvældende indtryk, som det blodige slag må have øvet på ham, ikke mindst ved at være vidne til det store mandefald blandt hans tapre folk, der for en del var kommet ombord lige fra gaden for at kæmpe mod Nelsons trænedede og vel-disciplinerede skibsbesætninger.

Vel var Nelsons skibe også ilde tilredt og flere af dem på grund — omend de fleste grundstødninger, på et vist tidspunkt 7, hvoraf de to engelske admiral-skibe, først fandt sted på et senere tidspunkt efter at kampen var ophørt — men Parkers 7 friske linie-skibe, hvoraf 2 tredækkere, foruden de lettere engelske stridskræfter var under opsejling. Og havde Englænderne een gang kunnet komme ned i Kongedybet, kunne dette vel også gentages senere, særligt efter at hele den danske sydfront nu var tilintetgjort. At Olfert Fischer i alle tilfælde også har beskæftiget sine tanker med muligheden af et bombardement af hovedstaden fremgår af den iøvrigt noget uklare passus i hans skrivelse af 28. nov. 1802 til kronprinsen, hvori udtales:

»jeg og enhver kyndig mand, som vejledes af billighed, må tilstå, at man endog med positivt vished kunne indse og vide: Det en fjende, der havde udstået en bataille, som den af 2. april, der havde ødelagt den danske defensionslinie sønden for Trekroners batteri, derefter forlangt våbenstilstand, — den skulle af blot overmod, uden nytte, forny en bataille for om muligt at tilintetgøre batteriet, et værk, som på ingen måde kunne lægge hindringer i vejen for hans egentlige hensigt, at bombardere byen«.

Selv om kronprinsen måske ikke selv i sin stillingtagen til Nelsons note har ladet sig lede af truslen fra de engelske bombarderfartøjers 14 morterer, er der dog næppe tvivl om, at fremstillingen af den militære situation på kampfronten, bragt ham af Olfert Fischers adjutant, er indgået i hans overvejelser og har haft en vis indflydelse på hans beslutning om at afbryde kampen og indlede underhandlinger med Parker om en våbenstilstand; men andre hensyn i så henseende, særligt af politisk art, har sikkert også gjort sig gældende og har måske endog været de overvejende. Herom har jeg i min bog om Olfert Fischer anført følgende:

»Kronprinsen har mulig også ment, at vi nu havde ydet vort til den fælles sag, hvor vi på en vis måde var blevet ladt i stikken af vore forbunds-fæller og havde måttet optage kampen alene. Da denne nu heller ikke drejede sig om landets selvstændighed, men kun om et princip, som vi ret modvilligt var blevet tvunget til at gå ind på at forsvare — og havde gjort det på en ærefuld måde og under store ofre af menneskeliv — kunne vi derfor med god samvittighed indstille kampen, selvom det skulle ske på bekostning af den idé, der lå til grund for det væbnede neutralitetsforbund.

Herved blev der også åbnet os en mulighed for at få vore kolonier og de af Englænderne beslaglagte skibe tilbage samt at genoptage vor udbytterige søhandel, der var blevet lammet af den engelske sømagt«.

At kronprinsen skulle have truffet sin skæbnesvangre beslutning af mangel på omtanke og koldblodighed samt uden at lytte til råd fra sine nærmeste sagkyn-dige, men ladet sig skræmme af sin modstanders

meningsløse trusler, der iøvrigt fandt alt andet end bifald i det engelske admiralitet og i den engelske offentlighed, forekommer mig derfor lidet troligt. Vel er dette blevet sagt om kronprinsen, at han kun var middelmådigt begavet, men dette opvejedes ved en stærk karakter og viljekraft, idet han var blevet modnet i en ung alder, hvor han under vanskelige forhold med splid og intriger indenfor kabinettet og hoffet havde overltaget regentskabet over de to riger efter sin sindssyge fader. Han havde tilmed fået en omhyggelig men streng opdragelse og var blevet politisk skolet af mænd som A. P. Bernstorff. Hans evner har vist heller ikke været slet så ringe, som man i almindelighed har troet. I alle tilfælde får man indtrykket af ved at læse Nelsons beskrivelse af sin forhandling med kronprinsen i hans brev af 4. april 1801 til den engelske premierminister Addington, at kronprinsen meget vel forstod, hvad det hele drejede sig om, samt at han på en myndig og værdig måde havde forhandlet med den berømte engelske admiral, der iøvrigt i sine indberetninger og breve altid udtalte sig om ham med den største agtelse og respekt.

Man må derfor slutte, at kronprinsen tog sin skæbnesvangre beslutning hin 2. april 1801 med modent overlæg og i fuld bevidsthed om sit ansvar; thi foruden at være orienteret om den militære situation af Olfert Fischers adjutant, således som ovenfor påpeget, har kronprinsen ganske sikkert, inden han tog beslutningen, drøftet hele situationen, også den politiske, med sine nærmeste omgivelser. I henhold til »Meddelelser fra Krigsarkiverne« var kronprinsen foruden af sin militære stab omgivet af spidserne for de forskellige administrations- og styrelsesgrene, deriblandt sandsynligvis udrigsministeren og admiraliteles medlemmer, hvilke sidste næppe er blevet siddende omkring

det grønne bord i admiralitet, medens kanonerne drøede på reden, og hele hovedstadens befolkning var på benene for at overvære det storslåede og frygtelige skue, der så at sige foregik lige udenfor dets vinduer.

Den engelske artikel, der har givet anledning til ovenstående betragtninger, giver iøvrigt en meget objektiv skildring af det politiske grundlag for den engelske flådeekspeditions afsendelse til Norden, af den engelske flådes operationer forinden slaget samt af selve dette. Den har særlig interesse for danske læsere derved, at forfatteren i modsætning til de fleste engelske nelson-biografer, der søger at forherlige den engelske nationalhelt, ofte noget på bekostning af hans modstandere og den fulde historiske nøjagtighed, intet stikker under stolen med hensyn til den store knibe, den engelske admiral var kommet i, og som han ved sin lidt usmagelige og let gennemskuelige krigslist søgte at redde sig ud af.

Ved anstillelsen af sine hypoteser synes forfatteren imidlertid i nogen grad at være på gyngende grund og at have ladet sig lede af lidt for ensidige betragtninger; men dette skyldes måske, at man i det hele taget ved de engelske bearbejdelser af slaget på reden ikke tilstrækkeligt har interesseret sig for eller været opmærksom på, hvad der herom er fremkommet i danske kildeskrifter.

Artiklens fremkomst her i tidsskriftet samt de dertil af orlogskaptajn Saabye knyttede bemærkninger har imidlertid atter bragt liv i diskussionen om det for os så mindeværdige slag, hvilket man må hilse med glæde, særligt nu da vi snart står overfor at skulle fejre 150-årsdagen for dets afholdelse.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

England.

Sænkningen af »Truculent«.

Alvorlig reprimande til Lt. Bowers.

Referat af vidneforsel i krigsretten.

En marine-krigsret samledes i går til møde i Chatham for at dømme i sagen mod lieutenant Charles Phillip Bowers, R.N., chef for ubåden »Truculent«, anklaget for »ved skødesløshed eller ved fejl at have mistet sit skib«, eller subsidiært for »ved skødesløshed eller ved fejl at have sat sit skib på spil«.

Retten bestod af søofficerer med captajn R. S. Warne, R.N. som præsident, captain (S/M) H. Browne som anklager og captain A. R. Kennedy som forsvarer. Lt. Bowers erklærede sig uskyldig på alle punkter.

Anklageskriftet, underskrevet af capt. Browne, beretter, at 12. januar var »Truculent« uddykket på vej fra ubådsøvelsesområdet ved the Nore til Sheerness. Den stod ind i Themsmundingen gennem Princess Channel og holdt derefter på kurs 280 mellem Red Sand Grunden og Shivering Sand Fort ind i Oaze-dyb. I Oaze-dyb blev kursen ændret til 261^o for at passere mellem sømærket South Oaze og radar-tønden k. 4. Farten gennem vandet var mellem 9 og 10 knob.

Da den var på denne kurs blev — kort før kl. 19 — S/S Divina's lanterner observeret en smule om bagbord — efter al sandsynlighed på ca. 2 miles afstand — af vagtchefen lt. J. N. Humphry-Baker samt også af anklagede. Lt. H.-B. beskriver disse lys som et grønt lys med et hvidt lys over og tilvenstre for dem, et rødt lys under og tilhøjre for det hvide lys og et andet rødt lys under det røde lys og tilhøjre for dette.

Både lt. H.-B. og anklagede var i tvivl om betydningen af disse lys og sendte bud efter en håndbog i sømandskab for at kontrollere dem. Til trods for sin tvivl beordrede anklagede en drejning på 20^o til bagbord, men ændrede ikke farten. Fra dette øjeblik blev alle ordrer vedr. skibets manøvrering givet af anklagede.

Ordren »støt på 239^o« blev nu givet, men før rorgængerens havde støttet helt, blev ordren »bagbord 30^o« givet. Da skibet havde drejet

ømtrent 10° mere til bagbord, beordredes »midtskibs«. Anklagede synes nu for første gang at have opfattet, hvor faretruende situationen var for hans skib.

Han kommanderede »stop begge maskiner« ca. kl. 1903. Maskin-telegraferne blev sat på »stop« af lt. H.-B., som forklarer, at »Divina« nu nærmede sig i mindre end en kabellængdes afstand i pejling »grøn 40°«, medens »Truculent« befandt sig ca. 5° på dens styrbords bov.

Kort efter at have beordret »stop begge maskiner«, gav anklagede ordrene: »styrbord 30°«, »fuld kraft bak« og »luk vandtæt overalt«. Ordren »styrbord 30°« blev adlydt, men motorerne bakkede ikke. Umiddelbart efter udgivelsen af disse ordrer ramte »Divina« ubåden foran den stb. hovedballast-tank i en vinkel på ca. 80° om stb. Anklagede kommanderede nu »stop begge maskiner«; 20—30 sekunder senere kom »Truculent« løs fra »Divina« og sank. »Truculent« havde ingen lydsignaler afgivet.

Uanset »Divina«s bevægelser beror anklagen for skødesløshed på a) at chefen, da han så »Divina«s lanterner, som inkluderede »et dampskib under gang«, drejede han til bagbord, tværs over sejllobet og på tværs af »Divina«s kurs, — skønt søvejsreglerne kræver og de navigatoriske forhold tillod, at »Truculent« holdt sin kurs — og derved udsatte skibet for fare; b) at han, skønt »Divina« må have været i nærlig konstant pejling efter »Truculent«s drej til bagbord, og skønt han stadig var i tvivl om betydningen af »Divina«s lanterneføring, ikke mindskede eget skibs fart, før sammenstødet var uundgåeligt; c) at han ikke lod afgive lydsignaler.

Lt. H.-B. beskrev — efter at have forklaret detaillerne for »Truculent«s bevægelser — de lys, som han selv og anklagede havde observeret og deres diskussion om, hvad de betød. Anklageren spurgte ham, om den observerede trekant af lys kunne tillægges nogen anden betydning end den, at de hidrørte fra et dampskib under gang med kurs imod ubåden, selv om andre lys sås i forbindelse med de førstnævnte, men svaret kunne ikke opfattes af tilhørerne.

Da ordren »20° bb« blev givet, forklarede vidnet, kontrollerede han i søkortet, at der var vand nok og søgte derefter forgæves i sømandskabsbogen for at finde ud af, hvad lysene betød. Da ordren »stop« blev givet sprang han til telegraferne og satte dem på »stop«. Samtidig så han over sin venstre skulder »Divina« ret forud ca. 2 kabellængder borte. De følgende kommandoer faldt alle inden for det næste minut.

Lt. H.-B. fortsatte: »Omtrent samtidig blev vi ramt på styrbords

side og tog en svær overhaling til bb. Det forekom mig, at vi blev fastholdt i denne stilling i 15—20 sekunder, hvorefter vi tog endnu en overhaling til bb og kom klar. Stævnen sank, og chefen gav øjeblikkelig ordre til at gå ned om læ. Udkiggen kom ned og lt. Frew var i overkant af lugen, da vandet stod ind over broen, og vi sank 4—5 sekunder efter, at vi var kommet fri af »Divina«. Jeg blev suget ned med båden og kom derefter op til overfladen«.

Det var hans opfattelse, at »Divina« var drejet til stb. efter at de først havde fået den i sigte. Sublieutenant A. Frew afgav bekræftende vidnesbyrd.

Lt. D. A. Wiltcher, H.M.S. »Cowdray«, som er navigationsofficer, fremlagde en »U-bådsordre«, som pålægger ubåde en særlig forsigtighed ved sejlads om natten, fordi sandsynligheden for alvorlige følger af kollisionstilfælde er stor. Som svar på capt. Kennedy's spørgsmål, citerede han fra sømandskabsbogen den artikel, der angiver, at et skib, der er beskæftiget med reparation eller adlægning af kabler, og som gør fart, vil set fra stb. side vise 3 lys lodret over hinanden: — rødt — hvidt — rødt — samt den grønne stb. lanterne.

Han oplæste også noten til art. 21 i de internationale søvejsregler, at »når som følge af usigtbart vejr eller andre årsager, det skib, som skal holde sin kurs og fart, anser kollision for uundgåelig, skal det manøvrere på sådan måde, som bedst tjener til at undgå kollision«.

»Truculent«s maskinmester, lt. (E) J. E. Stevenson, som tilfældigvis var på broen, da sammenstødet skete, beskrev også »Divina«s lys. Maskinist F. Mossman og matros Cheriton, rorgængereren, som var om læ afgav bekræftende vidneudsagn om ordrerne til maskiner og ror.

Lt. Bowers forklarede i sin forsvarstale, at efter at have sat kursen til 263° for at gå gennem Oaze-Dyb havde han 2 gange måttet ændre kurs for at gå klar af udgående skibe, 1. gang til bb. og 2. gang til stb.; efter sidstnævnte kursændring satte han kursen til 261° for at gå klar klods til South Oaze Bank. Da han observerede »Divina«s lanterner, blev han klar over, at de kunne tilhøre et skib under gang, som havde »Truculent« ret for eller et eller andet skib til ankers i løbets nordside. Han anså det for uklogt at dreje styrbord over af hensyn til grundene eller at stoppe af hensyn til tidevandsstrømmen. Han drejede derfor bb. over, idet han skønnede, at afstanden til »Divina« var ca. 3 miles.

Det næste han erindrede, var, at »Divina«s grønne lys forsvandt, og næsten samtidig fik han skibets silhuet i sigte og blev klar

over, at afstanden var meget kortere end antaget. Han gav ingen lydsignaler, fordi han var helt optaget af at manøvrere ubåden, og håndtaget til sirenen gik meget tungt. Han fremlagde en skitse over »Truculent«s bevægelser, som viste, at begge skibe befandt sig godt ovre i nordsiden af løbet, og at hvis »Divina« havde holdt sin kurs, ville »Truculent« være gået godt klar af den.

Sagkyndigt vidneudsagn blev fremlagt for at bevise, at den for muddermaskiner foreskrevne lanterneføring kan se ud som de fra »Truculent« observerede lys, og at det ville være uklogt at dreje ud af sejllobet.

I sit forsvar hævdede capt. Kennedy, at lt. Bowers under de givne omstændigheder havde handlet fornuftigt og med dygtighed.

Det ville have været dårligt sømandskab at gå ind over Oaze Bank eller forblive stoppet tæt ved denne uden at have en bedre pladsbestemmelse, end den, det hidtil havde været muligt at opnå. De lanterner, han havde set — som ikke burde have været vist i dette farvand — var usædvanlige; hvis de tilhørte et skib, der styrede lige imod ham, havde dette skib ingen ret til at være, hvor det var, og stillingen ville blive farlig, hvis han stoppede lige i dens kurslinie. Capt. Kennedy hævdede derfor, at drej til bb. var den korrekte manøvre. »Truculent« gik ikke på noget tidspunkt for boven af »Divina«, og der foreligger intet vidnesbyrd om, at »Divina« på noget tidspunkt så ubådens røde lanterne.

Efter 11½ times overvejelser frikendte retten lt. Bowers for »ved skødesløshed eller ved fejl at have mistet sit skib«, men fandt anklagen om at have sat skibets sikkerhed på spil (hazarding) for bevist, idet han — til trods for at de observerede lys indeholdt sådanne som angiver et dampskib under gang, — havde foretaget drej tværs over sejllobet og »Divina«s kurs i modstrid med søvejsreglerne og derved udsat sit skib for fare, og fordi han undlod at afgive lydsignal.

Under hensyntagen til anklagedes fortrinlige bedømmelser og vidnesbyrd ikendte krigsretten ham en alvorlig reprimande.

(Times, 10. februar 1950). E. J. S.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i februar 1950.

- Jane's Fighting Ships 1949—50. Ill. 416 s. Lond. 1949. 8^o. H.
- Journal of Optical Society of America. Vol. 36, no. 9. Sept. 1946. Ill. U. S. A. 1946. 4^o. S^o.
- U. S. Submarine Losses. World War II. Navpers 15.784/49. Ill. 174 s. Wash. 1949. 8^o.
- Merchants Ships 1949—50. Edit. E. C. Talbot-Booth. Ill. Index. 260 s. Lond. u. å. (1949). 4^o. H.
- Young, D.: Rommel. Ill. Index. 288 s. Lond. 1950. 8^o. H.
- Sherman, Fr. C.: Combat Command. The American Aircraft Carriers in the Pacific War. Ill. Kort. Index. 427 s. N. Y. 1950. 8^o. H.
- Grandjean, Louis E.: Frederik II's Søret. Et erhvervshistorisk Kulturbillede fra 1561. Ill. 67 s. Kbh. 1946. 8^o. H.
- Chamberlin, W. H.: Den russiske Gaade. 328 s. Kbh. 1945. 8^o. H.
- Lorentz, G. og Hommerberg, S.: Den flyvende Viking Bernt Balchen. Ill. 141 s. Kbh. 1946. 8^o. H.
- Flyvehogen I—II. Red. af J. Poltmann. Ill. 1192 s. Kbh. 1946. 4^o. H.
- Katalog der Bibliothek der Deutschen Seewarte zu Hamburg + Nachtrag 1—5. Hamburg 1890/1934. 8^o. H.
- Griffin, J. W.: The American Law of Collision. Ill. Index. 946 s. Baltimore 1949. 8^o. H.
- Munch-Petersen, V. P. og Hartmann, E.: Svensk-Dansk Ordbog. 156 s. Kbh. 1948. 8^o. H.
- New Compass of the World. Edit. H. W. Weigert, V. Stefansson og R. E. Harrison. Ill. Index. 375 s. N. Y. 1949. 8^o. H.
- Churchill, Winston S.: Europe Unite. Speeches 1947 and 1948. 506 s. London 1950. 8^o. H.
- Interim report and 2nd interim report on accuracy trials, Decca English chain, (HMS. »Fleetwood«) Kort. Planer. 8 s. (Duplikat). Haslemere 1948. 4^o. Ska.
- Burtl, G. J., Bowen, K. C. og Carter, W. R.: Sea trials of the Decca Navigator Laneidentification system. Kort. Planer. 16 s. (Duplikat). Haslemere 1948. 4^o. Ska.
- Hogben, H. E. og Burtl, G. J.: Preliminary report of sub-panel on the development and trials of the Decca Navigator system. 3 s. (Duplikat). Haslemere 1948. 4^o. Ska.
- Smith, C. D., Williams, C., Redgment, P. G., Bowen, K. C. og Moore, M.: Report on night trial of the Decca Navigator 1945. Plancher. 15 s. (Duplikat). Haslemere 1946. 4^o. Ska.
- Edgar, A. K., Vickers, J., Bowen, K. C. og Benson, F.: A study of the Decca navigation system at long ranges. Kort. Plancher. 14 s. (Duplikat). Haslemere 1948. 4^o. Ska.
- Radiofaros »Consol«. Ill. 59 s. San Fernando 1949. 8^o. Ska.

Prisspørgsmål for 1950.

Selskabets medlemmer har godkendt bestyrelsens forslag om at lade prisspørgsmålene for 1949 gælde uforandret også for 1950. Prisspørgsmålene for 1950 er herefter:

1. Der ønskes en redegørelse for
 - 1) hvilke særlige krav søværnet — med henblik på løsningen af de opgaver, der naturligt påhviler dette — må stille til et selvstændigt flyvevåben samt
 - 2) hvorledes det eller de organer, der skal formidle det heraf følgende samarbejde, bør organiseres.
2. Undersøg hvilke krav med hensyn til fart, armering og anden udrustning der bør stilles til en fremtidig dansk jager eller torpedobåd af større type — og angiv i store træk den type, i hvilken disse krav bedst opfyldes.
3. Giv en fremstilling af et dansk mineforsvars muligheder.
4. Hvorledes bør forsvaret af en til flådebasis anvendt dansk havn (efter frit valg) etableres, og hvorledes bør kontrollen med besejling af havnen udøves under en sikringsstyrkes formering, under mobilisering og under krigsforhold?
5. Der ønskes en vurdering af et dansk torpedovåbens værdi i søkrigsførelsen på baggrund af dennes seneste udvikling.

6. Hvorledes bør den højere uddannelse af søværnets officerer tilrettelægges?
7. Hvilke opgaver påhviler naturligt søværnet på Grønland, og hvorledes kan disse opgaver bedst løses?
8. På hvilke områder kan et samarbejde med sømilitære formationer af hjemmeværnet bidrage til løsningen af de opgaver, der naturligt påhviler søværnet, og hvorledes bør dette samarbejde organiseres?
9. Hvilke sømilitære opgaver bør i fremtiden påhvile marinedistrikterne, og hvorledes bør disse sidste organiseres og geografisk inddeles med henblik herpå?
10. Hvilke personlige egenskaber betinger lederevner, og hvorledes kan sådanne egenskaber bedst fremmes og udvikles hos søværnets befalingsmænd?
11. En studie efter frit valg over et emne, der kan have betydning eller interesse for søværnet.

København, februar 1950.

Heisterberg-Andersen
Formand.

Kortfattet Oversigt over Søværnets Overledelsesorganisation gennem Tiderne.

Af Kommandør Paul Ipsen.

(Fortsat).

Som i det foranstaaende nævnt var det fra Napoleon stammende *Ministerialstyre* i Fremvækst overalt i Europa. Ved Kundgørelse af 28. Januar 1848 og i det dertil svarende Forfatningsudkast blev Ministerialsystemet gennemført her i Danmark, idet der udnævntes 7 Fagministre og 2 Ministre uden Portefeuille. Krigsministeriet og Marineministeriet kom i det store og hele til at svare til det tidligere Generalkommissariats Kollegium og Admiralitetets og Kommissariatskollegierne, der ophævedes ved kgl. Resolution af 21. April 1848. Den endelige Fordeling mellem Ministeriernes Arbejdsomraade fastsattes 24. November. Dog skulde det vare en Række Aar — til 1865 — før Finansministeriet blev bragt i fast Form.

Formelt var Systemændringen i 1848 tilsyneladende betydelig, men i Realiteten blev den ikke saa væsensforskellig fra det tidligere Kollegiesystem, der igennem Tiderne havde skiftet Karakter. Vanskelighederne blev mere af politisk end af administrativ Art.

Ved vor første Grundlov bevarede Kongen den højeste Myndighed over Hær og Flaade, erklærede Krig og sluttede Fred samt indgik Traktater. Dette kom til at spille en vis Rolle i den forestaaende 3-Aars Krig. Den reviderede Grundlov af 28. Juli 1866 indeholdt om Kongens Forhold til Krigsmagten kun Be-

stemmelsen i § 18 »at Kongen erklærer Krig og slutter Fred, indgaar og ophæver Forbund« o.s.v. Ogsaa denne Særbestemmelse for Kongemagten bortfaldt ved Grundloven af 1920.

Overledelsesorganisationen under Krigen 1848—50.

Under Kongens Overhøjhed havde Krigsministeriet og Marineministeriet den strategiske og administrative Ledelse. De forestodes af militære Ministre — hver af sit Værn — Marineministeren assisteredes af enkelte af ham valgte Officerer, der dog ikke var organiseret i særlig Stab. Den taktiske Ledelse i Felten havde Hærens Overkommando og detacherede Chefer. Ved flere Lejligheder greb Krigsministeriet ind i denne taktiske Ledelse paa afgjort uheldig Maade, hvilket endog gav Anledning til, at Kongen greb mæglende ind. For Søværnets Vedkommende varetoges den taktiske Ledelse af Eskadrechefen ved Hertugdømmernes Østkyst og af særlige Styrkechefer.

For Hæren gjaldt endnu kgl. Anordning af 24. Juli 1792 § 5 hvori fastsættes: »Vor Feltmarskal eller Armeens kommanderende General, som i Krigen forestiller vor Person og Generalitets- og Commissariatskollegiet, som vi have anbetroet den højeste Commando og Overopsyn med Landetaten i Fredstider, skal af alle Militære vises skyldig Subordination og Agtelse, deres givne Befalinger uden Indvending efterkommes o.s.v.«

For Flaaden var der som nævnt udstedt kgl. Resolution den 21. April 1848, hvorved »Admiralitets og Commissariat Collegiet ophæves og Overbestyrelsen af det hele Søkrigsvæsen saavel som den militære Kommando overdrages Marineministeren.« Det maa her betænkes, at der den Gang kun regnedes med en sømilitær Fagminister (Søofficer) som Marineminister.

Samarbejdet imellem de to Ministerier og imellem Hærens Overkommando, Eskadrechefen og indbyrdes imellem Styrkechefer af de to Værn foregik efter forudgaaende Konferencer, fastsatte Bestemmelser eller Direktiver. I det store og hele forløb dette Samarbejde, efter den land- og sømilitære Literatur at dømme, uden væsentlige Gnidninger paa en for Krigsførelsen tilfredsstillende Maade, selv om der fra sømilitær Side ved flere Lejligheder ankedes over, at der af Hæren krævedes lidet formaalstjenlige Operationer af Marinens Skibe.

Dette gode Samvirke, under de daværende Overledelsesorganisationsforhold, er saa meget mere bemærkelsesværdigt, fordi mange af Operationerne krævede et meget intimt Samarbejde mellem Værnene, idet Flaadens Opgaver i høj Grad bestod i at støtte Hærens Flanke og at foretage vigtige Troppeoverførsler og Transporter.

Den eneste »Affaire«, der gav Anledning til Spørgsmaal om Ansvar og Kompetence mellem Værnene var den bekendte Eckernførde Affaire, hvor Linieskibet »Christian den VIII« og Fregatten »Gefion« gik tabt. At Krigsministeren benyttede denne Affaire som Paa-skud til at forsætte Overgeneralen (General Krogh) og hans Stabschef (Oberst Læssøe), og at Eskadrechefen (Kommandør Garde) og Chefen for »Christian den VIII« fik idømt Arreststraffe, havde intet at gøre med bristende Samarbejde eller skyldtes uheldige Kommandoforhold. Operationen var planlagt i fuld Forstaaelse imellem de militære Ministerier og imellem Hærens Overkommando og Eskadrechefen. Det uheldige Udfald skyldtes en Fejlvurdering af de fjendtlige Landbatteriers Kapacitet og en for dristig og vidtgaende Udførelse under uheldige Omstændigheder af den vedtagne Ordre. I Oberst N. P. Jensens anerkendte Værk

om »Den slesvigske Krig 1848—50« (Pag. 330) giver han Krigsministeren Skylden, fordi denne foranledigede eller billigede en Ekspedition, der — som han selv udtalte til Kongen — var »uden Maal og Øjemed«.

Det var iøvrigt kun godt og rigtigt, at *Flaaden var henlagt under en selvstændig sømilitær Ledelse* og ikke undergivet en »Enhedskommando«.

Thi foruden de før nævnte Opgaver (Flankestøtte og Transporttjeneste) havde Flaaden til Opgave at hindre Indgreb fra de — ganske vist svage — fjendtlige Flaadestyrker, at foretage Blokade af Fjendens Kyster og at beslaglægge fjendtlig Tonnage paa Søen, Opgaver der kun kan løses ved sømilitær Indsigt og Omdømme.

At Marinen nærede den største Tillid til sin Leder Marineministeren — Kommandør Zahrtmann — var selvsagt af største Betydning i Særdeleshed under Krigsforhold. Dette fremgaar af de Henvendelser, som Søofficerskorpset og noget senere Flaadens Admiraler rettede til Ministeren om ikke at fratræde sin Post, saaledes som denne af Helbredshensyn paalænkede.

Ministerens svækkede Helbred skyldtes i første Række Overanstrengelse paa Grund af mangelfuld Assistance, idet *han ikks havde den Hjælp til Ledelse af Operationerne, som en velorganiseret, kyndig Stab kunde have ydet*. Selve Marineministeriets Bureauer var saa at sige ganske besat med civilt Administrationspersonel ud fra det i og for sig rigtige Princip, at Søofficerer ikke bør anvendes til Administrationsarbejde, der kan udføres af civile, men saavidt muligt i deres Metier. Men hertil kom, at Søofficerskorpset var alt for faatalligt og de ældre Søofficerer lidet skolet i krigsvidenskabelig Henseende. Af den om Zahrtmann's Levned udgivne Bog fremgaar, at han i væsentlig Grad maatte

støtte sig til yngre Søofficerer uddannet i fransk Tjeneste.

Men til Gengæld maa fremhæves, at Marinen — fraset Mangel paa tilstrækkeligt Personel — var vel organiseret, og at Ministeren bl. a. ved den kyndige meget betydende »Constructions- og Regleringskommission«, ved Holmens faste, centraliserede og traditionsrige Ledelse, og ved en hensigtsmæssig Personelorganisation, bl. a. den faste Mandskabs Ramme-Inddeling, var vel assisteret. Langt flere Detaillé-Sager afgjordes den Gang uden for Ministeriet end nu, bl. a. fordi Telefon og Radio ikke var for Haanden.

Marineministeriet blev organiseret ved kgl. Resolution af 11. April 1848. Eksempelvis skal nævnes Organisationen i 1858.

Ministeriet var delt i 4 Bureauer.

1. *Secretariat og Kommando Bureau.*

sorterede direkte under Ministeren og lededes af en civil Kontorchef.

Herunder henhørte alle Kommando- og Sekretariatssager, Skibes Udrustning, Bemandingsreglementer og Skytruller. Ansættelse og Forfremmelse af Officerer og civile Embedsmænd, Kadetkorpset, Retsvæsen, videnskabelige og tekniske Sager, Skibskonstruktion, Artilleri, Fortifikationer og Bygningsvæsen, Søkortarkiv, Kirke-Patronat, Udfærdigelse af Lovforslag m.v.

2. *Admiralitets Bureau.*

Leder: Direktør — en Søofficer.

Ansættelse af Mestre, Skippere og Officianter, det faste Mandskabs Forhold, Nyboder, Hospitals- og Skolevæsen, Hvervningskontor, Opmudringsvæsen,

Lodsvæsen, Fyr- og Vagervæsen, Navigationsundervisning m. v.

3. *Commissariats Bureau.*

Leder: Direktør — civil Generalkrigskommissær.

Regnskabsvæsen, Intendantur, Lægevæsen, Budgetsager m. v.

4. *Revisions Bureau.*

Leder: Direktør og General-Decisor — civil Generalkrigskommissær.

Revision over alle Marinens Regnskaber, Kassekontrol, Arkivsager, Søkvæsthus og Assistentshusanliggender, Inventarie Regnskaber.

Viceadmiralen var Chef for Orlogsværftet, den ene af de to Kontreadmiraler var Flaadeinspektør og Chef for Søofficerskorpset.

I 1860 benævnes de 4 Bureauer Departementer, og da Krigministeren (Generalmajor) udnævntes til fungerende Marineminister, ansattes en Søofficer (Orlogskaptajn) som Direktør for Marineministeriet. Dette gentog sig i lignende Tilfælde senere; ogsaa naar Marineministeren overtog Krigsministeriet.

Krigen 1864.

Samvirket imellem de to Ministerier og imellem Flaade- og Hærstyrker forløb i alt væsentlig uændret fra 3-Aars Krigen og ogsaa denne Gang ret gnidningsfrit. Flaaden maatte ogsaa i denne Krig yde en betydelig Indsats som Støtte til Hærens Operationer og den

var i denne Krig stillet over for stærkere fjendtlige Søstridskræfter i Østersøen end i forrige Krig; den maatte tage Kampen op med den østrigske Flaades fremskudte Styrke ved Helgoland og maatte være forberedt paa Kamp med den opkommende østrigske Hovedstyrke. Under komplicerede udenrigspolitiske Forhold maatte den løse Bevogtnings- og Blokadeopgaver i Nord- og Østersøen.

Ligesaa lidt som en Sømilitær havde været kvalificeret til at træffe de afgørende og skæbnesvangre Beslutninger, der maatte fattes paa Landfronten, lige saa lidt havde en landmilitært uddannet Leder kunnet træffe de rette Afgørelser om den strategiske Fordeling og Udnyttelse af de sømilitære Stridskræfter, som Løsningen af de mange maritime, strategiske Opgaver krævede.

Ved Krigens Begyndelse overtog Hæren Ledelsen af Søtransportvæsenet; men denne maatte atter tilbagegives til Søværnet, da en saadan Ordning viste sig uheldig.

Fjendens Overgang til Als gav Anledning til den saakaldte »Rolf Krake« Affaire. De bristende Forholdsregler skyldtes uklare Kommandoforhold paa Stedet, bristende Samarbejde paa Stedet og manglende Indsigt i sømilitære Forhold fra Hærledelsens Side; men ogsaa at denne manglede de fornødne Styrker til at imødegaa Overgangen.

Ogsaa i Krigen 1864 hvilede der et stort Arbejde og et tungt Ansvar paa den sømilitære — og samtidigt politiske — Marineminister, der ligesom i Trearskrigen ikke havde nogen sagkyndig Flaadestab at støtte sig til. Havde en saadan været til Raadighed vilde nogle af de strategiske Fejl, der unægtelig blev begaaet (jvfr. Wenck's Artikel i Tidsskrift for Søvæsen) muligvis ikke have fundet Sted.

Mærkeligt nok gav disse Krigserfaringer ikke Im-

pulser til at afhjælpe dette Forhold. Først ved Loven af 1880 — og kun i en Personeloversigts-Liste — fremførtes Forslag om, at der til »Overkommando og Stab« opførtes 1 Admiral, 4 Kommandører, 3 Kaptejner, 4 Premierløjtnanter, 2 Secondløjtnanter og 2 Cadetter samt til »Hærens Hovedkvarter« 1 Kommandør. Men der findes, saavidt ses, ikke nogen Motivering herfor i Bemærkninger til Loven, ej heller ses det, at Spørgsmaal om Overkommandoledelsesorganisationen har været inddraget i Debatten under Rigsdagsforhandlingerne. En naturlig Grund hertil er, at Spørgsmaal om egentlige sømilitære Stabe i nutidig Forstand ikke forelaa paa det Tidspunkt, heller ikke i andre Mariner.

Embedet som *Holmens Admiral* (der blev oprettet 1578, men hvis Oprindelse kan føres betydeligt længere tilbage) blev bibeholdt til 1792, hvor Stillingen blev ophævet og erstattet af Posten som »Holmens Overekvipagemester« med noget indskrænket Myndighed.

Den 1. Juli 1856 blev Benævnelsen Orlogsværftet indført for Marinens Værfter og *Posten som Chef for Orlogsværftet blev oprettet*. Den 15. April 1858 vedtoges Loven om Rømningen af Gammelholm, som blev afsluttet 1. Juli 1866.

Efter et derom udsendt Cirkulære i 1856 blev saavel de militære Afdelinger som Skibsbyggeriet underlagt Chefen for Orlogsværftet paa ensartet Maade. Denne Bestemmelse tiltraadtes i Afsnittet »Om Værftets Styrelse« i en Kommissionsbetænkning der blev afgivet den 30. December 1861.

Lov om Søværnets Ordning af 24. April 1868.

Paa Grund af de Indskrænkninger, der maatte foretages i Marinen efter Tabet af Hertugdømmerne i 1864, maatte der skabes en ny Lov om Søværnets Ordning. Denne Lov blev i det store og hele nærmest en Personelorganisationslov.

I Forbindelse med Lovens Gennemførelse kom Marineministeriet til at bestaa af 3 Departementer.

1. Sekretariat og Kommando Departement Kontorchef: 1 Kaptajn,
2. Admiralitets Departement Direktør: 1 Kaptajn,
3. Kommissariats og Bogholderi Kontor 1 Kontorchef senere 1 Direktør: Civil.

Efter kgl. Resolution af 14. Februar 1868 oprettedes et Generaldecisorat for de militære Ministeriers Revisionsvæsen under Finansministeriet, derved bortfaldt det tidligere Revisionskontor under Marineministeriet og en Del af dets Sager overtoges af Kommissariats Kontoret.

Lovens §§ 12—15 omhandler Orlogsværftet. I § 12 er *Chefen for Orlogsværftets* Stilling angivet saaledes: »Chefen for Orlogsværftet er tillige Højstbefalende over Artillerikorpset, Matroskorpset og Værftsafdelingen. Han er en til denne Tjeneste kommanderet Officer af Søofficerskorpset«, hvilket ganske svarede til førnævnte Kommissionsindstilling. §§ 13—14 omhandler Artilleri og Matroskorpse med Chefer, en Tøjmaster og en Ekvipagemester. § 15 omhandler Værftsafdelingen der deltes i 4 Underafdelinger. *Direktøren for Skibsbyggeriet Maskin og Bygningsvæsenet* — en Titel der for første Gang anvendtes — blev Chef for Haandværkerkorpset. (Bygningsvæsenet blev udskilt i 1878 og bestyret af en Ingeniørofficer, der sorterede direkte

under Chefen for Orlogsværftet). I Aarene 1866—68 indførtes nøje Overslag og Kalkulationer i Fabriksvirksomheden og en forbedret Regnskabsordning.

Den tidligere omtalte af Søofficerer og Teknikere alsidigt sammensatte »Constructions og Regleringskommission« blev i 1870 omdannet til en Værftskommission bestaaende af 2 Afdelinger og med Chefen for Orlogsværftet som Formand. 1. Afdeling bestod af Orlogsværftets Teknikere, 2. Afdeling af Søofficerer. Senere erstattedes Værftskommissionen af en Materielkommission (jvfr. Instruks Kundgørelse B. 6 af 28. April 1923) med Chefen for Flaadestationen som Formand og med hans Stabschef og Direktørerne for Skibbygning og Maskinvæsen, Søminevæsenet og Søartilleriet m. fl. som Medlemmer indtil ogsaa denne Kommission ophævedes i 1932, formentlig til Skade for et organisatorisk tilrettelagt Samarbejde mellem Myndighederne.

Ved § 16 i Lov om Søværnets Ordning af 24. April 1868 blev Chefen for Hærens Artilleri Generalinspektør over Søartilleriet og under vedkommende Ministers Overbestyrelse Leder af Konstruktionen af en Del af Flaadens Artillerimateriel samt dertil hørende Prøver og Forsøg. Denne Ordning varede til 1909, hvor den blev utidssvarende, efterhaanden som Søartilleriet i stedse højere Grad blev egenartet.

Paa samme Maade maatte Marinen overtage Søminevæsenet, der oprindeligt henhørte under Ingeniørkorpset.

Lov om Søværnets Ordning af 28. Maj 1880.

Ved Loven indførtes flere organisatoriske Forbedringer, saaledes oprettedes et *militært* Maskinkorps og Søminekorps.

Bemærkelsesværdig blev Lovens § 20 der omhandlede Chefen for Orlogsværftet, den lyder:

»Chefen for Orlogsværftet er militær Chef for dette. Han har Overtilsynet med Værftet og dets Anlæg samt med Flaadens Materiel og bestyrer alle Værftets Anliggender *undtagen dem der angaar den egentlige Fabriksvirksomhed*; han leder Ordningen overalt, hvor Samarbejdet mellem Orlogsværftets forskellige Grene er fornødent. Han er Højstbefalende over Artillerikorpsen, Matroskorpsen, Søminekorpsen, Maskinkorpsen, Tøjhus- og Ekvipageafdelingen samt de paa Værftet værende Uddannelsesskoler, og hele det paa Værftet tjenstgørende Personel er ham underlagt i alt vedrørende den militære Kommando og Jurisdiktion samt Skik og Orden paa Værftet«.

Der sikredes derved ved Lov den fornødne Fasthed i Krigsberedskabsorganisationen paa Værftet, men ogsaa i Personelorganisationen og en foresat Ledelse for Samvirket mellem de forskellige Institutioner paa Holmen. Samtidigt holdtes Ministeriet aflastet for mange Detailafgørelser, og den tekniske Ledelse for Fabriksvirksomhederne fik fornøden Dispositionsfrihed efter Datidens Forhold.

I 1888 dannedes *Marineministerens Stab*, som den første Spire til en senere Marinestab. Den fik en Kommandør som Stabschef; faa Aar efter blev den Søofficer Stabschef som var Direktør for Admiralitetsdepartementet og som i længere Tid iøvrigt ogsaa overtog Sekretariat og Kommandodepartementet. Foruden Stabschefen var der en Kaptajn og 1 Premierløjtnant. Personellet's Størrelse var i øvrigt stadigt varierende.

I 1894 var 1 Kaptajn Stabschef og 4 andre Kaptajner til Tjeneste og Stabens Arbejdsomraade resumeres saaledes: »Udarbejdelse af Dispositioner til Sikring af en

hurtig Mobilisering for Søværnets Vedkommende — Tilvejebringelse af Oplysninger over fremmede Nationers Flaader og Kystforsvar«.

I 1909 var Direktøren for Marineministeriet selv Stabschef og 2 Kaptajner og 2 Premierløjtnanter til Tjeneste. Arbejdsomraadet var nu udvidet med: »Udarbejdelse af Krigsbemandingsreglementer og af Oversigtslister over Fordelingen af alt til Søværnet hørende fast og værnepligtigt Personel. Udarbejdelse af Planer for Flaadens Anvendelse i Krigstid. Alle Sager vedrørende Forsvaret i Almindelighed«. Denne Stab havde sin store Betydning under Forsvarskommissionen af 1902's Arbejde.

Efter »Systemskiftet« i 1902 besluttedes det principielt at samle Ledelsen af de to militære Ministerier i een Person, en civil Forsvarsminister bl. a. for derved at fremme Samarbejdet imellem de to Ministerier. At overveje Fordele og Mangler ved Princippet militære Fagministre contra civil Forsvarsminister vil formentlig være formaalsløst, da dette Spørgsmaal er af politisk Art og vel heller næppe paatænkes ændret ved militært Initiativ.

Dette Princip medførte, at Stillingen som Direktør for Marineministeriet, beklædt af en Søofficer, blev permanent.

Ved det 19. Aarhundredes Slutning opstod der i forskellige Sønationer Erkendelse af det nødvendige i at oprette sømilitære Overkommandostabe af lignende Art som Hærenes Generalstabe og Planer hertil blev forelagt Forsvarskommissionen af 1902 og realiseredes ved Lov om Søværnets Ordning af 30. September 1909. I dennes § 5 om Overkommando og Flaadens Stab fastsattes, at Viceadmiralen blev *kommanderende Admiral* og Generalinspektør for Søværnet, tillige var han i Henhold til § 12 Chef for Søofficerskorpset, sam-

tidigt oprettedes *Flaadens Stab* som Hovedorgan for Krigsforberedelsen.

I Bemærkningerne til Loven udtales:

»Den nugældende Ordning af Overbestyrelsen der er af 21. April 1848 sikrer ikke tilstrækkeligt Ministeren Støtte af den militære Sagkundskab, en Mangel ved Organisationen, der særlig vil træde frem, naar som nu de militære Ministerier samlede styres af en fælles Forsvarsminister. Hvad enten denne er civil eller militær, kan man ikke vente, at han er sagkyndig paa begge Værns Omraader.

Det foreliggende Lovforslag giver derfor Viceadmiralen en mere fremskudt Stilling som kommanderende Admiral. Endvidere har man i Stedet for den nuværende improviserede Institution »Marineministerens Stab« foreslaaet oprettet en virkelig Flaadestab (d. v. s. en Generalstab for Flaaden) hvor Arbejder vedrørende Krigsforberedelsen kan gøres til Genstand for en systematisk Behandling. For at faa den fulde Nytte af denne Institution, der, foruden at sikre Kontinuiteten, er det Organ, gennem hvilket det daglige Samarbejde med det andet Værn skal foregaa, behandler Staben tillige de Sager, der henvises til den fra Marineadministrationen og den kommanderende Admiral; det er endvidere Meningen at henlægge Flaadens Mærkevæsen og Kystudkigsvæsenet til Flaadens Stab.

I Henhold til Loven udstedtes den 17. August 1911 kgl. Resolution, der fastsatte den kommanderende Admirals og Flaadens Stabs tjenstlige Stilling og Samarbejde med Hærens tilsvarende Myndigheder, den kommanderende General og Generalstaben.

Imidlertid bevarede Marineministeriet den egentlige Kommando i Fredstid, saaledes at den kommanderende Admirals Indflydelse paa mangt og meget vedrørende Flaadens Krigsberedskab kun blev ringe.

Flaadens Stab opdeltes under Chefen for denne i 3 Afdelinger (1 taktisk Afdeling, 1 Mobiliserings Afdeling og 1 Afdeling for Krigskort og Krigsfyr); i Fredstid var den raadgivende Stab for den kommanderende Admiral, men tillige for Marineministeriet, der skabtes derved en vanskelig Dualisme i Stabens Stilling, som senere skulde give Anledning til Meningsbrydninger. Den 17. August 1911 udstedtes ministerielle Bestemmelser om Forretningsgangen mellem den kommanderende Admiral og Chefen for Flaadens Stab, samt Instrukser for Viceadmiralen og Chefen for Flaadens Stab.

Fra Marinens Side (jvfr. Skr. fra Kommandør Kofoed-Hansen som Direktør for Marineministeriet til Forsvarsministeren af 15. November 1908) foreholdtes ogsaa Ønskeligheden af, at der — i Lighed med hvad der havde fundet Sted i andre Lande saasom Holland og England — oprettedes et permanent *Forsvarsraad* som enhver Sag af Betydning vedrørende Landets Forsvar skulde forelægges. Det foresloges, at Forsvarsraadets Medlemmer skulde være:

Konsejlspræsidenten (Statsministeren) — Udenrigsministeren — Finansministeren — Forsvarsministeren — den kommanderende General — den kommanderende Admiral — Cheferne for Generalstaben og Flaadens Stab.

Imidlertid blev dette Spørgsmaal indtil videre henlagt.

Ved den kgl. Resolution af 17. August 1911 blev ogsaa fastsat Bestemmelsen om *Chefen for den flydende Defensions* Stilling. Da Hæren — trods Indsigelse fra Flaaden — beholdt Kystartilleriet med Materiel og Personel, Uddannelse, Administration m. v. fik Chefen

f. d. fl. Defension — ud over Ledelsen af enkelte kombinerede Øvelser — saa at sige ingen Indflydelse paa den aktive Krigsforberedelse, skønt han var designeret taktisk Leder i Krig. Som saadanne var han vel underlagt Søværnet, men tillige betinget underlagt Københavns Kommandant og derved Hærledelsen. Dette uklare Kommandoforhold skulde give Anledning til Trakasserier mellem Hær og Flaade, som utvivlsomt er lærerige.

I Søværnslovens § 21 optoges ogsaa Bestemmelser om *Chefen for Orlogsværftets* Stilling og Myndighedsomraade.

Loven fastsatte:

»Chefen for Orlogsværftet, som er en Officer af Søofficerskorpset, er militær Chef for Værftet, han har Overtilsynet med dette og med dets Anlæg, samt med Flaadens Materiel og han har Ansaret for Værftets Krigsberedskab. Han bestyrer alle Anliggender undtagen dem, som angaar den egentlige Fabriksvirksomhed; han leder Ordningen overalt, hvor Samarbejde mellem Orlogsværftets forskellige Virksomheder er fornødent. Orlogsværftets Afdelinger og hele det paa Værftet tjenstgørende Personel samt Maskinkorpset, Artillerikorpsset, Matros- og Søminekorpset, samt Intendanturkorpset er ham underlagte«.

Denne klare Kommandostilling skulde ikke mindst ved Sikringsstyrkens Formering i 1914 og under hele Sikringsstyrken 1914—18 vise sig at være til største Gavn for Flaadens Krigsberedskab og Effektivitet.

Det bør ogsaa nævnes, at ved denne Søværnslov (Lovens § 31 c) gennemførtes *Søværnets Officersskole* bl. a. som en nødvendig Forudsætning for, at Søofficerer til højere Stabstjeneste kunde faa de fornødne sømilitære Kundskaber og krigsvidenskabelige Indsigt; denne Skole kom til at spille den største Rolle for Søofficerskorpsets Aand og Udvikling.

De organisatoriske Forbedringer — i Forbindelse med Nyanskaffelser til Flaaden — bevirkede, at Flaaden var kampklar og vel organiseret, da 1. Verdenskrig udbrød.

Selv om der under Sikringsstyrken viste sig Vanskeligheder mellem Kommandoledelsen (Flaadens Overkommando) og Administrationen (Marineministeriet) saa afklaredes disse under Pres af Forholdene ved en hensigtsmæssig Fordeling af Sagerne.

Som Følge af Chefen f. d. fl. Defensions uklare Dobbeltstilling under Værnene maatte Flaadens Overkommando hævde, at alt det ham underlagte Materiel og Personel som tilhørte Søværnet (Skibe-Minespæringer — Krigsfyr — Udkigsstationer m. v.) udelukkende henhørte under Flaadens Overkommandos Ledelse. Ved Ordning med Hæren bestemtes det, at visse fortifikatoriske Anlæg ude i Farvandene — saaledes Masnedøfort, Borgsted Batteri og Batterierne paa Knudshoved og Halskov — i taktisk Henseende underlagdes Eskadrechefen i Store Bælt.

Der oprettedes U-Baads Stationer i Farvandene i Helsingør og ved Slipshavn, hvor der tillige improviseredes en Flyvebaadsstation. Men der savnedes Depotkommandoer i Land, der kunde have aflastet Styrkecheferne i Store- og Lillebælt for rent administrativt Arbejde.

Samarbejde mellem Hær og Søværn forløb i det store og hele tilfredsstillende under Sikringsstyrken, dog skortede det navnlig i Begyndelsen paa tilrettelagt Samarbejde i Efterretnings- og Meddelelsestjenesten.

Ved Søværnsordningen af 1909 havde man som nævnt ikke alene skabt sideordnede Myndigheder i Flaaden med Hæren, men man havde ogsaa søgt

at adskille *Kommandomyndighed* (Overkommando) og *Administration* (Marineministeriet) i den øverste Ledelse. Samtidigt var der skabt en Dualisme i Forholdet til Forsvarsministeren, idet denne var stillet over for to Raadgivere, der for saa vidt begge var sømilitære af høj Rang, og som det skulde vise sig kunde have et forskelligt Syn paa afgørende Spørgsmaal.

Det er en Realitet — ikke mindst i et Søværn, — at saa at sige enhver Foranstaltning koster Penge og følgelig, særligt hvor Midlerne er stærkt begrænsede, bliver et Administrations-Anliggende. Direktøren for Marineministeriet er over for Ministeren ansvarlig for Midlernes Anvendelse og Administration og kan derfor vanskeligt overlade Dispositionsretten til andre. I et Søværn spiller Materiellet, og dermed den tekniske Fremstilling, Anskaffelser, Vedligeholdelser, Prøver og Forsøg, en meget betydelig Rolle. Men hele denne vigtige tekniske Del af Søværnet maa nødvendigvis ligge under Marineministeriet, da den bl. a. er nøje samhörig med Bevillinger og Midlernes Anvendelse, og meget af Personellet gør skiftevis Tjeneste ved de tekniske Grene og er udkommanderet med Flaadens Skibe. Mange Spørgsmaal vedrørende Krigsforberedelsen er baade af kommandomæssig, administrativ og teknisk Art, saaledes kan nævnes Beredskabsfrister og Beholdninger af enhver Art. Det er derfor intet Under, at en adskilt Overledelse af disse Hovedelementer maatte føre til Kompetencevanskeligheder og mangle den Klarhed og Fasthed, som i særlig Grad er nødvendig i et Søværn.

Dette skulde ogsaa snart vise sig i den Fredsperiode der efterfulgte Sikringsstyrken 1914—18. Denne Periode prægedes tilmed af Indskrænkninger paa de militære Budgetter og dermed Spareforanstaltninger af enhver Art. Det kom hurtigt til Meningsbrydninger

mellem den kommanderende Admiral og Direktøren for Marineministeriet, som, naturlig stadig fik Støtte af Ministeren. Flaadens Stab stod i en vanskelig Dobbelstilling, idet den som nævnt var Raadgiver for begge.

Disse Brydninger tiltog snarest i Styrke — *ganske uanset hvem der var Viceadmiral* — indtil Enhedsordningen gennemførtes i 1932, de var utvivlsomt til største Skade for Søværnet indadtil og udadtil. Der opstod Partitagen og Splittelse blandt Søofficererne, hvilket var i høj Grad svækkende for Disciplin og Subordination og Modsætningsforholdene lod sig ej heller skjule udadtil, hvor de virkede lidet flatterende og kunde udnyttes mod Søværnet, der i Forvejen var haardt trængt af Ned- og Afrustningstendenser.

Søværnsordningen af 7. August 1922.

Ved Søværnsloven af 1922 gik man de halve Foranstaltningers Vej i Spørgsmaalet Kommando og Administrationsmyndighed, Tilstandene blev derved kun endnu mere uklare og gav Anledning til yderligere Uro og Splittelse.

Begrebet »den kommanderende Admiral« afskaffedes, og Flaadens Stab — der omdøbtes til *Marinestaben* — blev underlagt Marineministeriet. I Stedet for den omtalte § 5 i Søværnsloven af 1909 vedrørende »Overkommando og Flaadens Stab« indførtes følgende §§:

I § 6 bestemtes:

»Den ældste Officer af Admiralklassen er Flaadeinspektør (NB. altsaa ikke længere benævnt Generalinspektør for Søværnet) og designeret til, naar Flaaden sættes paa Krigsfod, at varelage Ledelsen af udrustet Flaademateriel (jvfr. § 14). De nærmere Regler herfor fastsættes ved kgl. Anordning«.

Vedrørende Marinestaben bestemtes i § 14:

»Marinestaben der er underlagt Marineministeriet, er Hovedorganet for Forberedelsen af de Opgaver, hvis Løsning i § 1 paahviler Flaaden. Naar denne sættes paa Krigsfod foregaar Ledelsen af udrustet Flaademateriel m. m. gennem Marinestaben, jvfr. § 6, (se ovennævnte). Chefen for Marinestaben er en Officer af Admirals- eller Kommandørklassen.

De nærmere Bestemmelser for Chefen for Marinestabens tjenstlige Stilling til Søværnets forskellige Myndigheder fastsættes ved kgl. Anordning«.

Den 16. August 1923 udstedtes en vigtig kgl. Anordning (Kundgørelse B 17 af 21. August 1923) hvorved de ved kgl. Resolution af 17. August 1911 givne Bestemmelser for saa vidt angaar Samvirket mellem Hæren og Flaaden, sættes ud af Kraft og erstattedes af andre.

Denne kgl. Anordning angaaende Behandling af *Spørgsmaal der vedrører Landets Forsvar og angaaende Samvirke mellem Hæren og Flaaden* indeholdt 2 Afsnit.

A. Uden at Ordet *Forsvarsraad* eller lignende nævnes oprettedes et Konseil af denne Art, idet det bestemtes:

»Under Forsæde af Forsvarsministeren og efter dennes nærmere Bestemmelse sammentræder mindst en Gang aarligt Chefen for Generalkommandoen, Viceadmiralen, Chefen for Marinestaben og Chefen for Generalstabens for at behandle vigtigere Spørgsmaal vedrørende Landets Forsvar herunder navnlig Sager af militær-politisk og folkeretlig Art.

I disse Forhandlinger deltager endvidere Direktøren for Krigsministeriet og Direktøren for Marineministeriet.

De nævnte Myndigheder kan, naar de anser det for

paakrævet, henstille til de respektive Ministerier, at Forhandling om nærmere angivne Spørgsmaal optages.

Ved Behandling af Spørgsmaal, der vedrører Samarbejde mellem Statens politiske og militære Ledelse med det Formaal, at sikre den fornødne Overensstemmelse i Statsmagtens Forberedelse af Foranstaltningerne til Opretholdelse af Landets Neutralitet under truende Forhold og af Foranstaltningerne til Landets Forsvar i Tilfælde af, at det inddrages i Krig, deltager efter Omstændighederne Statsministeren, Udenrigsministeren og Finansministeren.

Over Forhandlingerne og eventuelle Beslutninger paa Møderne føres Protokol.»

Beklageligvis nærede den daværende og de senere Forsvarsministre kun ringe Interesse for dette meget hensigtsmæssige Raad, det sammenkaldtes kun ved en enkelt Lejlighed.

B. Afsnittet vedrører Samarbejde mellem Generalkommandoen og Viceadmiralen og imellem Generalstaben og Marinestaben.

Foruden at fastslaa, at disse Hærens og Flaadens Myndigheder er sideordnede, omhandler Afsnittet deres Samarbejde og Bestemmelser for Chefen for Københavns Sø-Defensions Underlægningsforhold og Virke.

I denne kgl. Anordning ligesaalidt som i Søværnsloven benyttes Ordet »Flaadekommando«, men dette anvendtes i en samtidig udstedt Instruks for Viceadmiralen (kgl. Anordning af 16. August 1923 — B. 17 1923). Her siges:

»Viceadmiralen er Flaadeinspektør og varetager ved Sikringsstyrkens Formering og naar Flaaden sættes paa Krigsfod, som *Chef for Flaadekommandoen*, Ledelsen af udrustet Flaademateriel. Under de nævnte

Forhold indgaar Marinestaben i Flaadekommandoen som *Flaadekommandostab*«.

Man bemærke Modsætningen mellem dette og Søværnslovens § 14 hvorefter Marinestaben er underlagt Marineministeriet, denne Dualisme gentager sig i en samtidig udstedt Instruks for Chefen for Marinestaben.

Omend Viceadmiralen i Loven af 1922 ikke som i Loven af 1909 benævnes »Generalinspektør for »Søværnet« men »Flaadeinspektør« saa findes der dog følgende Bestemmelse i den nævnte Instruks for Viceadmiralen af 16. August 1923.

»Han kan efter forudgaaende Anmeldelse til Ministeriet foretage Inspektion af Flaadestationens Afdelinger samt for saa vidt angaar Krigsberedskabsforhold, tillige Orlogsværftets Etablissementer, Værksteder, Nybygninger o. l.«

Hvorom alting er, saa skulde det, som før omtalt, vise sig, at Loven og de kgl. Anordninger skulde give Anledning til idelige Modsætningsforhold og Kompetencestridigheder.

Iøvrigt indeholdt Loven gennemgribende Ændringer i Personelorganisationen, de tidligere Korps afskaffedes, fraset Officerspersonellet underlagdes det øvrige Personel direkte Chefen for Orlogsværftet. Dernæst oprettedes *Divisionerne*, idet Flaademateriellet indordnedes i en Skibsddivision — en Torpedobaads- og U-Baadsdivision. Mineskibe og Minespærringsmateriellet forblev under Søminevæsenet og Luftmateriellet henlagdes under Flyvevæsenet.

Umiddelbart efter Søværnslovens Vedtagelse nedattes *Kommissionen af 31. Oktober 1922 angaaende Orlogsværftets og Hærens tekniske Virksomheder.*

Den direkte Foranledning skyldtes Indstilling fra en den Gang nedsat Sparekommission, men iøvrigt var en Omdannelse og Modernisering af Orlogsværftet strængt paakrævet. Fra forskellig Side ønskedes Orlogsværftet drevet som Statsværft og saaledes ogsaa beskæftiget med Reparationsarbejder m. m. af andre Statsinstitutioners Skibe.

Kommissionsbetænkningen resulterede i, at der i en Lov af 29. Marts 1924 foretoges Ændringer i Søværnsloven af 1922, hvorved Orlogsværftet blev en fuldt selvstændig Del af Holmen under en *Direktør fra Orlogsværftet* i Stedet for den tidligere Direktør for Skibbygning og Maskinvæsen.

Den tidligere Stilling som Chef for Orlogsværftet ændredes til *Chef for Flaadestationen* og ved ny § 9 i Søværnsloven fastsattes nu denne Stilling:

»*Chefen for Flaadestationen* er en Officer af Admiralsklassen. Han har Overtilsyn med Flaadestationen og dens Beredskab, Sikkerhed og Bevogtning samt Ansvar for at Beholdningerne til Flaadens Brug er til Stede i det af Marineministeriet fastsatte Omfang.

Han varetager efter Marineministeriets nærmere Bestemmelse Fordelingen af det værnepligtige Mandskab, af faste Menige, af midlertidige Befalingsmænd og ligestillede samt af Dæksofficersassistenter og ligestillede og Dæksoficere og ligestillede til de udrustede Skibe, Divisioner m. v. og til Tjeneste for Søværnets øvrige Institutioner«.

Ved denne Lov afsvækkedes Chefen for Flaadestationens — tidligere Chefen for Orlogsværftets — Stilling, som øverste samlende Myndighed og kommanderende Chef for Holmen, og denne Udvikling, som bl. a. igen skyldtes de tekniske Virksomheders egenartede Udvikling, fortsattes, idet de forskellige Institu-

tioner centraliseredes direkte ind under Marineministeriet. Dette førte til et mindre intimt Samvirke mellem Holmens Institutioner og ogsaa til, at der ikke var den samme faste samlede Ledelse af Flaadens Mobilisering og Krigsberedskab paa Holmen.

Det vil imidlertid føre for langt uden for denne Afhandlings Hovedemne at gaa dybere ind paa Aarsag og Virkning i disse Spørgsmaal, hvor vigtige de end er.

Den omhandlede saakaldte Orlogsværfts-Kommission tog ogsaa Marineministeriets Organisation op til Overvejelse og Behandling og i Kommissionsbetænkningen foresloges visse Organisationsændringer, som ogsaa blev fulgt.

Ved Ændring i Normeringsloven ændredes saaledes Titlen »Departementschef« til »Afdelingschef«; der normeredes to Afdelingschefer.

Da det til Søværnsloven af 1922 afsete Budget viste sig ganske utilstrækkeligt til at opretholde Flaaden, og da der i det hele havde vist sig forskellige Brister ved Loven, udarbejdedes i Ministeriet Forslag til en ny Søværnslov, som behandlede i Rigsdagssamlingen 1927—28. Dette Forslag krævedes tilstillet Viceadmiralen og den fungerende Chef for Marinestaben til Udtalelse; en saadan indsendtes 31. Januar 1928.

Vedrørende Søværnets Centralledelse (ad Lovforslagets § 4) paavistes det, hvor uholdbare de bestaaende Bestemmelser herom var, og de to Myndigheder fremkom med følgende principielle Anskuelser:

»1. At der umiddelbart under Ministeren i Spidsen for en Marines samlede Kommando- og administrative Ledelse bør være een militær Chef. Denne Chef bør være den i Grad højeste Søofficer, der gennem aktiv

Tjeneste i Flaaden igennem alle Grader har vist sig være den bedst kvalificerede til Øverstkommanderende.

2. At den øverste Ledelse til Søs bør være etableret i Land i saa nær Tilknytning til Regeringen og til den landmilitære Ledelse som muligt.

Det paavises, at denne Organisationsform ifølge Krigserfaringerne (efter 1. Verdenskrig) har vundet Hævd i Lande som Tyskland, England og Frankrig.

Endvidere skal som Uddrag anføres følgende principielle Udtalelse:

»Vi maa derfor indtrængende henstille, at saafremt man ikke vil følge den i Viceadmiralens Skrivelse (Nr. 123 af 25. Oktober 1927) foreslaaede Ordning med een militær Chef for den samlede Kommando- og administrative Ledelse umiddelbart under Ministeren (en Chef for Marineledelsen), hvilken Ordning vi selvsagt fremdeles maa fastholde, da at man tager følgende Forslag til Ændringer i § 4 og § 205 til Følge.

Det man derved ønsker at skabe er en Ordning, der i Princippet er analog med Ordningen under hele Sikringsperioden 1914—18, men gældende saavel i Krig som i Fred. Herved opnaas:

1. At Overgang fra Fred til Krig ingen Forandring fordrer og den Friktion, som ellers let vil opstaa under saadanne Forhold undgaas.

2. At de Mænd, der henholdsvis skal lede og føre Flaaden under Krigsforhold ogsaa gør det i Fredstid og altid staar i Kommandoforhold til hverandre.

3. At disse Mænd faar det fulde Ansvar for Materiellets Krigsberedskab og Personellets Uddannelse.

4. At Ledelsen af det udrustede Flaademateriel fore-

gaar paa ganske samme Maade saavel i Fredstid som i Krigstid, hvorved denne vigtige Gren af Krigsforberedelsen ogsaa kan blive indøvet.

— — —«.

Imidlertid bortfaldt dette Lovforslag, da der ikke kunde opnaas Flertal herfor i Folketinget.

Søværnsloven af 23. Marts 1932.

Ved denne Lovs § 7 gennemførtes det af Sagkundskaben længe krævede Princip, een øverste sømilitær Leder, et Princip, som indtil Dato har vist sig at have store Fordele.

§ 7 omhandler *Søværnskommandoen* og heri udtales:

»Chefen for Søværnskommandoen er Viceadmiral og virker tillige som Direktør for Marineministeriet.

Hans Stab (Marinestaben) bestaar af: Chefen (en Kontreadmiral) der tillige virker som Afdelingschef i Marineministeriet — — —«.

I Bemærkningerne til Loven anføres herom:

»Under den nugældende Ordning udøves Administrationen af og Kommandoen over Flaaden i det væsentlige fra Ministeriet, idet Myndigheder som Viceadmiralen og Marinestaben nærmest er raadgivende Myndigheder, der tillige har Forberedelsen af Søværnets Virksomhed under Krigsforhold.

For at undgaa denne Fordeling af Administrations- og Kommandoforhold, samt tillige for, jævnsides med en enklere og mere økonomisk Ordning at tilvejebringe samme Organisation under Fredsforhold, foreslaas der oprettet en Søværnskommando, hvori Marinestaben indgaar og tilsammen indgaar i Centralstyrelsen, idet Chefen for Søværnskommandoen tillige

virker som Direktør for Marineministeriet og Chefen for Marinestaben som Afdelingschef i Ministeriet.

I Marinestaben indgaar Efterretningsstationen — —«.

For ikke ensidigt at fremhæve dette Princip Forsødele skal anføres visse Betænkeligheder, som kan fremføres derimod.

1. Chefen for Søværnskommandoen har, i Egenskab af tillige at være Direktør for Marineministeriet, saa mange administrative Sager at varetage, at han igen Aarene vanskeligt kan faa Tid til at koncentrere sig om sin vigtigste Opgave, at kvalificere sig til Øverstkommanderende for Søværnet i Krig eller under Krigsforhold.

2. At Viceadmiralen (Chefen for Søværnskommandoen) i sin Egenskab af Direktør for Marineministeriet er ministeriel Embedsmand og som saadan loyalt forpligtet til ikke offentlig at udtale sig imod Foranstaltninger, eller Undladelse af Foranstaltninger, som Forsvarsministeren (Regeringen) beslutter. Lignende Baand kan — indenfor de Grænser som i Almindelighed gælder for enhver højt betroet Embedsmand — ikke siges at paahvile Viceadmiralen i Egenskab af Chef for Søværnskommandoen og dermed som Søværnets Chef. Historien viser, at den offentlige Mening tværtimod vil kunne lægge ham alvorligt til Last, at han *ikke* har taget til Orde i afgørende Sager og Øjeblikke.

3. Vanskeligheden ved at finde den rette Mand, der baade har højeste Indsigt, Evner og Erfaringer til at være Søværnets Chef og samtidigt har de bedste Kvalifikationer til at være administrativ Leder.

Men alle disse Indvendinger og andre Forhold vel overvejet — og de har i aarevis været nøje overvejet

af Søværnets Sagkyndige — saa er det ved Loven af 1932 knæsatte Princip, formentlig saa ubetinget at foretrække, at en Tilbagevenden til en anden tvedelt Overledelsesorganisationsform — hvad dyrekøbte Erfaringer viser — vil være betænkelig.

Det skulde derimod vise sig, at man i Bestræbelserne for at sammensmelte Kommando- og Administrationsmyndighed gik alt for vidt ved kun at opretholde een Afdelingschef i Marineministeriet og lade denne overtage Posten som Chef for Marinestaben.

Medens den øverste Leder (Viceadmiralen) kan have Overledelsen og Overblikket og ved Direktiver og Ordre forestaa alle Søværnets Sager, saa maa der i næste Led finde en Deling Sted.

Af denne ene Afdelingschef krævedes ikke alene den til en Marinestabs Ledelse meget omfattende specielle Viden og Indsigt, der stadigt maa vedligeholdes ved indgaaende Studier og tidskrævende Overvejelser, men ogsaa indgaaende Kendskab til samtlige Søværnets og de derunder hørende civile Institutioners Sager, Regnskabsvæsenet, Sekretariat m. m.

I saa Henseende var man ogsaa gaaet langt videre i Centralisation end den militære Sagkundskab nogensinde havde tilraadet.

Det vakte ogsaa megen Misstemning, at der ved Lovens § 64 sikredes den daværende Direktør og en daværende Afdelingschef i Ministeriet, der begge i en Aarrække havde været udenfor aktiv Tjeneste og udenfor Nummer, Adgang til at besætte de to vigtigste Kommandoposter i Søetaten som henholdsvis Chef for Søværnskommandoen og Chef for Marinestaben.

Ved § 8 i Søværnsloven oprettedes Stillingen som *Chef for Kystflaaden*, hvorved der for første Gang ved Lov sikredes en Chef, der skulde planlægge Flaadens taktiske Optræden og føre den i Krig.

Under Chefen for Kystflaaden henlagdes ved Lovens § 11 »Flaadestationen og Divisionerne, nemlig Skibsddivisionen, Torpedobaadsdivisionen, Undervandsbaadsdivisionen og Mineskibsddivisionen, samt efter Omstændighederne endvidere Marinestationer.

Det var utvivlsomt et Fejlgreb at sammenknytte den vigtigste søgaaende Post (Chef for Kystfladen) med Hvervet som Chef for Flaadestationen, hvis Virke maa være nøje knyttet til Landtjeneste, særligt til Holmens Kampberedskab og Mobilisering.

Ved Lovens § 13 organiseredes *Flyvevæsenet* og ved §§ 17—21 *Kystdefensionen*, idet Søværnet overtog Kystbefæstningsankæggene fra Hæren.

Ved Loven afskaffedes *Søværnets Officersskole*, et beklageligt og ufatteligt Tilbageskridt.

Den Personelorganisation, der gennemførtes, var lidet hensigtsmæssig og utilfredsstillende, alene dette var tilstrækkeligt til, at man snart var paa det rene med, at der maatte udarbejdes en ny Søværnslov.

Søværnsloven af 7. Maj 1937.

Lovens § 7 omhandlende *Søværnskommandoen* fastsætter at:

»Chefen for Søværnskommandoen er Viceadmiral og virker tillige som Direktør for Marineministeriet.

I Søværnskommandoen indgaar *Marinestaben*. Chefen for Marinestaben er Kontreadmiral og virker tillige som Afdelingschef i Marineministeriet.

En Kommandør eller en Kommandørkaptajn er Souschef.

Der ændredes saaledes ikke ved det i Loven af 1932 indførte Princip: i de højeste militære Myndigheder at forene Kommando- og Administrationsmyndighed.

Erfaringer, ikke mindst fra 9. April 1940, skulde imidlertid medføre, at man indsaa det nødvendige og rigtige i at aflaste Chefen for Marinestaben. Dette resulterede i, at ihvorvel Chefen for Marinestaben i sit Virke som Afdelingschef bevarede administrative Sager af egentlig militær Art, saa fik Regnskabsvæsenets Chef og Chefen for det Kontor, der varetager de under Søværnet hørende civile Institutioner m. m. Departementschefstillinger, idet der dog sikredes nøje Samarbejde særligt mellem Marinestaben og Regnskabsvæsenet, hvad angaar den militære Anvendelse af Midlerne.

Lovens § 8 omhandler *Kystflaaden*.

Som nødvendigt var, blev Kystflaadens Chef frigjort fra tillige at være Chef for Flaadestationen.

Ved Lovens § 10 indførtes følgende Bestemmelser om *Flaadestationen*:

»Flaadestationen omfatter Holmen og derpaa værende Anlæg m. v. for saa vidt disse ikke ved særlig Bestemmelse er henlagt under andre Institutioner.

En Kommandør er Stationschef.

Titlen Stationschef paa Flaadestationen ændredes senere til *Chef for Flaadestationen* og efter Besættelsestiden overtog denne ogsaa Hvervet som Havnekommandant i Københavns Havn.

Løvrigt foretoges ligeledes efter Besættelsestiden en Opdeling af Landet i *sømilitære Distrikter*. Distrikterne i Jylland underlagdes en sømilitær Centralkommando i Aarhus«.

Orlogsværftet (Lovens § 12) forblev i alt væsentlig uændret. Under dettes Direktør henlagdes en Materielinspektør (Lovens § 13), idet det tidligere Skibstilsyn ophævedes.

Personelorganisationen blev væsentlig klarere og fastere.

Efter Besættelsestiden bemyndigedes Forsvarsministeren ved særlige Bemyndigelseslove til at fravige Søværnsloven i det Omfang de ændrede Forhold gjorde dette paakrævet.

Den militære Overledelsesorganisation staar — efter de Meddelelser, der officielt er fremkommet — over for en gennemgribende Omdannelse, som mange vel mener er noget helt nyt og uprøvet. Et historisk Studium viser imidlertid, at meget af det, der paatænkes gennemført i Princippet tidligere har været prøvet og har vist visse Fordele og Mangler.

Man gaar atter over til at skabe en fælles Kommandoledelse for Værnene som Generalkommissariatet paa Chr. d. V.'s Tid og en fælles Administration som i 1701.

Man agter at forlade det Princip som Søværnets øverste sagkyndige lige fra 1918 har kæmpet for, at have en øverste sømilitær Person som fælles Kommando- og Administrationsmyndighed.

Uden at være Pessimist kan man imødesee, at den planlagte Ordning bærer Kimen i sig til betydelige Genvordigheder og Brydninger.

Det maa være et Haab og en Trøst, at det først og fremmest er Viljen til Samarbejde for Sagen og Personlighederne, det kommer an paa mere end paa det organisatoriske Skelet, selv om en uhensigtsmæssig Organisation kan berede næsten uoverstigelige Vanskeligheder.

Det maa endvidere haabes, at Generalomkostningerne til et stort Overledelses- og Administrationsapparat maa komme til at staa i rimeligt Forhold til

de effektive Kræfter, Værnene kommer til at besidde, og at Værnene vil indordnes i et Hele, men dog faar den rette individuelle Udvikling og kan bevare sine værdifulde særprægede Traditioner.

Endelig maa det haabes, at det Princip gennemføres under den ny Ordning, at Værnene bevarer deres Muligheder for operativ Frihed og Koncentration til rette Sted og til rette Tid og at ialt Fald Flaaden ikke paa Forhaand bindes til og hæmmes af Kommando-instanser med begrænsede Omraader.

Historien bør belære om, at intet er mere fejlagtigt end at sprede en Flaade til Lokalforsvar og optrække geografiske Grænser og Underlægningsforhold for *enhver* Art af operative Styrkers Virke.

Søstrategien bør udelukkende ligge i en kompetent søstrategisk Ledelses Haand, selv om den selvsagt bør afpasses efter den samlede strategiske Situation. Hvert Blad i Søkrigshistorien beviser denne Læres Rigtighed.

Ansaret for og Ledelsen af Flaadens Mobilisering og Krigsberedskab bør være samlet under den øverste kommanderende Myndighed paa Flaadens Hovedbasis, Holmen (Chefen for Flaadestationen), saaledes som det i Aarhundreder har været, og saaledes som det i øvrigt er i andre Lande, og bør ikke være udstykket til alle Holmens Institutioner, der ogsaa i saa Henseende er direkte underlagt Søværnskommandoen.

Flaadens Personel bør enten, efter Korpsprincippet, være underlagt militære Chefer, der kategorivis nøje følger dets Uddannelse og indgiver Indstillinger om dets Fordeling og er Jurisdiktionschefer for Personel under Landtjeneste eller der bør gennemføres den gamle Divisionsunderlægning, der var baseret paa, at alt Personellet saavidt muligt stadig er organiseret efter Krigsberedskabsprincippet.

I det hele maa det haabes, at man gaar bort fra den *overdrevne Centralisation* til Ministerium og Søværnskommando og atter skaber militære overordnede Myndigheder med større selvstændig Myndighed og Ansvar og derved aflaster Centralledelsen og genopretter selvstændigt Initiativ, Respekt for Myndigheder og Handlekraft«.

»*Qui vivra, verra*«.

Vor Marines Historie.

Af Kommandør F. H. Kjølsten.

I Anledning af, at jeg agter at opsætte en mindre Mindeplade i min Bolig i Nyboder, som jeg vil anmode Nyboders Kommandantskab om at bevare som Inventar til Huset, hvorpaa foruden Aarstallet 1631 for Paabegyndelsen af Opførelsen af Nyboder ogsaa Aartallet 1789 for Bygningen af Dobbeltlængen i Krokodillegade samt Tidsrummet, hvor det Sø-Militaire Kaart-Archiv og Bibliotheks-Selskab samt Sø-Lieutenant-Selskabet havde til Huse i Krokodillegade 22, henholdsvis fra 1789-1927 og 1827-1882, er angivet, foruden forskellige andre Oplysninger, skal jeg herved fremkomme med følgende Forslag først og fremmest til de Søofficerer og det af Marinens Personel som er interesseret i Marinens Historie, og som har til Huse i *Nyboder* eller bor paa Steder, som er af marinehistorisk Interesse.

Jeg vil gerne slaa til Lyd for, at saadanne Mindeplader — større eller mindre efter Behov — bliver udarbejdet og opsat, hvor dette er formaalstjenligt. De af Nyboders Beboere, der er interesseret heri,*) vil uden større Besvær i Rigsarkivet kunne uddrage i de gamle »Husbreve« d. v. s. Lejekontrakter, som blev indført i 1727, fra samlet i 1816 »Husbøger,« eller af andre Arkivalier, hvem der gennem Tiderne har boet i det samme Nyboders Hus eller hvilke maritime Institutioner el. lign., der har haft til Huse der. Selve

*) Som en alm. Oversigt henvises til H. D. Lind: »Nyboder og dets Beboere«. 1882.

Pladerne kan laves for en relativ billig Penge af Metal eller lignende.

Det forekommer mig at kunne være baade morsomt og interessant eventuelt at kunne konstatere, om man har levet under samme Tag eller i hvert Fald paa samme Sted, hvor en Peter Wessel, en Willemoes eller en Suenson og andre Søjhelte eller blot nogenlunde kendte Mænd fra vor Marine, f.Ex. Orlogsgasten Drakenberg, der i 1735 blev Højbaadsmand og opnaaede den usædvanlige Alder af 147 Aar, gennem Tiderne har haft deres daglige Færden. Dog maa jeg i denne Forbindelse straks tilføje, at det næppe er sandsynligt at finde en Tordenskjold i Nyboder, idet det er nogenlunde kendt, hvor denne vor Dansk-Norske Søkrigshistories maaske mest navnkundige Helt boede i København, naar han ikke var til Søs, men paa den anden Side vides det, at Søofficerer har boet i Nyboder fra 1682, ligesom Divisionscheferne skulde bo i Nyboder fra 1721 og Kompagnicheferne fra 1738, medens ikke mindre end 24 Officersboliger som oftest indrettedes i de saakaldte »Pavilloner« for hver Ende af Husrækkerne omkring Midten af det 18. Aarhundrede, hvoraf flere staar den Dag i Dag.

Foruden dette som enhver kan gøre, hvis han har Tid og Lyst, burde imidlertid ogsaa Marinens forskellige *Myndigheder og Institutioner* gøre noget lignende, jeg tænker her i første Række paa Marineministeriet, hvor der i Forværelset burde findes en Tavle, som fortæller de mange forskellige Besøgende, der kommer her, hvem og hvad der gennem Tiderne har haft til Huse i denne ærværdige og smukke gamle Bygning. Det samme burde gælde Flaadestationen, hvis Chef har til Huse i Philip de Langes karakteristiske og smukke Kronebygning fra 1744 og Mastekranen, ja ikke alene i alle de arkitektonisk værdifulde og smukke, gamle

Bygninger, som endnu staar paa Holmen*) som f. Eks. Søartilleriets Bygninger, Proviantgaarden, Magasinbygningerne o. s. v. men ogsaa hos Direktøren for Orlogsværftet for ikke at tale om vor nye Søofficersskole med sin gamle Historie. Uden for Holmen findes foruden Marineministeriet: Holmens Kirke, Kystdefensionens Kommandostation paa Lynetten og nogle af Søforterne — Trekroner deltog jo som bekendt i Slaget paa Rheden i 1801 — og Søkvæsthuset med Sø-Lieutenant-Selskabet og Søofficersforeningen samt Nyboders Kommandantskab og Marinestabens nuværende Bygning i Nyboder, som uden at udmærke sig ved arkitektonisk Skønhed dog baade oprindelig var Pigeskole for Døtre af Holmens Folk og senere har huset vore Søkadetter lige fra 1869—1939, for blot i Flæng at nævne nogle af de mest vigtige Bygninger og Institutioner.

At der flere Steder findes historiske Portrætsamlinger o. lign. saasom samtlige Marineministre i Ministeriet, Kadetteferne paa Søofficersskolen og Liste over Fabriksmestrene m. fl. paa Nyholm hos Direktøren for Orlogsværftet samt nogle Aarstal om Nyboders Tilblivelse paa Christian IV.s Statue i Nyboder, er jeg vel vidende om, og selv om dette burde være et Eksempel til Efterfølgelse, er det efter min Mening ikke tilstrækkeligt.

Som en Prøve paa, hvad saadan en Mindeplade sat op i Nyboders Kommandantskab eventuelt kunne omfatte, kan jeg eksempelvis anføre følgende:

1631. Nyboder paabegyndes af Christian IV for Baadsmænd og Matroser af Holmens faste Stok.

1641. Nyboders Gadenavne bestemmes.

*) Se Artikler i »Før og Nu« Februar, Marts, April, Maj og Juni 1924, om Orlogsværftet ved Viceadmiral G. H. R. Zachariae og Kommandør T. A. Topsøe-Jensen.

1682. Søofficerer faar Bolig i Nyboder.
1693. Hovedvagten opføres i Nyboder.
1765. Brolægning bliver almindelig i Nyboder.
1779. Krudttaarns-Sprængningen. En Del af Længerne ved »Grønland« (oprindelig »Grønneland« ved Østre Vold) ødelægges ved denne Sprængning.
1785—1795. De sidste Dobbeltlænger mellem Elsdysrs Gade, Delphin Gade, Krokodil Gade og Svane Gade opføres i 2 Stokværk.
1815. Første Kommandant i Nyboder.
1853.—96. Hovedparten af de oprindelige Længer nedrives eller sælges, medens andre genopføres.
1889. Suenson Monumentet opføres.
1900. Christian den IV.s Statue opstilles i Nyboder.
1923. Nyboders Politi afskaffes.

Det burde dog altid være en Forudsætning, at det, der anføres paa saadanne Mindeplader, bør være historisk underbygget samt ganske kortfattet i sin Udformning; dette kunde sikres ved paabudt Autorisation af Marineministeriet eller af den historiske Sektion indenfor Marinestaben eller af den Marinehistoriograf, som en kommende Forsvarsordning forhaabentlig vil sikre os.

Helst burde Marinens Ledelse som saadan tage Initiativet hertil og ved en Kundgørelse beordre underlagte Myndigheder at lade saadant udføre, samt bemyndige disse til at anvende det dertil meget beskedne Beløb, noget saadant ville kunne koste; smaa Mindeplader i private Behøelser maa vel overlades til det personlige Initiativ.

Endelig forekommer det mig at være en ufravigelig Regel, at der i ethvert *Orlogsskib* med Navn — stort eller lille — samtidig med at Skibet bliver bygget, bliver anbragt en Plade ombord i Skibet paa et synligt Sted f. Eks. udfor Falderebet el. lign., hvorpaa

ganske kort gives en Forklaring paa Skibets Navn og dettes Historie, eller hvis Navnet er en Opkaldelse, da de kortfattede historiske Data efter hvem eller fra hvad Skibet er opkaldt samt en kronologisk Oversigt over, hvilke Orlogsskibe der tidligere har baaret samme Navn.

Rent bortset fra, at dette er en Regel, som flere udenlandske Mariner anvender, vilde dette bidrage til, at et Orlogsskibs Navn ikke alene var et mere eller mindre upersonligt og uforstaaeligt Begreb for de stadig vekslende Besætninger, men ogsaa gøre sit til, at Kendskabet til vor Orlogsmarines hæderkronede gamle Historie spredtes ud i vort Lands Befolkning paa en saare billig og formaalstjenlig Maade.

Nekrolog.

Kontreadmiral **Bjørn Harald Andersen** blev født den 3. Juni 1890 som Søn af Kommandør Edvard Emil Andersen og Hustru Anna Frederikke Louise Ellen f. Andersen.

Han blev Kadet i 1907, Sekondløjtnant 1911 og var med Skonnerten »Ingolf« til Vestindien i 1911—12. Premierløjtnant 1912 og Kaptajn 1920. Han blev som Chef for en Minekran i Eskadren saaret ved Gejserulykken 1923. Chef for Søminevæsenets 1. Afdeling (Mineafdelingen) 1923—32. Chef for Mineskibet »Lossen« i Eskadre 1924. Næstkommanderende i Krydseren »Gejser«, Øvelsesskib for Konstabelevskolen 1925. Chef for »Lossen« og for Mineskibsflotillen i Eskadre 1926, 27, 28, 29 og 30. Orlogskaptajn 1928. Næstkommanderende i Orlogsskibet »Niels Juel« ved Kongebesøget paa Island 1930. Næstkommanderende i »Niels Juel« paa Togt til Middelhavet og Sortehavet 1931. Chef for »Lossen« 1932 og 33 og Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk«, Fiskeriinspektion i Nordsøen og ved Færøerne 1933—36. Kommandørkaptajn og Chef for Torpedobaadsdivisionen 1936. Chef for Inspektionsskibet »Ingolf«, Kadet- og Stationsskib ved Grønland 1937 og 38. Chef for Skibsddivisionen og Stamskibet 1938—39, Chef for »Peder Skram« 1939—40. Sømilitær Distriktschef i Nordjylland fra ²¹/₉ 1940. Kommandør 1941. Chef for Skoledelingen for Søkadetter m. fl. 1942. Chef for Søværnets Kaserne 1943. Kontreadmiral og Chef for Kystflaaden 1945.

Formand for Søofficersforeningen fra 1942.

Efter 29. August 1943 blev han sendt til Jylland som Leder af Marinens illegale Arbejde i Havne- og Kystdistrikterne; han deltog i dette Arbejde med Iver og Vovemod.

Efter Verdenskrigen deltog han i Sejrsparaden i London og ledede de sømilitære Kommissioner, der sendtes til England og U. S. A. paa Studierejse med Henblik paa Flaadens Genopbygning.

Bjørn Andersen havde fra sin Fader Kommandøren arvet udprægede Sømandsevner, han var saaledes en fortrinlig Manøvrist og en dygtig Navigator.

Han fik Lejlighed til at udnytte sine udpræget praktiske Evner i de mange Aar, han var Chef for Mineafdelingen og ved stadige Udkommandoer paa betroede Poster.

Hans friske, oprigtige og venlige Væsen bidrog til, at han var afholdt af Kammerater og Undergivne og til, at han var en agtet og skattet Formand for Søofficersforeningen.

Bjørn Andersen blev Ridder af Dannebrog 1929, Dannebrogsmænd 1939, Kommandør af 2. Grad 1946 og af 1. Grad 1948.

Han blev i 1919 gift med Marguerite (Maggie) Ella Heide, Datter af Teglværksejer Rolf Vilhelm Heide og Hustru Ella Christine f. Brodersen.

Han døde om Bord i Kaserneskipet »Hekla« den 21. Marts 1950 og blev bisat i dybeste Stilhed fra Bispebjerg Krematorium den 24. s. m.

P. I.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

Australien.

Ubåde til anti-ubådstræning.

Mellem den engelske, den australske og den new-zealandske regering er truffet aftale om at stationere tre af Royal Navys ubåde i Sidney til anti-ubådstræning for australske flådeenheder. To af ubådene »Telemachus« og »Thorough« vil sandsynligvis være i Australien i januar 1950.

(R.U.S.I., nov. 49) Z.

Canada.

U.S.A. og Canada har oprettet en fælles industriel mobiliseringskomite med det formål at udveksle oplysninger og koordinere synspunkter i forbindelse med den industrielle planlægning i en nødsituation.

Komiteen vil også samarbejde med »United States-Canadian Permanent Joint Board of Defence«, der har været oprettet siden 1940.

(The New York Times) Z.

England.

»Home Fleet«s sammensætning,

For tiden består »Home Fleet« af følgende enheder:

3. *Aircraft Carrier Squadron:*

»Implacable«, »Theseus« og »Vengeance«.

Training Squadron:

»Vanguard« og »Victorious«.

2. *Cruiser Squadron:*

»Cleopatra«, »Diadem« og »Superb«.

4. *Destroyer Flotilla:*

»Agincourt«, »Aisne«, »Alamein«, »Barossa«, »Corunna« og »Jutland«.

5. *Destroyer Flotilla*:

»Cadix«, »Gabbard«, »St. James«, »St. Kitts«, »Sluys« og »Solebay«.

6. *Destroyer Flotilla*:

»Battleaxe«, »Broadsword«, »Crossbow« og »Scorpion«.

2. *Submarine Flotilla*:

»Alaric«, »Alliance«, »Auroch«, »Sirdar«, »Sturdy«, »Tiptoe«, »Totem«, »Tradewind« og depotskib »Maidstone«.

3. *Submarine Flotilla*:

»Alcide«, »Scotsman«, »Springer«, »Tantalus«, »Thermopylae«, »Thule«, »Trenchant«, »Tudor«, »Tallyho«, depotskib »Montclare«, målskib »Woodbridge Haven« og tender »Dwarf«.

5. *Submarine Flotilla*:

»Acheron«, »Aneas«, »Alderney«, »Andrew«, »Seneschal«, »Tantivy«, »Telemachus«, »Templar«, »Thorough«, »Tireless«, »Trepasser«, »XE 8« og »XE 9«. (The Navy. dec. 49) *Th.*

Øvelser.

Medio november afsluttede »Home Fleet« sine efterårsøvelser og anløb Portsmouth.

I denne øvelse deltog:

3. Aircraft Carrier Squadron,

2. Cruiser squadron,

13 destroyers fra 4., 5. og 6. »Destroyer Flotillas« samt »Fighter-direction«, skibet »Boxer«, fregatten »Tremadock Bay« og depot-skibet »Black Ranger«. (Admiralty news summary, nov. 49) *Th.*

Ubåds- og anti-ubådsspørgsmål.

Marineministeren fremsatte i Parlamentet — som svar på et spørgsmål vedr. det engelske ubådsvåbens effektivitet — følgende udtalelse:

»Der er gjort betydelige fremskridt med hensyn til at forbedre ubådenes undervandseffektivitet. Alle ubåde, der er beregnet til operativ anvendelse, er nu udrustet med snork, som sætter dem i stand til at operere neddykket i perioder på over 4 uger. Hvad angår farten under neddykket sejlads er fremskridtene også tilfredsstillende.«

(Admiralty news summary, nov. 49) *Th.*

På Trafalgar-dagen kom First Lord i en tale ind på spørgsmålet om ubåde med høj fart under neddykket sejlads. Han udtalte i

denne forbindelse, at der var mange vanskeligheder forbundet med konstruktion af ubåde med brintoverilte som drivmiddel (Walther-turbine-både), hvilke skulle kunne opnå en undervandsfart på 25 knob. Han mente, at England var længere fremme end andre nationer med hensyn til forskning på dette område, og at det samme kunne siges om forskning på andre områder.

Dette sidste menes at referere til udviklingen af forskellige anti-ubådsvåben, hvorved en del af de seneste tyske opfindelser på ubådsområdet skulle imødegås.

Det kan endvidere nævnes, at First Lord dels har udtalt, at han ikke havde kendskab til eksisterende ubåde med højere undervandsfart end 20 knob, dels at kun få af de ca. 280 russiske ubåde var af moderne type, samt at de engelske ubåde ifølge marine-ministeren menes at have ligeså høj undervandsfart som andre landes.

I kommentar til ovenstående advares mod optimisme med hensyn til ubådstruslen, idet det skønnes sikrere at regne med, at Rusland har haft nytte af tyske teknikere.

(The Navy, dec. 49) *Th.*

Gasturbinen.

De fremtrædende fordele, gasturbinen som praktisk fremdrivningsmiddel vil have, såsom simpel vedligeholdelse, ringe omfang og vægt, hurtig startevne m. m., har fået admiralitetet til at overveje muligheden for at udvikle en gasturbo-generator til anvendelse i orlogsskibe.

På nuværende udviklingstrin vil brændselsforbruget for gasturbiner — især når de er konstrueret til lang levetid — imidlertid være stort sammenlignet med dieselmotoren, men af samme størrelsesorden som i skibs-turbo-generatorer, hvorfor praktisk erfaring vil være nødvendig for at skabe klarhed over, hvorvidt det høje brændselsforbrug udlignes af de nævnte fordele. I anledning heraf er der sluttet kontrakt med firmaet W. H. Allen, Sons & Co., Bedford, om konstruktion af en 1000 KW gasturbine og generator for konstant belastning.

Aggregatet består af en aksial kompressor med kompressionsforholdet 4 til 1 (der afleverer til en ringformet luftkøler), en kompressor-turbine og en uafhængig kraft-turbine. Den uafhængige kraft-turbine betyder en nødvendig forbedring ved delbelastning, hvorfor der ses bort fra, at reguleringen bliver noget mere indviklet. Generatoren drives af et epicyclisk reduktionsgear.

Følgende enkeltheder foreligger vedrørende ydeevnen: max. kon-

stant ydeevne: 1000 KW, max. ydeevne i 10 minutter: 1200 KW, brændstof: diesellole, anslået brændselsforbrug ved maximal belastning: 1,07 lb/kw/hr, max. gastemperatur: 720° C (tropeforhold), driftslevetid: 50.000 timer, eftersynsperioder: hovedeftersyn efter 5000 timer, og mindre eftersyn efter 1000 timer.

Aggregatet er projekteret for drift under såvel tempererede som tropiske forhold. Der er taget hensyn til meget høje indstrømnings- og udstrømningstab forårsaget ved, at man ombord i skibe må benytte lange rørledninger for indsugning og udstød.

Konstruktion og bygning af denne ALLEN gas-turbine-generator er stærkt fremskredet, og det forventes, at prototypen kan tages i brug tidligt i 1951 efter afslutning af de indledende prøver, der skal afholdes i efteråret 1950.

(Admiralty news summary, nov. 49) Th.

Antarctic-problemet.

Den 19. nov. blev det bekendtgjort, at Argentina, Chile og England har forlænget aftalen af 19. jan. 1949, hvorefter man med henblik på at undgå episoder som følge af modstridende territoriale interesser, afstår fra at sende orlogsskibe på togt syd for 60° S. Br. i den sydlige halvkugles sommerhalvår. Fra aftalen, der her-efter foreløbig gælder endnu en sæson, er undtaget sådanne skibs-bevægelser, som har været sædvane gennem en årrække.

(Admiralty news summary, nov. 49) Th.

Forskelligt.

Hangarskibet »Indomitable« skal underkastes en gennemgribende modernisering for derefter at erstatte »Implacable« som flagskib for »Home Fleet«.

Forsyningskibet »Buluwayo« (ex tysk »Nordmark«, søsterskib til »Altmark«) vil blive prototype for kommende enheder til et »Fleet train«.

»Buluwayo«, der for nylig blev armeret med 2 stk. 10,5 cm, 4 stk. 40 mm og 2 stk. 20 mm kanoner, kan laste 14.400 tons olie og kan med 22 knobs fart tilbagelægge en distance på 6800 sømil.

Krydserne »Ajax« og »Leander« vil i nær fremtid blive udran-gerede. Sidstnævnte skal anvendes som målskib.

Destroyeren »Nonsuch« (ex tysk »Narvik«-klasse) vil ligeledes blive anvendt som målskib.

U-bådene »Sceptre«, »Spark«, »Storm«, »Surf«, »Unbroken«, »Union«, »Unswerwing«, »Ursula«, »Ultimatum«, »Unbending«, »Upshot«, »Urtica«, »Uther«, »Vagabond«, »Vampire«, »Vigorous«, »Visigoth« og »Vivid« vil blive udrangerede. En del af dem skal anvendes som målskibe.

(The Navy, dec. 49) Th.

Dødsfald.

Viceadmiral Troubridge døde den 29. sept. 1949 i en alder af 54 år. Admiralen var særlig kendt som »Flag Officer commanding overseas assault Force« i 1943 ved landingen på Sicilien og i Italien. Ved invasionen af Syd-Frankrig i 1944 var admiralen chef for den eskorte-hangarskibsgruppe, der leverede luftdækningen.

Royal Naval Defence School.

Admiralitetet har den 30. aug. 1940 kundgjort, at »Damage Control« og »Fire-Fighting Training Schools« skal slås sammen med »The Chemical Warfare Training Establishment« under navnet »Royal Naval Defence School«.

H.M.S. »Daring«.

Søsætningen af en ny klasse store destroyere skete den 15. aug. med H.M.S. »Daring« (længde 390 fod, bredde 43 fod). Det drejer sig om en helt igennem svejst konstruktion bygget på erfaringer fra sidste krig.

Armeringen består af 6 $\times$ 4,5 tommers og 6 mindre kanoner og to 5-rørs torpedoudskydningsapparater. Skibet er udstyret med elektrisk kabys, vaskeri og moderne badeanlæg samt installationer, der tager sigte på at spare arbejdskraft ved skibets renholdelse.

Anti-ubåds-luftfartøjer.

Nærmere tekniske oplysninger blev bekendtgjort den 26. sept. 49 vedrørende to nye anti-ubåds-luftfartøjer nemlig »Fairey 17« og »Blackburn YA-5«.

(R.U.S.I., nov. 49) Z.

Frankrig.

Ubåds-togt.

En fransk ubåd, den tidligere tyske U 2518, udstyret med schnorkel ankom den 8. sept. til Toulon fra Lorient efter at have foretaget hele sejladsen neddykket på 17 dage med en gennemsnitsfart af 5—6 knob. Udfør de baleariske øer blev schnorklen trukket ind, og ubåden gik dybt i 91 timer.

Besætningen befandt sig godt på hele rejsen til trods for en

gennemsnitstemperatur på ca. 30° C. Efter besætningens udtalelse var de største savn tobaksrygning og mangel på ferskvandsbrusebade. Hver mand læste ca. 50 af de 100 detektivromaner, der var medbragt. Også udgivelsen af en daglig »avis« — således som der gøres i engelske ubåde på lignende togter — savnedes.

(R.U.S.I., nov. 49) Z.

Indien.

Overdragelse af destroyere.

Destroyerne »Onslow« og »Offa« er overdraget den kongelige pakistanske regering fra Royal Navy. (R.U.S.I., nov. 49) Z.

Italien.

Bygningsprogram.

Det er hensigten at gennemføre et bygningsprogram på 50 milliarder lire (ca. 400 millioner kroner) fra 1950 til 1955 ifølge udtalelse fra den italienske forsvarsminister. Det drejer sig, så vidt det vides om moderniseringen af krydserne »Luipi de Savoia« og »Duan digli Abruzzi«, bygning af to lette A/L-skibe, 6 destroyere særligt egnede til forsvar mod luftfartøjer og ubåde, et konvoj-eskortefartøj, hurtigere motor-kanonbåde og hjælpefartøjer, der har til formål at understøtte en hær, der holder en søfront.

(R.U.S.I., nov. 49) Z.

Rusland.

»The Navy«, dec. 1949 bringer en interessant artikel om den russiske flåde. Indledningsvis nævnes heri, at manglen dels på kontinuitet i udvikling dels på »sea sense« hos personellet i almindelighed hidtil har været et karakteristisk træk i dennes historie, hvilket bl. a. tilskrives politiske forhold og den begrænsede adgang til havet. Men derefter henledes opmærksomheden på den kraftige propaganda, der nu drives for at skabe et grundlag for en kraftig opbygning. Særlig henledes opmærksomheden på, at Rusland efter den 2. verdenskrig har mulighed for at afholde flådeøvelser året rundt, hvilket kan medvirke til at bibringe personellet forståelse af sømagtens betydning. I tilknytning hertil henvises dels til den nuværende 5 års plan, hvori det hedder »bygning af en stærk og mægtig flåde for USSR skal sikres. Nye skibe og baser skal bygges...«, dels til en udtalelse af flådechefen på »flådens dag« sidste år, hvor denne fastslog, at da de russisk kontrollerede kyster nu var blevet betydeligt forlængede, og da Rusland var blevet en første rangs

magt, måtte den russiske flåde bygges op, så den kunne stå på lige fod med og om nødvendigt i opposition til de andre flåder i verden.

Ifølge artiklen bedømmes flådens materielle styrke til — bortset fra ældre slagskibe — i hovedsagen at omfatte:

6 moderne russiskbyggede krydsere af kirov-klassen samt den ex-tyske »Nürnberg« og den ex-italienske »Duca d'Aosta«, mindst 5 moderne torpedokrydsere og ca. 40 relativt moderne russiskbyggede jagere, hvortil kommer 5 ex-tyske og 3 ex-italienske,

ca. 40 eskorte-jagere, et betydeligt antal motortorpedobåde, 2—300 minestrygere af forskellige typer og omkring 200 landsætningsfartøjer, som for størstedelen er af tysk eller amerikansk oprindelse, men sidst, men ikke mindst

ca. 250 ubåde af forskellige typer.

Hertil kommer desuden et antal transport- og hjælpeskibe samt visse specialfartøjer.

Flåden har sit eget luftvåben, der er landbaseret, og hvis styrke anslås til ca. 2000 luftfartøjer i første linie.

Det påpeges, at hovedarmeringen i krydserne er 18 cm og i jagerne 13 cm kanoner, samt at der i overensstemmelse med en traditionel stærk russisk interesse for minevåbnet lægges vægt på mineudlægningsanordninger i alle enheder ned til motortorpedobåde. Opmærksomheden henledes i denne forbindelse på, at Rusland har overtaget moderne tysk minemateriel i betydeligt omfang, og at det råder over adskillige tyske eksperter.

Ubådsvåbnet anses iøvrigt for at være flådens stærkeste faktor. Det forudses, at russerne med assistance af tyske teknikere og ved hjælp af overtaget tysk materiel kan være langt fremme dels med udvikling af moderne ubådstyper dels med modernisering af ældre enheder. Af tidligere tyske ubåde lik russerne ved krigens slutning officielt overdraget følgende:

4 type XXI, 1 type IX C, 4 type VII og 1 type XXIII.

Til sammenligning med den nuværende formodede russiske ubådsstyrke anføres følgende tal fra det tidligere tyske ubådsvåben:

Ved 2. verdenskrigs udbrud havde Tyskland 26 oceangående og 30 kyst-ubåde. I begyndelsen af 1942, da sænkningerne i Atlanterhavet nåede sit maximum, var 91 ubåde anvendelige til operationer, og dette tal forøgedes i årets løb til ca. 200. I maj 1943 nåede den tyske ubådsstyrke sit maximum med ca. 240 både disponible til operationer, 118 på prøveture og 67 knyttede til ubådsskoler.

Det påpeges dog, at man ikke direkte kan benytte tallene som sammenligningsgrundlag; også andre faktorer såsom personelstandard, basisorganisation og -effektivitet, værftsstandard m. m. må tages i betragtning. (The Navy, dec. 49) Th.

»The Navy« gengiver en meddelelse i »Sveriges flotta«, hvorefter Rusland har fem 35.000 tons slagskibe under bygning, og at det første, »Sovietskii Soyus«, nærmer sig fuldendelse. Endvidere anføres, at tre krydsere af »Kirov«-klassen, »Chapev«, »Chekalov« og »Zheleziahov« er under bygning, og at mindst 250, men sandsynligvis mindst 350, ubåde er i tjeneste. (The Navy, dec. 49) Th.

U. S. A.

Sammensætningen af U.S.A.s flyvevåben.

Som et resultat af en beskæring af budgettet er flyvevåbnet blevet planlagt til 48 afdelinger i stedet for 58.

Ifølge chefen for flyvevåbnet bliver sammensætningen således:

- 4 strategiske bombeafdelinger (Type B-36),
- 11 middeltunge bombeafdelinger (Type B-29 og B-50),
- 6 strategiske rekognosceringsafdelinger,
- 1 taktisk rekognosceringsafdeling,
- 1 let bombeafdeling (Type B-45),
- 20 jagerafdelinger,
- 6 troppetransportafdelinger.

Nedenfor gives nogle oplysninger vedrørende B-36:

Den kan medføre 72 stk. 450 kg bomber eller 2 stk. på 19.000 kg eller i stedet for bomber almindelig last på 39 ts (maximum rumindhold er 340 m³).

Med 4 ekstratanke ialt 127.000 l brændstof.

Bevæbning: 1 stk. 37 mm og 16 stk. 20 mm.

I halen et radarstyret tårn med 1 × 37 mm.

Spændvidde 76 m, længde 49,7 m, højde 14,2 m.

Max. marchfart 480 km/t.

Normal marchfart 300 km/t.

Rækkevidde med 4,5 ts bomber 19.300 km.

Rækkevidde med 11,4 ts bomber 13.000 km.

Tophøjde over 13 km.

Forsynet med 6 motorer, men kan forsynes med ekstra 4 reaktionsmotorer, der under kamp kan forøge hastigheden.

(R.U.S.I., nov. 49) Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i marls 1950.

- Berggren, G.*: Hvad er Rusland. Ill. Kort. 311 s. Odense 1945. 8^o. H.
Grønlands-Traktaten, belyst gennem de i Dagspressen fremkomne Artikler. Kort. 88 s. Kbh. 1924. 8^o. H.
Erhverv i Grønland. Andragender, Planer m. m. vedr. Koncession paa. . . . 18 s. Kbh. 1906. 8^o. H.
Storch, M.: Singnagtugak. 50 s. Kbh. 1914. 8^o. H.
Silverstolpe, G. W.: Sanning och lögn om sjökriget. Bilag. Reg. 187 s. Sthlm. 1943. 8^o. H.
Svensk utrikespolitik under andra världskriget. Sagreg. 653 s. Sthlm. 1946. 8^o. H.
Stichelkunoff, I.: Dansk-russisk ordbog. 643 s. Kbh. 1950. 4^o. H.
Creswell, J.: Sea Warfare 1939—1945. A short history. Kort. Index. 344 s. Bristol 1950. 8^o. H.
Eden, Anthony: Days for Decision. Index. 239 s. Lond. u. ä. (1950). 8^o. H.
Hinsley, F. H.: Command of the Sea. British Naval History from 1918 to the End of the Second World War. Ill. Chronology. Index. 104 s. Lond. 1950. 8^o. H.
Weygand: Mémoires. Rappelé au Service. Kort. App. 506 s. + 18 s. Paris 1950. 8^o. H.
Kuussaari, E. og Niitemaa, V.: Finlands krig 1941—1945. Ill. Kort. 232 s. Sthlm. 1949. 8^o. H.
Lindblad, A.: Kryssareakterens användning vid handelsfartyg. Några modellförsök. Diagr. 32 s. Göteborg 1945. 8^o. H.
Wadden, W. R. og Willett, J. G.: Aviation Mathematics. Based on a text by: Buchan, A. F. and Borthwick, R. Tabeller. Diagr. Index. Cambr. Mass. 1942. 8^o. H.
Mixter, G. W.: Primer of Navigation. Ill. Tabeller. Index. 508 s. N. Y. 1943. 8^o. H.
Dutton, B.: Navigation and Nautical Astronomy. Ill. Tabeller. 516 s. Annapolis, Maryl. 1942. 4^o. H.
Churchill, Winston S.: Secret Session Speeches. Ill. 96 s. Lond. 1946. 8^o. H.
Lee, A.: The Soviet Air Force. Ill. Index. 207 s. Lond. 1950. 8^o. H.
Doctur: La vérité sur les amiraux. 257 s. Paris 1949. 8^o. H.
Russell, P. J.: Sea Signalling Simplified. Ill. 84 s. Chatham u. ä. (1950). 8^o. H.
Christian V's Skibs-Artikler af 1675. Reg. 28 s. Kbh. 1675. 8^o. H.

»Unification and Strategy«.

Af orlogskaptajn P. Zigler.

Indledning.

Som det sikkert vil være dette tidsskrifts læsere bekendt fra dagspressen, fremstod i oktober 1949 i Repræsentanternes Hus en lang række af U. S. A.s mest fremtrædende militære og civile ledere for det permanente militærudvalg — kaldet Committee on Armed Services' House of Representatives — hvor de gennem vidneudsagn gav udtryk for deres stærkt divergerende opfattelser af de resultater, der var nået gennem »Unification Act«, hvor alle tre værn administrativt samledes under en civil leder, Secretary of Defense.

Afholdelsen af disse »hearings«, som de kaldtes, foregik offentligt og fulgtes med den største interesse — ikke mindst uden for U. S. A. — idet de afhørte vidner udtalte sig meget frit om ting og forhold inden for værnene, som man fra en militær synsvinkel skulle synes, var uheldigt at få offentligt frem.

Det omfattende materiale, der fremkom i forbindelse med de afholdte »hearings«, der populært i U. S. A. benævnedes »The battle of the Pentagon« (Pentagon er den bygning i Washington, D. C., hvor samarbejdet foregår), er blevet bearbejdet af »Committee on Armed Services« og foreligger nu i form af en rapport på 59 sider. I denne rapport har udvalget — gennem et grundigt og objektivt arbejde — søgt at uddrage erfaringer og konklusioner fra de ovennævnte »hearings« og redegøre for de forbedringer, som udvalget i denne forbindelse mener at burde

fremsætte forslag til i forbindelse med »Unification Act«.

I betragtning af, at forsvaret i Danmark nu står over for gennemførelsen af en dansk »Unification Act«, synes det at være af interesse for dette tidskrifts læsere at give et resumé af ovennævnte rapport, for at læseren kan danne sig et billede af de vanskeligheder, »Unification Act«en har givet anledning til i U. S. A. værnene imellem, og hvad der var årsagen til afholdelsen af disse sensationelle »hearings«, kun to år efter »Unification«-lovens vedtagelse.

»Unification«-lovens historie:

Ønskeligheden af at skabe en enhedsordning for værnene — især efter flyvevåbenets tilkomst — har været drøftet adskillige gange i tidens løb uden at blive gennemført. Nødvendigheden heraf blev først tydelig i den 2. verdenskrig, hvor det gav sig udslag i oprettelsen af the Joint Chiefs of Staff — med sæde i Washington — der koordinerede de samlede styrkers anvendelse over hele jordkloden.

I 1944 nedsatte Joint Chiefs of Staff en kommission med det formål at undersøge og fremsætte forslag om, hvorledes organisationen burde se ud efter krigen.

I 1945 anbefalede denne kommission, at der skulle være tre adskilte militære værn, men samlede under eet ministerium.

Først efter to års lange og besværlige forhandlinger gennemførtes i juli 1947 enhedsordningen, idet der oprettedes det såkaldte »National Military Establishment«, der i hovedsagen bestod af »Departments of the Army, the Navy, and the Air Force«. Hvert *department* bibeholdt alle de beføjelser, det før havde haft, medmindre disse ikke udtrykkeligt gennem

»Unification Act« var blevet overført til Secretary of Defense.

»Unification«-loven af 1947 var U. S. A.'s første forsøg siden republikkens allerførste dage på at lade alle de væbnede styrker indgå i en enkelt administrativ organisation, og under administrativ ledelse af een regeringsembudsmand, der *ikke* var præsidenten.

Gennem de debatter og diskussioner, der fandt sted i Kongressen, fra værnene selv og pressen, fremgik det, at synspunkter og opfattelser stod skarpt over for hinanden og spåede, at gennemførelsen af denne »unification« ville komme ud for vanskeligheder om ikke lige i starten, da i hvert fald kort tid derefter.

Den første Secretary of Defense var imidlertid en meget duelig, moderat, fornuftig og fremsynet mand, der gennemførte store fremskridt og handlede i lovens ånd. Han konstaterede imidlertid, at ikke alle arbejdede i samme retning, og at fremskridt kun fandt sted efter meget skarpe og langvarige diskussioner i Pentagon. Ved visse lejligheder nåede man først til en afgørelse, efter at eet eller flere af de militære værn var tyet til Kongressen, pressen eller radioen, over for hvem de gav udtryk for, hvad de mente om det foreliggende spørgsmål i modsætning til det andet eller de andre værn eller Secretary of Defense.

I sin første årlige rapport i november 1948 gav Secretary of Defense derfor også udtryk for, at der stadig var store områder, hvor værnenes synspunkter ikke faldt sammen. Han udtalte bl. a., at skønt alle var enige om slutresultatet, var der dybe uoverensstemmelser, hvad angik den fremgangsmåde, der skulle anvendes for at nå til dette resultat, og at det især var ved fordelingen af de samlede midler, at vanskelighederne opstod.

På basis af sine erfaringer foreslog Secretary of Defense forskellige ændringer i »Unification Act«.

En måned før Secretary of Defense's rapport fremkom, havde Eberstadt-udvalget, også kaldet »The Committee on the National Security Organization«, fuldendt et otte måneders detailleret studium af de militære spørgsmål. Dette udvalg, hvis medlemmer bestod af fremtrædende amerikanere — hvorefter adskillige havde beskæftiget sig med militære problemer gennem længere tid — kom også til det resultat, at »Unification« trængte til visse forandringer for at sikre, at nationen var i besiddelse af en effektiv og økonomisk forsvarsorganisation.

Dette udvalg understregede — ligesom Secretary of Defense også havde gjort — særligt problemer, der stod i forbindelse med luftmagt. Det var især luftvåbenet og flådens luftvåben, der stadig var en integrerende del af flåden, der var uenige om luftspørgsmål.

I februar 1949 fulgtes Eberstadt-rapporten af en ny rapport fra »The Commission on the Organization of the Executive Branch of the Government« (også kaldet Hoover-kommissionen), der også anbefalede betydelige ændringer i »National Security Act of 1947«.

I marts 1949 forelagde præsidenten derfor for Kongressen forslag til visse forandringer i loven om »Unification«.

Senatet og Repræsentanternes Hus gik i gang hermed, og den 10. august 1949 underskrev præsidenten visse ændringer til »Unification Act«, vedtaget med det formål at styrke enhedsordningen.

I modsætning til den første »Unification Act«, hvor man ved »unification« forstod koordination, skiftedes betydningen ved den nye lov nu til »centralization« udøvet fra eet »department« under civil ledelse. Det

tidligere system med tre »departments«, der hver havde fri adgang til præsidenten, ophørte.

Årsagerne og optakten til afholdelsen af de omtalte »hearings«.

Som det allerede vil fremgå, herskede der, både før og efter »Unification Act«en blev lov, imellem værnene en vidt forskellig opfattelse af såvel principperne i »unification« som den måde, hvorpå disse principper skulle bringes til udførelse inden for den samlede forsvarsorganisation.

Disse vidt forskellige meningsopfattelser mellem værnene omfattede både strategien, taktikken, våbnene og forsvarsorganisationen.

Det er naturligt, mener udvalget, at de, der har bragt synspunkter til torvs i forbindelse med opbygningen af forsvarsorganisationen, har søgt at bevise rigtigheden heraf gennem eksempler fra den 2. verdenskrig.

Men det må sikkert være rigtigt at hævde, at krigens erfaringer ikke er de samme for officerer, der har ført store hære på kontinentet imod et land, hvor fjenden var i stand til at anvende alle sine resourcer, som for officerer, der som speciale har haft amfibiekrig imod befæstede øer i Stillehavet, hvor både de enkelte måls styrke og begrænsning var vel kendt.

Det er også naturligt, at den, der har tilbragt hele sit liv med at studere søkrigen og dens betydning for en sømagt i almindelighed, har en anden opfattelse end den, der har helliget sig landkrigens eller luftkrigens taktik og teori.

Det er også menneskeligt, at den, der i en krig kun har været knyttet til eet våben, kampenhed el. lign., får en særlig respekt for og opfattelse af dette våbens eller denne kampenheds muligheder i en krig,

og senere, at denne opfattelse er årsag til, at vedkommende måske overvurderer eller i det mindste støtter betydningen af dette særlige våben eller kampenhed, når landets fremtidige militære sikkerhed diskuteres.

Dette er sikkert forklaringen på en af de væsentligste årsager til de vidt forskellige meningsopfattelser, der har karakteriseret de højeste militære ledere i de senere år.

Hvad flåden angår, har den — på baggrund af visse historiske paralleler i udlandet — vist udpræget mistænksomhed over for ethvert tremandsråd for værnene ud fra den kendsgerning, at de to andre værn oprindeligt var eet værn.

De ovennævnte forhold forhindrede — uanset deres rigtighed eller ej — at den »unification«, som man havde håbet på i 1947 med en deraf følgende forbedret økonomi, ikke blev til noget.

Den væsentligste årsag til de indbyrdes stridigheder synes imidlertid som tidligere nævnt at have været fordelingen af det fælles budget, idet »Bureau of Budget« i præsidentens navn fastsætter et maksimumbeløb under hensyntagen til nationens samlede finansbudget, inden for hvilket de tre værns samlede budget skal ligge.

Herved opstår en konkurrence imellem værnene, om hver for sig at skaffe sig den største del af forsvarsbudgettet, og da alle tre værn står ansigt til ansigt med den kendsgerning, at de midler, de vil komme til at råde over, ikke nær svarer til de midler, de har anset for nødvendige, udfolder de hver for sig en uhyre opfindsomhed for netop at søge at bevise, at deres krav bør dækkes først.

Medens det trods alt var muligt at opnå enighed på mange felter, fjernede man dog ikke de fundamentalt forskellige betragtninger, der herskede, både hvad

angik den strategi, der skulle anvendes, og den dermed nøje forbundne budgetplanlægning.

I første halvdel af 1949, medens man gjorde forbedringer til at ændre den oprindelige »Unification Act«, fremgik det næsten dagligt, at vanskelighederne ved at enes stadig øgedes.

Et af de punkter, hvor uenighed i opfattelse slog ud i lys lue, var mellem luftvåbnet og flåden i deres syn på strategisk bombning, nærmere betegnet anvendelsen af flådens hangarskibe og luftvåbnets langdistance bombeluftfartøjer.

Dette gav sig udslag gennem daglige pressekampanjer, artikler i tidsskrifter o. l., hvor principielle meningsopfattelser blev bragt frem, og hvor man angreb hinanden, idet man understøttede sine opfattelser med statistisk materiale, som i adskillige tilfælde kun kunne fås fra officielle kilder.

Alt medens denne offentlige diskussion blev mere og mere skarp, opstod der også rygter om, at flåden og Marine Corps på grund af den manglende forståelse af sømagten i en fremtidig krig kun ville få mindre vigtige opgaver.

Midt i denne atmosfære af mistænksomhed fremmede det ikke forholdet, da Secretary of Defense Johnson den 23. april 1949 stoppede bygningen af det netop køllagte hangarskib på 65.000 ts. USS »United States«, med det resultat, at Secretary of the Navy tre dage senere tog skarpt afstand herfra, samtidig med, at han indsendte sin afskedsansøgning, der blev bevilget.

»The House Committee on Armed Services« søgte uden held at standse denne offentlige debat ved at tilkendegive, at den ikke ville tolerere en fortsættelse heraf.

I særdeleshed samlede interessen sig om anvende-

ligheden af den bombeluftfartøjstype »B-36«, som af luftvåbenet var udset til strategisk bombning.

Det hævdedes fra modpartens side, at denne luftfartøjstype var alt for sårbar over for jagere, og man tilbød at bevise dette gennem forsøg udført med en B-36 på den ene side og en af flådens jagertyper kaldet »Banshee« på den anden side. The Joint Chiefs of Staff frarådede imidlertid Secretary of Defense at afholde de omtalte forsøg, hvorfor »Armed Services' Committee« frafaldt at forfølge sagen.

Der fremkom herefter rygter om, at Secretary of Defense og Secretary of the Air Force skulle have været økonomisk interesseret i, at man gik ind for B-36 typen.

Det blev herefter den 8. juni 1949 bestemt, at en undersøgelse af de fremkomne rygter skulle finde sted, og samtidig ville man tage de vigtigste af de forhold med, der havde givet anledning til så megen bitter strid imellem værnene.

Den 9. august begyndtes afhøringerne, og de fortsatte næsten dagligt indtil den 25. august, hvor udvalget afbrød afhøringerne indtil den 5. oktober, på hvilken dag formanden på udvalgets vegne udtalte, at der intet som helst havde været bag de beskyldninger, der havde været rettet mod Secretary of Defense og Secretary of the Air Force, og at flyvevåbenet alene havde valgt B-36 typen, fordi det var den bedste type til det særlige formål. Hermed var de to første punkter af en vedtaget agenda på otte punkter behandlet.

Den 3. oktober tog begivenhederne imidlertid en voldsom vending, idet pressen fik adgang til en rapport stilet til Secretary of the Navy fra chefen for 1st Fleet (Stillehavet) med fremsendelsespåtegninger både fra chefen for Pacific Fleet og chefen for ma-

ringen, og hvoraf det fremgik, at marinens moral næsten var »at the point of despondency«, og at afgørelser vedrørende nationens forsvar blev »unwisely and improperly made«.

Den 6. oktober fortsattes afhøringerne med agendens sidste seks punkter, der i hovedtrækkene omfattede:

1. Hvorvidt B-36 var et egnet luftfartøj til strategisk bombning.
2. Luftvåbenets og flådens luftvåbens opgaver og hvorvidt standsningen af hangarskibet »United States«'s bygning havde været berettiget.
3. Hvorvidt luftvåbenet lagde for megen vægt på strategisk bombning med det resultat, at det gik ud over taktisk anvendelse af luftfartøjer og jagerforsvar.
4. En overvejelse af den fremgangsmåde, Joint Chiefs of Staff fulgte vedrørende udvikling af våben til de respektive værn, og om to værn kunne bestemme hvilke våben, det tredje skulle have.
5. Studere virkningen af strategisk bombning for at afgøre, hvorvidt det var hensigtsmæssigt at følge de nugældende retningslinier i den udstrækning, de var foreslået.
6. Overveje alle de sager, der i tilknytning til ovenstående måtte fremkomme under afhøringerne.

Imellem den 6. og 21. oktober mødte ikke mindre end 38 vidner for udvalget. Blandt vidnerne fra marinen var bl. a. Secretary of the Navy, the »fleet admirals«, seks admiraler og to generaler fra Marine Corps, en viceadmiral, tre kontreadmiraler og en brigadegeneral fra Marine Corps foruden yngre officerer og civile fra Department of the Navy.

Fra luftvåbenet vidnede Secretary of the Air Force og chefen for luftvåbenet. Endvidere afgav formanden

for Joint Chiefs of Staff, general Bradley, samt General of the Army Eisenhower, General of the Army Marshall, den tidligere præsident Hoover og Secretary of Defense m. fl. vidneudsagn.

Det blev ved afhøringernes begyndelse fastslået, at enhver kunne vidne frit, uden at der ville være tale om repressalier, et forhold, som udvalget lagde stor vægt på at få fastslået.

En uge efter at afhøringerne var afsluttet, erfarede udvalget gennem en presseudsendelse, at admiral Denfeld, der var chef for marinen, og som havde vidnet for udvalget, var blevet flyttet fra denne post.

Udvalget har i sin rapport taget skarp afstand fra dette, som den fandt var en repressalie, hvis følger var alvorligere for nationen som helhed og for Kongressen og udvalget selv, end for værnene, idet et sådant eksempel — såfremt det skulle gentage sig i fremtiden — ville føre til, at vidner, der fremstod for Kongressen, ikke ville udtale sig frit og ærligt.

Admiral Denfeld fik efter sin forflyttelse tilbudt stillingen som chef for »Naval Forces in the Eastern Atlantic and Mediterranean«, men valgte at tage sin afsked, der fandt sted den 28. februar 1950. Admiralen har nu gennem tre artikler i Collier's Magazine offentligt berettet om sit syn på de begivenheder, der førte til hans afsked.

Strategiske diskussioner:

Under forhørene gav så godt som alle de ledende søofficerer talrige gange udtryk over for udvalget, at de fandt, at U. S. A.'s nuværende militære strategi fejlagtigt var baseret på 1) at skulle krigen bryde ud, ville U. S. A. øjeblikkelig ty til atomkrigsførelse, og 2) at man ville benytte denne krigsførelse mod store bebyggede områder.

Flådens opfattelse var, at U. S. A.'s mål var et stabilt verdenssamfund, og at dette mål måtte være grundlaget for nationens krigsforberedelser og bestemme de metoder, efter hvilke krigen skulle føres, ellers ville nationen ødelægge dette mål, selv om man vandt den krig, som var ført for at nå dertil.

Det var især flådens opfattelse, at gennem atom-bombning fra stor højde mod bebyggede områder ville man ikke vinde krigen, fordi man ikke ville ramme de særlige militære mål, og endvidere ville det ødelægge freden, fordi der ikke ville være andet end ruinhobe og elendighed tilbage; kort sagt var denne form for strategi i afgørende modstrid med det formål, for hvilket U. S. A. kunne tænkes at føre krig, fordi den ville forhindre, at man opnåede en stabil verden bagefter, til trods for at krigen netop var ført med dette formål for øje.

Det siger sig selv, at svaret herpå må have en enorm indflydelse på Joint Chiefs of Staff's afgørelser, samtidig med at det må påvirke nationens militære forberedelser i fredstid, måden hvorpå krigen skal føres, og den type våben, der skal anvendes. Det er et spørgsmål, der efter udvalgets opfattelse kræver et meget grundigt studium inden for nationens højeste planlægningsråd — the National Security Council — hvor nationens udenrigs- og militærpolitik må forventes at smelte sammen til en enkelt doktrin rettet mod et fælles mål.

På spørgsmålet om, hvem der kunne tænkes at begynde en krig og hvorledes, var der almindelig enighed om, at kun Rusland kunne komme i betragtning. General Bradley udtalte således, at ønsket om fred ikke betød fred for enhver pris, og omstændighederne kunne føre til, at man måtte ty til krig.

Skulle Rusland begynde en krig, måtte man regne

med, at det til den tid ville råde over 1) en meget stor og farlig ubådsflåde, 2) en kolossal hær klar til øjeblikkeligt angreb på Vest-Europa, 3) en stor tak-tisk luftstyrke foruden en strategisk bomberstyrke i stand til at udføre »one-way« angreb på U. S. A., 4) en ubetydelig overfladeflåde.

Det blev kraftigt understreget af flådens officerer, at i et sådant tilfælde (krig) måtte man regne med, at Rusland ville være velforsynet fra lagre, således at krigen kunne føres i seks måneder til eet år uden at trække på nye forsyningslinier.

Der var enighed om, at Rusland selv ville vælge tid, sted og fremgangsmåde, således som det passede bedst, og følgende fremgangsmåder blev foreslået som sandsynlige:

Et overfald eller et angreb som højdepunktet i en spændt periode, et »one-way« angreb udført af bombeluftfartøjer mod U. S. A. eller et angreb mod allierede eller områder af stor vigtighed for vestmagterne.

Man var enige om, at en fremtidig krig ville blive lang og besværlig, og at der ikke var nogen genvej til sejr i en moderne krig, hverken gennem anvendelse af særlige våben, eller denne eller hin strategiske doktrin, og at krigen ville blive verdensomspændende. Et af de spørgsmål, hvorom der var mest uenighed ved afhøringerne, var, hvilke våben U. S. A. især skulle besidde ved et krigsudbrud. Flådens opfattelse var, at i fredstid kan nationen på grund af de økonomiske begrænsninger kun have råd til at besidde sådanne væbnede styrker, der bidrager direkte til:

1. Forsvaret af U. S. A. mod luft- og søangreb.
2. Forsvaret af Vest-Europa mod land-, sø- og luftangreb.

3. Forsvaret og sikringen af sådanne baser, der er nødvendige i begyndelsen og på senere stadier af krigen.
4. Et angreb mod styrker, der angriber Vest-Europa.
5. At opretholde søherredømmet.

Flådestrateger gav udtryk for, at strategisk bombning (bombeangreb fra stor højde mod flademål i fjendens bagland) ikke bidrog hertil, idet de hævdede, at sådanne store højtflyvende bombeluftfartøjer ikke kunne forsvare U. S. A., ikke fastholde fremskudte baser, ikke forsvare Vest-Europa virkningsfuldt, ikke angribe fremrykkende tropper i Vest-Europa eller opretholde søherredømmet.

Det var opfattelsen, at taktisk luftmagt snarere end strategisk luftmagt samt tropper og sømagt var de eneste militære instrumenter, der kunne opfylde disse elementære fordringer. Heroverfor stod udtalelser til udvalget, der gik ud på, at atombomben og langdistance bombeluftfartøjer begge bidrager til at holde igen på et krigsudbrud, og hvis krigen skulle komme, så vil en omfattende atom-offensiv imod centrum af fjendens krigsskabende produktionsapparat bidrage overordentligt til et heldigt udfald af overfladeoperationer, og til at formindske tab af eget personel. Det blev også hævdet, at strategisk bombning er det eneste alternativ, der gives U. S. A. som modvægt mod en angriber, der råder over store troppestyrker.

Udvalget tog ikke standpunkt til ovennævnte modstridende opfattelser, men påpegede den overordentlige betydning, det har, at nationens forsvarsorganisation kan vurdere værnenes forskellige strategiske opfattelser, således at værnene får tillid til de afgørelser, der træffes, og nationen får tillid til, at afgørelserne er et resultat af forskellige opfattelser, og

ikke blot et eller to værns opfattelse på bekostning af det tredje værn.

Luftmagt.

Selv om vidneforklaringerne afslørede mange vidt forskellige principielle opfattelser, var der almindelig enighed om, at den erfaring, der tydeligst trådte frem fra sidste krig, var, at såfremt man ønskede at bevæge sig et eller andet sted hen i moderne krig, det være sig til lands, til vands eller i luften, så var det nødvendigt, at man først besad luftherredømmet.

Det næste spørgsmål, der fulgte, var, hvad man forstod ved luftherredømme, og hvad der var nødvendigt for at skaffe sig dette.

En nations luftmagt består af mange forskellige elementer ud over den militære luftmagt, på tilsvarende måde som sømagt er en kombination af mange forskellige elementer ud over orlogsflåden. Man kan sige, at den militære luftmagt består af de strategiske og de taktiske luftstyrker. Det er således indlysende, at strategisk luftmagt kun er en speciel del af en nations samlede luftmagt. Man øger således ikke en nations samlede luftmagt, hvis man f. eks. forøger de strategiske afdelinger, men samtidigt nedskærer de taktiske afdelinger mere end forøgelsen.

Det var flådens opfattelse, at luftherredømme var det vigtigste, det gjaldt om at opnå ved hjælp af luftmagt, og at strategiske bombeluftfartøjer ikke kunne tilvejebringe dette, på samme måde som slag-skibe ikke kunne skaffe søherredømme. Det var ligeledes flådens synspunkt, at luftherredømme i virkeligheden er den første fornødenhed for, at man effektivt kan anvende strategiske bombeluftfartøjer, og hvis man ønskede at opnå luftherredømme, var det nødvendigt at give sig i lag med at nedkæmpe fjen-

dens luftstyrker. Efter flådens opfattelse betød dette, at man skulle så tæt ind på fjenden, at man kunne engagere hans taktiske luftstyrker og nedkæmpe disse, og derefter udnytte denne sejr — når den var vundet — ved hjælp af de strategiske luftstyrker, der nu kunne afskære forbindelseslinier, ødelægge nøgleindustrier m. m.

Der blev ikke argumenteret imod denne opfattelse fra andre vidners side, bortset fra general Vandenberg (chefen for flyvevåbenet), der diskuterede den sande betydning af luftherredømme, som han forklarede som et relativt begreb, der gik lige fra lokalt luftherredømme til totalt luftherredømme, og med alle de afskygninger, der kan være imellem disse to yderpunkter. Generalen udtalte også, at selv uden luftherredømme kan man godt udsende luftfartøjer med en rimelig chance for med held at gennemføre særlige opgaver.

Strategisk bombning.

Et af de punkter, der har forårsaget de største vanskeligheder imellem værnene, har været de stærkt divergerende opfattelser af strategisk bombning — og den vægt, der skulle tillægges denne form for bombning — først og fremmest mellem luftvåbnet og flåden, men også hæren.

Det viste sig, at flåden skarpt skelnede mellem »strategisk bombning« og »strategisk luftkrigsførelse«.

Flådeopfattelsen var, at strategisk bombning betød bombning fra stor højde mod flademål, såsom byer el. lign. udført af højtgående, tunge bombeluftfartøjer af B-36 typen. Denne form for krigsførelse var flåden stærkt imod, ud fra den opfattelse, at bombning af en fjendes bagland ikke tjente Amerikas sag, fordi

man gennem sådanne angreb ville tabe freden efter den militære sejr.

Hvad angik strategisk luftkrigsførelse gik flåden helt ind herfor, idet de ved dette forstod angreb mod udvalgte *militære* mål.

Flåden gik også stærkt imod den af luftvåbnet valgte bombeluftfartøjstype B-36, idet man hævdede, at den er uegnet til formålet, idet den både er for langsom og for usårbar over for jagere, og ude af stand til at finde sit mål fra 40.000 fods højde (ca. 12 km), samt til at nå sine mål fra U. S. A.

Hvis man gik ind for strategisk bombning, fandtes der efter flådens udsagn en betydelig bedre luftfartøjstype dertil, nemlig B-47, men luftherredømmet var en bydende nødvendighed for effektivt at udføre denne form for bombning, hvorfor alle tunge bombeluftfartøjer måtte have jagerdækning, hvis de skulle operere med held, og endelig var man enig om, at hvis man skulle have udbytte af den strategiske bombning, måtte denne udføres som præcisions-bombning, og ikke som »high-altitude« bombning, der kun ville resultere i tab for civilbefolkningen.

Vidneudsagn om det samme emne fra luftvåbnet og fra anden side afviste pure flådens udtalelser og tilføjede yderligere, at flådens kritik af B-36 skyldtes dennes interkontinentale rækkevidde og derfor simpelthen kun var et forsøg på at forhindre, at flåden i en fremtidig krig fik tildelt en underordnet rolle. Ingen inden for luftvåbnet hævdede, at B-36 var usårlig, men den var efter de eksperters opfattelse, der beskæftigede sig hermed, i stand til at udføre den opgave, der var tiltænkt den. Chefen for luftvåbnet udtalte, at man inden for luftvåbnet kendte alle flådens indsigelser mod B-36, og at man havde undersøgt disse indsigelser, men at man stadig var af den mening, at B-36 typen var sin opgave voksen.

Formanden for Joint Chiefs of Staff påstod, at B-36 var det bedste bombeluftfartøj, man havde ved hånden til den påtænkte opgave, og understregede nødvendigheden af at besidde en luftfartøjstype, der kunne udføre repressalie-angreb for det tilfælde, at U. S. A. blev angrebet. I overensstemmelse med vidnerne fra luftvåbnet konstaterede han, at alene tilstedeværelsen af dette luftfartøj tvang en mulig fjende til at afse luftfartøjer, personel og udstyr, der måske ellers kunne finde anvendelse andet sted i en offensiv krigsførelse.

Ud fra disse modstridende opfattelser og flere andre udtalelser, kom udvalget til den konklusion, at på et tidligt stadium af »unification« taler alting for, at man i sådanne tvivlstilfælde holder sig til det værn, der på det pågældende felt råder over den største erfaring og øvelse.

Det var også udvalgets opfattelse, at så længe værnene ikke kendte mere til hinanden, tjente det kun nationen lidt og rummede samtidig en stor fare, hvis man for hurtigt søgte at træffe fælles afgørelser i spørgsmål af høj teknisk art inden for de enkelte værn. På det stadium, »unification« var nået til i dag, var udvalget stærkt i tvivl om, hvorvidt det var en fordel for nationens forsvar, at de militære ledere for de enkelte værn i fællesskab udtalte sig om den tekniske egnethed af dette eller hint våben, idet de nemlig hver for sig udviklede de enkelte våben til løsning af de opgaver, for hvilke de var ansvarlige over for Joint Chiefs of Staff.

Virkningen af strategisk bombning.

Om dette spørgsmål blev der afgivet adskillige vidneudsagn, og meningsopfattelserne var lige så forskellige som opfattelsen vedrørende strategisk bombning.

I sine spørgsmål til vidnerne gik udvalget ud fra den forudsætning, at U. S. A. var i stand til fra baser i den vestlige hemisfære at bringe en atombombe frem til fjenden.

Spørgsmålet lød derefter til vidnerne, hvorvidt denne militære mulighed virkelig hjalp til med at lægge en dæmper på en eventuel angriber, eller hvis dette viste sig alligevel ikke at være tilfældet, og krigen begyndte, om et sådant angreb da ville odelægge fjendens kampkraft og modstandsvilje.

Mange flådevidner var enige om, at dengang U. S. A. havde monopol på atombomben, var dette en dæmper på krigslysten, men tabet af dette monopol havde imidlertid formindsket de mulige virkninger stærkt.

Det blev også fremhævet af flere vidner, at truslen om atombombning ikke ville afholde en angriber fra at rykke ind i Vesteuropa. Truslen om atombombning ville måske snarere opmuntre ham til hurtigst muligt at rykke ind i et sådant område i forventning om, at U. S. A. ikke ville bruge dette våben mod byer o. lign. i lande, der var tilsluttet atlantpagten.

Det fremgik også, at afgørelsen om at basere sig på, at truslen om atombombning reducerede muligheden for krig, var enstemmigt truffet af Joint Chiefs of Staff, ikke en ensidig afgørelse taget af luftvåbnet. General Bradley udtalte også som sin opfattelse, at så længe Amerika opretholdt en overvældende fordel, hvad angik antal og kvalitet af atombomber, og bevarede mulighederne for at bringe dem frem, så længe ville bombens krigsdæmpende virkning vare ved.

Winston Churchills berømte bemærkning, der var udtalt seks måneder før atombombe-eksplosionen i Rusland fandt sted, blev også citeret. Churchills udtalelse gik ud på, at det var sikkert, at Europa ville

ere blevet kommunistisk og London bombarderet lerede for nogen tid siden, hvis ikke U. S. A. havde haft atombomben.

Der var en tilsvarende uenighed om værdien af strategisk bombning, når først krigen var begyndt, sådes som tidligere omtalt under luftherredømme.

Trods det, at vidnerne drog deres konklusioner vedrørende virkningen af strategisk bombning ud fra de samme forudsætninger, kom de til vidt forskellige resultater. Flåden hævdede, at de undersøgelser, der var foretaget af »the strategic bombing survey mission«, ikke talte til fordel for strategisk bombning, som man nu planlagde at anvende i en fremtidig krig, hvorimod luftvåbnets vidner og general Bradley var nået til det modsatte resultat. General Bradley hævdede nemlig i modsætning til flåden, at den strategiske bombning havde haft afgørende indflydelse på de allieredes evne til på kortere tid at besejre Tyskland, hvorved mange menneskeliv og penge var blevet sparet. Generalen udtalte også, at strategisk bombning har en høj prioritet i den militære planlægning, fordi U. S. A. ikke kunne regne med at opretholde styrker, der — hvad størrelse angik — var i stand til at møde Rusland ved krigens begyndelse, og i mangel af sådanne styrker lå den største trusel i muligheden for hurtigt at kunne gøre gengæld, hvis man blev angrebet.

Det fremgik også, at der i oktober 1948 var blevet udpeget en »high level joint committee«, der skulle vurdere, hvad resultat bombning ville give, når man gik ud fra, at 100 % af atombombeoffensiven udførtes som planlagt. Komiteens rapport blev enstemmigt vedtaget og indsendt den 12. maj 1949, hvorefter den blev fremsendt til Secretary of Defense den 28. juli 1949. Admiral Denfeld udtalte, at han var helt enig med komiteen i dens konklusioner, men at rapporten,

der var »hemmelig«, ikke kunne offentliggøres for militærudvalget.

Det har ikke været let for udvalget at finde den rette løsning på alle disse modstridende opfattelser. Udvalget nøjes derfor også med at konstatere, at der var væsentlige uoverensstemmelser til stede, og at de detaillerede undersøgelser, der har fundet sted for at bedømme virkningerne af strategisk bombning, af militære grunde ikke kan offentliggøres.

Stillet overfor det faktum, at værnene — hvad grundlæggende synspunkter angik — kom til to helt modsatte konklusioner, udtaler udvalget, at det er overbevist om, at begge parter i sådanne tilfælde fuldt og helt tror, at netop det standpunkt, de indtager, er afgørende for et heldigt udfald i en fremtidig krig.

Naturligvis, fortsætter udvalget, kan begge parter ikke samtidig have ret, og det rette svar ligger sandsynligvis et sted imellem sådanne to yderpunkter, og det er en sørgelig kendsgerning, at kun en krig og den fred, der følger efter, kan bevise, hvilket synspunkt der var det rette.

Det, der er af betydning at vide for udvalget, er, hvorvidt den nuværende forsvarsorganisation er således, at alle de forskellige professionelle synspunkter, der gør sig gældende, og som har indflydelse på hele forsvarrets videre udvikling, på dette tidlige stadium af »unification« bliver behandlet og vurderet på den måde, som de har krav på.

På dette tidspunkt af »unification« kender værnene endnu kun lidt til hinanden, både hvad angår de gensidige muligheder og begrænsninger, og det kan ikke, efter at »unification« kun har virket i så kort tid, lægges en landofficer til last, at han konstaterer, at han ikke er flådeekspert, at en søofficer ikke kender

I tankkrig, eller at en flyverofficer ikke forstår sig å ubådskrig. Tværtimod ville det være ufornuftigt, å måske endog farligt, på dette tidspunkt at mene anderledes.

Hvert værn har sin loyalitet, sine traditioner, sin historie, og alle værn er udtryk for en meget stor erfaring inden for mange forskellige specialer, — specialer, der adskiller sig lige så meget som lægens fra juristens eller ingeniørens.

Udvalgets interesse ligger derfor heller ikke i at afgøre, hvorvidt denne eller hin strategiske opfattelse måtte være den fornuftigste, thi hverken udvalget eller værnene vil nogensinde vide dette med bestemt-
hed, med mindre der er krig. Spørgsmålet er, hvorvidt der er en rimelig sikkerhed for, at hvert af de enkelte, højt specialiserede værns synspunkter vurderes som de bør, eller om der er mulighed for, at det ene eller to af værnenes synspunkter gennem en længere tid kan påtvinges det ene eller to værn.

Det er udvalgets opfattelse, at det er muligt at skabe en bedring, hvad dette angår.

Taktiske luftstyrker.

Vidneudsagn vedrørende taktiske luftstyrker, der også er en del af luftmagt, fandt ligeledes sted, og opfattelserne, hvad dette spørgsmål angik, var knapt så forskellige som udsagnene vedrørende den strategiske bombning.

Flådens opfattelse var stort set denne, at luftvåbnet havde lagt så megen vægt på at frembringe tunge bombeluftfartøjer og at dette var gået ud over luftfartøjstyper til taktisk støtte og jagere — to luftfartøjstyper, der begge er nødvendige i alle den taktiske luftkrigs faser.

Det blev også fremført, at jagerudviklingen både

inden for flådens luftvåben og i Royal Air Force var nået længere end inden for U. S. A.'s luftvåben, et forhold der gjorde, at luftvåbnet derfor bedømte sårbarheden af egne højtgående, tunge bombeluftfartøjer forkeret, ligesom der også var en mærkbar tendens til at koncentrere sig om fart til fordel for manøvre-egenskaber i stor højde, et forhold, der ikke svarede til den »bomber policy«, som luftvåbnet førte.

De erfaringer, som udvalget gennem vidneudsagnene uddrog om dette emne — der i særdeleshed angik Marine Corps' luftstyrker og dettes syn på taktisk luftstøtte sammenlignet med hærens, idet Marine Corps er specialister i taktisk luftstøtte til tropper — angik den overordentlige forsigtighed, der bør udvises, når de militære ledere påtvinger et værn en afgørelse, der er truffet i fællesskab, især hvis denne afgørelse vedrører arten, typen eller antallet af de våben, det pågældende værn skal opretholde inden for sit budget.

For udvalget stod det klart, at der på det nuværende stadium af »unification« var for lidt gensidig forståelse til at foretage ovennævnte afgørelser med den nøjagtighed, der skulle til, og udvalget advarer også dem, der har ansvaret i forsvarsministeriet i øjeblikket og i de kommende år, om at udvise den allerstørste forsigtighed med for direkte at blande sig i de enkelte værns organisation og opbygning. De mange forskellige bestanddele, hvorefter et værn består, er hver især for vigtige — for værnets samlede resultat — til, at den, der ikke har tilstrækkeligt kendskab hertil, skal kunne blande sig for meget heri.

For udvalget er det uforståeligt, hvorledes nogen flådeleder på dette stadium kan udtale sig fornuftigt om, hvilket antal tanks hæren har behov for til støtte

er landtropper, eller hvorledes nogen luftleder nøjagtigt kan bedømme antallet af destroyers, ubåde eller andre fartøjer, som flåden behøver for at løse sine opgaver, eller hvorledes en hærleder bærer sig ad med at fortælle luftvåbnet, om de specifikationer, hvorefter B-36 er bygget, er fornuftige eller ikke, eller om luftvåbnet har for få eller for mange af dem.

«Unification».

Adskillige vidneudsagn vedrørte selve »unification«-spørgsmålet i forholdet mellem de enkelte værn, administrationen o. lign.

Det stod klart for udvalget, at på det nuværende tidspunkt var »unification« et spørgsmål, hvor følelserne spillede meget ind.

Adskillige faktorer havde bidraget hertil, ikke alene den sædvanlige mistro mellem værnene, men også den rivalitet, der herskede indbyrdes, foruden de oprigtige, men vidt forskellige opfattelser, hvad angik krigsførelse.

»Unification is still in infancy«, siges der, og fornuftig og forsigtig administration er efter udvalgets opfattelse en af de måder, hvorpå man bedrer forholdet, medens forhastede og affejende afgørelser af et værns oprigtige synspunkter, er en af de fremgangsmåder, der skader »unification«.

En anden vej, ad hvilken »unification« kan hjælpes, er ved gensidigt kendskab til hinanden. Dette kan ske gennem fælles skoler, hvor dette er muligt, fælles krigsspil, fælles træning, etableringer m. m., og helst på sådanne felter, hvor den gensidige mangel på kendskab er størst, fordi intet nærer mistro som manglende kendskab til en ting.

Selv om langt de fleste er for »unification«, er det dog kun de færreste, der har gjort sig klart, hvad

»unification« i virkeligheden betyder. Er »unification« ensbetydende med centralisation, koordination, civil kontrol, økonomi, effektivitet o. l., eller betyder det et »Chiefs of Staff«-system påtvunget værnene i forbindelse med en fællesstab? Betyder det, at kongressen har fået en tilskuers rolle, hvad angår nationens forsvar, eller betyder det, at det ene eller to værn kan påtvinge det tredje værn sine synspunkter?

Forholdet er det, at »unification« er en opfattelse og ikke noget faktum, og ingen — hverken enkeltperson eller gruppe inden for eller uden for værnene — har patent på den rette betydning af dette ord anvendt i forbindelse med nationens forsvar.

Det er derfor af betydning, at det bliver almindeligt anerkendt, at der er adskillige måder, hvorpå man når »unification« og adskillige slags »unification«, der skal nås.

»Joint Chiefs of Staff«-systemet.

Igennem vidneudsagnene udtalte næsten alle flådens ledere, at flåden ikke blev rigtigt forstået af hæren og luftvåbnet — der 2½ år i forvejen havde udgjort eet værn — eller af de civile myndigheder inden for Department of Defense. De gav udtryk for dyb og alvorlig bekymring for, at flåden — og derigennem nationen — skulle lide alvorlig skade forårsaget af afgørelser, der var truffet på grund af manglende gensidigt kendskab, inden forståelsen mellem værnene havde nået et passende niveau.

Det var komiteens opfattelse, at dette forhold kunne bedres ved,

1. at øge Joint Chiefs of Staff med et medlem, nemlig chefen for Marine Corps, og
2. ved at lade formandsskabet inden for Joint

Chiefs of Staff skifte efter tur hvert andet år, og endelig

3. gennem en fornyet undersøgelse finde ud af, hvorvidt opbygningen af Joint Chiefs of Staff systemet, således som det nu fremtrådte, sikrede, at de forskellige værnss synspunkter blev passende behandlet.

Det var udvalgets hensigt allerede i denne kongressamling at foreslå lovændring for ovennævnte punkt 1. og 2.

For en udenforstående synes et sådant forslag ikke hensigtsmæssigt. Som bekendt består Joint Chiefs of Staff af 4 medlemmer, en formand, der er uden stemmeret, og de tre værnsschefer, der hver har een stemme. Marine Corps er en underafdeling inden for flåden, og kan som sådan hverken side- eller ligestilles med hæren eller luftvåbnet. Udvidelsen af Joint Chiefs of Staff med et medlem fra Marine Corps ville således øge stemmeantallet til 4, et forhold som sandsynligvis ikke ville lette afgørelser.

Ligeså synes det uheldigt at skulle skifte formand i Joint Chiefs of Staff hvert andet år og dermed måske være tvunget til at udnævne en formand, der er ringere egnet end den i øjeblikket siddende, blot fordi det er den pågældendes tur.

Standningen af hangarskibet U.S.S.

»UNITED STATES«s bygning.

Som tidligere nævnt standsedes bygningen af 65.000 ts. hangarskibet »United States« i april 1949.

Herom udtalte udvalget, at flådens ledere siden 1946 har givet udtryk for, at det var nødvendigt at besidde et flush-deck hangarskib for at opretholde søherredømmet i en fremtidig krig.

Når flåden ønskede et flush-deck hangarskib uden den sædvanlige »ø« konstruktion på flyvedækket, var det af hensyn til bedre at kunne operere fra et flyvedæk uden forhindringer, under alle vejrforhold, dag og nat.

Formanden for Joint Chiefs of Staff og chefen for luftvåbnet udtalte sig imod bygningen af et sådant hangarskib — hovedsageligt ud fra den opfattelse, at en fremtidig krig på grund af sin karakter ikke ville kræve en høj prioritet for våben af denne art.

Begge vidner insisterede imidlertid på, at flåden måtte være parat til at opretholde søherredømmet, men efter deres opfattelse fandtes der andre flådevåben i tilstrækkelige mængder og af andre moderne typer, der var bedre egnet til dette formål end et hangarskib på 65.000 ts.

Udvalget følte sig nu ikke overbevist om, at de tekniske midler, disse to vidner rådede over, var de bedste til at bestemme, hvilke våben flåden skulle have til at opretholde søherredømmet.

Som bekendt var det forsvarsministeren, der med præsidentens billigelse traf afgørelsen efter at begge vidner over for ham havde givet deres syn på sagen.

Det var imidlertid efter udvalgets opfattelse ikke selve standsningen af bygningen, der havde skadet forholdet mest, men det var den måde, hvorpå denne standsning havde fundet sted, egenmægtigt fra Secretary of Defenses' side, uden at denne først havde rådført sig med Secretary of the Navy, bevillingsmyndighederne eller militærudvalget.

Bevillinger.

Det var militærudvalgets opfattelse efter de afgivne vidneudsagn, at det ville være en fordel, hvis de bevillende myndigheder og også militærudvalget i for-

indelse med dets udarbejdelse af lovforslag i fremtiden ville følge med ved forsvarsbudgetternes udarbejdelse, således at man hele tiden var vidende om, hvilke planer og hvilken politik der lå til grund for udarbejdelsen.

I betragtning af, at disse budgetter påbegyndtes ca. et år, før de blev forelagt for kongressen, og at der på ethvert tidspunkt af udarbejdelsen indtraf uundgåelige ændringer, som medførte vanskelige og omstændelige tilbageregninger, var der en tendens til at fremkomme med budgetter, der ikke var for små.

Såfremt der var lejlighed til at følge med dette budget på dets vej, var de bevilgende myndigheder vidende om det grundlag, på hvilket rettelser og forandringer havde fundet sted, og samtidig var de, der udarbejdede budgettet, klar over, at når dette senere blev behandlet i kongressen, var de overvejelser og afgørelser, der havde ført til forandringen af det pågældende budget, kendt og forstået.

Slutning.

De konkrete forslag, som de ovenfor nævnte »hearings« har givet anledning til, er kun få og synes ikke at være af nogen overvældende stor betydning. Det forekommer imidlertid, som om luften er blevet rensset, efter at de forskellige uenige parter har haft lejlighed til at udtale sig, og den amerikanske befolkning har fået øjnene op for forsvarsproblemet i en grad, der ikke har været kendt tidligere. Adskillige militære udtalelser havde dog sikkert været bedre tjent med ikke at være fremkommet offentligt.

Medens nødvendigheden af et intimt samarbejde mellem alle tre værn står klart for enhver, er der hos mange ledende stadig en forskellig opfattelse af, hvorledes et sådant samarbejde skal udføres i praksis.

Erfaringerne fra U.S.A. har vist, at vedtagelser af en lov ikke er tilstrækkeligt til at skabe »unification«, og det går som en rød tråd igennem militæruudvalgets rapport, at hastværk let kan blive til lastværk.

Under den anden verdenskrig nåede de allierede under general Eisenhowers kloge ledelse sikkert så nær til praktisk »unification«, som det er muligt.

Enhver, der var i berøring med generalen, gav i første række hans enestående personlige karakteregenskaber skylden herfor. Det synes derfor at have særlig vægt, når general Eisenhower under de ovennævnte »hearings« med hensyn til »unification« bl. a. udtalte:

».... that there is such a thing as seeking too much unification too fast — and, moreover, that there are real possibilities for extremely serious damage to the efficacy of the Nation's defense in attempting too early in unification to reach joint decisions in matters on which only one of the highly professionalized services can be expected to have sound judgement«.

Kilde:

A REPORT OF INVESTIGATION
by the
COMMITTEE ON ARMED SERVICES
HOUSE OF REPRESENTATIVES
on
UNIFICATION AND STRATEGY
March 1, 1950.

Et Forslag til Opsættelse af historiske Navneplader ved Gallionsfigurerne paa Holmen.

Af Fuldmægtig, Søløjtnant (R) Honnens de Lichtenberg.

I Tilslutning til Kommandør *Kjølens* Artikel »Vor Marines Historie« i Tidsskriftets April Nr. 1950, hvori der slaas til Lyd for, at gamle historiske Nyboderhuse, Institutioner m. m. udstyres med Plader med forklarende Indskrift, saaledes at deres historiske Betydning vil staa klart for Eftertiden, skal Opmærksomheden her henledes paa en tilsvarende Opgave for rette Vedkommende paa Holmen.

I Løbet af Sommeren og Efteraaret 1949 har Billedskærere og Malere med Omhu og Kyndighed restaureret de paa Holmen opstillede Gallionsfigurer — endnu mangler kun Linieskibet DRONNING MARIAS's Kvindeskikkelse for Enden af Søndre Takkeladsmagasin paa *Frederiksholm* at blive malet, for at det kan betragtes som afsluttet.

Før Besættelsen fandtes der foran hver af disse Figurer paa en kort Pæl en Porcelænsplade med det paagældende Skibs Navn — kort og lakonisk.

Tidens Tand og ikke mindst de tyske Soldaters Stenkast, da de under Holmens Besættelse var indkvarteret i Nordre Kontorbygning, har nu kun ladet en enkelt, revnet Porcelænsplade tilbage, og det skal her foreslaas, at det omfattende Restaureringsarbejde paa disse gamle Skibes Stævnprydelser ikke betragtes som afsluttet, før der ved alle 7 paa Holmen opstillede Gallionsfigurer opsættes forklarende Tavler.

I Modsætning til de tidligere triste Porcelænsplader bør der baade fra Marinehistorikernes, Arkitekternes og fra Haandværkernes Side gøres en Indsats for en korrekt og pyntelig Mindeplade. Saaledes bør der anføres Oplysninger om det paagældende Skibs Byggsted, -aar og -Nr., om muligt ogsaa Navnet paa Gallionsfigurens Mester samt en kortfattet Redegørelse for, hvem Skibet var opkaldt efter, dets Krigsdeltagelse og andre Notater af historisk Interesse samt til Slut: Op-hugningssted og -aar.

Naar saadanne Oplysninger paa en smuk og kunstnerisk Maade — malet paa Trætavler med den paagældende Tidsalders Skrifttyper og eventuelle Forsiringer — gøres tilgængelige for Offentligheden, vil interesserede Besøgende paa Holmen samtidig med at beundre disse velbevarede Prøver paa ældre Tidens Haandværkskunst af stor museal Værdi paa en let overskuelig Maade faa Kendskab til de stolte gamle Minder om vor Orlogsflaades Fortid.

Nekrolog.

Kaptajn Peter Carl Bundesen blev født den 20. Maj 1861 som Søn af Lærer Poul Bundesen og Hustru Marie f. Friederichsen.

Han blev Kadet i 1880, Sekondløjtnant 1884 og var med Fregatten »Fyen« til Middelhavet 1885—86. Blev Premierløjtnant 1885 og gennemgik Hærens Officersskoles ældste Klasse, Stabsafdelingen, særligt Kursus for Søofficerer 1893—95. Skoleofficer ved Søofficersskolen 1896—1900 og med Korvetten »Dagmar« som Kadetskib 1897, 98 og 99. Næstkommanderende i »Dagmar« som Kadetskib 1901. Blev Kaptajn 1902. Chef for Fiskeriinspektionen udenfor Skagen 1903—05. Med Panserskibet »Olfert Fischer« i Eskadre 1905—06. Chef for Inspektionsskibet »Beskytteren« paa Fiskeriinspektion ved Færøerne 1908—09. Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk« paa Fiskeriinspektion ved Island 1911. Blev nautisk Assistent ved Søkortarkivet 1912 og afskediget 1913. Forrettede Tjeneste som midlertidigt tjenstgørende under Sikringsstyrkernes Formering 1914—18. Afgik fra Søværnet 1918.

I 1912—22 var han Redaktør af »Nationaltidendes Søfartstidende«, og i 1922 grundlagde han »Danmarks Handels og Søfartstidende«, som han ledede til 1925. Han var Medlem af Sø- og Handelsretten i København 1917—31. Han var Revisor i Assurancekompagniet »Haand i Haand« og i »Københavnske Grundejeres Renholdelsesselskab«.

Bundesen var en samvittighedsfuld og pligtopfyldende

Officer, han bevarede til det sidste stor Interesse for Marinen og Søens Erhverv.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1906 og Dannebrogsmænd i 1913.

Han fik i 1901 tildelt Sølieutenantselskabets 1ste Præmie for en Afhandling om »Slaget paa Reden 2den April 1801«.

Bundesen blev i 1892 gift med Helene Marie Pedersen (1865—1942) Datter af Apoteker Carl Pedersen og Hustru Antoinette f. Jensen.

Han døde den 2. April 1950 og blev begravet paa Garnisons Kirkegaard den 4. April s. A.

P. I.

Boganmeldelse.

M. Vinding: »Danmarks sikkerhed«.

171 sider, Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck, april 1950.

Sjældent er en bog om Danmarks politiske og strategiske problemer fremkommet mere à propos end kontorchef Vindings: »Danmarks sikkerhed«.

Forfatteren har sat sig det mål at fremholde danske strategiske problemer og militære muligheder på en sådan måde, at enhver mistanke om politiske motiver er udelukket og således underbygget, at enhver uanset uddannelse eller politisk farve må erkende tankegangens logik.

Det er med glæde, at en »fagmilitær« uforbeholdent må indrømme, at forfatteren overordentlig klart og værdigt har nået dette mål, og selv om et eller andet kan friste til modsigelse, står man her overfor en usædvanlig nøgtern, logisk og velunderbygget redegørelse for de ellers så ømtålelige danske forsvarsproblemer.

De danske værn må være forfatteren dybt taknemmelig, fordi han ved udgivelsen af sin lille bog har løst en opgave, hvis behandling i virkeligheden hører hjemme i den nye forsvarsstab. Den måde hvorpå forfatteren har løst sin opgave, ville måske ikke være blevet benyttet af en højt kvalificeret stab, men netop den sobre fremstilling og det jævne ordvalg gør, at dette er en bog for *enhver dansk borger*, den kan — i modsætning til et tilsvarende memorandum fra en militær stab — ikke med nogensomhelst ret beskyldes for at tjene professionelle interesser; det har været militære

danske skribenters lod i dette århundrede, at de, hver gang de argumenterede for forsvaret, måtte være forberedt på at blive hudflettet i visse dele af pressen som »krigsgale«, »militarister« o. s. v.

Kontorchef Vinding er *ikke* professionel militær, og hans bog er udelukkende et resultat af sådanne tanker, som enhver borger i dette land har haft mulighed for at tænke, hvis han vel at mærke har gjort sig den ulejlighed at stille sig problemerne klart.

Det er vist desværre rigtigt, når forfatteren hævder, at den danske befolkning med ubehag skubber enhver tanke om krig fra sig som ubekvem — og overlader resten til Atlantpagtens stormagter!

»Danmarks sikkerhed« tvinger så at sige læseren til at tage problemet op og afgøre med sig selv, om han ønsker at prisgive Danmark til den defaitistiske tankegang — eller at slutte op blandt de mere positive.

Forfatteren konstaterer, at en regering er nødt til at benytte *baade* politiske og militære våben, og den rette anvendelse bestemmer i høj grad nationens skæbne. Det hedder i slutningskapitlet herom:

»Eksempler på, at stater har bragt store militære ofre, men ikke har magtet den politiske anvendelse af magtmidlerne, er talrige: Danmark under enevælden, det moderne Tyskland, Det Tyrkiske Rige, Spanien, Sverige i den sidste del af dets storhedstid, Frankrig under Napoleon og mange andre.

Danmark har trods mange politiske fejlgreb dog overlevet. Vi er her. Men vi havde *ikke* været her uden et forsvar. Dette viser vor historie«.

En bog som enhver befalingsmand bør læse!

E. J. S.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

England.

Flådens størrelse og sammensætning.

Ved udgangen af 1949 var den engelske flådes størrelse og sammensætning m. v. — excl. Dominionflåderne samt depot-, værksteds- og patruljefartøjer m. fl. — som følger:

	Active	Train- ing	Re- serve	Total	Under bygning
Battleships	—	1	4	5	—
Fleet Air-craft- Carriers.....	1	2	3	6	6
Light Air-craft- Carriers.....	4	—	2	6	— (1)
Escort Carriers	—	—	1	1	—
Cruisers	14	1	11	26	— (2)
Destroyers	34	19	58	111	8
Monitors	—	—	2	2	—
Fast Minelayers....	—	—	3	3	—
Aircraft- Maintenance-Ships	1	—	2	3	—
Frigates (3)	27	16	124	167	2 (ombygning)
Submarines	29	4	31	64	—
Mine-Sweepers.....	14	2	50	66	—

(1) 3 nybygninger annulleret. (2) 3 nybygninger annulleret. (3) Omfatter tidligere »Escort-Destroyers«, »Sloops«, »Frigates« og »Corvettes«.

(Jane's Fighting Ships, 1949/50) Th.

Mediterranean Fleet.

Dennes sammensætning var ved årsskiftet følgende:

Flagskib: krydseren »Liverpool«.

Hangarskib (let): »Glory«.

1. *Cruiser Squadron:*

»Newcastle«, »Euryalus« og »Phoebe«.

1. *Destroyer Flotilla:*

»Chequers«, »Chaplet«, »Chieftain«, »Charity«, »Childers«,
»Chivalrous«, »Cheveron« og »Cheviot«.

3. *Destroyer Flotilla:*

»Cadiz«, »Sluys«, »Venus«, »Verulam« og »Volage«.

2. *Frigate Flotilla:*

»Pelican«, »Peacock«, »Magpie« og »Mermaid«.

5. *Frigate Flotilla:*

»Cardigan Bay«, »St. Austell Bay«, »St. Brides Bay« og
»Veryan Bay«.

1. *Submarine Flotilla:*

»Solent«, »Statesman«, »Tantivy«, »Tabard«, »Teredo« og
»Templar«.

Værkstedsskib: »Forth«.

Opmålingsskib: »Dalrymple« (The Navy, jan. 50) Th.

Home Fleet.

28. jan. afgik »Home Fleet« på de årlige forårsmanøvrer, hvorunder vil blive afholdt øvelse med »Mediterranean Fleet«.

(The Times, jan. 50) Th.

Redningsmateriel.

Baseret på erfaringerne fra ishavskonvojerne samt fra polar-ekspeditioner og videnskabelige undersøgelser vil der indenfor en overskuelig fremtid blive afholdt en række forsøg med nyt redningsmateriel beregnet på arktiske farvande. En halv snes mand skal i ca. 5 dage ombord i en redningsflåde af ny konstruktion forsøge at udholde en storm i arktiske farvande med en lufttemperatur på mellem $\div 10^{\circ}$ og $\div 15^{\circ}$ C. De vil herunder blive forsynede med en speciel konstrueret beklædning, og der vil blive medgivet dem nødproviant i særlig pakning.

(Admiralty news summary, dec. 49) Th.

Havundersøgelser.

I løbet af januar vil havundersøgelsesskibet »William Scoresby« afgå fra England på et 10 måneders togt. Der vil blive foretaget observationer i sydafrikanske farvande samt i det indiske ocean, og endvidere vil et par måneder blive afset til studie af forekomster af hvaler i havet vest for Australien.

»William Scoresby« er på 324 BRT og er af trawlertype.

(Admiralty news summary, dec. 49) *Th.*

Korfu-affæren.

Den internationale domstol i Haag har den 15. dec. 1949 dømt Albanien til at betale en skadeserstatning på £ 843.947,— som følge af de engelske destroyere »Saumarez«s og »Vantage«s minesprængning i Korfu-Strædet den 22. okt. 1946.

Albanien blev ved kendelse i april 1949 holdt ansvarlig for ulykken.

Dommen blev afgivet med 12 stemmer mod 2 (Rusland og Albanien).

(Admiralty news summary, dec. 49) *Th.*

Nybygninger.

De 2 projekterede »anti-submarine frigates« menes at blive på ca. 1700 tons, og det formodes, at de vil fremvise adskillige lighedspunkter med den ligeledes projekterede canadiske type.

(Jane's Fighting Ships, 1949/50) *Th.*

Frankrig.

»Jean Bart« vil komme til at afvige noget fra søsterskibet »Richelieu« med hensyn dels til bro- og mastekonstruktion, dels til luftværnsarmeringen. Hvad sidstnævnte angår, får »Jean Bart« 24 stk. 10,2 cm »dual purpose«, 28 stk. 57 mm Rk og 40 stk. 20 mm Rk mod »Richelieu«s 12 stk. 10,2 cm ALk, 75 stk. 40 mm Rk og 37 stk. 20 mm Rk.

På prøveture har »J.B.« opnået en fart på 32 knob ved 46.500 tons depl. uden forcering.

Bygningen af det planlagte hangarskib »Clemenceau« er blevet opgivet.

Muligvis bliver der i stedet tale om at erhverve et fra England.

(The Navy, jan. 50 og Jane's Fighting Ships, 1949/50) *Th.*

Italien.

Flådeprogram.

Den italienske forsvarsminister har bekendtgjort, at Italien vil opbygge sin flåde »100 %«.

Ifølge fredstraktaten må flåden som bekendt ikke bestå af mere end 2 slagskibe, 4 krydsere, 4 destroyere, 16 større torpedobåde samt en del patruljefartøjer o. l. De totale displacement må — excl. de to eksisterende slagskibe samt hjælpefartøjer — ikke overskride 67.500 standard tons, og personelstyrken er begrænset til ialt 22.500 mand. Nybygninger må ikke påbegyndes før januar 1950 og må ikke omfatte slagskibe, hangarskibe, ubåde, motortorpedobåde samt særlige »assault craft«.

Det menes, at bygning af 2 destroyere og 2 stk. 800 tons torpedobåde, hvoraf en med gasturbine, vil blive påbegyndt i 1950.

(Jane's Fighting Ships, 1949/50) Th.

Tyrkiet.

Skibserhvervelser.

2 amerikanske destroyere — »Landsdowne« og »Lardner« af »Benson«-klassen — er overført til den tyrkiske marine og omdøbt til henholdsvis »Caziantep« og »Gemlick«.

Tyrkiet har derefter 12 destroyere, nemlig 4 amerikansk-, 4 engelsk- og 4 italienskbyggede.

(The Navy, jan. 50) Th.

U. S. A.

Flådens størrelse og sammensætning.

Ved udgangen af 1949 havde flåden følgende størrelse:

15 slagskibe, 2 slagkrydsere, 37 hangarskibe, 66 eskortehangarskibe, 25 svære krydsere, 44 lette krydsere, 343 destroyere, 227 eskorte-destroyere, 169 ubåde, 195 minefartøjer, 122 patruljefartøjer, 844 landsætningsfartøjer og 537 forskellige andre skibe og fartøjer.

I finansåret 1950 er det planlagt at holde 409 og 285 skibe og fartøjer under kommando i henholdsvis Atlanterhavet og Stillehavet.

Fordelingen af de vigtigste bliver som følger:

	Atlantterhavet	Stillehavet
Slagskibe.....	1	—
Hangarskibe.....	6	2
Eskortehangarskibe	8	3
Krydsere.....	12	6
Destroyere og Eskorte-Destroyere...	117	53
Ubåde	48	28
Mine- og patrouillefartøjer	61	38
Hjælpeskibe	100	123

(Jane's Fighting Ships, 1949/50) Th.

Canada.

Nybygninger.

Det forventes, at bygningen af de 3 projekterede »Anti-submarine frigates« snart vil blive påbegyndt, og at prøveture med den første kan afholdes i sommeren 1950.

Foreliggende oplysninger antyder følgende enkeltheder:

Depl.: 1700 tons.

Armering: bl. a. 2 tårne med luftværnskanoner.

Fart: betydeligt over 20 knob.

Skrogform: Flushdæk. Lav bro. Udstrakt anvendelse af aluminium i stedet for stål bl. a. i overbygning.

Prisen anslås til ca. 8.000.000 dollars pr. stk.

(Jane's Fighting Ships, 1949/50) Th.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i april 1950.

- Methods of Artificial Respiration. U. S. Coast Guard. Ill. 12 s. Wash. 1949. 8^o. H.
- Foerster, W.: Ein General kämpft gegen den Krieg. Aus nachgelassenen Papieren des Generalstabschefs Ludwig Beck. 139 s. München 1949. 8^o. H.
- Dawson, L.: Sound of the Guns. Being an account of the wars and service of Adm. Sir Walter Cowan. Ill. App. Index. 258 s. Lond. 1949. 8^o. H.
- De Gruchy, F. A. L.: War Diary. An overall war picture. 1939—1945. 187 s. Aldershot 1949. 8^o. H.
- Parlamentarisk kommission ang. besættelsen. VIII. m. bilag. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Granlandskommissionens betænkning 1—6. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Bourcart, J.: Géographie du fond des mers. Ill. Kort. Bibliographie. 302 s. Paris 1949. 8^o. H.
- Naval Leadership. I. edit. 324 s. Annapolis 1949. 8^o. H.
- Miksche, F. O.: Secret Forces. The technique of underground movements. Ill. Index. 181 s. Lond. u. å. (1950) 8^o. H.
- De Cayeux, A.: Terre arctique. Avec l'expédition française au Groenland. Ill. Bibliographie. 230 s. Paris 1949. 8^o. H.
- Morgen, Sir F.: Overture to Overlord. Kort. Index. 296 s. Lond. 1950. 8^o. H.
- Farwell, R.: Rules of the Nautical Road. Ill. Index. 436 s. Annapolis 1945. 8^o. H.
- Roscoe, Th.: U. S. Submarine Operations in World War II. Ill. Kort. Index. 577 s. Annapolis 1950. 4^o. H.
- Utah Beach to Cherbourg. (6/6—27/6 1944) American Forces in Action Series. Ill. Kort. 211 s. Wash. u. å. (1950) 4^o. H.
- Drury, C. M.: The History of Chaplain Corps. U. S. Navy. Vol. I: 1778—1939. Index. 273 s. Wash. u. å. (1949) 4^o. H.
-

»Militærpsykologi«.

Af søløjtnant Eggert Petersen.

»Ships do not fight, men do«.

I de sidste 10 år har den militærpsykologiske videnskab gennemløbet en så stor udvikling, at vel kun de færreste har haft tid og lejlighed til at følge med. Da militærpsykologien utvivlsomt har almen interesse, skal jeg i det følgende, efter en kortfattet historisk gennemgang, give en oversigt over dens udvikling og nuværende stade, samt på grundlag af psykologikommisionens betænkning, give en fremstilling af, hvorledes militærpsykologien kan tilpasses danske forhold.

Udfaldet af en krigshandling er i store træk afhængig af følgende 3 faktorer: 1. Våben og materielt udstyr, 2. ledernes genialitet samt 3. kampmoralen og personellets dygtighed.

En gennemgang af krigshistorien viser, at alle 3 faktorer i almindelighed er lige nødvendige, d. v. s. at en styrke skal være overlegen i mindst een af dem for at sejre. Den faktor, der oftest har gjort alle styrkeberegninger til skamme, indeholdes i det menneskelige element. Historien fremviser utallige eksempler på, at styrker underlegen såvel i antal som i materielt udstyr, men med en høj »fighting spirit« har besejret overlegne styrker udstyret med det mest moderne materiel, men med en svigtende kampvilje.

Et par eksempler: Ved Salamis vandt den underlegne atheniensiske flåde sejr over den teknisk vel udstyrede og talmæssigt overlegne persiske flåde, fordi

de havde en aktiv kampmoral, fordi de vidste, at det ikke var antallet af skibe eller antallet af sværd, men antallet af tapre krigere, det kom an på.

I den nyere tids historie ser vi det lille Holland forsvare sig og sluttelig vinde sejr over det spanske verdensrige. — Vi ser Marlborough marchere fra Flandern til Donau og vinde sejr over overlegne styrker, takket være den genialitet, der fik ham til at forstå betydningen af den enkelte soldat.

Ja, det var dengang, nu er det anderledes, siges der. Nu er det antallet af flyvemaskiner, atombomber, tanks og kanoner, der afgør en krig. Nej. Det tekniske apparat er en ret nødvendig, men absolut ikke tilstrækkelig betingelse for sejr. Vi må stadig fastholde teorien om de 3 faktoreres ligestilling. Lad mig blot minde om den finske vinterkrig, eller om admiral Mounthattens inspirerende kampe i Middelhavet.

Erfaringerne fra den anden verdenskrig med hensyn til forholdet mellem mennesket og maskinen må siges at være følgende: Mens man før krigen mente, at det menneskelige element havde udspillet sin rolle, så ved man nu, at det tværtimod har fået forøget betydning, thi jo mere teknisk krigen er blevet, jo større krav er der blevet stillet til soldatens dygtighed, forståelse, interesse og kampmoral. Dette er den anden verdenskrigs mest forbavsende opdagelse.

Siden Arilds tid har krigsvidenskaben studeret taktiske og strategiske principper og undersøgt våbnenes effektivitet og mulige forbedring. Først i vor tid er man med militærpsykologien systematisk begyndt at studere mennesket ud fra et militært synspunkt.

Ved ordet »militærpsykologi« forstås den psykologiske videnskab anvendt på det militære samfund. Psykologi betyder ordret oversat (fra græsk) »sjælelære«, men defineres i dag i reglen som »læren om

bevidsthedsfænomenerne«, d. v. s. læren om mennesket betragtet som et bevidst væsen.

Inden jeg går videre, skal jeg give en kort historisk oversigt over militærpsykologiens udvikling.

Militærpsykologien anvendtes første gang i 1917, da U. S. A. gik aktivt ind i krigen. Det så sig da stillet overfor den opgave så hurtigt som muligt at rejse en millionhær, en næsten uoverkommelig opgave, men ved anvendelse af psykologiske prøver (fortrinsvis intelligensprøver) lykkedes det i rekordtid at skabe den hær, der blev afgørende for krigens udfald.

Dermed havde militærpsykologien bevist sit værd. At psykologerne fuldt ud var klar over, at en videre udvikling af militærpsykologien ville gøre denne til en meget vigtig faktor i fremtidige krige, viser denne udtalelse fremsat i 1919 af en amerikansk psykolog: »Jeg frygter for, at en eller anden nation vil fortsætte de psykologiske undersøgelser, som vi slap, da faren var forbi, og som vil udvikle en virkelig militærpsykologi, der vil blive mere dødsfarlig end en 42 cm's kanon«.

Hans forudsigelser slog til, thi medens U. S. A. udviklede hele det militærpsykologiske apparat, drog man i Tyskland konsekvenserne af den amerikanske »opdagelse« og udviklede i mellemkrigsårene en militærpsykologi, der blev en meget vigtig faktor i den totale krigsførelse. Der blev dannet en psykologisk generalstab med følgende opgaver: 1. forskning, 2. testning (intelligensprøver, udvælgelse, udskillelse m. v.), 3. defensiv og offensiv moralkamp.

Resultatet var strålende. Takket være testene skabtes et meget dygtigt officerskorps. Gennem en nøje analyse af militær- og krigslivet skabtes klarhed over forholdet mellem soldaterne og befalingsmændene, og over kampmoral, frygt, isolation, overraskelse, venten

på angreb, overgivelse, panik, forræderi, desertation m. v., en analyse, der fik stor betydning for de tyske armeers slagkraft. Resultatet af den defensive moral-kamp fremgår af, at den tyske nation bogstavelig talt til det sidste formåede at opretholde en imponerende kampkraft. Frankrig derimod brød hurtigt sammen, fordi kampmoralen og tiltroen til lederne var underminerede gennem en systematisk propaganda og rygtesmæderi. Et resultat af psykologistabens offensive moral-kamp. Men efterhånden som den totale krig udvikledes, formåede tyskerne ikke at vedligeholde og videreudvikle det psykologiske apparat, og mod slutningen af krigen forfaldt det helt.

Da England og U. S. A. i begyndelsen af krigen atter skulle skabe millionhære, stod de over for lignende formidable vanskeligheder af personelmæssig art som under den første verdenskrig. Man havde ikke vedligeholdt det militærpsykologiske apparat. Man havde kun erindringen om dets effektivitet. Men det var tilstrækkeligt til at vise vej, og snart var flere tusinde psykologer beskæftiget med praktisk psykologisk arbejde i værnene. Og således skabtes de væbnede styrker, der drev aksemagterne til den betingelsesløse kapitulation.

Jeg skal nu gå over til at give en fremstilling af, på hvilke områder man kan anvende militærpsykologien samt omtale de midler og metoder, den anvender. Min fremstilling er væsentlig baseret på engelske og amerikanske erfaringer, fra den anden verdenskrig samt på efterkrigstidens videreforskning.

Militærpsykologien anvendes på følgende hovedområder:

Ved 1: udskillelse, — udvælgelse og klassificering af værnepligtige og befalingsmandselever.

2. Undervisning og fastlæggelse af effektive undervisningsmetoder.

3. Iagttagelse og fastlæggelse af sansernes funktioner og disses militære betydning.

4. Undersøgelse af tilpasningsvanskeligheder ved overgang fra civilt til militært milieu.

5. Iagttagelse af sociale forhold med hensyn til panik, rygter o. l., og konstatering af den offentlige mening samt psykologisk krigsførelse.

6. Behandling af krigsneuroser.

7. Nykonstruktion af våben og materielt udstyr (objektpsykologi).

1. Udskillelse, udvælgelse og klassificering.

a. værnepligtige.

Ved den hidtidige sessionsbehandling har man klassificeret de værnepligtige på grundlag af livsstillingsprincippet, fysiske undersøgelser og til en vis grad efter de værnepligtiges egne ønsker. Med hensyn til de fysiske undersøgelser er det bl. a. ret uforståeligt, at man har lagt så megen vægt på højden. For højden i sig selv må dog siges at være et usikkert kriterium på, om f. eks. en mand kan blive en dygtig artillerist.

Livsstillingsprincippet er selvfølgelig af værdi ved udvælgelse af maskinister, læger o. l., men i betragtning af, at det militære samfund har et meget stort antal specialtjenester, som ikke findes i det civile liv, må også det siges at være utilstrækkeligt.

Høring af de værnepligtiges egne ønsker er i og for sig udmærket, men da disse ønsker i reglen vil indskrænke sig til valg af våben, og da det må antages, at kun et fåtal af de værnepligtige er fortrolig med de forskellige muligheder for specialtjeneste, og

da de værnepligtige endvidere i reglen ikke kan afgøre, om de har de specielle evner, der kræves til en ønsket specialtjeneste, så må også »høring af egne ønsker« forkastes som fuldtgyldig kriterium.

Med hensyn til de værnepligtiges fordeling til specialtjeneste, har man hidtil fordelt dem på grundlag af 1. livsstillingsprincippet, 2. eksaminer, 3. befalingsmænds intuitive skøn (»the magic eye«), og 4. forsøgsmetoden (trial and error). Foruden hvad der er sagt ovenfor under omtalen af sessionsbehandlingen, skal jeg anføre, at en bedømmelse på grundlag af »the magic eye« selvfølgelig må blive meget usikker, og at »trial and error-metoden« ganske vist kan føre til et godt resultat, men i reglen først efter en del besværligheder og tidsspilde.

Kriterierne er altså utilstrækkelige, selvom de til en vis grad supplerer hinanden. Det ville derfor være ønskeligt, om nye kriterier kunne findes. Ved indførelse af en udvælgelse på militærpsykologisk grundlag opnår man et så værdifuldt supplement til de bestående kriterier, at udvælgelsesprocessen vil blive så retfærdig og effektiv som overhovedet mulig. Ved hjælp af interviews, intelligens- og klassificeringsprøver er det muligt at fordele de værnepligtige til en tjeneste, som de har forudsætninger for at bestride tilfredsstillende og at udskille sådanne, hvis intelligenskvotient er så ringe, at de er uegnede til krigstjeneste. Det vil almindeligvis være sådan, at en første intelligensprøve vil foregå på sessionerne til udskillelse af mentale defekte, medens klassificeringsprøverne må regnes at måtte foregå under rekrutuddannelsen.

Ved disse prøver er der opnået følgende: For det første har man allerede på sessionen fået udskilt mentale defekte værnepligtige. Da disse i reglen alligevel ville være blevet hjemsendt på et eller andet tidspunkt

af uddannelsen, har man både sparet tid og penge. At der her rent økonomisk er tale om store beløb fremgår af en svensk opgørelse fra finansåret 1947/48, hvor besparelserne ved udskillelse af nogle hundrede mentale defekte andrager 715.000 kr. Hertil kommer tidsbesparelserne, for hvilke der selvfølgelig ikke kan anføres eksakte tal. Enhver, der har haft med praktisk instruktion at gøre, ved, hvor meget en enkelt svagtbegavet er i stand til at sinke helheden, for en »konvoj sejler nu engang ikke hurtigere end det langsomste skib«. I denne forbindelse er det af interesse, at de svagest begavede rent statistisk er de, der har den højeste straffeprocent.

For det andet har man opnået at få udvalgt den rigtige mand til det rigtige job, det vil i hovedtrækkene sige, at man har fået udvalgt de bedst egnede befalingsmandskandidater og fået resten fordelt til de forskellige specialtjenester samt til hjælpetropperne.

Inden jeg drager konsekvenserne af denne fordeling, skal jeg omtale de forhold, der betinger fordelingen.

Ved klassificeringen foretages en bedømmelse af mandens almene intelligens og af hans specielle evner. Det er selvfølgelig af stor vigtighed at komme til klarhed over en mands intelligenskotient, idet f. ex. befalingsmandsstillingen kræver en højere kvotient end f. ex. et job i hjælpetjenesten.

De specielle evner er et produkt af nedarvede anlæg og den opdragelse og uddannelse, som individet har været udsat for. Et par eksempler på naturlige anlæg: hurtig reaktionsevne, der f. ex. er af stor vigtighed for flyvere, antiluftskytsskytter, bilførere, signalører o. l. God iagttagelsesevne, der er nødvendig for flyvere, udkigge, skildvagter m. fl. Natte- og farveblindhed, der ikke må forekomme f. ex. hos udkigge.

Mekaniske anlæg, der er ønskelige for torpedogaster, artillerister etc.

Med hensyn til den uddannelse, som en værnepligtig har modtaget, før han blev indkaldt, er det af vigtighed at konstatere, om færdigheden svarer til, hvad man burde forvente. Ligeledes er det af betydning, om man ved, hvilke værnepligtige der »behersker« emner som matematik, kemi og fysik, eller som er i stand til at tale et fremmedsprog. Selvfølgelig kan man ved hjælp af »trial and error«-metoden finde frem til de værnepligtige, der kan bruges i de specielle tjenester, men det er dog ulige nemmere, om man fra starten ved, hvem der er bedst egnet.

Endelig er der af de specielle anlæg tilbage at omtale personligheden. Den er beskaffenheden af et individs opførsel på grundlag af individets vaner, tanker, interesser, handlemåde m. v. Det er imidlertid svært at komme til fuldstændig klarhed over et individs personlighed, men at dette er vigtigt, er uden for al tvivl. Folk med deciderede lederevner bør, når de øvrige betingelser er til stede, udvælges til befalingsmandselever. En afstandsmåleroperator bør være rolig også under en faresituation. Stødtropper eller faldskærmsjægere må have gode »nerver«, være følelsesmæssig stabile.

Ved udvælgelsen af engelske befalingsmandselever anvendes de såkaldte psykologiske lederprøver, der f. ex. kan bestå i, at en gruppe på 5—6 befalingsmandsaspiranter sættes til at udføre en praktisk opgave (leaderless group tests). Ved iagttagelse af gruppens arbejde kan man konstatere, hvem der har naturlige lederevner, praktiske anlæg, evner til at gøre sig gældende m. v. Sådanne prøver anses idag i England som et uundværligt led ved personeludvælgelsen.

Jeg har nu gennemgået en del af de forhold, der betinger de værnepligtiges individuelle forskelligheder. Det har af pladshensyn kun været muligt at fremhæve nogle få individualitetstræk, men udfra hvad der her er sagt og udfra dagliglivets erfaringer, er det indlysende, at individerne i medfødte anlæg og udviklede færdigheder adskiller sig i meget høj grad. Der er kort sagt ikke to individer, der er ens.

Det er derfor af eminent vigtighed ved en fordeling af værnepligtige til de forskellige specialtjenester, at man tager hensyn til den enkelte persons anlæg, udviklede evner og interesser, d. v. s. at den rigtige mand bliver sat på den rigtige post.

Betydningen heraf er meget stor. For det første er den enkelte soldats velbefindende forbedret ved, at han får brug for sine specielle evner og ved, at han har et job, som han kan overkomme, hvilket vil bewirke, at hans interesse for tjenesten vil forøges. For det andet opnår man en hurtigere optræning og en bedre betjening af våben og materiel ved, at man får udvalgt netop den mand, som besidder de specielle evner, jobbet kræver.

Endelig er der de svagt begavede. Også de har fået et job, de kan overkomme, nemlig i hjælpetjenesten, som de kan udføre på tilfredsstillende måde. Derved vil deres velbefindende forbedres, idet de ikke vil være plagede af mindreværdskomplekser på grund af dårligt udført arbejde. — Det er endvidere af stor vigtighed, at de svagtbegavede udskilles fra den egentlige krigstjeneste, da det har vist sig (iflg. amerikanske statistikker), at svagtbegavede er de, der oftest psykisk bryder sammen under en krigssituation (granatchok — krigsneurose).

Udskillelsen og udvælgelsen har altså bevirket følgende: bedre velbefindende (bedre fighting spirit),

større interesse, bedre tjeneste (bedre betjening af våben og materiel), d. v. s. at hele tjenestens effektivitet er forøget.

Jeg skal nu gå over til at omtale, *hvorledes* man kan gennemføre en udvælgelse af den rigtige mand til det rigtige job. Som tidligere nævnt har de hidtidige udvælgelseskriterier vist sig at være utilstrækkelige, hvorfor de måtte suppleres med en udvælgelsesproces på militærpsykologisk basis. Jeg skal beskrive en sådan:

Som eksempel skal jeg fremføre det udvælgelsessystem, der har været anvendt af den amerikanske marine under og efter krigen. Dette system er lagt an på udvælgelse af specialister med videregående uddannelse for øje.

»*The basic test battery*«.

A. General tests, der omfatter:

1. General classification test.
2. Reading test.
3. Arithmetical reasoning test.
4. Mechanical aptitude test.
5. Mechanical knowledge test (mechanical score).
6. Mechanical knowledge test (electrical score).

B. Special tests, der omfatter:

1. Clerical aptitude test.
 2. Spelling test.
 3. Radio Code test.
-

Jeg skal ganske kort omtale de forskellige tests og give nogle eksempler på, *hvorledes* de er udformede.

A. 1. *General classification test*, der udelukkende omfatter undersøgelse af verbale (ordmæssige) evner. Formålet er ikke at konstatere de pågældendes ordforråd, men at konstatere deres tanker og overvejelser.

Der anvendes følgende 3 typer:

1. Udfyldning af sætninger. — —
ex.: »En god marinesoldat vil sine overordnede officerers ordrer«.
1. indse, 2. frygte, 3. forstå, 4. adlyde, 5. synes om.
(Antal spørgsmål: 30. Tid: 10 min.).
2. Angiv det modsatte af »sorg«:
1. vrede, 2. fattigdom, 3. glæde, 4. smerte, 5. stolthed.
(Antal spørgsmål: 30. Tid: 8 min.).
3. Analogier.
ex.: »Vand forholder sig til en svamp som blæk til 1. pen, 2. flaske, 3. at skrive, 4. trækpapir, 5. pult.
(Antal spørgsmål: 40. Tid: 15 min.).

A 2. *Reading test*, der består af 6 tekststykker med voxende sværhedsgrad, hver efterfulgt af forskellige spørgsmål. Hensigten med spørgsmålet er at konstatere 1) evnen til at lægge mærke til detaljer, 2) evnen til at drage slutninger, 3) evnen til at følge anvisninger.

A 3. *Arithmetical reasoning test*, der består af verbalt formede regneproblemer og har til formål at konstatere evnen til kvantitativ tænkning.

ex.: »Under den første verdenskrig blev der lagt køl til et skib på Hog Island med en hastighed af en hver femte dag. Hvor mange køl blev der lagt i 275 dage?

1: 51, 2: 55, 3: 75, 4: 270, 5: 1375.

(Antal spørgsmål: 30. Tid: 30 min.).

A 4. *Mechanical aptitude test*, der konstaterer evnen til visuelt at opfatte mekaniske detaljer af en billedmæssig eller grafisk opstilling (se rumligt), samt evnen til at følge anvisninger og til at bruge de fysiske principper, som opstillingen omfatter, til at løse problemerne. Der anvendes 3 slags prøver:

1. Tælning af blokke (klodser). Opgaven går ud på at tælle, hvor mange klodser, der rører de klodser, der er mærket med et bogstav.

(Antal spørgsmål: 45. Tid: 6 min.).

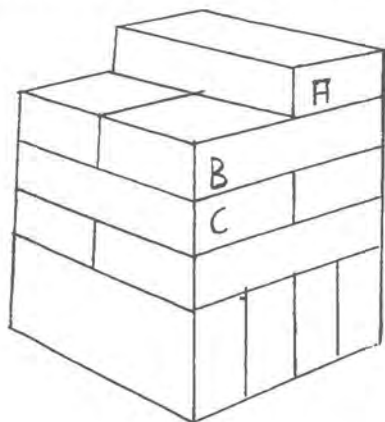


Fig. 1.

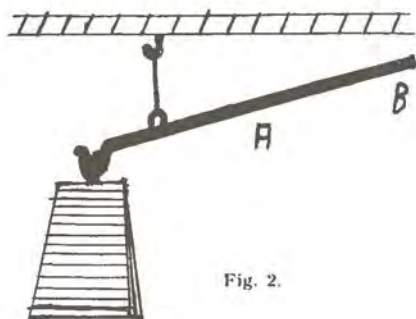


Fig. 2.

2. Mekanisk forståelse. Denne test består af et billede, som illustrerer en mekanisk situation.

Ex.: »Hvilket punkt skal man trykke ned for at løfte vægten på nemmeste måde?

Ved 1) A, 2) B, 3) ligegyldigt.

(Antal spørgsmål: 44. Tid: 20 min.).

3. Overfladeudfoldelse. Formålet med denne test er at konstatere evnen til at omsætte et todimensionelt projekt til en tredimensionel.

Ex.: Hvilket bogstav i fig. 4 svarer til tallet 5 i fig. 3?

(Siden x er mærket ens på de to fig.).

(Antal spørgsmål: 40. Tid: 8 min.).

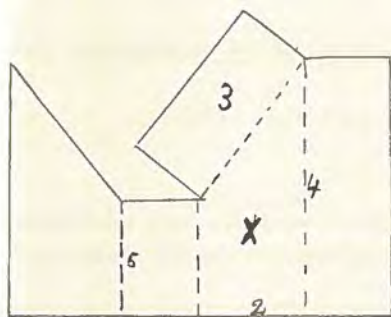


Fig. 3.

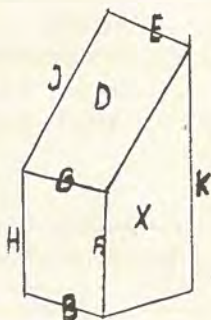


Fig. 4.

A 5. *Mechanical knowledge test*, hvis formål er at konstatere de pågældendes mekaniske og elektriske viden. Der vises en række billeder af værktøj. Opgaven går ud på at afgøre hvilket værktøj, der kan anvendes sammen (f. eks. en møtrik og en skruenøgle).

(Antal »elektriske spørgsmål«: 25. Tid: 6 min.).

(Antal »mekaniske spørgsmål«: 30. Tid: 6 min.).

Endvidere gives der direkte kundskabsspørgsmål:

Ex.: I en a—c-dreven radiomodtager er jævnstrøm nødvendig til:?

1. ensretter, 2. pladespænding, 3. kondensator, 4. induktionspole.

(Antal »elektriske spørgsmål«: 35. Tid: 12 min.).

(Antal »mekaniske spørgsmål«: 45. Tid: 13 min.).

B. *Special tests.*

1. *Clerical aptitude test*, hvis formål er at måle »evnen til at omgås tal«. Den anvendes ved udvælgelse af alt kontorpersonel. Den består af:

- 1) undersøgelse af evnen til at ordne ord alfabetisk,
- 2) undersøgelse af evnen til at kontrollere om to eller flere ordsammenstillinger er ens eller forskellige.
- 3) undersøgelse af evnen til at kontrollere (af-checke) tal.

(Antal spørgsmål: 213. Tid: 13 min.).

2. *Spelling test*. Anvendes ligeledes ved udvælgelse af kontorpersonel og undersøger evnen til stavning.

3. *Radio code test*, der består af:

- 1) discrimination-test, der måler evnen til at skelne mellem sammensætninger af prikker og streger.
- 2) code-learning test, der måler evnen til at lære de forskellige coder.
- 3) speed of response-test, der måler evnen til at identificere forskellige coder, afsendt med forskellige hastigheder.

På grundlag af dette test-batteri udvælges de værnepligtige til enten at gennemgå en specialscole eller den elementære træningsscole. Ved hjælp af statistiske beregninger kan man konstatere, hvilke points-antal der kræves ved de forskellige specialtjenester. Det vil imidlertid føre for langt at komme nærmere ind på denne statistiske proces. Jeg skal indskrænke mig til at nævne nogle specialtjenester, hvortil man anvender det ovenstående testbatteri som udvælgelseskriterium: anti-luftskyts-skytter, radar-operatører, radio- og signal-gaster, maskinister, elektrikere, torpedogaster, artillerister, flyvemekanikere, flyvemaskinskytter m. fl.

Hæren anvender en tilsvarende udvælgelsesproces, og inddeler på grundlag af de opnåede points de værnepligtige i 5 kategorier: værnepligtige med pointstal I (højeste) og II er skikket til uddannelse til officer (se herom senere), underofficer eller særlig udvalgt specialist. Værnepligtig med pointstal III er skikket til underofficer, specialist og »basic-soldier«, medens pointstal IV udelukkende giver »basic-soldier«. Værnepligtig med pointstal V må i almindelighed anses som uskikket til egentlig krigstjeneste, men kan anvendes i hjælpetjenesten.

Et eksempel på, at G. C. T. er et bedre udvælgelseskriterium end skoleeksaminer:

Uddannelse til tankmekaniker:

Af de elever, der i G. C. T. havde opnået pointstal I, gennemførte 80 % skolen, hvorimod denne, for de elever som havde opnået pointstal V, kun blev gennemført for 4 %'s vedkommende. De tilsvarende tal for højeste og laveste skoleeksamen er 60 og 29 %. Anvendes skoleeksamen som udvælgelseskriterium, betyder det, at man også må uddanne de med de laveste skoleeksaminer, da næsten 30 % af disse har mu-

lighed for at fuldføre skolen. Anvendes derimod G. C. T. som kriterium, ses det, at man roligt kan kassere elever med pointstal V, da kun 4 % af disse har chancer for at fuldføre studiet.

Et eksempel på aptitude-test (ved radio-telegrafe-ring):

Efter 8 ugers forløb kunne elever på en amerikansk radioskole med 50 til 59 testpoints modtage radiotelegrafi med en hastighed af 7 ord i minuttet, medens elever med 70 til 78 points kunne modtage 16 ord i minuttet. D. v. s. at man på grundlag af denne aptitude-test med stor sikkerhed på forhånd vil kunne udvælge de elever, der er egnede som radio-telegrafister.

Omtalen af dette testbatteri er naturligvis blevet ret summarisk. Jeg har endvidere kun fundet lejlighed til at nævne grundudvælgelsen. Man må imidlertid forstå, at disse omtalte tests ikke udgør hele kriteriet, idet dette for at være fuldgyldigt må suppleres med adskillige andre tests samt med interviews, foruden de almindelige, fysiske undersøgelser m. v.

B. Befalingsmandselever.

Jeg skal nu gå over til at omtale befalingsmands-udvælgelse på militærpsykologisk basis. Da den engelske udvælgelse har været genstand for udførlig omtale i »MILITÆR-TIDSSKRIFT«, skal jeg indskrænke mig til ganske kort at optrække hovedlinierne for den udvælgelse, der anvendes af den amerikanske marine.

Under krigen blev flåden stillet overfor den opgave at tilvejebringe 300.000 officerer, der skulle bruges i flere hundrede forskellige tjenester. En opgave, der kun blev løst effektivt takket være en udvælgelse på militærpsykologisk basis.

Udvælgelsen falder i 2 dele:

- a) en udskillelse af de uegnede før uddannelsen påbegyndes.
- b) udvælgelse og klassifikation under den indledende uddannelse for at få kendskab til den enkeltes specielle evner.

a) Udskillelsen af uegnede foregår på grundlag af »Officer Qualifications Test« (O. Q. T.), interviews, fysiske undersøgelser samt skoleuddannelsen m. v. — Interview'ene, der foretages af særligt psykologisk skolet personel, har til formål at bestemme den enkelte ansøgers almindelige kvalifikationer, herunder hans karaktermæssige egenskaber.

O. Q. T.'s opgave er at fastslå, om ansøgeren har tilstrækkelige evner til at gennemføre uddannelsen. Jeg skal ikke komme nærmere ind herpå, da testene i princippet ligner de tests, der er omtalt ovenfor.

b) Efter således at have tilvejebragt befalingsmandseleverne, skal de fordeles på en sådan måde, at man får mest udbytte af den dygtighed og erfaring, de allerede besidder under hensyntagen til deres naturlige anlæg. Dette foregår på grundlag af »Officers' Classification Test« (O. C. T.), hvis formål er at adskille aspiranterne i 3 hovedkategorier: 1. højtekniske (egnet til f. eks. radar-officer), 2. halvt tekniske (f. ex. egnet til kommunikations-officer), og 3. hverken teknisk eller administrativ (f. eks. motor-torpedobådsfører). Efter overstået O. C. T. bliver aspiranterne interviewet af en personel-officer. På grundlag af testpoints, elevens data, skoleresultater, elevens egne ønsker, hans fremtræden, fysik og personlighed danner interviewerens sig et generelt billede af eleven, hvorefter han er i stand til at fordele eleverne til de forskellige specialuddannelser.

Jeg har nu i brede træk redegjort for udvælgelsesprocessen på militærpsykologisk basis og omtalt de forhold, der betinger og nødvendiggør denne klassificering. Jeg har omtalt den nogenlunde udførlig, da det kan formodes, at det er det område, hvor det fremtidige danske militær-psykologiske apparat først vil sætte ind. Jeg skal nu gå over til i korthed at omtale militærpsykologiens andre hovedområder.

2. *Undervisning, træning, fastlæggelse af effektive undervisningsmeloder.*

Undervisning og træning skaber soldater. Det er derfor af afgørende betydning at gennemføre en nøje analyse af disse problemer, det vil sige skabe klarhed over, hvorledes undervisningen gennemføres på den mest effektive måde. Da soldater er mennesker og ikke automater, må man først og fremmest studere menneskets psykiske reaktioner.

Undervisning og træning er betinget af 3 forhold: øvelse, lyst og forståelse. Disse tre lige nødvendige faktorer udgør hovedprincippet for al slags undervisning såvel i det civile som i det militære liv.

Øvelse betyder gentagelse. Den mest effektive måde er gentagelse med mellemrum. D. v. s., at det ved øksercits er hensigtsmæssig ret ofte at pausere, thi derved får det lærte tid til at fæstne sig. Lader man et kompagni, der har været »mandagstræt«, som straf øksercere hele formiddagen, opnår man for det første at skade selve undervisningen, idet man ikke får det fulde udbytte af gentagelsen. For det andet opnår man at gøre folkene sure og uinteresserede. Dette skader i allerhøjeste grad undervisningen, thi sure og uinteresserede elever har ingen indlæringsvilje. Hvor

denne ikke er tilstede, kan man gentage i det uendelige uden nogensinde at få stoffet lært.

Indlæringsviljen skabes af lyst til og forståelse af øvelsen. Lysten betinges af interesse. Det er vist unødvendigt at sige, at ting, man interesserer sig for, lærer man hurtigt. Det kan imidlertid være vanskeligt i militæret at skabe den nødvendige interesse hos de værnepligtige, hvorfor drivfjederen bliver frygt for straf. Man må imidlertid huske på, at denne frygt er en slags boomerang, fordi den fremkalder ulyst og modvilje, hvorved interessen og indlæringsviljen yderligere forringes. Et andet og bedre motiv for interessen er belønning, thi den fremkalder ønsket om yderligere belønning og styrker derved interessen. Succes og fiasko virker på samme måde som belønning og straf, thi: det man gør godt, kommer man til at interessere sig for.

Jeg skal endvidere fremhæve betydningen af, at eleverne føler, at anstrengelserne ved læreprocessen skyldes dem selv og ikke en ydre kraft, d. v. s. at for megen *åben* autoritet er til skade.

Endelig skal jeg omtale betydningen af, at eleverne forstår, hvorfor de skal lære. Sætter man værnepligtige til et tilsyneladende meningsløst arbejde uden at forklare dem meningen med dette, vil der meget hurtigt rejse sig en stemning af uinteressethed og surhed, hvilket ikke alene betyder forsinkelse af selve arbejdet, men også en forværring af de værnepligtiges indstilling til og følelse for hele forsvarssagen.

Uden at komme yderligere ind på undervisningsproblemerne vil jeg påpege betydningen af, at befalingsmændene undervises i militærpsykologi, hvilket skal give dem forståelsen af, at det at undervise ikke blot betyder at gentage, kort sagt, bliver klar over

menneskets psykiske reaktioner ved undervisning og træning.

Fastlæggelse af de mest effektive undervisningsmetoder sker dels ved at basere disse på de nys omtalte grundsætninger og dels ved at studere undervisningsmidlerne, således at man, ved en statistisk beregning af sammenhængen mellem disse og den konstaterede succes, kan finde frem til det bedst mulige.

3. *Sansernes funktioner og deres militære betydning.*

Alle, der ikke er blinde, kan se, siges der. Det kan man ikke så godt benægte. Derimod knytter der sig en del problemer til at se på den mest effektive måde, som ikke er almindelig kendt — eller som i alt fald ikke overholdes til daglig, men som er af største betydning under en krigssituation.

Farve- og natteblindhed, kamouflage, skiften fra lys til mørke, farvekontraster, relative bevægelser, synsbe- drag, visuel træthed og visuel nøjagtighed er allesammen forhold, som vi til en vis grad kender, men som vi undlader at drage den fulde konsekvens af. Jeg har f. eks. aldrig hørt, at udkigge eller luftværnsskytter på en systematisk måde er blevet undervist i kunsten at se.

Tilsvarende forhold gælder for hørelsen, smagen (gasangreb), ligevægten m. v.

Under hvilke betingelser kan mennesket præstere mest? Hvad betinger virkelysten og arbejdsevnen? Svarerne fås ved en psykologisk undersøgelse af arbejdsprocesser under forskellige forhold; ved at undersøge arbejdsvaner, træthed og livile, lyst og ulyst, sikkerhedsfølelse, omgivelsernes betydning (kulde og varme), stimulansers virkninger m. v. — Det vil føre for langt at gå nærmere ind herpå, hvorfor jeg skal nøjes

med at fremhæve, at nøje kendskab såvel til disse problemer, som til sansernes funktioner, betinger, at man kan drage det fulde udbytte af det menneskelige element.

4. *Tilpasningsvanskeligheder ved overgang fra civilt til militært milieu.*

Man har ofte mødt den tankegang, at militæret ikke skal interessere sig for de værnepligtiges privatliv, d. v. s. at militærets opgave er begrænset til det rent tjenstlige. Psykologiske undersøgelser i England og USA har vist, at denne tankegang ikke tager tilstrækkeligt hensyn til, at »menneskemekanismen« er yderst ømtåelig overfor ændringer i livsvilkårene.

At en sindrig udspekuleret maskine kræver rent mekaniske tilsyn, forbavser ingen. Kan det så forbavse nogen, at mennesket, hvis »mekanisme« er uendelig mange gange mere kompliceret end en genialt udtænkt elektronmaskine, ligeledes kræver tilsyn og under ekstraordinære forhold endog »reparation«?

Det er dette problem, vi står overfor. Thi værnepligtstiden er en ekstraordinær periode for alle værnepligtige, og der opstår derfor visse tilpasningsvanskeligheder for dem. I stedet for et forholdsvis frit liv i et samfund, hvor han fra fødslen af er blevet opdraget til at underordne sig, må den værnepligtige nu leve et til de mindste enkeltheder fastlagt liv under militær disciplin, uden egentlig privatliv, uddannende sig til at dræbe medmennesker på den mest effektive måde. Denne milieuforandring rejser for mange værnepligtige så store problemer, at hjælp er nødvendig. Det er da gået meget godt hidtil, siges der. Ja, hvor ved man det fra? Hvem har et mål for, hvor mange kvaler og hvor meget samvittighedsnag de værnepligtige

har lidt? Der er ingen tvivl om, at den størst mulige effektivitet opnås i et værn, hvor alle — ikke blot befalingsmændene, men også de værnepligtige — er psykisk sunde. En betingelse herfor er, at befalingsmændene er »open-minded« overfor de værnepligtiges tilpasningsvanskeligheder. Også af den grund er det nødvendigt, at alt befalingsmandspersonel gennemgår en rationel psykologi-undervisning. Thi kampmoralen er først effektiv, når tilpasningsvanskelighederne er overstået.

5. Iagttagelse og konstatering af den offentlige mening samt psykologisk krigsførelse.

Som tidligere nævnt er en høj kampmoral een af de tre hovedbetingelser for sejr. Ved udviklingen af den totale krigsførelse er denne betingelse blevet udvidet til også at gælde det civile samfund. Den offentlige mening omfatter derfor såvel det civile som det militære samfunds moral. Da den offentlige mening i den totale krigsførelse er udsat for fjendtlige påvirkninger, er det nødvendigt, at såvel forsvarsledelsen som den enkelte kommanderende er klar over, hvilke hjælpemidler fjenden har mulighed for at anvende i den såkaldte psykologiske krigsførelse (hvorved forstås følelsesmæssig krigsførelse ved hjælp af ord).

Rygter og propaganda er meget anvendte midler til at bryde moralen. Det klassiske eksempel herpå er, som tidligere nævnt, Frankrigs sammenbrud, hvor tyskerne med stor dygtighed anvendte den psykologiske krigsførelse således, at ikke alene tiltroen til de franske ledere blev undermineret, men også således, at der udbrød panik såvel blandt tropperne som blandt civilbefolkningen, hvorved der skabtes de kæmpemæssige

flygtningeskarer, der hindrede enhver organiseret fransk militærkoncentration.

Rygter giver udtryk for enten ønsker, frygt eller utilfredshed. Ved at lytte til »folkets røst« er det altså muligt at konstatere stemningerne. I tilfælde af, at moralen er synkende, er det nødvendigt at finde modgift, enten i form af sandheden eller i form af modpropaganda. Disse problemer er ikke blot noget, propagandaministeriet skal beskæftige sig med, men noget, som enhver, der har kommandomyndighed, kan komme ud for og derfor må være fortrolig med.

Panik er alle kommanderendes rædsel, hvorfor alle befalingsmænd må være fortrolige med dens udslag og kende midler til at forebygge den og om muligt til at standse en allerede udbrudt panik. Iøvrigt skal jeg henvise til jan.—febr.-numrene af »Militært Tidskrift«, hvor panik ved fronten omtales nærmere.

7. Objektpsykologi.

Herved forstås psykologisk medvirken ved nykonstruktion af våben og materielt udstyr. Forholdet er iøvrigt det, at objektpsykologien i højere grad end tilfældet er med de øvrige grene af militærpsykologien, er på begyndelsesstadiet, idet de forskellige landes psykologiske institutter hidtil ikke har haft den fornødne tid til et systematisk studium af disse problemer. Amerikanske psykologer (specielt i flåden) deltagere imidlertid ved nykonstruktion af våben og materielt udstyr. Betydelige forbedringer er herved opnået. Som eksempel skal jeg nævne, at fejlprocenten ved aflæsninger af skalainddelinger ved en bestemt type sigteapparater gennem forbedrede aflæsningsvilkår er formindsket til 6 % af det oprindelige.

Jer er hermed færdig med min gennemgang af militærpsykologiens 7 hovedområder. På grundlag heraf skal jeg konkludere i følgende: Militærpsykologien betyder større forståelse og bedre udnyttelse af det menneskelige element, højnelse af kampmoralen, rationalisering af uddannelsen og bedre betjening af våben og materielt udstyr, kort sagt: *større effektivitet*.

For at underbygge dette skal jeg citere en officiel udtalelse fra det engelske »War-office«:

»Udvælgelsesprocessen på militærpsykologisk basis anses for at have bragt gunstige resultater ved følgende anvendelser:

- 1) De har øget uddannelsens effektivitet ved at muliggøre pengemæssige besparelser og hurtigere optræning.
- 2) De har højnet moralen gennem at placere rekrutten ved et job, der svarer til hans forudsætninger og gennem at øge sikkerheden ved udvælgelse på forskellige trin og herved tilliden til, at afgørelserne er retfærdige.
- 3) De har øget effektiviteten ved betjening af våben og andet udstyr.

I almindelighed kan det siges, at psykologerne har ydet en stor og afgørende indsats ved udvælgelse og træning, medens deres indflydelse hidtil har været begrænset med hensyn til udrustningens udformning; men tiden er nu kommet, hvor psykologerne vil blive sat ind på bred front i hele den militære organisation«.

Det var ud fra en nøje forståelse af dette, at der i foråret 1948 herhjemme blev nedsat en kommission til behandling af militærpsykologiske spørgsmål. Resultatet af denne kommissions arbejde foreligger i

form af en betænkning, der udtaler sig så stærkt til fordel for anvendelse af militærpsykologi, at man må formode, at den kommende forsvarsordning vil omfatte denne »nye« videnskab. Jeg skal derfor afslutte denne artikel med i hovedtrækkene at omtale, hvorledes psykologi-kommissionen tænker sig militærpsykologien tilpasset danske forhold.

Kommissionen foreslår, at det militærpsykologiske arbejde samles i en permanent institution, fælles for de tre værn. Den benævnes »Militærpsykologisk Institut« og placeres kommandomæssigt direkte under forsvarsministeriet. Militærpsykologisk Institut (M.P.I.), hvis chef er stabsofficer, deles i to afdelinger. Afdeling I med fortrinsvis civilt personel under ledelse af en civil chefpsykolog, skal være et slags forskningsinstitut, hvis opgave det er at udforme grundlaget for den anvendte militærpsykologi, der administreres fra afdeling II, der fortrinsvis skal bestå af militært personel. Opdelt på denne måde skulle Militærpsykologisk Institut under stadig samarbejde mellem de to afdelinger, have mulighed for dels at holde trit med udviklingen inden for den psykologiske videnskab, dels at udføre det rent administrative arbejde på en tilfredsstillende måde.

M.P.I.'s opgave vil i første instans blive følgende:

- 1) Psykologiske undersøgelser i forbindelse med udskrivningen på sessionerne.
- 2) Psykologisk virksomhed med hele værnepligtsmassen under rekrutskolerne.
- 3) Flyverprøverne.
- 4) Psykologiske lederprøver.
- 5) Undervisning i faget militærpsykologi på de højere militære skoler.
- 6) Konsulentvirksomhed.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på disse opgaver, da de stort set allerede er blevet behandlet i det foranstående. Jeg vil dog fremhæve punkt 5 og skal tillade mig at citere følgende uddrag af kommissionsbetænkningen:

»Formålet med undervisningen i militærpsykologi er efter kommissionens mening over en bred front at åbne øjnene for de militærpsykologiske problemer og skabe interesse og forståelse for, at virkelig effektivitet i lige så høj grad er afhængig af manden som af det tekniske udstyr og af værnenes socialpsykologiske struktur«.

Hvad angår det militære personel, der tænkes tilknyttet til M.P.I., vil det komme til at bestå dels af faste personelofficerer og udskrivningsofficerer dels af værnepligtige personelofficerer. De faste personelofficerer vil blive linieofficerer med psykologisk uddannelse (cand. psych.er). De værnepligtige personelofficerer kan f. eks. være psykologistuderende og andre særligt egnede såsom lærere, der har gennemgået en kortere specialuddannelse. Endelig er der udskrivningsofficererne, der ligeledes vil blive linieofficerer med nogen specialuddannelse.

Kommissionen anslår behovet for personelofficerer til i 1955 at være omkring 15, der f. eks. fordeles med 10, 3 og 2 på henholdsvis hær, søværn og flyvevåben. Dette kan dog kun gennemføres såfremt 3 à 4 officerer årlig påbegynder studiet til cand. psych.

Det er ikke muligt på indeværende tidspunkt at sige, hvor meget M.P.I. vil komme til at koste, ligesom det heller ikke er muligt at angive de rent økonomiske besparelser, der kan opnås ved M.P.I.'s arbejde. Til sammenligning skal jeg nævne, at det tilsvarende svenske

institut »Personelprøvningsdetaljen«s samlede budget for finansåret 1947/48 var 130.000 kr., mens de samlede direkte målelige besparelser ved udskillelse af værnepligtige og befalingsmandselever for samme finansår androg 1½ million kr. Hertil kommer yderligere de ikke målelige tidsbesparelser samt værdien af mandskabets bedre moralske tilstand.

Disse tal viser, at militærpsykologien ikke blot kan bringe irrationelle fordele, men at der også er tale om meget store økonomiske fordele.

Rent personelmæssigt — og måske også økonomisk — har de danske værn endnu ikke haft råd til rationelt at løse det militærpsykologiske problem. Dette er imidlertid beklageligt, — om ikke for andet, så fordi »det er dyrt at være fattig«.

Kilder:

»Personnel research and test development in the bureau of naval personnel«. (Dewey B. Stuit).

»Psychology and military proficiency«. (Charles W. Bray).

»Psychology for the armed services«. (Edwin G. Boring).

»Psychology«. (Woodworth & Marquis).

»Psykologikommissionens betænkning«.

Endvidere forskellige psykologiske tidsskrifter, samt »Militært Tidsskrift«.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

U. S. A.

Brint-bomben.

Den såkaldte brint-bombe er efter videnskabelig opfattelse ikke nogen brint-bombe, men en »triton-bombe«. Triton er grundelementet i tritium. En triton er kernen i tritium, der består af en proton og to neutroner. En triton-bombe vil udløse en energi, der pr. vægtenhed er 7 gange større end den, der udløses ved spaltningen i den almindelig kendte atombombe, der består af uranium, eller plutonium.

Et kilogram tritium vil udløse en eksplosionsstyrke, der svarer til 140.000 tons T. N. T.

En triton-bombe indeholdende 7 kilogram tritium ville således svare til ca. 1.000.000 ts T. N. T. eller være ca. 20 gange stærkere end Hiroshima-bomben. Da den mængde tritoner, der kan anvendes, ikke er begrænset ved en såkaldt »kritisk masse« som i den almindeligt kendte atombombe, er det teoretisk muligt at fremstille en tritonbombe 1000 gange kraftigere end den kendte atombombe. En sådan bombe ville ikke behøve mere end ca. 143 kg tritoner, der ville udløse en energi svarende til 20.000.000 ts T. N. T.

Imidlertid ville en sådan bombe ikke ødelægge et areal 1000 gange større end det, der ødelagdes ved Hiroshima, men antagelig være virksom indenfor et areal på 300—400 kvadratmiles, hvilket vil sige ca. 30—40 gange mere virksom end atombomben, der faldt ved Nagasaki, idet denne ødelagde ca. 10 kvadratmiles.

Det synes imidlertid ikke praktisk gør ligt i øjeblikket at fremstille en bombe mere end ca. 10 gange stærkere end den almindeligt kendte atombombe, med en mulig grænse i fremtiden på ca. 100.

Den største forhindring ligger i knapheden på tritium, der i meget små mængder findes i almindeligt vand.

Siden september 1948 er det blevet fremstillet syntetisk på visse laboratorier i Amerika.

(Uddrag af »New York Times«, 1. feb. 1950) Z.

U. S. A.s stillehavsflåde vil have 6 destroyere mere til september 1950.

Destroyerne vil blive organiseret i en »Escort Division one« og operere fra Pearl Harbor.

En af de 6 destroyere er »Carpenter« af »killer«-klassen.

(»New York Times«, 1. feb. 1950) Z.

Ubådsflåden i Stillehavet.

Denne udgør 31 ubåde.

6 er »guppy-snorkels«, 4 er eksperimentelle typer, og de resterende af den type, der spillede en stor rolle i den 2. verdenskrig. Herudover findes 2 ubådstendere og 4 ubådsredningsskibe i styrken.

Af de eksperimentelle ubåde i Stillehavet beskæftiger de to sig med »guided missiles«, medens de resterende to — en til last- og en til troppetransport — samarbejder med amfibiestyrker. Alle disse 4 ubåde har deltaget i en række øvelser for at finde ud af deres anvendelighed under virkelige forhold.

Troppetransport-ubåden »Perch« fuldførte en af de længste rejser med tropper ombord, der nogensinde er foretaget af en ubåd, ved en øvelse i nærheden af Havaii, hvor den landsatte og atter indskibede »Marine Corps« rekognosceringstropper.

De ovenfor nævnte »guppy-snorkel«-ubåde, hvis navn fremkommer af ordene »Greater Underwater Propulsion Power Project«, er udstyret med en snorkel, der tillader neddykket sejlads i lang tid. Endskønt disse ubåde er rekonstrueret over skroget af tidligere ubåde, er de fuldstændig strømlinie-formede og har en høj neddykket fart og tilsvarende manøvreegenskaber. De 4 rednings-ubåde er i højeste grad arbejdsfartøjer. En er normalt stationeret i den vestlige del af Stillehavet, medens de andre 3 opererer fra Pearl Harbor og San Diego. Disse ubåde kombinerer deres tjeneste som rednings- og bjærgningsfartøjer med mål- og torpedobjernings-tjeneste for de ubåde, de er sat til at passe på. Herudover afholdes regelmæssige ubåds-bjærgningsøvelser, hvor redningsfartøjerne går ud og finder og redder den ubåd, der i dette øjemed har lagt sig på bunden.

Et af disse fartøjer fuldførte fornylig en 8 måneders tur på 86.000 sømil rundt om jorden.

(»Army Navy Journal«, 21. jan. 1950) Z.

Skibsbygningsprogram.

I de følgende 2½ år vil 25 skibe blive færdige.

Det drejer sig om:

- 1 hangarskib,
- 1 »hunter-killer«-skib,
- 1 »task-fleet-command«-skib,
- 5 destroyere,
- 2 »hunter-killer«-destroyere,
- 8 ubåde,
- 3 anti-både,
- 4 motortorpedobåde.

10 forventes at indgå i flåden i år; det drejer sig om de 2 »hunter-killer«-destroyere, hangarskibet USS »Oriskany«, 2 ubåde, 1 anti-ubåd og de 4 motortorpedobåde. »Oriskany«, der påbegyndtes i slutningen af 2. verdenskrig, skål moderniseres.

Det nye Essex-klasse hangarskib, der var bestemt til lettere luftfartøjstyper end de nu anvendte, skal have flyvedækket forstærket.

(»Army Navy Journal«, 21. jan. 1950) Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i maj 1950.

- Brändli, H.*: Theorie des mehrfach Schusses. Ill. Reg. 198 s. Basel 1950. 4^o. S^a.
- Gunther, J.*: Behind the Curtain. Index. 361 s. N. York 1949. 8^o. H.
- Hubac, P.*: Les Barbaresques. Ill. 262 s. Paris 1949. 8^o. H.
- Burnham, J.*: The Coming Defeat of Communism. 278 s. N. York 1950. 8^o. H.
- Cusset, F.*: Vocabulaire technique Anglais-Français et Français-Anglais. 613 s. Paris 1949. 8^o. H.
- Lockhart, R. Bruce*: The Mariners were there. Index. 229 s. Lond. 1950. 8^o. H.
- Svenska Flottans Historia. Alfabetisk Register. Malmø 1949. 4^o. H.
- Forsvarets fremtidige ordning. 1. betænkning. Bilag. 163 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Grønlandsbogen. I. Redigeret af K. Birket-Smith. Ill. 319 s. Kbh. 1950. 4^o. H. & S^{os}.
- Hansen, H. og Hinrichsen, H.*: Dansk-engelsk teknisk ordbog. Ill. 343 s. Kbh. 1950. 8^o. H. & S^{os}.
- Oldendow, K.*: De grønlandske Fiskerier. Særtr. 47 s. Kbh. 1947. 8^o. H.
- Groenlandica. Conceptus bibliographicus.... 14 s. Kbh. 1947. 8^o. H.
- Dansk Indsats i Grønland. Særtr. Ill. 20 s. Kbh. u. å. 4^o. H.
- Speidel, H.*: Rommel och invasionen 1944. Kort. 155 s. Sthlm. 1950. 8^o. H.
- Fuller, J. F. C.*: Armament and History. Index. 224 s. Lond. 1946. 8^o. H.
- Weeks, Sir Ronald M.*: Organisation and Equipment for War. Smaer. 132 s. Cambridge 1950. 8^o. H.
- Baldwin, H. W.*: Great Mistakes of the War. Notes. Bibliography. 114 s. N. Y. 1950. 8^o. H.
- Tucker, B.*: Winston Churchill. His Life in Pictures. Ill. 324 s. Lond. 1950. 4^o. H.
- Parlamentariske Kommission ang. Besættelsen. VII. m. Bilag. 4 bd. Kbh. 1950. 8^o. H.

- La Cour, V.*: Den parlamentariske venligst tilegnet. 64 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Jensen, G.*: Fridtjof Nansens Polarfærd. Kort. 142 s. Aarhus 1932. 8^o. H.
- Guggenheim, P.*: Lehrbuch des Völkerrechts. Lief. 5. 175 s. Basel 1950. 8^o. H.
- Bataille, Louis og Marcel, Brunel*: Dictionnaire de Marine (Français-Anglais-Allemand-Espagnol-Italien). Ill. Index. Paris 1937.
- Hardy, A. C.*: Everyman's history of the sea war 1939—1941, 1942—1943. Bd. I—III. Ill. Lond. 1948. 8^o. H.
- Carstensen, Wm.*: Ombord og iland. 282 s. Kbh. 1878. 8^o. H.
- Den gamle Skole. 550 s. Kbh. 1882. 8^o. H.
- En bog om bogen. Red. Aage Marcus. Ill. Litteraturhenviisn. 486 s. Kbh. 1950. 4^o. H.
-

Marinens historie.

Af cand. mag. Jørgen H. Barfod.

Er det luksus at støtte den historiske videnskab? Er det luksus at ofre penge på bevarelsen af kulturværdier? Tilsyneladende kan disse spørgsmål måske forekomme malplacerede i dette tidsskrift, men alligevel er det problemer af højaktuel interesse netop for marinen. De kan nemlig også udformes ganske konkret: skal modelsamlingen og marinens øvrige historiske minder gå til grunde, og skal marinens historie fortsat ligge som en ødemark med kun få opdyrkede pletter?

Det er alvorlige spørgsmål at stille i et land, der ønsker at regne sig til kulturnationernes tal, men det er nødvendigt at få afgjort problemet. Der kan selvfølgelig skrives meget både om kultur, kulturnation og om luksus, men jeg skal spare læseren for udfoldelser i den retning og blot nøjes med at påvise den tilstand, som marinens bevarede minder og marinens historie befinder sig i. Jeg må dog bede læseren om stadig at have de to stillede spørgsmål for øje under gennemlæsningen af denne artikel. Kan vi kalde os kulturnation uden at støtte den historiske videnskab? Og er man meget materialistisk indstillet, kan man tilføje spørgsmålet: Kan vi lade de uhyre værdier, som bare modelsamlingen repræsenterer, gå til grunde?

Søværnet ejer i dag særdeles værdifulde historiske minder omfattende alle sider af marinens liv. Gen-

stande, der af pietetsfulde søofficerer og underofficerer er bevaret for eftertiden, sager, der i dag kan fortæller om livet i marinen i tider helt anderledes end vor.

Den historiske modelsamling er naturligvis den mest værdifulde og iøvrigt bedst kendte. Skibsmodellerne lavedes i reglen som forarbejder i forbindelse med bygningen af vore orlogsskibe, men nogle er også især i senere tid udført som pryd og som minde. Allerede tidligt opstod derved en modelsamling. Chr. IV havde således en på Frederiksborg Slot, og flåden fik sin egen på Niels Juels tid. Til at passe denne samling blev for ca. 200 år siden ansat en inspektør. Et museum var således etableret. Museets skæbne siden har været særdeles omskiftelig. Samlingen har været hærget af brand, den har flere gange skiftet opholdssted, den har haft sin egen bygning, og i dag er den hjemløs.

Der er i den mange fint forarbejdede modeller i en ubrudt kæde fra Cort Adellers og Niels Juels tid, 1660-erne, helt op til vore dage. I fuldt riggede modeller er der repræsenteret skibe fra den skånske krig, den store nordiske krig, fra 1700 tallets konvojtjeneste og fra ekspeditioner i Middelhavet og til danske oversøiske kolonier. Der er videre *Prins Christian Frederik*, som kæmpede sin sidste kamp ved Sjællands odde 1808, der er den elegante fregat *Rota*, der i 1848 hjemførte Thorvaldsen og en del af hans kunstværker fra Italien, der er skruefregatten *Niels Juel*, som 1864 deltog i slaget ved Helgoland, vort ældste panserskib *Rolf Krake*, krydseren *Valkyrien*, kystforsvarsskibet *Peder Skram*, og den nyeste model er torpedobåden *Willemoes*.

Ialt er der omkring 150 skibsmodeller bevarede, hvortil kommer modeller af skibsskrog eller dele deraf. Interessante er mange modeller, der er gennem-

skåret på langs eller modeller af et forskib eller et agterskib, opsat således at særlige konstruktionsfinesser kan studeres. Men desuden er der modeller af gallionsfigurer, agterspejl, detailkonstruktioner ved skibene, beddinger, muddermaskiner, kraner, kanoner og meget andet.

Foruden modeller ejer søværnet et meget betydeligt antal genstande, der som historiske minder har den største værdi. Ikke alene har disse bevarede genstande betydning for forståelsen af den udvikling, der er foregået indenfor flåden, men de repræsenterer tillige en stor kulturel værdi ved at være overleveringer fra svundne tider, så forskellige fra vor.

Disse sager findes hovedsagelig samlede under søartilleriet. I forrige århundrede opbevarede her forskellige håndvåben og noget udgået artilleri, men efterhånden opstod der, især efter at man omkring 1900 satte indsamlingen mere i system, en marinehistorisk samling, der desuden kom til at omfatte miner, torpedoer, forskellige instrumenter, elektriske sager, forskelligt skibstilbehør, flag og meget andet. Men yderligere findes genstande af marinehistorisk værdi bevarede ved en række af søværnets andre institutioner såsom søminevæsenet, fyrvæsenet, radiovæsenet, søværnets intendantur og mange andre steder.

Søartilleriets samling har ikke blot genstande fra forrige århundrede, men har, trods det at der intet egentligt museum har eksisteret, hvorfra en systematisk indsamling har kunnet finde sted, endog bevaret flere hundrede år gamle historiske minder.

De 4—500 år gamle våben og våbendele er blandt de ældste genstande og danner et første led i en udviklingsrække af marinevåben, der strækker sig over Chr. IV.s tid og Niels Juels tid og gennem det 18. og 19. århundrede til de mere moderne typer. Specielle våben,

som krigsraketter og espingoler, er interessante eksempler på våbentyper, der kun har eksisteret en kortere tid, men som ved tilstedeværelsen her karakteriserer våbensamlingens mangeartethed. Miner og torpedoer har ligeledes deres historie illustreret ved en række typer fra de første modeller til de nyeste eksemplarer.

Marinevåbnene er dog kun en enkelt side af det rigelige materiale, der findes til illustration af marinens liv i tidligere tid. Skibsdele og skibsinstrumenter af mange arter findes ligeledes bevarede. Der er f. eks. navigationsinstrumenter fra det 17. århundrede, signaltavler fra det 18. århundrede og kanontilbehør fra det 19. århundrede foruden mange andre sager, der er specielle for sejlskibenes tidsalder. Den udvikling, der er foregået fra sejlskibe til damp- og motorskibe, har gjort bevarelsen af disse sjældne minder særlig betydningsfuld og øget deres værdi som kulturminde.

For at kunne hemande skibene og besætte kanoerne i vore tanker og for at kunne forstå deres indretning bedre er det af betydning, at forskelligt tilbehør også er bevaret. Det er værdifuldt, at vi også ved bevarede genstande som køretøj, skaffegrejer, værktøj, fadeværk o. lign. er i stand til at få nogle glimt af mandskabets liv ombord, af det daglige arbejde og af mange detaljer, som ellers ville være os fremmede.

De sager, som søværnet gennem generationer har samlet, her kortfattet omtalt, må betegnes som værende af uvurderlig kulturhistorisk betydning. Alt i alt er deres tal mellem 3 og 4000, og så godt som alle disse genstande ligger for tiden sammenstuvende i kasser anbragt på lofter og i korridorer. Hvor længe de kan tåle denne opbevaringsmåde er det vanskeligt at bedømme.

Det er derfor af største betydning, at marineministeriet har nedsat en kommission til klarlæggelse af forholdene vedrørende et marinemuseum. Når et sådant da, forhåbentlig inden for længe, bliver en realitet, og de gamle samlinger således atter er opstillede, vil man for første gang kunne påbegynde et studium af disse mangeartede sagers udviklingshistorie. Først da vil det også være muligt at foretage et systematisk samlearbejde, så at samlingen kan blive suppleret med, hvad der måtte savnes. Det er f. eks. allerede klart, at der vil være mangel på marineuniformer af alle grader, minder fra kolonierne og fra togterne og et illustrationsmateriale i form af malerier eller stik af både personel og materiel.

Bevarelsen af de marinehistoriske genstande er blot det ene problem. Forståelsen af de samme genstande, behandlingen af sagerne, som en del af marinens historie, er det andet problem.

Det ville ligge nær at tro, at vor marine med sin rige historie og sine stolte minder har været genstand for et intensivt studium af sin fortid, men ligesåvel som de bevarede sager ikke hidtil har haft den bedste skæbne og har været underkastet den omhyggeligste pleje, så er det også sådan, at marinens historie har været utrolig forsømt.

Historieforskningen og historieskrivningen har i det forrige århundrede og i de sidste menneskealder gjort epokegørende store fremskridt, men det er en udvikling, som praktisk talt ikke afspejles i marinehistorien og for så vidt ikke i hele den maritime historie, søens historie. Det vil gå ud over denne artikels rammer at gøre detailleret rede derfor, men lad det her blive op-ridset i store træk.

Udviklingen skyldes blandt flere årsager kildekritiken. Den voksende lyst hos forskerne til at efterprøve

de overleverede beretningers sandhed affødte en tvivl overfor foreteelser i historien, en tvivl, der ganske vist også kunne være mere eller mindre sensationspræget, men som alt i alt bevirkede, at man ved et grundigt studium nærmede sig sandheden mest muligt. Kildekritiken skelnede mellem de originale dokumenter, hvad enten dette var et skriftligt vidnesbyrd eller en genstand, og de beretninger, som var opstået på anden hånd. Historikerne helligede sig derfor først og fremmest en fremdragen af de primære kilder til grundlag for den objektive historieskrivning, man søgte frem til. Det afstedkom naturligvis, at megen tid og meget papir brugtes til tilsyneladende ligegyldige petitesser; men netop ved kritiken nåede man et langt skridt videre mod den historiske sandhed.

Det voldsomme røre i historieskrivningen, som den tilbundsgående kildekritik gav anledning til, forårsagede atter, at man beskæftigede sig med årsagen til begivenhedernes forløb. Der opstod mange ensidige retninger indenfor historieskrivningen. Nogle videnskabsmænd lagde al vægt på de enkelte personer, andre på milieuet, der skabte personerne. Andre fandt, at den historiske udvikling grundedes i samfundsklassernes kamp eller i økonomiske forhold, eller de fremhævede racerne og deres blanding. Men alt i alt er resultatet blevet, at historien i dag i større udstrækning beskæftiger sig med kulturens udvikling og i mindre grad med de enkelte hændelser og f. eks. krigshistoriens detailler. Sammenligner man således blot en danmarkshistorie af i dag med en for godt hundrede år siden, ser man den iøjnefaldende forskel.

Resultatet er imidlertid, at den historiske videnskab har fået en hel del hjælpevidenskaber og i stor udstrækning benytter sig af andre fremmede videnskaber. Der er palæografien (læren om skriftarterne),

diplomatiken (læren om dokumenter), kronologien (læren om tidsregningen), sfragistiken (læren om seglvæsen), heraldiken (læren om våben) og numismatikken (læren om møntvæsen), der er den historiske geografi og der er sprogvidenskaben, som alle har ydet historieforskningen en betydelig hjælp. Samtidig må man dog også fremhæve, at andre videnskaber i stor udstrækning har draget lære af historien.

Forskerne har, på grund af det store kildekritiske arbejde, oftest måttet specialisere sig for at kunne trænge til bunds i emnerne. På alle områder har man været nødt til først og fremmest at fremdrage de primære kilder, foretage en kritik af de forhåndenværende oplysninger og derefter sætte resultatet i relation til kendte foreteelser i det øvrige samfund. Og ved en konklusion af alle disse specialstuderede sider af samfundet er danmarkshistorien af i dag fremkommet. Men — og hermed må det desværre erkendes — søens historie og marinens historie har ikke i den samme udstrækning været underkastet moderne forskning. Søens og marinens liv har ikke, som andre sider af samfundslivet, været kildekritisk undersøgt og er derved ikke kommet i passende relation til dette. Det er derfor nærliggende at påstå, at danmarkshistorien af i dag har slagside, fordi den ikke medtager søens historie med den vægt, som tilkommer den.

Søens egne folk har gjort et stort arbejde for at fortælle dens historie, men forhåbentlig er det indlysende ud fra det foranstående, at de umuligt vil kunne nå på højde med den øvrige historie på den sparsomme tid, de har til rådighed, enten samtidig med deres arbejde eller under deres otium. Meget dygtigt arbejde er heldigvis præsteret, arbejde som ikke kan undværes i dag, men på baggrund af hele den lange og begivenhedsrige historie, der knytter sig til søen og marinen,

må disse foreteelser betegnes som enlige opdyrkede pletter i en ødemark. Det er måske kraftige ord, men søger man at gennemgå århundredernes marinehistorie, vil man kun kunne standse op ved enkelte begivenheder og få personer og sige, at dette eller hint er i dag så grundigt behandlet, at det er tidssvarende og på højde med den øvrige historie.

Den indsats, søens folk har gjort, er meget værdifuld og uundværlig, og man må have, at flere vil følge dem, men vore faghistorikere har holdt sig for meget tilbage. Sandsynligvis er det, fordi de har fundet opgaver nok andre steder, og fordi livet til søs har været dem fremmed, men resultatet er, at forelæggelsen af de primære kilder har fundet sted andre steder, men ikke her.

Det er nødvendigt, at der fremlægges arbejder om skibsbygningens udvikling til forskellige tider med henvisning til primære kilder, d. v. s. grundet på et forstudium i arkiver og den historiske modelsamling. Ligeledes arbejder om skibsvåbnene, navigationen, marinens institutioner og organisation, om skibstyperne, om håndvåbnene, om mandskabets og befalingsmændenes forskellige funktioner om bord, om marinens togter og konvojtjeneste, om dens opgaver i forskellige perioder, om dens betydning for koffardifarten, om flådens betydning for Danmarks historie o. s. v. Men alt må grundes på detaillerede forstudier og en fremlæggelse af primære kilder. Det er et stort arbejde, der venter, men det er nødvendigt, og for så vidt haster det, som det bliver vanskeligere at få den rette indsigt i sejskibstiden, jo længere vi kommer fra den.

Det vil være forkert at bygge videre på et grundlag, der ikke har været underkastet kildekritiske undersøgelser. De talrige populære historiske værker om

marinen vil få mangedobbelt betydning, når de kan henvise til sådanne specialstudier, og disse vil tilmed medvirke til at øge kendskabet til marinen og søen.

Kommandør Kjølse har i en artikel i dette tidsskrift i april udtalt håbet om, at der i den kommende forsvarsordning må sikres marinen en historiograf. Jeg vil varmt tilslutte mig dette ønske og håbe, at denne da må få lejlighed til at lede det marinehistoriske studium ind på linie med den øvrige historie. Det vil endvidere være af værdi, om historiografen f. eks. tilknyttedes marinemuseet på linie med f. eks. en inspektør, der beskæftiger sig med alt vedrørende våbenmateriel og en anden, der arbejder med alt vedrørende skibsmateriel. Direktøren vil da med disse tre mænd hensigtsmæssigt kunne organisere forskningen. Af økonomiske grunde kunne måske i starten direktøren selv varetage en af opgaverne.

Interessen for søens historie er i andre lande i forskellig grad øget med historieforskningens udvikling, idet specialiseringen i de søfarende nationer også har omfattet den maritime historie. Eksempelvis kan nævnes: I Holland åbnedes i 1919 Institut voor Scheepvaart en Luchtvaart te Rotterdam, og i 1922 stiftedes Nederlansch historisch Scheepvaartmuseum i Amsterdam, og desuden er man gået et vigtigt skridt videre ved i 1930'erne at oprette et professorat i søens historie ved Leyden universitet. I England åbnedes i 1937 National Maritime Museum i Greenwich, og i Sverige oprettedes i 1935 Sjöhistoriska Museet i Stockholm efter at orlogsafdelingen som et selvstændigt marine-museum under små kår havde haft egne lokaler siden 1926. Desuden findes i andre byer maritime museer, der kun har koffardifarten som emne.

Som det ses er opgaverne store, dels for at nå på

på højde med udlandet og dels for at indhente den hjemlige historieforskning på andre områder. Jeg vil derfor lade denne artikel munde i en indtrængende opfordring til dannelsen af et *marinehistorisk selskab*. Selskabets formål må være at behandle emner af marinehistorisk art samt at øge interessen for marinens historie ved afholdelse af foredrag, udstillinger o. lign. samt ved udgivelse af forskellige publikationer. Endvidere må selskabet støtte oprettelsen af marinemuseet og medvirke til at fremme den forskning, der vil være knyttet dertil. Selskabet bør naturligvis i videst muligt omfang samarbejde med andre selskaber og foreninger m. m., der har beslægtede formål.

Det marinehistoriske selskab vil da forhåbentlig kunne få betydning for forskningen og for marinemuseets etablering. Vil det være luksus at beskæftige sig med sådanne opgaver?

Vor Flaades Historieskrivning — nu og i Fremtiden.

Af Kommandørkaptajn R. Steen Steensen.

I Tilslutning til de Artikler, som i dette Tidsskrifts April- og Majhefter for i Aar er fremkommet om Anbringelse af Mindeplader paa historiske Bygninger i Nyboder og paa Holmen samt i Skibene og ved Gallionsfigurerne paa Holmen, skal jeg, da Interessen for Marinens Historie saaledes nu synes at være i Tiltagende, tillade mig at pege paa et Forhold, som de færreste hidtil har været tilstrækkelig opmærksomme paa, nemlig: — at det, vi oplever i Dag og i Aar, det vil engang i Fremtiden være — om ikke altid ligefrem netop Historie — saa dog historisk.

Det vi oplever i Dag — og det vi f. Eks. har oplevet i de sidste 10 Aar, det kender vi, det er mere eller mindre blevet en Del af os, det er noget, der er selvfølgelig for os, og det er noget vi husker — i hvert Fald nogle af os og i det mindste nogle Aar frem i Tiden. Enkelte nedskriver maaske ogsaa deres Memoirer og bevarer saaledes noget. Men — naturligvis bortset fra Hovedlinierne og Hovedbegivenhederne samt en Del specielle Detailler, som maaske er nedskrevet, inden det blev forsent — herudover vil om nogle Aar store Dele mere eller mindre være *glemt* og gaaet til Grunde.

I bedste Fald vil det i tør Form være nedfældet i Journaler, Rapporter o. lign. og derefter blive *gemt*

bort. Man maa i denne Forbindelse ogsaa gøre sig klart, at vi i Journalerne og Rapporterne skriver *det* ned og bevarer *det*, som i Dag har Værdi i en Rapport, men ingen kan med Sikkerhed sige, hvilke historiske Detailler Fremtiden især vil interessere sig for.

De, der har beskæftiget sig med vor Marines Historie, og som har søgt at trænge lidt dybere ind i denne, vil sikkert have gjort den Erfaring, at det i mange Tilfælde — trods gotisk Skrift og snørklede Talemaader — var meget lettere at studere Fortidens maritime Materiale end de senere Tiders.

At der kan være store Lakuner i vor Viden om Fortiden er almenkendt — men medens Fortidens Materiale som oftest findes nogenlunde samlet, skal de senere Tiders derimod som Regel søges mange Steder — og ofte kan ogsaa her væsentlige Ting mangle helt eller delvis. Jeg skal anføre nogle Eksempler herpaa.

Typisk i denne Henseende var det f. Eks., da jeg i Vinteren 1938-39 søgte Oplysninger om Panserskibet »Stærkodder« (jfr. T. f. S. — April 1939). For det første manglede en stor Del af Materialet i Rigsarkivet. Man kunde se, at det i sin Tid var blevet fjernet og ikke leveret tilbage — enten det nu var sket med Villie eller af Glemsonhed. Da jeg søgte i T. f. S.'s gamle Aargange, fandt jeg — vistnok i Aargang 1867 — under en Omtale af den nye preussiske Flaade en lille tilfældig og rent parentetisk Bemærkning — som dog skulde vise sig at være af stor Værdi. Der stod under Beskrivelsen af det preussiske Panserskib »Prinz Adalbert« efter de almindelige Data, at Skibet var afsamme Type som »Stærkodder«.

Det var skrevet paa en Tid, hvor *alle* herhjemme endnu kendte »Stærkodder« tilstrækkeligt. Paa den, der senere skulde benytte Tidsskriftet som historisk Kilde, og som da ikke kunde formodes at have Kendskab til dette Skib, var der ikke tænkt. Man gik vel ud fra, at

det, der var almenkendt i 1867 ogsaa vilde være det til sene Tider.

Men det er jo netop det, der ikke holder Stik.

Det samme Forhold har i høj Grad gjort sig gældende ved Udarbejdelsen af et Manuscript om Søofficersskolens Historie i Anledning af det forestaaende 250 Aars Jubilæum i 1951. Gang paa Gang har det voldt de største Vanskeligheder at skaffe dokumenterede Oplysninger fra de sidste 10, 20 og 30 Aar — og for i det hele taget at fremskaffe dem maatte man i mange Tilfælde gaa direkte til nulevende Personer, for at faa Oplysningerne paa denne Maade.

Med Hensyn til Perioden fra den 29. August 1943 til den 5. Maj 1945 vilde det sikkert for Eftertidens historiske Forskning have været af stor Værdi, dersom man af enhver Befalingsmand havde krævet en Rapport om hans Virksomhed i dette Tidsrum. Selv om de store Linier er trukket op, er der dog et Utal af Detailler, som ikke er kendt, og en Samling af saadanne Rapporter vilde have været et Kildemateriale af største Betydning. Naturligvis maatte Rapporterne være strengt fortrolige — eventuelt kunde de, saafremt det ønskedes, være behæftede med en Klausul om, at deres Indhold ikke maatte benyttes og i hvert Fald ikke offentliggøres før efter et Forløb af 100 Aar.

Alt for meget historisk værdifuldt Materiale kan gaa til Spilde paa denne Maade. Det viser sig, at Begivenheder, der er almenkendte i Øjeblikket, ofte ikke behandles af Samtiden, idet de da er *for* godt kendte til at være af Interesse. For Tidsskrifternes Vedkommende, maa man jo ogsaa her indrømme, at de som Regel skrives for at oplyse Samtiden — og normalt ikke af Hensyn til Eftertiden.

Men hvorledes vil det nu være muligt at raade Bod paa dette Forhold?

Dels for at stimulere Interessen for Søværnets Historie og Traditioner i det hele taget og dels ligefrem for at lette Fremtidens Historikere Arbejdet med at samle Materialet og derved bl. a. ogsaa sikre en rigtigere og fyldigere Historieskrivning skal det foreslaaes, at hvert Skib og hver Institution af Betydning indenfor Søværnet skal føre en *Aarbog*.

Disse Aarbøger kan naturligvis føres paa forskellig Maade, omend et Direktiv bør sikre at en vis Retningslinie overholdes. For Skibes Vedkommende skulde disse Aarbøger høre til i Kommandokassen for, naar Skibet engang udgaar, at overgaa f. Eks. til Marinens Bibliotek. Institutioner i Land bør sikkert selv arkivere deres udskrevne Aarbøger.

Ulejligheden vil være meget ringe — blot man begynder Arbejdet i Tide og anlægger Bogen straks, naar Skibet kommer paa sit første Togt.

Som Eksempel paa, hvorledes en Aarbog for et Skib kunde tænkes ført, kan nævnes, at der først bør gives Oplysninger om, hvornaar Skibet er tegnet og om muligt af hvem*) samt Søsætningsdato og Prøver. Der gøres derefter Rede for Skibets Navn og det anføres, hvilke Skibe i Flaaden, der tidligere har baaet det samme Navn, og de vigtigste — om muligt alle — Begivenheder, som disse Skibe har deltaget i. (Disse Oplysninger kan og bør naturligvis være langt udførligere end de, der kan sættes paa en Mindeplade, saadan som man gjorde i Mineskibene »Lindormen«, »Lougen« og »Laaland« i Begyndelsen af 1940'erne). Til Udarbejdelsen af disse Oplysninger, vil det være naturligt, at der ydes Hjælp af en, der har Kendskab

*) I gamle Dage nævntes altid i hvert Fald de større Skibes Konstruktører (Holtlenberg, Gerner, Stibolt, Benstrup, Thurah, Judichær o. s. v.) — Hvorfor skal man ikke i Dag vide, hvem der har Æren af — og Ansvar for — et dansk Skib? Det sker dog stadig i England.

til Flaadens Historie. Iøvrigt udsender Marineministeriet med Støtte af »Folk og Værn« netop i de nærmeste Dage en Bog (FLAADENS SKIBE 1950), der giver alle saadanne Oplysninger for Flaadens nuværende Skibe.

Følgende indføres derefter for hvert Togt i Aarbogen:

Dato for Kommandohejsning.

Navne paa Chefen og evt. samtlige Befalingsmænd. Skibets Underlægning og Formaals med Togtet, Deltagelse i Eskadrer, Delinger o. s. v.

Skibets Bevægelser Dag for Dag, Anløb af Havne og Pladser.

Særlige Begivenheder, som skønnes af Interesse herunder bl. a. Adoption og senere Besøg i Faderskabsbyen, Inspektioner, Besøg af prominente Personer m. v.

Af- og Tilgang af Befalingsmænd.

Dato for Kommandostrykning.

Efter at Bogen ved Togtets Afslutning er ført à jour (det maa naturligvis anbefales at benytte Kladde), underskrives den og attesteres af Chefen.

Om den skal indsendes til Marineministeriet til Observation eller ej, faar staa hen. Om der skal udfærdiges en Genpart, skal der heller ikke tages Stilling til her.

Der er ogsaa den Mulighed, at Bogen tillige kan gøres til en Slags *Traditionsbog* ved f. Eks. at Personer, hvis Besøg om Bord er af officiel Art, kan skrive deres Navne i Aarbogen under Besøget (f. Eks. Borgmesteren m. fl. i den By, der adopterer Skibet). Men Bogen maa dog naturligvis aldrig udarte til at blive en »Gæstebog«.

I sin Tid fandtes der »Overleveringsbøger« dels i Kongeskibet og dels i Inspektionsskibene under Is-

land og Færøerne samt i Stationsskibene ved Grønland og Dansk Vestindien. Noget af det Stof, der indførtes i disse Bøger, vilde være af Værdi i en saadan Aarbog, men selvfølgelig langt fra det altsammen. Derved vilde en saadan Bog ogsaa kunne være til Støtte og Oplysning for Chef og Befalingsmænd under senere Togter.

Det vil saaledes bl. a. for en Skibschef ved Anløb af fremmed Havn være af Betydning hurtigt og let at kunne se, om Skibet tidligere har anløbet denne Havn — og da hvornaar — ligesom det vil være af Interesse at se med hvilke Myndigheder og Personer Skibet havde Forbindelse.

I »Haandbog for Søværnet« havde man i ældre Tid (vistnok indtil Midten af 1930'erne) et Afsnit, hvori Skibenes Togter i det foregaaende Aar var anført bl. a. med Datoer for Anløb af forskellige Havne og Pladser. Disse Oplysninger er af stor Værdi for den, der nu beskæftiger sig med Skibenes Historie, og det Savn, som Afskaffelsen af disse Oversigter i »Haandbog for Søværnet« har affødt, vil kunne afhjælpes ved Indførelsen af Aarbøger.

Ombygninger under et Togt — eller mellem to Togter — indføres ogsaa i Aarbogen, der saaledes alt i alt skal give en indgaaende »Levnedsbeskrivelse« af Skibet.

Det er naturligvis den, der skriver dette, bekendt, at der er noget, der hedder Generalrapporter, og at mange af de Oplysninger, man kunde ønske sig, findes heri. Men for det første er Generalrapporterne vanskeligt tilgængelige og er ofte holdt i et sagligt Sprog, dernæst vil det være naturligt i en Aarbog at berette mere udførligt om Begivenheder, der har Personellets særlige Interesse, end i en Rapport, der tillige maa indeholde en Del, der skønnes af mindre Betydning i saa Hen-

seende. Aarbogen skulde ogsaa gerne være tilgængelig for alle Skibets Befalingsmænd.

For Institutioner i Land — og da i første Række naturligvis Søværnets Skoler — vil en saadan Aarbog kunne blive til uvurderlig Hjælp. Det er egentlig kun mærkeligt, at man ikke har indført dem for længe siden, thi Gang paa Gang har Jagt paa gamle Journaler og Rapporter og paafølgende Gennembladning af disse vist, hvor langt lettere det vilde have været, om en saadan Aarbog havde været anlagt og holdt til Dato.

Saaframt dette skulde ske for Søofficersskolens Vedkommende — med en kortfattet Anførelse af de vigtigste Ændringer af Skoleplanerne, Opstilling af en overskuelig Liste over Skoleofficerer, Lærere og Kadetter for hvert Aar med Angivelse af Afgang og Tilgang, Ændringer af Uniformer, Ombygninger, vigtige Paroler, Liste over Kadetskibene, særlige Begivenheder, nordiske Kadetstævner, Idrætsstævner, Foredrag o. s. v. behøver man næppe om 50 Aar at *skrive* Søofficersskolens Historie fra 1951 til 2001. Man behøver da blot at gøre et Uddrag af Aarbogen*).

Alt Stof er derved samlet og koncentreret paa eet Sted, og man skal ikke søge i Kundgørelser, Reglementer, Generalrapporter, ind- og udgaaede Skrivelser, Skibsjournaler og Skolejournaler m. v. Man vil maaske indvende, at man paa denne Maade tager Brødet ud af Munden paa Fremtidens historiske Forskere, som skal leve af at »granske«. Hertil maa svares, at det vel i saa Fald er et Spørgsmaal, om Arbejdet i det hele taget bliver gjort. Det vil simpelthen tage for lang Tid.

Med Tidens stadig voksende Tempo — der næppe vil mindskes — kan man allerede nu forudse, hvilket

*) Det skal dog bemærkes, at en Del af ovennævnte Oplysninger findes i de siden 1934 foreliggende Aarsrapporter.

»Hestearbejde« det vil blive for Fremtidens Historikere, saafremt de skal gennempløje det Utal af Generalrapporter m. v., som nu skrives. Ved at løbe en Aarbog igennem vil man derimod hurtigt kunne faa et Overblik — og skulde der da være noget, som maatte gøre Undersøgelsen af et specielt Spørgsmaal ønskelig, kan det nemt ske ved at underkaste Generalrapporterne og Kundgørelserne m. v. fra de paagældende Aar et nærmere Studium. I denne Forbindelse maa det dog bemærkes, at Kundgørelserne ikke altid er et paalideligt historisk Kildemateriale.

Skulde der fra Marineministeriets Side ikke være Interesse for Indførelsen af saadanne Aarbøger, vil der vel antagelig ikke være noget til Hinder for, at man paa eget Initiativ forsøgsvis kan indføre dem der, hvor Savnet af dem og Interessen for dem maatte gøre det ønskeligt.

Filmen og Søværnet.

Af filmkonsulent Jørgen-Richard Lund.

Efterhånden som filmen mere og mere vinder indpas i søværnet, vokser kravene til befalingsmændenes filmviden og her specielt til søofficererne, som ofte må gøre tjeneste som filmofficerer, tilrettelægge filmprogrammer — undervisning og underholdning — og være konsulenter for de filmfolk, der skal fremstille søværnets undervisningsfilm m. v.

I udlandet har man taget dette arbejde op i meget stor maalestok, og det kan anbefales, at interesserede søofficerer læser følgende artikler: »Instruction Films, Inc.«, tidsskriftet »All Hands« februar 1947 (artiklen findes i oversættelse — forkortet — i »Folk og Værn«, 1949, nr. 10), »Films for the Fleet«, »All Hands« april 1947 og »The Eyes' Have It«, »Naval Aviation News«, marts 1950.

Ikke mindst den sidste vil være af stor interesse. Den fastslår det gamle kinesiske ordsprog: et billede er mere værd end tusinde ord, og fortæller at film sparer tid og penge og fører eksperten ud til enhver menig og befalingsmand.

At det er kvalitetsarbejde den amerikanske flådes filmtjeneste yder, forstås, når man hører, at en række af filmene har fået udmærkelser på filmbiennalerne i Venedig.

Men det er ikke nok at beundre et initiativ og evt. tænke, at »sådan en ting må vi osse ha'«, vi må også

studere fejlene, da det jo som regel er af disse, man lærer.

Jeg tænker ikke her på film-tekniske fejl, men på indholdsmæssige. Teknisk står Amerika, England og andre store nationer fint. Iøvrigt vil jeg slet ikke komme ind på de tekniske spørgsmål, som kommandørkaptajn Steensen i 1946 har gjort grundigt rede for her i tidsskriftet.

Men det indholdsmæssige må fremhæves, fordi fejltagelser her kan blive skæbnesvangre.

Amerikanske sociologer har længe været klar over dette problem, selv om deres interesse har været mere rettet mod civile film.

Således nævner Robert K. Merton og Patricia L. Kendall nogle interessante eksempler i »The American Journal of Sociology«.

De interviewer bl. a. et par amerikanske soldater, som har set en film om kampene ved Bataan, og spørger, hvad soldaterne synes om filmen.

Den ene soldat siger, at det var en interessant film, men han bryder sig ikke om den, den forskrækker folk, f. eks. »That part where they showed some of wounded soldiers there on Bataan. I don't care to see that kind of stuff, although it was interesting in a way. — Although some of them (publikum) realize that under battle conditions men must lose their lives or be wounded. Some people would say, »Look at that«, and it would lower their morale«, og den anden soldat fastslår: »The main thing was, I think, that most of the fellows got a realization that it might be them«.

Man har altså villet lave en film, der skulle mane til kamp mod japanerne, men har kun opnået at gøre soldaterne bange.

En anden film, som udsendtes af englændere, for-

talte om kampen ved Dunkerque. Den skulle vise englændernes indsats for hele verden.

Alle engelskvenlige var da også meget begejstrede for filmen og bemærkede, hvorledes englænderne også reddede en hel del franske soldater. De sagde: »It shows courage; you mustn't give up. These fellows were practically doomed, and up comes England and salvages them, saves the greatest number of them. The English did a marvelous job. . . . fighting their way to the coast, evacuated the whole army and the French«.

Men de fleste amerikanere — og det var faktisk dem, filmen var tiltænkt — sagde: »The evacuation of Dunkirk showed me that the British could do it, if they have to. They showed they could do it and were brave enough to do it in the case where it was Britain they were fighting for. They didn't start fighting until they got awful close to home«.

Der er altså noget at passe på, både når man producerer og viser film for sit mandskab. Filmarbejdet kræver kendskab til det publikum, filmen skal forevises for, og det kræver at blive ordentligt gennemtænkt og planlagt.

Rent en passánt kan nævnes nogle Folk og Værn-optagelser fra minestrygningen, hvor montagen bl. a. viser en avisside med meddelelse om minestrygningsarbejdet. I hjørnet af denne avis står en anden artikel hvis overskrift lyder noget i retning af: morsomt, men nytteløst. Selvfølgelig løber filmen hurtigt, og mange lægger ikke mærke til det, men ungdommen af i dag er film-minded og ser det måske. I hvert fald bør sligt undgås.

Filmen og flåden er gamle venner. På Søværnets Fjernkendingsskole har man forevist en fransk film »Combat naval — Russe-Japonaise« fra 1905. Og en

fhv. frivillig lærling, kaptajn K. V. Høyer fremstillede i 1912 en flådefilm for Marineministeriet.

I tiden fremover er det søofficerernes opgave at bevare dette venskab til gavn for Søværnet.

Admiral Nelson sagde jo, at det ikke er skibe, men mænd som kæmper. I dag ville han sikkert have tilføjet »med filmen som våben«.

Nekrolog.

Kommandør, Kammerherre, **Harald de Jonquières Grut** blev født den 13. Juli 1877 som Søn af Gros-serer Harald Andreas Hansen og Hustu Anne Geor-gieana Cécile født de Dompierre de Jonquières. Han fik i 1928 Navneforandring i Henhold til Navnebevis.

Han blev Kadet 1895, Sekondløjtnant 1899 og var med Skonnerten »Ingolf« til Vestindien 1900—01. Blev Premierløjtnant 1904 og var med S/S »Birma«, der førte Kong Frederik den VIII med Følge til Is-land og Færøerne. Lærer ved Kadetskolen i Sømine-lære 1912—14. Kaptajn 1915. Chef for Torpedobaade 1914—17 og Chef for Inspektionsskibet »Diana« 1917. Chef for Matros og Søminekorpsets 2. Afdeling, Tor-pedoafdeling, 1919—30. Lærer ved Kadetskolen og Of-ficersskolen 1919—23. Næstkommanderende i Kryd-seren »Valkyrien« paa Kongerejse til Island og Fær-øerne 1921. Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk« til Island 1922—23. Blev Orlogskaptajn 1922. Chef for Krydseren »Gejser« som Øvelsesskib for Dæks-officerselever og i Eskadre 1924 og 25. Chef for Kon-geskibet »Dannebrog« 1926 og 27. Blev Kommandør-kaptajn og Stabschef hos Viceadmiralen 1930. Jagt-kaptajn og Chef for Kongens Adjutantstab af Søvær-net 1931. Kommandør s. A. Chef for den Flaadeafde-ling, der førte Kronprins Frederik og Kronprinsesse Ingrid fra Stockholm til København. Afsked og Ud-nævnelse til Kammerherre 1937.

Grut ydede sin største Indsats i de mange Aar han var Afdelingschef for Søminevæsenets Torpedoafdeling, hvor han bl. a. ledede Torpedoindskydningen fra Søminestationen i Bramsnæs vig med megen Omhu og Interesse. Ved sit kultiverede, taktfulde, humane og venlige Væsen var han afholdt af alle Over- og Underordnede.

Han forfattede forskellige Reglementer og Lærebøger om Torpedovæsen.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1920, Dannebrogsmænd i 1930, Kommandør af 2den Grad i 1934 og af 1ste Grad i 1937.

Han blev i 1909 gift med Harriet Bøttern, Datter af Konsul Victor Johan Ludvig Bøttern og Hustru Clara Betzy f. Pagh. Grut døde den 31. maj 1950 og blev begravet i Stilhed paa Holmens Kirkegaard den 2. Juni s. A.

P. I.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

Belgien.

Organisation.

Ifølge en rapport fra det belgiske senats forsvarsudvalg vil flåden, der hidtil har været henlagt under trafikministeriet, i løbet af 1950 få militær status.

Det anføres i rapporten, at flåden vil få betydelige militære opgaver, omfattende minestrygning, sikring af forbindelsen til England, forsvar af Scheldemundingen og eskortering af konvojer til Afrika.

(Rapport af 31. jan. 50 fra senatets forsvarsudvalg) *Th.*

Orlogsflag.

Ved kgl. forordning af 23. feb. 1940 er der indført særligt belgisk orlogsflag og -vimpel. (Moniteur Belge, 2. marts 50) *Th.*

Skibserhvervelse.

Det forventes, at den belgiske marine i løbet af 1950 vil overtage endnu en minestrygerflotille fra England.

En flotille blev overtaget i slutningen af 1949 (T. f. S., feb. 1950, pag. 83).

(The Navy, feb. 50) *Th.*

England.

Nybygninger.

Hangarskibet »Ark Royal« påregnes søsat 3. maj d. å. og forventes færdigt i slutningen af 1952.

Hangarskibet »Eagle« skal efter færdigbygning højse kommando i år. Det vil kunne medføre ca. 100 luftfartøjer.

»Indefatigable« vil være færdig med eftersyn i løbet af april og vil antagelig have fået installeret en ny svær katapult for bombeluftfartøjer.

(The Navy, feb. 50) *Th.*

Udrangering.

Ubåden »Meteorite« — ex tysk U 1407 — som var den eneste kendte operationsduelige ubåd med brintoverilte fremdrivning, er

blevet ophugget. Den har gennem flere måneder været knyttet til forsøg. Dens fart neddykket er angivet til 20 knob.

(The Navy, feb. 50) Th.

Forsvarets personelstyrke.

Pr. 1. okt. 1949 var der 745.000 mænd og kvinder til tjeneste i de væbnede styrker fordelt som følger:

	Stam.	Vpl.	Ialt
Royal Navy	130.000	11.700	141.700
Royal Army.....	195.000	107.200	392.200
Royal Air Force	127.600	84.400	212.000

På samme tidspunkt var 236.000 civile ansat i forsvarets tjeneste.

(R.U.S.I. Journal, feb. 50) Th.

Frankrig.

Forsvarsbudgettet.

Ifølge en meddelelse fra forsvarsministeren vil forsvarsbudgettet for 1950 beløbe sig til 420.000 mill. francs, hvilket er ca. 18 % af det totale nationalbudget. Tilsvarende procenter opgaves sammenligningsvis for England og U. S. A. at være henholdsvis 23 % og 33 %.

(R.U.S.I. Journal, feb. 50) Th.

Nybygninger og skibserhvervelser.

For 1920 omfatter nybygningsprogrammet 10.500 tons, hvori indgår 3 eskortefartøjer, 3 ubåde og 3.000 tons amfibiefartøjer.

Den franske marine forventer at få et hangarskib i forbindelse med våbenhjælpen fra U. S. A.

(R.U.S.I. Journal, feb. 50) Th.

Holland.

Patrouillefartøjet »Jan van Brakel« er blevet omdannet til opmålingsskib i Sourabaya.

(The Navy, feb. 50) Th.

Italien.

Nybygninger og rekonstruktioner.

For 5-års perioden 1950—55 er planlagt følgende program: bygning af 2 luftværnsfartøjer, 6 destroyere samt et antal patrourillefartøjer o. l. samt

rekonstruktion af de to 8.000 tons krydsere »Duca Degli Abruzzi« og »Luigi di Savoia«.

Bekostningen anslås til 50 mill. lire.

(R.U.S.I. Journal, feb. 50) Th.

U. S. A.

Nybygninger.

Bygningen af slagskibet »Kentucky« er blevet genoptaget, men det er uvist, om der tilsigtes færdigbygning, eller om formålet blot er at få skibet bort fra værftet. Dets armering skulle ifølge planen have omfattet et antal svære raket-udskydningsapparater.

(The Navy, feb. 50) Th.

Ombygninger.

Hangarskibet »Oriskany« af den 17.000 tons store »Essex«-klasse er blevet ombygget, således at det kan operere med større og sandsynligvis jet-drevne luftfartøjer.

Det forventes, at »Essex« og »Wasp« vil blive underkastet tilsvarende ombygninger.

(The Navy, feb. 50) Th.

Forsøg.

Der ofres stor opmærksomhed på forsøg med udskydning af fjernstyrede projektiler fra skibe.

Søluftfartøjstenderen »Norton Sound« gør tjeneste som raketlaboratorie-skib og har udført forsøg med »loon«-projektiler, en amerikansk version af V 1.

Forsøg vil blive foretaget med »Aerobee«, som er en raket, der har opnået højder på 78 miles og en anslået fart på 2.000 miles pr. time.

(The Navy, feb. 50) Th.

Operation »Portrex«.

54 af flådens største skibe med »Missouri« i spidsen vil udgøre en del af invasionsstyrken i operation »Portrex«, der afholdes i det karibiske hav i februar og marts.

Udover »Missouri«, det eneste slagskib under kommando, deltager 6 hangarskibe, 3 krydsere, 44 destroyere og 98 amfibie- og andre skibstyper. 10 ubåde vil indgå i forsvarsstyrken.

De 162 skibe fra U. S. Atlantic Fleet vil blive forstærket med skibe fra Pacific Fleet; ialt deltager ca. 44.000 marinepersonel.

Flagskibe for amfibiestyrken er »Mount Olympus«, »Eldorado« og »Taconic«. Endvidere deltager 5 lastdampere, 8 »attack transports«, 3 »high special transports«, et værkstedsskib, 3 »landing ships (dock)«, 2 »landing craft repair ships«, 1 ammunitionsskib, forrådsskibe, et hospitalsskib, 5 olietankere og 4 ubåde.

Budgettet for 1951 for flåden er foreslået til 3,9 billioner dollars, hæren 4 og flyvevæsenet 4,4 billioner dollars.

For omstående beløb forventer flåden at kunne udruste 652 skibe, hvoraf 238 er egentlige krigsskibe.

Fladens personel anslåa til 386.064 og Marine Corps til 74.437. Organiserede reservestyrker anslås til 256.000, hvilket er en forøgelse på ca. 25.000.

Budgettet er ude for hård kritik i de fleste amerikanske aviser, især flådens og flyvevåbenets budgetter. Visse poster på budgettet er:

Forsøg afholdt af flyvevåbnet \$ 205 mill.

Forsøg afholdt af flåden \$ 74 mill.

Til nye luftfartøjer:

Flyvevåbnet \$ 1365 mill.

Fladens flyvevåben \$ 634 mill.

Flyvevåbnet, »guided missiles« \$ 17 mill.

Flåden, fjernstyrede luftfartøjer \$ 13 mill.

Ovennævnte budgetforslag vil, hvis det vedtages, reducere flyvevåbenets nuværende antal luftfartøjer fra 9217 til 8800.

For flåden vil reduktionen antage ca. 1500 eller fra 7400 til 5900.

Ifølge flådechefen admiral Sheimans udtalelser vil dette medføre en reducere på 15 flotiller fra 1. juli. Yderligere forventes »Marine Corps« at måtte indskrænkes med 4 flotiller.

(Forskellige amerikanske blade, feb. 50) Z.

I U. S. Navy afholdes forsøg med fjernvarsling (»Early warning«) fra luftfartøj, idet hangarskibenes radarvarslingapparater ikke findes at være tilstrækkelige. Med luftfartøjets større »øjehøjde« bliver rækkevidden større. Disse »picket« forsøg udføres med et Constellation-luftfartøj (4-motoret passagerluftfartøj).

Aviation week, 6. feb. 50) Z.

Nyt hangarskibsprojekt.

Bygningen af et stort hangarskib i stedet for det i sin tid projekterede hangarskib på 65.000 ts, hvis bygning blev standset af forsvarsministeren, og hvilket medførte, at marineministeren anmodede om sin afsked, er ikke helt stillet i bero endnu. Det drejer sig om et projekt på et hangarskib (flush deck carrier) på ca. 52—55.000 ts. Ifølge flådeeksperter vil et sådant hangarskib sandsynligvis være i stand til at løse de opgaver, der var tiltænkt det første projekt, derved at nye luftfartøjstyper, hvor ikke alene planerne, men også dele af halepartiet kan foldes, er i stand til at benytte mindre elevatorer i hangarskibet.

Fladens vedvarende ønske om en »flush deck carrier« skyldes, at den sædvanlige »ø« på flyvedækket sætter visse begrænsninger

ved flyvninger under alle vejrforhold døgnet rundt, hvilket er et naturligt militært forlangende.

(Army-Navy-Air-Force-Register, 18. feb. 50) Z.

Slagskibet »Missouri« vil fortsat blive holdt under kommando, men med halv besætning, hvorved der årligt spares ca. 3,35 mill. \$. Det vil blive anvendt som træningsskib for kadetter og reservepersonel. Ved denne besparelse kan hangarskibet »Philipinne Sea« vedvarende holdes under kommando. (A-N-AF-R, 18. feb. 50) Z.

Operation »Caribex«.

Flåde- og luftstyrker fra U. S. Atlantil Fleet vil sammen med britiske og canadiske enheder deltage i en fællesøvelse i det caribiske hav medio marts, med det formål at øve anti-ubåds- og luftforsvar.

Uafhængigt heraf vil enheder fra den hollandske og den amerikanske flåde også afholde øvelser i samme farvandsområde.

I første fase af øvelsen vil angrebsstyrken, der består af hangarskibene »Philipinne Sea« og »Wright«, slagskibet »Missouri«, 3 krydsere og 16 destroyere, sejle fra et sted vest for Martinique til syd for Guantanamo bugten.

Denne styrke, støttet af en hunter-killer styrke og en luftrekognosceringsstyrke, vil blive angrebet af 11 U. S. ubåde og en styrke bestående af det canadiske hangarskib »Magnificent«, destroyeren »Micmac«, den britiske krydser »Glasgow« og 2 sloops H. M. S. »Snipe« og »Sparrow«.

I hunter-killer styrken indgår 2 U. S. eskorte hangarskibe »Palau« og »Mindoro«, 15 destroyere og 2 flotiller luftskibe (blimps), der får støtte fra hangarskibene.

Luftrekognosceringsstyrken udgøres af 10 »patrolbomber« flotiller støttet af 2 tendere for søluftfartøjer.

I den sidste del af første fase af »Caribex« vil carrier-strike-forcen slutte sig sammen med den britisk-canadiske angrebsstyrke og i fællesskab angribe flådebasen Guantanamo Bay. Herefter vil de 2 styrker slutte sig til hunter-killer styrken og afholde a-l skydeøvelser.

Førend anden del af øvelsen finder sted, vil skibene fylde olie i søen og foregive, at forråd og ammunition også tages ombord.

Hangarskibet »Franklin D. Roosevelt« og 8 destroyere, der på dette tidspunkt har afsluttet de særlige øvelser med den hollandske flådeafdeling, der består af hangarskibet »Karel Doormann«,

AL-krydseren »Jacob van Heemskerck« og sloopen »Johan Mautits van Nassau«, vil deltage i anden fase af »Caribex«.

(Defence Office Information, 22. feb. 50) Z.

Anti-ubåds luftfartøjer.

I U. S. flåde indgår luftfartøjet P 2 V »Neptune« nu i en ny type kaldet P 2 V-4, der er konstrueret til at imødegå truslen fra snorkel-ubåde. Luftfartøjets særligt følsomme radarudstyr er i stand til at spore små mål som f. eks. en snorkel — på en længere afstand, end man hidtil har kendt for luftfartøjer af denne art.

For at stedbestemme neddykkede ubåde nøjagtigt vil P 2 V-4 anvende »magnetic detection« grej og sonobøjer. Disse små radiobøjer kastes i et særligt mønster i det område, hvor ubåden formodes at være. Medens bøjen flyder, sænker sig fra den en hydrofon til en bestemt dybde, og ubådens skruestøj transmitteres derefter fra bøjerne. Luftfartøjets bevæbning omfatter raketter, kanoner, torpedoer, miner og bomber. Der er indtil nu foretaget over 100 starter (ikke landinger) med P 2 V typen fra hangarskib.

(Defence Office Information, 23. feb. 50) Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i juni 1950.

- Frisch, H.*: Pest over Europa. Tiden indtil 1933. 2. udg. Navnereg. 334 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Tragediens anden del. 1933—45. Navnereg. 366 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Wendt, E.*: Amiralitetskollegiets historia. Ill. Reg. 483 s. Sthlm. 1950. 4^o. H.
- Taylor, A. J. P.*: From Napoleon to Stalin. 224 s. Lond. 1950. 8^o. H.
- Christian IV's Holm oc Arsenal Artickle, Skibs Artickle og Bestilling for Skippere. (Fotokopi af originalen fra universitetsbiblioteket) c. 100 s. Kbh. 1625. 8^o. H. & Sos.
- War Casualties, State Summary of. U. S. Navy. Navexos P-347. 1—48 (2 forskellige no. 48) 1 hæfte for hver af U. S. Stater. U. S. A. 1946. 4^o. H.
- Musée de la Marine, Palais de Chaillot. Ill. 92 s. Frankrig 1944. 8^o. H.
- La marine française dans le débarquement en Provence (août 1944). Ill. 25 s. Frankrig 1945. 8^o. H.
- Register of the commissioned and warrant officers and cadets of the U. S. Coast Guard in the order of precedence (CG-111) 1948, 1949. Wash. 1948/49. 8^o. H.
- Register of the commissioned and warrant officers and cadets, and ships and stations of the U. S. Coast Guard. Wash. 1939. & 1941. 8^o. H.
- Register of Military Personnel at Washington D. C. (CG-141) 20 s. Wash. 1941. 8^o. H.
- U. S. Naval Reserve, Permanent Appointments and Rank Status of Officers of the. 1. July 1948. (Navpers-15793) 476 s. Wash. 1948. 4^o. H.
- Værnepligtiges rationelle uddannelse. Betænkning. Tabeller. Bilag. Kbh. 1950. 4^o. H. & Ska.
- Der Sprach-Brockhaus. Deutsches Bildwörterbuch für jederman. 762 s. Wiesbaden 1950. 8^o. H.
- Norges Sjøfartsårbok 1949/50. Ill. Reg. 1056 s. Oslo 1949/50. 8^o. H.
- Abshagen, K. H.*: Canaris, Patriot und Weltbürger. Ill. Reg. 409 s. Stuttg. 1950. 8^o. H.

Hart, B. H. Liddell: Defence of the West. Index. 390 s. Lond. 1950. 8^o. H.

Forsvarets ordning, Forslag til lov om. 209 s. Kbh. 1947. 8^o. Sos.
Jaarboekje van het Korps Adelborsten. Ill. 252 s. 1949. 8^o. Sos.

— *Tannehill, I. R.*: Hurricanes. 7th ed. Ill. Index. App. 304 s. Lond. 1950. 8^o. H. *Naquens. 2/60*

Clark, A. H.: Iceland and Greenland. Smithsonian Inst. War Background Studies, Number 15. Ill. 103 s. Wash. 1943. 8^o. H.

Chalmers tekniske högskolas bibliotek. Årsberättelse 1938/39—1948/49. 27 s. Göteborg. 1949. 8^o. H.

Ebbesen, Aa. og Pedersen, Joh.: Elementær geometri. Til brug ved mathskolen. Ill. 59 s. Kbh. 1950. 8^o. H.

Dead Reckoning Altitude and Azimuth Table Aceton. H. O. 211. 53 s. Wash. 1943. 8^o. H.

Hildebrand, A. og Lüljen, J.: Seestrassenordnung. (Von Kapitän August Budde). Tavler. 206 s. Hamb. 1941. 8^o. H.

Lærebog i Fotografi. Udg. af Dansk fotografisk Foren. Red. Th. Pedersen. Ill. Ordliste. Lexikon. 444 s. Kolding 1950. 8^o. K¹.

Curti, P.: Aussere Ballistik. Ill. Reg. 392 s. Schweiz 1945. 8^o. H.

Djurle, K.: Rapport över fjärrkontroll av fastläget hos sjökartverkets Deccastationer. 8 s. Plancher. Mskpt. 4^o. Sthlm. 1949. 8^o. Ska.

— Navigation regulations governing the use of navigable waters of the United States. Kort 114 s. Wash. 1949. 4^o. Ska.

Jensen, H.: Formulas for the astronomical correction to the precise levelling. Geod. Inst. Medd. No. 23. Kort. Diagr. 15 s. Kbh. 1949. 8^o. Ska.

Romagna, Manioia: Manuale di idrografia per la costruzione delle carte marine. Ill. 559 s. Livorno 1949. 8^o. Ska.

Lysgaard, L.: Recent climatic fluctuations. Folia Geografica Danica, V. Kort. Plancher. 215 s. Kbh. 1949. 4^o. Ska.

Fremde Seemächte. Kort, 220 s. Berl. u. ä. (1945). 8^o. H.

»Larsenkompasset«
eller
»det retvisende magnetkompas«

af kommandørkaptajn J. Hauptmann-Andersen,
chef for flådens kompasvæsen og nautisk prøvekammer.

De nyere elektriske navigeringsmidler og -metoder har siden den sidste verdenskrig været og er stadig i rivende udvikling. Det er derfor interessant, at der for magnetkompasset med den her beskrevne konstruktion, kaldet »Larsenkompasset« efter opfinderen, er skabt noget nyt, der på sin vis er en væsentlig forbedring og, hvad kompenseringsanordningen angår, er af revolutionerende karakter, selv om ideen og udførelsen er ganske simpel og enkel.

Skønt de elektriske navigationsinstrumenter er det dagligt anvendte udstyr i alle større moderne skibe og luftfartøjer, må man dog af sikkerhedsmæssige grunde som reserve have sit magnetkompas klar til brug, hvis det elektriske udstyr svigter for kortere eller længere tid. Der vil også stadig være et meget stort antal fartøjer, der alene må støtte sig til magnetkompasset. Det er derfor glædeligt at konstatere, at der også på dette felt sker en udvikling i takt med tiden og den øvrige mere komplicerede teknik.

Rent principielt har kompas- og kompenseringsmagneter nydt godt af den enorme udvikling, de sidste år har bragt inden for magnetstål-fabrikationen. De fleste har vist i »lysavisen« eller andetsteds set re-

klamer for de nye højttalermagneter, og vi har her et stof med næsten 100 % magnetisk stabilitet og meget stort magnetisk moment selv med relativ kort magnetisk udstrækning og ringe stofmængde. På licens fabrikeres i Danmark i dag magneter, der står på højde med de bedste i verden.

Med magneten formet som en lukket ring, der i omfang svarer til opdriftbollen — flyderen — eller med korte magneter inden i bollen og ganske lette, kan ikke for store roser få man minimum af mekanisk moment samtidig med, at der kan holdes et magnetisk moment på op til 3000 c.g.s. enheder. Denne kombination gør det muligt at lave vædskekompasser praktisk talt uden dæmpning, samtidig med at indsvingningen er fuldt på højde med de såkaldte »dead beat« kompassers.

Et sådant moderne velkonstrueret vædskekompas er praktisk talt lige så følsomt som de bedste tørkompasser, samtidig med at det har alle vædskekompassets fordele. Et sådant kompas giver en hurtig og sikker pejling og kompensering i modsætning til mange ældre vædskekompasser, der nok svinger forholdsvist smukt ind, men har vanskeligt ved at »skelne« de sidste par grader.

»Larsenkompasset« anvender styreprincip med drejelig gradinddeling. Det til den styrede kurs svarende gradtal indstilles på den faste forindex (styrestreg) fig. 1 (4), og kursen holdes ved at lade magnetsystemets og gradringens nord-sydlinie korrespondere med fig. 1. Der findes ingen egentlig kompasrose, og det mekaniske moment kan derved bringes yderligere ned.

Dette styreprincip har i mange år været anvendt i luftfartøjer og i en del lystfartøjer og beskrives nærmere i det følgende.

Da man med dette styreprincip har en fast (mekanisk)

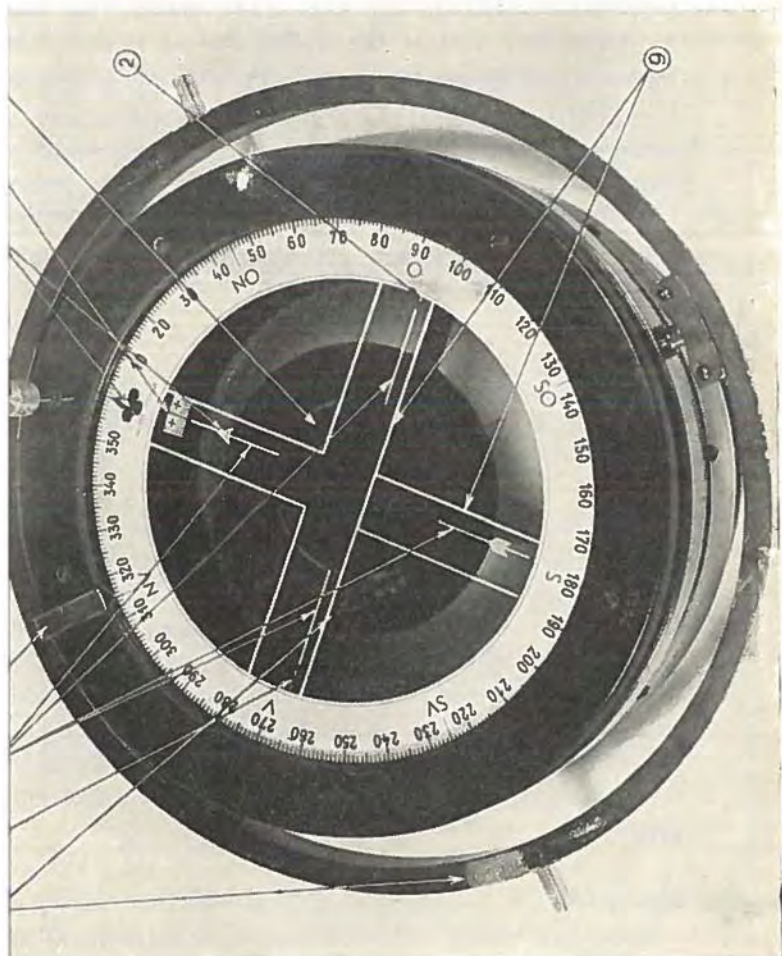


Fig. 1. Kompasset set fra oven.

nisk) nord-sydlinie, kan man i denne del af systemet anbringe en lodret magnet fig. 4 (9) drejelig i de lodrette øst-vestplan og varierende automatisk med de forskellige kurser for ophævelse af deviationer. Dette er grundideen i Larsens opfindelse, der er patent beskyttet (fig. 3 og 4). Den endelige konstruktion og undergæet visse praktiske ændringer, blandt andet at kompensermagneten flyttet ned under kompasset.

Med de viste figurer som grundlag vil i det følgende »Larsenkompasset« og de med dette foretagne forsøg og prøver blive beskrevet.

Fig. 1 (5).

Aftagelig nøgle til indstilling af deviationsbanen fig. 2 (5) og 4 (15). Nøglehullet i den drejelige del — kompasskappen — korresponderer med det til nøgle svarende hoved på skruen fig. 4 (17-18-19), hvis drejning gennem en fast skruegang forskyder banen op og ned. Der er kun korrespondance mellem nøglehullet og skruehoved på de 8 hoved- og mellemhovedstreger. På disse kurser bringes deviationen ned til nul, ved at magnetsystemets nord (pilen i fig. 1 (6)) trækkes mod øst eller vest, når man med nøglen drejer den til kursen hørende skrue og via deviationsbane og ta fig. 2 (6) drejer akslen fig. 4 (8) og dermed kompensermagneten fig. 4 (9) og fig. 2 (3) mod øst eller mod vest.

Fig. 1 (4).

»For« styrestreg, hvorpå den ønskede kurs indstilles. Den består af en bøjle med nedadgående indvendig pil. Den går fra den faste del ind over den drejelige kompasinddeling. Den faste del bærer deviationsbanen og er ophængt i de faste kardanringe med styrestrege.

4) forefter som på almindelige kompasser. Når kursen holdes som vist på fig. 1, falder den drejelige kompasskalias nord sammen med magnetsystemets nord, d. v. s., at den viste drejelige kompasskala, når kursen holdes, svarer fuldstændig til rosen på et almindeligt kompas.

Fig. 1 (6).

En rød pil, der markerer magnetsystemets nord, og en rød lilje, der betegner den drejelige kompasskalias nord, skal være overet, når kursen holdes. Magnetsystemets tilsvarende sydende er markeret med en blå fane.

Fig. 1 (8).

I opdriftbollen findes ringmagneten, der har det svage mekaniske moment, som sammen med minimum af dæmpning (medslæb) og maksimum af magnetisk moment giver stor følsomhed.

Fig. 1 (7).

Gradinddeling — tilsvarende på syd —. Når de afslatte $+$ eller $\div$ grader aflæses og anvendes med forvegn på den indstillede kurs (4) — her 315° —, haves den øjeblikkelige kurs, f. eks. til brug ved pejling.

Fig. 1 (1).

Certifikatbetegnelse og dato svarende til det af nautisk prøvekommissionen udstedte certifikat. Hele konstruktionen har, da det er et nyt princip for skibskompasser, fået særlig godkendelse af handelsministeriet.

Fig. 2 (1).

Den drejelige kops mekaniske nord-sydlinie, der holdes nord-syd, når kursen holdes, fig. 1 (4-6). Under

skinnen er anbragt den i det vandrette plan drejelige aksel, jfr. fig. 4 (8). Denne bærer på midten kompenseringsmagneten (3) og på den ene ende tappen (6) der ved at glide langs den indstillelige deviationsbane (5) giver akslen og dermed kompenseringsmagneten (3) den øst-vestlige sideforskydning (udsving), der ophæver deviationen.

Fig. 2 (3).

Kompenseringsmagneten vil, når tappen (6) glide langs deviationsbanen (5), netop svinge så meget ud mod øst eller vest, at deviationen på den respektive kurs ophæves.

Fig. 2 (6).

Glidetappen, jfr. (1) og (3).

Fig. 2 (5).

Den indstillelige deviationsbane, jfr. fig. 1 (5) og fig. 4 (15).

Fig. 2 (4).

Lodrette magneter, der ophæver kompenseringsmagnetens (3) lodrette virkning, der ellers, såfremt kopper svinger ud af den vandrette plan, får magnetsystemet til at slå ud svarende til svingningen.

Fig. 2 (2).

Fast anbragt øst-vestgående magnet, der ophæver misvisningen. Denne anvendes kun, når kompasset er beregnet til brug inden for et område, hvor misvisningen kan betragtes som konstant, f. eks. de danske farvande. Misvisningen kan også ophæves alene med kompenseringsmagneten (3) ved, at hele deviationsbanen forskydes så meget, at kompenseringsmagneten

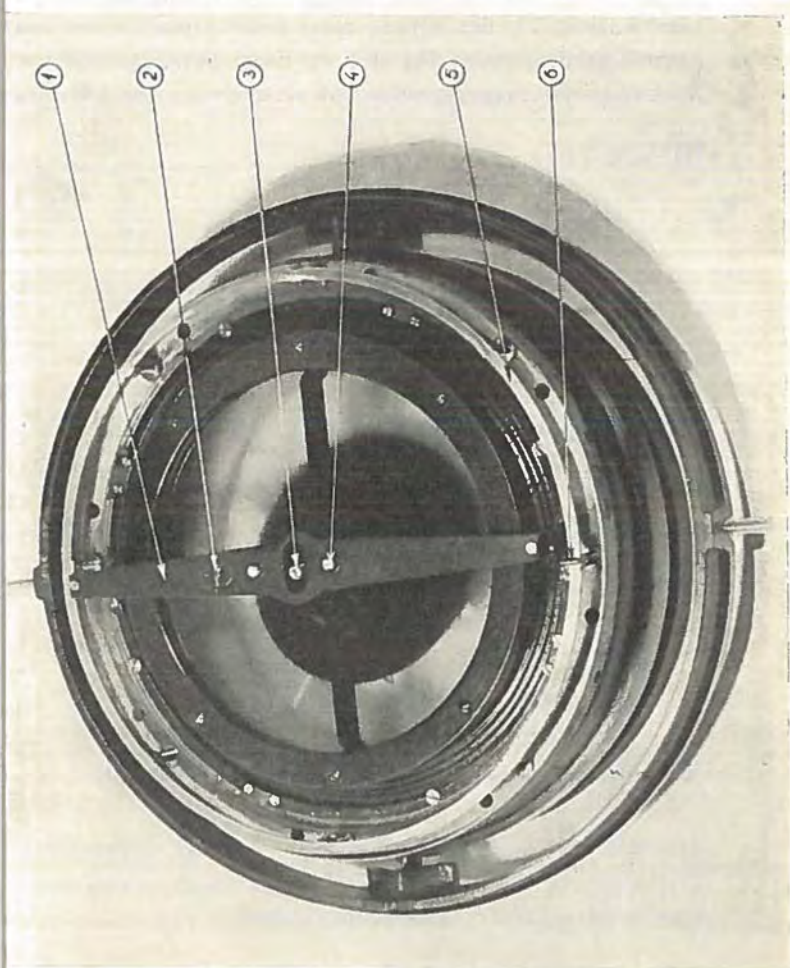


Fig. 2. Kompasset set fra neden, dækskjoldet aflaget.

svinger om en stilling, der f. eks. netop peger så meget mod øst, at den vestlige misvisning hæves på alle kurser, og der styres retvisende kurser som ved gyrooskopkompasset. Da det er mest hensigtsmæssigt, at kompenseringsmagneten (3) svinger om den lodrette

Kl. 42 c - 32,10

Aut. nr. 2388/47

DANMARK

PATENT



Nr. 69554

BESKRIVELSE

MED TILHØRENDE TEGNING

OFFENTLIGGJORT DEN 11. JULI 1949

AF

DIREKTORATET FOR PATENT- OG VAREMÆRKEVÆSENET

FLYVELEDER KRISTEN LARSEN,

AALBORG LUFTHAVN pr. NØRRE-SUNDBY.

Kompas.

Patent udstedt den 27. juni 1949. Patenttiden løber fra den 20. juni 1947.

Fig. 3. »Teksthoved« til bekendtgørelsen i patenttiden.

neutrale midtstilling, er den faste magnet (2) indført. For skibe i udenrigsfart indstilles under kompenseringen til at styre misvisende kurser.

En fjederanordning fig. 4 (20) holder tappen fig. 2 (6) an mod deviationsbanen fig. 2 (5) og fig. 4 (15).

Sammenlignes fig. 1 og 2 med fig. 4 ses det, at konstruktionen under udførelsen i praksis er undergået en del ændringer, men dog i overensstemmelse med

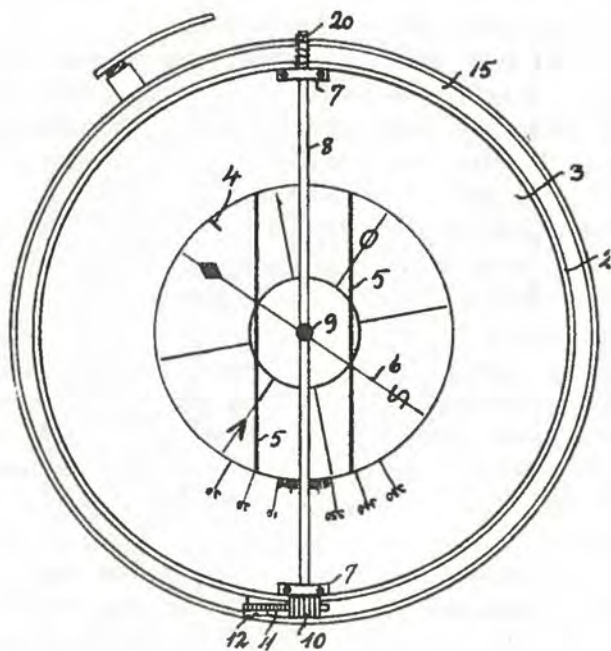
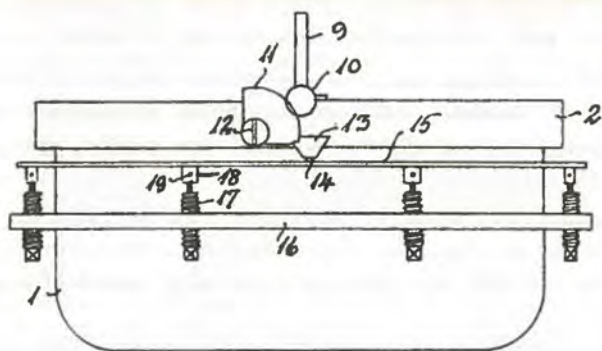


Fig. 4. Den til patentbekendtgørelsen — fig. 3 — hørende tegning.

patentets grundprincip, blandt andet er som tidligere nævnt hele kompenseringsanordningen flyttet neden under kompasset, og akslens drejeanordning (11-12-13) er gjort væsentlig simplere fig. 2 (6). Princippet i deviationsbanen og dens indstilling ses tydeligt på fig. 4 (14-15-16-17-18-19).

Sagens udvikling og »historie« er i sig selv så interessant og desuden af betydning for den fulde forståelse af det her beskrevne endelige konstruktionsresultat, at den ganske kort skal anføres.

Oplinderen er født på Mors i 1910 og har været ved landbruget samt 2 år som hundgarnsfisker i Limfjorden før aftjening af værnepligten ved hæren, der afsluttedes med tjeneste som sergent.

I 1935 blev han militærflyver ved hærens flyvetropper, hvorfra han hjemkommanderedes 1940. Derefter blev han ansat ved Københavns brandvæsen indtil 1945, hvorefter han tiltrådte tjenesten som flyveleder under statens luftfartsvæsen.

Som militærflyver 1935—40 var han hyppigt i hele perioden med til at rette kompasser i luftfartøjer og konstaterede, at det ofte med de almindelige kompenseringsmidler var umuligt helt at ophæve deviationen. Uden at være klar over den egentlige årsag (usymmetrisk placering af kompas og jerndelev) eller nærmere at være kyndig i deviationens teori, fattede han det centrale i al kompensering, nemlig deviationens afhængighed af den øst-vestlige variation i magnetkraften.

I 1940 havde han idéen klar, men lod den hvile under besættelsen blandt andet fordi han mente, at det ville være forbundet med vanskeligheder at opnå patentbeskyttelse.

Efter krigen, da han var blevet ansat ved luftfartsvæsenet, diskuterede han sagen med forskellige navi-

gatorer, der ikke mente at idéen kunne gennemføres med praktisk resultat.

Til sidst blev han henvist til H-A, der gik ind for idéens godhed og henviste ham til instrumentmagerfirmaet *C. M. Hallgren*, St. Regnegade, København; men H-A stillede sig meget tvivlende, nærmest afvisende, med hensyn til kompassets anvendelighed til skibsbrug og overlod til ham selv at undersøge anvendeligheden i luftfartøjer.

Den 20. juni 1947 var det første prøveeksemplar beregnet til luftfartøjer fabrikeret, og en afprøvning viste, at kompenseringsanordningen virkede i overensstemmelse med opfinderens idé.

Efter en praktisk afprøvning i D. D. L. indgav han i april 1948 ansøgning om patent i 20 lande, og tilsvarende patent er indtil nu udfærdigt for ca. halvdelen af disse lande. Et udsnit af offentliggørelsen af det danske patent i patenttidende findes afbildet i fig. 3 og 4.

Efter patentudstedelsen sattes 2 luftfartøjs- og 2 skibskompasser i arbejde hos instrumentmager *C. M. Hallgren*.

Da skibskompasset i efteråret 1949 var færdigfabrikeret foretoges fornyet afprøvning i overensstemmelse med de i artiklen anførte prøver, og forskellige praktiske forbedringer indførtes: Fig. 1. (7), gradinddeling ved den drejelige kops nord- og syd »styrestreger« for aflæsning af den øjeblikkelige kurs samt to øst-vest »styrestreger« (2).

Under styringen kan der således holdes eksakt korrespondance mellem kompassets fire nord-syd-øst og vestgående hvide streger (3), og den drejelige kops tilsvarende nord-syd-øst og vest »styrestreger«.

Desuden forbedredes glaslågets åbne kors (9), idet det blev gjort gennemgående, så at magnetsystemets

hvide enkelte kors (3) let holdes korresponderende med de fire dobbelte streger (9) i glaslåget. Korrespondancen ses tydeligt på figuren, hvor kursen 315° holdes eksakt.

Endvidere anbragtes den faste skinne fig. 2 (1) med den faste misvisningskompenseringsmagnet (2) og de to faste lodrette kompenseringsmagneter (4).

Disse forbedringer udførtes efter erfaringer ved anbringelse i fyrinspektionsskibet »J. S. Fleischer«.

Den i artiklen beskrevne og fotograferede konstruktion fig. 1 og 2 er som en konstruktion af nyt princip for skibskompasser godkendt af handelsministeriet efter en særlig demonstration, og certifikat som anerkendt skibskompas er i overensstemmelse hermed udstedt af nautisk prøvechamber fig. 1 (1).

Kompasset er stadig installeret på prøve i fyrinspektionsskibet »J. S. Fleischer« og virker til førerens fulde tilfredshed.

Denne praktiske prøve afsluttes i juli-august under en sejlads til Færøerne.

Under sejlads i danske farvande har kompasset været kompenseret til at vise retvisende kurs, d. v. s., når gyrokursen indstilles på »Larsenkompasset«s styrestreg holdes styrekorrespondancen fig. 1 (2) og (3) skarpt, når den beordrede gyrokurs holdes.

På turen til Færøerne, hvor misvisningen ændrer sig væsentligt, fjernes misvisningsmagneterne fig. 2 (2), og kompasset bringes til at vise misvisende kurser.

For at anskueliggøre »Larsenkompasset«s egenskaber i forhold til et almindeligt skibskompas gengives her en forsøgsserie — kompenseringer og omsvæjninger — for det afbildede »Larsenkompas« 2300 c.g.s. og et almindeligt vædskekompas 2800 c.g.s. af den sædvanlige konstruktion og med den sædvanlige kompenseringsanordning — faste magnetstænger og kugler —. De

ydre (skibsmagnetiske) forhold har ved de tilsvarende forsøg været ens for begge kompasser. Over de respektive deviationskurver er anført de tilsvarende beregnede deviationskoefficienter: A, B, C, D og E.

Fig. 5 og 6 viser deviationskurver svarende til en omsvajning med 25,5 kg blødt jern i en afstand af 37 cm fra kompascentret og i en retning 45° om stb. regnet forfra. Med de anførte magnetiske forhold får kun E værdi ($\div 2,7$), og de to kurver og konstantværdier er praktisk talt sammenfaldende.

Fig. 7 viser kompenseringsanordningens effektivitet ved »Larsenkompasset« og den næsten absolutte nul-kurve indikerer systemets store følsomhed.

Som det var at forudse, kunne de almindelige kompenseringsmidler intet udrette overfor koefficienten E, det usymmetrisk bløde vandrette jern, og kurven var ved omsvajningen uændret som i fig. 6.

For fuldstændighedens skyld anbragtes langskibs og tværskibs faste skibsmagneter i kompasset foruden det tidligere anbragte usymmetriske vandrette bløde jern.

Omsvajningen for de to kompasser er vist i fig. 8 og 9. De to kurver med tilsvarende koefficienter er nærlig sammenfaldende. »Larsenkompasset«s E koefficient er dog nærmest det oprindelige E på $\div 2,7$, fig. 5 og 6.

For »Larsenkompasset« var kompenseringsen effektiv og gav kurve svarende til fig. 7.

Deviationskurven i fig. 10 er i det væsentlige præget af den største konstant, koefficienten E, der her ikke kan korrigeres. A og D koefficienterne i fig. 8, 9 og 10 har en ikke uvæsentlig værdi, dette skyldes formentlig forskydning i det usymmetriske bløde jern under prøverne.

For »Larsenkompasset« opnåedes effektiv kompenserings fig. 7 med skibsmagnetiske forhold som prøve

Prøve I fig. 5 og 6.

Larsen kompas $A=+0,3$ $B=0,3$ $C=0,5$ $D=+0,8$ $E=-2,7$

Deviationskurve.

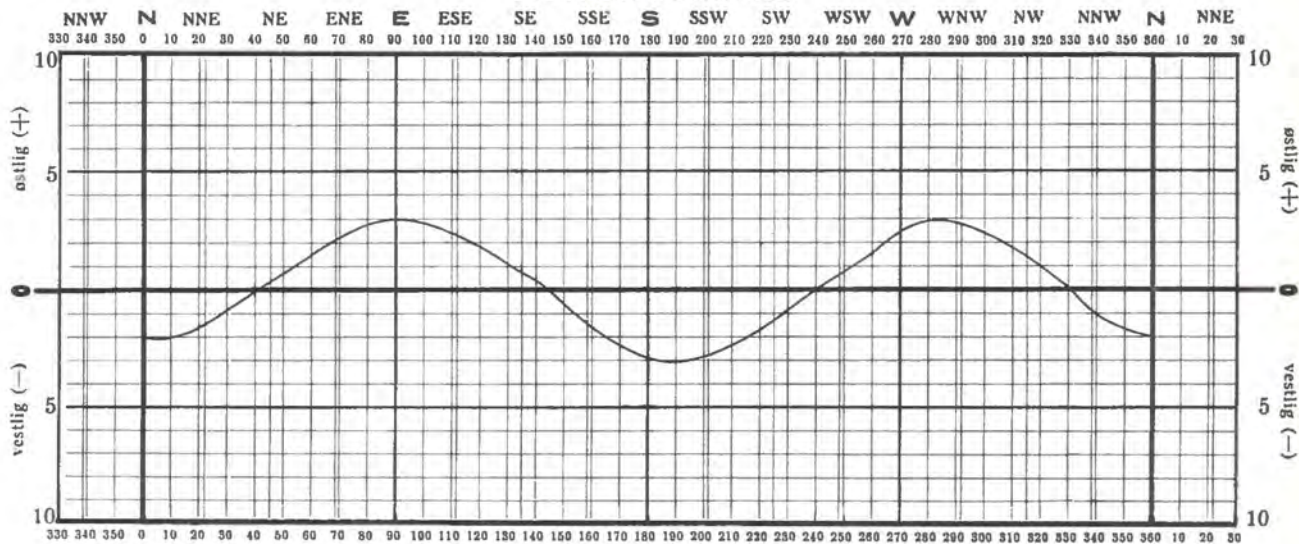


Fig. 5. »Larsenkompass«.

Alm. kompas $A = \div 0,3$ $B = 0,6$ $C = 0$ $D = \div 0,9$ $E = \div 2,7$

Deviationskurve.

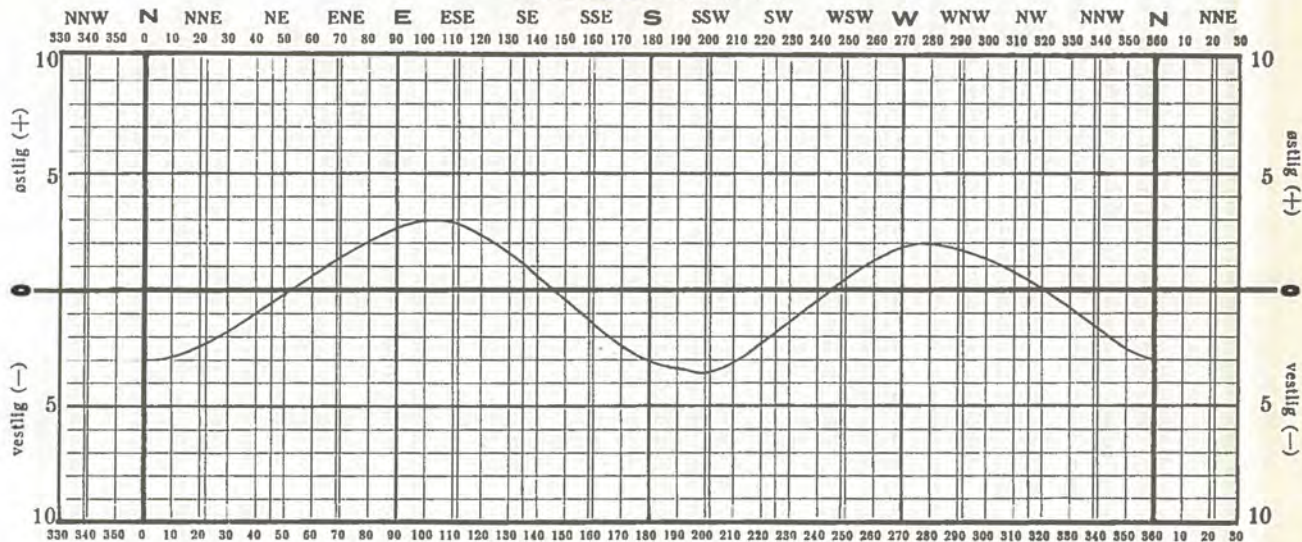


Fig. 6. Alm. kompas.

III og et kunstigt tilført A (drejning af styrestreg), på $+ 5^{\circ}$, ligesom tilsvarende kompensering gennemførtes efter at kompenseringsmagneterne to gange udskiftedes med magneter af anden styrke.

De her beskrevne prøvers resultater er alle i nøje overensstemmelse med de teoretiske grundsætninger, hvad man naturligvis kunne forvente; men de afholdte praktiske prøver var et nødvendigt led i de undersøgelser og overvejelser, der måtte betragtes som nødvendige, for at man i enhver henseende kunne anerkende kompasset i sin helhed og i almindelighed illustrere dets egenskaber.

Som afslutning anføres ganske kort kompassets fordele:

Deviationen kan ophæves på en enkelt kurs uden tilsvarende ændring i kurser 180° og 90° derfra.

Kompenseringen ved at dreje stilleskruerne med nøglen er så simpel, at enhver navigator øjeblikkelig vil rette sit kompas, så snart en deviation konstateres.

Brugt på denne måde, skulle et »Larsenkompas« for et skib i indenrigs fart altid gøre det muligt direkte at styre retvisende kurser uden anvendelse af deviationstabel og misvisning og i oversøisk fart tilsvarende misvisende kurser.

Denne kompenseringsanordning kan ophæve de deviationsskabende virkninger fra det usymmetriske vandrette bløde jern, et forhold, der har stor betydning for luftfartøjer, hvor kompasserne ofte er usymmetrisk anbragt.

Når rorgængerens under »krap« drej holder korrespondancen mellem gradringens og magnetsystemets nord-sydlinie, står kop, vædske og magnetsystem under drejet fast i forhold til hinanden.

Kompasset er altså efter det krappeste og største drej umiddelbart klar til med grads nøjagtighed at

Prøve II fig. 6 og 7, skibsmagnetiske forhold som under prøve I.

Larsen kompas $A=+0.05$ $B=0.05$ $C=0$ $D=0.05$ $E=0.05$

Deviationskurve.

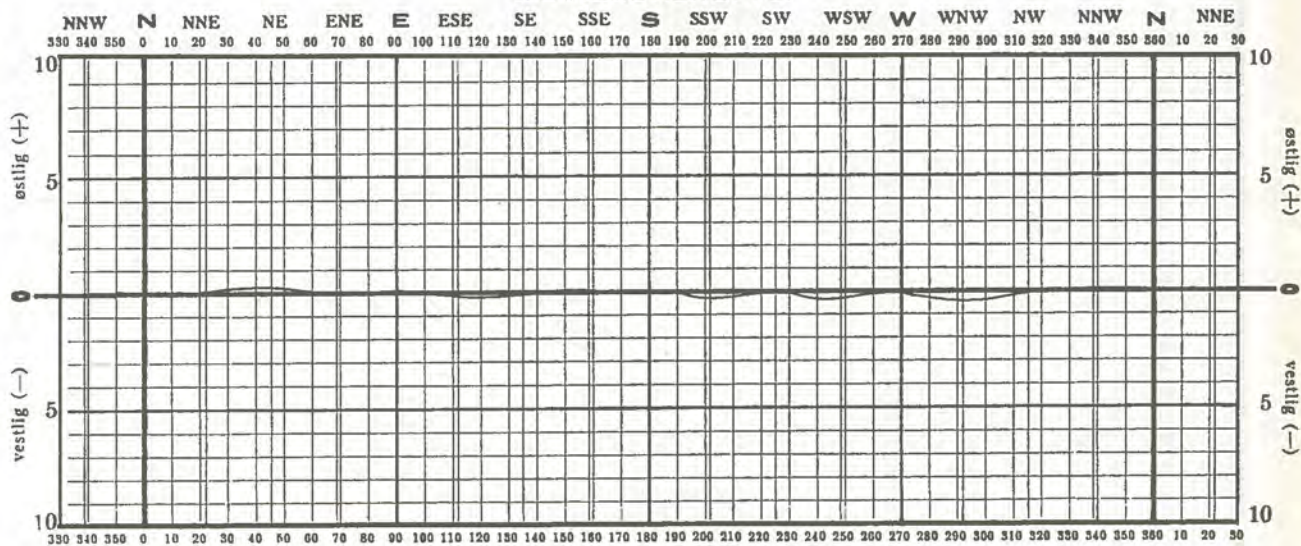


Fig. 7. Det kompenserede »Larsenkompas«.

Prøve III fig. 8 og 9.

Larsen kompas $A=10$ $B=+63$ $C=+3,9$ $D=-15$ $E=+28$

Deviationskurve.

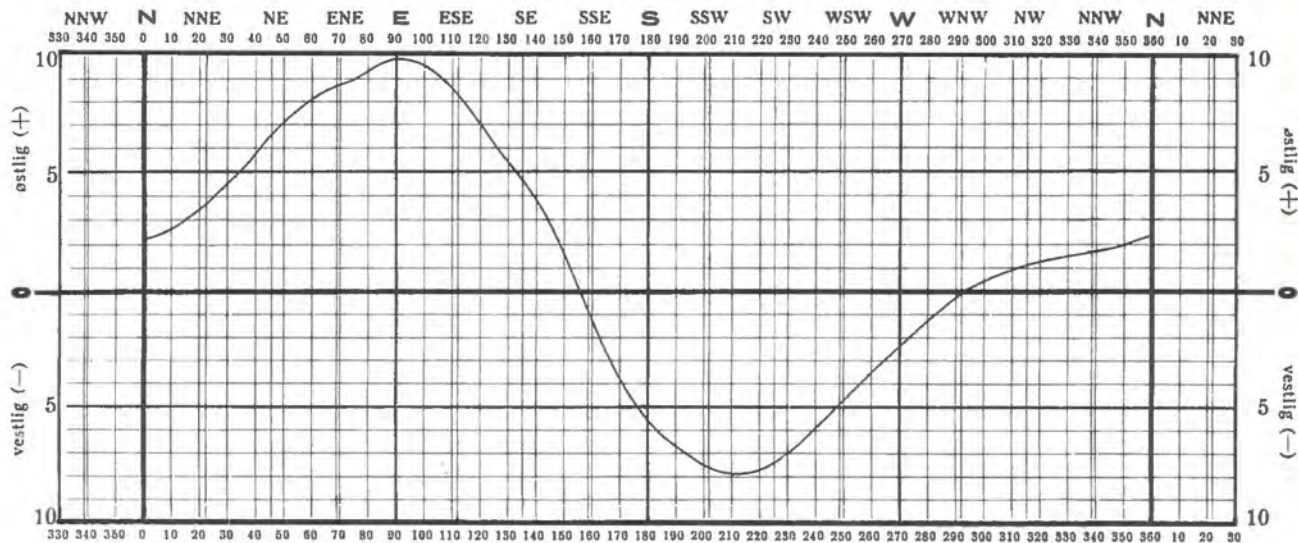


Fig. 8. »Larsenkompass«.

Alm kompas

$A=1.2$ $B=6.6$ $C=3.5$ $D=+16$ $E=-3.1$

Deviationskurve.

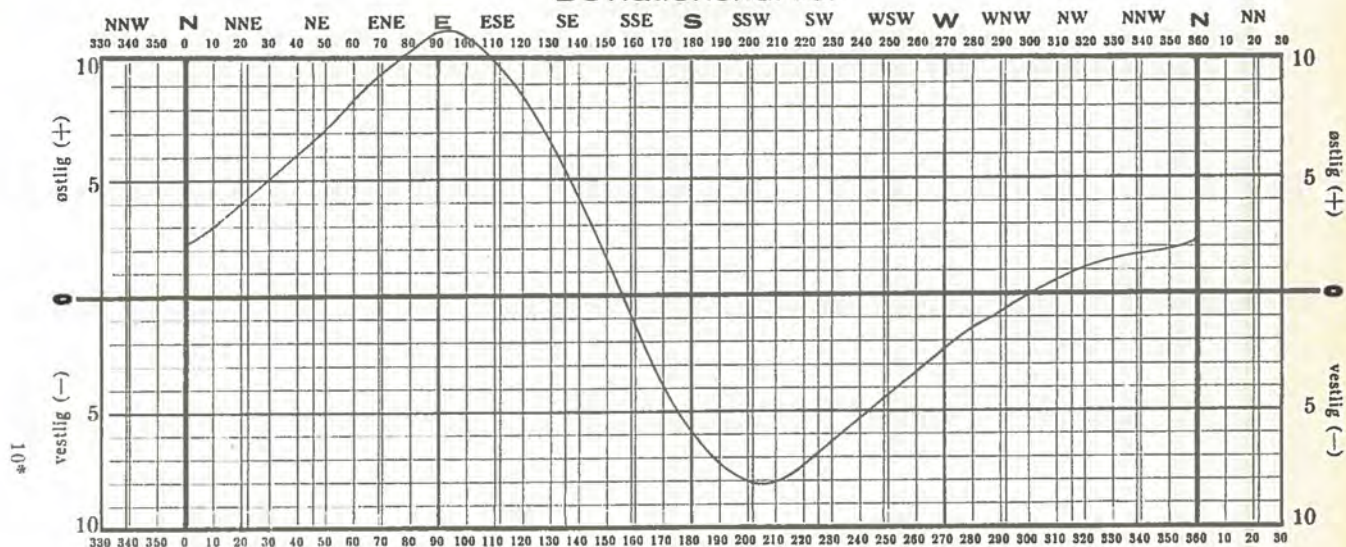


Fig. 9. Alm. kompas.

Prøve IV fig. 7 og 10.

Alm. kompas $A=1.4$ $B=0.3$ $C=-0.7$ $D=+1.3$ $E=-2.2$

Deviationskurve.

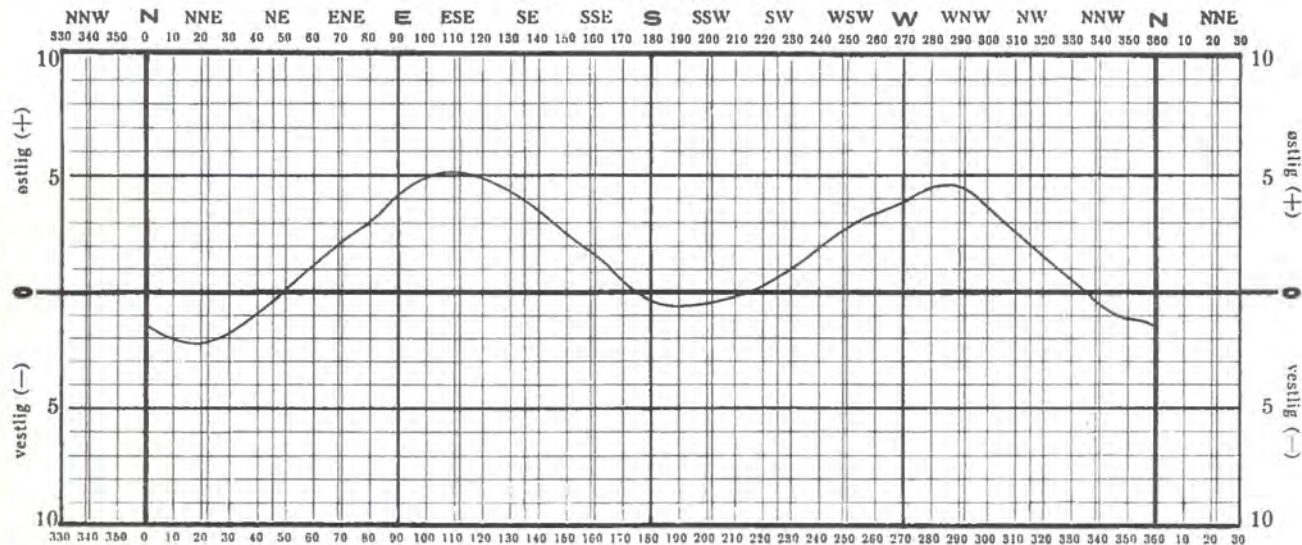


Fig. 10. Alm. kompas efter sædvanlig kompensering.

angive den nøjagtige kurs som grundlag for enhver retningsangivelse.

Enhver holder let kursen uden nærmere kendskab til kompas eller gradinddeling. Enhver afvigelse fra kursen er iøjnefaldende overalt, hvorfra kompasset kan ses, idet harmonien mellem de hvide linier i fig. 1 selv ved et par graders afvigelse fra kursen vil brydes og vise en iøjnefaldende skævhed i billedet.

Den amerikanske invasionsøvelse »Portrex«.

Ved søløjtnant I. E. Wessel-Tolvig.

I første halvdel af marts måned i år afholdtes den største invasionsøvelse, der nogensinde er blevet afholdt i U. S. A. i fredstid. Øvelsen var en „amphibious-airborne exercise“, og den benævntes *Portrex*, der var den officielle forkortelse for „Puerto-Rican-Exercise“, idet øvelsen foregik på den lille ø Vierques, der ligger nogle få kilometer fra Puerto Rico. Vierques supponeredes at være en halvø, der var besat af en fjendtlig styrke. Det var af stor vigtighed at indtage Vierques, idet det var meningen, at den skulle bruges som basis for luft- og landoperationer.

Øvelsen blev ledet af C-in-C Atlantic Fleet, admiral William M. Fechteler, om bord i transportskibet *General H. W. Butner*. Invasionsstyrken lededes hovedsagelig af Lieutenant General J. R. Hodge, og styrken, der forsvarede Vierques, af Lieutenant General W. H. H. Morris, der var C-in-C for Det karibiske Hav.

I øvelsen deltog så godt som hele Atlantic Fleet, ialt 162 skibe og fartøjer.

Invasionsstyrken bestod af ca. 16.000 mand fra hæren, ca. 40.000 fra flåden og ca. 3000 fra luftvåbenet. En mindre styrke på mindre end 100 mand fra Marine Corps blev før invasionen landsat fra u-både for recognoscering af kysten.

Forsvarsstyrken på Vierques bestod af ca. 6000 mand fra hær og flåde. Desuden rådede den over ca.

100 luftfartøjer og 11 u-både, heraf 5 med snorkel. Disse u-både angreb invasionsstyrken undervejs til invasionsområdet.

De flådeenheder, der deltog i øvelsen, omfattede alle skibstyper med slagskibet *Missouri* i spidsen. Desuden bl. a. 3 krydsere og 7 hangarskibe med ca. 430 luftfartøjer, samt ca. 170 luftfartøjer fra luftvåbenet. Disse sidste opererede fra Puerto Rico. Endvidere var der til stadighed 6 luftskibe over konvojerne under sejladsen til invasionsområdet. Luftskibe anvendes i øjeblikket til u-bådsbekæmpelse, når jagervirk-somhed ikke kan forventes.

Invasionsstyrken rådede over 4 u-både, hvoraf den ene transporterede to „underwater-demolition-teams“, d. v. s. frømænd o. l. Denne u-båd blev imidlertid opdaget af forsvarerne, hvorefter kampdommerne kendte 19 mand af 25 på det ene hold og 2 af 13 på det andet for døde.

I øvelsen deltog ca. 1800 kampdommere, og til stede var endvidere et stort antal tilskuere, ca. 700—1000. Blandt disse var Secretary of Defence, Louis Johnson; Secretary of the Navy, Francis P. Matthews; Chief of naval operations, admiral Forrest P. Shermann; 17 senatorer, 113 presse-mænd, højtstående embedsmænd, industriledere osv.

Invasionsflåden var delt i to konvojer, en langsom og en hurtig. Konvojernes afgangstid var således afstemt, at de ankom samtidig til invasionsområdet. De første skibe begyndte at afgang fra Norfolk (Virginia) den 25. februar.

Konvojerne ankom til Vierques den 7. marts om aftenen, og udskibningen begyndte den 8. marts kl. 0600. på sydkysten af Vierques. Medens landgangsstyrker af hærens 3. infanteri-division var ved at udskibe trop-per og materiel, landede en bataillon på 850 mand fra

den berømte 82. luftbårne division lige i udkanten af flyvepladsen på Vierques. Den sprang fra *Fairchild C-82* „Flying Boxcar“s i temmelig strid blæst og landede i stenfyldt terrain. Der var da også 72 tilskadekomne — forstuvninger, slag, forvridninger og enkelte benbrud. Landingen fandt sted kl. 0800. Nogle minutter senere nedkastedes artillerimateriellet; men medens tropperne kom nøjagtigt og præcist ned, faldt materiellet spredt, og nogle 75 mm kanoner faldt på forsvarernes territorium og gik tabt. Kampdommerne bestemte, at 6 C-82'ere blev skudt ned med et tab af 180 mand, og andre 100 mand blev kendt dræbte, medens de hang under faldskærmene på vej ned.

Bataillonens var næppe landet, før forsvarerne gik til modangreb med artilleri, tanks og infanteri. De fleste observatører var enige om, at i krig ville hele bataillonens være blevet tilintetgjort, men tilføjede, at faldskærmstropperne i en krig aldrig ville have sprunget i dagslys ned i en „lomme“ mellem bjerge, der var besat af fjendtlige styrker.

Den første landgangsbølge — 2 regimenters ved siden af hinanden — skulle efter planen have været på bredden kl. 0900, men landingstidspunktet blev udsat 20 minutter, da høj sø og den spredte formation, transportskibene havde indtaget som modforholdsregel mod atombombeangreb, bevirkede, at udladningen forsinkedes. Men selv til trods for denne udsættelse kom første bølge for sent til bredden.

Kysten var meget stærkt forsvaret. Der var opbygget de kraftigste fortificationer, der nogensinde er set i en øvelse. Invasionsstyrken havde derfor svære tab på kysten. På de to hovedlandsætningssteder arbejdede bulldozers og pionertropper hårdt med at skabe åbninger i de infiltrerede pigtrådsspæringer, tømmerbarrikader og andre forhindringer. Køretøjer hobede

sig op på landgangsstedene, og der er ingen tvivl om, at tabene ville have været sværere, hvis det havde drejet sig om krig. Laurbærrene for kampene den første dag på Vierques gik ganske afgjort til forsvarerne.

Sent på eftermiddagen den 8. marts havde invasionstropperne bidt sig fast på kysten, og med støtte af skibsartilleriet var der skabt huller i spærringerne. Men forsvarerne var langt fra nedkæmpet. Landsætningen var imponerende, men der var ikke meget nyt i den. Det forholdsvis lille øvelsesterrain på Vierques og de mange tilskuere gjorde, at øvelsen savnede realisme.

Ved hjælp af skibsartilleri, luftfartøjer og infanteri blev forsvarerne den 9. drevet længere tilbage på „halvøen“, og kl. 1825 flyttede Major General P. W. Clarkson, der kommanderede hærens styrker, sit hovedkvarter i land og overtog kommandoen over alle invasionsstyrkens landtropper. Major General R. Stearley, der kommanderede luftstyrkerne, oprettede sit operationscenter den 9. om aftenen og den 10. om formiddagen. Luftkontrolltjenesten skiftede fra transportskibet *Taconic* kl. 1400 den 10.

Men forsvarsstyrken havde endnu overraskelser i baghånden. Det var ventet, at den ville indsætte endnu et tankangreb den 10. om eftermiddagen for at lette trykket på de nu stærkt decimerede styrker. Dette blev imidlertid slået tilbage. Men den 10. om morgenen sneg en af forsvarernes sabotage-agenter sig igennem angribernes linier. Han begav sig — uden at blive antastet — til 3. divisions hovedkvarter, hvor han fandt General Clarkson diskuterende situationen med Lieutenant General John R. Hodges, der da kommanderede samtlige invasionsstyrker, og Rear Admiral Harold D. U. Baker, der havde kommandoen over landgangsfartøjerne. Agenten henvendte sig til General Clark-

son, hilste og overrakte ham en mappe med ordene: „Her er noget til Dem, Sir“. General Clarkson åbnede mappen og stod med en meddelelse i hånden. På meddelelsen kundgjorde kampdommerne, at mappen indeholdt en bombe, og at alle inden for en afstand af 100 meter var „døde“. Generalerne Clarkson og Hodges samt Admiral Baker blev dog „kaldt tilbage til livet“ en time senere af kampdommerne. I mellemtiden måtte ledelsens underordnede og stabe overlage ledelsen.

Øvelsen krævede 7 dødsopfre. En Corsair-pilot fra et hangarskib fløj ind i en klippe ved Puerto Rico. Om bord i hangarskibet *Franklin D. Roosevelt* gik en pilot ind i en propel. To fyrhødere døde af brandsår, de havde pådraget sig i hangarskibet *Wright* ved en eksplosion i oliefyret. 3 mand blev dødeligt såret om bord i et landgangsfartøj, da nogle tanks, der transporteredes om bord, forskubbete sig. På øvelsens første dag sank en L. C. V. P. med 30 mand om bord, fordi dens porte åbnede sig i rum sø. Alle 30 mand blev dog reddet.

U-båds- og anti-u-bådsvirksomhed ophørte den 9. marts. Forinden var det dog lykkedes forsvarernes snorkelbåde at komme under de spærringer, der beskyttede invasionsflåden. Teoretisk sænkedes eller svært beskadigedes 14 skibe, derimellem *Missouri*.

Der blev afholdt kritik af øvelsen den 12. marts på Vierques. Under denne kritik fremkom bl. andet følgende:

En af de vigtigste ting, der kunne uddrages af *Portrex*, var, at forbindelsestjenesten — alle militære operationers nervesystem — stadig er nøglen til succes i krig. Hovedparten af det besvær, der opstod under *Portrex*, opstod i tilknytning til forbindelsestjenesten. Der var kun et vist antal radiofrekvenser til rådighed, og de var alle overbelastede. Forbindelsesvejene

blev overbelastet, hvorved der opstod utilgivelige fejl, forsinkelser og afbrydelser, især i trafikken fra skib til skib og fra skib til bred og omvendt. Dette var ikke alene forbindelsestjenestepersonellet's fejl. En del af vanskelighederne opstod ved, at fjenden brød ind på frekvenserne, kampdommerne optog en stor del af disse, og luftstyrkernes sikkerhedstjeneste en ikke mindre del. Men en stor del skyldtes unødvendige meddelelser. En af de kommanderende officerer anslog, at 80 % af konversationen på radiotelefoni var unødvendig, og trafiken til og fra u-bådene var så overvældende, at den uden tvivl ville have røbet deres positioner i krig. Både hærens og flådens kommanderende officerer savner i høj grad disciplin og tilbageholdenhed på det forbindelsesmæssige område. En anden, mindst lige så vigtig lære, kunne udtrages af *Portrex*. Det lykkedes nemlig flere gange fjenden at skabe fuldkommen forvirring ved at bryde ind på modpartens frekvens og udgive falske ordrer eller forstyrre kommunikationen. Der var opstillet små støjsendere på Vierques, og skønt der var givet ordre til, at de kun måtte bruges i korte perioder, og slet ikke under landgangen, forårsagede de umådelig forvirring. Under øvelsen lykkedes det forsvarerne at bryde ind på angribernes frekvenser, hvor de udgav kontraordrer til landgangsfartøjerne, dirigerede skibenes artilleriild, så nedslagene lå mellem egne styrker, og til slut havde de næsten helt kontrol over angribernes artilleriild. Admiral Wright, der kommanderede alle invasionsstyrkerne, udtalte under kritiken, at „vi er så godt som forsvarsløse over for sådanne falske meldinger, og vi var fuldstændig uforberedte til at gardere os imod dem“.

Af andre erfaringer skal her kort anføres:

Bekæmpelse af u-både, såvel snorkelbåde som den

almindelige type, var lettest at foretage i roligt vejr. En nogenlunde tilfredsstillende bekæmpelse af dem er mulig, men den kræver mere træning, flere patruljeluftfartøjer, flere destroyers, flere „hunter-killer“ grupper og mere moderne elektrisk- og sonorgrej. Ubådene opnåede de bedste resultater mod den langsomme konvoj. Farten er således stadig en god beskyttelse. De langsomme LST'er og andre sårbare skibe må udskiftes. Af hensyn til atombombeangreb anså man en konvojformation, der var cirkulær og med mindst 1000 meter mellem skiberne, for passende. Ved ankomsten til invasionsområdet holdt transportfartøjerne stadig gående i spredt formation.

Luftstøtten var, efter en svag start den første dag, da der ikke var afset luftfartøjer nok til dette formål, udmærket. Der er stadig diskussion om, hvorvidt jet-maskinerne egner sig til støtte for landtropper, og øvelsen gav ikke erfaringer i denne retning.

Der var også diskussion om værdien af skibsartilleriets støtte, men der var ingen tvivl om, at dette artilleri har værdi, indtil det tunge artilleri bliver bragt i land.

Der blev kun prøvet lidt nyt materiel. Det vigtigste var en ny forplejningsration, et nyt middel mod malaria (chloroquine eller analen i stedet for atabrin og kinin), nye hospitalssenge, mørklægningslamper, en dobbelt 40 mm AL-kanon og et undervandsfotoapparat.

Operationsordrerne var alt for detaljerede fra „Joint Chiefs of staff“'s side. Denne stadig om sig gribende „synd“ inden for de væbnede styrker er farlig. De underordnede får ikke blot at vide, hvad de skal gøre, og det skal de jo have at vide, men også meget detaljeret, hvordan de skal gøre det. Derved løber man en risiko for at sløve selvstændigt initiativ.

Efterretningstjenesten fungerer godt. Angrebstyrkerne havde godt kendskab til invasionskysten og dens forsvarsværker. Dette var opnået ved luftfotografering, ved frømænd o. lign. og ved at sætte en afdeling af Marine Corps i land fra en u-båd.

Kommandoen var elastisk. H-hour blev forandret, og angrebsplanerne blev pludselig ændret aftenen før D-dag. Endvidere blev der foretaget ekstra landgang på en kyststrækning, der viste sig at være svagere befæstet end de til landgang oprindelig tænkte.

Det dårlige vejr anstrengte materiellet til den yderste grænse. Ved kritiken udtrykte en admiral den opfattelse, at vindstyrker på 20 knob, med hastigheder i pustene på op til 35 knob, ville være i stand til at forårsage alvorlige forsinkelser i enhver invasionsøvelse, der afholdes med det forhåndenværende materiel.

Portrex var den første øvelse af sin art, idet det var første gang, de tre værn arbejdede i nær tilknytning til hverandre. Muligvis bliver det også den sidste øvelse af den nævnte art, idet der blandt højtstående officerer af alle tre værn har gjort sig den mening gældende, at det er meningsløst at ofre så mange penge på indøvelse af en taktik, der for dem synes at være forældet. Denne mening kan de selvfølgelig frafalde, når resultaterne og erfaringerne fra øvelsen engang bliver fuldt klarlagt. Der er ingen tvivl om, at *Portrex* fra en svag begyndelse arbejdede sig op til en yderst tilfredsstillende slutning. Hovedparten af de officerer, der deltog i kritiken, erklærede, at *Portrex* var en af de bedste og mest realistiske samarbejdsøvelser, der nogen sinde er blevet afholdt. Admiral Wright udtalte, at det var med sorg, han havde observeret, at der ikke var planlagt nogen samarbejdsøvelse til næste år. Hvis der kommer en krig i fremtiden, sagde han, vil alle operationer blive samarbejds-

operationer, og alle fremtidige øvelser må kræve deltagelse af styrker fra alle 3 værn.

Admiral Barbey advarede mod at afholde for mange og for kostbare øvelser. Især flåden har haft et meget stort og krævende program efter krigen, og der må nu afses mere tid til vedligeholdelse, uddannelse og søvn.

I fremtidige invasionsøvelser må alle slags nye taktiker gennemprøves, og endvidere må det tilstræbes, at der vælges et øvelsesområde, der er større end Vierques, da det er af betydning at kunne sprede landgangsstederne noget mere, end det var tilfældet under *Portrex*.

Kilde: Artikler i „The New York Times“ af Hanson W. Baldwin.

Sømagt i Middelhavet: Nøglen til Europa.

Af kaptajn V. K. Sørensen.

Siden september 1946 har den amerikanske 6. flåde været stationeret i Middelhavsområdet i den hensigt for det første at give moralsk støtte til de frie nationer langs Middelhavets kyster, dernæst at give dele af den amerikanske flådes personel en grundig træning i sejlads i disse farvande og endelig for at være en advarsel for angriberen mod nogen form for militær aktion mod de små nationer og udelukke muligheden af »affærer«, der kunne tjene som påskud til indblanding.

Hver fjerde måned skifter fartøjerne mellem den 6. flåde i Middelhavet og den amerikanske atlantiske flåde. Siden 1946 har mere end 200 skibe og 100.000 officerer og søfolk gjort tjeneste i Middelhavet. Sædvanligvis består den 6. flåde af en hangarskibs-division, en krydser-division og tre destroyer-divisioner, hvortil kommer undervandsbåde og forskellige hjælpeskibe. Dele af 2. marine-division gør tjeneste ombord på denne flåde.

Middelhavets geografiske-økonomiske og militære betydning er i dag den samme, som for mange hundrede år siden, da Roms sejr over Karthago een gang for alle vandt Middelhavsrummet for Europa. Alle senere forsøg på at erobre herredømmet i Middelhavet af en magt, der ikke samtidig var kontinentalt forankret og maritimt uangribelig, har slået totalt fejl.

Det var Tysklands manglende flådeoverlegenhed, der i den anden verdenskrig gjorde det umuligt for denne fastlandsmagt at erobre herredømmet i Middelhavet. Det var til gengæld de engelske øers uangribelighed og den engelske flådes overlegenhed, der tillod England at erobre dette hav og bevare herredømmet over det i mere end 200 år. Lige fra begyndelsen af det attende århundrede, da England erobrede Gibraltar, og støttet senere fra 1814 på Malta, der tilkendtes England ved freden i Paris, har den engelske maritim strategi hvilet på Middelhavsflåden som centrum. Med sine baser var dette engelske herredømme sikret, indtil ubåde og flyvere tvang trafikken rundt om Afrika.

På Potsdam-konferencen i juli 1945 enedes de tre Store om, at Montreux-konventionen af 1936 om strædernes kontrol var moden til en revision, der skulle forberedes ved, at hver enkelt af de tre stormagter gjorde deres synspunkter gældende over for Tyrkiet. Den nærmest interesserede stormagt, Sovjetunionen, havde allerede i marts 1945 givet udtryk for sine ønsker og krav ved at opsige den venskabstraktat med Tyrkiet, som havde været i kraft lige fra den første tid efter den tyrkiske frihedskrig. I juni 1945 fremsatte Rusland da følgende betingelser for en fornyelse af venskabstraktaten: De tyrkiske Provinser Kars og Ardahan skulle overlades til Sovjetunionen, som desuden skulle have baser ved Dardanellerne; visse ændringer skulle tillige gennemføres i Thrakien til Bulgariens fordel.

De russiske krav var dikteret af frygten for, at den russiske flåde skulle blive lukket inde i Sortehavet eller blive angrebet via Dardanellerne, men også af nyvågnende Middelhavsinteresser, som gør det nødvendigt, at porten til Sortehavet altid står åben. De

russiske krav blev dog afvist af Tyrkiet, der kraftigt blev støttet af England og især af U. S. A., der som aldrig før har brudt med enhver tendens til at isolere sig og har engageret sig i europæiske forhold i så høj grad, at det har givet det engelse blad »Observer« anledning til at skrive, at for første gang i 250 år hævdes herredømmet til søs i Middelhavet ikke af England, men af U. S. A. Middelhavet er stærkt på vej til at blive en amerikansk- engelsk indsø.

Middelhavet borer sig dybt ind i den eurasiatiske landmasse og frembyder et yderst værdifuldt opmarch-område i disse egne. Det indbefatter som sådan praktisk talt hele Middelhavets sydkyst, der rummer de muligheder for et »forsvar i dybden«, som Grækenland og Tyrkiet savner.

Allerede på et tidligt tidspunkt af den »kolde krig« mellem Øst og Vest, nemlig den 22. marts 1947 underskrev præsident Truman beslutningen om at yde store lån til Tyrkiet og Grækenland, der må betragtes som potentielle baser, brohoveder på kontinentet, hvis det skulle komme til krig, politiske brohoveder i denne pseudo-fredstid. Derved blev Tyrkiet sat i stand til at sige nej til de russiske krav om overtagelse af de tyrkiske provinser Kars og Ardahan og baser ved Dardanellerne. Den amerikanske hjælp til Grækenland formåede omsider at bringe borgerkrigen til ende, og støttede de italienske bestræbelser for at gå mod vest, således at dette land i dag spiller en ledende rolle i de vestallieredes Middelhavs-planer.

Rusland har på alle fronter lidt nederlag i Middelhavet. Ganske vist har Rusland i det lille isolerede Albanien en forbundsfælle, der dog hverken er videre solid eller pålidelig. Desuden skal Russerne i al stilhed have udbygget den lille ø Saseno, der ligger ud for Valona til en vigtig militærbasis i Adriaterhavet,

hvorfra det ikke blot vil være muligt at beherske indsejlingen til Adriaterhavets italienske og jugoslaviske havne, men hvorfra det også vil være muligt at beskyde store dele af Italien med raketskyts.

Men derudover ejer Rusland ikke en eneste base eller forbundsfælle i hele Middelhavs-området. De russiske Middelhavs-planer om at kunne sejle gennem Dardanellerne frem til havne i et kommunistisk Grækenland og til støttepunkter langs Jugoslaviens kyster, hvorfra den røde flåde og luftstyrke kunne lægge passende pres på et kommunistisk undergravet Italien, er slået totalt fejl.

For blot et par år siden lignede Middelhavs-rummet nærmest et område i krig. Flygtninge og hjemløse traf man overalt. Føden var det kun så som så med. Regeringerne var korrupte og som oftest magtesløse. Alene Grækenland havde 750.000 flygtninge.

Nelson skrev engang, at »krigsskibe er de bedste diplomater, fordi de taler et så tydeligt sprog«. Det har siden 1946 været et hyppigt anvendt sprog i Middelhavet. Adskillige politiske kup har været afværget ved, at skibe fra den amerikanske 6. flåde tilfældigvis løb ind i en eller anden lokal havn. Men den 6. flåde har omhyggelig sørget for at forsvare *demokratiet*. Under de græske valg undgik skibene omhyggeligt de græske farvande indtil valget var ovre, for ikke at give noget grundlag for mistanke om tryk.

Den 6. amerikanske flåde har udøvet den største indflydelse efter krigen i dette historiske farvand. Der kan ikke herske nogen tvivl om, at landene langs Middelhavets kyster i løbet af det sidste års tid påny har fattet selvtillid og tro på en fremtid uden tryk fra Rusland. Den frygt, som tidligere paralyserede disse landes regeringer og deres befolkninger, er nu næsten helt forsvundet. Det gælder bl. a. således både

Grækenland, Italien og Jugoslavien. Det har haft virkninger i Frankrig, på Cypern, i Libanon, Palæstina og Syrien. Det har haft den største betydning for Spaniens stilling til Atlantpagten, for Grækenlands og Tyrkiets flådepolitik og for hele resten af Europa, eftersom kontrol over Middelhavet kan skabe eller forstyrre roen i denne verdensdel.

Vejen til Østen går stadig gennem Suez og er rundt regnet halvdelen af vejen omkring Kap, og verdenspolitikken har endnu bevaret en tendens til at samle sig om Balkan og det mellemste Østen.

Middelhavsfronten og Sortehavets kyster er for Rusland på samme måde, som Nordafrika og Italien var det for Tyskland, det »bløde underliv«.

Men — det er ikke Rusland, der har herredømmet over dette farvand.

Ved Middelhavet stod den nuværende europæiske kulturs vugge, og her finder man mange af de linier, der skal skabe fremtidens Europa. Hen over al social og national uro i Mellemøstens lande er det Rusland og Amerika, Øst og Vest, der kæmper om herredømmet over Middelhavet.

Den 6. amerikanske flådes mission er endnu ikke til ende. Spanien er et af de spørgsmål, der behøver dens tilstedeværelse. Titos Jugoslavien er et andet. De amerikanske oliereserver i Arabien sikrer den 6. flåde for Vesteuropa.

Det er ikke helt galt, når man siger, at kontrol med Middelhavet kan skabe eller ødelægge verden.

Det er et uhyre krævende ansvar, der er lagt på skuldrene af chefen for den 6. flåde, vice-admiral J. J. Ballentine. Og på alle hans folk, officerer såvel som menige, der *repræsenterer*, hver gang de går i land, selv i den mindste havneby.

De har hidtil forstået at røgte deres opgave i over-

ensstemmelse med det amerikanske udenrigsministeriums direktiver og i venskabelig forståelse med folkene langs Middelhavets kyster.

Der er ingen grund til at tro, at de ikke også fortsat skal forstå at varetage alle frie nationers interesser på bedste måde. Til gavn for en fredeligere og tryggere verden.

Nekrologer.

Kommandørkaptajn **Carl Vilhelm Theodor Heiberg** blev født den 1. Juni 1895 som Søn af Inspektør og Kasserer paa Landbohøjskolen Carl Vilhelm Theodor Heiberg og Hustru Hedvig født Mortensen.

Han blev Student 1913 og Kadet s. A. Sekondløjtnant 1916. Premierløjtnant 1917. I 1920 Adjudant i Øvelsesdeling. Til Uddannelse paa den franske Marines Artilleriskole i Toulon 1920—21. Lærer i Artilleri paa Kadetskolen 1921—29. Kaptajnløjtnant 1923. Lærer paa Officersskolen 1924—32. Med Krydseren »Hejmdal« som Kadetskib 1925 og 26. Gennemgik Gunnery School i Portsmouth 1927. Undertøjmester 1929 og s. A. med Artilleriskibet »Niels Juel« som Kadetskib paa Togt til Middelhavet. Studieophold ved den tyske Marines Schiffsartillerischule i Kiel 1931. Orlogskaptajn 1932. Fungerende Direktør for Søartilleriet 1938. Kommandørkaptajn og Direktør for Søartilleriet 1939. Søgte i 1946 sin Afsked og ansattes i Forsikringsselskabet »Danmark«s Beregningskontor. Han var Formand for Søe-Lieutenant Selskabet 1927—29.

Heiberg viste tidligt at være i Besiddelse af betydelige matematisk-tekniske Evner, som han i rigt Maal fik Lejlighed til at udnytte i sin lange Tjeneste ved Søartilleriet, til hvis Udvikling han i høj Grad bidrog. Han ydede ligeledes en betydelig Indsats ved Forbedringer af Kystdefensionens Artillerimateriel efter Søværnets Overtagelse af Kystdefensionen i 1932. Han forfattede forskellige artilleristiske Lærebøger.

Heiberg blev Ridder af Dannebrog i 1929.

Han blev gift første Gang i 1924 med Anna Elisabeth f. Abel, Enke efter Bogtrykker Egmont Harald Petersen. Ægteskabet opløstes i 1931. Anden Gang gift i 1933 med Tove Rechnitzer, Datter af Viceadmiral Hjalmar Rechnitzer og Hustru Emily f. Adolph.

Heiberg døde den 27. Juli 1950 og blev bisat fra Messiaskirken den 31 Juli s. A.

P. I.

Kontreadmiral **Axel Vilhelm Scheel** blev født den 15. Januar 1864 paa Merløsegaard som Søn af Godsforvalter Jacob Georg Scheel og Hustru Dorothea Sophie Henriette f. Frederichsen.

Han blev Kadet i 1881, Secondløjtnant 1885 og var med Krydserfregatten »Fyen« til Middelhavet s. A. Blev Premierløjtnant 1887 og var med Korvetten »Dagmar« som Kadetskib 1890, med Skonnerten »Ingolf« til Vestindien i 1890—91. Eskadreadjudant 1891. I fransk Tjeneste 1892—95. Med »Ingolf« til Vestindien 1897—98. Næstkommanderende i Torpedoskibet »Esbern Snare« 1899, Næstkommanderende i Kongeskibet »Dannebrog« 1900. Kaptajn 1903. Chef for Inspektionsskibet »Beskytteren« til Færøerne 1904—05. Chef for Kanonbaaden »Falster« i Eskadre 1905. Med Panserskibet »Herluf Trolle« i Eskadre 1906. Chef for Kanonbaaden »Falster« paa Maskinscole 1907. Chef for Flaadens Mærkevæsen 1909—11. Næstkommanderende i Panserskibet »Olfert Fischer« i Eskadre 1911. Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk« til Island 1912. Chef for Krydseren »Hejmdal« som Kadetskib 1913. Kommandør 1914. S. A. Chef for Kongeskibet »Dannebrog« med Kongen til England, Frankrig og Holland og derefter Chef for Krydseren »Geiser« i Sikrings tjeneste. Chef for Panserskibet »Olfert Fischer«

i 2. Eskadre 1915—17. Stabschef ved den flydende Defension 1917—18. Chef for Panserskibet »Herluf Trolle« i 2. Eskadre 1918. Chef for Søværnets Kaserne 1919. Chef for Krydseren »Valkyrien« til Østersøen og Atlanterhavet 1919—20. Chef for Panserskibet »Olfert Fischer« som Stationsskib i Lille Bælt og Chef for den Flaadedeling, der overførte de danske Tropper til Sønderjylland 1920. Jagtkaptajn 1921—23. Kontreadmiral 1923. Chef for Orlogsværftet 1923—25. Chef for Flaadestationen 1925—26. Afsked 1926.

Han var Formand i Søe-Lieutenant-Selskabet 1899—1901.

I 1919 indtraadte han i Bestyrelsen af Alliance Française og fra 1925—45 var han Formand for denne. Ved sin Afgang udnævntes han til Æresmedlem.

Scheel gjorde særdeles god Fyldest under de mange betydningsfulde Udkommandoer, der blev ham tildelt. Han var en meget repræsentativ Officer med et vindende, men samtidigt myndigt og selvsikkert Væsen. Efter sin treaarige Tjeneste i den franske Marine og ved sit Ægteskab fik Scheel dyb Interesse for fransk Kultur og gallisk Aand.

Scheel blev Ridder af Dannebrog i 1909, Dannebrogsmænd i 1916, Kommandør af Dannebrog af 2. Grad 1920 og af 1. Grad i 1924.

Han blev i 1898 gift i Paris med Louise Marie Carmelite Delinois (f. paa Sct. Thomas) Datter af Konsul Charles Delinois og Hustru Elisa f. Lentz.

Han døde den 31. Juli 1950 og Bisættelsen foregik fra Bispebjerg Krematorium den 3. August s. A.

P. I.

Boganmeldelse.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog for 1950. Udgivet af selskabet »Handels- og Søfartsmuseets Venner«. Redaktion Knud Klem og Louis E. Grandjean.

Det er en fornøjelse at blade i denne smukke og stilfulde årbog, som på een gang virker som god propaganda for museet og giver interessante historiske oplysninger.

Af det alsidige stof er der måske særlig grund til at fremhæve artiklen om kong Sahurés skibe, hvori kaptajn C. V. Sølvér fastslår sin store indsigt i oldtidens skibsbygningskunst. Med forfatterens tidligere arbejde om ankrets oprindelse i tydelig erindring må man glæde sig over, at han så ufortrødent fortsætter sine studier og forelægger sin viden på så fængslende en måde.

Artiklen om slaveoprøret på »Patientia« giver et udmærket billede af en heldigvis overstået periode i søfartens historie.

Otto Ludwigs beskrivelse af kampen mod ismasserne er ligeledes meget læseværdig.

Alt i alt kan udgiverne være tilfredse med deres lille bog, som kan anbefales til enhver, der interesserer sig for søens problemer.

E. J. S.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

Canada.

Følgende 3 canadiske destroyere deltager i U.N. militære intervention til fordel for Syd-Korea, nemlig:

H.M.C.S. »Cayuga«,

H.M.C.S. »Sioux«,

H.M.C.S. »Athabaskan«.

(A.N.A.F., 15. juli 50) Z.

England.

Årsag til skibsbrande.

På grund af et tiltagende antal brandskader på skibe under bygning eller reparation har det engelske transportministerium nedsat et lille arbejdsudvalg med repræsentanter for bl. a. redere og værfter og med den opgave at udarbejde forslag til forhindring og bekæmpelse af skibsbrande i havn.

I en rapport fra udvalget fastslås, at de fleste brandskader kan føres tilbage dels til efterladenhed — særlig ved anvendelse af svejse- og skærebrænderapparater — dels til fejlbehæftede elektriske anlæg.

Årsagerne til de i England i årene 1946 til 1948 indtrufne brandskader, der ikke altid har kunnet fastslås med sikkerhed, fordeler sig som følger:

	1946	1947	1948
Svejse- og skærebrænderapparater	104	120	130
Rygning og tændstikker	24	46	32
Esser og ovne	36	13	16
Elektriske ledninger	16	18	22
Andre og ukendte årsager	68	90	102
	<u>248</u>	<u>287</u>	<u>302</u>

Man bør bemærke den kraftige stigning for så vidt angår »andre og ukendte årsager«.

(Hansa, 11. marts 50) Th.

*Royal Air Force.**Reorganisering af »The Air Staff«.*

Fra 1. marts d. å er the Air Staff blevet reorganiseret, idet den er blevet delt i to dele, den ene del under ledelse af en »Vice-Chief«, og den anden del af en »Deputy-Chief«, begge medlemmer af »Air Council« og hver især direkte ansvarlige over for »Chief of the Air Staff«.

»Vice-Chief«s afdeling skal hovedsagelig beskæftige sig med R.A.F.s styrke og kamp effektivitet, medens »Deputy-Chief«s afdeling skal beskæftige sig med politik og planlægning mellem værnene og samarbejde med allierede luftstyrker.

Hovedgrunden til reorganisationen var, 1) det forøgede arbejde, som Western Union, Atlantpagten og Brysseltraktaten har medført, 2) nødvendigheden af at spare arbejdskraft i Air Ministry, 3) nye problemer, der er opstået som følge af indførelsen af nye luftfartøjstyper i R.A.F.

(R.A.F. Q., april 50) Z.

*Finland.**Skibsbygning.*

De fleste skibe, som er under bygning ved finske værfter, nemlig 109, bygges som krigserstatning til Sovjet. Finland skal ialt levere 571 skibe til Sovjet, heraf er 307 allerede leveret.

(Norsk T.f.S., marts 50) Th.

*Sverige.**Moderniseringer.*

De 6 »stadsjagare« har gennemgået en omfattende modernisering, og særlig bemærkelsesværdig er effektiviseringen af artilleriet. Den 12 cm kanon, der tidligere var anbragt mellem skorstenene, er flyttet agterud og anbragt på dækshuset; herved er opstillingen af hovedarmeringen den samme som i »Visby«-klassen. Omkring skorstenene er bygget en luftværnsbro, hvorpå der er opstillet 4 stk. Bofors 40 mm RK til erstatning for den tidligere AL-armering, som bestod af 25 mm RK.

Der er endvidere blevet installeret nye radar- og hydrofonanlæg samt fjernretningsapparater for torpedoerne, ligesom der er opstillet raketapparater med plads til 18 raketter.

Moderniseringen har medført en vægtforøgelse på flere tons, men ikke desto mindre opnåede »Gävle« en fart på nær 40 knob under en prøvetur i midten af december.

De 6 jagere vil herefter udgøre en forøget kraftfaktor i den svenske flåde.

(Sveriges flotta, marts 50) *Th.*

Jagerne »Ehrenskiöld« og »Nordenskiöld« ombygges til ubådsjagere. Der regnes med, at torpedo-armeringen reduceres ligesom en kedel udtages for at give vægt og plads for nye antiubådsapparater. Ligeledes påregnes 12 cm armeringen reduceret til fordel for en forstærkning af luftværnet omfattende nye 40 mm RK.

Trods reduktionen med en kedel påregnes farten dog at kunne holdes på 30 knob.

(Sveriges flotta, april 50) *Th.*

Tyskland. (østzonen).

Værftsudvidelse.

Skibsreparationsværftet i Wismar er under udbygning. Nyanlæg af 750 m kaj og uddybning af havnen til 7 m menes at indgå i programmet.

(Hansa, 18. feb. 50) *Th.*

U. S. A.

I dette finansår, 1949—50, har flåden en bevilling på 68.472 mill. dollars til kommunikationstjenesten. Heraf anvendes ca. 52 mill. dollars til skibe eller installationer i land i forbindelse hermed, medens ca. 16 mill. går til flådens flyvevåben.

Ved en udstrakt flådeøvelse af 23 dages varighed i november 1949, hvori deltog 87 orlogsskibe, viste overførelse af vejrkort o. l. ved hjælp af fjernsyn mellem skibene og kyststationer sig at være en stor succes. 11 af orlogsskibene, der opererede nord for Davisstrædet mellem Grønland og Labrador, var udstyret med »facsimile« modtagere, der var forbundet med flådens almindelige standard radio modtagere.

Til trods for dårlige vejrforhold for nogle af orlogsskibene modtog man klart og tydeligt transmissioner sendt fra Norfolk i Virginia og flådens kommunikationscenter via Annapolis radiostation. Det

anvendte »facsimile«-udstyr, der var leveret af »Times Facsimile Co.«, en underafdeling af New York Times Co., blev installeret og vedligeholdt af marinepersonel.

»Assistant Chief of Staff for Communications of the Atlantic Fleet Commando« resumerer udbyttet af øvelsen som værende fortrinligt og et skridt fremad — hvad angår forbindelsestjeneste — der utvivlsomt vil blive udnyttet i fremtiden. Man fik en mængde oplysninger i billedform absolut hurtigere end på den sædvanlige måde, næsten tre gange hurtigere, og betjeningen krævede kun ringe teknik, viden og praktisk øvelse.

(SIGNALS, Jan.-Feb. 50) Z.

Øvelser.

I første halvdel af marts afholdtes den hidtil største fredstids invasionøvelse i U. S. A.s historie med deltagelse af styrker fra alle tre værn.

Øvelsen, der under ledelse af admiral W. M. Fechteler C. in C. Atlantic Fleet, fandt sted i det Karibiske Hav, har navnet »Portrex« (Puerto-Rico-Exercise).

En af de vigtigste erfaringer var, at *forbindelsestjenesten* — enhver militærstyrkes nervesystem — stadig er nøglen til succes under kamp. Der viste sig adskillige mangler indenfor denne; bl. a. var adskillige frekvenser overfyldte og uacceptable forsinkelser, fejl og afbrydelser indtraf, især hvad skib—skib, skib—land og land—skib forbindelserne angik. For en stor del skyldtes vanskelighederne unødvendig korrespondance. En officer mente at 80% af radiotelefon samtalerne var unødvendige og navnlig, at korrespondancen med ubåde var så overvældende, at deres positioner under virkelige forhold sikkert ville være blevet røbet. Det kunne konstateres, at radiodisciplinen hos styrkechefer lod meget tilbage at ønske.

Det viste sig, at radio- og radarmødemidler — såsom »jamming«, udsendelse af falske ordrer o. l. — havde store muligheder og kunne skabe betydelig forvirring.

Blandt andre erfaringer kan nævnes:

Ubåde — såvel med som uden schnorkel — havde gode angrebsmuligheder under dårlige vejrforhold, medens de i roligt vejr var knapt så gunstigt stillet. Som under verdenskrigene var ubådene særligt effektive mod langsomme skibe. Det vil dog være muligt at yde et forsvar med rimelig udsigt til held, men der kræves flere ubådsjagerstyrker end efter tidligere praksis, og de må være af høj kvalitet.

Af hensyn til atombombetruslen lagde man bl. a. vægt på spredning. For konvojer benyttedes således en cirkulær formation med 1000 yards mellem skibene. Ved landsætningsoperationer forblev transportskibene under gang ud for kysterne med størst mulig indbyrdes spredning, og landsætningsfartøjerne gik direkte fra respektive transportskibe mod kysten uden samling forinden.

De højere kommandomyndigheder var for tilbøjelige til at anvende for detaljerede operationsordrer, hvorved de i for høj grad bandt de undergivne styrkechefer.

Efterretnings tjenesten fungerede godt.

Røgdækning anvendtes med held af begge parter.

(New York Times, 15. marts 50) *Th.*

Følgende amerikanske flådestyrker deltager pr. 1. juli i United Nations militære intervention til fordel for Syd-Korea:

U. S. Naval Forces Far East,

der er under kommando af Vice Admiral Charles T. Joy, består af følgende enheder:

AL krydseren »Juneau«, der udgør »Cruiser Division 5«,
samt destroyerne:

»Dehaven«,

»Mansfield«,

»Collett«,

»Lyman K. Swensson«.

Naval Forces Far West var i forvejen afgivet til general Mac Arthurs »Far Eastern Command«.

Yderligere har general MacArthur fået kommando over

U. S. Naval Forces Western Pacific,

der ofte benævnes 7th Fleet. Denne flådestyrke er under kommando af Vice Admiral Arthur D. Struble og består af:

Hangarskibet »Valley Forge«,

Svær krydser »Rochester«,

Destroyeren »Maddox«,

— »Brush«,

— »Taussig«,

— »Samuel N. Moore«,

— »Eversole«,

— »Shelton«,

Eskorte Destroyeren »Fletcher«,

— »Radford«.

Ubaden »Remora«,
 — »Segundo«,
 — »Catfish«,
 — »Caljezon«,
 Luftdepotskibet »Suisun«,
 Tankeren »Navasota«,
 Transportskibet »Wantuck«,
 Destroyertenderen »Piedmont«,
 Forsyningsskibet »Karin«,
 Ubadsbjergningsskibet »Greenlet«,
 Slæbebåden »Mataco«.

Destroyerne er formeret i Destroyer Squadron 3 og 9 og Destroyer Division 31, 91 og 92, ubadene i Submarine Division 51. 7th Fleet deltager hovedsageligt i forsvaret af Formosa.

Herudover udrustes en »Task Force Yoke« under kommando af Rear Admiral Walter F. Boone, bestående af:

Hangarskibet »Philippine Sea«,
 Svær krydser »Helena«,
 — »Toledo«,
 Destroyeren »Chevaller«,
 — »Frank Knox«,
 — »Southerland«,
 — »Wiltsie«,
 — »Hamner«,
 — »Hollister«,
 — »Theodore E. Chandler«,
 — »Floyd B. Parks«,
 — »John R. Craig«.

Med hjælpeskibe m. m. forventes denne flådestyrke at blive på ca. 60 enheder.

Flådens opgave har hidtil hovedsagelig været blokade, eskorte-ring, »air-strikes«, beskydning af kystbatterier o. l.

»Juneau« har sænket en del lette nord-koreanske flådeenheder, overvejende 100—200 ts trawlere.

De anvendte hangarskibsbaserede luftfartøjstyper er:

F 9 F Panther (jet-jager),
 F 4 U-5 (Corsair),
 AD-1 (Skyraider).

Sixth Fleet (Middelhavsflåden).

Ca. 10. juli forstærkedes Sixth Fleet midlertidigt med hangarskibet »Midway« og destroyerne »F. T. Berry«, »Keppler«, »Norris« og McCaffey.

Destroyerne udgør Destroyer Division 21.

Ombord i »Midway« er Carrier Air Group 7, der består af:

Marine Fighter Squadron	211
Fighter Squadron	71
—	72
—	73
Attack Squadron	75.

Den midlertidige forøgelse er i overensstemmelse med den amerikanske politik i korte perioder at forøge Sixth Fleet.

(Forskellige kilder, 12. juli 50) Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i juli 1950.

- Busch, F. A.*: Das Geheimnis der »Bismarck«. Ill. 133 s. Hannover 1950. 8^o. H.
- Hughes, E. A.*: The Royal Naval College Dartmouth. Ill. Index. 175 s. Lond. u. å. (1950) 8^o. H.
- Leahy, W. D.*: I was there. The personal story of the chief of staff to presidents Roosevelt and Truman based on his notes and diaries made at the time. App. Index. 592 s. Lond. 8^o. H.
- Smith, W. B.*: Moscow Mission 1946-1949. Index. 337 s. Lond. 1950. 8^o. H.
- Churchill, W. S.*: Den anden Verdenskrig. Bd. I-II. Ill. Reg. Kbh. 1948/49. 4^o. H.
- Sander, H.*: Dansk Idræt gennem 50 Aar. Ill. 634 s. Kbh. 1946. 4^o. Sos.
- Montgomery*: El Alamein to the river Sangio. Kort. 132 s. Lond. 1950. 8^o. Sos.
- Cushing, C.*: The claims of the citizens of the United States on Denmark. 18 s. Boston 1826. 8^o. H.
-

Hvordan man taber en krig.

Ved orlogskaptajn E. J. Saabye.

Under ovenstående mindre opmuntrende overskrift gør *George Fielding Eliot* i UNITED STATES NAVAL INSTITUTE PROCEEDINGS rede for, hvorledes det i den nyere tid er gået i de krige, i hvilke den ene af modstanderne har hyldet et af følgende to principper — eller dem begge:

Overkommandoen samlet i een person (enhedskommando).

Ensidig militær opfattelse af forswarets opbygning.

Forfatteren deltog i første verdenskrig som australsk officer og gjorde 1922—30 tjeneste i den amerikanske hærs efterretningstjeneste. Han har internationalt ry som militær skribent, foredragsholder og lærer. Han har udgivet adskillige bind med studier over militære problemer og har en ugentlig artikel i 18 amerikanske aviser. Han er lærer ved U.S. NAVAL WAR COLLEGE.

Skønt uddannet i hæren har Fielding Eliot ganske frigjort sig for ensidig indstilling overfor maritime problemer, og hans påstande er resultat af et overlegent udsyn og grundig historisk viden.

Som det vil fremgå af hans artikel, der hermed bringes i oversættelse, påviser Fielding Eliot ganske lidenskabsløst, hvorfor antagelsen af ovennævnte principper må føre til nederlag i det store opgør, hvor man står overfor modstandere, der er i besiddelse af

større tankefrihed og derfor før eller senere vil stille en overfor uforudsete begivenheder.

Medens ordningen af et lands forsvar i fredstid altid vil være et politisk spørgsmål, hvor andre end rent saglige argumenter nødvendigvis må øve indflydelse på de vedtagne love, så vil de i en krig opnåede resultater — sejr eller nederlag — engang kunne studeres rent videnskabeligt af historikere og militær-eksperter og forelægges eftertiden, så denne kan drage lære af begåede fejl. Det er netop dette, forfatteren har forsøgt i sin artikel, og hans påvisning af den dybere årsag til nederlaget for de lande, hvis regeringer ikke har lyttet til historiens røst, forekommer stærkt overbevisende.

Selv om artiklen har særlig adresse til amerikanske politikere, er argumentationen almengyldig og skønnes derfor af betydelig interesse for dette tidsskrifts læsere.

Der er to militære principper, som en nation bør sky som pesten:

- 1) Enhedskommandoen (the single military boss).
- 2) Den ensidige militære opfattelse, indefrysningen af tanke og bestræbelse derved, at een bestemt metode lægges til grund for landets sikkerhed på bekostning af andre.

Vi er i nogen grad i færd med at antage det første princip og i alvorlig fare for at antage det andet. Dette stiller os overfor særdeles håndgribelige farer.

Kongressen var uhyggelig nær ved at ophøje enhedskommando-princippet til lov under den nylig førte diskussion af Tyding-tillæget til The National Secu-

rity Act, og der presses med uformindsket målbevidsthed på for at få denne plan gennemført.

Hvad angår den ensidige militære opfattelse, synes såvel offentligheden som Kongressen forblændet af teorien om, at alt hvad vi behøver, er et stærkt strategisk luftvåben og et stort lager af atombomber, som vil kunne ordne enhver mulig fjende let og hurtigt, hvis det skulle blive nødvendigt.

Antagelsen af hvilket som helst af disse principper vil faktisk sikre os nederlaget, såfremt vi tvinges til at udkæmpe en ny krig.

Dette er ikke en færdigsyet mening. Det bevises af hele den moderne krigshistorie og alle til rådighed værende erfaringer.

Hellere end at diskutere frem og tilbage om disse forslags værdi er hensigten med denne artikel kun at bringe begivenheder i erindring og påvise, hvorledes det gik de stater, som anlagde deres militære politik ud fra eet synspunkt, uhindret og uden balance, eller som tillod deres strategi at stivne i een bestemt opfattelse af krigens væsen, idet de indsnævrede deres strategiske synsfelt så stærkt, at de ingen mulighed havde for at klare en uforudset situation.

I de sidste tre-fire århundreder har — uden en eneste undtagelse — nationer med fuldstændig adskilt hær og flåde og som følge heraf to sæt ligestillede militære rådgivere for regeringen haft heldet med sig over for nationer med een enkelt militær leder. Det samme gælder hvor der, som i den allerseneste tid — efter tilkomsten af luftvåbenet — har været tre sæt rådgivere.

Yderligere har nationer, som har antaget eller er blevet påtvunget en ensidig, eksklusiv militær opfattelse *altid* lidt nederlag, når de blev stillet over for æn-

drede vilkår eller en modstander, som ikke vedblivende ville spille den tiltænkte rolle.

Argumenter til gunst for enhedskommandoen eller den ensidige opfattelse viser sig altid ved nærmere eftertanke at være baseret på rent gætteri med hensyn til, hvorledes den næste krig vil forme sig, eller hvorledes en bestemt fase i den sidste kunne have været ledet bedre, hvis man havde gjort dette eller hint — en argumentation som aldrig vil være modtagelig for afgørende beviser.

Kort sagt — de foreliggende erfaringer fra hele den moderne krigshistorie advarer os om, at såvel enhedskommandoen som den ensidige opfattelse — der naturligt nok ofte følges ad — er nederlagets forløbere.

Perioden »den moderne krigshistorie« kan antages at begynde samtidig med, at søkrigens strategi, taktik og teknik tydeligt adskiller sig fra landkrigens. Denne epoke begynder med udviklingen af navigationen som videnskab, opfindelsen af kanonen og sejslskibets udvikling til det stadium, på hvilket det var muligt at foretage længere togter samt at indarbejde flere skibe til taktiske enheder, flåder.

Dette er grænsepælene, som markerer skillelinien mellem den periode, i hvilken al krigsførelse bestod i at bringe bevæbnede mænd over for hinanden i nærkamp uanset om det foregik på land eller på galejernes dæk, og den periode i hvilken søkrig er blevet et særskilt foretagende, som kræver et livs erfaring af den, der skal mestre ledelsen deraf. Denne periode frembragte *søofficeren* som specialisten i denne særlige krigsførelse.

Denne periode af den moderne krigshistorie kan yderligere deles i to dele: før og efter luftvåbenets

tilkomst. Den sidste del er naturligvis den, i hvilken luftkrigen er blevet et særskilt foretagende med den professionelle *flyverofficer* som specialist.

Lad os tænke på erfaringens lære gennem disse århundreder. Til dette formål er det mest illustrerende at betragte hver enkelt nations historie for sig.

1) STORBRIANNIEN har haft selvstændig hær og flåde siden Tudor tiden. *War Office* og *Admiralty* har almindeligvis været ligestillede som rådgivere for regeringen i militærpolitiske spørgsmål. Et selvstændigt luftvåben blev oprettet i 1916. I hele denne periode har England kun tabt een krig, Den amerikanske Frihedskrig, og dette hovedsagelig fordi regeringen så tåbeligt lod flåden forfalde med det resultat, at herredømmet på søen midlertidigt gik tabt, hvilket førte til *Cornwallis's* nederlag ved Yorktown. I nævnte periode kæmpede Storbritannien i 6 tilfælde mod fjender, der helt eller delvis hævdede princippet enhedskommando eller ensidig opfattelse af krigen — eller begge dele.

Disse fjender var: Philip II's Spanien, Ludvig XIV's Frankrig (særlig medens Louvois var krigsminister), Napoleons kejserdømme, Rusland under Nicolaj I (Krim-krigen), Hohenzollernes Tyskland og Hitlers Tyskland. Overfor alle disse modstandere stod England som sejrherre.

Ved 1947-reorganisationen, som reducerede *War Office*, *Admiralty* og *AIR MINISTRY* fra ministerier til departementer under en enkelt forsvarsminister, beholdt de tre *chiefs of staff* i forening ansvaret som militære rådgivere for regeringen. Om end efterkrigstidens reorganisation af Storbritanniens forsvar har været radikal, har tanken om en enkelt *super-chief-of-staff* end ikke været alvorligt overvejet.

2) FRANKRIG har, som admiral Abrial bemærker i REVUE DE LA DEFENSE NATIONAL, haft to perioder under militær enkeltmands-kontrol — Louvois's og Napoleons. Resultatet af den første var La Hogue, af den anden Trafalgar. Disse navne er også fremtrædende i Englands historie, men for Englænderne er de navne på sejre. Det faldt ikke det engelske folk ind f. eks. at sætte Nelson under Wellingtons kommando eller omvendt.

Diskussionen gælder i dette tilfælde selvfølgelig ikke kommandoen på en bestemt krigsskueplads — det er en anerkendt nødvendighed at have en enkelt kommanderende til løsningen af en i forvejen afgrænset opgave. Men kommandoen på slagmarken er vidt forskellig fra fastlæggelsen af strategien i forhold til selve den nationale politik. Det er her, at alle erfaringer viser, hvor fordærvelig enhedskommandoen og den ensidige opfattelse er.

I Frankrigs historie er det klassiske eksempel på et sådant eneherredømme afgjort Napoleon, der formentlig næppe overgås af nogen i landkrigens kunst. Men, som Major General C. E. Callwell bemærker (MILITARY OPERATIONS AND MARITIME PREPONDERANCE): »... til trods for hans vidunderlige opfattelsesevne, hans nøje overvejelse af detalier og hans geniale evne til at afpasse mål og midler i forhold til de til enhver tid gældende betingelser, forstod han aldrig hemmeligheden ved det element, som bevirkede hans undergang.« Udtrykt med Jurien de la Gravieres ord: »... men een ting savnede sejrherren fra Austerlitz — *le sentiment exact des difficultés de la marine*.« Han ville ikke tillade sine admiraler den indflydelse på hans militære politik, som alene ville kunne have frelst kejserdømmet. Hans herskesyge temperament afviste råd og tålte ingen modsigelse.

Napoleons egne Maximer lægger hans manglende forståelse af søkrig klart for dagen. »Landkrigskunsten, « skriver han, »kræver geni, inspiration. På søen kræves intet geni, ingen inspiration, alt er absolut eller empirisk. Admiralerne behøver kun een videnskab, navigationen. Generalerne behøver alle videnskaber eller et talent, som kan erstatte disse, nemlig evnen til at udnytte al erfaring og al kundskab. En admiral behøver ikke at gætte; han ved hvor fjenden er og kender hans styrke ... Han behøver ikke at foretage nogen rekognoscering, behøver ikke at studere slagmarken... En admiral har kun personlig indflydelse på besætningen ombord på hans flagskib.« Og dette udtaler en mand, som havde Nelson til modstander!

Ud fra denne opfattelse vedblev Napoleon at sende flåder til søs, bestående af gode skibe, men med uerfarne admiraler, uduelige skibschefer og halvtuddannede besætninger. Slutresultatet var tilintetgørelsen af alle hans håb. Afskåret fra oversøiske tilførsler, kunne han kun søge udvidelse af sit imperium over land og udtømte således Frankrigs resourcer.

Hvilken skarp kontrast til Napoleons holdning overfor søkrigen danner ikke Englands store hærfører, hertugen af Marlborough, dengang hans indflydelse var altovervejende i britisk militærpolitik. Idet han indså nødvendigheden af et sikkert søherredømme i det vestlige Middelhav, var han i alle sine breve om dette emne, som Callwell skriver: »... til det yderste omhyggelig for ikke at udtale meninger om maritim-tekniske spørgsmål eller indtage en holdning, som på nogen måde kunne støde de kommanderende på søen.«

Citater fra Marlborough's korrespondance belyser dette: »Der er ingen, der bestrider nødvendigheden af at have en vinter-eskadre i Middelhavet, men når dette er fastslået, må vi overlade spørgsmålet om sikre

havne og de nødvendige hjælpemidler til admiralerne og søofficererne.« — »Alle ordrer, som kan gives i England bør være helt i overensstemmelse med flådens opfattelse.« — »Tjenesten på søen er ikke så let at lede som landtjenesten. Der må tages mange flere forsigtighedsregler, og De og jeg er ikke kvalificerede til at bedømme disse.«

Og dette er en mands tankegang, hvis militære karriere udgør een ubrudt række af sejre, en mand, som ikke havde oplevet tilbagetoget fra Moskva, ej heller noget Waterloo. Til trods herfor er der næppe mange militærhistorikere, som tør påstå, at Marlborough var Napoleons overmand.

Frankrigs historie opviser et andet, mere aktuelt eksmepele på ensidig militær opfattelse, som det kan lønne sig at undersøge nærmere — den såkaldte »Magenot-plan«, som dominerede fransk militærpolitik mellem de to verdenskrige, og som ikke oprindelig er undfanget af Magenot, men af Paul Painlevé, hans forgænger som krigsminister, og marskal Philippe Pétain.

Grundideen i Magenot-planen var et statisk forsvar baseret på en række permanent befæstede områder ved den fransk-tyske grænse med omhyggeligt forbedrede ildvirkningsfelter, ind i hvilke fjenden skulle lokkes og tilintetgøres. Bag dette system stod Pétains næsten mystiske påståelighed understøttet af legenden om Verdun. Pétains motto, »kanonild dræber«, blev det franske folks militære dogme, ivrigt som det var efter at være i sikkerhed bag en mur og fralægge sig det militære ansvars byrder. De vældige udgifter til Magenotliniens forter opslugte en stor del af Frankrigs forsvarsbudget. Tjenestetiden blev forkortet fra 2 til 1 år ud fra den plausible tanke, at forterne ville sikre rigelig tid til mobilisering af reserverne. Antallet af

divisioner i første linie gik ned fra 42 i 1914 til 20, og disse var blevet berøvet deres rygrad gennem mangelen på de 2-årigt uddannede, som hidtil havde været den gamle franske hærns sidste bolværk. Medens en anselig flådestyrke blev opretholdt, svandt flyvevåbnet ind, så det var næsten værdiløst.

»Den dogmatiske defensive teori baseret på begrebet ildkraft«, skriver Edward M. Earle (THE MAKERS OF MODERN STRATEGY), »var til sidst reduceret til en ren trosbekendelse og blev offentliggjort af general Chauvineau i en bog, som opnåede stor popularitet, fordi den konkluderede i Maginot-mentaliteten, det doktrinære forsvar, og bestyrkede franskmændene i deres opelskede illusion om en behagelig krig, i hvilken ildkraften ville opsluge de fjendtlige legioner og beskytte de franske hære i deres usårlige fæstningsværker. Hvad ildkraft-doktrinen og Maginot-mentaliteten i virkeligheden gjorde, var dette, at de forstenede den taktiske og strategiske lære, som var indvundet i verdenskrigen, dræbte fantasi og initiativ og eliminerede de anstrengelser, som var gjort af de mænd, som havde mere tiltro til offensiven, og som forsøgte at bringe noget ud af det eneste positive element i de franske militære læresætninger — tanken om det elastiske forsvar. De fremragende fornyere såsom de Gaulle, lufteksperten Rougeron, generalerne Velpry og Doumenc og deres talsmænd i senatet, Paul Regnaud og hans gruppe, slyngede forgæves deres argumenter mod fordømmens kinesiske mur.«

Overfor en fjende, som afstod fra at følge de givne forudsætninger, som havde udtænkt en uforudset strategi samt de taktiske midler til dens virkeliggørelse, brød Frankrigs forsvar sammen i et seks ugers kaos.

Dette er det bedst tænkelige eksempel på den ensidige opfattelses fuldstændige nederlag — et eksem-

pel på, at en nation sætter sin eksistens på spil i et forsøg på at forudse det uforudselige. Denne teori giver afkald på smidigheden, erstatter sund udvikling med dogmer og fastslår, at hverken tekniske og videnskabelige fremskridt eller fjendens opfindsomhed kan overvinde dens vogteres visdom. Den tiltrækker de mænd, hvis anseelse og fremtid afhænger af dens virkeliggørelse, og hvis fejlsyn — desværre — kun vil kunne bevises i ulykkens stund — når det måske, som for Frankrig, er for sent. Og ligesom Pétain og Gamelin i Frankrig vil sådanne mænd være døve overfor al meningstilkendegivelse, som ikke er sammenfaldende med deres egen, idet de i stigende grad vil behandle enhver anden anskuelse som insubordination og i stigende grad vil blive udstyret med magt til at bringe kritik til tavshed, alt eftersom deres yndlingstanke vinder terrain i den offentlige mening, der altid søger en simpel løsning på et indviklet problem, søger »noget den jævne mand kan forstå og tro på« — en metode, som kan give sejr uden lidelse og blodsyndelse.

I vore dage er situationen yderligere den, at antagelsen af en sådan opfattelse betyder, at man må udbygge et vældigt program for industriproduktionen, et program, som vil opsluge lovens part af ethvert fredsbudget, og som — hvis dels uholdbarhed erkendes — ikke hurtigt kan omstilles. Det er muligt, at franskmændene med bedre kampmoral og modstandsvilje kunne have rettet »Maginot-fejlen« tids nok til at standse tyskerne et eller andet sted bag grænsen. Det er meget usandsynligt, at en nation, som i dag begår samme fejl, vil få levnet tid til et nyt forsøg.

3) TYSKLAND. Tysk militær tankegang har altid været domineret af hæren. I virkeligheden havde in-

gen tysk stat før kejserdømmets oprettelse i 1871 været i besiddelse af en egentlig krigsflåde. Udviklingen af den store tyske flåde under Wilhelm II var en helt igennem syntetisk foreteelse, som blev modarbejdet og senere ignoreret af den hovmodige generalstab, der masede lige på med sine planer og med indledningsoperationerne til den første verdenskrig, ganske som om marinen ikke eksisterede. Flåden førte (i begyndelsen) sin egen separate krig under kejserens personlige ledelse, idet denne greb ind og begrænsede sine admirals autoritet, hvilket han aldrig vovede overfor Hindenburg eller Ludendorff.

»Det store flådeprogram,« skriver A. J. P. Taylor (THE COURSE OF GERMAN HISTORY), »blev gennemført på Flaade-Ligaens tilskyndelse (der selv blev understøttet af sværindustrien og hemmeligt ledet af Tirpitz og Marineministeriet) og mod såvel udenrigsministeriets som generalstabens vilje.« Resultatet meddeles os af Kapitän zur See von Bohnen og Fregatkapitän Mohr: »I udviklingsårene op til verdenskrigens udbrud opsled det kæmpemæssige organisationsarbejde samt den tekniske og politiske aktivitet under Tirpitz marinens bedste kræfter. Dette slid tillod ikke marinestaben at få nogen betydning. Det vanskeligste arbejde, der nogensinde har påhvilet en flådes overkommando, var at føre krig mod verdens største sømagt uden at have tilstrækkelig autoritet.«

Den flåde, som blev resultatet af dette program, var meget for stærk og kostbar til blot at spille rollen som »Nordsø-dækning« for hærens højre flanke (hvor til generalstaben foragtelig reducerede den) og alt for svag til at konkurrere med den stærkere og gunstigere baserede britiske flåde om søherredømmet. Det ville utvivlsomt have været sund søstrategi — hvis de højere regioner i den tyske krigsledelse havde lyttet

til et sådant råd — allerede fra første færd at betragte de britiske oversøiske transporter som det eneste hensigtsmæssige mål for den tyske flådes anstrengelser og undervandsbåden det eneste brugbare våben til dette formål. Som det nu gik, blev ubådskampagnen begyndt for sent, og da den blev drevet til det yderste i håb om at indhente den tabte tid, medførte dette U.S.A.s indgriben i krigen og dermed Tysklands endelige sammenbrud.

Hitler gik videre end blot at skubbe den maritime opinion ind på et sidespor. Han oprettede en *Oberkommando der Wehrmacht*, et øverste kommandoorgan for alle væbnede styrker i Tyskland med sig selv som øverstkommanderende og med en »overstabschef« (selvfølgelig en general fra hæren) direkte under sig. Under denne stabschef var chefer for hver af de tre våben, hær, flåde og luftvåben. Dette var den organisation, hvormed Tyskland udkæmpede den anden verdenskrig.

Resultatet var en førsteklasses hær, et andenklasses luftvåben, som aldrig var helt på højde med situationen undtagen overfor en svag og ubeslutsom modstander, og en flåde, der — ligesom kejserens — var delt i kostbare overfladeskibe, som den stormægtige af prestige-hensyn nærede betænkelighed ved at bruge, og en ubådsflåde, som — hvis den havde været gjort endnu stærkere for de midler, der var spildt på de unyttige slagskibe — kunne have udrettet langt mere end den gjorde. Ingen, som har læst det mærkelige dokument »Fører-Konferencer« vedrørende militærpolitik og krigens ledelse eller admiral Doenitz's ynkelige bøn om samarbejde mellem ubåde og langdistance-luftfartøjer, kan undgå at erkende, hvor uhyggeligt nær Tyskland havde været ved at vinde krigen, hvis det i planlæggelsen og gennemførelsen af operationer-

ne havde ladet cheferne for hær, flåde og luftvåben stå på lige fod, og hvis statsoverhovedet havde lyttet til deres råd med et åbent sind. Men han forblev en slave af den ensidige opfattelse.

Der er en vis bitter ironi ved — således som begivenhederne nu udviklede sig — at læse, hvad oberst Blau skrev i den tyske militære årbog 1939: »Selv i fredstid er enhedskommando at foretrække. I den totale krig, som kræver den fuldstændige kooperation af alle hjælpemidler, er den en absolut nødvendighed. Det er temmelig ubegribeligt at forstå, hvorledes demokratierne — med Tysklands eksempel for øje — kan undgå at indse den overvældende betydning af denne militære selvfølgelighed.«

Med Tysklands eksempel for øje er det at håbe, at demokratierne fortsat vil indse den påviste overlegenhed i deres eget gennemprøvede system.

4) RUSLAND. I Rusland, som i Tyskland, har marinen altid haft en ringere position end hæren, særlig med hensyn til indflydelsen på politikken i det højere plan. Dette faktum må for en stor del tilskrives den russiske flådes ulykkelige historie, som kun har forlenet den med få sejrige traditioner.

Russisk militærpolitik har lige siden Peter den Stores tid været behersket af ensidig opfattelse — forsvaret i dybden, afgivelsen af terræn for at vinde tid og opslide fjenden. Denne politik lykkedes overfor Napoleon og Hitler, den slog fejl overfor Japan og Hohenzollernes Tyskland. En analyse viser, at den kun lykkedes i krige, som var rene landkrige, hvori sømagt ikke spillede nogen alvorlig rolle. I Napoleonskrigene var Østersøen under den britiske flådes kontrol; Hitlers flåde i 1941—45 var ikke stærk nok til at være en betydende faktor. Men den kejserlige tyske flåde

var et stærkt instrument i de sidste faser i det tyske fremstød i Rusland i 1916—17, og i den russisk-japanske krig var hær og flåde faktorer af meget nær samme betydning. Det bør endvidere bemærkes, at Rusland tabte en »krig med begrænsede mål« i Krim i 1854—56, fordi det (med alt hvad hjertet kunne begære af strategisk fordele) ikke var forberedt på at tage kampen om herredømmet i Sortehavet op med de allierede flåder. Den russiske admiral kunne — efter sin sejr over Tyrkerne ved Sinope — ikke finde på noget bedre end at sænke sine skibe for at spærre havneindløbet og sætte sine folk og kanoner i land til hjælp for forterne. Da Rusland var underkastet den defensive opfattelse, blev det slået.

Den russisk-japanske krig er et fremragende historisk eksempel. Ved krigens udbrud — i 1904 — var Ruslands maritime dispositioner domineret af tanken »flåden som fæstning« — en direkte aflægger af den defensive opfattelse. Uanset erfaringerne fra Krimkrigen mente man stadig, at ethvert sø- eller kystfort skulle have tildelt et antal krigsskibe, der skulle bidrage til dets forsvar. Således lod man flåden tjene basen, i stedet for at basen skulle tjene flåden — som om basisforsvaret og ikke hævvelse af søherredømmet var formålet med at have en flåde. Mange fremtrædende søofficerer var uenige i denne opfattelse.

»Den russiske marinestab,« skriver Mahan, »råbte på søherredømme; men deres nødråb formåede ikke at påvirke regeringen, der bar ansvaret for den valgte politik.« Tanken om at koncentrere flådestyrker for at vinde herredømmet på søen »... begreb man ikke rigtigt — hvad enten dette nu skyldtes uduelighed, eller det var, fordi »flåden-som-fæstning«-tanken allerede havde bemægtiget sig sindene — og den nåede aldrig at komme til udtryk i forsvarsplanerne.« Som

følge heraf blev de disponible russiske flådestyrker ikke alene delt mellem Østersøen og Stillehavet, men styrkerne i Stillehavet blev mod slutningen af krigen delt mellem de to flådebaser Port Arthur og Vladivostok.

Den japanske hær og flåde var særskilte »værn« med lige anseelse og autoritet. Den japanske flådes koncentrerede kraft ødelagde tre russiske eskadrer enkeltvis, hvilket muliggjorde hærens sejre i Manchuriet og ved Port Arthur.

Den russiske flåde (der i 1904 var den trediestørste i verden) kom aldrig helt til kræfter efter dette slag. I de to verdenskrige opererede den med få, dårligt udstuede skibe som flankedækning for de russiske hære, idet den var delt mellem Østersøen og Sortehavet.

Hvad angår det russiske luftvåben, var dette i 2. verdenskrig en våbenart i den røde hær, og dets virksomhed indskrænkede sig som følge heraf til taktisk støtte og rekognoscering for tropperne samt deltagelse i lokalt luftforsvar. Det foretog faktisk ingen strategiske bombninger eller andre selvstændige operationer. Sovjetrussisk marineflyvning fandt ikke sted til noget som helst formål. Sovjets marine har, såvidt vides, aldrig bygget et hangarskib.

Vi har nu i historisk belysning betragtet 4 af den nyeste tids militærmagter uden for De forenede Stater. Vi ser, at hver gang en nation med et dobbelt eller tredobbelt system for planlægning af militære operationer har kæmpet mod en nation med enhedskommando, har førstnævnte sejret. Vi ser, at den ensidige opfattelse to gange har bragt nederlag over Tyskland og to gange over Frankrig, og at det ligeledes har bragt Rusland flere nederlag end sejre — og disse sidste kun når fjenden har spillet den rolle, som var tiltænkt

ham, og sømagt ikke indgik som nogen betydende faktor.

Men hvorledes er vore egne erfaringer?

Vi har altid kæmpet med særskilt hær og flåde, hver især repræsenteret på lige fod i det øverste råd, og vi er aldrig blevet slået.

I den sidste krig sikrede vi os krigsanstrengelsernes koordination ved at skabe »Joint Chiefs of Staff«-systemet, hvorved en gruppe fik det kollektive ansvar for den militære krigsindsats. Denne institution blev efterhånden forenet med den tilsvarende britiske til »The Combined Chiefs of Staff« med repræsentanter for de britiske chefer og med permanent sæde i Washington.

Napoleons hånlige postulat: »Man kan ikke lede en krig fra en komité«, blev for alle tider afvist. Den engelsk-amerikanske krigsindsats resulterede lige fra dette system blev indført til krigens slutning i en ubrudt række af sejre. Man kan muligvis, når man ser tilbage på »Combined Chiefs of Staff«s virksomhed, hævde, at der ved en og anden lejlighed kunne være opnået bedre resultater, såfremt man i stedet for den anvendte metode havde fulgt den af mindretallet anviste vej. Men det er umuligt efter nøjere overvejelse at hævde, at det på noget tidspunkt af krigen ville have været bedre at have enhedskommando. For det første kunne ingen enkelt mand rent fysisk holde til et sådant pres, for det andet er det indlysende, at et bedre middelresultat blev opnået ved sammenspil mellem flere hjerner.

Et system for militær overkommando og højere planlægning som med held formåede at møde en to-front-krigs komplicerede problemer, som førte begge fronter til sejr, bragte det japanske kejserrige til

fuldstændigt sammenbrud, slog Italien ud af krigen og bidrog væsentligt til Tysklands overgivelse, uden et eneste større nederlag eller uheld, er et system, som det ikke vil være let for det amerikanske folk at kassere, når det står overfor fremtidens tunge ansvar.

Når udviklingen af våben og teknik foregår så hurtigt som nu, og når vi dertil føjer den fuldkomne usikkerhed om, hvornår og under hvilke vilkår, vi skal kæmpe næste gang og mod hvilken fjende,*) bliver faren ved den ensidige opfattelse — og dermed ved »the single military mind« — indlysende klar. Når alle erfaringer advarer os derimod, kan vi dertil i dag føje den advarsel, som dikteres af almindelig sund fornuft.

Ikke desto mindre er vi amerikanere i dette øjeblik i stor fare for at antage den ensidige opfattelse — »the atomic concept« — som et universalmiddel til løsning af vore militære problemer. Dette er et forsøg på at flygte fra ansvaret, at undgå det besværlige arbejde med at tænke tingene igennem, at give bedøvelse mod vore militære bekymringer. Det er ikke tilfældigt, at det er isolationisterne, som råber højest efter flere atombomber og større luftvåben for derved at slippe for at understøtte allierede ad søvejen. Idet de instinktivt viger tilbage for mere fjerntliggende ansvar, falder de tilbage på noget, som de tror, de kan forstå og søger deri en sikkerhed, som viser sig at være ligeså falsk som den Maginot-sikkerhed, som det franske folk glædede sig over nogle få år, og på hvilken det spildte nationens midler.

På det virkelige militære planlægnings område spores den samme tendens hos dem, der forfægter enhedskommando-tankens. Lad os blive fri for skænderi

*) Det bemærkes, at artiklen er skrevet før krigsudbruddet i Korea.
O. A.

og uenighed mellem vore tre *Chiefs of Staff*, siger de, derved at der udnævnes een mand til at fortælle dem, hvordan det skal foregå. Som om dette ville besvare spørgsmålet: hvilken militærpolitik tjener nationen bedst! Tanken er mere undvigende end konstruktiv. Der findes ikke en officer med tilstrækkelig erfaring, som ikke er et produkt af en livslang tjeneste i eet af de tre værn, som man forventer han skal koordinere. Der findes ikke en officer, som vil kunne frigøre sig helt fra de ideer og den uddannelse, han har modtaget i denne lange tjenestetid. Da »the Congressional Hearings« fandt sted i november 1949, havde Chief of Staf for U. S. Air-Force aldrig været om bord i et hangarskib, ej heller havde den daværende Chief of Naval Operations nogensinde fløjet i en af Air Forces bombemaskiner. Ikke desto mindre udtalte Air Force — officielt og uofficielt — meget åbenmundet den opfattelse, at hangarskibet er et forældet krigsvåben, og marinen var lige så dristig til at udtale, at luftvåbenets svære bombemaskiner langt fra er i stand til at løse de opgaver, som de er beregent til. At udnævne en hvilken som helst officer uddannet i et sådant system til at være højeste militære autoritet med ret til at tilsidesætte sine medarbejderes synspunkter, er simpelthen ensbetydende med, at een bestemt opfattelse (og ikke nødvendigvis den rigtige) vil gøre sig gældende over for al opposition — er ensbetydende med at tildele en forkæmper for den ensidige opfattelse af krigens væsen magt til at overlade nationens sikkerhed til den tilfældighed, at han *måske* har ret.

John J. McCloy — tidligere vicekrigsminister og nuværende højkommissær i Tyskland — som er en af de betydeligste forkæmpere for enhedskommandoen, skrev i sin dissens til Hoover-kommissionens betænkning: »Jeg ønsker forsvarschefen som præsident ved

Joint Chiefs of Staff's møder, og jeg vil give ham i det mindste myndighed til at afslutte diskussionen i denne forsamling, når enhver har haft lejlighed til at udtale sig.« Det synes ikke at være gået op for selv så dygtig og fremragende statsmand som mr. McCloy, at det »at afslutte diskussionen« ikke er et mål i sig selv, og at en afgørelse, som afbryder en af de tre Chiefs of Staff, netop burde diskuteres yderligere i stedet for, at en afvigende opfattelse arbitrært bringes til tavshed. Magten til at afslutte diskussionen fører uundgåeligt og ubønhørligt til den ensidige opfattelse af militærpolitikken — på kommando — og til katastrofe ved mødet med det uventede.

Hvilken sikkerhed er der for, at »the Super Chief«s afgørelse skulle være bedre end den afgørelse, som ville være nået gennem et kompromis, hvis der ingen »Super-Chief« havde været? Erfaringen belærer os om, at den i reglen snarere vil være værre end bedre. At give een mand magten til at »afslutte diskussionen« og selv træffe afgørelsen, er den sikreste vej til at undertrykke den frie tankeflugt, som er selve grundlaget for nationens sikkerhed, og til at afskære præsidenten, forsvarsministeriet, kongressen og den offentlige mening fra fri adgang til militære synspunkter bortset fra »Super-Chief«ens, til hvis formodede ufejlbarlighed nationens sikkerhed vil være overladt.

Det er utvivlsomt ubehageligt til stadighed at blive stillet overfor divergerende meninger hidrørende dels fra en dyb ansvarsfølelse hos det enkelte værn og dets chef, dels fra striden om broderparten af forsvarsbudgettet. Der findes ingen let og hurtig udvej fra denne tingenes tilstand. I det lange løb vil den blive gradvis forbedret derved, at den nuværende stærke samfølelse med eget våben forsvinder gennem stadig samvær mellem officerer af alle tre værn i de for-

skellige militære skoler, på »Staff College« og i »National War College« ligesom også gennem arbejdet i nye oversøiske stabe.

Fra sådanne områder kan vi nu fremskaffe en generation af militære med et videre udsyn, i besiddelse af erfaring og samarbejdsånd og med den evne til at betragte krigen som en helhed, som så få militære førere — end ikke de mest geniale — ejer i dag.

Et sådant perspektiv er for den ængstelige borger måske ikke så umiddelbart betryggende som tanken om vort lager af atombomber eller som den følelse af sikkerhed (hvor falsk den end kan være) som han kan udlede af udnævnelsen af en generalissimus. Men det er i dette perspektiv, at vor fremtidige sikkerhed har det solideste underlag.

»Den eneste sikre konklusion, der kan drages af historiens lære,« skriver Sir Frederick Maurice, »er, at de, der måske engang skal føre krig, må forberede sig på at stå overfor det uventede.«

Kun gennem forberedelse af professionelle hjerner til at lede vore fremtidige militærpolitik gennem farer, vi i dag ikke kan overse, kan vi finde sikkerheden i en verden, i hvilken denne sikkerhed må købes for den pris, det koster at forsvare den — og hellere dette end samlingen af al tanke og autoritet under een mands kontrol eller inden for en enkelt doktrins grænser.

Såvidt Fielding Eliot! På et tidspunkt, hvor indførelsen af enhedskommando over de danske værn er en umiddelbart forestående kendsgerning, må en afhandling som den foreliggende påkalde alvorlig eftertanke.

Man må spørge sig selv: gælder forfatterens påstan-

de også danske forhold? Afgiver vor historie ligeså advarende eksempler?

Hvad angår enhedskommandoen, har denne ikke tidligere optrådt i vort forsvars organisation, hvorfor der savnes historisk grundlag for en kritik af denne. Desuden kan Danmark formentlig med nogen ret nu betragtes som et led i en højere forsvarsorganisation — A-pagten — og set fra dette synspunkt kan måske Fielding Eliots bemærkning om berettigelsen af at have en højstkommanderende på en given krigsskueplads have gyldighed. — Uanset hvilke tanker — eller bange anelser — der måtte knytte sig til denne gennemgribende ændring, er den en kendsgerning, og dens værdi kan i dag ikke bedømmes på grundlag af nationalhistoriske erfaringer.

Anderledes forholder det sig derimod med den anden af forfatterens advarsler — advarslen mod at antage en ensidig militær opfattelse.

Hvis man nøjes med at betragte de sidste 100 år af Danmarks historie, foreligger der i dette relativt korte tidsrum to beviser for Fielding Eliots påstand — det ene i krig, det andet i fred.

1) Efter den heldige afslutning af 3-års krigen antog man i regeringskredse, i pressen og som følge heraf i størstedelen af befolkningen den opfattelse, at den overvejende vægt i forsvaret skulle lægges ved sydgrænsen — nærmere betegnet Danevirkestillingen. Man begik herved den foran anførte fejl at gå ind for en meget ensidig opfattelse og flerdoblede fejlen derved, at man i sin strategiske overvejelser betragtede Danevirke som en uoverstigelig hindring samtidig med, at man aldeles ikke udbyggede den således, som de strategiske planer forudsatte. Da krigen nærmede sig i slutningen af 1863, tillod man sig i rege-

ring og presse at benytte et sprog, der lidet svarede til den magt, der stod bag ved, men gjorde dette tildels i god tro, idet tilliden til Danevirkestillingen havde antaget formidable dimensioner — aldeles ikke svarende til de faktiske forhold.

Stillet overfor en fjende, der — for at bruge Fielding Eliots udtryk — ikke ville spille den tiltænkte rolle, d. v. s. foretage et frontalt angreb på de stærke stillinger, men benyttede sig af vinteren, der muliggjorde en omgåelse af hele stillingen over isen, tog general de Meza den lunge beslutning at opgive hele stillingen endnu før den havde været i alvorlig aktion. Denne beslutning — for hvilken de Meza forlængst er frikendt af historiens dom — gav regeringen og befolkningen et chok, som det ikke lykkedes at forvinde, fordi man i den grad var indfanget af den ensidige opfattelse, at man ikke evnede at ændre strategien til trods for, at midlerne dertil var til stede — nemlig flåden og felthæren. Hele dette problem er på fremragende måde forelagt af H. E. L. Wenck i dette tidskrifts årgang 1914 (*Krigsledelsen i 1864*). Hovedårsagen til det *moralske* sammenbrud af hjemmefronten må utvivlsomt søges i den ensidige militære opfattelse, som fejlagtigt havde givet befolkningen en tyrkertro på Danevirkestillingen. Wenck udtrykker dette således i slutningsordene i ovennævnte afhandling:

I 1864 tabte den københavnske Befolkning med Pressen i Spidsen al Besindelse efter Tabet af Als, for den troede, at Krigen var kommet den nær paa Livet, og særlig at der trods alt var Fare for, at den østerrigske Flaade skulde komme i de danske Farvande og bombardere Kjøbenhavn. Man var langt fra

at mindes Historiens store Eksempler og drage sig dem til Nytte i en Genrejsning af Nationens Moral.

»Historien lærer, at den intet lærer.«

Fielding Eliot kunne med fuld ret have anvendt eksemplet Danevirke i stedet for eller i tilslutning til det anvendte eksempel: Maginotlinien. Den ensidige opfattelse førte til nederlag.

2) Efter den ulykkelige krig i 1864 fulgte en for forsvarret ydmygende tid med indskrænkede bevillinger og angreb i presse og litteratur.

I halvfemserne skulle det forsømte oprettes, og Estrup gennemtrumfede sine provisoriske love om Københavns befæstning. Denne oprustning var i den grad præget af ensidig opfattelse af krigens væsen, at den før eller senere måtte give bagslag.

Hvorledes dette ville have ytret sig i krig, ved man ikke, men således som forholdene udviklede sig under fredsforhold, må det erkendes, at ensidigheden blev forsvarssagens ruin gennem et halvt århundrede. — Provisorietiden blev skræmmehilledet, hver gang der i rigsdagen forhandlede om en styrkelse af det forsømte forsvarsapparat.

Den forestående nyordning af vort forsvar vil heldigvis næppe få slagside på grund af ensidig opfattelse af krigens væsen, thi en speciel dansk strategisk opfattelse er næppe tænkelig, så længe Danmark er medlem af A-pagten. Vor strategi må — ligesom enhedskommandoen — ses ud fra den forudsætning, at Danmark er en af forposterne i A-pagtens forsvarssystem. —

Forslag til videre udnyttelse af bedømmelsesskemaer for officerer.

Af kaptajnløjtnant P. E. Nordbrandt.

I kundgørelse for søværnet B 2-1949 pkt. 1 er der givet bestemmelser for afgivelse, indsendelse og behandling af forfremmelsesbedømmelser for officerer. I samme kundgørelses punkt 2 er henvist til formularer, som skal anvendes ved afgivelse af bedømmelse af officerer. Disse formularer er kaldt bedømmelsesskemaer. Allerede i denne forskel i terminologi lægger jeg en vis betydning, idet forfremmelsesbedømmelser, hvis man retter sig efter bogstaven, kun finder anvendelse til at bedømme personellets kvalifikationer med henblik på forfremmelse, medens bedømmelsesskemaer åbner mulighed for videre anvendelse, idet de foruden ovennævnte også kan danne grundlag for udvælgelse af personellet, således at en officer så vidt muligt kommer til at beskæftige sig med det arbejde, som passer bedst for hans kvalifikationer; men derudover kan bedømmelsesskemaerne bruges af personellet selv, og det er denne anvendelse, jeg gennem denne artikel vil slå til lyd for.

Hvordan udnyttes nu de 3 anvendelsesmuligheder?

Det første punkt er der intet at sige til. Allerede mulighed nr. 2, udvælgelse af personellet, kan måske hos mange give anledning til eftertanke. Jeg er klar over, at den fulde udnyttelse af denne mulighed vanskeliggøres allerede derved, at der ikke har været noget rimeligt forhold mellem de opgaver, søværnet har

haft at løse, og den personelstyrelse som har været til rådighed, men jeg vil blot benytte lejligheden til at understrege den store betydning det har, såvel for tjenestens udførelse som for den enkelte officer, at han, naturligvis under hensyntagen til en almen uddannelse, så nær som muligt får en sådan tjeneste, som passer til hans interesser og evner. Denne anvendelsesmulighed er der taget hensyn til i bedømmelsesskemaerne, idet der i punkt VII angives, hvilken tjeneste vedkommende officer har særlig interesse og anlæg for at blive specialuddannet til, ligesom man gennem bedømmelsernes øvrige punkter vil kunne få indtryk af vedkommende officers evner.

Hvad endelig den 3. anvendelsesmulighed angår, synes den at være ganske overset. Jeg betegnede den før som anvendelse af bedømmelserne for personellet selv, og hermed mener jeg, at en officer bør have sin bedømmelse at vide med det formål at give ham chancer til at forbedre sig på de områder, hvor han ikke har gjort tilstrækkelig fyldest.

Der er et lille tilløb til denne anvendelse i bestemmelser for udfærdigelse af bedømmelser af officerer, idet der heri står:

»Som retningslinie for, i hvilken udstrækning den bedømte bør underrettes om indholdet af bedømmelsen anføres:

- a) En god bedømmelse bør normalt meddeles den bedømte, da anerkendelse af gode præstationer virker ansporende til at fortsætte ad samme linie.
- b) Mindre gode eller dårlige bedømmelser bør normalt kun meddeles den bedømte for så vidt angår de områder, hvor mulighed for en forbedring foreligger, og det endvidere skønnes, at den bedømte selv vil søge at rette forholdet«.

I denne bestemmelses punkt b er der efter min mening tiltroet den bedømmende myndighed større psykologisk forståelse, end man i almindelighed vil kunne forvente er til stede. Det forekommer mig at være meget vanskeligt at skulle bedømme en andens faglige og i særdeleshed menneskelige kvalifikationer, men det synes mig endnu vanskeligere at vurdere et menneskes evne til at forbedre sig. Efter min mening bør dette slet ikke overlades til en andens skøn. Man bør derimod forvente af enhver officer, at han bestræber sig for at udvikle og forbedre sig såvel fagligt som menneskeligt og støtte hans bestræbelser derved, at man meddeler ham hans bedømmelse.

Jeg synes, at formularen omfatter alle de karakteregenskaber, som man bør lægge vægt på hos en officer, og de medfølgende bestemmelser for udfærdigelse af bedømmelse giver en meget tydelig definition af hver enkelt egenskab.

Ihvorvel disse egenskaber kan være mere eller mindre veludviklede, ser jeg intet til hinder for, at de ved passende vejledning kan videreudvikles af hver enkelt, med undtagelse dog af egenskaberne intelligens og dømmekraft.

Det gælder for ethvert menneske om at udvikle sin karakter i den rigtige retning, og det gælder først og fremmest for de mennesker, som er sat til at lede andre, for dem er det en nødvendighed og en pligt. Først og fremmest må man derfor søge at lære sig selv at kende, og dette er ikke mindst nødvendigt, når man skal bedømme andre mennesker, idet enhver bedømmelse er mere eller mindre subjektivt præget, hvorledes skal man da retfærdigt og så objektivt som muligt kunne bedømme andre, hvis ikke man forinden

har bedømt sig selv, således at man ved, på hvilket stade man står.

Få mennesker har den chance som befalingsmændene har, på grundlag af bedømmelser afgivet af andre, at kunne danne sig et billede af sin egen karakter. En enkelt bedømmelse vil i denne henseende ikke have tilstrækkelig værdi, men med den hyppighed hvormed bedømmelser afgives, vil man dog hurtigt få et ret godt materiale.

Vi er alle fra skoletiden vant til at blive bedømt og få bedømmelserne at vide, naturligvis for at der kan gives os lejlighed til forbedring, men da nu denne ulempe at blive bedømt skriftligt og i en nok så alvorlig grad stadig forfølger os, hvorfor da ikke gøre det til en fordel? Ikke blot mener jeg, at man som voksen bedre tåler at få sandheden om sig selv at vide, men da det nu er vor pligt som befalingsmænd at fuldkommengøre os i så vid udstrækning som muligt også i menneskelig henseende, bør der også gives os lejlighed til at udbygge det billede, som vi danner af os selv.

Det er udmærket, at man — som bestemmelserne hjemler — fortæller os om vore gode præstationer, da dette, som der står, kan virke ansporende til at fortsætte ad samme linie; men nok så nødvendigt forekommer det mig at få at vide, hvor det er galt fat, således at vi kan komme til erkendelse og forbedre os. Det er heller ikke nok for en leder blot at kende sine gode egenskaber, dem skal han kende og udnytte, men han skal i lige så høj grad kende sin begrænsning.

Som konklusion af dette vil jeg fremkomme med et forslag, som efter min mening væsentligt vil forbedre vore chancer for at udvikle de egenskaber, som for os alle er af så væsentlig betydning, og som for den enkelte vil forøge chancerne for at blive et velafbalan-

ceret menneske, der er sig sine fortrin og mangler bevidst med mulighed for at udnytte og udvikle de første og forbedre de sidste til styrkelse af den enkelte officer og som følge deraf af hele tjenestegangen.

Dette forslag går ud på en ændring af det tidligere citerede afsnit i bestemmelser for udfærdigelse af bedømmelser af officerer, idet jeg kunne tænke mig dette afsnit af følgende indhold:

Enhver bedømmelse skal af den, der har afgivet bedømmelsen, i sin fulde ordlyd oplæses for den, der er bedømt, og der skal til den bedømte udleveres en kopi af bedømmelsen.

Formålet med at bedømmelsen skal oplæses er at understøtte den i bestemmelserne kursiverede sætning der siger, at enhver bedømmelse skal udfærdiges så objektivt som muligt.

Er en bedømmelse dårlig, kan det naturligvis være ubehageligt for den der har afgivet den at skulle oplæse den for den bedømte, men dette ubehag bliver mindst, når man selv er overbevist om, at bedømmelsen er retfærdig.

Det er en selvfølge, at det ikke er den bedømte tilladt under nogen form at ytre behag eller mishag med den afgivne bedømmelse, ligesom det naturligvis ikke er ham tilladt at diskutere den med andre, idet den stadig er klassificeret »fortrolig«.

Ved at give den bedømte en kopi af bedømmelsen vil han, som før anført, få et godt statistisk materiale til selv vurdering.

Det er naturligt at spørge, om denne ændring kan medføre ulemper.

Den eneste ulempe, som jeg kan få øje på, er, at en dårlig bedømmelse skulle medføre misforhold mellem den, der er bedømt og den, der har afgivet bedømmelsen. Skulle dette blive tilfældet, stempler det i mine

øjne vedkommende implicerede som umodne, idet jeg mener, at den bedømmende myndighed efter at have afgivet bedømmelsen bør iagttage den bedømte med friske øjne uden at skele til tidligere afgivet bedømmelse, ligesom den bedømte må betragte evt. kritik som et velment råd og ikke som et angreb. For de rette mennesker vil åbenhed i dette spørgsmål kunne give mulighed for bedre kontakt, således at den ældre udenfor de egentlige bedømmelser vil kunne få anledning til at råde og vejlede den yngre, hvorved der vil kunne opstå et frugtbart samarbejde til gavn og glæde for begge parter. Dette samarbejde kræver takt, og det kræver selvbeherskelse, men også disse to egenskabs udvikling vil være til gavn for tjenesten.

Jeg er sikker på, at åbenhed kun i enkelte tilfælde vil medføre ulemper, og jeg mener, at de fordele denne ordning indebærer som et vigtigt middel til opdragelse af ledere i høj grad vil opveje ulemperne.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thøstrup.

Frankrig.

Krigsministeren gav den 16. december 1949 følgende detaljer vedrørende forsvarsbudgettet for 1950:

Det samlede budget er på 420.000 millioner francs. Heraf anvendes 280.000 millioner til det egentlige forsvar, medens resten finder anvendelse til krigen i Indo-Kina og oversøiske besiddelser. Forsvarsbudgettet repræsenterer 18 % af nationalindtægten sammenlignet med Englands 23 % og U. S. A.s 33 %.

Skibsbygningsprogrammet for 1950 er på 10.500 ts, omfattende 3 eskortefartøjer, 2 ubåde og 3.000 ts amfibiefartøjer.

Flåden venter at få et hangarskib fra U. S. A. på våbenhjælpen.

Z.

Israel.

Israels parlament har vedtaget en militær værnepligtslov, der fastsætter 2 års tjenestetid for mænd mellem 18 og 26 år, og 1 års tjeneste for kvinder inden for samme aldersklasser.

Z.

Italien.

Den italienske forsvarsminister har oplyst, at et skibsbygningsprogram på 50 milliarder lire (ca. 400 millioner kroner forventes gennemført mellem 1950—1955). Det drejer sig bl. a. om ombygning af 8.000 ts krydserne »Duca Degli Abruzzi« og »Luigi di Savoia«, samt bygningen af to lette A.A.-skibe og 6 destroyere særligt egnede til forsvar mod luftfartøjer og ubåde. Endvidere hurtige motorbåde og kystfartøjer.

Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i august 1950.

- Lawson, J. L. og Uhlenbeck, G. E.*: Threshold Signals. Ill. 388 s. 40. Sø.
- Bush, V.*: Modern Arms and Free Men. Index. 300 s. Kingswood, Surrey 1950. 80. H.
- Gunther, J.*: Roosevelt in Retrospect. Index. 410 s. N. Y. 1950. 80. H.
- De Guingand, F.*: Operation Victory. Diagr. App. Index. 488 s. Lond. 1950. 80. H.
- Churchill, Winston S.*: The Second World War. Vol. III: The Grand Alliance. Kort. App. Index. 818 s. Lond. 1950. 80. H.
- Marryat*: The Novels of Captain Marryat. Ed. by R. Brimley Johnson. Vol. 1—18. Trykt på hand-made papir i 25 eksempl. Eksp. nr. 6. Ill. Edinburgh 1895/96. 80. H.
- Hornborg, E., Bjurling, O. og Börjeson, H.*: Skånska Sjöfartens Historia. Från dan tid Skåne var svenskt intill första världskriget. Ill. Kort. Tavler. Rederi-, skibs- og personreg. 590 s. Malmö 1950. 40. H.
- Mountevans, Admiral Lord*: The Desolate Antarctic. Ill. Index. 172 s. Lond. 1950. 80. H.
- Villiers, A.*: The Coral Sea. Ill. Index. 291 s. Lond. 1949. 80. H.
- Wilhjelm, J.*: Tyskland mellem øst og vest. »Det udenrigspol. Selskabs Skr.« 64 s. Kbh. 1950. 80. H.
- Ingolf-Expedition, The Danish*. Vol. IV. Part 14. Wesenberg-Lund, E.: Polychæta. Plancher. Ill. Kort. 92 s. Kbh. 1950. 40. H.
- Spreadburg, F. G.*: Permanent Magnets. Ill. Index. 280 s. Lond. 1949. 80. H.
- Christmas, W.*: Krydstogt gennem Livet. Vimplen højst. 248 s. Kbh. 1923. 80. H.
- *Under Tricoloren. Strejflys over Landet mellem Sø og Sand*. Ill. 197 s. Kbh. 1922. 80. H.
- Rasmussen, Knud*: Fra Verdens Ende. Mænd og Kvinder i Kap York Missionen. Ill. 32 s. Kbh. 1918. 80. H.
- Krogh-Lund, G.*: Undersøgelser over Febris Typhoidea i Grønland. Ill. Kort. 220 s. Kbh. 1940. 40. H.
- Christensen, A. E.*: Dutch Trade to the Baltic about 1600. App. Index. Diagr. Resumé på dansk. 490 s. Kbh. 1941. 40. H.

- An Act for the Preservation of White and other Pine Trees in Her Majesties Colonies of New Hampshire, Massachusetts-Bay . . . for the Masting of Her Majesties Navy. (1710). Særtryk af parlaments-akt. 4 s. Kbh. 1949. 4^o. H.
- Newfoundland. An introduction to Canada's New Province. Ill. Kort. 142 s. Ottawa 1950. 8^o. H.
- Salomonsen, F. og Gitz-Johansen: Grønlands Fugle. Bd. I. Ill. 158 s. Kbh. 1950. 4^o. H.
- Koch, Lauge: Trearsekspeditionen til Christian X's Land 1931—34. Ill. Kort. 20 s. Kbh. 1934. 8^o. H.
- Dallin, D. J.: The Rise of Russia in Asia. Kort. Litt.fort. Index. 293 s. Lond. 1950. 8^o. H.
- Ostermann, H.: Dagbøger av Nordmenn på Grønland før 1814. Norges Svalbard- og Ishavs-Undersøkelser. Medd. No. 58: Andreas Bruuns og Aron Arctanders Dagbøger fra Undersøkelsesreisen i Julianehaab Distrikt 1777—79. Kort. Sted- og personreg. Noter og anmærkn. 143 s. Oslo 1944. No. 59: Frederik v. Rosbachs Journal fra Arveprinsens Eiland 1813—1818. Sted- og personreg. Noter og anmærkn. 27 s. Oslo 1944. 8^o. H.
- How to shoot the U. S. Army Rifle. 122 s. Ill. Wash. u. å. 8^o. Su.
-

Vore Orlogsskibes Navne.

Af Kommandørkaptajn R. Steen Steensen.

Det Tidspunkt nærmer sig, hvor det tidligere tyske Depotskib »Tanga« har gennemgaaet sin Ombygning ved Orlogsværftet og for første Gang skal paa Togt under dansk Kommandotegn. Spørgsmaalet, hvilket Navn dette Skib skal bære som dansk Orlogsskib, begynder derfor nu at blive aktuelt.

Ganske vist er »Tanga« ikke noget egentligt Krigsskib, men med sine omtrent 2500 Tons vil »Tanga« dog være den danske Flaades største Enhed — maaske endda mange Aar frem i Tiden — og det kan saaledes ikke siges at være helt ligegyldigt, hvilket Navn dette Skib kommer til at bære. I denne Anledning vil derfor maaske nogle Betragtninger over maritim Navnegivning og nogle Navneforslag kunne paaregne Interesse, idet det i denne Forbindelse sikkert vil være praktisk ogsaa at berøre Spørgsmaalet om Navne i Stedet for Numre til en Del af Flaadens mindre Enheder.

Vore Orlogsskibes Navne er ikke et internt Problem, der alene vedkommer Søværnet. Det er en Sag, der rækker langt videre. Det er i Virkeligheden — eller burde i hvert Fald være — et nationalt Anliggende.

Det er Flaadens Ledelse, der direkte bestemmer de mindre Skibes Navne, og som stiller Forslag om Navne til de større Enheder. Det er fra gammel Tid en naturlig Rettighed, men det siger sig selv, at de Navne, der skal gives til vore Orlogsskibe, maa udvælges med den største Omhu og Eftertanke — og da naturligvis især for de større Enheders Vedkommende, hvor Antallet

nu er saa stærkt begrænset. Thi disse Skibsnavne er ikke alene Flaadens Ansigt udadtil mod Landets Befolkning — men gennem Flaaden er disse Navne ogsaa en Del af Nationens Ansigt ud mod Omverdenen. Indadtil har Skibsnavnene tillige Betydning over for Skibenes egne Besætninger. Navne med god Tradition og samtidig helst velklingende, — Navne, som Besætningerne forstaar og føler Glæde og Stolthed ved at bære i deres Huebaand — Navne, der virker ansporende og opildnende — saadanne Navne bør naturligvis først og fremmest vælges.

Altfor højt klingende og fordringsfulde Navne bør selvfølgelig undgaas. I Danmark, hvor den kritiske Sans er stærkt udviklet og meget let kan udløse Smil og udarte til Forvrængninger, maa man tage særligt Hensyn hertil.

Eftersporer man Oprindelsen til Navnegivning i det hele taget, vil man finde, at der er to Hovedaarsager. Den ældste er utvivlsomt den, at man gennem Navnet ønskede at forlene dets Bærer med den Aand og Kraft, som formodedes at ligge i selve Navnet, eller som kunde findes hos det Væsen, det Begreb eller lignende, som Navnet repræsenterede. Det gjaldt saa vel Personnavne som Skibsnavne. Som oftest har man vel saaledes oprindeligt direkte gennem Skibets Navn haft til Formaal at opmuntre og opildne Skibets egen Besætning, men i enkelte Tilfælde har man ogsaa ligefrem villet sprede Skræk og Rædsel blandt Modstanderne, som da f. Eks. nogle af de gamle Vitaliebrødre i sin Tid kaldte deres Sørøverskibe for »Tod und Teufel«, »Brandhexe« og »Negermörder«.

Dernæst har Navnet skullet tjene til at skille det enkelte Individ eller den enkelte Enhed ud fra andre Individer og Enheder. Og da for Personernes Vedkommende Individernes Antal efterhaanden steg, og Nav-

nenes Antal var begrænset, anvendtes foruden selve Navnet tillige særlige Kendenavne (Øgenavne, Kæle-navne o. lign.). Det samme kunde for Skibenes Vedkommende ske ved at hægte en nærmere Betegnelse til Navnet som f. Eks. »Hamburger Svane«, »Hvide Ørn«, »Norske Havfrue« eller »Lindormen af Drammen«. Endelig ønskede man endnu senere gennem særlige Navne at markere, til hvilken Familie Individet hørte. Derved opstod for Personer Slægts- og Familienavne (Efternavne), medens man i den maritime Navnegivning normalt — i hvert Fald i en Marine med velordnet Nomenclature — gav saadanne Navne, at man af disse direkte kunde bestemme Skibets Type og i mange Tilfælde tillige dets Klasse. De fleste Mariner anvender og har i længere Tid anvendt saadanne Systemer i Forbindelse med en speciel Udvælgelse af gode, velklingende og traditionsrige Skibsnavne.

Fra 1807 og indtil Enevældens Ophør anvendtes i Danmark i Hovedsagen følgende Navnegivning, der stort set havde været den samme i Slutningen af 1700-Tallet.

1. *Orlogsskibe:*

- a. Navne paa kongelige Personer: »Dronning Marie«, »Frederik den Sjette«, »Christian den Ottende«.
- b. Nationale Navne: »Danmark«, »Dannebrog«, »Waldemar« og »Skjold«.

2. *Fregatter og Korvetter:*

Hovedsagelig mytologiske o. lign. Navne (nordiske og klassiske): »Najaden«, »Havfruen«, »Flora«, »Rota«, »Saga«, »Valkyrien«, »Gefion«, »Galathea«, »Fortuna«, »Diana« o. s. v.

3. *Brigger:*

Geografiske Navne: »Lolland«, »Falster«, »Langeland«, »Samsø«, »Alsens«, »Bornholm«, »Kiel«, »St.

- Croix« o. s. v. Undtagelser: Briggerne »Allart«, »Mercurius« og »Ørnen«.
4. *Skonnerter, Kuttere og Luggere:*
- Dyrenavne: »Tigeren«, »Delphinen«, »Svanen« o. s. v.
 - Navne, der udtrykte Fart: »Løberen«, »Hurtig«, »Husaren«, »Postillionen« o. s. v.
 - Nogle faa geografiske Navne: bl. a. »Husum« og »Elben«.
 - Enkelte særlige Navne som f. Eks. »Gengangeren«, »Nissen«, »Atalante«, »Bikuben«, »Blinkeren« og »Lykkelig«.
5. *Stykpramme:*
- Navne paa Havdyr: »Haien«, »Søløven«, »Hvalrossen« m.fl.
6. *Kanonskonnerter, Kanonbaade m. fl.:*
- Geografiske Navne — hovedsagelig Bynavne.
 - Mytologiske Navne: »Balder«, »Hother«, »Thor« m. fl.
 - Navne paa Soslag: »Kiøgebugt«, »2den April«.
 - Navne paa Søhelte: »Hvitfeldt«, »Niels Juel«, »Tordenskjold«, »Peder Krabbe«, »Cort Adeler«, »Capt. Hans Peter Holm«, »Lorentz Fisker« m. fl. Det skal dog bemærkes, at disse Søhelte-navne hovedsagelig blev givet til Kanonbaade bygget i Norge i Perioden 1807—14.
 - Enkelte særlige Navne: »Den Raske«, »Standhaftig«, »Gamle Norge«, »Seier eller Død« m. fl.¹⁾

1) Kanonjolle Nr. 5, der i 1808 var skænket Flaaden af unge Søofficerer, havde faaet det højt klingende Navn „Seier eller Død“. Som Kuriosum kan nævnes, at en samtidig Kanonchalup (Litra C Nr. 7) bar det for et Krigsfartøj noget ejendommelige Navn — „Urtekræmmerlauget“. Dette Navn havde sin naturlige Aarsag i, at Kanonbaaden var skænket af Urtekræmmerlauget. Skjødtebaade henhørende under den glückstadtiske Ekvipage havde de for danske Skibe saa mærkelige Navne som: „Die Liebe“, „Lass ihm so“, „Der junge Trautmann“ og „Die Wohlfahrt“.

- f. Endelig havde en Del Enheder kun Nummer. Mange af disse fik dog efterhaanden Navne.

7. *Hjuldampskibe:*

Navne som »Ægir«, »Skirner«, »Hekla« og »Gejser«.

Det er bemærkelsesværdigt, at den nationale Vækelse, som fulgte efter den 2den April 1801, overhovedet ikke kan spores i Navnegivningen i Flaaden. Det var først efter Flaadens Ran i 1807, at Navne paa Søhelte og Søslag kom frem — og da som nævnt især i Norge.

Den gamle Skik at give Flaadens Skibe Navne efter kongelige Personer ophørte med Enevælden. Det sidste Skib med et kongeligt Navn var »Christian VIII«. ²⁾ Denne Skik blev derimod senere genoplivet af Statsbanerne ved Navnegivning af Færgerne. Og i den svenske Flaade bærer Panserskibe stadig kongelige Navne: »Gustav V«, »Drottning Victoria« og den nylig ud-rangerede »Oscar II«.

Efter den første slesvigske Krig byggedes der ikke flere danske Linieskibe (Orlogsskibe), og de store Fregatter, der afløste dem, fik dels Navne efter de større Landsdele (»Sjælland« og »Jylland«), Navne, der tidligere var baaret af Orlogsskibe, og dels efter større Søhelte (»Tordenskjold«, »Niels Juel« og »Peder Skram«). Korvetterne og senere Skonnerterne (indtil 1864) videreførte de mytologiske Navne (»Najaden«, »Thor«, »Hejmdal«, »Diana« og »Fylla«), idet der dog ogsaa som nyt Navn tilkom »Dagmar«, der maa antages at have været givet som historisk eller nationalt Navn. I Tiden lige inden og i den nærmeste Tid efter 1864 tog Flaaden nemlig væsentligt sine Skibsnavne

²⁾ Inspektionsskibet „Kong Christian“, der anvendtes under den første Verdenskrig, var et civilt Dampskib, der allerede havde dette Navn, inden Søværnet lejede det.

fra Danmarkshistorien. Dels som allerede nævnt større Søheltes Navne til de store Fregatter — og dels mindre Søheltes til Dampkanonbaadene, hvoraf de første oprindelig blot havde haft Nummer, (»Skruekanonbaad Nr. 1« o. s. v.). Her finder man følgende Navne: »Thura«, »Schrödersee«, »Willemoes«, »Hauch«, »Buhl«, »Krieger« og »Marstrand«.³⁾ De nationale Navne søgte man ofte saa langt tilbage i Danmarkshistorien, at man via Sagtiden atter kom helt ind i den nordiske Gudelære.

To Panserskonnerter, som byggedes i England 1862, fik Navnene »Absalon« og »Esbern Snare« — et ligeledes i England bygget Panserbatteri (1863) opkaldtes efter Rolf Krake, et andet engelskbygget Panserskib fik Navnet »Danmark«, medens et i Frankrig under Bygning værende Panserskib, som blev købt, men som ikke opfyldte Kontraktens Bestemmelser, og som man derfor nægtede at modtage, havde faaet Navnet »Stærkodder«. Dette Sværmeri for nationale og hedenoldske Navne fortsattes med Panserbatteriet »Lindormen« (1868), Panserbatteriet »Gorm« (1870) og Kasematskibet »Odin« (1872). Skonnerten »Ingolf« (1876) hører navnemæssigt set ogsaa hjemme her, selv om dens Navn utvivlsomt blev givet med særligt Henblik paa Tjeneste under Island. Skæbnen vilde imidlertid, at »Ingolf« lige saa ofte kom til Vestindien.

³⁾ I et engelsk Værk „Men-of-War Names“ af Viceadmiral, Prince Louis af Battenberg (2. Udg. London 1908), kan Navnene „Krieger“ og „Marstrand“ ses forklaret saaledes: „Krieger“ betyder *warrior* og „Marstrand“ er en svensk Fæstning ved Göteborg erobret af Tordenskjold. Som bekendt fik disse to Skibe imidlertid deres Navne til Minde om Kaptajnlojtnanterne Krieger og Marstrand, der henholdsvis som Næst- og Trediekommanderende i Linieskibet „Christian VIII“ forblev paa deres Post til det sidste, ledede Redningsarbejdet og sprang i Luften med Skibet hin ulykkelige 5. April 1849 i Eckernförde. — Torpedobanden „Krieger“ er derimod opkaldt efter Kontreadmiral J. C. Krieger (1756—1824), bekendt for sin Virksomhed under Kanonbaadskrigen 1807—14.

I 1860 fik 17 endnu eksisterende Rokanonbaade geografiske Navne i Stedet for Nummer.⁴⁾ Det var Navne som »Helgenæs«, »Gjennerfjord«, »Hejlsminde«, »Ærø«, »Brandsø«, »Trelldenæs«, »Barsø«, »Alsund« o. s. v. — Navne hovedsagelig med Tilknytning til Sønderjyllands Østkyst og Begivenheder under den første slesviske Krig (Trelldenæs, Helgenæs) — i nogen Grad altsaa ogsaa nationale Navne.

For at skabe lidt Forandring fra de historiske Navne gik man i 1870'erne over til at benytte geografiske Navne til de nybyggede Dampkanonbaade: »Drogden«, »Lille Bælt«, »Store Bælt«, »Øresund«, »Falster« og »Møen« og fortsatte med »Guldborgsund« og »Grøn-sund« i 1880'erne. Til den geografiske Navnegruppe hører ogsaa den store Skrueskonnert »St. Thomas« (1871), der i en længere Periode klassificeredes som Krydserkorvet. Som Navnet antyder, var den bestemt til Stationstjeneste i Vestindien. Af økonomiske Grunde blev denne Tjeneste dog i nogen Grad overtaget af den mindre og i Drift billigere »Ingolf«.

I 1878 søsattes den danske Flaades største Panserskib. Søsætningen fandt Sted den 9. Maj, og Skibet fik Navnet »Helgoland«. I sin godt 30-aarige Tilværelse var »Helgoland« med sine 5500 Tons ikke alene som allerede nævnt Danmarks, men tillige hele Nordens største Panserskib.

Samtidig begyndte Torpedobaadene at optræde. De fik i Begyndelsen Numre, men for de større Baades Vedkommende gik man dog ret hurtigt over til at erstatte Numrene med Navne. Det første Torpedobaadsnavn var »Hajen«, derefter fulgte »Søulven«, »Sværd-

⁴⁾ De sidste af disse Rokanonbaade (Kanonjoller) udgik først af Flaadens Tal saa sent som i 1881. Nogle af dem havde i deres sidste Leveaar været anvendt som „Torpedobaade“. Som Kuriosum kan saaledes anføres Marineministeriets Bestemmelse af 17. Marts 1879: „Anvendelsen af Rofartøjer som Torpedobaade til Krigsbrug ophører“.

fisken«, »Delfinen«, »Hvalrossen«, »Støren«, »Søløven«, »Narhvalen«, »Havhesten«, »Springeren«, »Makrelen«, »Nordkaperen« og »Hajen« (Nr. 2). Alle disse Navne repræsenterede Havdyr og Fisk, men i 1897 sneg »Havørnen« sig ind i denne Kreds. Derefter kom »Søbjørnen« (1898) og »Ormen« (1907). I 13 Aar fra 1898 byggedes kun een Torpedobaad, men derpaa tog det atter Fart med 6 Baade i 1911 — de tre af engelsk Type: »Søridderen«, »Soulven« (Nr. 2) og »Flyvefisken« og de tre af tysk Type: »Tumleren«, »Vindhunden« og »Spækhuggeren«. Da disse Navne blev givet, havde man søgt tilbage i Flaadens Historie og fundet gamle Skibsnavne, der ikke alene havde god Tradition, men som tillige var særdeles velegnede som Torpedobaadsnavne. (»Spækhuggeren« var dog et nyt Navn). De tre Torpedobaade fra 1913 var med Hensyn til Navnene Repriser: »Hvalrossen«, »Delfinen« og »Sværdfisken«. Det samme var i Hovedsagen Tilfældet med de 10 i 1916—18 byggede smaa Springerbaade: »Springeren«, »Støren«, »Søløven« (senere »Søridderen«, senere »Hajen«), »Søhunden«, »Havhesten« (senere »Havørnen«), »Narhvalen«, »Makrelen«, »Nordkaperen«, »Havkatten« og »Sælen«).⁵⁾

For Panserskibenes Vedkommende slog man i 1880 ind paa Søheltenavne med »Tordenskjold« efterfulgt af »Iver Hvitfeldt« i 1886.⁶⁾ I 1896 genoplivedes Navnet »Skjold«, men fra 1899 blev det Regel at anvende Søheltenavne (Dobbeltnavne): »Herluf Trolle«, »Olfert Fischer«, »Peder Skram« og »Niels Juel«.

⁵⁾ »Søløven« fik Navneforandring ligesom senere »Havhesten«, idet disse Navne sidst i 30'erne skulde anvendes til nye Enheder, der indgik i Navnegrupper, hvor henholdsvis Sø- og Hav- var første Stavelse. Da den til »Søridderen« omdøbte Baad efter først at have været kasseret atter blev taget til Naade igen og blev rekonstrueret i Vinteren 1942—43, var dens nye Navn i Mellemtiden blevet anvendt til den fjerde Minestryger med Sø-navn. Den maatte derfor igen have et nyt Navn, og det blev denne Gang »Hajen«.

⁶⁾ Stavet som angivet her.

Navnene paa Krydserne var mere vilkaarlige. At Sildefødingen »Fyen« (1882) fik dette Navn, kan forklares med, at den navnemæssigt skulde supplere de to dengang endnu eksisterende Træfregatter »Sjælland« og »Jylland«. Navnene »Valkyrien«, »Hekla«, »Gejser« og »Hejmdal« var alle Repriser.

Af mindre Fartøjer fik en Dampminebaad Navnet »Hjælperen« (1890) og en anden, der tillige skulde være Inspektionsskib, Navnet »Beskytteren« (1900). Et nyt Inspektionsskib til Island fik det til denne Tjeneste særdeles passende Navn »Islands Falk« (1906). Navnet til Mineskibet »Lossen« (1910), der var givet samtidig med de 6 nye Torpedobaades fra 1911, var ligesom disses fundet frem fra gamle Flaadelister. Inspektionsskibet »Absalon«, der indgik i Flaaden 1911, var det tidligere Vagerinspektionsskib »Løvenørn« (1877), der havde arvet den i 1908 udgaaede Panserskonnert »Absalon«s Navn.

Den første Undervandsbaad fik Navnet »Dykkeren« (1909) — et i Flaaden helt nyt og til en Ubaad velvalgt Navn. De følgende 6 Ubaade af A-Klassen fik gamle mytologiske Fregat- og Korvetnavne: »Havfruen«, »Havmanden«, »Thetis«, »Triton« (senere »2den April«), »Najaden« og »Nymfen«.⁷⁾ Ogsaa de følgende 5 Ubaade af B-Klassen og de 3 af C-Klassen fik i Hovedsagen mytologiske Navne efter gamle Orlogsskibe og Fregatter m. v.: »Ægir«, »Ran« (nyt Navn), »Triton«, »Galathea« og »Neptun« samt »Rota«, »Bellona« og »Flora«. D-Klassen fik ligeledes my-

⁷⁾ Navnet „Triton“ har i Flaadens nyere Historie haft en mærkværdig Skæbne. Da de Penge, som Kvindernes Forsvarsindsamling skaffede i 1913, skulde benyttes til en Ubaad, faldt Valget paa „Triton“, der derfor maatte have et mere nationalt klingende Navn — „2den April“. En senere Ubaad fik da Navnet „Triton“. Anden Gang dette Navn blev givet, men ikke benyttet, var, da i Efteraaret 1945 Købet af et Søsterskib til Korvetten „Thetis“, der allerede havde faaet Navnet „Triton“, blev annulleret.

tologiske, men helt nye Navne: »Daphne« og »Dryaden«. Man var nu kommet ind paa at anvende samme Forbogstav til Baade i samme Klasse, og denne praktiske Foranstaltning gentoges i H-Klassen: »Havmanden«, »Havfruen«, »Havkalen« og »Havhesten«.

Inspektionsskibe fra den første Verdenskrig og lige efter denne fik de mytologiske Navne: »Diana«, »Fenris« og »Fylla«. Til Tjeneste ved Grønland byggedes »Hvidbjørnen«, men da dette Skib var mindre egnet hertil, byttede det Tjeneste med det, som Navnet antyder, til de islandske Farvande oprindelig byggede Inspektionsskib »Ingolf«. Et Værkstedsskib for Ubaade fik det særdeles passende Navn »Henrik Gerner«. En heldig Flugt fra de tørre Tals Ørken var det at give Minekranerne 5 og 6 Navnene »Kvintus« og »Sixtus«.

Ved Navnegivning kan anvendes forskellige Systemer — f. Eks. det alfabetiske, hvor alle Skibe eller Baade i samme Klasse har Navne, der begynder med samme Forbogstav — eller Forstavelse. Det alfabetiske System kan være særdeles praktisk, men kan ogsaa, naar man er i Bekneb for Navne, føre til Uhyrligheder. Et andet System er det homogene, hvor alle Skibe eller Baade inden for samme Type eller samme Klasse gives ensartede Navne (Dyre-, Stjerne-, Bynavne o. lign.). Det siger sig selv, at en Sammenblanding af f. Eks. Dyrenavne, Stjernenavne, Sølheltenavne og mytologiske Navne indenfor samme Klasse vil virke uheldigt. Bedst er det naturligvis, hvis man kan passe det alfabetiske System ind i et homogent System.

En homogen Gruppe dannedes i sin Tid af »Glen-ten«, »Høgen« og »Ørnen«, medens derimod »Dragen«, »Hvalen« og »Laxen« var en heterogen Gruppe med Hensyn til Navnene. »Dragen« er et Fabeldyr — og Størrelsesforholdet mellem en Hval og en Laks giver et skævt Forhold, naar Gruppen kun bestaar af saa faa Enheder.

Efter Befrielsen overgik man til et helt nyt Navnesystem for vore Torpedobaade, idet man i Lighed med, hvad Tilfældet var flere Steder i Udlandet, gav disse Baade Søheltenavne (Enkeltnavne).

Alt i alt maa de Navne, der i Dag bæres af vor Flaades faa Enheder, siges at være gode og velvalgte.⁸⁾

Men inden Spørgsmaalet om et dansk Navn til »Tanga« tages op til Drøftelse, vil det imidlertid være af Interesse at undersøge vore vigtigste Skibsnavne lidt nærmere — og da især at gøre Rede for, fra hvilke Søkrige vore Søheltenavne stammer:

Svenskekrigene	Krige mod England (incl. »Freja«-Affæren)	Slesvigske Krige
Huitfeldt	Willemoes Bille Buhl Holm Krabbe Krieger	Hammer
1	6	1

Naar hertil kommer, at Navne som »Lougen« og »Freja« især har Tradition fra Kampe med Englænderne, kan man vel nok sige, at dette Tidsafsnit i vor Flaades Historie foreløbig er tilstrækkelig dækket, og at man ved kommende Navnegivning især bør hefte Opmærksomheden ved Navne fra de slesvigske Krige.

⁸⁾ Det eneste Navn, der falder udenfor de homogene Rammer, er »Thyra«. Naar vore Kuttere ellers har Navne som »Svanen«, »Maagen« og »Ternen«, passer »Thyra« kun daarligt i dette Selskab af Søfugle. Men det skal indrømmes, at det ikke vil være saa let at finde et passende Navn, saafremt man skal holde sig til Søfuglene. Navne som »Havørnen«, »Stormfuglen« eller »Søfuglen« er sikkert de bedste, der kunde tænkes anvendt her, medmindre man vilde ty til »Ørnen«, »Falken«, »Høgen« eller »Glenten«. Men disse Rovfuglenavne vil det dog være naturliggere at reservere til senere Brug. Navnet »Albatros« lyder ikke godt i bestemt Form, og »Teisten« synes for ringe en Fugl til at gaa i Spænd med »Svanen«. Det samme gælder »Vildanden«. »Hejren« har ikke nogen god Klang o. s. v.

Af saadanne Navne findes bl. a. følgende: »Jylland«, »Hekla«, »Helgoland«, »9. Maj« og »Suenson«.

De to første bæres af endnu eksisterende Skibe, men skulde vel nok alligevel kunne finde Anvendelse til »Tanga«, saafremt det maatte ønskes. Ogsaa »9de Maj« — i Analogi med »2den April« — vilde være anvendeligt, medens »Suenson« derimod ikke synes passende her.

Det bedste Forslag, saafremt man vil benytte et Navn fra Kampene om Sønderjylland, er dog utvivlsomt »Helgoland«. *Dette Navn fra vor sidste Søkamp burde ikke savnes mellem vore Skibsnavne.*

Som yderligere Motivering for dette Navn kan anføres:

1. »Tanga« er ligesom i sin Tid Panserskibet »Helgoland« Flaadens største Enhed.

2. »Tanga« synes som et tidligere tysk Skib netop velegnet til at bære dette Navn.

3. Ude i Verden har mange den Opfattelse, at Kampen ved Helgoland var en tysk-østrigsk Sejr. Dette er ikke uforstaaeligt, idet Navnet »Helgoland« i 1909 blev givet til et tysk Slagskib og i 1912 til en østrigsk Krydser — da det danske Panserskib »Helgoland« var gaaet ud af Sagaen. Selv vore Venner paa den anden Side Sundet lod sig i 1939 — i Anledning af 75-Aars Dagen for Kampen — forlede til at skrive om en tysk-østrigsk Sejr ved Helgoland og *anførte netop, at det tyske og det østrigske Skibsnavn var givet til Erindring om denne Sejr.* Dette turde vel tilstrækkeligt vise den store Betydning, som et Skibsnavn kan have udadtil!!!

Tanga er iøvrigt en By i det tidligere tyske Sydøstafrika — beliggende overfor Zansibar, som Tyskerne i 1890 byttede med Øen Helgoland, der fra 1814 havde været engelsk.

At give »Tanga« et Navn som »Ægir«, Neptun«,

»Mars« — ja, selv »Hjælperen« eller lignende vil under de nuværende Forhold, hvor Antallet af vore større Enheder er saa ringe, være at forspilde Chancen for at faa et virkelig godt Navn frem. Navnet »Henrik Gerner«, som ogsaa har været bragt i Forslag, er heller ikke godt. At give et tyskbygget Skib Navn efter vor Flaades store Bygmester synes mildest talt noget malplaceret.

Som Skibsnavn vil »Helgoland« ikke være Navnet paa en tysk Ø, men Navnet paa en dansk Søkamp. Iøvrigt har vi jo ogsaa i Dag andre »udenlandske« Navne i Flaaden — »Lougen« (Laagen) er en norsk Elv, »Hekla« er et islandsk Navn — og »Lindormen« er Vendens Vaaben.

Foruden saaledes at fremkomme med et Forslag til et Navn til »Tanga« synes det nærliggende at undersøge Muligheden for at finde egnede Navne til vore nummererede Enheder. Et *Navn* paa et Skib er noget andet og mere end et Nummer, som næppe kan virke videre ansporende og inspirerende paa en Besætning.

Det drejer sig her om vore Ubaade, de ex-tyske Torpedobaade, Motortorpedobaadene og Minestrygerne (MS- og MR-Baadene).

1. Ubaadene U 1—U 3.

Til disse vil det mellem vore tidligere Ubaads- og Torpedobaadsnavne være let at finde Navnegrupper, hvor det alfabetiske System indgaar i det homogene.

- | | |
|----------------|-------------|
| a. »Havmanden« | b. »Daphne« |
| »Havfruen« | »Dragen« |
| »Havhesten« | »Dryaden«. |

I Gruppe b kan om ønskes »Daphne« erstattes af »Delfinen«, idet denne da ikke skal opfattes som en Hvalart, men som det gamle Sindbillede paa Herredømmet over Havet.

c. »Najaden«
 »Nymfen«
 »Neptun«

d. »Springeren«
 »Spækhuggeren«
 »Sværdfisken«.

Men i Stedet for at vandre ad de kendte Stier, vilde det maaske være nok saa interessant at finde paa noget nyt og originalt, hvilket dog i dette Tilfælde vil være ensbetydende med noget gammelt og upaaagtet. I Gruppe e er foreslaaet »Datoer« for Søslag, hvoraf »2den April« allerede to Gange tidligere har været anvendt som Skibsnavn i Flaaden. Denne Tanke er saaledes langt fra ny. I Gruppe f findes gamle danske Skibsnavne, som alle har rig Tradition:

e. »1ste Juli«
 »2den April«
 »9de Maj«^{o)}

f. »Neptunus«
 »Nældebladet«
 »Wildmanden«.

I Gruppe f bør »Neptunus« indgaa med den lange Form i Stedet for »Neptun«. — Det er med Formen »Neptunus«, dette Navn optræder i de gamle Skibslister — sammen med »Nældebladet« og »Wildmanden«. Saafremt man maatte ønske samme Begyndelsesbogstav til alle tre Ubaade, kan i Stedet for »Wildmanden« foreslaas »Nordstjernen«, et Navn der i sin Tid ogsaa flere Gange er baaret af større Orlogsskibe, der var samtidige med »Neptunus« og »Nældebladet«. Det maa dog fastholdes, at »Wildmanden« er et bedre Navn til en Ubaad end »Nordstjernen«. Eller hvad mener man om:

g. »Dristigheden«
 »Mandigheden«
 »Tapperheden«.

Man vil sikkert hertil straks bemærke, at det er tidligere svenske Panserskibsnavne. Det er rigtigt — og

^{o)} De tre „Datonavne“ giver symbolsk og i chronologisk Orden vor Søkrigshistorie i en Nøddeskal: Svenskekrigene, Kampene mod England og de slesvigske Krige.

det er endda Navne, som allerede i 1780'erne anvendtes til svenske Linieskibe — forøvrigt sammen med Navne, som man forstaaeligt nok ikke senere genoplivede i Sverige, nemlig »Ömheten«, »Dygden« og »Försigtigheten«.¹⁰⁾ Det er derimod sikkert mindre kendt, at den danske Flaade i 1771 byggede en Del Bombardehukkerter, hvorimellem man finder Navnene: »Dristigheden«, »Modet«, »Mandigheden« og »Alvorligheden«. Man kan saaledes ikke indvende, at vi tager disse Navne fra Svenskerne — maaske bortset fra »Tapperheden«, der dog maa siges at ækvivalere ganske godt med »Modet«.¹¹⁾

Men at disse Navne vel næppe vil blive godtaget, viser tydeligt den »Angst«, som vi Danske i Dag nærer for at bevæge os blot en Millimeter ud over det jævne, medens man i andre Mariner — for blot at nævne nogle faa — har eller nylig har haft Navne som »Audacious«, »Furious«, »Arrogant«, »Invincible«, »Inflexible«, »Superb«, »Thunderer« og »Vengeance« (England) — »Audacieux«, »Fanfare«, »Gloire«, »Téméraire« og »Terrible« (Frankrig) — »Djerv«, »Dristig«, »Kjæk«, »Kvik« og »Trods« (Norge).

Da Sverige i 1940 købte 4 Jagere i Italien, gav man de to af dem Navnene »Romulus« og »Remus« som en Slags Artighed mod Italienerne.

¹⁰⁾ Ogsaa et Linieskib „Rättvisan“ (Retfærdighed) hørte til her. Det blev erobret af Russerne, der lod Navnet leve videre. Under den russisk-japanske Krig fandtes der saaledes et russisk Slagskib „Retwizan“ (som det stavedes i engelske og tyske Flaadekalendere). „Retwizan“ sænkedes i Port Arthur inden Kapitulationen, men Japanerne hævdede det og lod det senere indgaa i den japanske Flaade — dog under japansk Navn.

¹¹⁾ Det kan her nævnes, at den danske og den svenske Flaade igennem Tiderne adskillige Gange har „laant“ Navne hos hinanden. Tre svenske Ubaade fra 1914 — „Delfinen“, „Svärdfiskén“ og „Tumlaren“ — fik saaledes danske Torpedobaadsnavne fra 1911 og 1913, nogle Aar senere gentog det samme Laan sig med „Valrossen“, „Springaren“ og „Nordkaparen“. Til Gengæld laante vi i 1920 de tre svenske Ubaadsnavne „Draken“, „Valen“ og „Laxen“ til vore Torpedobaade.

Maaske vilde det være Umagen værd at undersøge, om vi paa lignende Maade gennem Navne til de tre Ubaade kunde hentyde til deres Oprindelse. Dette kunde f. Eks. ske ved at give dem Navne, der indeholder de nationale engelske Farver (R.A.F.-Farverne):

- h. »Blaahvalen«
- »Hvidfisken«
- »Rødhajen«.

2. *Ex lyske Torpedobaade T 4 og T 19.*

Navnene til disse Torpedobaade vil dels afhænge af deres fremtidige Anvendelse og dels af, om begge eller kun een Baad skal rekonstrueres. Saaframt kun een Baad sættes i Stand, vil det være naturligt at følge det hidtil anvendte Navnesystem med Søheltenavne (Enkeltnavne), og der kan da foreslaaes enten:

- a. »Tordenskjold«
- »Sehested« eller
- »Suenson«.

Skal de begge rekonstrueres, kan man enten fortsætte med Søheltenavne — som f. Eks. ovenfor — eller

- | | |
|----------------|---------------|
| b. »Trolle« | c. »Gabel« |
| »Tordenskjold« | »Gyldenløve«. |

For Gruppe c vil vel nok Navnenes Vellyd mere end Søheltenes Indsats veje til. Derimod maa Opmærksomheden henledes paa Admiral Sehesteds Navn. Han var ikke blot Søkadetkorpsets første Chef, men var som Flaadefører og Strateg den største, den danske Flaade havde i den store nordiske Krig, omend hans Navn fordunkles af Tordenskjolds — takket være dennes glimrende Enkeltprestationer.

Eller man kan bryde med Systemet og gaa over til et nyt som f. Eks.:

- d. »Valkyrien«
- »Vindhunden«.

3. *Motortorpedobaadene:*

Til disse bør fortrinsvis anvendes korte Navne — eventuelt i ubestemt Form, som Tilfældet er i Norge. Paa Grund af Baadenes Antal vil det være vanskeligt at faa det alfabetiske System indpasset — og saafremt der lægges Vægt paa Klangen af det enkelte Navn, hvilket vil være naturligt, vil det ogsaa være vanskeligt helt at føje sig efter det homogene System. Dette er dog saa vidt muligt tilstræbt ved at dele Navnene i to eller flere homogene Undergrupper:

a. (Enstavelses- ord — ubest. Form)	b. (Tostavelses- ord — best. Form)	c. (Bl. a. mete- orologiske Navne)
»Haj«	»Dragen«	»Brand«
»Hval«	»Hajen«	»Storm«
»Sæl«	»Hvalen«	»Trods«
»Stør«	»Sælen«	»Lyn«
»Hveps«	»Støren«	»Glimt«
»Ørn«	»Ørnen«	»Orkan«
»Høg«	»Høgen«	»Taifun«
»Falk«	»Falken«	»Cyklon«
»Ravn«	»Glenten«	»Komet«
»Grib«	»Gribben«	»Meteor«
d. (To- el. Fler- stavelsesord - ubest. Form)	e. (Hovedsagelig Enstavelses- ord)	f. (Alternativer til Grupperne a, c og e)
»Albatros«	»Brand«	»Snar«
»Kondor«	»Storm«	»Snu«
»Hermelin«	»Trods«	»Blink«
»Jaguar«	»Djærv«	»Ulv«
»Leopard«	»Dristig«	»Los«
»Tiger«	»Kæk«	»Maar«
»Panter«	»Kvik«	
»Skorpion«	»Hvas«	
»Moskito«	»Snild«	
»Cobra«	»Grum«	

ad a. Hovedsagelig Navne paa tidligere norske Torpedobaade — dels Havdyr og Fisk og dels Rovfugle. Det eneste Navn, der her falder udenfor Homogeniteten, er »Hveps«, men alle Navne er dog taget fra Dyreriget. Hvor vanskeligt det er i Dag at vælge danske Skibsnavne, vil ses af, at Navne som f. Eks. »Bi«, »Brems« eller »Myg« kun daarligt kan tænkes anvendt her. I Norge har man haft en Torpedobaad »Myg« — og i andre Mariner findes eller fandtes der saa vel Bier som Bremser og Myrer, Faarekyllinger og Græshopper — men den Slags Navne kunde absolut ikke gaa hos os.

En Sammenligning mellem Grupperne a og b vil vise, hvor meget mere Klang, der er i den korte, ubestemte Form. Skønt den blidere, bestemte Form maa ske nok i Almindelighed passer bedre til det danske Naturel, vil den ubestemte, korte og koncise Form dog sikkert rent umiddelbart være at foretrække netop til Motortorpedobaade.

ad b. Alle Navne er gamle Skibsnavne, og med Undtagelse af »Falken« og »Gribben« har de tillige været Torpedobaadsnavne.

ad c. De fire første Navne er tidligere norske Torpedobaadsnavne og nuværende Navne paa norske Motortorpedobaade. De følgende har været anvendt paa lignende Maade i Sverige og andre Lande. Enkelte Navne — f. Eks. »Cometen« — kan findes i gamle danske Flaadelister.

ad d. Med Hensyn til den ubestemte Form henvises til Bemærkningerne til Gruppe a. — Alle denne Gruppes Navne er internationalt kendt og anvendt. Enkelte af dem kan findes i vore Flaadelister. Ønsket om en streng Homogenitet har heller ikke her kunnet opfyl-

des — men alle Navne er dog ligesom for Gruppe a's Vedkommende hentet fra Dyreriget.

ad e. Denne Gruppe indeholder til Dels et andet Udvalg af tidligere og nuværende norske Torpedobaadsnavne. Det samme gælder for de under f anførte Alternativer.

Saaframt man ikke ønsker at anvende helt de samme Navne som i den norske Marine, hvilket under de raadende Forhold maaske kunde tænkes at give Anledning til Misforstaaelser i Meldinger o. lign., vil Gruppe d — og eventuelt Gruppe b — være at foretrække.

4. *Ministryger (9 MS-Baade).*

Til Ministrygerne, der naturligvis ikke kan gøre Krav paa saa »gode« Navne som Torpedobaade og Ubaade, kan passende foreslaas:

Geografiske Navne,
Stjernenavne,
Mytologiske Navne.

Her vil det for de mytologiske Navnes Vedkommen-
de i rigt Maal være muligt at genoplive gamle Skibs-
navne, der i sin Tid oprindelig blev givet til Fregatter
og Korvetter og senere til Ubaade. Selv om det maaske
er en Slags Deklassering af disse Navne, har mange af
dem dog saa megen Tradition, at de ikke burde for-
svinde fra Flaadelisterne.¹²⁾

¹²⁾ Paa Grund af de efterhaanden færre og færre store Skibe selv i Stormagternes Flaader har det for at bevare de gode, vellydende og traditionsrige Skibsnavne i vid Udstrækning været nødvendigt at foretage en saadan „Deklassering“ af Skibsnavnene. Adskillige engelske Slagskibsnavne fra første Verdenskrig anvendes saaledes nu som Krydsernavne (bl. a. „Ajax“, „Superb“ og „Swiftsure“), medens Krydsernavne benyttes til Jagere o. s. v. En Overgang fremkaldte det en vis Kritik, men selv de argeste Modstandere indrømmer nu, at det er bedre at bevare de gode Navne — end slet ikke at bruge dem.

- a. (Ønavne med Endelsen holm)
- »Bastholm«
 - »Birkholm«
 - »Egholm«
 - »Ertholm«
 - »Græsholm«
 - »Hirsholm«
 - »Korsholm«
 - »Lindholm«
 - »Saltholm«
- b. (Navne paa Øer, Halv-øer o. lign.)
- »Als« (»Sorte Sara«)
 - »Hjelm«
 - »Anholt«
 - »Fur«
 - »Vresen«
 - »Gjøl«
 - »Stevns«
 - »Gjerrild«
 - »Agger«
- c. (Stjernenavne)
- »Capella« (»Sorte Sara«)
 - »Castor«
 - »Pollux«
 - »Orion«
 - »Rigel«
 - »Sirius«
 - »Spica«
 - »Vega«
 - »Vesta«
- d. (Gamle Skibsnavne, klassisk mytologiske)
- »Bellona« (Sorte Sara«)
 - »Ceres«
 - »Diana«
 - »Flora«
 - »Fønix«
 - »Fortuna«
 - »Iris«
 - »Neptun«
 - »Triton«¹³⁾
- e. (Gamle Skibsnavne, hovedsagelig nordisk mytologiske)
- »Allart« (»Sorte Sara«)
 - »Fama«
 - »Fenris«
 - »Fylla«
 - »Hertha«
 - »Ran«
 - »Rota«
 - »Saga«¹⁴⁾
 - »Ægir«

¹³⁾ Ældst af disse Navne er „Fortuna“, der forekom i 1500-Tallet, hvor en „Fortuna“ indgik i Herluf Trolles Flaade. Ogsaa „Fønix“ og „Neptun“ er Navne med rig Tradition. „Iris“ er ikke et Blomsternavn, men Navnet paa en græsk Gudinde, Gudernes Budbringerske (Symbol: Regnbuen). En Fregat „Iris“ var 1799—1800 paa Togt til Ostindien.

¹⁴⁾ Saga (s: Seerske) er et Tilnavn til Odins Hustru Frigg i hendes Egenskab af at kende Skæbnen og Fremtiden.

f. (Nordisk mytologiske	»Fenja«
Navne, ikke tidligere	»Menja«
anvendt i Flaaden)	»Munin«
»Blenda« (»Sorte Sara«)	»Hugin«
»Fylgia«	»Svava«
»Garm«	»Vidar«

Til Gruppe c kan der findes talrige Alternativer (»Astra«, »Saturn«, »Polaris«, »Perseus« o. s. v.). En Del af Navnene i Gruppe f har været anvendt i den svenske Flaade.

MS 1 fik som bekendt Tilnavnet »Sorte Sara«, da den laa i Agersø Havn den 29. August 1943 og blev tjæret sort inden Afgang til Sverige. Ved en eventuel Navnegivning af MS-Baadene burde det overvejes, om man ikke som en Slags Honnør for dens Sverigesfærd kunde give den dette Navn. Selv om det vilde bryde Grupperne b til f's Homogenitet, burde man se bort herfra.¹⁵⁾ Det vilde derved være muligt blandt vore Skibsnavne at faa eet, der havde Tilknytning til det lyseste Minde fra den 29. August, og det paa en Maade, der baade vil være original og passende til det danske Lune.

5. *Minestrygere (14 MR-Baade).*

a. (Ønavne med Endelsen -ø)	»Livø«
	»Lyø«
»Askø«	»Læsø«
»Bjørnø«	»Romsø«
»Bogø«	»Omø«
»Fanø«	»Tunø«
»Fejø«	»Venø«
»Hjørnø«	»Vejrø«

¹⁵⁾ Jfr. det analoge Tilfælde med Navneskiftet fra „Triton“ til „2. April“, hvor Homogeniteten af særlige Grunde blev brudt for at faa et specielt Navn frem.

b. (Genoplivelse af Kanonbaadsnavne fra 1860)

»Aarøsund«

»Alssund«

»Baagø«

»Barsø«

»Brandso«

»Egernsund«

(»Ekensund«)

»Fænø«

»Gjennerfjord«

»Hejlsminde«

»Helgenæs«

»Lyø«

»Snoghøj«

»Trelidenæs«

»Ærø«

c. (Sammensætning af 14 gamle Skibsnavne fra Grupperne 4 d, 4 e og event. 4 f)

d. (Stjernenavne fra 4 c suppleret op til et Antal af 14)

I Gruppe a er Navnene valgt, saa der kan undgaas Forveksling, hvilket der vilde være Mulighed for ved f. Eks. at sammenstille Navne som Bogø, Sprogø og Raagø, Vejro og Ærø, Fanø og Fænø o. lign.

Til Afslutning skal der gives en kort Vurdering af de vigtigste Kategorier af Skibsnavne.

I. *Stjernenavne* rangerer kun nogle faa Grader over Numre. De vil som Regel ikke »sige« Besætningerne noget, men er de velklingende, hvad de fleste jo er, vil det altid tiltale en Orlogsgast mere at være paa et Skib med et Navn end paa en nummereret Enhed. Stjernenavne har kun været meget lidt anvendt i Flaa-den — og da kun i dansk Form som f. Eks. »Nordstjernen«. Navne paa meteorologiske Fænomener rangerer nogenlunde lige med Stjernenavne — dog vil de som Regel være mere »forstaaelige«.

Stjernenavne bør kun anvendes til de mindste Skibsklasser som f. Eks. smaa Minestrygere.

II. *Geografiske Navne* kan have den Fordel, at de — bl. a. ved Adoption — kan skabe en vis Tilknytning mellem Befolkningen og det paagældende Skibs Besætning. Dette gælder vel hovedsagelig Bynavne. Geografiske Navne har dog som Regel ikke den samme Klang som Navne fra de andre Kategorier og virker næppe heller saa inspirerende som disse. Nogle vil være aldeles umulige.

Geografiske Navne — og da især Navne paa større Landsdele — er rigt repræsenterede i vore gamle Flaadelister. Muligheden for Forveksling mellem Skibsnavnet og dets geografiske Ophav maa naturligvis tages med i Overvejelserne ved en saadan Navnegivning, men hidtil synes der dog ikke at have været Eksempler derpaa.

Geografiske Navne kan — som det hidtil er vist i denne Artikel — finde Anvendelse indenfor saa godt som alle Skibsklasser — Motortorpedobaade og Ubaa- de dog undtaget, men Reglen: »Jo større Skib, desto større Landsdels Navn« maa naturligvis overholdes. NB: Dette viser ogsaa tydeligt, at »Helgoland« i sin Tid — hverken herhjemme, i Tyskland eller Østrig — blev brugt som geografisk Navn, men som *historisk*.

III. *Dyrenavne* vil — saafremt de repræsenterer Dyr, der er kendt for Kraft og Styrke eller Kløgt og Hurtighed — være særdeles velegnede. Og da især Navne paa Havdyr og Rovdyr samt Fugle. De er let forstaaelige saa vel for Besætningerne som for den civile Befolkning, der hører eller ser disse Navne. Dyrenavne findes allerede i vore ældste Flaadelister. Mange af disse kunde dog være noget egenartede som f. Eks. »Koen«, »Pelicanen«, »Strutz«, »Eselen« og »Markatten«. Ofte var Dyrenavnet sammenstillet med et Adjektiv — »Cronet Fisk«, »Den blaa Due«, »Røde Løve«. I saa Fald kunde det være et Vaaben, Skibet

var opkaldt efter (jfr. Artiklen »Det danske Rigsvaaben og Flaadens gamle Skibsnavne« i Tidsskriftets Majhefte 1949).

Dyrenavne har været anvendt til alle Skibstyper — til større Skibe dog kun i ældre Tid. En vis Overensstemmelse maa der være mellem Dyret og det Skib, der bærer dets Navn. Fuglenavne bør saaledes ikke anvendes til Ubaade. (Det er dog sket enkelte Steder i Udlandet!)

IV. *Mytologiske Navne* vil ligesom Dyrenavne være velegnede, saafremt der er Klang over dem, og saafremt det Væsen, som Navnet repræsenterer er kendt for Kraft og Styrke eller Kløgt. Adskillige vil dog næppe være kendt af Almenheden, og i saa Fald bæres Navnet kun oppe af sin Vellyd og eventuelt sin Tradition. De mytologiske Navne hører til de ældste i vore Flaadelister sammen med en Del bibelske Navne som f. Eks. »Samson«, »David«, »Engelen«, »Jonas«, »Gabriel«, »Josva« o. s. v. Allerede i 1500-Tallet fandtes der »hedenske« Navne som »Mercurius«, »Fortuna«, »Venus«, »Hector« og »Hercules«. Hertil hører ogsaa Navne paa overnaturlige Væsener fra Folkesagn og Overtro — som f. Eks. Havmænd og Havfruer. I 1600-Tallet og i Begyndelsen af 1700-Tallet gik de klassisk-mytologiske Navne imidlertid noget paa Retur, men efter Paavirkning fra Frankrig blussede de atter op sidst i 1700-Tallet, og først nu kom tillige Navne fra den nordiske Mytologi paa Mode — paavirket af Tidens Digtning og Sværmeri for Nordens Oldtid — jfr. Ewald og senere Oehlenschläger. Sammen med Navne fra Folkesagnene slog saa vel den nordiske som den klassiske Gudeverdens Navne saa fast Rod i vore Flaadelister — jfr. »Havfruen«, »Hejmdal«, »Rota« og »Galathea« — at de nu maa siges at høre hjemme her.

Mytologiske Navne kan anvendes indenfor *alle* Skibsklasser — afpasset efter den paagældende Gud-

doms Rang og Betydning og Skibets Størrelse. Det vil dog sikkert være rigtigt at udvise en vis Tilbageholdenhed ved disse Navnes Anvendelse, og nu kun benytte dem til mindre Enheder, da deres nationale Værdi ikke er stor — for de klassiske Navnes Vedkommende lig Nul. I hvert Fald bør man saa vidt muligt kun benytte Navne, der bæres oppe af Tradition.

V. *Søheltenavnenes* Brugbarhed er naturligvis først og fremmest afhængig af den Indsats, som den paa-gældende har gjort i Søkrigshistorien. Men — desværre maaske — kan man heller ikke se bort fra, at selve Navnets Klang og Vellyd spiller en stor Rolle. Navne som »Willemoes« og »Huitfeldt« er saaledes ideelle. Derimod vilde man sikkert være mere betænkelig ved at opkalde Skibe efter Lassen og Jessen, der dog ikke kan ringeagtes som Søhelte. Det er ikke alene sen-Navnene, der er vanskelige at anvende, ogsaa »Schrödersee« vilde i Dag savne den rette Klang. Til Gengæld er der talrige Navne med god Klang — som f. Eks. tidligere nævnt Gabel og Gyldenløve — der næppe bør røres, før mere værdige Navne er bragt i Anvendelse. I Udlandet har man i mange Tilfælde, hvor et Navn vanskeligt kunde staa alene, tilføjet den paagældendes Grad — »Amiral Sénes«, »Enseigne Henry« eller hvad mener man om »Mecanicien-principal Lestin«. — Det var en fransk Jager fra den første Verdenskrig. Herhjemme vilde vi vel i saa Tilfælde foretrække Fornavn plus Efternavn. Principielt maa Søheltenavne siges at være ideelle som Skibsnavne. Ogsaa Navne paa Personer, der paa anden Maade end gennem Kampe og Sejre har gjort sig fortjente til at hædres af Søværnet, hører hjemme her, omend disse Navne vel næppe kan siges at have den samme inciterende Virkning som Navnet paa en af hele Nationen æret og agtet Søhelt. Af saadanne Skibsnavne har vi herhjemme haft »Henrik Gerner« og »Vitus Bering«.

Søheltenavne bør i saa vid Udstrækning som muligt benyttes til alle *egentlige* Krigsskibe — Ubaade og Motortorpedobaade dog undtaget.

VI. *Nationale og historiske Navne* er af samme Karakter som Søheltenavne. Til denne Kategori kan af nuværende Navne kun henregnes »Holger Danske« og »Niels Ebbesen« samt »Dannebrog« — af ældre Navne især »Absalon« og »Esbern Snare«, »2den April« og »Helgoland«.

De nationale og historiske Skibsnavne er saaledes ikke særlig rigt repræsenteret og burde sikkert — i hvert Fald for de maritime Navnes Vedkommende — gives en meget mere fremtrædende Plads især blandt de større og betydeligere Skibe d. v. s. egentlige Krigsskibe saa vel som Skole- og Hjælpeskibe.

I andre Mariner har man til Tider haft saa mange Enheder, at man i sin Fortvivelse maatte gribe til at give Blomsternavne, Navne paa Danse, Indsøer, Bugter, Floder, Væddeløbsheste og andre for Orlogsskibe mere eller mindre absurde Navne — blot for at faa Navne nok. Man kan vist trygt sige, at saa mange Skibe faar vi aldrig. Tværtimod vil det hos os være saadan, at vi altid vil have for faa Skibe til alle de anvendelige Navne, der staar til vor Raadighed. Vi har derfor Lov til at være baade kritiske og kræsne.

Og vi har Lov at haabe, at danske Skibe nu og i Fremtiden ikke alene vil vise vort Flag, men at de ogsaa alt efter den Størrelse og Betydning, de har, gennem deres Navne vil fortælle, at vi har en maritim Tradition og en Søkrigshistorie, som vi kan — og *vil* — være bekendt.

H.M.S. »Implacable« ved Hangö 1808.

Af orlogskaptajn E. J. Saabye.

Da København for kort tid siden havde besøg af hangarskibet »Implacable«, var der flere, som med forbavselse læste indskriften »Hangö 1808« på listen over »battle honours«. Næppe mange erindrer — hvis de overhovedet har vidst det — hvad der foregik, og da den affære, som indskriften hentyder til, er yderst dramatisk, synes jeg, den bør kendes af dette tidskrifts læsere.

Oplysningerne er tilvejebragt af Lieutenant-commander Porter, R. N.

I 1808 indgik H.M.S. »Implacable« i den eskadre som under admiral Sir James Saumarez's kommando blev sendt til Østersøen for i samarbejde med den svenske flåde at operere mod Russerne. Admiralen førte sit flag i »Victory«, og »Implacable« førtes af Captain Thomas Byam Martin.

Enheder af Saumarez's eskadre deltog også i flere kampe i de danske farvande.

Den 20. august sluttede kontreadmiral Sir Samuel Hood sig med »Centaur« og »Implacable« til den svenske flåde, og den 25. observeredes den russiske flåde. Skønt denne bestod af 23 linieskibe, 3 50-kanonskibe, 8 fregatter, 2 brigger og 2 slupper, optog den svensk-britiske eskadre straks forfølgelsen med 12 linieskibe og 5 fregatter.

Jagten blev et hårdt kryds med alle sejl sat, og de

engelske skibe, som var kobberforhudede, kom snart langt foran for deres allierede. Ved solnedgang var »Centaur« og »Inplacable« ca. 5 sømil til luvart af Svenskerne, og afstanden øgedes i løbet af natten til 10 sømil.

Tidligt om morgenen den 26. august havde »Inplacable« taget luven fra »Centaur«, men da Capt. Byam Martin intet signal modtog om at indtage sin plads agten for flagskibet, forcerede han frem for at afskære det russiske linieskib »Sevolod«, som var kommet i læ af den russiske linie.

Det var Captain Byam Martins hensigt at bringe det fjendtlige skib til kamp, og efter at have stagvendt nogle gange passerede »Inplacable« tæt agten om »Sevolod« og gav det en bredside paa pistolskuds afstand. »Inplacable« stagvendte nu i fjendens kølvand og arbejdede sig op på »Sevolod«s læ låring, faldt af og gav atter Russerne det glatte lag — denne gang med så stor virkning at fjenden strøg sit flag. Captain Byam Martin beordrede en båd i vandet for at sætte prise-mandskab over i »Sevolod«, men det viste sig, at ingen af »Inplacables« fartøjer var sødygtige.

Den russiske admiral Hanickoff kom nu til undsætning, og da afstanden til russerne hurtigt mindskedes, beordrede admiral Hood »Inplacable« til at afbryde kampen for at undgå overmagten.

»Inplacable« havde på dette tidspunkt lidt en del skade, bl. a. var mesanmasten gennemskudt og truede med at gå over bord. Ved glimrende indsats fra skibets tømrere og søfolk fik man i løbet af $\frac{1}{2}$ time masten forstøttet så godt, at Captain Byam Martin kunne melde, at han aller var kampdygtig.

Admiral Hanickoff sendte nu en fregat til bugsering af »Sevolod«; da »Centaur« nærmede sig, lod fregatten dog slæberen gaa og stod ned mod den russiske

hovedflåde. Da denne var kommet sikkert til ankers på Rogerswick red, sendte den russiske admiral både ud for at slæbe »Sevolod« ind i sikkerhed under eskadrens kanoner.

Men »Centaurs« raske indgriben forhindrede dette; admiral Hood løb klods langs Russerens styrbords side, idet hans kanoner skød ind gennem »Sevolod«s porte med stor virkning.

»Sevolods« bovspryd ragede ind i »Centaurs« mesanrig og knækkede. »Centaurs« næstkommanderende, captajn Webley, og skibets master entrede op i mesanvantet og surrede »Sevolods« bovspryd fast der i den hensigt at slæbe det fjendtlige skib bort på denne måde. Chefen for »Sevolod«, kommandør Roudneff, forhindrede dog dette ved at lade et anker falde, hvorved begge skibe svajede rundt og kom på grund — »Centaur« med stævnen mod landgrunden.

Begge skibes besætninger forsøgte entring uden resultat. »Implacable« var nu atter nået op, og dette bevirkede, at »Sevolod« strøg sit flag for anden gang.

Captain Byam Martin indså straks, hvor alvorlig situationen var for flagskibet med den fjendtlige flåde indenfor et langt kanonskuds afstand og tilsyneladende i færd med at lette igen. Han udførte nu en manøvre, som er uovertruffen i præcision og dristighed. Han løb »Implacable« i vinden og lod begge ankre falde, hvorpå han stak så meget på ankertovene, at skibet sakkede ned mod »Centaur«, indtil de to skibes hakkebrætter var så nær ved hinanden, at Captain Byam Martin kunne benytte mesanbommen som en bro, idet han holdt balancen ved at tage fat i flagfaldene. Efter at have nået »Centaurs« skanse meldte han sig til admiral Hood.

Der blev straks ført svære trosser gennem kanonportene i begge skibes »gunroom« og fastgjort inden-

bords, således at skibenes agterspejle lå an mod hinanden. Derefter blev der hevet hjem på »Implacables« ankre, hvorved »Centaur« kom vel fri af grunden. Begge skibe ankrede nu med spring på ankertovet, åbne kanonporte og alt klar til kamp. — Russerne vovede ikke at angribe de to skibe, som delvis var dækket af landgrunden, og som mod det frie farvand viste deres bredsider lige så truende som et søfort.

Englænderne fik ro til at føre fanger og sårede bort fra »Sevolod«, hvorpå den — efter flere forgæves forsøg på at bringe den flot — blev stukket i brand. Da »Sevolod« nogen tid efter sprang i luften, lettede de britiske skibe uden uheld og forenede sig med deres allierede.

Man forstår efter denne beretning, at det er med fuld ret, at hangarskibet »Implacable«s tavle over »battle honours« bærer indskriften: Hangö 1808.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

U. S. A.

Vedr. den øverste organisation af U. S. forsvar.

Under the Joint Chiefs of Staff sorterer i øjeblikket visse kommandoer, der afhængig af deres karakter m. m. er under kommando af officerer fra hær, flåde eller luftvåben.

I øjeblikket omfatter disse kommandoer følgende:

Alaska: Chef — Lieutenant General William Kepner, U. S. Air Force.

Caribbean: Chef — Lieutenant General W. H. H. Morris, U. S. Army.

European: Chef — General Thomas T. Handy, U. S. Army.

Pacific: Chef — Admiral Arthur W. Radford, U. S. Navy.

Far East Command: Chef — General of the Army Douglas Mac Arthur, der samtidig er Supreme Commander Allied Powers.

Atlantic: Chef — Admiral W. M. Fechteler, U. S. Navy.

East Atlantic and Mediterranean: Chef — Admiral R. L. Conolly, U. S. Navy.

Hertil føjes nu fra 1. oktober en ny »Joint Command«, benævnt: *U. C. Northeast Command* og med Major General Lyman P. Whitten, U. S. Air Force, som chef.

Ifølge oplysninger fra Defense Department er denne nye »Joint Command« oprettet med det formål at koordinere den administrative og operative ledelse af U. S. styrker i dette område.

Generalmajor Whiten får hovedkvarter i Pepperrell, Air Force Base, Newfoundland.

(A.N.A.F., 23. sept. 50) Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i september 1950.

- The American Ephemeris and Nautical Almanac for the Year 1950. Index. 632 s. Wash. 1948. 4^o. Ska.
- Orman, L. M.: Electronic Navigation. Ill. Glossary. Index. 222 s. U. S. A. 1950. 8^o. H.
- Lovette, L. P.: Naval Customs, Traditions and Usage. Ill. Index. 404 s. U. S. A. 1939. 8^o. H.
- Lewis, Ch. L.: Admiral de Grasse and American Independence. Ill. Kort. Index. Noter. Litt.fort. 404 s. U. S. A. 1945. 8^o. H.
- Evans, S. H.: The United States Coast Guard 1790—1915. (With a Postscript: 1915—1949). Ill. Index. 228 s. U. S. A. 1949. 8^o. H.
- Clay, L. D.: Decision in Germany. Ill. Index. Chronology. Footnotes. 522 s. Lond. 1950. 8^o. H.
- Ergo: Sveriges Ödestimma år 195x då Ryssland tog Sverige. 203 s. Sthlm. 1950. 8^o. H.
- Muus, F. B.: Ingen tænder et Lys... 207 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Manwaring, G. E. og Dobrée, B.: The Floating Republic. An Account of the Mutinies at Spithead and the Nore in 1797. Ill. Index. App. Notes. 299 s. Edinb. 1935. 8^o. H.
- Milne, Th. F.: This World and That. An autobiography of a diver. Ill. 234 s. Rochester 1934. 8^o. H.
- A discourse upon the true character of our late proceedings in the Baltic. Comprising a few cursory remarks upon His Majesty's declarations of Sept. 25 and Dec. 18, 1807. 108 s. Lond. 1808. 8^o. H.
- Aston, G. G.: Letters on amphibious wars. Kort Index. 372 s. Lond. 1911. 8^o. H.
- Low, A. M.: The submarine at war. Ill. 220 s. Lond. 1941. 8^o. H.
- Sommerville, B.: Commodore Anson's Voyage into the South Seas and around the World. Ill. Kort. 317 s. Lond. 1934. 8^o. H.
- Keble Chatterton, E.: Q-ships and their story. Ill. Index. 276 s. Lond. 1923. 8^o. H.
- Fighting the U-Boats. Ill. Index. 216 s. Lond. 1942. 8^o. H.
- Beresford, Lord Ch. og Wilson, H. W.: Nelson and his times. Ill. 232 s. Lond. u. å. 4^o. H.
- Smithsonian Inst. War Background Studies. No's: 2, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20. Ill. Kort. Wash. 1942/44. 8^o. H.

Indtryk fra U. S. Navy.

Af kaptajnløjtnant J. Nielsen.

Efter en rejse til De Forenede Stater med besøg på forskellige skoler og etablissementer efterkommer forfatteren herved redaktørens ønske om en artikel om nogle indtryk.

U.S. Navy omfatter en række distrikter, hvoraf de, der ligger i selve de Forenede Stater, er gengivet på fig. 1. Foruden disse er der Cuba, Panama, Hawaji og Alaska. Et par distrikter har intet nummer, The Potomac River Naval Command og Severn River Naval Command, der begge ligger i Washingtonområdet og kun er små af areal, men i hvilke områder, der er betydningsfulde »Navy activities«, af hvilke de væsentligste er »Navy Department«, der ikke er underlagt distriktchefen, The Naval Receiving Station, The Naval Gun Factory, Naval Barracks Arlington, U.S. Naval Academy, Annapolis m. m. Begge floddistrikterne ligger på vestsiden af den n-s-gående Chesapeake Bay (staten Virginia), der skærmes mod Atlanterhavet af en 350 km lang halvø. — Ved dens s-lige indsejling ligger den største flådebase på østkysten, Norfolk-Portsmouth, hovedbase for atlantehavsflåden, sædvanligvis kaldet Norfolk, i virkeligheden bestående af to byer Norfolk og Portsmouth hver på sin side af Elizabeth River med den store havn Hampton Road. Lige overfor ved Yorkflodens udløb i Chesapeakebugten ligger værftet Newport News, lidt læn-

gere oppe ad denne flod Yorktown, der er kendt fra 1776; den har nu mineskoler m. m. I Norfolkområdet findes mange andre marinestationer, skoler, lufthavne m. m. De kendteste er Naval Amphibious Base og Air Defence Training Center, der ligger på en af US' største badestrande ved Atlanterhavet, Virginia Beach. U.S. Navy har således mange vigtige stationer beliggende ved Chesapeakebugten med de tilløbende floder, der afgiver et ulal af naturlige havne, er isfri og uden tidevand. Det omgivende land er dog relativt lavt, og der er varmt og fugtigt om sommeren, hvad der vel egentlig ikke bør forundre, da bugten ligger på samme bredde som Sicilien og Nordafrika. På »the old bay» sejler, trods alle tænkelige moderne trafiklinier mellem kystbyerne, stadig gamle floddampere, der passerer smukke historiske steder — f. eks. Mount Vernon på bredden af Potomac, der var i Washingtonslægtens eje siden 1670'erne — og der er også en livlig trafik af lystsejlere og sportsfiskere, der som bekendt findes i stort antal.

Hensigten med denne artikel var imidlertid at oplyse lidt om personel og uddannelse i U.S. Navy for at give et bidrag til læserens opfattelse af de med moderne søkrigsvåben forbundne personel- og uddannelsesproblemer. Det er formentlig ret sandsynligt, at betydelige udviklinger vil finde sted på disse områder i vort søværn i den nærmeste fremtid, og da den rigtige løsning på langt sigt måske vil medføre en diskontinuitet i de vante baner eller indførelse af helt nye retningslinier, har forfatteren medtaget indtryk og oplysninger, der måske vil synes af fjern interesse for vore forhold.

U.S.N. består af »the Operating Forces» og til støtte for disse »the Navy Department», som er »executive», og »the Shore Establishment». Chief of Naval Opera-



Fig. 1.

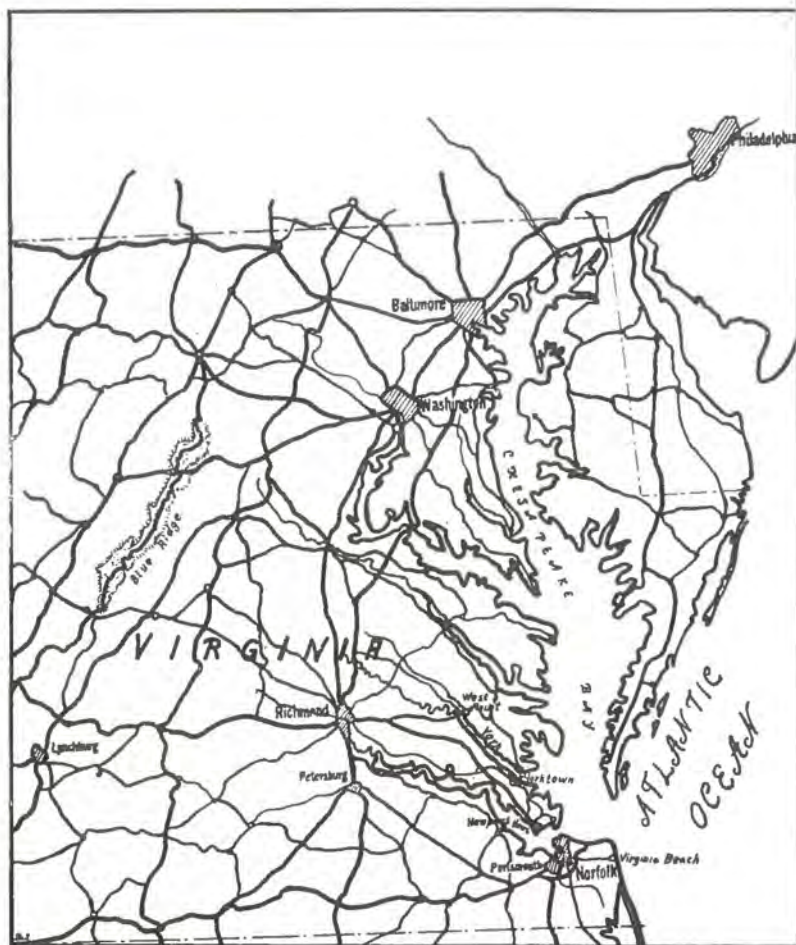


Fig. 2.

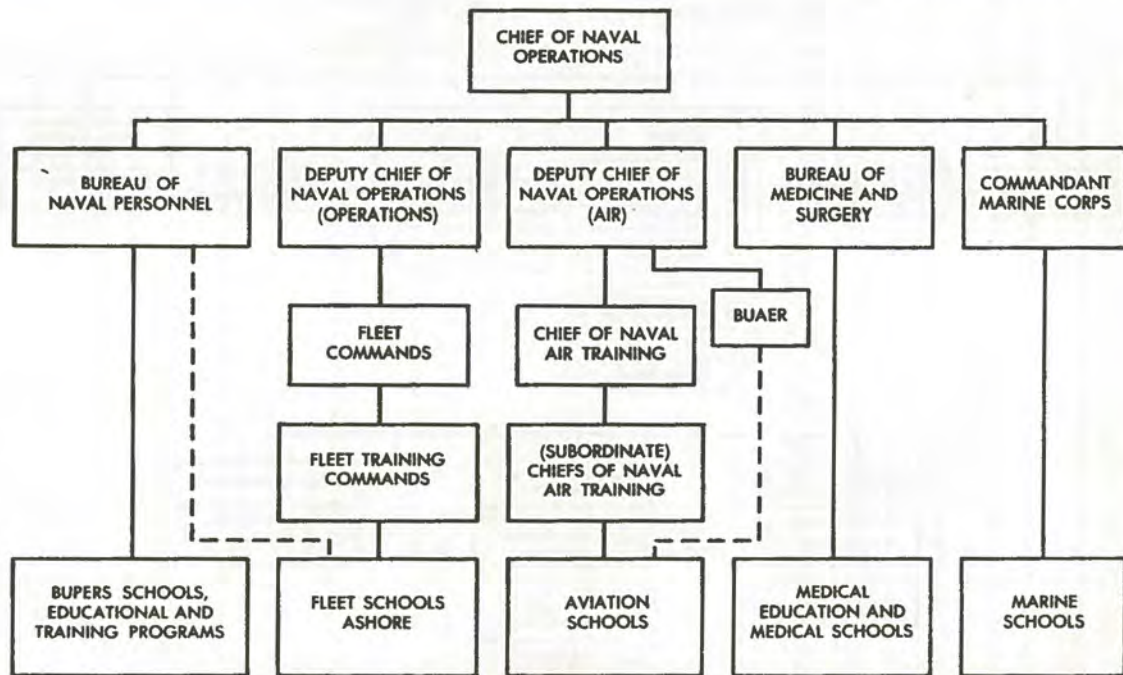
tion — CNO — skal i henhold til Navy Regulations »command the operating forces and be responsible to the Secretary of the Navy for their use, including, but not limited to, their training, readiness and preparation for war, and plans therefor«. Endvidere skal han »coordinate and direct the efforts of the bureaus and offices of the Navy Department as may be necessary to effectuate availability and distribution of the personnel and materiel required for the Operating Forces where and when they are needed«. Den herved givne autoritet har han for uddannelse af personellet effektueret på flg. måde (se fig. 3): Bureau of Naval Personnel er side om side med Bureau of Medicine and Surgery og Commandant Marine Corps ansvarlige hver for sit område for den *individuelle* grund- og tekniske uddannelse, medens al flyveruddannelse er underlagt the Deputy Chief of Naval Operations (Air). Den samlede uddannelse af skibsbesætninger eller grupper deraf er the Deputy Chief of Naval Operations (Operations) ansvarlig for. Som det vil fremgå af fig. 3, støttes flådeskolerne af Bupers (Bureau of Naval Personnel), medens den operative kontrol udøves gennem flådecheferne. Iøvrigt er alle skoler og »training activities« ledede, administrativt som operativt, efter retningslinier, der ikke blot er godkendt af CNO, men også af flådecheferne.

Bupers har således ansvaret for den individuelle uddannelse af det egentlige flådepersonel, grunduddannelse og teknisk uddannelse, der er grundlaget for avancement for »enlisted« personel. Dette er kun en del af Bupers uddannelsesprogram, der desuden omfatter officer training, funktionel training, samt officer candidate og naval reserve training. Disse vil blive omtalt senere. Bupers detaljerede organisation er det ikke nødvendig at kende for at få et helhedsbillede af ud-

dannelsesorganisationen; visse dele er gengivet på fig. 4, hvoraf det fremgår, at Ass. Chiefs of Naval Personnel for Records, Plans, Personnel Control og Training and Welfare alle har indflydelse på uddannelsen. The Research Division udfører mangeartede arbejder af forskningsmæssig karakter, såsom angivelse af metoder til udvælgelse og klassificering af personel, statistiske beregninger, fastsættelse af krav til advancement, metoder til prøve af personellels standard, overslag vedr. nødvendigt personel af de forskellige brancher o. s. v. Training Division er delt i to grene, som vist på fig. 5, Standard and Curriculum Branch, der i hovedsagen udvikler hvordan der skal undervises, og Field Administration Branch, der bestemmer, hvad der skal undervises i.

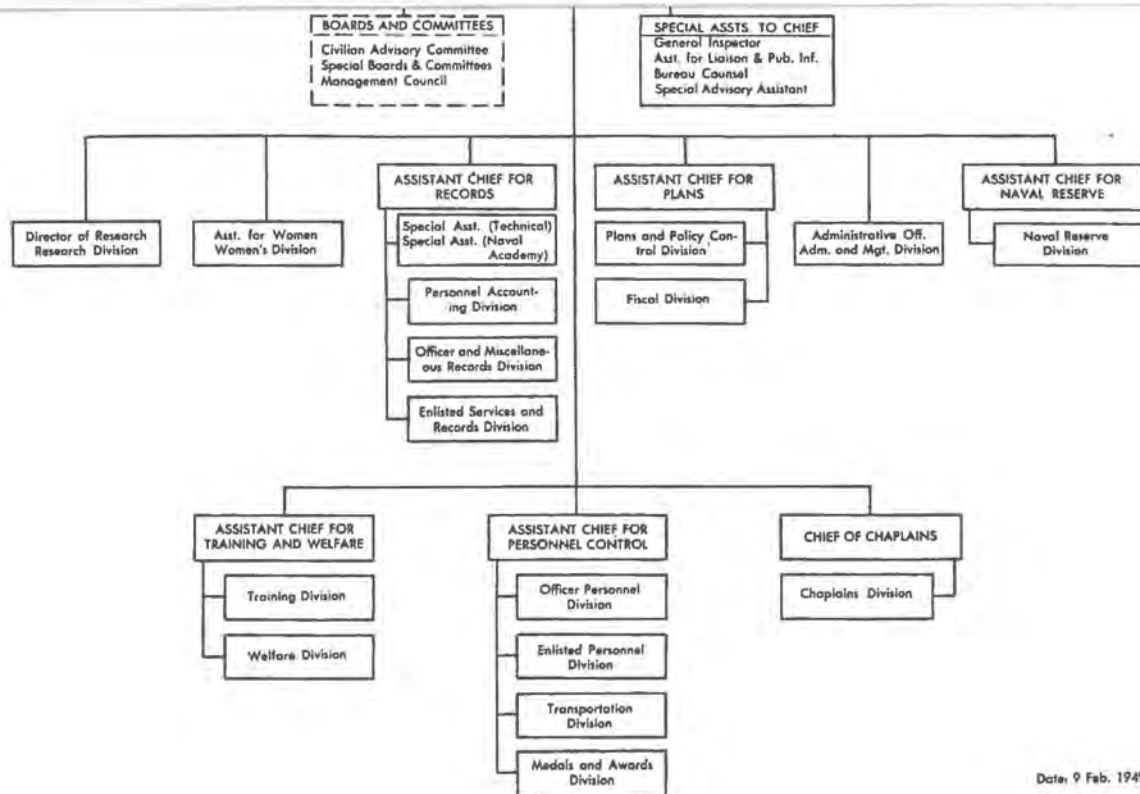
Officer Candidate Training og Naval Reserve Training vil ikke blive omtalt i denne artikel. Functional Training, som ikke skal forveksles med Fleet Schools Ashore, der som nævnt ledes af flådecheferne, omfatter forskellige specialopgaver, der kræver såvel individuel som gruppeuddannelse, og oftest for officerer og enlisted på samme skole, eksempelvis havneforsvar, bombe- og mineuskadeliggørelse, bjærgning samt minetrig, der ikke sorterer under flådeoperationer.

Al undervisning i U.S.N. er i alle faser fra planlægning og organisation til administration og tilsyn gennemført efter videnskabeligt begrundede retningslinier, som er udfærdiget af 3 professorer fra George Washington universitetet i en håndbog med titlen School Administration, principles and procedures. Den enkelte skoles underlægningsforhold er i almindelighed delt på følgende måde: man skelner mellem »operational« eller »military chain«, som CNO udøver gennem distriktchefen, og »logistic chain«, der udøves gennem Bureaus, som tidligere anført. Denne logistic



NOTE: For overskuelighedens skyld er de tekniske afdelinger, såsom BuShips, BuOrd m. fl. udeladt.

Fig. 3.



Date: 9 Feb. 1949

Fig. 4.

chain har selvsagt nogle forbindelser til siden: Bureau of Aeronautics, of Ordnance, of Ships, of Supplies and Accounts, of Yards and Docks, samt Judge Advocate General og Chief of Naval Research har alle en betydelig indflydelse på uddannelse af personellet indenfor deres gren af tjenesten, lige såvel som det meget specialiserede personel, som sorterer under »Office of CNO«, Hydrographic Office, Naval Intelligence m.m. uddannes efter retningslinier, givne af deres egne afdelinger. Denne indflydelse på uddannelsen — Technical Control — udgør sammen med Management Control og Coordination Control den førnævnte logistic chain.

For Fleet Schools Ashore udøves som nævnt Operational Control af CNO gennem flådecheferne, medens logistics support ydes af Bupers.

Enlisted Training er den mest omfattende af Bupers, Training Division, Field Administration Branch' opgaver. Det faste personel gennemgår fra antagelsen og klassifikationen som »recruit« en kontinuerlig uddannelse, der er karakteristisk ved de høje tekniske krav, der stilles for at blive forfremmet. Fig. 6 viser den »strøm«, manden følger i sin karriere. Efter eksercerskole går ca. 50 % direkte til praktisk tjeneste om bord, medens ca. 20 % går til kl. »A« skolerne, som er grundskoler for teknisk uddannelse for overfladeskibspersonel. Det er som oftest inden for de mest krævende brancher som »electronics«, der rekrutteres af studenter, at man sender personellet på skole straks, for at de ikke skal glemme skoleuddannelsen. Også om bord har manden imidlertid mulighed for at erhverve sig den tekniske dygtighed, der er en af forudsætningerne for advancement, selv om mulighederne ikke er så gode som på skolerne i land, men til gengæld har han bedre muligheder for at erhverve sig de

resterende kundskaber, som forudsættes inden et *avancement*, »general requirements« for den nye »rate« og »practical factors in an operating situation«.

Pilene på figuren viser, at befalingsmanden sendes fra skibene til skolerne og tilbage igen, sædvanligvis til samme skib, som anbefalede hans uddannelse, således at man der om bord får nytte af den. Inden for visse brancher sker hele uddannelsen om bord, det gælder matroskorpset og vagtmandskab f. eks. (ikke M. C.).

Som bekendt er det karakteristiske ved personellens anvendelse om bord betjeningen af efterhånden mere og mere kompliceret materiel som et integrerende led i et »system« (system operation), f. eks. et våben-system, d. v. s. al den apparatur, der hører med til våbnets betjening, asdic, A-U-ildledning, fjernbevægelse af A-U-raketrammer f. eks., eller centralsigte med a-radar, ildledning med fjernbevægelse af kanoner o. s. v. Systemet er efterhånden en enhed, der kræver et mindstemål af egentligt betjeningspersonel, d. v. s. eksercitsmæssigt trænet personel til betjening af håndgreb, som ikke har eller skal have nogen egentlig forståelse af det, der er »inden i kassen«, endsige kunne reparere indmaden, hvis den brækker ned. I almindelighed kan man måske sige, at der også under den nye tingenes tilstand vil forekomme to betjeningsområder om bord: anvendelsen af materiellet, som fortsat i alle tilfælde skal kunne ske til materiellets maksimale ydeevne, og udbedring af opståede skader, som af praktiske grunde ikke kan påregnes udført i fuld udstrækning om bord. Vedligeholdelse af materiellet kan faktisk udføres under begge områder. I U.S.N., som i andre flåder, der opererer på de store have, medfører tenderskibe specialister og reparationsmateriel i en sådan udstrækning, at så godt som alle tænkelige repa-

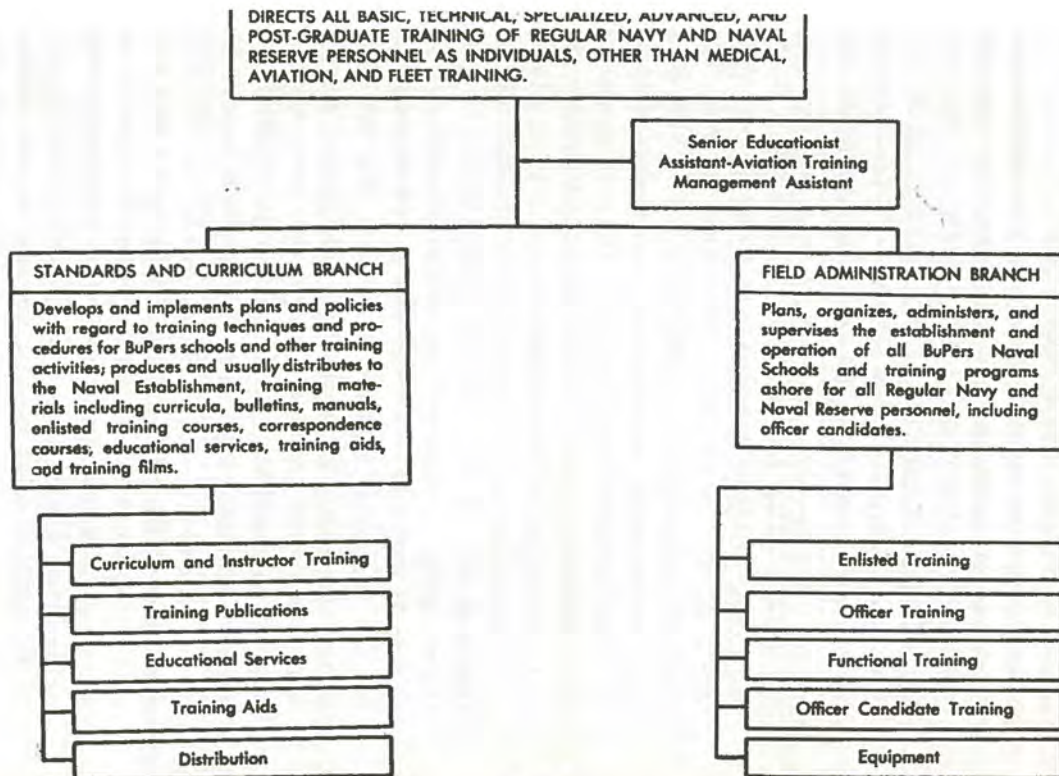


Fig. 5.

rationer kan udføres ved disse skibes foranstaltning. Værkstederne i flådebaserne foretager hovedeftersyn og i visse situationer også reparationer.

Personellet om bord er ikke delt i en betjeningsmæssig og en »teknisk« kategori, ligeså lidt som uddannelsen normalt tilsigter dette. U.S.N. er i den heldige situation at have 100 % fast personel, og det tilstræbes at uddanne alle som teknikere. Det skal forstås således, at den enkelte mand inden for sit område kan betjene sine håndhjul under klart skib og desuden, når noget brækker ned, afhængig af sin grad, selv udbedre fejl, idet han kan udføre fejlfinding (trouble-shooting) og udskifte dele, eller, hvis han ikke har den fulde uddannelse på posten, eller fejlen kræver et håndværksmæssigt indgreb, give en fornuftig melding til rette vedkommende, d. v. s. til den gruppe af fuldt uddannet personel, der må optræde som patrouille, når der p. gr. af manglende personel ikke er mindst een mand af denne kategori til hvert apparat. Idealet regnes at være, at hver mand er såvel tekniker som betjener, hvilket kræver en lang uddannelsesetid, hovedsagelig på grund af den tekniske del. Det økonomiske tab ved den lange uddannelse opvejes dog helt eller delvis ved færre betjeningsfejl, der kræver reparation, og mindre krav til personel om bord, idet det tekniske personel ikke længere er overskydende, men har en post under klart skib. I en periode som under anden verdenskrig, da U.S.N. gennemgik en storstilet udvikling, måtte man ty til personelgrupper med kortere uddannelsesetid, da man selvsagt ikke havde reserver af fuldt uddannet personel til i mange tilfælde nyt materiel. Under disse forhold kunne man kun give en forholdsvis ringe teknisk uddannelse, der således mere måtte grunde sig i eksercitsmæssig betjening. Tendensen er nu igen mere i den tekniske retning.

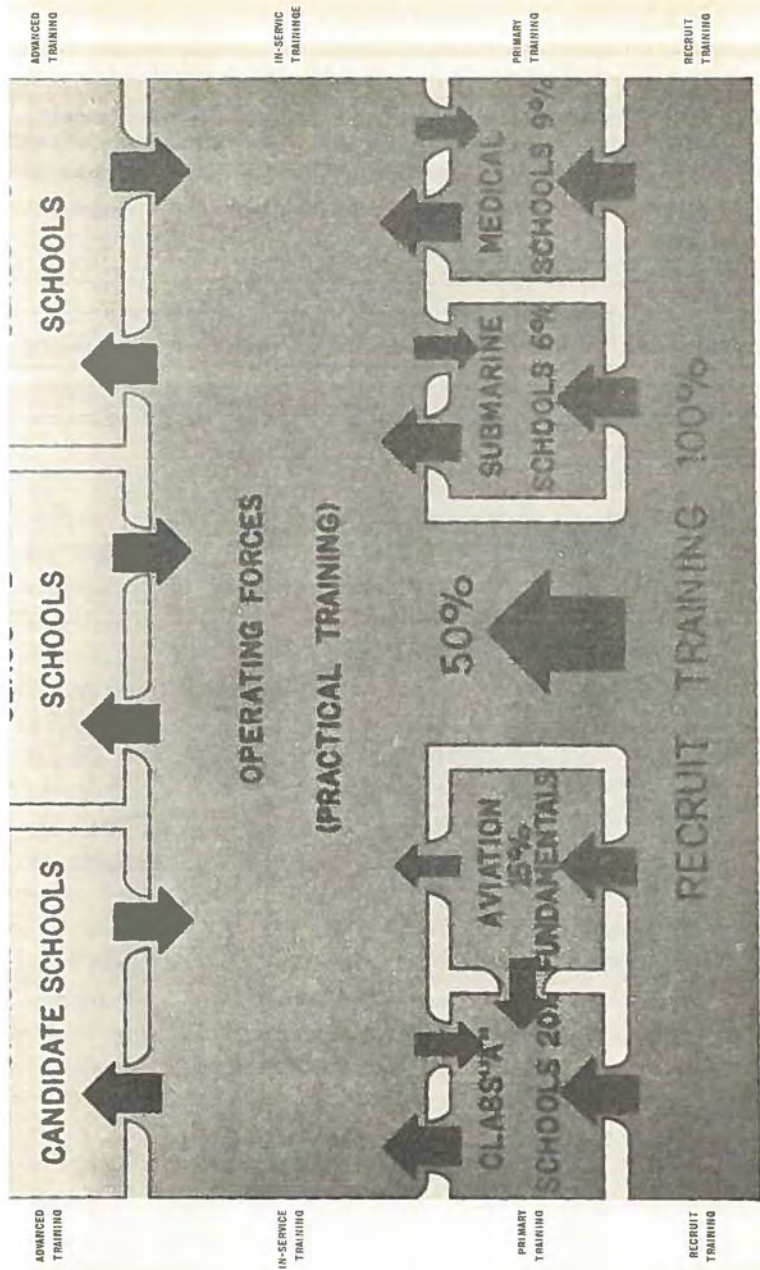


Fig. 6.

»Enlisted« personels over 60 forskellige korps af fast personel, reserve og frivilligt reservepersonel modtager undervisning eller tager del i øvelser flere tusind forskellige steder i selve staterne. Af de egentlige skoler for liniepersonellet, kl. A, B og C findes 17, der hver omfatter et antal klasser indenfor forskellige grupper af korps. I nogle korps undervises i kl. A, B og C, i andre kun i B og (eller) C. Klasseundervisningen er sammenhængende med kvalifikationerne til avancement til »petty officer« af tredje, anden og første grad, samt »chief petty officer« — og har dermed relation til hyren.

Undervisningsformen er præget af den grundige planlægning og organisation, og ikke mindst af undervisningsmidler (training aids), der er udfærdiget på grundlag af videnskabelig forskning. Instruktøren arbejder efter en »lesson plan«, der fortæller i detaljer time efter time, hvad der skal gennemgås, hvordan det skal gennemgås, og hvad der skal bruges dertil. Ind imellem udleveres der »study guides« til retledning af elevernes selvstudium og »check sheets« som en art kontrol. For hver del af et kursus besvares en serie eksamensspørgsmål ved understregning af allerede givne svar, hvorefter kun eet er helt rigtigt. Metoden er handig og giver mulighed for at kontrollere, i hvor høj grad eleven har tilegnet sig stoffet.

I afslutningen i næste nummer af tidsskriftet omtales officersundervisningen og endelig flådeuddannelsen (Fleet Operational Training).

(sluttes).

Om den aerologisk-meteorologiske sikkerhedstjeneste over den nordlige del af Atlanterhavet.

Ved orlogskaptajn M. Lorck.

I. Vejrskibene i Atlanterhavet.

Før 1936 fremskaffedes vejrobservationer fra søen næsten udelukkende af frivillige observatorer i handelsskibe bortset fra sådanne, som modtoges fra et relativt ringe antal krigsfartøjer. Disse observationer var, selvom de var yderst værdifulde for den, der skulle give vejruddsigten, nødvendigvis ret begrænsede som sådanne og mere eller mindre unøjagtige, hvad positionen angik.

Eftersom flyvning over oceanerne blev en mulighed, man måtte regne med, blev det klart for enhver, at mere detaljerede oplysninger end dem, man indhøstede fra frivillige observatorer i skibe under gang, blev nødvendige for at kunne forsyne meteorologer og flyvepersonel med nøjagtige oplysninger om vejrforholdene på søen både ved havets overflade og i den højere liggende atmosfære.

I 1936—37 sendte det engelske meteorologiske institut en meteorolog ombord i en fragtdamper, der foretog adskillige rejser på handelsruter i det nordlige Atlanterhav og opnåede derved at få en regelmæssig række specielle vejrobservationer, dog foreløbig som et eksperiment. Skyhøjde- og højdevind-observationer blev ligeledes anstillet i dette skib ved hjælp af pilotballoner.

I 1937—39 udrustede den franske regering handels-skibet «Carimare» som et stationært vejrskib i det nordlige Atlanterhav. Der blev foretaget vellykkede observationer af forholdene i de øvre luftlag ved hjælp af radiosonde og observationer af vejrforholdene ved havets overflade. Resultaterne heraf udsendtes pr. radio. I samme tidsrum havde tyskerne 2 skibe udrustet, det ene i det nordlige Atlanterhav, det andet i det sydlige Atlanterhav. I disse udførtes lignende opgaver til støtte for deres transoceaniske luftruter.

Det engelske meteorologiske institut undersøgte mulighederne for at udruste et skib specielt egnel til sådant arbejde i sommeren 1939. Krigen 1939—45 gjorde imidlertid ende på denne aktivitet, og i krigens første del opnåedes kun vejrobservationer i oceanerne fra krigsskibe og luftfartøjer. Som krigen skred frem, benyttede begge de stridende parter forskellige metoder til tilvejebringelse af vejrobservationer fra oceanerne til eget brug. I krigens sidste del anvendte de engelske og amerikanske myndigheder som følge af det store antal allierede luftfartøjer, der regelmæssigt krydsede Atlanten, et antal mindre krigsskibe som stationære vejrskibe i dette ocean. Da krigen sluttede, blev de sømilitære vejrskibe gradvis inddraget, og observationer blev endnu en gang kun opnåelige gennem observerende handelsskibe. Man blev imidlertid klar over, at sådanne observationer ikke var tilstrækkelige, og tidligt i 1946 blev der af den internationale meteorologiske organisations (IMO) direktørkonference på et møde i London vedtaget en resolution, der gik ud på oprettelsen af stationære vejrskibe i visse oceanområder.

Kort tid herefter vedtog PICA O*) en lignende resolution i Dublin. Under et møde i London for medlems-

*) Provisional International Civil Aviation Organization.

staterne under PICAO enedes man om, at der ialt skulle oprettes 13 ocean-vejrskibe (OWS) i det nordlige Atlanterhav i juli 1947. PICAO-overenskomsten omfattede følgende nationer: United States, Canada, Frankrig, Holland, Belgien, Norge, Sverige, Storbritannien, Irland, Danmark, Island, Portugal og Spanien. Man enedes om at fordele stationerne således:

U. S.	7
Canada og U. S.	1
Frankrig	1
England (U. K.)	2
Norge, Sverige og U. K.	1
Holland og Belgien	1

Island gik med til at betale en årlig sum. Det bestemtes endvidere, at Portugal, Danmark og Island allerede ved opretholdelsen af vejrstationerne på henholdsvis Azorerne, Grønland og Island ydede tilstrækkeligt bidrag til ovennævnte overenskomst.

Det bestemtes, at man gennemsnitligt ville behøve mindst to skibe for at opretholde en oceanvejrskibstation. Skibenes minimums-størrelse ansloges rundt regnet til 1300 tons i displacement med en længde på ca. 200 fod og af en passende type til anvendelse i det nordlige Atlanterhav. (Ang. skibenes positioner, se skema A).

Vejrskibets opgaver skulle omfatte:

a. Meteorologiske observationer omfattende:

1. Fuldstændige overfladeobservationer fra skib, herunder specielle observationer af meteorologiske fænomener og af vigtige vejrforandringer.
2. Højdevindobservationer.
3. Observationer i højere luftlag af temperatur, lufttryk og fugtighed.

Skema A.

VEJRSKIBE

Før reduktionen			Efter reduktionen		
A	U. S. A.	$\begin{cases} 62^{\circ} 00' \text{ n} \\ 33^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$	A	U. S. A. og Holland	samme pos.
B	U. S. A. og Canada	$\begin{cases} 56^{\circ} 30' \text{ n} \\ 51^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$	B	U. S. A. og Canada	samme pos.
C	U. S. A.	$\begin{cases} 51^{\circ} 45' \text{ n} \\ 35^{\circ} 30' \text{ w} \end{cases}$	C	U. S. A.	$\begin{cases} 52^{\circ} 45' \text{ n} \\ 35^{\circ} 30' \text{ w} \end{cases}$
D	U. S. A.	$\begin{cases} 45^{\circ} 00' \text{ n} \\ 45^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$	D	U. S. A.	$\begin{cases} 44^{\circ} 00' \text{ n} \\ 41^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$
E	U. S. A.	$\begin{cases} 34^{\circ} 00' \text{ n} \\ 52^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$	E	U. S. A.	$\begin{cases} 35^{\circ} 00' \text{ n} \\ 48^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$
F	U. S. A.	$\begin{cases} 35^{\circ} 30' \text{ n} \\ 40^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$			
G	U. S. A.	$\begin{cases} 46^{\circ} 00' \text{ n} \\ 29^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$			
H	U. S. A.	$\begin{cases} 36^{\circ} 00' \text{ n} \\ 70^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$	H	U. S. A.	samme pos.
*) I	U. K.	$\begin{cases} 60^{\circ} 00' \text{ n} \\ 20^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$	*) I	U. K.	$\begin{cases} 59^{\circ} 00' \text{ n} \\ 19^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$
*) J	U. K.	$\begin{cases} 53^{\circ} 50' \text{ n} \\ 18^{\circ} 40' \text{ w} \end{cases}$	*) J	U. K. — 5 afløsn. af Holland årlig	$\begin{cases} 52^{\circ} 30' \text{ n} \\ 20^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$
K	Holland og Belgien	$\begin{cases} 47^{\circ} 00' \text{ n} \\ 15^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$	K	Frankrig + 2 afl. af Holland årlig	$\begin{cases} 45^{\circ} 00' \text{ n} \\ 16^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$
L	Frankrig	$\begin{cases} 39^{\circ} 00' \text{ n} \\ 17^{\circ} 00' \text{ w} \end{cases}$			
**) M	U. K., Sverige og Norge	$\begin{cases} 66^{\circ} 00' \text{ n} \\ 2^{\circ} 00' \text{ e} \end{cases}$	**) M	Norge, Belgien, Sverige og Danmark	samme pos.

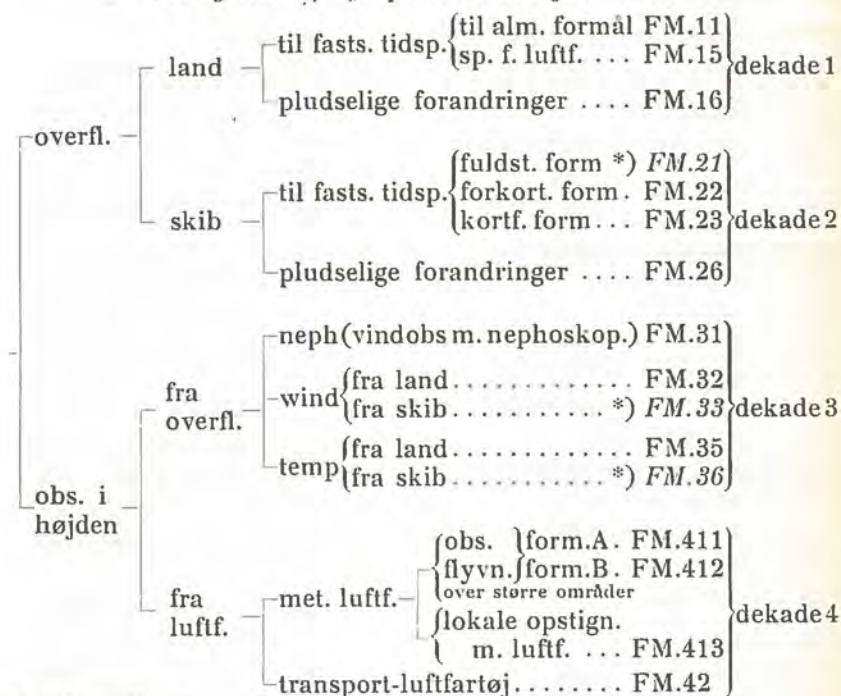
*) I (»Item«) og J (»Jig«): »Weather Watcher«, »Weather Observer«, »Weather Recorder« og »Weather Explorer«.

**) M (»Mike«) »Polarfront« I og II ex. »Saxifrage« og ex. »Bryony«.

Land	Skibstype	Længde i fod	Depl. i t
U. K. og Norge	»Flower-class« korvetter	205	1.340
U. S. A.	Coastguard cutters	327	2.585
		311	2.432
		255	1.913
Frankrig	Fregatter	278	2.200
Holland	Fregatter	287	2.300
Canada	Fregatter	301	1.445

Skema B.

FM-system af synoptiske meldinger.



WS-observationer

21: SHIP YQL_aL_aL_a L_oL_oL_oGG Nddff VVwwW PPPTT
 NhC_LhC_MC_H d_sv_sapp
 (8N_sCh_sh_s) (9SpSpSp_{sp}) (OT_sT_sT_dT_d) (ldwdwP_wH_w)
 Ice(c₂KD_ire)

33: PILOT SHIP YQL_aL_aL_a L_oL_oL_oGG Oddff Hddff Hddff etc.

36: TEMP SHIP YQL_aL_aL_a L_oL_oL_oGG P_oP_oP_oT_oT_o
 T_{do}T_{do}T_{xo}x₁x₂ (^o_d_od_of_of_o)
 P₁P₁h₁h₁h₁ T₁T₁T_{d1}T_{d1}T_{x1} (^o_d₁d₁f₁f₁)
 etc.

perne i parentes udelades undertiden.

Symbolforklaring:

Y: Ugedagens lb. nr.

Q: Jordoktant

$L_a L_n L_n$: Bredde i grader og tiendedel gr.

$L_o L_o L_o$: Længde i grader og tiendedel gr.

GG: Obs-tid, GMT.

N: Totale skydække i ottendedele

dd: Vindretning retv. i tiere af grader

ff: Vindhastighed i knob

VV: horizontal sigtbarhed

ww: nuværende vejr

W: foregående vejr

PPP: Tryk i hele og tiendedele mb

TT: Lufttemperatur i hele grader

N_h : Skydække i ottendedele, hvis højde svarer til højden h

h: Skyhøjde over basis (lave skyer)

C_L : Arten af lave skyer

C_M : Arten af mellemhøje skyer

C_H : Arten af høje skyer

d_s : Skibets kurs

v_s : Skibets fart

a: Barografkurvens form

pp: Barometertendens

8: }
9: } kodecifre
0: }
1: }

$T_s T_s$: Diff. mell. luftens og søens temp.

$T_d T_d$: Dugpunktstemp. v/ overfl.

c_2 : Isens art

K: Besejlingsforhold

D_j : Pejling til isgrænsen

r: Afstand til isgrænsen

e: Isgrænsens orientering

N_s : Skydække i ottendedele af et vigtigt skylag

C: Arten af disse skyer

$h_s h_s$: Højde af skyer, til hvilke N ferer

$S_p S_p S_p S_p$: Specielle fænomener

$d_w d_w$: Søens retning (hvorfra søen kommer)

P_w : Bølgeperiode

H_w : Middelmax. af bølgehøjden

H: Højden i enheder på 300 m over havets overfl. (mean sea level)

$P_o P_o P_o$: Tryk på havoverfl. i hele

$T_o T_o$: Lufttemp. i hele grader ved overfladen

$T_{do} T_{do}$: Dugpunktstemp. i hele grader ved havoverfladen

T_{xo} : Decimaler på $T_o T_o$ og $T_{do} T_{do}$

x_1 : Angiver måleenheder (højde, i f. m. og vindretn.)

x_2 : Angiver hvorvidt vindgrupper er medtaget eller ej

$d_o d_o d_o$: Vindretn. retv. i grader ved havoverfladen (000—360)

$f_o f_o$: Vindhastighed i knob ved havoverfladen

$P_1 P_1$: Tryk i tiere af mb i første (ste) trykniveau, der måles.

$T_1 T_1$: Lufttemp. i hele grader, svarende til $P_1 P_1$

$T_{d1} T_{d1}$: Dugpunktstemp. i hele grader svarende til $P_1 P_1$

T_{x1} : Decimaler på $T_1 T_1$ og $T_{d1} T_{d1}$

$d_1 d_1 d_1$: Vindretning, retv. i tiere af grader svarende til $P_1 P_1$ (000—360)

$f_1 f_1$: Vindhastighed i knob, svarende til $P_1 P_1$

4. I tilslutning hertil retransmission af observationer fra visse handelsskibe og andre vejrskibe pr. radio.
- b. Eftersøgnings- og redningsforetagender.
- c. Navigationshjælp til luftfartøjer under flyvning.
- d. Oceanografiske og andre videnskabelige observationer i så vid udstrækning, som de er praktisk gennemførlige.

Ad a. 1. Observationerne udsendes 8 gange i døgnet, nemlig hver tredie time, regnet fra kl. 0000 gmt. De udsendes efter symboler, der findes i kode FM. 21. (se skema B). Udvalgte (selected) skibe benytter også denne kode til deres udsendelser og sender som regel grupperne 1 til 7 incl. plus gruppe 10 samt isgruppen under isforekomst (havis).

Ad a. 2. Højdevindobservationer udsendes af OWS til de meteorologiske standardtider 0000, 0600, 1200 og 1800 gmt. efter kode FM. 33, (se skema B). Disse observationer foretages ved radarmetoder i forbindelse med pilotballoner, der er forsynet med reflektorer.

Ad a. 3. Observationer af denne art udsendes af OWS mindst 2 gange i døgnet, nemlig kl. 0300 og 1500 gmt. (evt. også til mellemtiderne 0900 og 2100 gmt.). Her-til benyttes radiosonder. En sådan udsendelse har kodeform FM. 36, (se skema B). En nærmere omtale af disse observationer vil fremkomme i et efterfølgende nummer af tidsskriftet.

Ad b. For at kunne komme nødstedte skibe og luftfartøjer til hjælp vil OWS blive forsynet med den fornødne udrustning hertil. Dette medfører en udrust-

ning af specielle redningsbåde og andet livredningsudstyr, radar og specielt radioudstyr, omfattende radiofyr, på hvilke luftfartøjer kan indflyve sig og nødlande tilstrækkeligt tæt til, at redningsforetagende vil kunne effektueres.

Ad. c. Til navigationshjælp for luftfartøjer under flyvning kræves specielle radiofyr, som vil blive installeret ombord.

Oprettelsen af disse vejrstationer vil ikke på nogen måde formindske betydningen af vejrobservationerne fra handelsskibene. Observationsnettet på oceanerne kan aldrig nærme sig den tæthed, som opnås af landstationer, men jo større tæthed her, desto lettere er meteorologen i stand til at forudsige kommende vejrforandringer.

Den engelske plan for iværksættelse af deres to stationer gik ud på at anvende 4 tidligere korvetter af «Flower»-klassen. Disse skibe er på ca. 200 fods længde, de er byggede efter en hvalfangers linier og har fuldstændt et displacement på ca. 1400 tons. De er oliefyrede, har enkeltskrue med en maksimumsfart på ca. 16 knob og økonomisk fart på 9 knob. De har ord for at være udmærkede søskibe, da de er blevet anvendt til konvojtjeneste og anden tjeneste i Atlanterhavet i al slags vejr under den sidste krig. De engelske OWS's besætninger består af civilt personel, og skibene administreres af meteorological office (MO).

Man går ud fra, at hvert af skibene tilbringer 27 døgn på søen, deraf 21 på stationen, efterfulgt af et ophold i havn på 15 dage, som benyttes til at give besætningen orlov, til nødvendige reparationer, oliefyldning og klargøring. Når skibene er på deres station, vil de så vidt muligt mere eller mindre ligge under-

drejet, og de skal altid være klar over deres position, som helst skal ligge indenfor et kvadrat med siden 10 sml. Dette sidste er ikke altid muligt, f. eks. under meget dårlige vejrforhold eller under udførelse af redningsforetagender. Dette forhindrer dem dog ikke i at passe den meteorologiske og navigatoriske tjeneste. Positioner indenfor et kvadrat med siden 210 sml. kan angives i forhold til den beordrede position ved hjælp af et særligt kvadratkort med underinddeling. Positionen kan angives i bogstaver horisontalt og vertikalt, og breddeangivelsen meddeles først.

Et luftfartøj, der begærer sin position, sætter sig først i forbindelse med OWS og forlanger en radarposition (radarfix), hvorpå radargasten eller den vagthavende officer søger i radar'en, indtil luftfartøjet er opfanget på radarskærmen og aflæser dets pejling og afstand. Denne gives så til luftfartøjet, enten ved hjælp af OWS's positionsbogstaver eller ved dets bredde og længde. Konstant vagt holdes ved radiotelefonen, men radaren holdes ikke uafbrudt gående, hvorfor et luftfartøj, der ønsker sin position, må give ti til femten minutters varsel til radarens klargøring.

Det engelske OWS »Jig« ligger på et meget lufttrafikeret strøg i Atlanterhavet, og »Weather Recorder« rapporterede på sin 16. rejse i løbet af de 21 dage, det lå på station, at have haft kontakt med 360 luftfartøjer, af hvilke 235 fik radarpositioner, for et enkelt vedkommende endog helt ud til en afstand af 185.000 yards.

Da der kun disponeres over eet sæt radar ombord, er OWS ikke i stand til at give luftfartøjer en position ved hjælp heraf, så længe radaren benyttes til »upper air«-observationer. OWS's fornemste funktion vil dog altid være den meteorologiske tjeneste, med mindre der bliver tale om et redningsforetagende.

I tilfælde hvor »radar-fixes« ikke er til rådighed, kan luftfartøjet assisteres af OWS's radiofyr.

Redningen af besætningen på det norske s. s. »Veni« fra OWS »Weather Recorder« den 11. november 1948 udførtes under yderst hasarderede omstændigheder. S. S. »Veni« rapporteredes først at være grundstødt på Tarran Rocks, men ved radar blev skibet lokaliseret på Balach Rocks ca. 20 sømil sydligere. Skibsførelsens rapport lød således under nærmelsen til vraget: »The night was pitch-black and the gale worse than ever. To make matters worse, terrific heavy rain kept blotting out the only navigational light, that of Dabh Artach. Full use was made of the radar and the echo-sounding machine«. Man nærmede sig vraget tilstrækkeligt til at foretage en redningsaktion. Hele besætningen på det grundstødte skib blev reddet, og rapporten slutter: »Without radar it would have been impossible to close the wreck«.

Som det bl. a. ses heraf er anvendelsen af radar meget omfattende og kan résumeres i følgende punkter:

1. Med det formål at følge et radar-mål, ophængt under en friballon, for at observere vindstyrke og vindretning i forskellige højder indtil mindst 40.000 feet.
2. For at assistere ved navigationen af luftfartøjer, der passerer stationen.
3. Til hjælp ved lokaliseringen af luftfartøjer eller overfladefartøjer, der begærer assistance.
4. Til at afværge kollision mod vejrskibet i tilfælde af usigthart vejr.
5. Til hjælp for OWS's egen navigation fra og til dets oprindelige station.
6. I begrænset omfang til brug ved lokalisering af uvejr eller fronter.

Efter indbydelse af ICAO*) åbnedes i London den 20. april 1949 en konference angående vejrskibsstationer. Repræsentanter fra følgende lande deltog i konferencen: Belgien, Canada, Danmark, Frankrig, Holland, Island, Irland, Mexico, Norge, Portugal, Sverige, United Kingdom og U.S.A. Repræsentanter fra IMO deltog som observatører.

Konferencens formål var at tage stationsplanen, således som den havde taget form i 1946, op til en nærmere prøvelse, for at undersøge, om det ville være praktisk gennemførligt at reducere stationsantallet — og samtidig hermed nå frem til eventuelle forbedringer og forenklinger af denne plan. I en så stort anlagt plan var det åbenbart, at økonomiske problemer spillede en væsentlig rolle derved, at vejrskibene jo er meget kostbare i drift.

Endskønt 13 stationer ud fra et meteorologisk synspunkt ikke kunne siges at være for meget, anså man, i betragtning af de noget anstrengte finansielle forhold, at det ville være forsvarligt at reducere stationsantallet fra 13 til 10. En yderligere reduktion ville imidlertid ikke være tilrådelig, da stationsnettet i så fald ville blive altfor spredt.

Som et resultat af denne reduktion var en vis omplacering af stationerne nødvendig, ligesom den nye plan også medførte en ændring for enkelte vejrskibes vedkommende med hensyn til deres fordeling på de respektive nationer. På skema A er de oprindelige og de nuværende OWS-stationer opført. Det ses deraf, at de tidligere stationer G. og L. forsvinder og at E. og F. er slået sammen til een station E. (U.S.A.). Frankrig overgår fra L. til K. Belgien inddrager sit skib K. og bliver udelukkende bidragydende. Holland flytter sit skib fra K. for sammen med U. S. A. at varetage statio-

*) International Civil Aviation Organization.

nen A. og stiller et andet skib til rådighed for tidsvise afløsninger på stationerne J. og K. (U.K. og Frankrig). Station M. vil i fremtiden blive opretholdt af 2 korvetter. Disse to skibe vil fortsat blive administreret af den norske regering, men udgifterne til deres drift vil blive fordelt mellem Norge, Sverige, Belgien og Danmark. Skema A. giver desuden nogle data for de forskellige vejrskibstyper.

Fra et meteorologisk synspunkt er det eneste bemærkelsesværdige ved den nye plan, at der nu lægges større vægt på at foretage 4 radiosondeopsætninger i døgnet, således som det altid er blevet gjort fra de engelske OWS.

(fortsættes)

Kilder: Uddrag af »Synoptic Weather Messages«, fascicule I. og artikler i »The Marine Observer« 1947—1950.

Bog anmeldelse.

Peder Skram

af Kontreadmiral E. Briand de Crèvecoeur.

Som den tredje i Rækken efter Bøgerne om »Olfert Fischer« og »Ivar Huitfeldt« har Admiral Briand de Crèvecoeur forfattet et Værk om Peder Skram, der er udkommet paa Gyldendals Forlag.

Som de tidligere Værker er ogsaa dette underbygget ved alsidige, indgaaende Studier, herom vidner den omfattende Kildeangivelse. I mange af disse Kilder er der indbyrdes Uoverensstemmelser. Forf. har med Omhu bestræbt sig paa at tage objektive Standpunkter, ihvorvel al Historieskrivning nu engang præges af subjektive Synspunkter og Vurderinger.

Omend visse mindre betydningsfulde Data og Tildragelser i Peder Skrams lange Levnedsløb er Tvivl underkastet, saa kan man dog paa Grundlag af flere indgaaende Beskrivelser fra Datiden og ud fra Kendsgerninger danne sig et fuldtro Billede af Peder Skrams Personlighed. Det staar kun alt for faa klart, at Peder Skram hører til de første af de Mænd, som Danmark staar i evig Gæld til, fordi han i en Tid med stærke og voldsomme Brydninger og hvor selve Statsskibet var i Fare, var en af Førerne, der bragte det i Havn.

Peder Skram var igennem hele sit Liv en Handlingens Mand, han var helst der, hvor der vankede braadne Pander; han var en Vikingættling, modig og

uforfærdet, hærdebred med stærke Hænder og stærk Viljekraft, haardfør og hidsig. Men hertil kom udpræget Sans for Ret og Uret, han lod sig ikke føre paa mindre hæderlige Afveje af politiske Opportunitetshensyn, ej heller af misforstaaet Loyalitet. Han valgte efter sin bedste Overbevisning den Kurs, der tjente Danmark bedst. — Hans Rettesnor var — som Bjørnson siger — at »hvor brav Mand gaar, der gaar Guds Veje«. Peder Skram var en Høvding, født til at byde og til at skabe Tillid til sig.

For fuldt at forstaa Peder Skrams Indsats maa man — saavidt det er muligt for et Nutidsmenneske — leve sig ind i Datidens Samfundsproblemer og Kulturtrin.

Chr. den II., denne vor Kongerækkes mærkeligste og mest uharmoniske Personlighed, spillede i Kraft af sine Karakterbrister og sine velmente Reformplaner fallit. Dette førte ikke alene til Kongestridigheder med Farbroderen Frederik den I., men efter dennes Død til Borgerkrig og Magtkampene om Danmark — Norge. Men hertil kom de religiøse Stridigheder, der bragte den katolske Kirke til Fald, Stridigheder mellem Stænderne i Form af Bondcoprør mod Adelsvældet og Krav fra den opvoksende Borgerstand. Udadtil blev Danmark Spillebold imellem hanseatiske, nederlandske, svenske, preussiske, kejsertyske og engelske Interesser.

Hvor vanskeligt har det ikke været selv for saa retsindig en dansk Mand at vælge det rette og tage Førering i Tider som disse?

Og hvilken Lykke for et Land, naar der netop i saadanne Brydningstider fremstaar Mænd af Hertug Christians (Chr. d. III.), Peder Skrams og Johan Rantzaus Støbning.

Paa sin saglige, stilfærdige Maade fører Forfatteren os ind paa disse Tanker, ofte har man under Læs-

ningen Brug for at tilsætte egen Fantasi og anden Viden om Tidens Kolorit for at fremmane farvelagte Billeder af Begivenhederne i dette kaleidoskopiske, blodrige Afsnit af Danmarkshistorien, og for at forstaa Sammenhængen mellem Aarsag og Virkning.

Ogsaa Søkrigsførelsen var i en Overgangsalder, endnu var Kampene Mand mod Mand det fremherskende, Kanonilden var kun Ouverturen; egentlig Sejlskibstaktik var endnu i sin Vorden. I øvrigt paapeger Forf., at Slaget vest for Bornholm den 9. Juni 1535 »var det første af sin Art, der i Nordens Historie blev udkæmpet som egentlig Artillerikamp mellem Skibe under Sejl«. Dette skyldes de stormende Vejrforhold, der ikke tillod Entring. Søkrigeren var endnu nærmest en Soldat paa Skibsdæk og dog var der med Mænd som Jens Holgersen Ulfstand, Skipper Clement og Søren Nordby ved at skabes den særlige Søkriger — og Flaa-deførertype, som Peder Skram i sine Manddomsaar blev en saa ypperlig Repræsentant for.

Det er vanskeligt at gøre op, hvem der har Æren for Tilrettelæggelsen af det sejrende Partis *strategiske* Planer i Grevens Fejde, men man tager næppe Fejl, naar man tillægger Peder Skram en væsentlig Del af Æren for Søstrategien, der var klogt udtænkt og som blev mesterligt gennemført.

Hvad Aar P. S. er født staar stadigt hen i det uvisse, Forf. mener, at det ligger mellem Aar 1500 og 1503, antageligt nærmere sidstnævnte Aarstal. Han stammede fra en anset jysk Herremandsslægt og fødtes paa Slægtsgaarden Urup (ved Horsens), som den Gang var betydeligt aneligere end nu. Der gøres Rede for hans Ungdomsopdragelse. I 1518 ca. 15 Aar gammel fik han sin Ilddaab, idet han i Henrik Giøes Følge paa hæderfuld Maade deltog i Chr. d. II.s uhel-

dige Kamp ved Brende Kirke i Nærheden af Stockholm. I 1520 var han med og blev haardt saaret i den sejrrige Kamp ved Bogesund og senere samme Aar udmærkede han sig i den ligeledes gunstige Kamp ved Tiveden (ved Upsala). Efter i Stockholm at have været Vidne til det grusomme Blodbad, oprørtes han over denne Ugerning og forlod Chr. d. II.s Tjeneste. Ligesom en stor Del af den jyske Adel gik han over paa Modstanderpartiet, der først kaarede Frederik den I. til Konge og senere sluttede sig til Hertug Christian (Chr. d. III.). Ved Belejringen af København under Frederik d. I. blev han paa ny saaret.

I Aarene efter Frederik d. I.s Kroning 1524 gik P.S. i udenlandsk Tjeneste først til Bremen, senere til Franken, han blev derefter Hofsinde hos Kong Frederik og forlenedes med Bradsbjerg Len i Norge. I 1531 dræbte han i Hidsighed en Mand ved Bercke Kirke, men Sagen ordnedes, da der betaltes Bod derfor.

Først da P. S. var ca. 30 Aar begyndte hans Krigerbane til Søs, idet han som Hovedsmand i en lille dansk-lybsk Flaadestyrke, der navigeredes af Tile Giseler, i Marts—April 1532 undsatte den af Chr. d. II. belejrede Fæstning Åkershus trods vanskelige Isforhold og Modstand. I Maj s. A. deltog han i en Ekspedition til Norge, der tvang Chr. d. II. til at opgive sit mislykkede Foretagende og til under falske Forudsætninger at følge med til København, hvorfra han som Fange blev ført til Sønderborg Slot. Forf. fører et indirekte Bevis for at P. S. misbilligede den mod Kong Christian udviste uordholdende Underfundighed. P. S. var bl. a. ikke Medunderskriver af Forligsdokumentet. Forf. fremdrager adskillige hidtil lidet omtalte interessante Enkeltheder vedrørende disse Togter til Norge.

Paa klar og anskuelig Maade gøres Rede for Optakten til Grevens Fejde og det indviklede Intrigespil

om Danmarks Skæbne. Taktfuldt og overbevisende behandles den standende Strid om Peder Skrams og Måns Somes indbyrdes Kommandostilling med deraf følgende Ære af Søkrigens Forløb. At Peder Skram kaldtes til Sverige paa Kong Gustavs Anmodning er ubestrideligt, og at han havde Overledelsen over den samlede svensk-dansk-preussiske Søstyrke synes efter det af Forf. anførte Kildemateriale mere end sandsynligt.

Den Strategi, de allierede Flaader fulgte, var fast og klar. Efter at Flaaderne var samlet den 25. Maj stod de Syd paa, fordrev den lybske Flaadedeling ved Bornholm til Sundet og fortsatte umiddelbart derefter Øst paa for at tilintetgøre den vestlige fjendtlige Flaade, der befandt sig i Lille Bælt, i en afgørende Kamp i Svendborgsund. Der var i Grevens Fejde — paa Hertug Christians Side — et bemærkelsesværdigt godt strategisk Sammenspil imellem Hær og Flaade. I Krigens første Fase lykkedes det Hæren ved Angrebet på Lübeck i Oktober 1534 at indespærre og ødelægge en Del af den lybske Flaade paa Traven, hvilket naturligvis lettede den senere Søkrigsførelse, senere sikrede Flaadestyrker Overgangen over Bælterne og hindrede hvor muligt Tilførsler til de fjendtlige Hærestyrker, idet de allierede Flaader samtidig etapevis nedkæmpede og fordrev de fjendtlige Flaadestyrker.

I Begyndelsen af Krigen, navnlig ved Slaget Vest for Bornholm, var det svenske Flaadekontingent Kerne i den allierede Flaade, idet Størstedelen af den danske Flaade jo som Følge af Borgerkrigens Art var kommet paa det grevelige Partis Hænder. I sidste Fase af Krigen kølnedes dog den svenske Flaades Interesse i Krigen betydeligt, væsentligst fordi Kong Gustav ønskede at bevare Flaaden intakt, idet han nærrede en rodfæstet Mistillid til de danskes — Jutarnes — fremtidige Hensigter. Heri er intet nyt, i de fleste Alliance-

krige har hver været sig selv nærmest og varetaget sine Særinteresser, det gør man klogt i at regne med ogsaa i Fremtiden.

Det vilde have været interessant, om Forf. havde kunnet afse et Kapitel for i Sammenhæng at kommentere Krigens Strategi, netop fordi Admiralen helt paa ny og fra Grunden har taget et Studium op over Grevens Fejde. Saaledes som Bogen er forfattet, maa man snart her, snart der, finde Traaden, idet der er indskudt saa mange andre Kommentarer og Kildeangivelser, at man taber det strategiske Overblik, som mange Læsere netop gerne vil have.

Men det vil være uretfærdigt ikke at forstaa og at indrømme, at Bogens Hovedemne er Peder Skrams Personlighed og Levnedsløb. Det er et personalhistorisk Værk, hvor Begivenhederne maa grupperes om Hovedpersonen.

Om Slaget i Svendborgsund, Begivenhederne i Sundet, og Krigens sidste Faser fremdrages adskilligt hidtil upaaaagtet eller lidet kendt, som korrigerer tidligere Opfattelser. Peder Skrams behjertede og modige Optræden under Mytteriet i det svenske Admiralskib og ved Baadangrebet paa Hansaflaaden ved København, hvor han atter blev haardt saaret, kaster yderligere Lys over hans Fædrelandssind og Mod.

Da Krigen var slut, blev Peder Skram bl. a. sammen med Johan Rantzau slaaet til Ridder af Kongen paa Majestæternes Kroningsdag og derefter blev han optaget i Rigets Raad, hvori han derefter havde uafbrudt Sæde i 42 Aar. I 1536 blev han Lensmand. Ved flere senere Lejligheder blev han sendt til Søs med Flaadestyrker, saaledes i 1538 mod Sørøvere, hvor hans Skib »Svanen« led Stormskade og hvor Peder Skram med Nød og Næppe bjærgede Livet paa Stevns Strand.

Forf. giver en indgaaende Skildring af Almueoprøret i Sydsverige, den saakaldte »Dackefejde«, der i 1542 brød ud i Sydsverige, hvor P. S. som Indehaver af Helsingborg Len blev Anfører for de danske Hjælpetropper, som Danmark i Henhold til en mellem Danmark og Sverige i 1541 i Brømsebro afsluttet Forbundstraktat sendte til Hjælp for at underkue Oprøret. I 1555 søgte P. S. Afsked fra sit Admiralsembede paa Grund af Alder og Skrøbelighed, samtidigt fra- traadte han sine større Len i Skaane, Helsingborg m. v., men blev i 1558 forlenet med Laholm Slot, hvorfra han i interessante Breve, som Forf. gengiver, holdt Kongen underrettet om de politiske Forhold.

Som bekendt indvilgede Peder Skram i atter at varetage Posten som øverste Admiral og Flaadefører, da *Syvaarskrigen* brød ud. Han var da over 60 Aar gammel. Forf. giver en livfuld Fremstilling af hele Optakten til Krigen, Flaadens Udrustning og Sammensætning og Træfningen under Bornholm. Forf. paaviser, hvor improviseret hele Flaadeorganisationen endnu var, den var baseret paa Overleveringer fra den gamle Ledingsordning. Som et lille kuriøst Træk nævnes, at det af Regnskaberne fra den Tid fremgaar, at der anvendtes ikke ringe Summer til Maling, dels af de 3200 Skjolde, som nærmest anvendtes om Bord paa Skibene som Pynt — ogsaa en Overlevering fra Langskibenes Tid — og dels af Slinger, Bøsser og Hager, der blev anstrøget med rød Farve. Til Admiralskibet »Fortuna« syedes 3 Bolsaner, hver 53 Favne lange og af dobbelt Bredde, 3 andre paa 24 Favne samt 100 Standere. Fint skulde det være, naar man gik i Krig den Gang.

Om Sammenstødet Pinedag den 30. Maj mellem Brockenhus og Jacob Bagges Flaadestyrker beretter

Forf. intet om, at der ved en Fejltagelse blev affyret et skarpt Skud fra dansk Side, saaledes som nævnes i Schaffalitzsky's Søkrigshistorie, tværtimod var Brockenhus' Optræden i Henhold til hans Instrukser aggressiv, det var derfor en Fejl, han ikke optraadte med hele sin Flaade samlet.

Den 5. August 1563 forlod Peder Skram København med en Flaade paa 34 Skibe og fortsatte via Bornholm til Kalmarsund, hvorefter Øland blev hærget og plyndret. Først den 10. September ankom den svenske Flaade paa ialt 31 Skibe, den 11. September forefaldt Træfningen ved Gotska Sandøen. Kampen der varede et Døgn blev væsentligst udkæmpet mellem de større Skibe i haard Kuling med Havarier paa begge Sider, men uden Skibstab. Kampen blev i alt Fald en strategisk Sejr for Peder Skram, idet han beholdt Valpladsen, medens de svenske Skibe søgte ind i Skærgaarden. Som sædvanlig var P. S. der, hvor Kampen var haardest. Til Trods for Kulde, Sygdom og Proviantmangel samt Efteraarsslørme holdt Peder Skram Søen til 7. November. Derefter tog han sin Afsked som Admiral og begav sig til Laholm Slot, som han med største Tapperhed forsvarede mod 2 fjendtlige Angreb i Løbet af Krigen.

Der er i denne Omtale udeladt de mange Oplysninger, der gives om P. S. Slægt, om hans højt kultiverede prægtige Hustru Elsebe Krabbe og om hans mange Børn, hvoraf kun faa overlevede ham. Ej heller er omtalt hans store administrative Virke som Lensbesidder og Godsejer, hans Virksomhed som Rigsraad og repræsentative Pligter. Om alt dette giver Bogen værdifulde Oplysninger, der selvsagt maa indgaa i Skiltringen af Personligheden Peder Skram.

Bogen giver paa mange Maader et Kulturbillede af Datiden, som turde interessere adskillige Læsere ud

over den rent søkrigshistorisk interesserede Kreds. Men i alle Tilfælde bør Bogen læses af Nordens Sø-officerer. Man sporer nu om Dage en alt for ringe Forstaaelse af den Lærdom, der kan drages af det søkrigshistoriske Studium. Teknik og Taktik er kun en Del af de nødvendige Søkrigskundskaber, Studiet af Krigsaarsager, Krigsførelsens Principper, de personlige Karakteregenskabers Indflydelse er mindst lige saa betydningsfulde. Ogsaa det militærorganisatoriske historiske Studium er yderst værdifuldt. Hvor mange Dilettant Eksperimenter kunde ikke undgaas, hvis man tog Lære af Historiens og Aarhundreders Erfaringer.

Man maa derfor være Kontreadmiral Briand de Crèvecoeur dybt taknemlig, fordi han med saa stor Indsigt, Flid og Grundighed paa ny har taget et betydningsfuldt historisk Emne op, og det tjener Gyldendals Forlag til Ære, at Bogen er udgivet i saa smukt Udstyr.

Men man føler mere og mere Trangen til, at der skabes et indgaaende større søkrigshistorisk illustreret Værk om *hele* vor Søkrigshistorie, et Værk, der er noget mere alsidigt og indgaaende end en Lærebog, og som ikke er stykkevis og delt Personalhistorie og som, ligesom Admiralens Værker, hviler paa et kritisk Kildestudium.

Det vides, at Admiralen har udarbejdet endnu et Værk, om »Herluf Trolle«. Det vil være mere end beklageligt, hvis et af vore Forlag paa Grund af et for lille forventet Salg ikke vil paatage sig Udgivelsen af økonomiske Grunde. I saa Fald burde der paa anden Maade skaffes Midler hertil.

P. I.

Nekrolog.

Kaptajnløjtnant **Carlo Friis Sørensen** blev født i Nakskov den 22. februar 1918 som søn af havnefoged Niels Christian Remmer Sørensen og hustru født Frederikke Marie Friis.

Efter en kort periode som mathelev kom han i 1938 på søofficersskolen, hvorfra han udgik som søløjtnant II den 1. august 1941; året efter blev han søløjtnant I og den 1. august 1946 kaptajnløjtnant.

Indtil den 29. august 1943 gjorde han tjeneste på forskellige kuttere og minestrygere samt på »Niels Juel«.

I 1943—44 rejste han til Sverige og senere til England, hvor han gjorde tjeneste på de danske minestrygere der. Han vendte tilbage til Danmark i 1945 og fortsatte med minestrygningen, indtil han den 1. maj 1946 mødte på flyveskolen på Avnø. I januar 1947 kom han til Karup, hvor uddannelsen afsluttedes i efteråret 1947.

Efter en kort periode at have gjort tjeneste ved 1. luftflotille (Sea-otter og Catalina) ved luftmarinestationen i København, blev han i 1948 flyttet til 2. luftflotille (Spitfire) i Kastrup.

I 1949 var han på en tjenesterejse til Sverige, hvor han blev uddannet på »Flygvapnets bomb- och skjutskola«. Hans erfaringer herfra blev anvendt ved 2. luftflotille, hvor han blev instruktør i taktisk anvendelse af jagere.

Han var på det første hold danske flyvere, der i 1949 blev bestemt til uddannelse på Meteor-jetjagere.

Efter en kort uddannelse i England sammen med de andre Meteor-flyvere mødte han til tjeneste ved 3. luft-flotille (Meteor) i Karup.

Carlo Friis Sørensen var en glimrende kammerat, der var afholdt af alle, selvom han var tilbageholdende i valget af venner. Han var et meget alsidigt menneske med en usædvanlig rig sans for humor. I sin tjeneste var han altid rolig, ligevægtig og godmodig, men hans ro dækkede i virkeligheden over et stærkt kunstnerisk temperament.

Han havde et meget udpræget talent som maler, og han ret talrige billeder var originale både i form og indhold og af afgjort kunstnerisk værdi.

Som illustrator af lystige viser og som karrikaturtegner fandt hans humoristiske sans et stort virkefelt.

Også som fortæller og skribent slog hans sans for det originale og humoristiske meget stærkt igennem.

For sin indsats i engelsk tjeneste var han dekoreret med storbritanniske 1939-45 star, France and Germany star og war medal.

Den 23. marts 1948 blev han gift med Hanne Ricard Olsen, datter af bankfuldmægtig Ricard Marcus Olsen og hustru Ane Marie født Nielsen.

Han blev dræbt ved nedstyrtning under en flyvning over Københavns havn den 4. maj 1950.

Man ønskede ved denne lejlighed at vise Meteor-jageren for offentligheden, og det var en selvfølge, at han, som en af de dygtigste og mest erfarne danske jet-piloter, blev valgt hertil.

Som jet-flyver var han en dansk pioner, og den ulykke, der afsluttede hans flyvning, kan sidestilles med de første nedstyrtninger i flyvningens barndom. Dengang skyldtes disse ulykker da ukendte eller kun delvis kendte aerodynamiske forhold; i dette tilfælde skyldtes den delvis ukendte og i hvert fald uvante

forhold under flyvning med hastigheder i nærheden af lydens.

Hans sidste handling var at rette sin havarerede maskine op for at bringe den bort fra beboet område og derved forhindre en katastrofe.

Ulykken, der kostede ham livet, er siden blevet så nær opklaret, som det er muligt. Om letsindighed har der i hvert fald ikke været tale.

Han blev bisat fra Holmens kirke den 9. maj d. å. og begravet på Holmens kirkegård.

Særlige hensyn har forårsaget den sene fremkomst af disse mindeord.

F. W. B.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thostrup.

Atlantmagterne.

Flådeøvelse.

I maj d. å. afholdt engelske, franske og hollandske søstridskræfter en større fællesøvelse under navnet »Activity«.

Indledningsvis afholdtes konferencer, forbindelses- og plotterøvelser, som derefter fulgtes af taktiske øvelser til søs. Der blev lagt særlig vægt på antiubådsoperationer. Den anvendte taktik var mere fremskreden end under tidligere øvelser.

Følgende enheder deltog:

Fra England:

Hangarskibet »Implacable«.

Krydserne »Superb« og »Cleopatra«.

Destroyerne »Agincourt«, »Jutland«, »Battleaxe«
og »Crossbow«.

U-bådene »Aurochs« og »Trepasser« samt
coastal command luftfartøjer.

Fra Frankrig:

Krydserne »Georges Leygues« og »Le Fantasque«.

Fra Holland:

Hangarskibet »Karel Doorman«.

Krydseren »Jacob van Heemskerck«.

Fregatten »Johan Maurits van Nassau«.

Antiubådsskoleskibet »Marnix«.

Ubådene »Zwaardvis«, »Dolfijn« og »O 27«.

(Admiralty News Summary, maj 50) Th.

Canada.

Samarbejde med allierede.

En komite bestående af repræsentanter fra U. S. A.s, Storbritanniens og Canadas mariner har undersøgt spørgsmålet om standardisering af flådeoperationer.

Komiteen anbefaler, at der afholdes stabsdiskussioner om praktisk talt alle sømilitære problemer for herigennem at fastlægge de områder, hvor standardisering vil være gennemførlig og fordelagtig. De enkelte problemer foreslås derefter underkastet detaljerede studier af særlige arbejdsudvalg med henblik på udarbejdelse af forslag til gradvis gennemførelse.

Nævnte bestræbelser må ses som et skridt mod gennemførelsen af en almindelig militær standardisering inden for atlantpagten.

(Meddelelse 1836 HQ Royal Canadian Navy, 15. aug. 50) *Th.*

Jugoslavien.

Styrkevurdering.

Medens man hidtil har ansat Jugoslavien for at være det næstfarligste, storpolitiske brændpunkt efter Berlin, menes det nu på vej mod førstepladsen.

Den kendte amerikanske journalist Stewart Alsop har i en artikel i »Washington Post« fremsat en vurdering af Jugoslaviens styrke på baggrund af den militærpolitiske situation.

Konklusionen er følgende:

Tidligere har man været af den opfattelse, at Jugoslaviens styrke var tilstrækkelig til at kunne modstå et evt. angreb fra de omkringliggende russiske vasalstaters side.

De seneste undersøgelser synes at motivere en revision heraf.

Ganske vist er Jugoslaviens numeriske styrke med ca. 30 divisioner større end Bulgariens, Rumæniens og Ungarns ialt 23. Men Jugoslaviens geografiske beliggenhed er ufordelagtig i forhold til nævnte naboer, og særlig uheldigt er det, at hovedstaden Belgrad, der er det industrielle centrum, ligger på en åben slette nær grænsen. Værst er det imidlertid, at Jugoslaviens væbnede styrker udelukkende er udrustet med russisk materiel, hvilket i tilfælde af krig, hvor reservedelsbehovet vil stige stærkt, vil gøre forsynings- og erstatningsproblemerne overordentlig vanskelige og medføre fare for, at reserverne hurtigt vil slippe op. I modsætning

hertil vil naboerne kunne trække på russiske forsyninger og vil således have mulighed for at opretholde og forøge deres styrke. Jugoslavien kan derved før eller senere blive tvunget til at anmode om våbenhjælp fra vestmagterne.

Hvis den nye vurdering er rigtig, har de russiske vasalstater gode muligheder for at besejre Jugoslavien; det eneste, der til syvende og sidst kan tænkes at afholde Rusland fra at iværksætte et sådant angreb, er frygten for en ny verdenskrig.

Forfatteren mener derfor, at det bør tilkendegives Rusland, at et angreb på Jugoslavien betyder verdenskrig, og at Jugoslavien bør have, hvad der er nødvendigt for at betage de russiske vasalstater lysten til angreb. (Washington Post, 9. aug. 50) *Th.*

Nord-Korea.

Troppernes militære kvalifikationer.

Det har forbavsat mange, at de nordkoreanske tropper udover at være veludrustede også var særdeles veluddannede.

Over for bladet »The Evening Star« gør mr. Victor Petrov, som i 33 år har opholdt sig i Østen, rede for sin opfattelse. Ifølge mr. Petrov flygtede et stort antal Koreanere til Rusland i 1910, da Japan annekterede Korea. Efter 1917 forøgedes flygtningenes antal yderligere efter russisk opfordring. Et betydeligt antal af disse Koreanere gennemgik russisk militær uddannelse og har kunnet danne stammen for den nuværende nordkoreanske hær.

(The Evening Star, 5. aug. 50) *Th.*

Syd-Korea.

Havneanlæg.

Om den for sydkoreanerne så vigtige havneby Fusan skriver det tyske tidsskrift »Hansa« bl. a.

Japanerne har benyttet Fusans gunstige beliggenhed til her at udbygge Koreas største handelsplads. Før sidste krig levede her 85000 japanere sammen med en befolkning på ialt 220000. Havnen har to indsejlinger, fra syd og fra nord. Den nordlige indsejling er næsten blokeret af et vrag, hvis master rager op af vandet. Farvandets fyrbelysning og afmærkning betegnes som ufuldkommen. Hele havneanlægget er hesteskoformet. Havnens maximale dybde er 27 fod, og det samlede anlæg er 7 km langt. Til rådighed for sø-

gående skibe af alle størrelser findes to betonmoler, der ligesom de største lagerbygninger har jernbanetilslutning. Desuden findes der ankerbøjer, og bølgebrydere beskytter havnen imod ocean-dønninger. For tankdampere er der en oliemole på den foran liggende ø Makino, som er forbundet med byen med en drejebro. Værftmulighederne er ringe. To tørdokker kan tage skibe af indtil Liberty-størrelse. Til varetagelse af laste- og lossearbejder findes kun få stevedore-folk. Havnen er forbundet med Japan med et undersøisk kabel.

(Hansa, 19. aug. 50) Th.

U. S. A.

Træminestrygeren »Magpie« (auxiliary motor minesweeper) er sunket efter at have ramt en drivmine ca. 90 sømil syd for 38. breddeparallel ud for Youngdak på østkysten af Sydkorea. »Magpie«, der blev ramt af minen på styrbordsside, sank ca. 2 sømil fra kysten. Ved minesprængningen omkom 21 af besætningen, heriblandt chefen; 12 overlevende blev bjerget af søsterskibet »Merganser« og taget ind til Pusan.

Ifølge udtalelser fra chefen for United Nations søstyrker, Vice Admiral C. T. Joy, er minerefaren blevet en af de alvorligste trusler mod de krigsskibe, der opererer i farvandet ud for Korea. Admiralen oplyste, at mere end 65 miner var blevet uskadeliggjort i september måned.

(Evening Star, 5. okt. 50) Z.

Navnene på de skibe, der deltog i landingen ved Inchon, er blevet offentliggjort. Det drejer sig om følgende fartøjer:

LST (Landing Ship Tank)

Nos. 859 - 847 - 799 - 883 - 898 - 913 - 973 - 975.

Heraf blev no. 859 skudt i brænd af en træffer fra en mortergranat, og nos. 847 og 913 beskadigedes også under landgangen.

De fartøjer, der landsatte styrker fra Marine Corps på Wolmido øen, var følgende:

LSD (Landing Ship Dock) »Fort Marion«

Attack Destroyer Transports: »Diackenko«, »H. A. Bass« og »Wantuck«.

Yderligere deltog en »Tractor Group«, hvori indgik følgende skibe:

LST Nos. 611 - 715 - 742 - 802 - 845 - 1048 - 1123
1134 - 1138.

Den »Transport Division«, der deltog, udgjordes af følgende enheder:

»Cavalier«,
»George Clymer«,
»Herrico«,
»Pickaway«,
»Noble«,
»Union«,
»President Jackson«,
»Alshain«,
»Achernar«,
»Oglethorpe«,
»Seminole«,
»Thurban«,
»Whiteside«,
»Washburn«.

(A. N. J., 30. sept. 50) Z.

Planer om bygning af 50 handelsskibe til at imødegå U. S. A.s behov i tilfælde af en nødsituation er ved at se dagens lys ifølge udtalelser fra Vice Admiral E. L. Cochrane, der er formand for Federal Maritime Board.

Årsagen hertil er, at man er af den overbevisning, at Liberty skibene, der udgjorde rygraden i den amerikanske handelsflåde i den anden verdenskrig, ikke er i stand til at løse deres opgaver i en kommende krig, hvorfor man har planer om at bygge en nyere og hurtigere handelsskibstype.

Der gives ingen detaljer om den nye skibstype, men man går ud fra, at man vil være i stand til at sætte typen i masseproduktion i tilfælde af, at det skulle blive nødvendigt. Farten skulle være på 20 knob eller derover, hvorved skibet vil være i stand til at foretage sejlads i krigstid uden at følge konvojer. Den høje fart vil også betyde, at et mindre antal skibe vil være på søen på et hvilket som helst tidspunkt af krigen.

Den 30. juni 1950 var der 300 Victory-skibe i reserveflåden. Deraf var de 240 fragtskibe. Ifølge admiralens udtalelser er der i øjeblikket kun 100 Victory-skibe i reserve som en følge af de veksler, der er trukket på transportorganisationen for at opfylde de militære krav i Korea.

(A. N. J., 30. sept. 50) Z.

Vedr. flådeaktiviteten i Korea-området.

Navy Department har udsendt visse oplysninger vedrørende flådeaktiviteten i de to første måneder af krigen i Korea (25. juni til 25. aug. 1950) fra den dag, da flåden blev beordret til at støtte Sydkorea.

I dette tidsrum har flådens overfladeskibe og hangarskibsbaserede luftfartøjer tilføjet fjendtlige troppekonzentrationer, militære installationer, land- og søtransporter og luftfartøjer betydelig skade. Herudover har flåden eskorteret og transporteret et stort antal af tropper og store mængder af forsyninger tværs over Stillehavet til kampområdet.

Operationerne omfatter i sammendrag følgende:

I løbet af de to første måneder har United Nations hangarskibsbaserede luftfartøjer ødelagt 70 nordkoreanske luftfartøjer, 118 lokomotiver og i hundredvis af jernbanevogne, mindre skibe, lastvogne, varehuse og andre af fjendens installationer.

Hangarskibsbaserede luftfartøjer angives at have ødelagt eller beskadiget 77 tanks, 1115 jernbanevogne, 75 broer, 1224 køretøjer af forskellig art, 105 artilleri- eller maskingeværstillinger, 150 varehuse, 41 kraftanlæg samt et stort antal troppekonzentrationer, overfladeskibe og andet udstyr tilhørende fjenden.

Øvennævnte tal indbefatter ikke ødelæggelser forårsaget af overfladeenheder, der i forbindelse med hangarskibsbaserede luftfartøjer har ødelagt eller beskadiget 226 fjendtlige overfladeskibe, talrige industri-nøgleinstallationer, 12 fuldstændige jernbanetog, samt dræbt 1018 fjendtlige tropper og taget 43 fanger.

I denne 2 måneders periode har U. S. Navy ikke alene haft øverste ansvar for at opretholde sø- og luftherredømmet over de udstrakte forbindelseslinier, der har været 5000 sømil lange, men har også haft ansvaret for at dække og støtte operationer i Korea, samt forhindre angreb på Formosa.

Yderligere har flåden sørget for »logistic« støtte til hær og luftvåben og andre land- og søstyrker fra United Nations i det fjerne Osten.

Man får et indtryk af omfanget af øvennævnte hverv i denne 2 måneders periode, når det oplyses, at flåden i dette tidsrum har transporteret til det fjerne Osten ikke alene i tusindvis af tropper og millioner af tons krigsmateriel og forsyninger omfattende ammunition, føde, samt udstyr af enhver art, men også leveret størstedelen af det brændstof, der er anvendt til flyvevåbenets, flådens og Marine Corps' luftoperationer.

7th Fleet har fuldstændig blokeret Korea, medens den samtidig har forhindret angreb på Formosa. Blokaden er blevet forøget gennem støtte af andre af United Nations' overfladeenheder, heri indbefattet sydkoreanske flådeenheder, der opererer sammen med 7th Fleet, samt gennem udstrakte luftpatrouiller og rekognoscering udført af landbaserede flåde-luftfartøjer.

Kystbombardementer dels til støtte for landtropper og dels mod fordelagtige mål er blevet udført ofte og med en virkelig effektivitet af forskellige overfladeenheder.

Artilleriild fra flådeenheder imod koncentrationer af fjendtlige tropper og materiel har vanskeliggjort for disse at benytte veje langs kysten, veje der har været af uvurderlig betydning for gennemførelsen af de fjendtlige operationer, og skibsartilleriilden har i mange tilfælde forhindret, at fjendtlige tropper har kunnet rykke frem i kystområdet.

På vestkysten af Korea har United Nations flådeenheder tilføjet fjenden omfattende skade dels på militære installationer og dels hvad angår kysttrafikken, særlig i nærheden af Inchon, der er havneby for Seoul.

Søtransporten af 1. kavalleridivision til Pohang den 18. juli var imponerende, idet ikke en eneste person kom til skade. Denne operation var bemærkelsesværdig derved, at den fuldførtes med 10 dages forberedelse, medens amfibieoperationer af dette omfang normalt kræver 2—3 måneders forberedelse og planlægning.

(A. N. A. F., 16. sept. 50) Z.

En berigtigelse.

(Forfatter kommandør Højstmann - Hørdum)
Tidsskriftet er anmodet om at optage følgende:

Ved en misforståelse fra forfatterens side er det i augusthæftet 1950 omtalte kompas ikke som anført side 300 godkendt af handelsministeriet på grundlag af de foretagne demonstrationer, idet sagen er til videre behandling i ministeriet.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i oktober 1950.

- Bornholms Stednavne. 1. Lev. 320 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Zimmerman, J. L.: The Guadalcanal Campaign. Ill. Kort. 189 s. U. S. A. 1949. 8^o. H.
- Churchill, Winston S.: Den anden Verdenskrig. 3d. Ill. Ill. Till. Pers.- og Sagreg. 618 s. Kbh. 1950. 4^o. H.
- Wendt, H.: Der Kampf um die Ostsee. Ill. 143 s. Berl. 1943. 8^o. H.
- Frank, W.: Prien greift an. Ill. 279 s. Lpz. 1942. 8^o. H.
- Lüth, W. og Korth, C.: Boot greift wieder an. Ill. 320 s. Berl. 1944. 8^o. H.
- Riebe, P. A.: Weltkrieg in Pazifik. Navne- og Sagreg. 133 s. Berl. 1942. 8^o. H.
- Weltmächte am Pazifik. Ill. Kort. Indholdsfort. 79 s. Berl. 1942. 4^o. H.
- Dohm, A.: Skagerrak. Ill. 324 s. Gütersloh u. ä. 8^o. H.
- Lohmann, W.: Kameraden auf See. Zwischen Meeren und Torpedos. Ill. 220 s. Berl. 1943. 8^o. H.
- Goerne, A. v.: Kampf auf den Meeren. Ill. 111 s. + Ill. Berl. 1942. 8^o. H.
- Gladisch, W. og Schulze-Hinrichs, A.: Seemannschaft. Ill. Sagreg. 416 s. Berl. 1943. 8^o. H.
- Schepke, J.: U-Boot-Fahrer von heute. Ill. 132 s. Berl. 1940. 8^o. H.
- Lützow, F.: Seekrieg und Seemacht. II. Ill. Indholdsfort. 205 s. Lpz. 1941. 8^o. H.
- Allenstadi, H. G. v.: Unser Weg zum Meer. Ill. Kort. 191 s. Berl. 1941. 8^o. H.
- Sorge, S.: Der Marineoffizier als Führer und Erzieher. 4. opl. 172 s. Berl. 1943. 8^o. H.
- Busch, F. O. og Ramlow, G.: Deutsche Seekriegsgeschichte. Ill. 864 s. Gütersloh u. ä. (ca. 1940) 8^o. H.
- Gadow, R.: Geschichte der deutschen Marine. Ill. 169 s. Frankf. a. M. 1938. 8^o. H.
- Schmidt, Fr.: Schiffe und Schicksale. Ill. Kort. Tavler. Ordbog. 206 s. Berl. 1938. 8^o. H.
- Campbell, G. og Evans, I. O.: The Book of Flags. Ill. Index. 115 s. Lond. 1950. 8^o. H.

- Dulles, J. F.*: War or Peace. Index. 274. s. N. Y. 1950. 8^o. H.
- James, Sir W.*: Old Oak. The Life of John Jervis, Earl of St. Vincent. Ill. Index. 230 s. Lond. 1950. 8^o. H.
- De forenede Stater og Sovjetunionen. En beretning udarb. til American Friends Service Committee. 42 s. Skive 1950. 8^o. H.
- Briand de Crèvecoeur, E.*: Peder Skram. Ill. Personreg. 204 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- The Effects of Atomic Weapons. Ill. App. Index. 456 s. U. S. A. 1950. 8^o. H.
- Underholdning og fester. Vejledning for fritidsudvalg. FOLK OG VÆRN. 6 piecer. Kbh. 1949/50. 8^o. H.
- Henningsen, H.*: Kirkeskibe og Kirkeskibsfester. Søhist. Skr. Ill. Ill. Kat. o. Kirkeskibe. 172 s. Kbh. 1950. 4^o. H.
- Schulz, P., Rucho og Völkening*: Handbuch für den Hauptfeldwebel der Kriegsmarine. Index. 287 s. Kiel 1943. 8^o. H.
- Bley, W.*: Mit Mann und Ross und Wagen. Ill. 127 s. Lpz. 1939. 8^o. H.
- Mantey, E. v.*: Marine-Geschichtsfibel. Ill. 132 s. Berl. 1943. 8^o. H.
- Anleitung für soldatische Feiern in der Kriegsmarine. 132 s. Hamburg 1943. 8^o. H.
- Harlinghausen, C. H.*: Ein Junge geht zur Kriegsmarine. Ill. 201 s. Minden i W. u. ä. (1939/45) 8^o. H.
- Kieler Lehrthemen. Nr. 4. Geschichte der deutschen Kriegsmarine. Ill. 16 s. Kiel 1943. 4^o. H.
- Ubaldo degli Uberti*: Sturmboote. Ill. 16 s. Rom 1942. 8^o. H.
- The Navy and the Y Scheme. Ill. 62 s. Lond. 1944. 8^o. H.
- His Majesty's Minesweepers. Ill. 64 s. Lond. 1943. 8^o. H.
- Canada 1950. Ill. Index. 288 s. Ottawa 1950. 8^o. H.
- Reglement for Hornsignaler i Flaaden. 31 s. Kbh. 1898. 8^o. H.
- German Reference Library. Catalogue of documents available. I. Issued by TPA3 Techn. Inform. Bureau for Chief Scientists. Fotokopi. 192 s. Lond. u. ä. (1950) fol. H.
- Wirtanen, A.*: Et forenet Norden. 48 s. Graasten 1943. 8^o. H.
- Holm, T.*: Norden och världen. 112 s. Sthlm. 1943. 8^o. H.
- Sjöberg, V.* »Sir V.«: Skuggen över Norden. Indholdsfort. 274 s. Sthlm. 1942. 8^o. H.
- Werner, M.*: Den stora offensiven. Indholdsfort. 295 s. Sthlm. 1943. 8^o. H.
- Einzig, P.*: Hitlers nyordning. 171 s. Indholdsfort. Sthlm. 1941. 8^o. H.
- Sundell, O.*: 9. april Ill. 247 s. Sthlm. 1948. 8^o. H.
- Boldt-Christmas, G. E. F.*: Voro vi neutrale? 196 s. Sthlm. 1946. 8^o. H.
- Morton, H. V.*: Churchill och Roosevelt mötas. Ill. 160 s. Sthlm. 1943. 8^o. H.

- Hemmer Gudme, P. de:* Nær-Orienten og Stormagtskampen. Ill. Kort. 212 s. Kbh. 1941. 8^o. H.
- Nielsen, P. Overgaard:* ... men aldrig kan et Folk forgaa. 228 s. Kbh. 1945. 8^o. H.
- Holm, T.:* Kriget och den europeiske enheten. 208 s. Sthlm. 1942. 8^o. H.
- Krenchel, E.:* Sandheden om Danmarks Forsvar. Litt.fort. 108 s. Kbh. 1925. 8^o. H.
- Henningsen, S.:* Det fjerne Osten. Ill. Kort. Biografi. Reg. 192 s. Kbh. 1941. 8^o. H.
- Bro, J.:* Kan det nytte? Forsvarstanker 1946. Billedbilag 4 bl. 130 s. Kbh. 1946. 8^o. H.
- Bernadotte, F.:* Sidste Akt. Mine humanitære forhandlinger i Tyskland foråret 1945 og deres politiske følger. Ill. 103 s. Kbh. 1945. 8^o. H.
- Wilkie, W. L.:* En värld. 187 s. Sthlm. 1943. 8^o. H.
- Nesna, H.:* Hollands Skæbnetime. 127 s. Kbh. 1941. 8^o. H.
- Shirer, W. L.:* Dagbok från Berlin. 515 s. Sthlm. u. ä. (1941) 8^o. H.
- Bonow, M. m. fl.:* Svensk ordning och nyordning. En orientering. Person- og sagreg. 180 s. Sthlm. 1943. 8^o. H.
- Hall, J. A.:* The Law of Naval Warfare. Index. 167 s. Lond. 1914. 8^o. H.
- Timm, H.:* Röda armén marscherar. Ill. Indholdsfort. 182 s. Sthlm. 1936. 8^o. H.
- Medborgarboken om folkförsvaret. Red. E. Malmström. Ill. 333 s. Sthlm. 1939. 8^o. H.
- Det spanska inbördskriget. Kildefort. + 39 skitser. 415 s. Sthlm. 1938. 8^o. H.
- Lindsay, G. M.:* The War on the Civil and Military Fronts. 112 s. Cambr. 1942. 8^o. H.
- Shulman, M.:* Defeat in the West. Ill. Index. Notes. 336 s. Lond. 1947. 8^o. H.
- Grölöpp, H.:* Vidkun Abraham Quisling. 61 s. Sthlm. 1942. 8^o. H.
- Lindström, R.:* Försvarets högsta ledning. 102 s. Sthlm. 1947. 8^o. H.
- Ghera, G.:* Jeg var krigsfange i Tyskland. 95 s. Danmark u. ä. (1943) 8^o. H.
- Baastrop, E. I.:* Reversen — Med Lov skal man Land bygge, men. . . 262 s. Kbh. 1941. 8^o. H.
- Petersen, L.:* Soldatermissionen i Anledning af K. F. U. M.s Soldaterarbejdes 50-Aars Dag 1/11 1939. Ill. 143 s. Kbh. 1939. 8^o. H.
- New Naval Phraseology in English, French, Spanish, Italian, German, Portuguese. 326 s. Annapolis 1944. 8^o. H.

Indtryk fra U. S. Navy.

Af kaptajnløjtnant J. Nielsen.

(sluttet)

Første del af artiklen behandlede i store træk personel- og uddannelsesorganisation samt lidt om uddannelsen af 'enlisted personel' — det faste personel af kvartermestergrupperne, idet der først og fremmest var lagt vægt på den for disse grupper så nødvendige tekniske undervisning.

Officerspersonellet af linjen rekrutteres på forskellig måde. Til U. S. Naval Academy i Annapolis, der uddanner det største antal, kan adgangen ske efter et års studium på et universitet, teknisk højskole eller 'college', som er anerkendt af Naval Academy. Næsten halvdelen af kadetterne i Annapolis er kommet ind på denne måde, som er fordelagtig i flere henseender: en adgangseksamen på Naval Academy undgås, og skulle eleven ikke blive antaget, kan han fortsætte det påbegyndte studium på universitetet. Alderen ved antagelsen efter denne 'College Certificate Method' er ca. 19 år, altså svarende til vor studentereksamen. Et noget mindre antal antages efter den almindelige optagelseseksamen uden specificeret foruddannelse — Regular Examination — ved hvilken der stilles særlige krav i matematik og fysik. Endelig er der en tredje adgangsmetode, 'Certificate with Substantiating Examinations', der giver studenter med 'high school certificate' mulighed for optagelse ved en særlig optagelseseksamen. Disse ansøgere har således et års mindre

uddannelse end ansøgerne efter første metode og er i almindelighed eet år yngre. Aldersgrænserne for adgangen i det hele taget er 17—21 år.

Enhver ansøger skal optages ad en af disse tre veje og skal desuden underkastes psykotekniske og fysiske prøver — Naval Academy Aptitude Test — som kun kan undgås af de få kandidater, som får fuld adgangsberechtigtelse ved college certificate af kongressen. Kandidater til optagelsesprøve indstilles af præsidenten, marineministeren og medlemmerne af kongressen, præsidenten indstiller et antal i almindelighed, marineministeren et antal af marinens personel og kongresmedlemmerne et antal fra deres stat efter konkurrence.

Naval Academy, der blev oprettet i 1845 på Fort Severns grund ved Severnflodens udløb i Chesapeakebugten på højde med Washington (se fig. 2 i novembernummeret), har en formålsparagraf for undervisningen, der lyder som følger: "thru' study and practical instruction to provide the midshipmen with a basic education and knowledge of the naval profession, to develop them morally, mentally and physically, and by precept and example to indoctrinate them with the highest ideals of duty, honor and loyalty in order that the Naval Service may be provided with graduates who are capable junior officers in whom has been developed the capacity and foundation for future development in mind and character leading toward a readiness to assume the highest responsibilities of citizenship and government."

Uddannelsestiden er fire år, afbrudt af sommertogter, således som praktiseret på vor søofficersskole. Chefen er viceadmiral og har sit flag vajende på det gamle krigsskib 'Reina Mercedes' fra den spansk-amerikanske krig. Skibet ligger fortojet ved kaj langs floden. Der er ialt ca. 450 skoleofficerer og lærere af

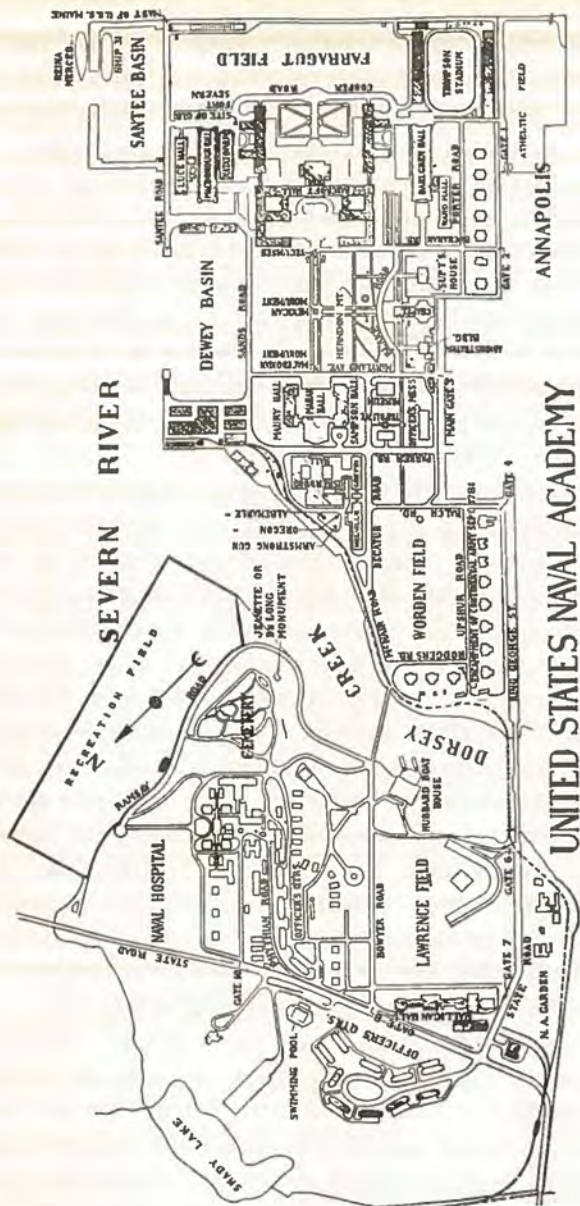


Fig. 1.

hvilke 185 er civile med akademiske grader fra 'instructor', 'ass. professor' og 'professor' til 'senior professor'. De gør alle tjeneste i de akademiske og ingeniørvidenskabelige afdelinger, hvis lærerkræfter næsten udelukkende er civile. Posterne inden for administrationen og de professionelle afdelinger er besat af linjeofficerer. Uden at være luksuriøs giver skolen med sine mere end to hundrede bygninger, flere kajer og småhavne til fartøjer af forskellig størrelse inkl. et antal yawls med 10 mands besætning, fremragende arbejdsforhold for eleverne (se fig. 1). De, der på grund af fysiske mangler ikke består den afsluttende eksamen, overføres til reserven.

Enhver enlisted har mulighed for at gå officersvejen ved optagelse på Naval Academy via en forberedelsesskole, idet der dog almindeligvis kræves et 'high school certificate'. Men der er også mange med en sådan eksamen, der følger karrieren som enlisted. Fra samme forberedelsesskole kan elever sendes på reserveofficersskole (Naval Reserve Officers Training Corps = NROTC). Endelig er der en tredje mulighed for forfremmelse til officer, nemlig at følge den påbegyndte karriere som enlisted og ved at klare de fornødne eksaminer inden for den pågældende branche til 'Warrent Officer', 'Chief Warrent Officer' og 'Commissioned Officer' (limited duty officer), inden for hvilken officersbranche den pågældende kan avancere til Commander. Der udføres hovedsagelig tjeneste som instruktører samt våbenteknisk specialtjeneste.

Den normale karriere for en *søofficer i linjen* er som følger (se fig. 2): De første ca. seks år af hans tjenestetid fra udnævnelsen til 'Ensign' er en 'basic period'. I denne periode får kadetuddannelsen lejlighed til at sætte sig ved en alsidig og koncentreret praktisk uddannelse, der samtidig giver gode muligheder

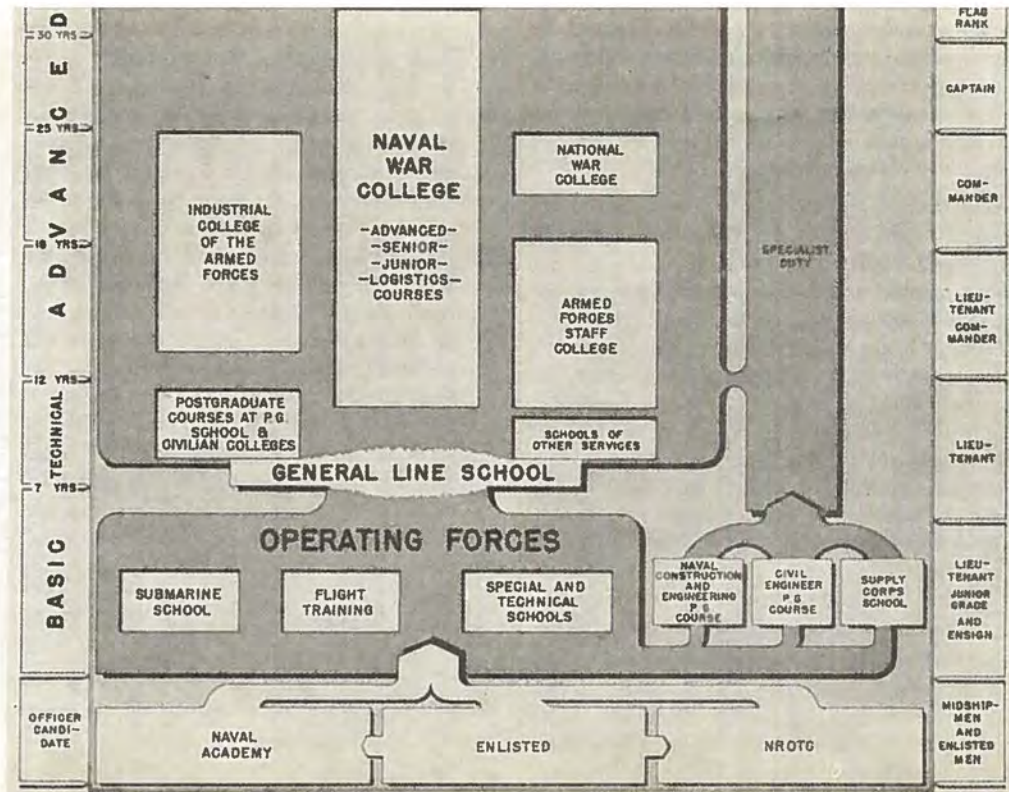


Fig. 2.

for et valg af speciale med henblik på den senere karriere. Om bord gør den unge officer skiftevis tjeneste et halvt år ad gangen i de forskellige tjenesteområder, inkl. i maskinen. Det er selvsagt ikke ansvarlig tjeneste, snarere en slags voluntørtjeneste, der i første række er af undervisningsmæssig karakter. I hele denne periode til og med graden som Lieutenant junior grade (LTJG) er der rig lejlighed til selvstudium, som iøvrigt tilskyndes ved muligheden for korrespondancekurser og ikke mindst ved, at man nu kan forbedre sine avancementsmuligheder ved at dygtiggøre sig allerede på så tidligt et trin af sin karriere. Der er næppe tvivl om, at dette forhold spiller en betydelig rolle for hele ånden inden for officerskorpsel.

I løbet af to års tjeneste i en bestemt skibstype vil søofficeren f. eks. gøre seks måneders tjeneste i hver af følgende grene: Kampinformationstjenesten, artilleriet, maskinen og intendanturtjenesten. En sådan alsidig uddannelse efter princippet, at en søofficer skal vide besked med alt, hvad der foregår om bord, var helt gennemført før sidste krig og blev ført ud i sin yderste konsekvens. Under krigen kunne fremgangsmåden selvsagt ikke følges, hvorfor en ret tidlig specialisering var nødvendig i de fleste tilfælde.

Nu efter krigen er man igen ved at vende tilbage til førkrigsmetoden, men der er dog nogen reminiscens fra krigen, vel nok fordi man skønner, at materiellet efterhånden er så kompliceret, at en række specialister er påkrævede. Efter det første togt, dvs. ca. to års tjeneste, står officeren overfor den første mulighed for et valg af speciale. Man kan vælge en kategori: Civil Engineering, Naval Construction and Engineering eller Supply Corps, eller et tjenesteområde: overfladeskibe, u-både eller luftfartøjer. Efter specialundervisningen klassificeres eleverne som CEC (civil engineer corps),

SC (supply corps), DE (deck and engineering officer), og AD (ground aviation and deck officer). Specialkursus efterfølges af 'General Line Duty', idet dog hovedparten af tjenestetiden tilbringes indenfor det valgte speciale.

Den følgende periode fra seks eller otte års tjeneste som officer til tolv år er den tekniske periode, i hvilken der er mulighed for et 'General Line School Course', der for tiden er et officerskursus, der bringer de officerer, som er overflyttet fra reserven til linjen op på mærkerne på det professionelle område, senere er det meningen, at alle officerer på dette stadium skal gennemgå denne eetårige skole, der således bliver en almindelig officersskole. Desuden står mange kurser åben for dem, der udvælges blandt ansøgerne, først og fremmest på 'Naval Postgraduate School' i Annapolis. Endelig findes en del kurser indenfor andre forsvarsgrene, som stiller et antal pladser til disposition for marinen. De påfølgende udkommandoer til søs og i land har direkte relation til de gennemgæede kurser.

Perioden fra tolv til tredive års tjeneste er kommando- og stabsperioden, i hvilken søofficeren følger en jævnt stigende kurve for ansvar og autoritet. Der findes mange højere kurser såvel i som uden for marinen og i almindelighed forventes det, at op imod to år af landtjenesten tilbringes på de højere kurser, og at dette sker før uddannelsen på stabsskoler, fælles for forsvarsgrenene: Armed Forces Staff College, National War College og Industrial College of the Armed Forces. De pågældende skoler og kurser har ingen indflydelse på forfremmelse, udkommando eller tjenesteudstikning, lige så lidt som de er nødvendige eller tvungne. Derimod giver de selvsagt rig lejlighed til at forberede sig til større ansvar.

Af enkelte skoler, som gennemgås af officerer i lø-

bet af deres tjenestetid, kan nævnes våbenmateriel og -anvendelse (ordnance and gunnery), kampinformationstjeneste (CIC training), electronics, billedfortolkning (photographic interpretation), forsyningstjeneste, lastning og losning (supply and cargo handling), sikkerhedstjeneste (damage control and firefighting 'folk og værn' (public information), torpedotjeneste, dykkertjeneste (deep sea diving), fyrpladstjeneste (oil burning), offentlige arbejder for ingeniørofficerer (public works for CEE officers), kemisk krigsførelse, beskyttelse mod stråling (radiological defense) o. m. a. Antallet af skoler varierer efter behovet og udviklingen inden for de enkelte områder. Et typisk eksempel er sikkerhedstjenesten, som under krigen var et fjorten dages kursus, nu er det med udviklingen af materiellet og tilkomsten af 'radiological defense', 'chemical warfare' m. m. udvidet til syv uger. Alle de nævnte skoler og kurser kan gennemgås af udkommanderede officerer under udkommandoen, idet enhver skibschef kan sende sine officerer til passende uddannelse, når blot varigheden ikke overstiger 5 måneder. Eleverne er i uddannelsestiden under 'temporary additional duty orders' med dagpenge (per diem), hvis størrelse afhænger af, om de er underbragt eller ej. Ved uddannelse af længere varighed frakommanderes eleverne permanent, da der ikke normalt finder nogen midlertidig afløsning sted.

Uddannelsen af ingeniørofficerer, civilingeniører, intendanten, marineinfanterister og flyvere, samt det meget omfattende korps af officerer i reserven (regular USNR) og reserveofficerer på kontrakt (reserve officers) er for omfattende til at medtages i denne oversigtsmæssige artikel.

Om uddannelsen af officerer i almindelighed kan siges, at den er højt estimeret i befolkningen, der på sin

side føler glæde og stolthed over de faglig dygtigt ledede etablissementer. Kontakten med den 'brede befolkning' holdes naturligt, da skolerne er åbne for offentligheden daglig eller på festdage, tilgangen er fordelt bedst muligt geografisk og fagligt idet kontakten med de civile universiteter og skoler af alle kategorier er tilstede ved de på disse af marinen ledede kurser af forberedende eller videregående art. Dette gælder også handelsmarinens skoler.

Flådeuddannelsen var i første artikel nævnt for så vidt angår placering af ledelsen af flådeuddannelsen (fleet operational training) i den samlede organisation (se fig. 3 i forrige nummer). Det fremgår heraf, at den fagligt er underlagt chefen for operationsafdelingen, der er een af de fem vicechefer for marinen. Den nærmere organisation af uddannelsen, hvis formål er at træne funktionelle grupper af officerer og mandskab, gradvis udviklet til at omfatte større grupper, hele skibsbesætninger, flotiller og divisioner, 'task forces' og endelig 'task fleets', fremgår af fig. 3, der faktisk er en specificering af de to instanser 'Fleet Commands og Fleet Training Commands'. I direkte fortsættelse heraf kommer således 'Fleet Schools Ashore'.

Forfatteren må indskyde den bemærkning, at han ikke har haft personlige erfaringer vedrørende uddannelsen til søs i USA, men kun har gennemgået kursus på en enkelt flådeskole i land. Dette afsnit om flådeuddannelsen bliver derfor noget skitse-mæssig, men organisationen og i grove træk hvordan den udføres, skønnes dog af så stor interesse, at den modtages her.

Det interessanteste træk er, at flådechefen foruden de gængse divisionschefer for luftstyrkerne, ubådene, slagskibene og krydserne, destroyers og destroyer escorts, minestykker, amfibiestyrker og flådens marineinfanteri, har to særlige øvelsesdivisioner, een for

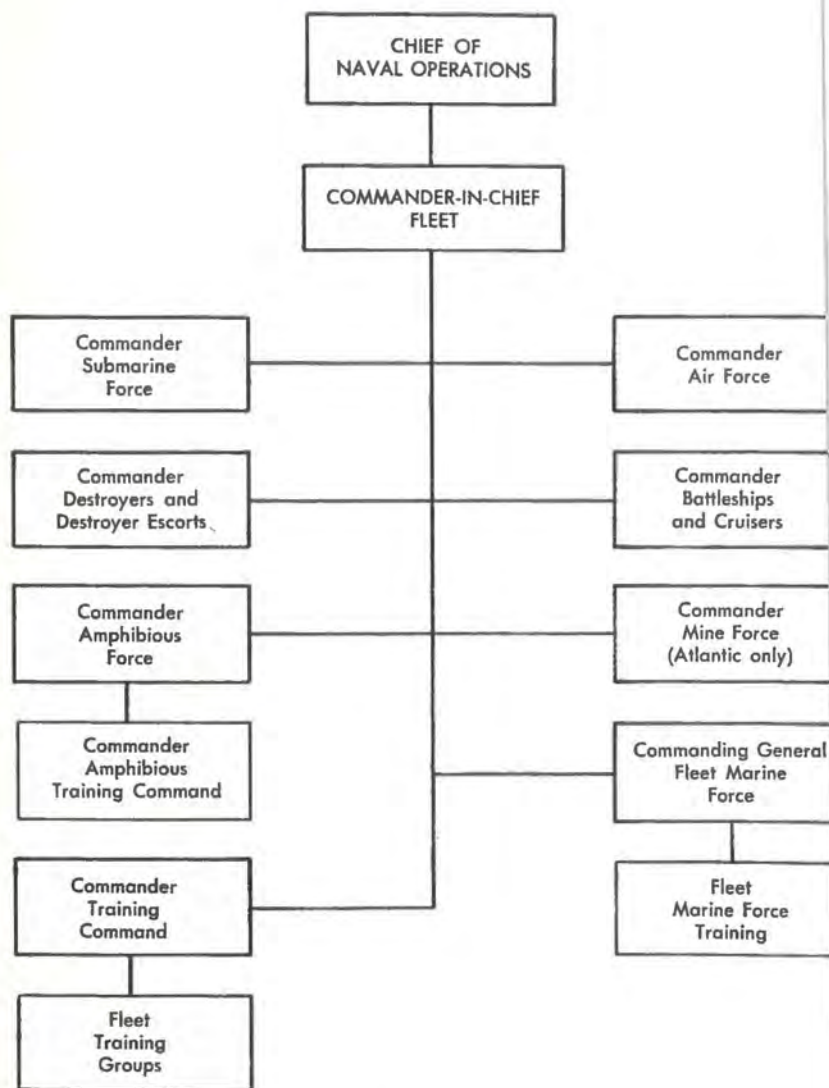


Fig. 3.

uddannelse til operation til søs, som ledes af en admiral med egen stab af uddannelseseksperter, og een for uddannelse til amfibieoperationer, idet marinen er ansvarlig for materiel og uddannelse af personel til amfibieoperationer, hvadenten personellet kommer fra marineinfanteriet eller hæren.

Med en centraliseret organisation for øvelser og uddannelse er der skabt et organ, som leder, koordinerer, standardiserer og kontrollerer disse. Den uddannelse, der ledes, er i første række 'shakedown training', som er den første uddannelse, et nyudrustet skibs besætning får. Et særligt hold (Underway Training Unit) kommer om bord og leder den samlede uddannelse af besætningen, der er tiltrådt fra forskellige kurser på flådeskolerne: Kampinformation, kommunikation, antiubådskrig, vagtchef, natudkig og fjernkendning, sikkerhedstjeneste, oliefyldning til søs, telefon-tale, artilleri og torpedo, sømandsskab og fartøjstjeneste o. m. a. Øvelserne om bord afsluttes med en eksamen. Beståes den ikke, forlænges uddannelses-tiden, måske fjorten dage, og skibet underkastes en fornyet eksamen.

Har et skib blot været på værft uden at skifte besætning, melder skibschefen sig til 'Commander Training Command' for gennemgang af et 'refreshercourse', der også udføres af et rejsehold.

I den travle periode under sidste krig, hvor det var overordentlig store krav, der stilledes til personeluddannelsen og tiden dertil, blev skolerne i land anvendt i større udstrækning end nu, da skibene helst skulle meldes krigsklare ved kommandohejsning. At skolerne stadig er der og bruges, skyldes nu mere den økonomiske gevinst, som det er at spare sejlads under store dele af uddannelsen.

I alle tilfælde administreres skibene af de divisioner,

de tilhører, men operationsmæssigt ledes de skibe, der er under uddannelse, af øvelsesdivisionschefen gennem deres egne gruppe- eller flotillechefer.

Den fortsatte øvelse efter 'shakedown' og 'refresher training' ledes af skibenes egne divisioner i samarbejde med øvelsesdivisionen, der giver råd og bistand, formidler samarbejde med de andre divisioner og sørger for det nødvendige øvelsesmateriel til søs, samt leder uddannelsen på flådeskolerne. For hvert distrikt inden for den pågældende flåde er der en lokal repræsentant for øvelsesdivisionschefen, Commander, Fleet Training Group, som fører det overordnede tilsyn i land.

Som eksempel på de mange flådeskoler i land kan nævnes Fleet Air Defense Training Centre, som kun findes i atlantflåden, som een af de mest omfattende, idet den faktisk uddanner hele den gruppe af personel, der er impliceret i luftforsvaret om bord. De enkelte funktioner er: at finde målet (target location), måludpegning (target designation), målfatning (target acquisition) og ildledning (gun fire control). Først uddannes de enkelte funktionsgrupper, dernæst to grupper bestående af varsel og udpegning på den ene side, og ildledning på den anden. Endelig samarbejdes hele holdet til een funktionsgruppe. På samme skole undervises i styring af roboter, ledelse af luftjagerforsvaret fra skib (fighter direction) og kampinformationstjeneste for så vidt angår denne som et led i det samlede luftforsvar.

Efter skolen i land tilstræbes det, at holdet får uddannelse til søs i artilleriskoleskibet med armering som dets eget skib undertiden i en periode af en til to måneder, i hvilket tidsrum under 'levende' forhold visse taktiske regler kan doceres. Med sværere skyts vil artilleriskoleskibet også blive brugt til øvelser i

bombardement af mål i land (shore bombardment, gunfire support).

For så vidt kunne man godt få indtrykket af, at ingen uddannelse er overladt til skibet selv, men det er dog ikke helt tilfældet. Ethvert skib vil ofte i længere perioder være overladt til sig selv, i hvilken situation skibschefen er ansvarlig for vedligeholdelsen af træningen. Som i andre mariner er der i løbet af togterne en ukontrollabel udskiftning af personel, selv om den enkeltes udkommando er på ca. to år, hvorfor der altid vil være fornyede krav til øvelserne. Disse udføres i overensstemmelse med de principper, der gælder for al uddannelse i flåden, samt retningslinjer givne af divisionen efter samråd med øvelsesdivisionen. Chefen lægger herefter sit program, som tillige indeholder 'standards' — nøje angivne mål for uddannelsen.— Samtlige instruktører om bord holder omhyggeligt regnskab med alle opnåede resultater, og når disse er på den sikre side af standarden, kan man tage en inspektion, hvor dette bliver kontrolleret.

Konkurrencemomentet er medvirkende til at give lyst til arbejdet. Mellem de enkelte enheder af samme type inden for en flåde er der mange løbende konkurrencer, også omfattende bedømmelse af hele skibet.

Om den aerologisk-meteorologiske sikkerhedstjeneste over det nordlige Atlanterhav.

Ved orlogskaptajn M. Lorek.

(sluttet)

II. Lufthavets topografi.

I oceanvejrskibenes observationer indgår som anført tidligere også observationer i de højereliggende luftlag. Disse aerologiske målinger omfatter dels højdevindsobservationer efter kodeform FM.33., dels de såkaldte »temp«-observ. (FM. 36). Af sidstnævnte observationer, som her skal nærmere omtales, udledes lufttemperatur, dugpunktstemperatur, vindretning og vindstyrke, svarende til forskellige lufttrykniveauer (isobarflader).

Som det ses, opgives først stationens navn og kendsbogstaver, dato og udsendelsesklokkeslet, hvorefter der efter ordet »temp« følger ugedag, jordoktant, stationens geografiske bredde og længde, tidspunktet for radiosondens opsætning på nærmeste fulde time (tidspunktet for målingens begyndelse), lufttrykket ved havoverfladen, lufttemperatur, dugpunktstemperatur, vindretning og vindstyrke ved havoverfladen. De efterfølgende kodetal angiver dernæst for de forskellige isobarfladers vedkommende (1000 mb, 950 mb, 900 mb o. s. v. opefter) disses højde over havoverfladen, de dertil svarende lufttemperaturer, dugpunktstemperaturer, vindretninger og vindstyrker.

På grundlag af disse oplysninger kan kort for hovedisobarfladerne (d. v. s. 1000 mb, 850 mb, 700 mb,

500, 300 og 200 mb-niveauerne) udfærdiges. På meteorologisk institut indskrænker man sig almindeligvis til at tegne højdekort i 700, 500 og 300 mb-niveauerne.

Højdekortet (fig. 1.) for den 19/9-50 kl. 0300 z er tegnet for 500 mb-niveauet og kurvernes (isohypsernes) talangivelser oplyser om, i hvilke højder over havoverfladen et lufttryk på 500 mb findes. Som det ses, ligger niveaufladen lavest vestfor Norge i et lukket område og i en højde af 5360 m, men stiger derfra ret stejlt sydvest herfor og har ved Landsend en højde af 5640 m. Isohypsen for 5440 m går midt igennem Danmark.

Isohypserne trækkes for hver 40 m, hvilket svarer til en trykforskel på ca. 5 mb ved jorden, — det almindeligst anvendte interval mellem vejrkortets (overfladekortets) isobarer. En direkte sammenligning mellem overflade- og højdekort bliver derved mulig.

Ligger højdekurverne tæt, vil det, udtrykt topografisk, sige, at niveaufladen skråner stejlt.

I stationsnettet over de aerologiske stationer vil de danske også være at finde. Der opsendes radiosonder 2 gange i døgnet (kl. 0300 og 1500 gmt) fra Kastrup og Thorshavn, og i Grønland er der radiosondestationer i Thule (dansk-amerikansk videnskabelig station), Egedesminde (dansk), Narssarssuak (BW. 1.) (amerikansk), Angmagssalik (dansk), Scoresbysund (Kap Tobin) (dansk), Danmarkshavn (dansk) og en midlertidig station »Ismidte« (den franske Victor-ekspedition). Koden for disse landstationer (FM. 35) adskiller sig ikke væsentligt fra skibskoden (FM. 36); de to første grupper i skibskoden: $YQL_aL_aL_a$ og $L_oL_oL_oGG$ er erstattet med $iiiGG$, hvor iii = stationsnummeret.

I højdekortet indlægges højderne for 700 mb og 500 mb-fladerne. Man får heraf som differens mellem disse

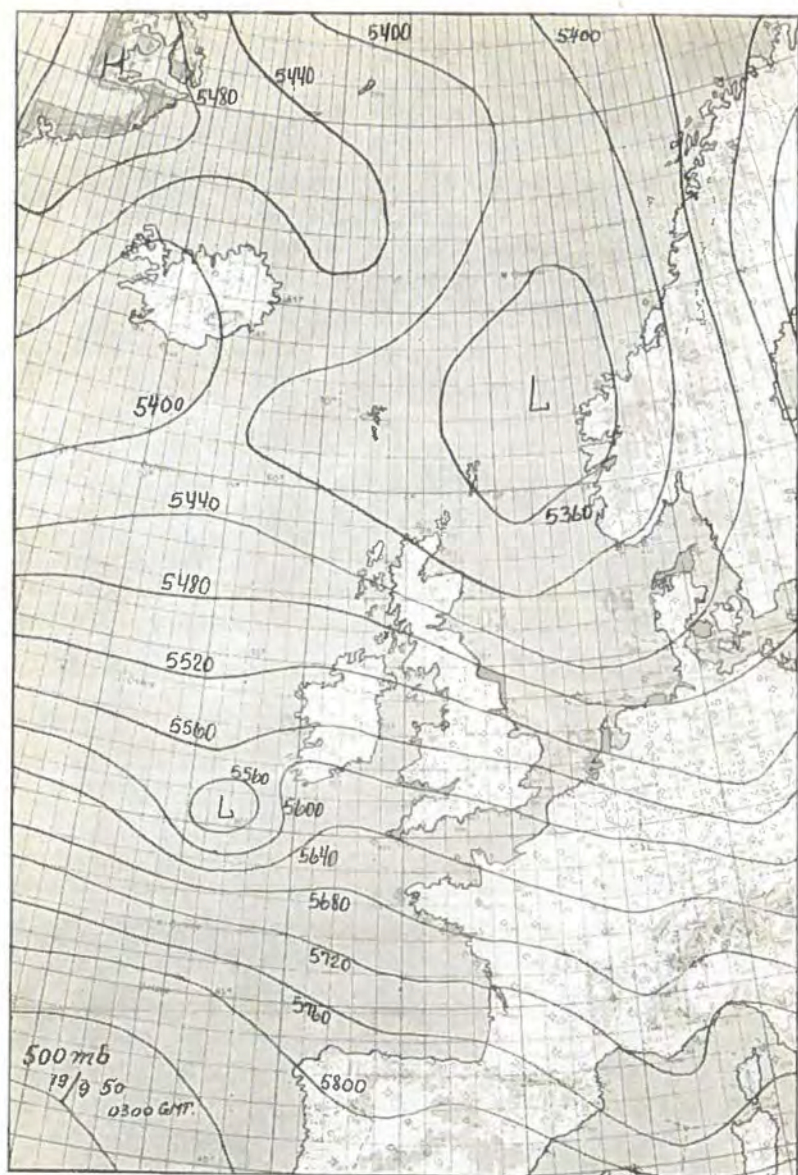


Fig. 1.

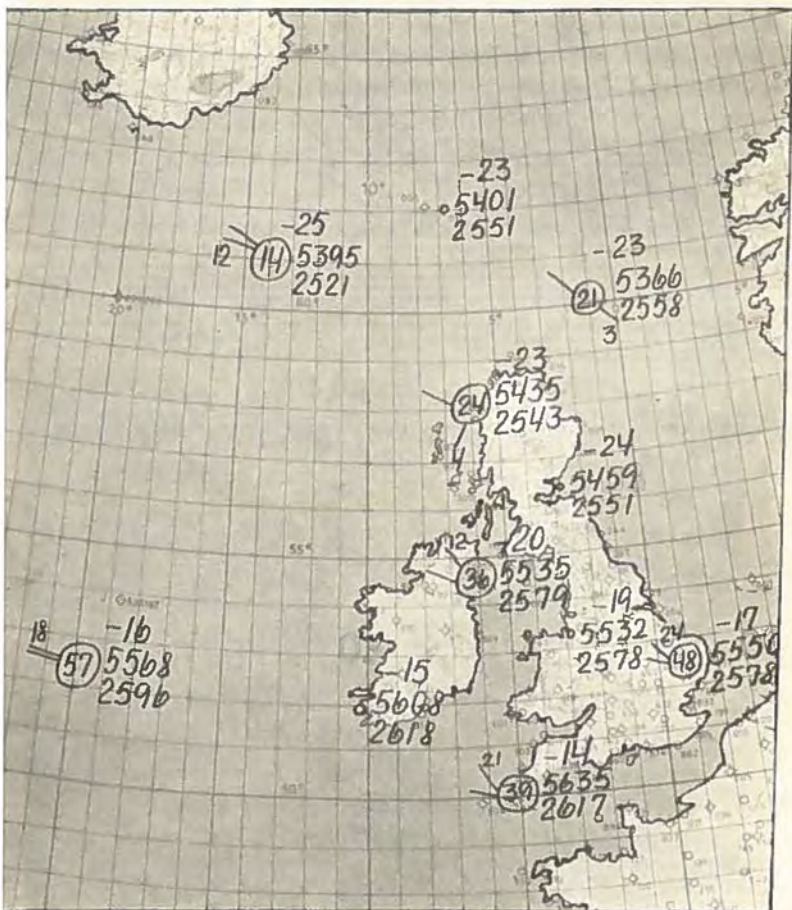


Fig. 2.

fladers højder, tykkelsen af det mellemliggende luftlag, og denne størrelse giver udtryk for lagets indhold af varmeenergi.

Linier, der angiver tykkelsen af luftlaget mellem 1000 mb-fladen og 700 mb-fladen eller mellem 1000 mb-fladen og 500 mb-fladen kaldes tykkelseslinier.

Desuden kan højdekortene forsynes med isotermer. Man er i vejrtjenesten i nogen grad i stand til at skønne over de ændringer i højdekortene, der kan indtræffe i de nærmeste døgn, hvilket er af betydning for forudsigelsen af vindens retning og styrke for flyveruterne og til bedømmelse af vejrudviklingen ved jordoverfladen.

På kort (fig. 2) ses nogle aerologiske stationer i og omkring Storbritannien. Tilvenstre forneden i kortet ligger OWS J. («Jig»). Stationen er »forsynet» med følgende observationer:

÷16: lufttemperaturen i 500 mb-fladen i Celsius grader.

5568: 500 mb-fladens højde over havoverfladen i m.

2596: tykkelsen i m af luftmellemrummet mellem 700- og 500 mb-fladerne.

57: vindhastighed i knob i 500 mb-fladen.

18: vektordifferensen fremkommet ved vektoriel subtraktion af 700 mb-fladens (absolutte) vind fra 500 mb-fladens (abs.) vind.

Pilene angiver vindretningen i tiere af grader retv. Som det ses, mangler der ved nogle stationer vindangivelser.

Et højdekort for f. eks. 500 mb-fladen vil med sine kurver illustrere luftstrømningens intensitet. Ihvorvel det almindelige vejrkort (isobarkortet ved overfladen) og højdekortet begge er udtryk for lufttrykfordelingen, indicerer højdekortet betydelig bedre luftstrømningens sande karakter, da de påvirkninger på hastig-

hed og retning, som gnidningen mod jordoverfladen over på vinden ved jordens overflade, ikke eksisterer heroppe.

Et vejrtелеgram efter kode FM. 36 kan have følgende udseende:

rsna gaia 190900 z {rsna: radiosonde, north atlantic}
 {gaia: Kendingsbogst. f. Dunstable}
 ships. Weather Watcher mpkj

temp.

30525 19708 01154 50021 29027 00029 52490 29027
95xxx 45440 29534 90314 38380 30133 85464 34300
 30032 80626 36190 29736 75xxx 33050 28541 70976
 27960 27843 65xxx 20900 26751 60370 13870 26353
55xxx 05830 25462 50823 99750 25257 45xxx 89660
 26863 40357 78560 25767 35xxx 67440 25183 30010
 53xx0 26886 25407 45xxx 21285 20885 42xx0 76806
 etc.

Understregningerne er foretaget her, for at anskueliggøre isobarfladerne.

De første 8 talgrupper forklares således: (se forrige artikels skema B).

Y = 3. d.v.s. tirsdag.

Q = 0. jordoktant: nordlig bredde, 0—90° w.

L_aL_aL_a = 525.: 52°.5

L_oL_oL_o = 197.: 19°.7

GG = 08.: 0800 gmt.

P_oP_oP_o = 011.: 1011 mb (ved havoverfl.)

T_oT_o = 54.: lufttemp. = 54° F. (ved havoverfl.)

T_{do}T_{do} = 50.: dugpunktstemp. = 50° F. (ved havoverfl.)

T_{xo} = 0.: decimal på T_oT_o = 0 og T_{do}T_{do} = 0.

x₁ = 2.: angiver højde i eng. fod, temp. i F. og vindretning i hele grader.

x₂ = 1.: vindgrupperne er medtaget overalt.

$d_0 d_0 d_0 = 290$.: vindretningen er 290°

$f_0 f_0 = 27$.: vindhastigheden er 27 knob

$P_1 P_1 = 00$.: hovedisobarflade: 1000 mb.

$h_1 h_1 h_1 = 029$.: isobarfladens højde = 290 feet.

$T_1 T_1 = 52$.: lufttemp. = 52° F.

$T_{d1} T_{d1} = 49$.: dugpunktstemp. = 49° F.

$T_{x1} = 0$.: decimalerne på $T_1 T_1$ og $T_{d1} T_{d1} = 0$

$d_1 d_1 d_1 = 290$.: vindretn. = 290°

$f_1 f_1 = 27$.: vindhastigheden = 27 knob

På diagrammet (fig. 3) er grafisk fremstillet kurver for lufttemperatur og dugpunktstemperatur, registreret under en radiosondeopstigning fra OSW J. (»Jig«) den 19/9-50 kl. 0900 z. Oceanvejrskibets plads var da $52,5^\circ$ n, $19,7^\circ$ w. Det er den samme radiosondeopstigning, som lige er anført i kodeform.

Diagrammet er indstreget som et skævvinklet koordinatsystem med en ordinatakse, dannende 45° med abscisseaksen. Ordinataksen angiver de forskellige trykflader, svarende til højder mellem 0 og 11750 m, medens abscisseaksen repræsenterer temperaturen. Den fuldt optrukne kurve forestiller lufttemperaturen, medens den stiplede viser dugpunkttemperaturen.

På lufttemperaturkurven er for hver 50 mb opefter angivet vindretning i tiere af grader og vindhastighed i knob. Følger vi denne kurve, ses det, at temperaturen falder stærkt fra havoverfladen indtil 860 mb-fladen, nemlig fra 12° C til 0° C. I 860 mb-fladen, svarende til ca. 1400 m's højde kommer varme ind, der får temperaturen til at stige til $2,5^\circ$ C, hvorefter den atter falder opefter, for i 740 mb-niveauet atter at være kommet tilbage til 0° C. Herfra falder temperaturen jævnt indtil 280 mb-fladen, hvor den er faldet til -47° C, og et skarpt knæk på kurven markerer her

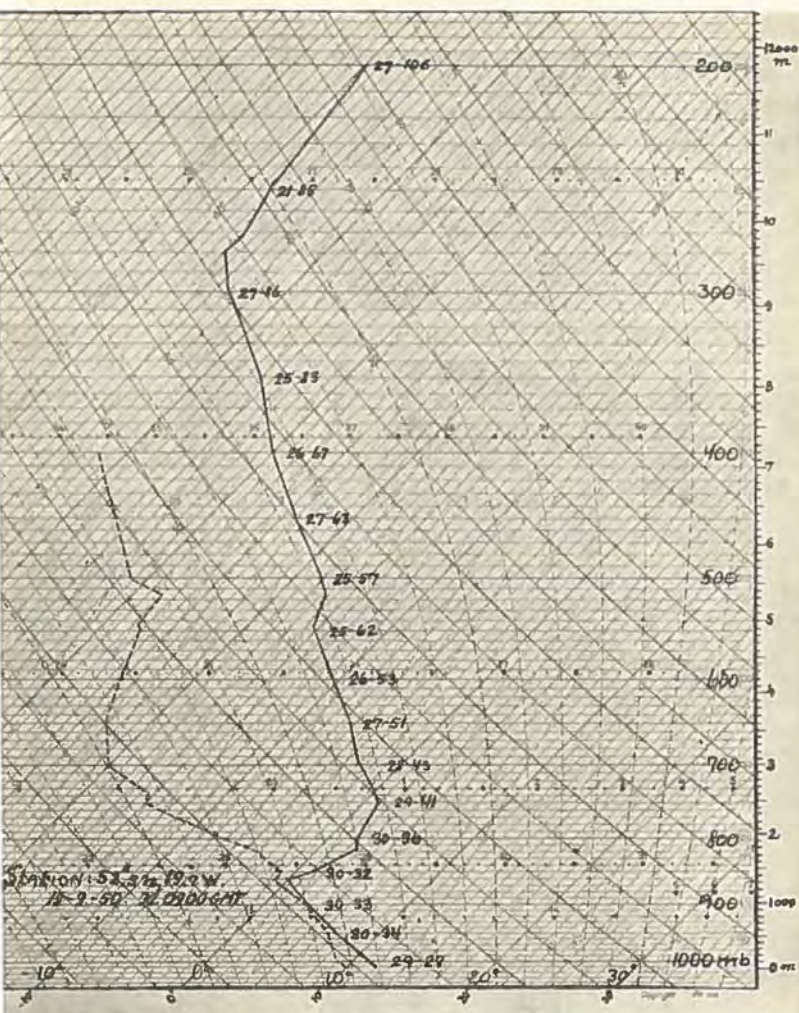


Fig. 3.

På lufttemperaturkurven angiver første talstørrelse vindretningen i tiere af grader og anden talstørrelse vindhastigheden i knob.

tropopausen (ca. 9700 m's højde). Herfra og op til 200 mb-fladen aftager temperaturen kun 3 grader.

Betragtes kurven for dugpunktstemperaturen ses det, at denne ved havoverfladen ligger 2 grader under lufttemperaturen, men efterhånden nærmer sig kurven for denne, for i ca. 1000 m's højde i 900 mb-niveauet at falde sammen med den. Heraf kan udledes, at luften heroppe er afkølet til dugpunktet (skydannelse). Herefter bliver luften tør.

Man kan nok mene, at driften af oceanvejrskibene er dyr, men dels yder denne aerologisk-meteorologiske sikkerhedstjeneste flyvningen over Atlanterhavet en praktisk talt uundværlig hjælp, dels betyder meldingerne fra vejrskibene for den daglige vejrtjeneste Europa over, at meteorologerne er i stand til med større sikkerhed at bedømme lavtrykkenes karakter, bevægelsesretning og hastighed, således at vejrudsigterne nu skulle kunne gøres mere koncise end tidligere.

Uniformsfarve — uniformssnit o. l.

Af fabrikant A. N. Hvidt (Kaptajn i hærens reserve).

Det er muligt — vel sandsynligt — at et indlæg om søværnets uniformering ikke vil blive læst med særlig velvilje, når indsenderen ingen tilknytning har til etaten — udover kærlighed til og interesse for Danmarks flåde, dens historie og trivsel i fremtiden.

Men det kan måske alligevel have betydning at få fremført et par synspunkter vedrørende uniformeringen i dag af en outsider, der kan betragte problemerne fra civil- og delvis land-militær side.

Der er ved søværnets uniformer i dag nogle enkeltheder, der både må springe den civile borger og manden i khaki i øjnene — og give anledning til spørgsmål om eventuelle reformer.

Inden eksemplerne nævnes må det være tilladt at fremføre, at den, der skriver disse linier, er helt på det rene med, at spørgsmålet om reformer i en marines klædedragt er yderst ømtåleligt — dels på grund af det selvbeklædende personels ringe lyst til at kassere uniformsdele anskaffet i dyre domme, dels fordi vor flådes uniformskultur følger — og også til en vis grad må følge — strenge internationale satoriale regler. Disse regler ændres sjældent og faktisk kun på Londons bud — som al herremode — og ikke mindst som al militær (sømilitær) herremode.

Her kunne man godt spørge, om det ikke var muligt at give den kgl. danske marines uniformer

dog *nogen* national egenart, selv om de angelsachsiske hovedregler skal overholdes — det gælder især vor *søofficersuniform*.

Ved enhver bedømmelse af en uniform — ja, ved al bedømmelse af militært materiel — må fire punkter tages i betragtning. Det drejer sig om *stof, snit, farve og udstyr*. Disse faktorer må så igen bedømmes under mange forskellige synsvinkler, f. ex. hygiejniske, modemæssige, sløringsmæssige, økonomiske, forsyningsmæssige, nationale, traditionelle, korpsåndsmæssige, internationale — ja endog politiske. Et par ord blot om farve og snit.

For den læge iagttager synes påklædningen i de fleste mariner stadig at være domineret af den internationale tradition med en klar tilsidesættelse af de klimatiske og sløringsmæssige krav, som i stedse stigende grad dominerer fordringerne til en moderne værnsgrens uniform, ikke mindst når den rummer landets kystdefension.

Det er i virkeligheden egendommeligt at tænke sig, at vore kystatillerister som i 1915 kom i gråt og i 1923 i khaki i 1932 gik tilbage til en mørkeblå orlogsuniform — fordi regimentet flyttedes fra en værnsgren til en anden. I betragtning af, at kystartilleristyrker kan komme til at deltage i adskillig »aktiv« tjeneste, der ikke adskiller sig fra vanlig infanterikamp, er det endnu mere besynderligt, at traditionen fra flåden med en fra mandskabet stærkt afvigende officersuniform, har kunnet antages her — og det i vore dage, hvor man end ikke tør sende en fodfolksofficer i kamp med blot pistolen i en taske, hvis facon på klods hold kunne røbe, at der var tale om en fører i geledet.

For nu at spare tid og plads i dette tidsskrift kunne man måske sammenfatte spørgsmålet om en revision af visse af marinens uniformer derhen, at man i hvertfald munderede kystdefensionens personel med en

uniform, der i farve og snit svarer de almindelige krav til folk, der skal kunne slås overalt — og som for Danmarks vedkommende betyder en terrainfarvet feltdragt. Marinedistrikternes og alt egentligt landpersonel ligeså. Måske tillige sørge for, at hver eneste mand på kystflådens fartøjer havde en terrainfarvet feltdragt, der muliggjorde besætningens anvendelse også uden for fartøjet.

Den kgl. marines tradition og egenart behøvede ikke desårsags at gå tabt. Dels kunne man — og skulle man — selvsagt bevare søværnets værnsmærke, hvor hæren har sit (i huen), dels søværnets distinktioner og andre insignier (tjenestegrensemblemer), og endelig kunne man jo udmærket anvende »enheds-emblemer« på kraven, — et for kystflåden, et for kystdenfensionen o. s. v.

Ideen er jo ingenlunde ny — og Royal Navy, hvis mode i forvejen så ganske behersker vor og andre marinere uniformer, har nu i to verdenskrige båret khaki med marinedistinktioner.

Det hele formildes jo også ved, at man uden besvær bibeholdt officerer og selvbeklædende befalingsmænds mørkeblå jakkeuniform på linie med hærens officerers langskødede khaki (»servicedress«) til brug »uden for geledet«, som det hedder i hæren.

Faktisk er det kun tradition, der forhindrer, at man iklædte alle værnsgrene i khaki — og man kan i virkeligheden med rette spørge om, hvad der var til hinder for, at en besætning på et fartøj var i khaki — i varmt vejr uden bluse (direkte i skjorte) nøjagtig som i hæren. Royal Navy's indførelse af en mandskabsskjorte med fast flip i 1946 tyder jo også på, at man i England har fundet et og andet i hærens påklædningsideer, der kan udnyttes til søs.

De talrige eksempler fra verdenskrig II fra fartøjspersonels anvendelse i land efter fartøjet var gået tabt,

(et af de første eksempler var vel Narvikoperationerne i 1940) kan også bringe tankerne lidt på gлед — ikke mindst i en marine, der skal arbejde i det danske arkipelag.

Tilbage står et par underordnede problemer — underordnede kun i forhold til det store problem m. h. t. en adekvat udformning m. h. t. snit og farve på søværnets uniformer. Det drejer sig om muligheden af at give vore orlogsuniformer blot et stenk af nationalt særpræg.

Som de er i dag, er de for visse personalekategoriers vedkommende ikke til at skelne fra Royal Navy's.

For officerernes vedkommende er der kun en ubetydelig forskel i hueemblemet — og huen er jo ofte aftaget. Var der f. ex. noget lil hinder for atler at indføre reversemblemet — det kronede anker, selv om noget sådan ikke bruges i alle mariner?

Samtidig kunne man måske få gennemført en reform, der ville vække glæde både i civilbefolkningen og i de andre værnsgrene, nemlig indførelse af distinktioner på den mørkeblå regnfrakke. Som den i dag anvendes i søværnet, må den karakteriseres som en ren civil frakke. Hærens officerer og befalingsmænd lærer at hilse på søværnets personel med grad — og er ivrige efter at benytte dette lille tegn på broderskabet mellem de to ældste værnsgrene — men det er umuligt at gennemføre dette med de distinktionsløse regnfrakker.

Det kunne sikkert ordnes let — oven i købet med aftagelige distinktioner, så frakken kunne bruges civil.

Det er værd at bemærke, at den stærke internationalisering af hærenes uniformer hurtigt førte til, at de enkelte lande søgte at skabe enkeltheder på khaki'erne, der kunne give soldaterne dog nogen national egenart (huemodeller, kokarder og nationalitetetsmærker, regi-

ments-emblemer, livremme o. l.). Det er indlysende, at man ved at være lidt mindre ortodox overfor den sø-militære London-mode eventuelt kunne give vore orlogsuniformer lidt særpræg — og bl. a. gå ind for den gamle danske kokarde med posekors, der oprindeligt har været brugt — hvad der også synes ganske logisk — af hele landets krigsmagt.

Uanset uniformernes måske tilsidst ensartede snit og farve har vi dog i dag de enkelte værns emblemer til, sammen med distinktioner af varieret art, at skelne værnsgren fra værnsgren og symbolisere traditionel selvstændighed og uafhængighed.

Kunne man dertil føje een og kun een kokarde (den kgl. marine + hæren har i dag ca. 9 forskellige slags i brug!), der klart kunne angive nationalitet og »medlemsskab« af verdens ældste kongeriges forsvarsmagt, ville den kgl. marine, hæren og flyvevåbnet tillige få en symbolik, der klart angav den umådelige vægt, der netop i vort land må lægges og også lægges på det omhyggeligste samvirke mellem de tre værn taktisk, materielt og moralsk.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajn P. Zigler og kaptajnløjtnant S. S. Thøstrup.

Tyskland. (østzonen).

Skoleskib og politibåd.

I øjeblikket bygges på »die staatliche Jacht-Werft in Berlin-Köpenick« 20 motorbåde til østzonens søpolit. 3 prøvebåde er allerede færdige og prøvesejles på søerne ved Berlin. Bådene er 28 m lange, 3,80 m brede og har et dybgående på ca. 2 m samt en størrelse på 70 ts. Hver båd er forsynet med 3 dieselmotorer, hver på 800 HK, således at bådene kan opnå en fart af 30 kn.

På statsværftet i Stralsund bygges et skoleskib til handelsflåden. Nybygningen er 67 m lang og 9,50 m bred. På grund af forsyningsvanskeligheder var statsværftet i Stralsund kommet i baghånden med loggerbygning. Efter at materieltilførslerne atter sker gnidningsløst, færdigbygges hver 4. dag en logger, således at værftet regner med at kunne udføre alle ordrer i år.

(Hansa, 19. aug. 50) Th.

U. S. A.

Vedr. reaktivering af U. S. flådeenheder.

Slagskibet »New Jersey« (45.000 ts) har hejst kommando efter at være blevet »de-mothballed«.

Der er således i øjeblikket 2 slagskibe under kommando. »Missouri«, der var under kommando med fuld besætning, har deltaget i kystbombardementer ved Korea, bl. a. af havnebyen Inchon kort før Marine Corps foretog landing for at erobre Sydkoreas hovedstad Seoul.

4 destroyere hejste kommando medio september; det drejer sig om: »Evans«, »Blue«, »Sproston« og »Walker«.

Hangarskibet »Monterey« (16.000 ts, light-carrier) er blevet reaktiveret og har hejst kommando med Captain Donald L. Mills som chef.

Hangarskibet »Oriskany« er blevet færdigbygget og har hejst kommando den 25. september med Captain P. H. Lyon som chef.

Dette skib er på ca. 37.000 ts eller ca. 10.000 ts større end søsterskibene af Essex-klassen. Kølen lagdes i 1944, og stabelafløbningen fandt sted i oktober 1945, men yderligere færdigbygning blev udsat, for at så mange krigserfaringer som muligt kunne indgå. Således er dækkene gjort kraftigere som en følge af erfaringerne fra de japanske Kamikaze angreb (selvmordsflyverne). Flyvernes »ready-room« — hvor der ventes, når man er klar til på kort varsel at bemane luftfartøjerne — har nu 2 forstærkede dæk over sig, medens det tidligere var placeret mellem flyvedækket og hangardækket.

Hangarskibets brændstofbeholdninger er betydeligt større end hidtil, en følge af jet-luftfartøjernes større brændstofforbrug. Der findes elevatorer til at bringe flyverne op på flyvedækket, medens de tidligere i nødsituationer måtte styrte op af lejdere for at nå flyvedækket.

O-konstruktionen med den kort afskårne mast til radarantenner på agterkant giver en væsentlig forskellig silhuet sammenlignet med Essex-klassen. Skibets længde er 888 feet.

Hangarskibet »Leyte« (27.000 ts), som det oprindelig var planlagt at ombygge med henblik på at kunne operere med større og tungere luftfartøjer, vil fortsat operere sammen med Middelhavsflåden (»Sixth Fleet«), og i stedet for vil hangarskibet »Lake Champlain«, der i øjeblikket er oplagt under »Atlantic Reserve Fleet«, blive ombygget. Ombygningen er anslået til at koste ca. 38 millioner dollars og 2000 mands arbejde i 2½ år.

Destroyer-tenderen »Bryce Canyon« (ca. 14.000 ts) har hejst kommando den 15. september.

Hospitalsskibet »Benevolence«, der sank efter en kollision i nærheden af San Francisco i august, er blevet erstattet med »Haven«.

Den svære krydser (CA) »Macon« og to forsyningskibe (AKA) »Capricornus« og (AO) »Enoree« vil blive taget fra Reserve Fleet.

(Flere kilder, sept. 50) Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i november 1950.

- Copland, B. D.*: First Steps in A.A.Gunnery. Ill. 79 s. Aldershot u. å. 8^o. Sa.
- Lewis, B.*: Third Symposium on Combustion Flame and Explosion Phenomena. 478 s. Ill. Baltimore 1949. 4^o. Sa.
- The British Aircraft Industry. Ill. Index. Lond. 1939. 4^o. H.
- Building the Navy's Bases in World War II. Ill. Kort. Planer. Index. 2. bd. U. S. A. 1947. 4^o. H.
- Baily, G. P.*: Boot. A Marine in Making. Ill. Gloss. 131 s. N. Y. 1944. 4^o. H.
- Banks, D.*: Flame over Britain. Ill. Kort. 207 s. Lond. u. å. (1945). 8^o. H.
- Bridge, C.*: Sea-Power and other Studies. Index. 311 s. Lond. 1910. 8^o. H.
- Bernard, D. H.*: The nautical telegraph code book ... 172 s. Engl. 1908. 8^o. H.
- Forsvarskommisjonen av 1946, Innstilling fra. I—III. Oslo 1949. 4^o. H.
- Breckenridge, R. P.*: Modern Camouflage. Ill. Index. 280 s. N. Y. 1942. 8^o. H.
- Barz, W.*: Die Reise- und Umzugskostenvorschriften für de Reichsbeamten. 277 s. Sachverzeichnis. Anhang. Berl. 1924. 8^o. H.
- Lougreen, V.*: Mønstringsbestyreren og Vaterskouten i København, Mskpt. 66 s. 1934. fol. H.
- Den norske Regjerings Virksomhet fra 9. April 1940 til 22. Juni 1945. Bd. I—IV. Oslo 1948. 4^o. H.
- Nürnberg-Dommen. Verdenspolitiken i Dokumenter. No. 4. 260 s. Bergen 1947. 8^o. H.
- King, E. J.*: Mod Sejr i Stillehavet. Ill. 79 s. U. st. og å. 4^o. H.
- Linebarger, P. M. A.*: Psychological Warfare. Ill. Index. 259 s. Wash. 1948. 8^o. H.
- Lappe, H.*: Wie wird der Soldat versorgt? 107 s. Berl. 1930. 8^o. H.
- The London Naval Conference 1935. 444 s. Wash. 1936. 8^o. H.
- Evers & Roehr*: Leitfaden für den Unterricht in Dienstkenntnis. 245 s. Berl. 1911. 8^o. H.

Aimé L'Hôte, M.: Renseignements Documentaires sur la Conférence pour la Reduction et la Limitation des Armements. 217 s. Paris 1936. 8^o. H.

Report of the Board of Enquiry . . . SCHARNHORST and GNEISENAU and Cruiser PRINZ EUGEN . . . 12. febr. 1942. 38 s. Lond. 1946. 8^o. H.

London Gazette Supplement No.s:

38215. Operations of Malaya Command, 8. Dec. 1941—15. Febr. 1942. 101 s. Lond. 1948. 4^o. H.

38205. The Conquest of Sicily from 10. July 1943 to 17. Aug. 1943. 16 s. Lond. 1948. 8^o. H.

38287. Action against an Italian Convoy . . . 1941. Report of 4 s. Lond. 1948. 4^o. H.

38346. Battle of the Java Sea. 1942. Kort. 10 s. Lond. 1948. 4^o. H.

38342. Raid on Military and Economic Objectives in the Vicinity of Vaagso Island. Kort. 5 s. Lond. 1948. 4^o. H.

37838. Air Operations by the Allied Expeditionary Force in N.W. Europe, 1943—44. 55 s. Lond. 1946. 4^o. H.

38404. Air Operations by Fighter Command, 1940—41. 21 s. Lond. 1948. 4^o. H.

Balle, N. og Hempel, P.: Motorbogen. Ill. Sagreg. 452 s. Kbh. 1943. 8^o. H.

Som vi saaede — Dansk Dom over 9. April 1940. Af en Kreds af Officerer af Hær og Flaade ved Kpt. A. L. Lauesen. 31 s. Kbh. 1940. 8^o. H.

Lohmann: Die Offizierlaufbahnen in der Kriegsmarine. 50 s. Kiel 1936. 8^o. H.

Lagstiftningen om Förräderi-, Sabotage- och Spioneribrott m. m. 26 s. Sthlm. 1943. 8^o. H.

Lomholt, A.: Logaritmetabel. 35 s. Viborg 1917. 8^o. H.

Aktstykker vedr. det sydslesvigske Spørgsmaal. Ill. 556 s. Kbh. 1950. 8^o. H.

Norman-Hansen, C. M.: I Jöklens Favn. Ill. 148 s. Kbh. 1912. 8^o. H.

Quervain, A. de og Stolberg, A.: Durch Grönlands Eisvüste. Ill. 180 s. Strassb. 1911. 8^o. H.

Sigurdsson, S.: Landbrug i Grønland. Ill. 101 s. Kbh. 1938. 8^o. H.

Barents, Willem: Verslagen omtrent den 3—7 Tocht van de Willem Barents . . . 1880—84. Ill. Kort. Haarlem 1881/85. 8^o. H.

Müller, R.: Vildtet og Jagten i Sydgrønland. Ill. Kort. 519 s. Kbh. 1906. 4^o. H.

Fisheries carried on in the Greenland Seas and Davis' Streights. An Act for the Support of. 15 s. Dublin 1787. 4^o. H.

ruce, W. S.: Polar Exploration. Index. 256 s. Lond. 1911. 8^o. H.

- Helms, O.*: Koppeepidemien i Grønland 1733—34. 6 s. Kbh. 1931. 8^o. H.
- Grut, E.*: Kommunist-Kina og Krigen i Korea. 39 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Jouan, R.*: Histoire de la Marine Française. Skitser. 314 s. Paris 1950. 8^o. H.
- Stettinius, E. R.*: Roosevelt and the Russians. The Yalta Conference. Ill. Index. 367 s. N. J. 1949. 8^o. H.
- Dallin, D. J.*: Soviet Russia and the Far East. Kort. Index. 398 s. Lond. 1949. 8^o. H.
- Andersen, E.*: Solution of Great Systems of Normal Equations. 11 s. Geod. Inst. Kbh. u. å. (1950). 8^o. H.
- Jungersen, K.*: På togt til Grønland. Ill. 135 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Bomholt, J.*: Grønland foran en ny epoke. 158 s. Kbh. 1950. 8. H.
- Dictionary of Guided Missile Terms. 57 s. Wash. 1949. 8^o. H.
- Tomazi, A.*: Napoleon et ses marins. Person- og sagreg. Planer. 316 s. Paris 1950. 8^o. H.
-