

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1951

122. AARGANG

UDGIVET AF

SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDØRKAPTJEN E. J. SAABYE



KØBENHAVN

HOVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1951



35.5
Th. 217
63829

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE

Bog anmeldelser.

Pag.

Ackermann, K. E.: Den danske Marine 1814—1848, Orlogsfarten. Af afd. kommandør J. H. Schultz.....	326
Cunningham, Admiral of the Fleet Viscount: A Sailor's Odyssey	505
Foss, H. E.: Søofficersrulle 1700—1951	504
Frank Kelley og Cornelius Ryan: »Mac Arthur: Man of Action«	214
»Handels- og Søfartsmuseets Venner«: Årbog for 1951	374
Lysgaard, L.: Recent climatic fluctuations.....	238
Pearl Frye: »A Game for Empire«	375
Speidel, H., Generalmajor: Invasion 1944	245
Steensen, R. S.: Flaadens Skibe 1950	213
— Søofficersskolen gennem 250 Aar	101
Sølver, P. V.: Imago Mundi.....	412

Film.

Et vindue til flåden. Af filmkonsulent J. R. Lund.....	121
Søværnets filmarbejde. Af filmkonsulent J. R. Lund	446

Folk og Værn.

Er Folk og Værn grebet rigtigt an? Af orlogskaptajn J. Theisen	408
--	-----

Forsvar.

Frivillige søværnsorganisationer og deres udvikling. Af orlogskaptajn Th. Bjerre.....	45
---	----

Fra udlandet.

Meddelelser ved orlogskaptajn (oberstløjtnant) P. Zigler og orlogskaptajn S. S. Thostруп:	
Amerika (U. S. A.).....	37—129—190—252—459
Argentina	250
Atlantpagten	250—454—510
Canada	190
Chile	218
England	34—218—250—332—456—511
Forenede Nationer	333—457
Forskelligt	253
Frankrig	220—334
Grækenland	220
Holland.....	36—220—458

	Pag
Italien	221
Rusland (Sovjet).....	36—252
Spanien	334
Syd-Korea	252
Tyskland	458
ved søløjtnant K. Rodholm:	
Sveriges flåde i nærbillede	257—295—377
ved orlogskaptajn P. Zigler:	
USS Missouri's grundstødning	193

Historie, dansk.

I Anledning af 150 Aars Dagen for Slaget paa Reden. Af kommandør P. Ipsen.....	137
Stiftelse af Marinehistorisk Selskab	127
The battle of Copenhagen April 2nd 1801. By Rear-Admiral A. H. Taylor, C. B., O. B. E., J. P.	162

Historie, engelsk.

Om admiral Lord Nelsons personlighed. Af orlogskaptajn E. J. Saabye	8
---	---

Historie, ældre

Vandalerriget i Afrika og Herredømmet paa Søen. Af kommandør P. Ipsen.....	1
--	---

Industri.

Amerikanske retningslinier for og arbejdsmetoder til beskyttelse af krigsindustrien. Af søløjtnant Per Wessel-Tolvig ...	490
--	-----

Konventioner.

Genève Konventionerne 1949. Af kommandør P. Ipsen	337
---	-----

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i december 1950	39
— januar 1951	88
— februar	135
— marts og april 1951	221
— maj	255
— juni	288
— juli	336
— august	376
— september	415
— oktober	461

Meteorologi.

Om vejrtjeneste ombord. Af orlogskaptajn M. Lorck	277
---	-----

<i>Nekrologer.</i>	Pag.
Ved P. I.: Kontreadmiral Christian Gjørtz Bastrup.....	371
— Kommandørkaptajn Børge Clausen.....	32
— Kommandørkaptajn Robert Motzfeldt Ernst	247
— Viceadmiral Anton Ferdinand Mazanti Evers.....	451
Ved E. J. S.: Fuldmægtig Povl Høgild	248
Ved P. I.: Kaptajn Hans Christian Ullidtz	86

Personel.

Specialofficersordningen. Af kaptajnløjtnant E. Lennholm	225
---	-----

Presse.

Effektiv støtte giver effektiv presse. Af redaktør Henning Hjuler	442
Forsvarets pressetjeneste skal være effektiv. Af kommandør- kaptajn C.-E. Dinesen.....	366

Retsvæsen.

Soldatens erstatningspligt. Af orlogskaptajn J. J. Westrup	397
Soldatens erstatningspligt. Af oberstløjtnant, auditor C. S. Wahl- strøm	496

Standardisering.

Replik til artiklen: Standardisering. Af kommandør P. Ipsen.	289
Standardisering. Af orlogskaptajn Aa. Schulze	234

Søe-Lieutenant-Selskabet.

Prisspørgsmål for 1951	189
Valg af ny bestyrelse og udvalg under Søe-Lieutenant-Selskabet	217

Sømandskab.

Godt sømandskab.. (Fra »Den alm. Danske Skibsførerforening«)	502
--	-----

Søofficersskolen.

Kadetchefen, kommandør Gustav Paulsens tale den 26. febr. 1951	89
Søofficersskolen 1701—1951. Af viceadmiral A. H. Vedel	41

Uniform.

»Uniformsfarve — uniformssnit o. l.« Af kommandør F. H. Kjølsten	26
»Uniformsfarve — uniformssnit o. l.« En duplik af fabrikant A. N. Hvidt	124

Verdenskrigen 1939—45.

Søkampen udfor Nordkap den 26. December 1943. Af kom- mandør H. V. Augsburg	417—465
--	---------

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN

	Pag.
<i>Augsburg, H. V.</i> : Søkampen udfør Nordkap d. 26. Decbr. 1943	417—465
<i>Bjerre, Fr.</i> : Frivillige søværnsorganisationer og deres udvikling	45
<i>Dinesen, C.-E.</i> : Forsvarets pressetjeneste skal være effektiv	366
<i>Hvidt, A. N.</i> : »Uniformsfarve—uniformssnit o. l.» En duplik	124
<i>Hjuler, H.</i> : Effektiv støtte giver effektiv presse	442
<i>Ipsen, P.</i> : Genève Konventionerne 1949	337
— I Anledning af 150 Aars Dagen for Slaget paa Reden	137
— Replik til artiklen: Standardisering	289
— Vandalerriget i Afrika og Herredømmet paa Søen	1
Nekrologer:	
— Kontreadmiral Christian Gjørtz Bastrup	371
— Kommandørkaptajn Børge Clausen	32
— Kommandørkaptajn Robert Motzfeldt Ernst	247
— Viceadmiral Anton Ferdinand Mazanti Evers	451
— Kaptajn Hans Christian Ullidt	86
<i>Jungersen, K.</i> : (Bog anmeldelse) Den danske Marine 1814—1848, Orlogsfarten, af afd. kommandør J. H. Schultz ved kom- mandør K. E. Ackermann	326
<i>Kjolsen, F. H.</i> : »Uniformsfarve—uniformssnit o. l.»	26
<i>Lennholm, E.</i> : Specialofficersordningen	225
<i>Lorck, M.</i> : Om vejrtjeneste ombord	277
<i>Lysgaard, Leo.</i> : (Bog anmeldelse) Recent climatic fluctuations	238
<i>Lund, J. R.</i> : Et vindue til flåden	121
— Søværnets filmarbejde	446
<i>Marinens bibliotek</i> : Nyanskaffelser i december 1950	39
Nyanskaffelser i januar 1951	88
februar	135
marts og april	221
maj	255
juni	288
juli	336
august	376
september	415
oktober	461

	Pag.
<i>Marinehistorisk Selskab, Stiftelse af</i>	127
<i>Paulsen, G.: Kadetchefen, kommandør Gustav Paulsens tale</i> den 26. februar 1951	89
<i>Redaktionen: Godt sømandskab</i>	502
<i>Rodholm, K.: Sveriges flåde i nærbillede</i>	257—295—377
<i>Saabye, E. J.: Om admiral Lord Nelson's personlighed</i>	8
Bogammeldelser:	
— <i>Cunningham, Admiral of the Fleet Viscount: A sailor's odyssey</i>	505
— <i>Frank Kelley og Cornelius Ryan: Mac Arthur: Man of action</i>	214
— »Handels- og Søfartsmuseets Venner« Årbog for 1951	374
— <i>Pearl Frye: A Game for Empire</i>	375
— <i>Speidel, Hans, Generallojtnant: Invasion 1944</i>	245
— <i>Steensen, R. S.: Søofficersskolen gennem 250 Aar</i>	101
— <i>Solver, Carl V.: Imago mundi</i>	412
Nekrolog:	
— Fuldmægtig Povl Høgild	248
<i>Schulze, Aa.: Standardisering</i>	234
<i>Stegmann, N. F. S.: (Bogammeldelse) Steensen, R. S.: Flådens skibe 1950</i>	213
<i>Søe-Lieutenant-Selskabet: Prisspørgsmål for 1951</i>	189
Valg af ny bestyrelse og udvalg under Søe-Lieutenant-Selskabet	217
<i>Taylor, A. H.: The battle of Copenhagen april 2nd 1801</i>	162
<i>Teisen, J.: Er Folk og Værn grebet rigtigt an?</i>	408
<i>Thostrup, S. S.: Meddelelser fra udlandet:</i> 34—36—218—220—221—250—252—253—332—333—334—454 456—457—458—459—510.	
<i>Wahlstrom, C. S.: Soldatens erstatningspligt</i>	496
<i>Vedel, A. H.: Søofficersskolen 1701—1951</i>	41
Bogammeldelser:	
— <i>Foss, H. E.: Søofficersrulle 1700—1951</i>	504
<i>Wessel-Tolvig, P.: Amerikanske retningslinier for og arbejds-</i> <i>metoder til beskyttelse af krigsindustrien</i>	490
<i>Westrup, J. J.: Soldatens erstatningpligt</i>	397
<i>Zigler, P.: USS Missouri's grundstødning</i>	193
Meddelelser fra udlandet: 36—37—129—190—463	



Vandalerriget i Afrika og Herredømmet paa Søen.

Af Kommandør Paul Ipsen.

I Indledning til Mahans berømte Bog »The Influence of Sea Power upon History« (Pag. 14—21) fremdrages de 3 puniske Krige som Eksempel paa Søherredømmets Indvirken paa Krigsførelsen. Et Studium over vore Landsmænd Vandalernes æventyrlige Erobring og mere end 100 aarige Besiddelse af det nordafrikanske Rige, hvorfra de beherskede det vestlige Middelhav og plyndrede Rom i den saakaldte 4. puniske krig, giver et lignende interessant Eksempel paa Sømagts Betydning.

Ligesom — ikke mindst nyere — Historieforskere antager, at Kimbrerne og Teutonerne udvandrede, antageligt paa Grund af ændrede Klimaforhold, fra Himmerland og Thy, saaledes mener ogsaa flere fremragende Historikere som Martin Jahn og Professor ved Algiers Universitet Gautier, at Vandalerne antageligt har været Vendelboere, der udvandrede ca. 100 Aar f.C., fulgte Oder Floden, fortsatte over Nedre-Schlesien, boede paa Ungarns Sletter, maatte derfra begive sig videre langs Rhinen, trænge ind i Frankrig, derfra over Pyrenæerne til Spanien, hvorfra de Aar 429 e.C. sejler over Middelhavet fra Tarifa til Oran og indtog det vestromerske Rige i Nordafrika, der havde Karthago som Hovedstad.

Flere Historikere mener, at alle disse Udvandringer fra Nordjylland herfra er foregaaet søværts over Kat-

legat, gennem Sundet til Odermundingen, hvorfra man dels ved Oldtidsfund dels gennem historiske Beretninger kan følge Vandalernes videre Vandringer.

Naar man betænker, at det f. Eks. for Vandalernes Vedkommende maa have drejet sig om søværts Overførsel af ca. 100.000 Mennesker, antageligt med Husdyr og Udstyr, saa forbløffes man over, at det 100 Aar før Christi Fødsel skulde være muligt at foretage saadanne Søtransporter, selv om de ikke behøver at være udført i een Etape. Selv om vi fra Helleristninger og bl. a. ved Fundet af Hjortespringbaaden (fra ca. 400 Aar f. C.) har Viden om, at Nordboerne allerede i Broncealderen raadede over ret store Fartøjer, saa har man svært ved at forestille sig, at de raadede over Armadaer af den Størrelsesorden, som saadanne Transporter maa have krævet. Men den nyere Historieforskning synes i det Hele at give Anledning til, at vi maa revidere vor tidligere gængse Opfattelse af vore Forfædres Kunnen og Evner.

Selve Vandalernes æventyrlige Vandringer og Kamp i Europa igennem de 500 Aar, i hvilke de stadigt fastholdt deres Samfundsorganisation og Særpræg, falder uden for dette Emne. Stadigt maa de vige for andre folkerigere Stammer f. Eks. Gother og Franker; til sidst blev ogsaa deres Opholdssted i Andalusien dem for broget.

Paa dette Tidspunkt; 418 e. C., var Geiserich (el. Genserich) deres Konge. Til Trods for at Vandalerne i disse Aarhundreder havde levet fjærnt fra Havet som et Agerbrugs-, Nomade-, Rytter- og Krigerfolk, saa er Tanken om Havet som Forbindelsesvej og som Kilde til Ære og Rigdom dog holdt i Live eller er blevet genopvakt ved Synet af Spaniens Kyst- og Fiskerfartøjer.

I disse sydspanske Egne kunde Geiserich hverve sig Søfolk og faa etableret en storstilet Efterretnings-tjeneste ad Søvejen om Forholdene i Middelhavet.

Geiserich, denne geniale Fører, Strateg og Diplommat, fattede i alt Fald den fantasifulde, dristige Beslutning at overføre de overlevende ca. 80.000 Vandalere til Afrika for der at forsøge at overmande den vestromerske Besættelsesstyrke ved Medvirken af den af det romerske Feudalstyre undertrykte Befolkning.

Det romerske — særligt det vestromerske — Riges Tid var paa Hæld. Det gamle Romerrige var opdelt i tvende Dele, det vest- og østromerske, med henholdsvis Rom og Konstantinopel som Hovedstæder. Det vestromerske Rige var forarmet. Da der ikke fandtes flere Lande at plyndre og beskatte, og da Romerne ikke havde formaaet at skabe Industrier eller produktive Erhverv, gik Militærvæsenet bl. a. paa Grund af Pengemangel i Forfald. Det vestromerske Riges Forsvar baseredes paa Grænsebevogtning væsentligst bestaaende af saakaldte allierede Barbarers selvforsorgende Legioner, nogen Flaade eksisterede ikke mere.

Det østromerske byzantinske Rige opretholdt stadig en Flaade i Dardanellerafsnittet; men den havde i længere Tid ikke haft større operative Opgaver.

Iøvrigt var man i begge Romerrigerne optaget af indbyrdes Intriger, Hofkabler, doktrinære Kirkespørgsmaal, hvilket alt i alt gav Geiserich rige Muligheder for at udnytte sine store diplomatiske og søstrategiske Evner.

Den store samlede Transport ad Søvejen blev heldig gennemført. Byen Hippo, der var Hovedsædet for Afrikas store Kirkefyrste, den hellige Augustinus, blev belejret og erobret af Vandalerne i 431, et Forlig blev

sluttet med det vestromerske Rige; men dette Forlig brød Geiserich i 439 ved pludselig at besøtte Karthago ad Land- og Søvejen.

Dermed begyndte hans Søherredømme over det vestlige Middelhav, idet han stadigt anvendte sine Flaadestyrker til Strejftog, Plyndringstogter og Handelskrig f. Eks. foretoges i 440—42 Togter til Sicilien, i 454 til Nordvest-Galicien.

I 455 foretoges en stort anlagt Landgangsekspedition til selve Rom, som uden Sværdslag maatte finde sig i at blive grundigt udsuget, uden at der dog foretoges egentlige Ødelæggelser af den gamle, skønne Storstad; dette skete først ca. 100 Aar senere under Justinians Krig med Østgoterne.

Vandalerflaaden maa ved denne Lejlighed have bestaaet af flere Hundrede Skibe. Selv om Vandalerne var Ledere, saa har en stor Del af Besætningerne og af Landgangskorpset været karthageniensiske Søfolk og Maurere.

Efterhaanden begyndte det vandalske Søherredømme og manglende Tilførsler af Levnedsmidler fra Afrika at øve sin Virkning. Der udbrød Hungersnød i Italien, den vestromerske Kejser Majorian prøvede at samle en Flaade paa 300 Skibe i Andalusien, men Geiserich faar ved sine Forbindelser her fremkaldt Oprør om Bord, og Angrebet maa opgives.

I 467 blev Forholdene i Middelhavet saa brogede, at det østromerske byzantinske Rige opgiver at forholde sig neutralt.

Geiserich, der som alle Vandaler var Arianer (en mod den katolske Kirke fjendtligsindet kristen Sekt) havde længe haft Støtte af Trosfæller og Stamme-frænder i de ledende Kredse i Bysanz, men da disse blev myrdet, fik Modstanderne Magten.

Geiserich gik straks angrebsvis til Værks, hans Flaadestyrker plyndrede i Illyrien, paa Peloponnes og paa andre græske Kyster, ja endog ved Aleksandria.

Imidlertid samledes en østromersk Flaade paa 1100 Skibe med Landgangstropper ved Konstantinopel; den afgik derfra direkte til Karthago og landsatte Tropperne ved Kap Bon i Nærheden af Karthago. Samtidigt rykkede en byzantinsk Hær frem fra Ægypten og marcherede langs Kysten ind i Tripolis, hvor den vandalske Forpoststyrke blev slaaet, og endelig blev vandalske Styrker af vestromerske tvunget bort fra Korsika og Sicilien.

Geiserichs Skæbne syntes beseglet.

Men det lykkedes ham, antageligt ved Bestikkelse, at bringe en Vaabenstilstand i Gang.

Denne benytter han til at samle sin Flaade i Karthago og en Nat, da Vinden var gunstig, brød hans Flaade ud af Karthagobugten og overfaldt Byzantinerflaaden ved Kap Bon. Halvdelen af denne blev stukket i Brand og Resten maatte flygte til Sicilien.

(Man mindes i denne Forbindelse Valdemar Atterdags pludselige Overfald paa den hanseatiske Flaade 1362 ved Helsingborg).

Dette bragte en afgørende Vending i Krigen. Byzanzhæren i Tripolis maatte trække sig tilbage østpaa, og Vestromerne forlod Sicilien og Korsika. Ja mere end det, det gav det vestromerske Rige Dødsstødet.

Ved Fredsslutningen i 476 blev Geiserich anerkendt som uindskrænket Hersker over hele Vandalerriget i Nordafrika, der tillige kom til at omfatte Balearerne, Korsika, Sardinien og den sydlige Del af Sicilien.

Det følgende Aar døde Geiserich ca. 80 Aar gammel. Der er Grund til at formode, at han i lige Linie stammede fra gammel dansk Æt. Han var en af Ver-

denshistoriens mest betydningsfulde Personligheder, i alt Fald bemestrede han som faa Statsmandens og Strategiens Kunst.

Medens det tidligere romerske Regime i Afrika havde lagt Hovedvægten paa Landegrænsernes Forsvar, hvad de store, velbevarede Fæstningsruiner klart viser, saa formaaede Geiserich at komme paa fredelig Fod med Kabylernerne o. a., han nedrev disse Fæstninger og baserede sig paa Sømagt.

Det vestromerske Rige havde inden da forlængst glemt Faren ved ikke at opretholde sin Sømagt, blandt andet fordi det i Aarhundreder ikke havde haft nogen faretruende Modstander paa Søn.

Geiserich tilstræbte ved stræng Justits at opretholde Vandalernes Levevis og nedarvede Samfundstraditioner; men Sydens Herligheder og forfinede Livsformer virkede efterhaanden smittende, og Geiserichs Efterfølgere evnede ikke at faa Vandalerne til at bevare deres Haardførhed og Særpræg. Derfor gik ogsaa den vandalske Krigsmagt og Flaade i Forfald. Og da Flaaden ikke blev sendt ud, hjembragtes ej heller længere det rige Bytte, som de karthageniensiske Søfolk og Maurerne fik Del i; derfor voksede Utilfredsheden blandt disse. Kamelrytterhorder trængte gennem Ørkenvejene frem øst fra, og i 533 landede den østromerske Hærfører Belizar i Nordafrika ved Ras Kapudia, 200 km Syd for Karthago.

Han ankom med en Landgangsstyrke paa 15.000 Mand, der overførtes med en Flaade paa 500 Transportfartøjer dækket af 92 Dromones (Krigsgaleier). Flaadens Besætning var paa 20.000 Mand.

Den vandalske Flaadestyrke laa ved Sicilien, og Hæren, der forles af den sidste Vandalerkonge Gelimer,

var engageret i Grænsekampe Syd paa. Geiserichs fortræffelige Efterretningsvæsen var ogsaa gaaet i Forfald.

Vandalernes svage Modstand blev hurtigt slaaet ned uden større Indsats fra Belizars Side, og dermed ophørte Vandalernes ca. 100 aarige Herredømme i Afrika og det vestlige Middelhav.

Ca. 600 Aar efter deres formodede Udvandring fra Danmark var deres Æra afsluttet.

Naar deres Eftermæle er bevaret paa lidet smigrende Maade i Ordet »Vandalisme«, saa er det vel næppe helt med Urette; blodig har deres lange Vandring sikkert været. Men meget tyder dog paa, at de er blevet smædet af deres religiøse Modstandere, hvorfra Størstedelen af Beretningerne om deres Færd stammer.

Om admiral Lord Nelson's personlighed.

Af orlogskaptajn E. J. Saabye.

Kun store personligheder har formået i den grad at interessere ved bedrifter, tanker eller karakteregenskaber, at de slægtled efter slægtled har beskæftiget sindene og sat fantasien i sving.

Beviset for denne vedvarende interesse vil foreligge i form af en stadig mere omfangsrig litteratur om den pågældende — og hvert nyt bind vil være et aktstykke til brug ved vurderingen.

Admiral Lord Nelson er et fremragende eksempel på en sådan personlighed.

For enhver søofficer må Nelson's karakteregenskaber, handlinger og faglige dygtighed altid give stof til alvorlig eftertanke, så sandt som en af de bedste veje til forståelse af søofficerens problemer er studiet af de berømte admiralers livshistorie.

Som et tydeligt bevis på den interesse, hvormed Nelson stadig omfattes, kan anføres, at siden 1947 er der i England udkommet ikke mindre end 6 Nelson-biografier, hvoraf 3 af meget høj kvalitet.

Det efterfølgende foregiver ikke at være en forkortet Nelson-biografi, men er kun et forsøg på — efter studium af tilgængelig litteratur — at påvise den dybere årsag til hans succes som søofficer, med andre ord fremholde det i hans personlighed, som gjorde ham til »the greatest sailor in history«.

Da der altså ikke er tale om en biografi, men sna-

rere noget i retning af en karakteranalyse, forudsættes såvel Nelsons levnedsløb og sømilitære karriere som den historiske baggrund for hans virksomhed almindelig kendt.

For ikke at distrahere læseren, angives ikke kildehenvisning ved de enkelte citater, idet en liste over den anvendte litteratur findes efter teksten. De fleste citater er gengivet på originalsproget, hvorved tidsbillede og indtrykket af den person, der citeres, formentlig bevares bedst muligt.

Vi vil begynde med at betragte Nelson som 22-årig fregatchef. Hans ydre, der ingenlunde var imponerende, har vi et ganske godt indtryk af fra et portræt, udført af J. A. Rigaud (1742—1810). Det påbegyndtes i 1777, da Nelson var »second lieutenant, H.M.S. Lowestoffe«, kun 18½ år gammel. Kunstneren blev afbrudt af Nelson's lange udkommando og først i 1781, da han lige var blevet skibschef, fuldendtes maleriet, som Nelson derpå forærede sin ældre ven, captain W. Locker. Dette maleri giver formentlig et sandfærdigt billede af hans ydre fremtoning som ung. Ansigtstudtrykket er — trods de barnligt glatte træk — bestemt og blikket fast.

Nelson skriver selv til Locker: »... you may tell mr. Rigaud to add beauty to it«. Denne selvironiske bemærkning er i og for sig ikke særlig karakteristisk — Nelson var tværtimod om ikke just stolt af sit ydre, så dog meget forfængelig og selvoptaget.

Lægger man til indtrykket af dette portræt samtidige beretninger, rapporter og breve, har man for sig: charme, energi, målbevidsthed, loyalitet og et forbløffende ansvarsmod, værdifulde egenskaber for en



J. A. Rigaud: Nelson som 22-årig.

ung officer, der — med høje idealer — sætter kursen mod de største mål.

Captain Locker, der var glad for billedet, kvitterede for modtagelsen i et brev, hvori han gav Nelson en taktisk leveregel, som han aldrig glemte: »Lay a Frenchman close, and you will beat him«.

Hvad angår de ovennævnte fremragende egenskaber, kan disse bedst belyses gennem skriftlige vidnesbyrd fra pålidelige samtidige og af Nelson selv gennem breve til familie og venner.

Engang, da Nelson var løjtnant hos Locker i Vestindien, skulle en prise bemandes. Da næstkommanderende erklærede det for umuligt i den svære sø, råbte Locker: »Have I no officer in the ship who can board a price?«

Nelson gik ombord i prisen!

Prins William Henry (senere kong William IV) skriver efter sit første møde med Nelson i Vestindien 1782:

»... for I had never seen anything like it before (hentyder til Nelson's ejendommelige uniform) nor could I imagine who he was, nor what he came about. My doubts were, however, removed, when Lord Hood introduced me to him. There was something irresistibly pleasing in his address and conversation, and an enthusiasm when speaking on professional matters that showed he was no common being. Throughout the whole of the American war, the height of Nelson's ambition was to command a line of battleship; as for prize-money, it never entered his thoughts.«

I 1780 fik Nelson kommandoen over en kombineret operation, der skulle erobre nogle spanske forter i Nicaragua et stykke oppe ad St. Juan floden i et

usundt, tropisk klima. Den unge chef udfoldede ved denne lejlighed en ukuelig energi og handlekraft. Trods tiltagende sygdom og elendighed blandt mandskabet holdt hans eksempel modet oppe, og den kommanderende officer af hæren slutter sin rapport med en omtale af Nelson, hvori det hedder:

«I want words to express the obligations I owe that gentleman. He was first on every service whether by day or night. There was scarcely a gun but that was pointed by him or Lieutenant Despard.»

Ejendommeligt nok findes den bedste beskrivelse af denne uhyggelige ekspedition i et lægevidenskabeligt værk om tropiske sygdomme.

Nelson søgte med stort moralsk mod og idealisme at bekæmpe den overhåndtagende sortbørshandel ved Leeward-øerne, hvor han havde station en tid. Han satte her alt ind for, hvad han følte var sandhed og ret, og skønt han kom i modsætningsforhold til sine foresatte og fremtrædende personer på øerne, fik han dog ved at søge retfærdighed hos kongen gennem prins William Henry til sidst relen på sin side.

Allerede meget tidligt — han blev som nævnt captain og fregatchef som 22-årig — viste han sin enestående evne til at føre kommando. Det er ikke uden interesse i dag, hvor råbet om human behandling af værnepligtige er ved at overdøve saglighedens besindige røst, at sammenligne søofficeren af 1951 med søofficeren fra sejlskibstidens glansperiode personificeret i Nelson.

Enhver søofficer vil komme ud for at skulle *føre kommando*. Der har i vort søværn i forfatterens officerstid ikke fra ansvarligt sted været gjort nogen virkelig betydelig indsats for at lære unge og yngre office-

rer kommandoføringens vanskelige kunst.*) Det synes at være en almindelig opfattelse, at når først vimplen vajer, kommer chefsegenskaberne nok efterhånden tilsyne og udvikles. Dette vil — heldigvis — også i de fleste tilfælde ske, men det vil lige så sikkert forekomme, at kommandoføringen svigter — måske fordi den pågældende chef ikke i tilstrækkelig grad har gjort sig klart, hvad der i det daglige forventes og kræves af ham i forholdet til undergivne.

I denne henseende vil Nelson til alle tider stå som det lysende forbillede, og det må derfor være berettiget også i 1951 at fremhæve de egenskaber, som gjorde ham til den ideale chef.

Nelson's vindende væsen — hans charme — undlod sjældent at gøre indtryk på ældre og yngre kolleger. Han var elskværdig, opmuntrende og positiv. Han havde en usædvanlig klar forståelse af eksemplets betydning og søgte fra sin første chefskommando til Trafalgar-dagen altid selv at vise vejen for de undergivne. Hans omsorg for de ham betroede midshipmen var rørende og viser ham som den fødte pædagog.

Hans undervisning bestod først og fremmest i *ansporing*.

*) Man vil i samtlige planer for uddannelsen til søofficer i de sidste 100 år forgæves søge efter et højere formål end den rene kundskabsmeddelelse på det teoretiske og praktiske område — om karakteropdragelse findes der intet. Derimod findes i ældre udgaver af „Instruks for Søkadetter“ formaninger og appeller, der tilsyneladende forudsætter en sådan karakteropdragelse, men dennes gennemførelse har beroet på den enkelte skolechefs (kadetskibschefs) opfattelse. — En mere eller mindre klar forståelse af karakterdannelsens betydning fremgår af de vekslende skolekommissioners betænkninger, men denne forståelse har mærkeligt nok aldrig resulteret i bestemmelser om, hvorledes denne del af uddannelsen ønskedes gennemført. Englands, USA's og flere andre landes tilsvarende uddannelsesplaner har — såvidt vides — klart formulerede bestemmelser om de mål, der på dette område ønskes nået.

Herom skriver lady Hughes (gift med admiral H.) i et brev:

»It may be reasonably supposed that among the number of thirty there may be timid as well as bold: the timid he never rebuked, but always wished to show them he desired nothing of them that he would not instantly do himself; and I have known him say, 'Well, sir, I am going at once to the masthead, and beg I may meet you there'. No dissent could be given to such a wish, and the poor fellow instantly began his march. His Lordship*) never took the least notice with what alacrity it was done, but when he met in the top, instantly began speaking in the most cheerful manner, and saying how much a person was to be pitied that would fancy there was any danger, or even anything disagreeable in the attempt.

In like manner he every day went into the schoolroom, and saw them do their nautical business, and at twelve o'clock he was the first upon deck with his quadrant.«

Nelson sørgede også for, at de unge midshipmen blev indbudt til selskaber og sammenkomster i kultiverede hjem og gjorde ved disse lejligheder sit bedste for at introducere de unge på en sådan måde, at de blev godt modtaget og følte sig hjemme.

Et brev fra Nelson, dateret »Agamemnon«, Livorno 14/2-1794, belyser klart hans faderlige omsorg for de unge kadetter:

*) Brevet er skrevet, da Nelson forlængst var blevet berømt, men refererer til begivenheder fra hans unge år.

Dear Sir,

You cannot receive much more pleasure in reading this letter than I have in writing it, to say that your Son is everything which his dearest friends can wish him to be; and is a strong proof that the greatest gallantry may lie under the most gentle behaviour. Two days ago it was necessary to take a small Vessel from a number of people who had got on shore to prevent us. She was carried in high style and your good Son was by my side; we had six men badly wounded.

I am, dear Sir, Your most obedient Servant,

HORATIO NELSON.

Medens Nelson således gjorde sig store anstrengelser for at løse den pædagogiske opgave, der var ham betroet, på bedste måde, slog han aldrig af på de fordringer, han mente at burde stille til sig selv som chef for et af Hans Majestæts skibe.

Derom vidner et brev (til Hercules Ross, Esq. dateret 9/8-1793), hvori det bl. a. hedder:

»... I have closed the war without a fortune: but I trust, and, from the attention that has been paid to me, believe, that there is not a speck in my character. True honour, I hope, predominates my mind far above riches ...«

Som det er fremgået af det foregående, var Nelson fordringsfuld mod sig selv og ansporende i al sin færd overfor yngre kolleger. I disse henseender var han et fremragende, men ikke enestående eksempel.

Anderledes er det med Nelson's forhold til det menige mandskab. Her var han en ener, en foregangsmand i en tid, hvor svælget mellem for og agter var

både bredt og dybt. Hans forståelse af mandskabets såre beskedne, men for datidens britiske »overklasse« ganske urimelige krav, vandt søfolkenes hjerter i en enestående grad. Han var som en fader for dem, og kun, når alt andet slog fejl, lod han sin tids hårde straffemidler tage i brug.

For den søofficerstype, der for alvor mener, at enhver form for venlighed svækker disciplinen — og denne type eksisterer fremdeles — må det være ejendommeligt at tænke på, at Nelson — skønt skibschef under alle tiders hårdeste søkriger, adm. Sir John Jervis — i kraft af sit elskværdige, menneskelige væsen i forbindelse med en usædvanlig stærk personlighed, var i stand til bogslavelig talt momentant at genoprette disciplinen hos en skibsbesætning, der havde gjort mytteri, og hvis moral var en fare for flådens indre styrke.

Mon ikke det er noget i retning af Nelson's kommandoføring og disciplin, der i dag foresvæver vore hjemlige demokratiske reformatorer, når de med så megen iver kræver human indstilling, forståelse af mandskabets problemer, respekt for individet o. s. v.

Dybest set var Nelson's styrke netop det, som på hans livs sidste, store dag fandt udtryk i det berømte signal: »England expects that every man will do his duty«.

Det forholder sig jo i virkeligheden således, at Nelson's befaling til signalofficeren, lieutenant Pasco, umiddelbart før slaget ved Trafalgar lød: »Nelson confides, that every man will do his duty«, men dette blev på lieutenant Pasco's forestilling ændret, idet ordene ENGLAND og EXPECTS begge kunne gives ved eet »hejs«, medens NELSON og CONFIDES måtte bogstaveres. Som bekendt akcepterede Nelson straks forslaget, og signalet gik til vejrs.

Men Nelson's tanke var altså langt mere selvoptaget end det stolte signal lader formode. Det, han ville udtrykke overfor flåden, var det samme, som han i hele sin tjenestetid havde benyttet som ansporing for sine undergivne: »Nelson confides ...«, altså et stærkt personlig præget udtryk for den højeste grad af tillid til dem, han befalede over.

Herved viser Nelson — måske ubevidst — en dyb psykologisk forståelse: ansporingen appellerer til ædelere kræfter end truslen. Man kan være sikker på, at den indsats, der fulgte efter signalet, i langt højere grad skyldtes ønsket om at fortjene Nelson's ros og anerkendelse end Englands, hvis omsorg for flådens mandskab hidtil havde været alt andet end rørende.

I de fleste biografier synes dette forhold ikke at være tillagt nogen særlig betydning, først Renalt Capes' lille bog (1947) kommer ind på overvejelser af denne art.

Signalets historie er velkendt, men man synes ikke at have fæstnet sig tilstrækkeligt ved det vidnesbyrd, der her gives om Nelson's følelser overfor det ham underlagte personel. Hans oprindelige ordre til signalets tekst forekommer mig at være et tydeligt bevis på, at Nelson i dette hans livs største øjeblik følte sig som en fader for de mange tusinde, der nu skulle kæmpe på hans bud, og han følte sig aldeles sikker på, at en appel som »Nelson confides ...« var mere end nok til, at enhver ville yde sin bedste indsats.

Det var virkeliggørelsen af den tanke, vi danske søofficerer kender fra kadetskolens gamle torsdagsbøn: »... ikke af frygt for straf, således som herren lydes af slaven, men af kærlighed og ærefrygt, således som den gode fader lydes af den gode son.«

Der er intet blasfemisk i denne analogi, thi Nelson var for disse tusinder af primitive søfolk en almægtig

fader, på hvem de stolede ubetinget, og i hvem de så et retfærdigt forsyn. Skønt Nelson selv var fuldt ud klar over dette forhold, forledte det ham dog aldrig til overmod, tværtimod var han til sin sidste stund en ydmyg og troende kristen.

Læseren vil måske finde det ulogisk at springe lige fra den purunge fregatchef til admiralen i hans kulation, men dette skyldes netop ønsket om at vise, at Nelson på dette punkt — forholdet til det menige mandskab — med usvigelig konsekvens havde fulgt den kurs, han satte som ung, uden hensyn til, at de fleste af hans foresatte — og blandt disse også betydelige personligheder — stod ganske uforstående overfor de humanistiske principper, der var den røde tråd i Nelson's kommandoføring.

Vil man søge årsagen til denne på den tid såre usædvanlige indstilling, står man overfor en vanskelig opgave.

Utvivlsomt har Nelson's naturlige menneskelighed været medfødt. Der findes talrige beviser for, at han fra sin tidligste officerstid har haft et fortrinligt forhold til mandskabet, idet han har forstået at vinde dettes tillid uden nogensinde at være nedladende. — Enhver, der har prøvet at kommandere, vil erkende, at Nelson må have været i besiddelse af en overordentlig taktfølelse og selvbeherskelse overfor sine folk, thi hans særprægede mandskabsbehandling har, så mærkeligt det end lyder, tilsyneladende aldrig været genstand for nogen alvorlig kritik — end ikke fra officerer af Jervis' skole, for hvilke Nelson's principper må have været ganske uforståelige.

Når ingen kritik har rejst sig på dette punkt, har man formentlig lov til at slutte, at selv de mest reaktionære måtte bøje sig for den kendsgerning, at disciplinen ombord hos Nelson altid har været den

bedst mulige, og at hans skib altid har været et mønster på effektivitet i enhver situation.

Også omstændighederne har givet Nelson stærke impulser i retning af en humanistisk indstilling. Herom vidner breve fra den periode i hans liv, der ofte benævnes »Nelson, the Farmer«, og som varede i 5 år. Han tilbragte dette lange tidsrum på sin ejendom i Norfolk og tog levende del i alt, hvad der overgik den fattige befolkning.

I et brev af 10/12-1792 giver han overfor herlugen af Clarence en længere redegørelse for de sociale forhold på egnen og påpeger, at herremændene ikke har forstået at belønne deres arbejderes loyalitet som fortjent, idet dyrtiden havde gjort løntillæg påkrævet, men herremændene havde været alt for længe om at erkende dette.

Brevet viser klart, at det at kæmpe for humanitet og retfærdighed er så at sige en del af Nelson's personlighed — han kan simpelthen ikke finde sig i, at de små i samfundet lider på grund af overklassens ligegyldighed eller hovmod.

Vil man bedømme en søofficer fra sejskibenes storhedstid, kommer man ikke uden om spørgsmålet: »Hvorledes var han som sømand?«

På dette punkt er der ikke enighed blandt Nelson's mange biografer, men prøver man at yde ham fuld retfærdighed gennem en objektiv vurdering af disse biografers dom, synes en sådan vurdering at give følgende billede af Nelson som *sømand*:

Han var ikke søstærk i fysisk forstand, forsåvidt som han led meget af kvalme og legemligt ubehag i dårligt vejr. Denne omstændighed — der som bekendt let frister til at fælde en hurtig dom — har af flere biografer været tilstrækkeligt grundlag for kendelsen: ikke sømand!

Studerer man imidlertid Nelson's karriere fra først til sidst, kan man konstatere følgende uimodsigelige kendsgerninger:

Nelson blev i en alder af 22 år udnævnt til captain og skibschef *udelukkende* på grundlag af sin indsats som sømand og foresat, idet han på dette tidspunkt endnu ikke havde afsløret sine evner som taktiker og strateg.

Ovennævnte anekdote fra togtet med Locker synes at vise, at Nelson må have været en særdeles habil sømand (border en prise i høj sø).

Nelson's navigering som skibschef og som admiral afslører en enestående dygtighed og dristighed, og resultaterne taler for sig selv.

Tydeligst taler dog et brev affattet af Elliot (vicekonge på Corsica, senere minister i Neapel) efter den bedrift, der benævnes »The long Chase«, d. v. s. forfølgelsen af den franske flåde til Vestindien og tilbage.

Elliot skriver:

»Either the distances between the different quarters of the globe are diminished, or you have extended the powers of human action. After an unremitting cruise of two long years in the Gulf of Lyons to have proceeded without going into port to Alexandria, from Alexandria to the West Indies; from the West Indies back again to Gibraltar; to have kept your ships afloat, your rigging standing; and your crews in health and spirits—is an effort such as never was realized in former times, nor, I doubt, will ever again be repeated by any other admiral. You have protected us for two long years, and you saved the West Indies by only a few days.«

Ingen admiral har nogensinde præsteret noget tilsvarende, og dette brev taler så tydeligt, at nærmere påvisning af Nelson's kvalifikationer som sømand næppe er påkrævet.

Nelson havde en klar forståelse af, at mennesker med den rette indstilling vokser med ansvaret, og han var derfor aldrig bange for at pålægge andre et ansvar; han stolede altid på, at de ville gøre deres yderste.

I sin taktiske opfattelse var Nelson overordentlig positiv og 100 pct. offensiv.

Alle hans sammenstød med fjenden — uanset på hvilket trin af hans løbebane — er præget af en urokkelig tro på, at initiativet — som jo er begyndelsen til enhver offensiv handling — altid bør bevares, og hvis fjenden ved situationens begyndelse har overlegenhed, må man selv snarest vise *moralsk* overlegenhed gennem et kraftigt initiativ (slaget ved St. Vincent!).

Men Nelson's held skyldes ikke alene talent og initiativ. Hans forberedelser var til det yderste grundige. De begyndte med at indpode underanførere, skibschefer eller egne skibsofficerer en bestemt tankegang, »the Nelson tradition«, ifølge hvilken det bogstavelig talt altid er en britisk skibschefs pligt at tage *initiativet* uanset det øjeblikkelige styrkeforhold mellem modstanderne. Denne tradition er blevet en uskreven lov, som sidste gang bragtes i anvendelse, da fregatten »Amethyst« med bravour slog sig igennem de kinesiske kommuniststyrkers spærringer af Yangtsefloden i 1949.

Dette Nelson's taktiske testamente til senere generationer af britiske søofficerer har utvivlsomt bidra-

get væsentligt til det endelige resultat af de to verdenskrige.

Men også vi — danske søofficerer idag — som står midt i en materiel og moralsk genopbygning kan med udbytte forsøge at vurdere »the Nelson tradition«. Ved at gøre dette, vil vi nemlig snart opdage, at Nelson's lære ikke adskiller sig væsentligt fra den, som kan uddrages af Niels Juels eller Tordenskjolds forelægender; men N. tilhørte en stor nation, og de ved hans taktik vundne sejre havde verdenshistorisk betydning, medens begivenhederne i vore farvande ikke satte slet så dybe spor.

Den moralske påvirkning af undergivne — og for så vidt også foresatte*) — er vel det mest fremtrædende i Nelson's kommandoføring, men også et andet vigtigt træk er værd at bemærke: den umage Nelson altid gjorde sig for at forberede enhver operation i de mindste detaljer og — hvad der ikke er det mindst vigtige — for at delagtiggøre sine undergivne chefer i sine hensigter.

Et tydeligt billede af Nelson, hvor han udstråler energi, initiativ og ansvarsmod, og hvor han disponerer med omhu og fremragende sømandskab, er slaget på Reden d. 2. april 1801.

Uden at gå i detaljer, som vil være kendt af enhver af dette tidsskrifts læsere, skal blot påpeges, at Nelson fra det øjeblik, han får tilladelse til at angribe den danske linie og til kapitulationen nogle dage senere, ikke et sekund lader sig fravriste initiativet.

Dette gælder såvel i slaget som i den diplomatiske strid, og uanset de delte meninger om det famøse brev, som afbrød kampen i et kritisk øjeblik, må man erkende, at Nelson også her viste et initiativ, som forvirrede modstanderen og stabiliserede situationen for

*) Sir Hyde Parker ved København.



L. Abbot: Sir Horatio Nelson, K.B.,
Rear-Admiral of the Blue Squadron.
(39 år)

ham selv. — Set på baggrund af den form for krigsførelse, som senere tider har at opvise, synes Nelson's »list« betydelig mindre forargelig, end samtiden ville gøre den til.

Det er vanskeligt at behandle Nelson's personlighed uden at nævne Lady Hamilton. Uden at fælde nogen moralsk dom skal det anføres, at Lady Hamilton var og blev Nelson's inspiration, hans »skytsengel«, der i hans tanker fulgte ham overalt. — Det er ingenlunde noget ukendt fænomen, at en kunstner — digter, maler, skuespiller — har modtaget den højeste inspiration fra en i almindelig borgerlig forstand mindreværdig kvinde.

Ud fra denne betragtning må vi forestille os Nelson som sejskibstidens inspirerede og inspirerende kunstner, hvis livsværk er den tradition, som har ført den britiske flåde ubesejret gennem to verdenskrige.

I erkendelse heraf kan vi roligt overlade dommen over Emma Hamilton til en højere instans.

I denne artikels begyndelse omtaltes Nelson's ydre som ung.

Det er derfor rimeligt at slutte denne korte karakteristik med endnu et portræt, malet i oktober 1797 af Lemuel Abbot (1760—1803), der flere gange har malet Nelson.

Dette åndfulde billede, som udførtes på hospitalet i Greenwich, efter at Nelson havde mistet sin højre arm, fortæller mere end mange ord om den udvikling, han har gennemgået, siden Rigaud malede portrættet i 1781.

Abbot's maleri reproduceredes første gang til Carola Oman's fortræffelige Nelson-biografi fra 1947.

Når dette strejflys kastes over Nelson's personlighed netop nu, skyldes det, foruden forfatterens almin-

delige interesse for emnet, at øjeblikket til at mindes vor berømte modstander synes velvalgt, idet den 2. april dette år vil være 150-årsdagen for Nelson's hårdeste dyst og vor egen flådes mest heroiske kamp for Danmarks frihed og selvstændighed.

LITTERATUR

- Naval Chronicle for 1801.
 Harrison: Life of Horatio Lord Viscount Nelson. 1806.
 T. O. Churchill: The Life of Lord Viscount Nelson. 1808.
 Clarke & McArthur: Life of Nelson. 1809.
 Robert Southey: »The Life of Nelson«. 1813.
 Sir N. H. Nicolas: The Dispatches and Letters of Viceadmiral Lord Viscount Nelson. 1844—46.
 A. de Lamartine: Nelson. Paris 1853.
 Otto Lütken: Lord Nelson og Lady Hamilton. (Foredrag i S.L.S. tirsdag ²⁸/₂ 1882).
 Chr. Bruun: Admiral Lord Nelson og Peter Willemoes. 1882.
 Sir T. Knox Laughton: British Sailor Heroes. 1894.
 Mahan: The life of Nelson. 1897.
 Tidsskrift for Søvesen, Aarg. 1901: Bundesen: Slaget paa Rheden den 2. April 1801.
 Schaffalitzky de Muckadell: Nordens Søkrigshistorie. 1911.
 Tidsskrift for Søvesen, 1913 og 1915: Schaffalitzky de Muckadell: Sandheden om Trafalgar.
 F. M. Kircheisen: Nelson. Berlin 1925.
 C. S. Forester: Nelson, a biography. 1929.
 C. L. Lewis: Famous Sea-Fighters. 1930.
 Brian Tunstall: Nelson. 1933.
 Clennel Wilkinson: Nelson. 1936.
 Marjorie Bowen: Lady Hamilton. Oversat 1937.
 Michael Lewis: England's Sea-Officers. 1939.
 E. Briand de Crèvecoeur: Olfert Fischer. 1944.
 K. Jungersen: Danmarks Søkrigshistorie. 1945.
 Carola Oman: Nelson. 1947.
 Renalt Capes: Poseidon. A personal Study of Admiral Lord Nelson. 1947.
 W. M. James: The durable monument Horatio Nelson. 1948.
 Michael Lewis: The Navy of Britain. 1948.
 Geoffrey Rawson: Letters from Lord Nelson. 1949.
 Russel Grenfell: Nelson the Sailor. London 1949.

»Uniformslarve — Uniformssnit o. l.«

En Replik

af Kommandør F. H. Kjølsten.

Forfatteren til ovennævnte Artikel i »Tidsskrift for Søvæsen«'s December Hæfte 1950, Hr. Fabrikant, Kaptajn i Hærens Reserve A. N. Hvidt, har utvivlsomt Ret, naar han skriver, at hans Indlæg om Søværnets Uniformering »ikke vil blive læst med særlig Velvilje« af Marinens Personel, thi selv om ingen tvivler om, at Forfatteren har hentet sin Inspiration til Artiklen ud fra de bedste Motiver, naar han mer eller mindre tilsløret ønsker at iklæde alle Værnsgrene Khaki, maa der dog lyde en saa kraftig Protest som mulig fra Søværnets Side mod denne Form for »Unification«, som bortset fra enkelte andre Forslag i Artiklen, ikke tjener noget som helst fornuftigt Formaal.

Uden at have noget Mandat til at tale paa andres end egne Vegne, mener jeg dog at være paa Linie med et absolut Flertal indenfor vor Marines Personel, naar jeg udtaler, at ingen dansk Orlogsgast, han være sig Befalingsmand eller Menig, ønsker at bytte sin smukke, men prunkløse, blaa Marineuniform, som gennem lange Tider netop har kendetegnet Søens Folk baade til Orlogs og Koffardis rundt paa alle Have, med nogen Form for en stadig skiftende Arméuniform, hverken »Servicedress« eller »Battledress«, hvor god og anvendelig denne end kan være indenfor de andre Værn.

Grundene hertil er mange, Forfatteren nævner selv

nogle, men det væsentlige er vel, at Forandring ikke paa nogen Maade er paakrævet.

En Orlogsgasts primære Tjeneste ligger nemlig ombord paa et Skib, og her stilles som bekendt ingen eller meget faa sløringsmæssige Krav for Personellet i Modsætning til, hvad Forholdene er paa Landjorden. Kun for hele Skibet, som Personellet er ombord i, tilstræber man noget saadant; paa samme Maade som Angrebsobjektet i en Søkrig primært er Ødelæggelsen (Sænkningen) af Materiellet (Skibet), er det ikke saa meget den enkelte Mand, man tilstræber at nedkæmpe som i Hæren. Heri ligger en af de mest fundamentale Forskelle paa al Søkrig og Landkrig, hvad mange ofte har saa vanskeligt ved at forstaa.

Jeg beder dog om, at denne kortfattede Replik til omtalte Artikel ikke maa blive betragtet som nogen Form for Bagstræv eller Uvillie mod vore to andre Værn, som vi i Marinen nærer den største Estime for og meget gerne nu og i Fremtiden vil samarbejde mest muligt med, dog bør Samarbejdet mellem vore tre Værn — som Kaptajn Hvidt saa rigtig efterlyser — tilstræbes paa helt andre og mere betydningsfulde Omraader.

Hele det Spørgsmaal, som Artiklen beskæftiger sig med, faar mig til at mindes nogle fornøjelige og særdeles rammende Udtalelser, som i sin Tid fremkom fra det maritime Medlem af den Fælleskommission, der i 1867 var nedsat med det Formaal at indføre ensartede Chargebenævnelser og samme Uniformering i Hær og Flaade, idet der den Gang var visse Bestræbelser fremme i Hæren om at faa Flaaden indordnet under sig som et Vaaben ligesom Fodfolk, Ingeniører el. lign.

Der var i denne Kommission bl. a. stillet Forslag om, at alle Underofficersgrader saavel i Hæren som i

Flaaden skulde benævnes ens, hvortil det maritime Medlem af Kommissionen — en Løjtnant N. N. der senere opnaaede at blive Kontreadmiral — udtalte, at han meget vilde fraraade, at f. Ex. Betegnelsen Sergent i Hæren indførtes i Marinen, men til Gengæld anbefalede han, at Hæren overvejede, hvorvidt det vilde være formaalstjenligt at tage den gode gamle Titel, som vi den Gang brugte i Marinen: »Underbaadsmand« i Brug i Hæren, da denne Titel nemlig havde den Fordel at være *dansk* i Modsætning til Sergent. Hermed faldt Forslaget.

Det blev derefter diskuteret, hvorvidt Uniformeringen, ogsaa Hovedbeklædningen, skulde være ens for begge Værn. Den nævnte Søofficer gik da ogsaa ind paa at undersøge dette Spørgsmaal, men bemærkede, at da det var umuligt for en Orlogsmatros at ligge oppe paa en Mærseraa og rebe Mærsejlet med Chacot eller Hjælm endsige Bjørneskindshue paa, foreslog han, at Hæren indførte Flaadens runde Huer, thi efter hans Mening var der intet til Hinder for, at f. Ex. Garden gik med Matroshuer!

Som bekendt blev der intet af alle disse Forslag, den sunde danske Fornuft sejrede den Gang, som den forhaabentlig vil gøre det igen, thi selv om der hverken eksisterer Underbaadsmænd eller Mærsejle mere i Marinen, ligesom Hæren ej heller benytter Chacot'er el. lign mere til daglig Tjeneste, saa er Sandheden dog den, at Forholdene f. Ex. i en Undervandsbaads Torpedorum og paa en Torpedobaads Bro eller i Maskinrummet i Dag er saadanne, at der ikke er fjerneste Grund til at indføre Hærens Uniformer her eller andre Steder til Tjenesten ombord indenfor Søværnet.

Forfatteren har imidlertid Ret i, at det kan have sin Berettigelse, hvis Orlogsgasten skal slaas paa Landjorden, bl. a. i nogle af Kystbefæstningens Værker eller

lignende Steder, kan der utvivlsomt fremføres visse Argumenter for terrainslørede Uniformer til Feltbrug, men det maa dog erindres, at denne særlige Tjeneste ikke er og heller aldrig bliver den kgl. danske Marines primære Virksomhed, som *altid* maa ligge ombord, vor sømilitære Kystdefension store og betydningsfulde Opgaver her ganske ufortalt.

Forfatteren har utvivlsomt Ret, naar han udtaler, at vi i Marinen ligesom iøvrigt alle andre Mariner hele Jorden rundt, har fulgt visse internationale sartoriale Regler der udspringer fra Verdens største Sømagt lige op til 2. Verdenskrig, nemlig Royal Navy's sømilitære Moder.

Dette har vi til Dels gjort tidligere og maa i Fremtiden vedblive at gøre i videst mulig Omfang ogsaa af praktiske Grunde, baade hvad Distinktioner og Gradsbetegnelser angaar, og da særlig efter at ikke mindre end 9 af Vestens Mariner er blevet vore militære Allierede, og ingen af disse har hidtil indført nogen Form for Hæruniformer.

At indføre Skulderdistinktioner paa vor mørkeblaa Regnfrakke, den saakaldte »Navy blue,« som Forfatteren foreslaar, vil utvivlsomt være praktisk, ligesom dette vilde være en god Foranstaltning paa Kappen, selv om dette for Regnfrakkens Vedkommende hverken bruges i den britiske eller den amerikanske Marine. Jeg vilde dog foretrække, i Lighed med hvad alle andre Mariner nu har, at indføre Distinktioner — i alt Fald for visse overordnede Grader — paa Kasket-skyggen.

Derimod fraraader jeg at følge Forslagsstilleren, naar han vil indføre Reverseemblemet, det kronede Anker paa andre af vore Marineuniformer, end de, der allerede har det; hollandske Søofficerer er de eneste der bruger dette, men til Gengæld er de fortvivlede over dette »nationale Særpræg«.

Paa daglige Orlogsuniformer er jeg i det Hele taget ikke Tilhænger af noget nationalt Særpræg udover det, der allerede findes, bl. a. i Knappernes Antal og Udseende, Hueemblem etc., thi dette har af ovennævnte Grunde ikke mere sin Berettigelse og bør fortrinsvis findes paa Galauniformen eller Selskabsdress, hvor det til Gengæld er fuldt berettiget.

At der ikke tages klimatiske Hensyn i Marineuniformer kan jeg ikke give Forfatteren Ret i, thi saavel vor, som de fleste andre Mariner har som bekendt hvide og for nogles Vedkommende lette Uniformer af andet Stof til Brug om Sommeren og under varme Himmelstrøg, ligesom vi alle har særdeles praktiske Arbejdsuniformer til særlig Tjeneste.

At Royal Navy under Krigsforhold og da kun i nogen Grad og midlertidig overgik til at anvende marineblaa Battledress og ogsaa sporadisk har benyttet Khaki, skyldes udelukkende Krigsrestriktioner og særlige Forhold under Krigens vanskelige Aar, bl. a. Hensynet til det enorme Antal Reservister, der blev indkaldt til denne store Marine, og fordi der maatte spares paa det gode marineblaa Klæde.

Paa et sidste, men ikke uvæsentlig Punkt vil jeg imidlertid ubetinget slutte op om Forfatteren, nemlig det ønskelige i, at *Nationalkokarden* bør være ens i Form og Farve for alle tre Værns samtlige Grader og ikke som nu, hvor der iflg. Artiklen findes ikke mindre end 9 forskellige Kokarder.

Muligvis er dette Tal ikke højt nok, thi gennemgaar man Uniformerne i Hær og Flaade finder man baade runde og ovale Kokarder, og hvad værre er forskellige udanske Farvekompositioner i Kokarderne som Rødt og Sølv samt Rødt Hvidt og Guld, idet der iflg. Reglementerne skal anbringes en forgyldt Knap indenfor Kokardens røde og hvide nationale Farver.

I alle 3 Værn burde man iøvrigt tilstræbe noget lignende som i U. S. A., hvor den vingede Ørn over en Slags National-Kokarde i Kasketten eller paa Uniformen er autoriseret som et specielt Kendetegn for alle 3 Værn. For vore Befalingsmænd kunde man gøre noget lignende og f. Ex. reglementere en ensartet Kasket-distinktion bygget over National-Kokarden med en Krone over samt Egeløv udenom, Graderne kunde da angives dels ved Egeløvets Størrelse, dels ved Broderier paa Kasketskyggen.

Kunde blot dette, nemlig et fælles militært Enheds-emblem og en ensartet dansk Kokarde, indføres og finde autoriseret og rigtigt Udtryk i kommende Uniformsreglementer for vore 3 Værn, Hær, Flaade og Flyvevaaben, vilde Kaptajn Hvidt ikke have skrevet sin Artikel forgæves.

Nekrolog.

Kommandørkaptajn **Børge Viggo Clausen** blev født den 26. Maj 1899 som Søn af Papirhandler Viggo Emilius Theophilus Clausen og Hustru Thora Cecilie f. Schaltz.

Han blev Kadet i 1917, Sekondløjtnant 1922 og Søløjtnant I 1923. I 1930 fik han Orlov for at gaa i Kollardifart. 1931 udkommanderet ved Inspektions-skibet »Islands Falk« i danske Farvande, Nordsøen og ved Færøerne. Fra 1932 til 1945 var han med enkelte Afbrydelser knyttet til Mineskibsdivisionen eller Søminevæsenet. I 1933 og 1934 var han Næstkommanderende i Mineskibet »Lossen«. I 1935 og 1936 var han Chef for Inspektionsfartøjet »Maagen« ved Grønland. I 1937 Chef for Minefartøjet »Sixtus«. 1938 Næstkommanderende i »Lossen« og Chef for »Sixtus«. I 1939 Næstkommanderende i Inspektionsskibene »Islands Falk« og »Hvidbjørnen« samt Chef for Minestrygningsfartøjet »Springeren«. 1940 Chef for »Sixtus«. S. A. Chef for Minestrygergruppe og Chef for »Søløven«. 1943 Chef for Mineskibene »Lindormen« og »Lossen«. I 1945 til Raadighed for Orlogsværftet ved Bygning af Minestrygere og s. A. Chef for Inspektionsskibet »Godthaab« paa Togt til Grønland. I 1945 og 46 Distriktschef ved sydsjællandske og fynske Marinedistrikter. I 1946 Stabschef ved jysk Marinekommando og fra 1947 Chef for Eksercerskolen i Arresødallejren.

Clausen var en udpræget Sømandstype, en kyndig og omhyggelig Navigator og en dygtig Manøvrist. Disse hans Sømandsegenskaber fik han rig Anvendelse for under hans lange fortjenstfulde Tjeneste ved Mineskibsdivisionen og under hans mange Udkommandoer med Inspektionsskibe til Færøerne, Island og Grønland.

Han var en myndig og baade afholdt og respekteret Officer. Bag ved et ordknap Væsen besad han meget Lune.

Han skaanede aldrig sig selv, dette kom stærkt til Udtryk under hans tiltagende Sygdom i de sidste Aar, hvor han trods denne, bestræbte sig paa at udføre sin Tjeneste med største Pligttroskab.

Han tog modigt og aktivt Del i Modstandsbevægelsen under Besættelsen og kun ved Dristighed og Raadsnarhed reddede han sig ud fra det bomberamte Shellhus.

Clausen blev Ridder af Dannebrog i 1943.

Han blev gift i 1927 i Reykjavik Domkirke med Else Bay, Datter af norsk udsendt Generalkonsul paa Island Henry Eugen Bay og Hustru Jenny Marie f. Sundwall.

Clausen døde den 14. Januar 1951 og blev begravet fra Holmens Kirke den 17. Januar s. A.

P. I.

Meddelelser fra udlandet.

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

England.

Klargøring af skibe i reserveflåden.

Det pr. 26. juli 1950 bekendtgjorte forsvarsprogram omfatter bl. a. fremskyndelse af klargørings- og eftersynsarbejder på skibe i reserveflåden.

Ifølge de offentliggjorte planer skal arbejdet i første omgang iværksættes på følgende 89 enheder:

- 7 Destroyers
- 9 Frigates
- 16 Fleet Minesweepers
- 5 Motor Torpedo Boats
- 12 Motor Minesweepers
- 7 Minesweeping Motor Launches
- 6 Boom Defence Vessels
- 2 Salvage Vessels
- 1 Naval Service Craft
- 24 LCT's and LST's

Arbejderne vil blive fordelt på forskellige værfter.

(Admiralty News Summary, aug. 50) *Th.*

Søsætning.

Den 27. juli 1950 søsattes destroyeren »Defender«, den fjerde af »Daring«-klassen.

(The Navy, sept. 50) *Th.*

Den tekniske udvikling.

Under parlamentsdebatten om det kommende ordinære flådebudget anførte »the First Lord of the Admiralty« bl. a. flg.:

Den ørnstændighed, at der ikke findes en potentiel fjende, som har en stor flåde af overfladestridskræfter, betyder, at truslen ikke

længere kommer fra slagskibe eller andre store overfladeskibe, men fra ubåde, fra luften og fra miner.

Der udvikles nu ubåde, som kan forblive neddykket i meget længere perioder end før. Det er rapporteret, at en amerikansk ubåd har sejlet 5000 miles neddykket i 21 dage, og under et britisk forsøg var en ubåd neddykket i nærlig 6 uger og sejlede nærlig 3000 miles.

.....
Admiralitetet fulgte udviklingen af den hurtige elektrisk drevne ubåd, og adskillige ubåde var blevet ændret til denne fremdrivningsform.

.....
Admiralitetet havde erfaringer med hensyn til den elektrisk-drevne ubåd og også med en ny form for brintoverilte-frem-dreven ubåd.

.....
Antallet af elektrisk-drevne ubåde var meget lille. Det var stigende, men det var tvivlsomt, om det ville blive meget forøget under hensyn til de forsøg, der nu fandt sted vedrørende andre fremdrivningsmetoder.

.....
En ny prototype på et skib med de nyeste våben og med udnyttelse af de erfaringer, der er blevet uddraget under og efter krigen er blevet bestilt i år. En velanvendelig anti-ubåds fregat, som kunne anskaffes billigt, og som samtidig kunne opfylde minimumskravene til fremtidig anti-ubådskrig, var under udvikling. Visse destroyere var ved at blive ombyggede til anti-ubådsfartøjer.

.....
Under alle disse arbejder havde malskibe spillet en nyttig rolle. De havde været udsatte for beskydning og forskellige chockvirkninger. Som et resultat heraf havde videnskabsmænd været i stand til at uddrage værdifulde data til brug ved bygning af nye skibe og rekonstruktion af andre. Udviklingen af anti-ubådsvåben til brug for skibe og luftfartøjer havde fået størst prioritet. Man havde nu et våben, som kastede dydbomber fremover. Flåden eksperimenterede med nye typer af målsøgende torpedoer.

.....
Den ødelæggende mine udgjorde en yderst alvorlig trusel, og en særlig forsøgs-minestrygerflotille, som skulle undersøge minestrygningsproblemer, der ikke svarede til ortodokse metoder, var ved at blive udrustet.

.....

En prototype på en AL-fregat indgik i det nye byggeprogram. Et nyt eskortefartøj var planlagt. Dette ville blive i stand til at føre egne jagerluftfartøjer under forsvar mod luftangreb.

(Admiralty News Summary, maj 50) Th.

Holland.

Den 1. Juni vil to U. S. eskorte-destroyere blive overdraget Holland under MDAP programmet.

De to destroyere USS »Burrows« og »Rinehart« er moderne 1240 ts. fartøjer bygget i 1943 og 1944, med særligt henblik på anti-ubådstjeneste.

Destroyerne vil få navnene »Van Amstel« og »Van Geen«.

Besætningerne, 200 mand fra Holland, er blevet uddannet i Boston, Massachusetts.

(Public Information, 26. maj 50) Z.

Sovjet.

De nye slagskibe.

Allerede i 1937 påbegyndte Sovjet bygningen af 3 35.000 ts. slagskibe: »Sovjetskij Sojus«, »Tretij International« og »Sovjetskaja Ukraina«, de to første i Leningrad og sidstnævnte i Nikolajev.

Alle detaljer om disse nybygninger har været holdt yderst hemmelige og kun ved hjælp af spredte og uregelmæssige oplysninger har man kunnet danne sig et indtryk af disse enheder.

Bygningen har været særdeles langvarig — 4 år før og 5 år efter krigen. Årsagen hertil har dels været krigens indflydelse dels tekniske vanskeligheder.

Den nuværende status menes at være
 at »Sovjetskij Sojus« næsten er færdig og igang med prøveture,
 at »Tretij International« er søsat i år, men det er iøvrigt ukendt,
 hvor langt arbejdet er fremskredet og
 at »Sovjetskaja Ukraina« endnu står på bedding.

Man mener at kunne fastslå følgende data:

Standard displacement 35.600 ts
 Fart 32 kn
 Længde 240 m
 Bredde 33,4 m

Dybgående 11,2 m

Aktionsradius ved 14 kn 8000 sml

Armering: 6 stk. 40,6 cm i 2 tårne, 20 stk. 15 cm, 24 stk. 45 mm, 40 stk. 20 mm og 2 stk. raketræmper (sidstnævnte som erstatning for 2 stk. 40,6 cm tripeltårne)

Panser: Dæk 10", side 16" og tårne 18".

(Stockholms-Tidningen, 15. sept. 50) Th.

U. S. A.

Følgende 4 departementer indenfor flåden har i 1949 haft det laveste ulykkestal:

	Ulyk.tal pr. mill. arbejdst.		Forbedring i
	1949	1948	%
Bureau of Ordnance.....	5,11	6,06	16
Bureau of Yards and Docks	5,31	5,92	10
Bureau of Ships.....	3,84	4,22	9
Bureau of Supplies and Accounts.....	5,23	5,72	9
Alle Naval Shore Establishment	5,95	6,41	7

(Public Information, 25. maj 50) Z.

Den 2. juni udnævntes 691 officerer fra Annapolis. Det drejer sig om 436 linieofficerer og 41 intendanter til flåden, 48 officerer til Marine Corps og 171 officerer til U. S. luftvåben.

(Public Information, 24. maj 50) Z.

Som et led i flådens modernisering har Repræsentanternes Hus vedtaget at støtte flådens andragende om en ekstra bevilling på 350 millioner dollars til anvendelse ved bygning af proto typer og modernisering af ældre eksisterende skibstyper.

Admiral Sherman uddybede disse forslag og oplyste i denne forbindelse, at en atom-drevet ubåd er indenfor mulighedernes grænse og forventes at være en realitet 3 år efter, at de fornødne midler er stillet til rådighed.

Nykonstruktioner andrager 14.466 ts og modernisering 96.691 ts.

Moderniseringsprogrammet fordeler sig således:

Nye konstruktioner.

(a) Combatant types:	Tonnage ca.
Submarines:	
1 nuclear-powered submarine	2.500
1 coastal-type submarine	250
1 submarine with a closed-cycle propulsion plant	2.200
Landing craft:	
2 utility landing vessels for amphibious operations	286
34 armored amphibious vehicles	1.190
43 amphibious personnel carriers	1.290
(b) Auxiliary vessels:	
Minesweepers:	
5 mine-sweeping boats (shallow water)	150
3 mine-sweepers	2.100
Service craft:	
20 lighters for harbour freighters	3.400
(c) Experimental:	
1 high-speed underwater target submarine ...	1.100

Forandring af eksisterende skibstyper.

(a) Combatant types:	Tonnage ca.
1 cruiser, carrying guided missiles	13.700
1 fleet aircraft carrier, modernized	27.100
4 destroyer escorts for antisubmarine work ..	5.400
4 radar pickets	5.400
11 snorkel submarines with increased speed ..	16.775
1 mine-laying submarine	1.525
3 killer submarines for anti-submarine warfare	4.575
(b) Auxiliary types:	
1 refrigerator supply ship	7.000
1 fleet tanker and supply ship	7.700
1 fleet stores issue ship	7.000
1 medium-size landing craft	520

(ANAFR, 6. maj 50) Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i december 1950.

- Carsten, L. von:* English-German, German-English Military Dictionary. Ill. Lond. 1941. 8^o. H.
- Cooper, Duff:* The Second World War. First Phase. Index. 346 s. Lond. 1939. 8^o. H.
- Charlton, L. E. O.:* Britain at War. 2 bd. Ill. 320 s. og 288 s. Lond. u. å. (1945/46) 4^o. H.
- Crook, D. M.:* Spitfire Pilot. Ill. 104 s. Lond. u. å. (1940) 8^o. H.
- Combined Operations 1940—1942. Ill. 144 s. Lond. 1943. 8^o. H.
- Chambrun, R. de:* Jag så Frankrike falla. Skal det resa sig på nytt? Kort. 211 s. Sthlm. 1941. 8^o. H.
- Christmas, W.:* Krydstogt gennem Livet. Med Skum om Bov. Ill. 228 s. Kbh. 1923. 8^o. H.
- Erhvervshistorisk årbog. 88 s. Aarhus 1950. 4^o. H.
- Korea 1950. Summary of Events. 31 s. App. Ann. Lond. 1950. 8^o. H.
- Scott, F. D.:* The United States and Scandinavia. Kort. Index. App. 359 s. Cambr., Mass. 1950. 8^o. H.
- Picht, W.:* Felttoget i Norge. Ill. 116 s. Kbh. 1940. 8^o. H.
- Krigsmaktens anda och ordning. 90 s. Sthlm. 1947. 8^o. H.
- Rudling, A.:* Riksförsvarets demokratisering. 242 s. Sthlm. 1937. 8^o. H.
- Steensen, R. Steen:* Flaadens Skibe 1950. Ill. 112 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Churchill, Winston S.:* Marlborough og hans Tid. Bd. II. Kort. Reg. 573 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Militærpsykologiske spørgsmål. Betænkning 1949. Skemaer. 102 s. Kbh. 1949. 4^o. H.
- Bragadin, M. A.:* Sieg auf den Meeren Roms. Ill. 86 s. Verona 1943. 8^o. H.
- Andersen, T. m. fl.:* Forsvarsbogen. Folkets Bog om Landets Forsvar. Kort. 254 s. Kbh. 1941. 8^o. H.
- Barkley:* Surrender of Italy, Germany and Japan. World War II. 111 s. Wash. 1946. 8^o. H.
- Brugmans, H.:* De Wielingen, Rechten en Belangen. Kort. 60 s. Amsterdam 1920. 8^o. H.
- Den civile Befolknings Beskyttelse mod Luftangreb. 38 s. Kbh. 1933. 8^o. H.
- Idrætsmærkets Virksomhed 1945. Beretning. 59 s. Kbh. 1946. 8^o. H.

- Befolkningens Indstilling til en Folkevæbning. 45 s. Kbh. 1948. 40. H.
- Wench, P.: Videant consules —. Hvilke opgaver stiller dansk udenrigspolitik et dansk forsvar? Hvorledes skal dette forsvar opbygges i tilslutning til udenrigspolitikken? 131 s. Kbh. 1931. 80. H.
- Nielsen, H.: Europas Fremtid. 55 s. Kbh. 1942. 80. H.
- Sanness, J. og Arnesen, B.: Syttende Mai i Strid og Fest fra 1814 til i dag, 58 s. Tønder 1943. 80. H.
- Testrup, S. og Unzer, C. F.: Om Skoves Opelskning med Hensyn til den danske Flaades Skibsbyggeri. u. st. 1808. 80. H. (indb. sammen).
- Hornborg, E. og Hilden, K.: Hvorfor kæmper Finland. Murmanbanen. indb. sammen. Kort. 46 s. Kbh. 1942. 80. H.
- Arps, Th. m. fl.: Kleine Wehrgeographie des Weltmeeres. III. 136 s. Berl. 1938. 80. H.
- Krebs, H.: Krigen til Søs mellem Rusland og Japan 1904—1905. Chapiograferet. Tabeller. Kort. 40 s. 1915. 40. H.
- International Control of Atomic Energy. Report. 61 s. Wash. 1946. 80. H.
- Atomic Bombs on Hiroshima and Nagasaki. The Effects of. III. Kort. 46 s. Wash. 1946. 80. H.
- Chaplain's Manual. Navpers 15664. Index. 53 s. Wash. 1949. 40. H.
- "Bartimeus": The Turn of the Road. Landing of Royal Navy and Merchant Navy in Algeria and French Morocco, 1942, and the final destruction of the Axis Forces in North Africa. Kort. Skitser. 123 s. Lond. 1946. 80. H.
- Dutton, B.: Navigation and Nautical Astronomy. 9. ed. III. Tabeller. Diagr. Index. Annapolis 1948. 40. H.
- Feis, H.: The Road to Pearl Harbor. The Coming of the War between the United States and Japan. Kort. Index. 356 s. N. Jersey 1950. 80. H.
- Eliot, G. F.: If Russia strikes —. Kort. 252 s. N. Y. 1949. 80. H.
- Earl, L.: Yangtse Incident. The Story of H.M.S. "Amethyst". III. 199 s. Lond. 1950. 80. H.
- Tanner, V.: Finlands väg 1939—1940. III. Bilag. 391 s. Helsingfors 1950. 80. H.
- Colman, J. S.: The Sea and its Mysteries. III. Kort. Index. 261 s. N. Y. 1950. 80. H.
- Schaffalitzky de Muckadell, C.: Den gamle Kommandør fortæller. III. 91 s. Kbh. 1950. 80. H.
- Norlund, N.: Kampen om Tyskland. Person- og Emnereg. 220 s. Kbh. 1950. 80. H.
- Medal of Honour 1861—1949. III. 327 s. U. S. A. 1949. 40. H.

Søofficersskolen 1701—1951.

Af viceadmiral A. H. Vedel.

Når søofficersskolen den 26. februar højtideligholder 250 årsdagen for seekadetkorpsets oprettelse, er det et jubilæum af en så sjælden karakter og inden for en så betydningsfuld del af søværnets liv, at der er al grund til at standse derved.

Hver gang jeg på mit embedes vegne har lejlighed til at tale til befalingsmænd, hvis tjeneste beskæftiger sig med uddannelse af søværnets personel, er det mig magtpåliggende at fremhæve det store ansvar, der følger med sådan tjeneste; det gælder søofficersskolen, det gælder kvartermester- og underkvartermesterskolerne, mathskolen og de værnepligtiges eksercerskoler.

Personellet, dets ånd og dygtighed, er og bliver ryggraden i en flåde. Skibe og andet materiel er nødvendigt, men uden personel, besjælet af den rette ånd og med de rette kundskaber, er skibe og våben kun døde ting.

Ældst af alle skoler i vort søværn er søofficersskolen — hvilke forskellige navne den end har haft gennem årene. Fra denne skole er gennem halvtrediehundrede år udgået de mænd, der har sat deres præg på den danske flåde, der har ledet den i kamp og i fred og har skabt og videreført vor flådes traditioner — mange gange til ære for vort land.

Nogle navne huskes, andre glemmes; ingen har

kunnet yde sin indsats uden gode medarbejdere og underordnede.

Enhver mand om bord er nødvendig, for at skibet skal kunne virke som et samlet hele; men chefen har *det fulde ansvar*, det påhviler ham, og det tilkommer ham.

Søofficeren bliver gennem sin opdragelse og sine kundskaber den ledende, den der sætter præg på tjenesten både om bord og i land, den der træffer de betydningsfulde afgørelser, den der skal lede og vejlede sine underordnede — der følger et stort ansvar med!

Ved sit eksempel, ved sin moral — i videste forstand — ved sin kunnen, ved sine kundskaber kan — og skal — han påvirke sin besætning.

»Kundskab uden dyd har intet værd,
men dyd uden kundskab er for lidet for den,
der vil tjene under Danmarks flag.«^{*)}

Begge dele, både dyd og kundskab, har nu i 250 år været indprentet de unge vordende søofficerer, og gennem de sidste 40 år også andre af søværnets officerer på den gamle skole.

Det har stedse været tilstræbt at holde lærerstaben på et højt niveau, og uddannelsen har altid stået mål med det bedste i landet.

Kadetternes antal har varieret stærkt gennem tiden, både afhængigt af flådens behov, af folkets forståelse af flådens betydning og af de unges interesse for søen og dens liv og af deres lyst til at se mere og andet end sognet og byen.

Denne interesse og lyst synes for tiden ikke alle steder at være så stor, som man kunne ønske og forvente i en søfarende nation.

^{*)} Citatet er fra „Morgenbønner for Søofficersskolen“ af biskop Balthazar Münter (1794—1867).

Intet sted ser man så tydeligt som her generationernes skiften.

Vi, der lever nu, der i 1951 har vor tjeneste i søværnet, der søger at sætte vort præg på livet og tjenesten, der søger at lede udviklingen i de rette baner, vi har ansvar både overfor fortiden og overfor fremtiden. Vi er kun et led i generationernes lange række. Historiens dom vil lyde over os såvel som over alle de bortgangne.

»O, gud! Velsign Kongen, velsign Danmark! Giv mig alvor til således at bruge mine ungdoms år, at jeg engang som mand kan være dygtig at tjene dem begge, lig de mangfoldige hæderlige, der i min stand have foregået mig med det følgerdige eksempel!«*)

Tiderne skifter, opdragelses- og undervisningsformer med dem, således også søofficersuddannelsen; her gælder det om at følge med tiden, men ikke at lade sig sluge af strømmen. Men formålet har altid været det samme: at uddanne og dygtiggøre unge mænd til som officerer at tjene og yde deres ypperste i det danske søværn.

Det gælder om at finde den rette afvejning mellem tidens anvendelse til sømilitær lærdom på sø og på land og almindannende fag. Intet menneske har, menneskeligt set, nok i sit fag, og selv om livet på søen og livet i krig er hårdt, og al uddannelse af de unge kadetter må stræbe henimod at gøre dem fysisk og kundskabsmæssigt egnede til dette liv som søkrigere, vil netop egnetheden til dette liv lide, hvis der mangler et menneskeligt og moralsk grundlag med videre udsyn end selve de sømilitære fag giver.

Livet og uddannelsen på søofficersskolen har gen-

*) Citatet er fra „Morgenbønner for Søofficersskolen“ af biskop Balthazar Münter (1794—1867).

nemgaaet store forandringer gennem tiderne og vekslet i krig og i fred.

I ufredstider har man været tvunget til at betræde andre veje, måttet lade alt ikke strengt nødvendigt ligge; således vil det ske igen. Men altid har man haft tilværelsen på søen og søkrigens vilkår klart for øje. Livet på søen er og bliver forskelligt fra livet på landjorden.

Måtte skolens fremtid fortsat være præget af formålet: Uddannelse af unge mænd til tjeneste som officerer i det danske søværn, uden letsindig eksperimenteren og med fuld forståelse af søværnets opgaver og af søkrigens væsen.

Frivillige søværnsorganisationer og deres udvikling.

Af orlogskaptajn Th. Bjerre.

De opgaver, som det påhviler et søværn at løse under krig, kan deles i de egentlige søkrigsopgaver og i de sekundære, men derfor ikke mindre vigtige opgaver, der tager sigte på sikrings- og kontroltjenesten langs kyster, indløb og havne incl. recognoscering og depechetjeneste, og som ikke kan siges at være egentlige, primære søkrigsopgaver.

Den primære opgave for et søværn er nedkæmpelsen af fjendtlige søstridskræfter, subsidiært at holde dem på afstand fra egne farvande, hvad enten det nu sker ved direkte aktioner eller ved udlægning af spæringer.

For at kunne løse disse opgaver på effektiv måde, må alt egentlig krigsmateriel med dertil hørende uddannet personel sættes ind her, hvorfor det overalt har vist sig vanskeligt for et søværn at kunne afse materiel og personel til varetagelse af de nævnte secundære søkrigsopgaver.

Disse erfaringer er ikke af ny dato; for mere end 100 år tilbage oprettedes i England det første frivillige korps, der hurtigt kunne sættes ind til hjælp for flåden til varetagelse af de secundære søkrigsopgaver, og som senere har udviklet sig til de berømte korps the R. N. V. R. og the sea-cadets.

R. N. V. R. og The Sea-Cadets.

Disse to organisationer uddanner på frivillig grund henholdsvis voksne og drenge til at kunne gøre gavn

i flåden som befalingsmænd, således at man altid i tilfælde af krig kan sikre flåden det nødvendige reserve-befalingsmandspersonel.

Royal Naval Volunteer Reserve.

For at kunne sikre rekrutteringen til den sværtbe-mandede engelske flåde tilbød kommandør John Cochrane allerede i 1794 at danne en frivillig flådestyrke i London; — det var forøvrigt første gang, man i søkrigshistorien har hørt tale om et sådant frivilligt korps.

Tanken vandt bifald, og 4 år senere dannede sø-mænd og fiskere i Themsenområdet det foreslåede frivillige korps til forsvar af selve floden, men deltog nogle år senere alligevel i ekspeditioner udenfor riget, bl. a. i det skæbnesvangre angreb mod øen Walcheren. I parantes skal det bemærkes, at en del af dets medlemmer dannede æresvagt ved Nelsons begravelse, og at tre officerer og 376 mand af korpset det følgende år blev sendt til København for at føre den røvede danske flåde til England.

Korpset opløstes 5 år senere, da risikoen for en invasion fra Napoleons side nu var et overstået stadium, og først i 1853 under Krimkrigen oprettedes påny en frivillig flådestyrke, der deltog under hele krigen, bl. a. i Østersøen sammen med den franske flåde, under navnet »De frivillige kystkorps«. I 1873 omorganiseredes kystkorpset til Royal Naval Artillery, der imidlertid opløstes 1892 på grund af Gladstones sparepolitik.

Til trods herfor besluttede medlemmerne sig til ikke at lade korpset ophøre, men i stedet for oprettedes en klub, hvor medlemmerne i indkøbte små brig-ger fortsatte med øvelserne som forud.

I 1903 organiseredes korpset i den skikkelse, det

nu har; da det første gang under forrige verdenskrig blev mobiliseret, talte det ca. et halvt hundrede tusind mand. Lignende reserver forefindes i den kgl. australske og kanadiske flåde, og nu før sidste krig dannedes en tilsvarende organisation i Indien, alle som et frivilligt reservekorps, der var mobiliseret og deltog i flådens krigstjeneste.

Under fredsforhold sorterer disse frivillige korps under admiralen for de forenede reservestyrker; som hans nærmeste medarbejder findes en kommandør, som tillige er korpsets chef.

Der findes afdelinger i alle Englands større byer, og de fleste ejer egne øvelsesfartøjer.

London har således to skibe til ejendom, nemlig H.M.S. »President« og H.M.S. »Chrysanthemum«, der ligger opankrede ved Blackfriars bridge. De fleste øvelsesskibe er gamle skortefartøjer fra forrige verdenskrig (som vort gamle »Fylla«), dog tælles også en gammel krydser, H.M.S. »Belfast« med som ejendom for en af disse afdelinger, og det skal nævnes, at korpset i Newcastle har det gamle historiske H.M.S. »Calliope« som stationsfartøj.

Øvelsesfartøjernes besætning (elever) er inddelt i divisioner, og hver division har en stamofficer som leder, samt følgende instruktører:

- 6 art. underofficerer som instr. i artilleri og sømandskab.
- 1 torpd. underofficer som instr. i torpedolære.
- 1 sign. underofficer som instr. i signalering.
- 1 radio underofficer som instr. i radiotjeneste.
- 1 værksteds underofficer som instr. i værkstedslære.

Hele uddannelsen indenfor RNVR er helt og holdent afhængig af dette personels virksomhed.

På London divisionens skib H.M.S. »President« er dampkedlerne borttagne og dækket udjævnet. På øverste dæk ligger chefs og næstkommanderendes lukafer, samt underofficersmessen og ekspeditions-kontorerne.

Dæksudrustningen består af det sædvanlige grej, såsom ankre, takkelage, paravaner, bom med elektriske spil m. m.; ombord findes en motorbåd, 7 kullere, samt på bakken og halvdækket davider til 12 både og en lille pram. Disse fartøjer spiller en stor rolle for divisionen. Foruden den almindelige uddannelse i fartøjstjeneste, der bestrides i disse både, anvendes fartøjerne også til længere week-end ture for medlemmerne. Fartøjsføreren på en sådan bådtur skal mindst have rang af underkvartermester.

Disse udflugter er meget populære, og fartøjerne kan da også udlånes til længere ture.

På hoveddækket findes banjerne; hver aften mellem 5 og 11 holdes her et mindre kantineudsalg åbent for salg af øl, cigaretter m. m.

På hoveddækket drives tillige forskellige øvelser, såsom matros- og artilleriøvelser, våbeneksercits, gymnastik og signalering; desuden findes her 4 undervisningslokaler, officersmessen, omklædningslokaler (6 officerer i hvert), kadetternes spise-, samlings- og baderum m. m.

På batteridækket findes 12 cm og 15 cm kanoner, rekyl- og maskinvåben, samt et værksted for mindre reparationer.

Forude på batteridækket findes forrædsrum, værksteder med svejse- og boremaskiner samt smedie.

Fartøjet er udrustet med en ildledercentral plus afstandsmålere og andet ildledningsgrej, samt dertil hørende kommunikationsmidler, to luftværnskanoner og projektorer er opstillede på hoveddækket, hvor der

desuden findes en radioskole med sendere og modtagere, hvilke benyttes i samarbejde med de øvrige divisioner i England. Endvidere et sygelukaf, artillerilektionsrum, samt intendantens kontorer.

På underste dæk findes en miniature skydebane til 25 skytter og et værksted for håndvåben. Al elektrisk installation forsynes med strøm direkte fra byen.

Fartøjet er desuden udrustet med vandledning, som tillader brandslukningsøvelser. For øvelser efter læk-rullen forefindes lækmåtter.

Officersmessen og kadetmessen har en fælles bestyrer. Der betales 60 kr. om året pr. medlem; under-officererne har deres messe ordnet på samme måde som officererne, dog betales noget mindre i afgift.

Det kan ikke lade sig gøre at have hele besætningen ombord på een gang; i den anledning er arbejdet fordelt på følgende måde: Mandag og torsdag har artilleristerne deres øvelser, tirsdag og fredag matro-serne, og om onsdagen torpedogasterne. Lørdag og søndag benyttes hjemmeværnets skydebaner til gevær- og pistolskydninger.

Alle øvelsesskibene er forsynet med to broer og to master, hvorimellem der signaleres med flag og morselamper.

Det har vist sig, at instruktionsmodeller er absolut nødvendige som erstatning for teoretiske lektioner; man må huske, at størstedelen af besætningen kommer fra det civile arbejde, og da fanger en sort tavle ikke nok interesse.

Tjenestegangen for den daglige undervisning ombord i et skoleskib er følgende: En mand indskrives til 4 års tjeneste, og må i den tid dygtiggøre sig, således at han kan udkommanderes med flådens skibe i 42 dage; hvert år lader han sig fremstille til inspektion og eksamen af admiralen. Han bliver derpå til-

delt et af skibets afdelinger og kan udnævnes til underkvartermester (leading seaman), petty officer, chief petty officer og til slut til warrentofficer. Nogle kan desuden udnævnes til officerer.

Eleverne eller medlemmerne kan specialisere sig i artilleri, radio og signalering, og hvis de kan frigøre sig fra deres civile arbejde, kan de tilmed gennemgå flådens uddannelsesskoler og herigennem kvalificere sig til de højere grader. Gennemsnitlig gør medlemmerne tjeneste 100 timer (drill) om året, eller en lektion om ugen.

Hvis en mand ikke deltager med fornøden energi i lektioner og øvelser, kan han i henhold til loven tvinges til at betale bøder, men dette har endnu ikke været tilfældet. Folk, der ikke findes egnede, afskediges; der findes altid nok, der vil melde sig.

En blivende officer i RNVR ansættes som kadet eller sø-løjtnant II efter en overhøring af chefen; det er en fordel for de søgende, at de i forvejen har en del kendskab til søen. Som kadet uddannes man ombord på øvelsesfartøjet, og dellager derefter en måned med et af flådens skibe. Hvert år forpligtiger man sig derefter til at tjestgøre ved flåden i en periode af mindst 14 dage.

For at opnå løjtnantsgrad skal vedkommende først bestå en prøve i navigation og artilleri, hvorefter han gennemgår en specialuddannelse enten i artilleri, signalering eller minestrygning, hvorefter han tilkommanderes som lærer i sit specielle fag og bliver ansvarlig for undervisningen af sine yngre kammerater.

En søofficer kan efter 8 års fast tjeneste udnævnes til commander; udnævnelsen til højere grad sker efter admiralitetets valg.

Den tidligere nævnte stamofficer er søofficer i korp-

set og er ansvarlig for divisionens uddannelse, økonomi m. m.

Lægen ombord undersøger de nye rekrutter, går vagt hver aften for at kunne være ved hånden i tilfælde af ulykker og lign. Han underviser også besætningen i gasbeskyttelse og nødhjælp.

Indenfor korpset har følgende officersrang foruden søofficererne, nemlig intendanten, medicinere, meteorologer, maskinmestre og elektrikere samt flyverofficerer, der tilkom korpset 1939. Uniformen er den samme som officerernes blot med den forskel, at der mellem gallonerne, der er bølgede og af halv størrelse, findes de respektive tjenestegrensfarver, nævnt i samme rækkefølge som de ovennævnte officerer: hvidt, rødt, grønt og lilla. Flyverne har ingen farve, men i stedet et A i »øjjet«, samt en vinge ovenover.

Intendanten fører regnskaberne og underviser i flådens historie, søkrigshistorie m. m.

Meteorologiofficeren er en ny tjenestegren, som først blev oprettet i 1938; i det civile liv er disse officerer actuarer, kasserere, matematikere eller lign. I krigstid anvendes de fortrinsvis ombord i hangarfartøjer.

Medlemmerne i RNVR betaler 30 shilling for undervisningen, som almindeligvis varer fra september til april.

Den praktiske uddannelse bliver dels som opmuntring, dels som et forsøg på at skabe kontakt med flådens personel, forlagt for en uge eller mere til flådens forskellige enheder, som jagere, minestrygere eller eskortefartøjer.

Der eksisterer endvidere en ekstra reserve af officerer kaldet R.N.V.S.R. Royal Naval Volunteer Supplementary Reserve, der dannedes i 1936 og består af

yachtmænd, medlemmerne tilhører de forskellige afdelinger af RNVR. Til at begynde med var det meningen, at de ikke skulle deltage i øvelser under fredstid; men medlemmerne ønskede ikke at stå uøvede ved et evt. krigsudbrud, hvorfor de selv gik i gang med øvelser. Nogle medlemmer af Londonafdelingen købte to mindre dampyachter ved en auktion og begyndte så småt at afholde øvelser på Themsen; da besluttede admiralitetet at føre kontrol med hele organisationen. Den største yachtklub i England, »The little ship club«, stillede sig med sine lokaler helt til disposition for det frivillige forsvar til brug ved undervisning m. m., hvorfor det til tak fik lov til at føre »the blue ensign« på sine både, en meget eftertragtet ære i England.

Ved krigsudbruddet 1939 mobiliseredes alt R.N.V.R. personellet, og medlemmerne gennemgik et kursus på en af orlogsstationerne. Dette kursus skulle have varet 3 mdr., men på grund af personellets gode fredsuddannelse blev kurset indskrænket til kun at omfatte ialt 5 uger. De fleste medlemmer gjorde under krigen tjeneste ombord på jagere, trawlere, minestrygere, motortorpedobåde og i korvetter. Og det har vist sig, at dette frivillige mandskab har skilt sig fra deres tjeneste med ære, og klaret de stillede opgaver på en fortræffelig måde.

Officerer og øvrige medlemmer får ingen løn under fredstjeneste undtagen for tjeneste ombord i flådens skibe, hvor de får fuld løn i henhold til deres grad. Derimod kan ethvert medlem få udbetalt op til 100 kr. om året til dækning af rejseudgifter.

Efter 20 års tjeneste får officerer en fortjenstmedalje (volunteer decoration). Lavere grader end officerer får efter 12 år en fortjenstmedalje (long service and good conduct medal).

Der findes tilmed en sportssammenslutning, der organiserer konkurrencer, der afholdes årligt mellem de forskellige afdelinger f.eks. i kanon-eksercits, feltkanoneksercits, sømandsskab og håndvåbenskydninger. Der afholdes en årlig regatta med kapsejlad og kaproning.

Engang om året afholder admiralen eksamen, og der indledes med en parade af hele styrken, hvorefter øvelserne, de teoretiske prøver og opvisningerne begynder. Herunder vises bl. a. udsætning af lækmåtten, bjærgningsrulle, lukning af vandtætte døre, landgangsøvelser og brandrulle.

Ved mobilisering indkaldes medlemmerne til skoler og orlogsstationer; de, som har gode kundskaber og forudsætninger for at kunne gå videre, tilkommanderes flådens forskellige skoler.

De øvrige udkommanderes som besætning på krydsere, jagere, minestrygere og korvetter.

Under den første verdenskrig deltog RNVR i næsten hver vigtig søstrid; særligt udmærkede de sig ved Zeebrügge; de fleste var dog ombord i minestrygere, samt på fartøjer, der udførte de lange og anstrengende patruljer i Kanalen og på Atlanten.

Under den sidste verdenskrig tjenstgjorde medlemmerne ombord i alle slags fartøjer og skibe og har flere gange udmærket sig på forskellig måde, ikke mindst under de berømmelige raids i den engelske Kanal ombord i såvel motortorpedo- som motorkanonbåde.

Det skal endvidere anføres, at trawleren »Lady Shirley« under kommando af en søløjtnant I, RNVR, plus besætning fra samme korps, ialt 24 mand, engang i krigens begyndelse overmandede en tysk u-båd, der var dobbelt så stor som trawleren, og tog besætningen på 44 mand til fange.

Fra RNVR's rækker udnævntes under krigen endog faste linieofficerer; disse havde forud gjort mindst 3 måneders tjeneste til søs med flådens skibe, hvorefter de havde gennemgået et 3 mdr.'s kursus i land.

Dette afsluttedes med en svær eksamen, og blev den bestået, udnævntes de til søløjtnant II i linien. Gjorde de ikke gode fremskridt i denne uddannelse, blev de sendt tilbage til det fartøj, hvorfra de kom.

Nu er der berettet om Englands egentlige kampreserver på frivillig basis, som man vil forstå spiller en betydelig rolle for hele flådens virke, men den anden frivillige organisation, der som nævnt består af drenge, har også sin store betydning ved at »seaminde« ungdommen; og vi vil derfor se lidt på, hvordan dette arbejde drives. *) Note.

Hver morgen ankommer tusindvis af britiske kontorelever — piccoloer — skoledrenge — studenter — bude — butiksekspedienter — til deres pulte og bænke iklædt royal navy uniform.

Ikke såsnart er arbejdet forbi, før de begiver sig afsted til træning ved et eller andet af de 360 seacadetkors, der er oprettet rundt om i landet.

Spredt rundt omkring på de britiske øer findes henved 50.000 seacadets i alderen mellem 14—17, og alle har det ene mål: At komme ind ved flåden, hvilket imidlertid ikke kan lade sig gøre, før det fyldte 17½ år. Men i deres iver og interesse for flåden, går de frivilligt igennem forberedende undervisning i maritime discipliner — sømandsskab — navigation — signalering og skibsbygning.

Havde disse drenge levet i det forrige århundrede, var de — som man gjorde det på den tid — simpelt hen »stukket til søs«, men det er umoderne nu. Den

*) Note. Efterfølgende afsnit om the seacadets er i uddrag taget fra Sjøværnsposten nr. 6 1944.

unge mand, der i dag brændende ønsker at komme til søs, melder sig til et af disse mange kursus for derigennem at dygtiggøre sig til den dag, hvor han med sin køjesæk på ryggen kan melde sig til tjeneste på sit første skib.

I britiske orlogskredse er man stolt ved bevidstheden om at have denne ungdommelige reserve, hvis uddannelse ligger på et så højt niveau.

Hverken bomber — miner — torpedoer — kanoner — frygtindgydende historier om skibsforslis — mange nætter i åbne både — menneskeliv, der er gået tabt under krig — afskrækker disse unge mennesker fra at gå i fædrenes spor, der fører til havet.

Med konstant voksende personelle krav og med hundredevis af nye fartøjer, ligefra 35.000 tons slagskibe til motortorpedobåde, er flådens rekruteringschefer henrykte over at have disse ca. 50.000 marinebegeistrede og veluddannede unge til disposition.

Mange tusinde af de mænd, der gør tjeneste i flåden, har fået deres første undervisning i de frivillige seacadetkorps, hvortil de meldte sig som purunge for at få en maritim forberedende undervisning, medens de ventede på at blive gamle nok til at kunne indkaldes.

Et strålende bevis på de britiske unges interesse for flåden er, at langt de fleste af disse unge bor langt inde i landet og aldrig har set havet.

I den store industriby Birmingham findes der f. eks. et blomstrende seacadetkorps, hvorfra ikke mindre end 200 drenge overførtes til flåden i løbet af krigens sidste måneder. Birmingham er den by, der ligger længst borte fra samtlige på de britiske øer værende flådebaser.

»Skoleskibet« er et almindeligt hus på land, men der er gjort så meget som muligt for at gøre det så virkelighedstro som muligt. Det flade tag bliver dæk, den

øverste etage hoveddæk. Undervisningen foregår i maritim atmosfære, selv om havet kan være milevidt borte. Et af de fornemste undervisningslokaler er His Majesty's Ship »Britannic«, en bygning midt i Londons hjerte. Der, i skyggen af St. Pauls Katedralen og omgivet af fine gamle kirker og historisk arkitektur blandet med bomberuiner, tager de unge elever i matrosuniform de første trin på vejen til de rigtige søkrigeres verden.

Virksomheden drives af The Navy League. Eleverne arbejder efter en uddannelsesplan fastlagt af det britiske admiralitet, man fordrer af de een gang indskrevne et minimum af to timers træning en dag om ugen. I realiteten findes der ingen elev, der træner mindre end fire timer om ugen, og så stor er interessen hos mange af dem, at de deltager i undervisningen flere gange i løbet af ugen.

Normalt skulle disse unge have spillet fodbold eller cricket en lørdageftermiddag; nu tilbringer de tiden med at indsuge viden om søen; dertil kommer, at mange af disse unge gutter ligeledes benytter søndagmorgen til træning.

For kort tid siden blev det bekendtgjort i London, at man havde et forslag fremme om at lade de unge seacadets deltage i korte ture med flåden i patrouillebåde, når dette rent praktisk kunne lade sig gøre.

På den måde får de lidt sejlads på de store floder og langs kysterne i stedet for roøvelser på den lille sø derhjemme i parken. Mere kan det ikke blive til, men på denne måde får de lidt kendskab til den forsvarsgren, som de sætter højest — nemlig flåden.

En ung mand, der går ind som seacadet, kan efter 18 måneder blive matros og et år efter underofficer. Når han går over til flåden, må han begynde som letmatros, men hans chancer for avancement er na-

turligvis større end for den, der ikke har forudgående uddannelse.

Mange søofficerer fortæller, at en sådan seacadet let kendes igen, når han tager hyre. Disse nætter, lørdagseftermiddage, søndagsmorgener, hvor de studerede søen i en »murstensfregat«, har indgivet de unge mennesker en duelighed og selvtillid og lagt en grund, der holder for hele livet.

Mange af disse unge seacadetter har store muligheder for hurtigt at avancere, mange endda fra banjerne direkte til officersmessen. Men disse unge mennesker, som længes efter at føle fartøjsmaskinerne brumme under fødderne, længes efter at føle salt-sprøjtet piske i ansigtet, samt at blive delagtiggjort i kammeratskabet på et krigsskib, er bare en del af hele denne organisation, for hundredevis af gamle søulke ofrer deres fritid for at hjælpe med at instruere og undervise disse unge — pensionerede admiraler, officerer og underofficerer, søfolk, der er blevet invalider i marinens tjeneste. Alle giver de af deres rige viden til fremtidens sømand.

Der findes seacadets over hele det britiske imperium lige fra Victoria i Australien til Nova Scotia.

Der findes ikke en eneste mand i den britiske flåde, som ikke giver et personligt udtryk for sin forkærlighed for at tjene sit land til søs. Grubearbejderens søn og industrimagnatens søn, kontoreleven og universitetsstudenten, alle uddanner sig til sømand efter samme plan. Den dag, de er gamle nok til at indkaldes, skal de alle ind i samme våben, de skal starte fra samme trin, nemlig det nederste, men de, der har forudgående træning og uddannelse, har chancen for hurtigt at avancere.

Starten af det seacadetkorps, som nu nærmere skal omtales, afviger ikke i nogen retning fra alle de øvrige

korps, som startede i januar 1942. En komité nedsattes i den lille by, som i parentes bemærket lå midt i landet, og begyndte arbejdet efter direktiv fra THE NAVY LEAGUE. En vældig rekruteringskampagne begyndte, som gav det glædelige resultat, at 220 elever meldte sig, men dertil kom det fortvivlende, at man fra ledelsen havde bestemt, at antallet ikke måtte overstige 50; trods dette kunne alle antages, d. v. s. de 50, man havde regnet med, blev indkaldt, de øvrige blev taget til reserver. Da tilstrømningen var så stor, har myndighederne nu succesivt forhøjet antallet fra 50 til 100 — 150 — 200 — 450.

Mange har undret sig over, hvorledes antallet kunne blive så stort i en »ikke kystby« med en befolkning på 50.000 mennesker, og hertil må svares, at de forhold, under hvilke undervisningen skulle foregå, var så gode, som overhovedet muligt. Velordnede idrætspladser, eksercerpladser, glimrende undervisnings- og samlingslokaler, dertil fik man desuden dispositionsret over to dampyachter i den nærmeste havn, smukke fartøjer med clipperstævn, skrå skorstene og master af den type, som man er vant til at se på engelske lystyachter.

»Skoleskibet« i land, eller rettere korpsets station var rationelt ordnet for at give drengene den mest sømandsmæssige uddannelse. På eksercerpladsen var således placeret to bådavider i hvilke en 9 meter redningsbåd var ophængt. Drengene fik lært at hejse og affire båden, svinge den ind, bemande den o.s.v. Endvidere fandtes der en platform til lodhivning, og eleverne kunne øve sig i denne vigtige sømandsgren — endelig var der anbragt et kanonladeapparat, som tildrog sig særlig interesse.

Undervisnings- og samlingslokalerne bestod af to etager og dæk, som de benævnes. På nederste dæk

fandtes messe, kabys, radiostation og navigationslukaf. Radiolukafet var indrettet meget sindrigt. Der fandtes tre borde med syv nøgler på hvert bord, repræsenterende 1. division. Endvidere fandtes et bord »Flagskibets«; hver kadet havde en afsendernøgle samt hovedtelefoner og gennem en omstiller kunne meddelelse afgives til og modtages af forskellige »fartøjer«, »divisioner« eller »admiralen«.

Disse øvelser var ganske givet af allerstørste værdi for de drenge, der eventuelt kunne tænke sig at uddanne sig indenfor radiotjeneste ved orlogs- eller handelsflåden.

I navigationslukafet fandtes et bord, hvor fartøjsmodeller kunne anbringes og således kunne man praktisere »søvejsreglerne«. På bordet var udsat fyr, landkonturer og dybdekurver — et kompas stod på en platform drejelig rundt om en central-pivot.

På øverste dæk var anbragt roapparat for øvelse i roning, endvidere var der anbragt en morselampe for øvelse i signalering. På resten af dækket var anbragt bak, ankere, ankerkæder o.s.v. Kommandobroen var monteret med reglementerede top- og sidelanterner, som kontrolleredes gennem elektriske kontrollamper. Til slut markeredes på forskellige pladser på dækket, hvor torpedoer og kanoner skulle stå. På denne måde fik eleverne indtryk af at befinde sig på et orlogsfartøj.

I et andet rum fandtes merlespir, sejlmagerhandsker, tovværk og alt, hvad der hørte til et bådsmandshellegat.

Bagved lå gymnastiksalen udstyret med alt moderne gymnastikmateriel.

Lytteapparater og andre instrumenter for lokalisering af flyvemaskiner fandtes, ligeså var der opstillet turbiner og andre maskiner for vordende maskinister.

Chefens kahyt indeholdt et righoldigt bibliotek, og i en særlig afdeling fandtes munderingsdepot og anden udrustning.

I sommertiden udrustedes de to dampyachter, og gutterne gik til søs for øvelse i navigation, sejlads og praktisk sømandsskab, og naturligvis var disse ekspeditioner meget eftertragtede og mere værdifulde end de absolut nødvendige, men noget kunstige teoretiske vinterøvelser i land.

Den musikalske underholdning bestod af elevernes eget militærorkester og et jazzband.

Til slut skal bemærkes, at den her beskrevne fortræffelige faste station skabtes gennem drengenes og deres lederes egne midler. Fra begyndelsen havde man ikke meget at rutte med, og det skal påpeges, at de gode uddannelses- og samlingslokaler, man har fået indrettet, startede i en gammel fabriksbygning, man fik overladt. Den istandsattes helt og holdent ved frivilligt arbejde, og gennem indsamlinger hos byens beboere og ved at disse beboere — lad os kalde dem de »passive medlemmer« — blev interesserede og hjalp til med udrustningen af det populære korps, er denne sag så at sige vokset sammen med byens liv.

Sjövärnskåren.

Andre lande har fulgt efter med oprettelsen af frivillige søværnskorps, således bl. a. Sverige med sjövärnskåren, hvis udvikling nærmere skal gennemgås, da forholdene der på mange måder tilsvarende danske og kan tjene til belysning af de opgaver, der nu herhjemme skal løses af hjemmeværnsflotillerne.

Det frivillige forsvarsarbejde i Sverige har i mange år været omfattet med stor interesse og forståelse fra såvel regeringens som fra menigmands side; kendte er således Frivillige automobilkåren, Röda-Kors, de

forskellige Lottekorps og Landstormen. Alle disse organisationer arbejder bevidst og energisk med det ene formål for øje, at *kunne bistå landets forsvarsmagt på bedste måde i tilfælde af krig* — og på rent frivilligt grundlag.

Ved krigsudbruddet 1939 var disse forskellige korps da også klar til at indgå i det almindelige forsvarsberedskab efter Forsvarsstabens nærmere dispositioner. Og det skal være sagt med det samme, uden disse frivillige korps og deres medlemmers store kærlighed til og offervilje for deres fædreland, havde Sverige ikke kunnet etablere sin udvidede beredskabstjeneste i den udstrækning, som tilfældet var under den sidste krig. Man må ikke glemme, at disse korps virkelige høje standard var grundlagt allerede under den forudgående fredsperiode, hvor mange friaftener og -dage frivilligt blev ofret til militære studier og øvelser; det svenske folk vidste, at et brugbart beredskab — incl. det frivillige — ikke kan improviseres, men må forberedes og indøves, selv når der hersker fred indenfor stormagterne, og trods afrustningspolitikken o. 30'erne vovede ingen at afskaffe disse frivillige korps.

Under samme kategori — og med samme beføjelser som ovenfor nævnt — henhørte *Sveriges frivillige Motorbådskår*, der imidlertid den 1. november 1941 overgik til et nyt korps, der byggede på de samme Idéer og grundlag, som det gamle motorbådskorps, men som fra nu af blev et rent maritimt korps eller snarere styrke, hvortil tilgangen ganske vist er frivillig; det fik navnet *Sjövärnskåren*.

Dets forgænger, Motorbåtskåren, var igennem et målbevidst arbejde de forudgående år blevet en så vigtig faktor indenfor Sveriges forsvar med dets udstrakte bevogtnings- og søpolitiopgaver, at dets medlemmer også omgående blev indkaldte til bered-

skabstjenesten, hvorved et stort antal af flådens faste personel blev frigjort til de egentlige krigsopgaver, medens søfartskontrol- og bevogtningstjenesten derefter så godt som helt overgik til *Sjövärn*skåren.

I de bevægede dage o. 9. april 1940 indkaldtes eller rettere mobiliseredes alle kårens medlemmer (ialt 14 flotiller fordelt kyststrækningen rundt), men som forholdene nu udviklede sig, indså marinen, at man kun vanskeligt kunne holde et så stort antal medlemmer inde til en øjensynlig lang og krævende beredskabstjeneste, hvad organisationen slet ikke var beregnet på. Derfor blev omorganisationen i 1941 nødvendig. Det skal fremhæves, at motorbåtskårens organisation ikke svigtede på noget punkt, ethvert medlem stillede villigt sin båd til disposition for marinen med besætning, som lovene bød; var krigen kommet til Sverige, var spørgsmålet blevet et andet, men de lange indkaldelser, der nu blev nødvendige indenfor kåren, voldte vanskeligheder, ikke mindst fra arbejdsgivernes side, der ikke ville frigøre deres personale til det, de betragtede som frivillig tjeneste.

SVK's medlemmer, er for største partens vedkommende i værnepligtsalderen og indkaldes til uddannelse i kåren efter de for værnepligtige gældende love, hvad enten det drejer sig om motorbådsejere eller ikke. Hovedformålet er nu *at uddanne personel*, der kan aflaste marinens under krig eller beredskabstjeneste.

Flere bestemmelser fra motorbåts-kåren er dog overført til SVK, hvorfor det oprindelige korps' organisation og start lige skal omtales.

I årene omkring 1910 var der i Göteborg af kommandanten på Elfsborg dannet en art frivillig motorbådsflotille af interesserede motorbådsejere, da

fæstningen på grund af knappe bevillinger ikke rådede over et tilstrækkeligt antal fartøjer til at kunne sikre bevogtningstjenesten i den omliggende skærgård. Disse motorbådsejere deltog med liv og lyst i bevogtningsøvelser, der gentoges hvert år, og som ofte strakte sig over flere dage.

Med årene øgedes interessen fra de private motorbådsejeres side, og da det samtidigt viste sig, at forsvaret virkelig kunne drage nytte af bådene og deres besætning, der jo alle havde et betydeligt lokalt farvandskendskab, lå det nær for hånden, at der den 2. maj 1913 blev dannet en frivillig flotille i Göteborg, *Göteborgs Frivilliga Motorbåtsflottilj*, omfattende en ca. 30 motorbådsejere.

Forbilledet var den engelske organisation, »The Royal Naval Volunteer Reserve«, selv om uddannelsen ikke nær stod på højde med den, der forlangtes i det engelske korps, men starten var god, og det varede ikke længe, før Göteborgsflotillen efterfulgtes af tilsvarende flotiller i andre søkøbstæder.

Allerede fra 1910 var der livlig diskussion om, hvorvidt flotillerne skulle udstyres efter egne love og bestemmelser uden tilknytning til hverandre, eller de skulle indgå under en fælles kårstyrelse for hele landet, der skulle have sæde i Stockholm. Meningerne var stærkt delte, og navnlig de to først dannede flotiller holdt på, at de bedst selv kunne skytte deres interesser. Det stred imod de indhøstede erfaringer fra andre frivillige korps, og efter en del tovtækkeri imellem de stridende interesser, enedes man om en fælles kårstyrelse på grundlag af et af *Cheferne for Marine- og Generalstab* udarbejdet reglement, der den 11. juni 1915 blev stadfæstet af kgl. Majestät. Den nye organisation fik navnet: Sveriges frivillige Motorbåtskår.

Det viste sig at være forbundet med store vanskeligheder at få valgt en chef for kåren, men efter en del diskussion enedes man om at løse spørgsmålet ved at tilbyde formandsposten til *Chefen for Marine-staben*, daværende admiral Sidner, der modtog valget som chef for kåren og formand i bestyrelsen, der endvidere bestod af en vice-kårchef og to militære bestyrelsesmedlemmer, valgt af henholdsvis Marine- og Generalstabens. De respektive flotillechefer var tillige medlemmer af bestyrelsen (det drejede sig på daværende tidspunkt om to).

Disse bestemmelser for bestyrelsen var provisoriske, og den skulle have været afløst af en ordinær valgt bestyrelse, hvor kår- og vicekårchef skulle have været udpeget af flotillerne og godkendt af cheferne for Marine- og Generalstabens, før udnævnelserne kunne forelægges Kgl. Majestæt til underskrift. Med andre ord, kårstyrelsen var direkte underlagt kongen, medens flotillerne igen var direkte underlagt kårstyrelsen.

Flotillerne lededes af en stedlig bestyrelse, der bestod af formanden, tillige chef for flotillen, vice-formand, tillige vice-flotillechef, en sekretær og en intendant, plus yderligere to medlemmer, hvis det skønnedes nødvendigt. Desuden kunne de militære myndigheder indsætte en armé- og en søofficer i bestyrelsen. Flotillen havde selv bestemmelsesret over de indre anliggender indenfor kårreglementets rammer og kunne selv vedtage særlige love, der ville være praktiske indenfor det respektive område. Flotillestyrelsen valgtes af flotillens medlemmer, men valget af flotillechef og viceflotillechef skulle have kongelig stadfæstelse.

Denne organisation af kåren viste sig særdeles egnet til løsning af de opgaver, der forestod, selv om

reglementet i tidens løb viste sig at være behæftet med visse mangler; men at organisationen var vel gennemtænkt viste sig bl.a. deri, at den uforandret bestod i 12 år, og forøvrigt for en stor del ligger til grund for SVK's organisation af idag.

Indenfor kåren var medlemmerne tildelt marinens officersgrader og bar *jakkeuniform* med tilsvarende ærmedistinktioner i 8,8 mm guldsnore, hvoraf den øverste var forsynet med øje på lyseblåt felt. Kårchefen havde kommandørkaptajns grad I, vice-kårchefen kommandørkaptajns grad II, hvilken grad flotillecheferne også indehavde, medens vice-flotillecheferne var tildelt kaptajns rang. Samtlige øvrige medlemmer havde rang af kaptajn, løjtnant eller underløjtnant, afhængig af den tid, de havde tjenstgjort i flotillen eller i kåren.

Ved *indmeldelse* i kåren blev ethvert medlem udnævnt til *under-løjtnant*, hvorefter videre udnævnelser skete efter vedkommende flotillestyrelses bestemmelse. Når medlemmer på denne måde let kunne opnå relativt høje officersgrader uden ringeste militære uddannelse, er det indlysende, at disse grader kun kunne gælde indenfor kåren, og var altså dengang ikke sideordnet med den almindelige militære rangfølge.

Der tilkom ikke motorbådsejerne nogen aflønning eller leje for motorbåd i den tid, de var inde til tjeneste, dog skulle staten under krig sørge for indkvartering og bespisning af de indkaldte motorbådsejere plus besætningerne, der under sådanne forhold kunne få tildelt en mindre aflønning efter nærmere ansøgning.

De til krigstjeneste udtagne motorbåde skulle ganske vist besigtiges ved overtagelsen og ved afleveringen, så at de under tjenesten påkomne skader kunne

erstattes, men der var ikke fra kårens side rejst nogen fordring om dags- eller månedsleje. Fra ledende maritimt hold var man imidlertid klar over, at det var et stort spørgsmål, om dette system kunne gennemføres under krig, og man betragtede det nærmest som uværdigt for staten på den måde at benytte sig af folks fædrelandskærlighed og offervilje. I påkommende tilfælde — under en længere indkaldelse — ville de økonomiske byrder sikkert overstige de fleste motorbådsejeres ressourcer ved ganske gratis at stille båd og person til rådighed, selv om viljen hertil og offerviljen kunne være nok så stor. De fleste medlemmer var jævne håndværkere og småhandlende samt — udenfor storbyerne — navnlig fiskere; flere medlemmer, særligt i Stockholm og Göteborg, bidrog økonomisk ikke så lidt til, at hele organisationen kunne holdes vedlige, men for at forsvarsmagten virkelig skulle kunne drage nytte af motorbåtskåren, burde den også holde medlemmerne skadesløse i den tid, de var indkaldt. Først da krigen 1939 virkelig truede i Europa, og man fra ansvarlig side indså kårens betydning, såvel under krig som under beredskabstjeneste, blev disse forhold ændrede, men forinden var der sket andre betydelige forbedringer, der havde forøget kårens krigsberedskab ikke så lidt.

Omkring slutningen af tyverne var der nu indhøstet så mange erfaringer, at en omorganisation blev anset for nødvendig, og et *nyt reglement stadfæstet af Kgl. Majestät den 22. oktober 1927*, trådte derpå i kraft fra januar 1928 at regne. I henhold til dette bortfaldt den provisoriske kårstyrelse, og erstattedes af en fast siddende bestyrelse.

Det ville nemlig nu blive for vanskeligt og omstæn-

deligt, hvis bestyrelsen til hvert møde skulle indkalde flotillecheferne, der nu beløb sig til 5, fra de forskellige egne af landet; derfor udgik de af kårstyrelsen, der fra 1928 bestod af en kårchef, vice-kårchef og to militære medlemmer af henholdsvis marine og hær. Marinestabschefen afgik som kårchef, og kårens første chef efter de nye bestemmelser blev daværende kommandør Tamm, Sveriges tidligere vice-admiral.

Efter det nye reglement kom der mere militær kontrol med de enkelte flotiller; det var således nu kårstyrelsen, der bestemte og fastsatte flotillernes love og bestemmelser samt udnævnte flotillecheferne og viceflotillecheferne efter indstilling fra flotillen. Desuden skærpedes bestemmelserne for optagelse i kåren.

Tidligere havde nemlig enhver velanskreven svensk borger kunnet optages som medlem af kåren uden prøver eller examiner af nogen art, blot han var ejer af en motorbåd eller på anden måde forventedes at kunne gavne kåren eller flotillens virksomhed; i tilfælde af krig eller mobilisering skulle han stå til rådighed for krigsmagten med sin båd plus besætning, selv om han under sin værnepligtstid var uddannet ved hæren eller i marinen, hvilket jo var særdeles bekvemt, men kunne få alvorlige konsekvenser ved værnenes mobilisering.

Derfor *begrænsedes* nu *tilgangen*, og antallet af medlemmer, der skulle gøre krigstjeneste i de forskellige flotiller blev nærmere fastsat af de militære myndigheder. Fastansat personel indenfor forsvarsmagten måtte ikke længere antages, heller ikke værnepligtige, der tilhørte visse grupper indenfor hæren, eller landstormsmænd, der skulle gøre tjeneste som

befalingsmænd. Det samme gjaldt ingeniører, kemikere, intendanten, læger m.fl., der ved genindkaldelse var udset til at gøre tjeneste ved flåden.

Disse bestemmelser var nødvendige, for ikke at berøve forsvarsmagten en stor del af det for den nødvendige personel i tilfælde af mobilisering; men på den anden side blev det nu sværere for kåren at uddanne deres rekrutter uden de faste befalingsmænd, der hidtil havde været medlemmer, og som frivilligt uden vederlag havde taget sig af de militære forhold. Ganske vist kunne der gøres undtagelser i enkelte tilfælde efter nærmere ansøgning herom til kongen, men disse blev kun undtagelsesvis bevilget, hvorfor man i stedet for måtte overgå til lønnede instruktører.

Medlemmerne blev nu inddelt i følgende tre kategorier:

- Kategori A: Aktive medlemmer, der kunne tælle drenge fra 15 år.
- B: Motorhådsejere, der stillede deres både til disposition, men som ikke selv deltog i øvelserne eller under krig.
- C: Passive medlemmer, der økonomisk understøttede kåren.

De tidligere nævnte tjenestegrader og uniformer bibeholdtes; dog skulle nyantagne medlemmer af kategori A indtræde i kåren som *aspiranter*, og kunne først udnævnes til under-løjtnant efter at have bestået visse prøver ved de nu oprettede frivillige vinterkursus, der afholdtes ca. 3 gange om måneden, og hvortil officerer, hovedsagelig fra marinen, var tilkommanderet som lærere eller instruktører.

Hertil kom, at medlemmerne obligatorisk skulle tjenstgøre et vist antal dage om året — i reglen fire, hvorfor de blev udkommanderet med deres egne både

i forbindelse med flådens eller kystforsvarets øvelser. Disse obligatoriske øvelser havde stor betydning forsvarmæssigt set, ikke mindst gennem den *store farvandskendskab*, som disse bådere lagde for dagen indenfor flotillens område. Det var i reglen dygtige og egnede motorbådsførere, der var medlemmer af kåren, og de mange natlige skærgårdsøvelser — også udenfor de obligatoriske — satte dem ofte ud for vanskelige opgaver, der som oftest løstes med glans.

Alt eftersom årene gik, øgedes fordringerne ved de frivillige kursus, således at kun de bedst egnede kunne avancere indenfor de forskellige grader, og for at give et eksempel på hvor lang tid, det gennemsnitligt ville tage for en aspirant at kunne blive udnævnt til fänrik, skal det nævnes, at antallet af undervisningstimer beløb sig til 110 og strakte sig over 3 vintre.

I det samme reglement søgte man endvidere at løse spørgsmålet om *medlemmernes militære rang i tilfælde af krig*, og det blev bestemt, at de, der skulle gøre aktiv krigstjeneste, altså kategori A, skulle have den militære tjenestegrad, i hvilken de blev konstitueret, og skulle gælde også udenfor kåren. I hvilken udstrækning denne konstituering skulle gælde, var ikke nærmere fastsat, og der var heller ikke udfærdiget nogen rulle, der angav, hvor stort behovet var for disse befalingsmænd fra motorbåds-kåren. Men bestemmelserne var et skridt i den rigtige retning, idet det frivillige personel, der i en årrække havde nedlagt et fortjenstfuldt arbejde for sin uddannelse under fredstid, nu fik mulighed for at opnå en højere grad end menig under tjenstgørelse i forbindelse med forsvarsmagten.

Denne organisation bestod i over 10 år; en del mindre ændringer optoges i reglementet allerede 1931

og derpå i 1937, for året efter at blive fulgt af et *nyt kårreglement* (1938), der hovedsagelig støttede sig på det gamle fra 1927 med tilkomne ændringer. Reglementet indeholdt dog to for kåren vigtige forbedringer, samtidig med at der nu blev approberet et fyldestgørende uddannelsesprogram for kåren.

For det første blev der nu for medlemmer af kategorien A indført militære grader, tilsvarende marinens; graderne var: kaptajn, løjtnant, fänrik, flagkorporal, korporal samt menig, sidestillet med de øvrige værnets befalingsmænd og menige. Det siger sig selv, at det blev en stor forandring i sammenligning med den tidligere bestemmelse, hvor kårens grader kun gjaldt rent internt; men det var også en stor påskønnelse af kårens målbevidste arbejde, der forpligtede og resulterede i, at fordringerne ved de afsluttende prøver blev betydeligt skærpet, for at avancement kunne opnås. Uddannelsesplanen var nu i det store og hele nogenlunde den samme, som blev approberet 3 år senere, da SVK blev dannet, og det skal siges til kårens ros, at alle påtog sig de skærpede fordringer med stor energi og viste sig tilliden værdig.

Den anden forandring var af økonomisk art og løste det tidligere omtalte spørgsmål om leje af motorbådene i den tid, de var stillet til forsvarsmagtens disposition, idet de bestemmelser, der gjaldt for statens rekvisitioner af materiel til forsvarsmagtens brug, nu blev overført til også at omfatte kårens motorbådsejere. Samtidigt udbetaltes der også løn til medlemmerne i den tid, de var indkaldt, svarende til de grader, de indehavde; grundlaget var nu så godt udbygget, så at springet fra denne frivillige og på delvis privat initiativ byggede organisation til

den efterfølgende maritimt ledede S.V.K. kun blev ganske ringe.

Det skal bemærkes, at motorbådskårens organisation allerede fra 1927 ikke udelukkende byggede på motorbådsejere, men også tog sigte på at uddanne interesserede, hvad enten de var motorbådsejere eller ikke, således at kvalificeret personel kunne stilles til marinens disposition for aflastning af de fast uddannede befalingsmænd, der under krig vil være bundet ved de primære søkrigsopgaver, og kun vanskeligt kan afses til de mere sekundære, som tidligere nævnt. Disse opgaver omfattede bevogtningstjeneste, søkontrol, minestrygning indenfor visse farvands-afsnit, kystudvig, pasning af fyr, signal- og forbindelsestjeneste, transporter m.m., og det er af stor vigtighed, at disse tjenester straks ved mobilisering kan betjenes af fuldt kvalificeret personel uden derved at forringe flådens effektivitet.

Ved at indføre rekvisitionsbestemmelserne for motorbåde, også indenfor kåren, gik man altså bort fra det oprindeligt primære, at hver mand skulle møde med sin båd; det var ikke alle både, der var lige egnede, og man stod nu mere frit og kunne udvælge netop de både, der var brug for, hvad enten det var almindelige motorbåde, fiskebåde, lastfartøjer eller lign. Ved beredskabstjenestens ikrafttræden 1939 rekvireredes der således et ikke så ringe antal af fiskekuttere og sværere motorbåde til brug ved kårens bevogtnings- og søkontrolstationer.

Derfor vil det ikke sige, at kåren ikke fortsat har brug for motorbådsejere; tværtimod, jo flere både, desto bedre øvelsesforhold og desto større udvalg ved udtagning af egnede fartøjer; endelig kan en militær situation gøre det ønskeligt, at så mange motorbåde

som muligt med øvede besætninger kan blive dirigeret til et nærmere angivet udskibningssted i løbet af så kort tid, som overhovedet muligt, således som tilfældet var ved Dunkerque, for at assistere ved overførsler af troppstyrker fra et sted på kysten til et andet.

Således var forholdene, da den anden verdenskrig brød ud i 1939; som omtalt ovenfor blev der år efter år foretaget forandringer i uddannelsen, og allerede før krigsudbruddet var der fra såvel marinens som fra kårens side fremkommet ønsker om at få hele kåren nærmere knyttet til marinen som en fast organisation under denne; et nyt reglement tagende sigte herpå — var allerede under udarbejdelse, da krigen begyndte i 1939.

Den sidste krig viste — som allerede omtalt i indledningen — flere mangler ved motorbåtskårens organisation; den var bl. a. ikke beregnet på indkaldelser i længere tid, og dens navn »Sveriges frivillige Motorbåtskår« bestyrkede folk i den ganske fejlagtige tro, at indkaldelserne under beredskabet var frivillige, hvorfor arbejdsgiverne afskedigede de af deres personale, der var indkaldt til motorbåtskåren, under påberåbelse af, at det ikke kunne komme ind under værnepligtslovens bestemmelser, der forbød afskedigelse af værnepligtige, indkaldt til beredskabstjenesten.

Et nyt reglement blev derfor udarbejdet af marine-staben og kåren, hvor der blev taget hensyn til de under krigen indhøstede erfaringer, og efter at være stadfæstet af Kgl. Majestät trådte det derpå i kraft fra 1. november 1941 at regne. Den nye organisation fik navnet »*Sjövärnskåren*«, hvad der også bedre dækkede dens opgaver; ordet »frivillig« var strøget,

og hele dens opbygning var rent maritimt organiseret, således at det nu helt indgik under marinen, selv om rekrutteringen hertil foregår på frivilligt grundlag.

I formålsparagrafferne i »Reglementen och föreskrifter för Sjövärnsskåren« hedder det:

»Sjövärnsskåren, som rekryteras på frivillighetens väg, ingår i sjöförsvaret.« § 1.

»Sjövärnsskåren har till uppgift att vid förstärkt försvarsberedskap (mobilisering) ävensom eljest, då så finnes lämpligt, ställa särskilt utbildad personal till krigsmaktens förfogande.

Från skåren tillhandahållas krigsmakten vidare för övningsändamål lämpliga motorbåtar« § 2.

I store træk er organisationen følgende:

SVK er — under chefen for marinen (marinledningen) — underlagt chefen for SVK (C.S.V.K.), der er kommandør, fortrinsvis af reserven; han har en kårstab til sin rådighed, der består af stedfortrædende chef (kommandørkaptajn II, kårmedlem), en adjutant, en intendant samt ekspeditionspersonale. Desuden indgår der i staben en officer af hæren, fortrinsvis en højere officer fra forsvarsstab.

Under C.S.V.K. henhører flotillerne, der hver er underlagt en flotillechef (kapten af skåren), der til sin rådighed har en flotillestab, bestående af stedfortrædende flotillechef, en adjutant og en intendant, hvorefter de to sidstnævntes tjeneste kan forenes under en person. Ved spørgsmål vedrørende hæren assisteres flotillechefen af en officer af hæren.

Der findes nu ialt 17 flotiller på ca. 2 à 3000 mand, incl. aspiranter; udover de indskrevne *motorbåde* ejer SVK ca. 30 *sejlbåde* og ca. 30 *slupper* til øvelsesbrug, der for ca. halvdelen vedkommende er bragt

til veje ved private midler, medens de øvrige er stillet til rådighed af staten; fartøjerne er fordelt ved de respektive flotiller.

Til minestrygning og patruljetjeneste samt som standardøvelsesbåd har SVK foreløbig fået bygget en del søgående motorpatruljebåde. Bådene er forsynet med petroleums motorer, aggregat til magnetstrygning, let Y-stryger, radio-telefon, radiopejling, SAL-log m.m. og er armeret med en 20 mm luftværnskanon. Besætning 5—6 mand. Displacement ca. 20 ts.

Chefen for SVK er altid indkaldt til tjeneste og har de samme pligter som andre chefer; han sammenkalder flotillecheferne til rådslagning, han fastsætter antallet af medlemmer af de forskellige grader indenfor de respektive flotiller, han foretager inspektioner, overværer eksaminer, udfærdiger forordninger, bekendtgørelser o.s.v.

Flotillecheferne leder uddannelsen og øvelserne indenfor deres område, står stadig i rapport til CSVK og har desuden et større ekspeditionsarbejde ved føring af ruller over medlemmer og fartøjer; han indsender fortegnelser over medlemmerne til udskrivningschefen på stedet.

Under forstærket beredskab har de respektive chefer for marinedistrikterne — og ligeså under mobilisering — ordre til at overtage kommandoen over de i distriktet værende flotiller, og bestemmer nærmere om flotillernes krigstjeneste — såvidt muligt i samråd med chefen for SVK. Dette fordrer et intimt samarbejde mellem marinedistriktscheferne på den ene side, og kår- samt flotillecheferne på den anden side.

Tilmeldelse til kåren er frivillig. Til aktive medlemmer antages først og fremmest interesserede, som

har aftjent deres værnepligt ved flåden. Værnepligtige fra de andre våben kan kun optages som aktive medlemmer, hvis de er over 37 år (indtil denne alder er det absolut nødvendigt, at de i tilfælde af mobilisering forbliver ved deres våben), og vil gennemgå korpsets skoler m.m.; forudsætningen er dog, at vedkommendes ansøgning om optagelse først anbefales af H.M. kongen (her svarende til forsvarsministeriet).

Passive medlemmer er som før alle interesserede i forsvarsarbejdet, der vil støtte kåren økonomisk; de kan ikke indkaldes og gør ikke aktiv tjeneste ved kåren.

Hovedgrundlaget for rekrutteringen til kåren er *aspirantuddannelsen*; til *aspiranter* antages ynglinge, der mindst skal være fyldt 16 år, og som endnu ikke er indskrevet som værnepligtig, d.v.s., han skal være mellem 16 og 19 år. Enhver svensk dreng, der har lyst til søen og er udrustet med normal fysik, syn og hørelse, kan således antages til aspirant. Efter endt uddannelse og værnepligtstjeneste ved flåden, som de afslutter med furir eller korporal's grad, tilhører de derefter SVK som aktive medlemmer.

Afsked kan bevilges efter nærmere herom indsendt ansøgning (for aktive medlemmer); dog kan afsked ikke bevilges, hvis vedkommende er i værnepligtsalderen (mellem 21 og 47 år), da man har pligt til at tjenestegøre i kåren ved forstærket beredskabs-tjeneste eller mobilisering som enhver anden værnepligtig. Maksimumsalderen i kåren er 60 år (tjenesteudygtighed er selvfølgelig afskedsgrund).

Aspiranter kan derimod afskediges på egen eller værges begæring, og bliver det automatisk, hvis de ikke er egnede. For ungdommen har man ikke villet indføre kontrakt eller tvang for at få dem til at bli-

ve; uddannelsen udgør jo en prøvetid for drengene, om de nu passer til søens kald eller ikke, og forøvrigt er interessen blandt drengene så stor, at den slags foranstaltninger er ganske unødvendige.

Hovedparten af de medlemmer, der gør aktiv tjeneste, er i værnepligtsalderen, modsat hjemmeværnet, der udelukkende består af frivillige, der er over eller under værnepligtsalderen; *herigennem adskiller SVK sig fra andre frivillige korps*. Er man aktiv medlem af kåren, gør man fuld tjeneste som andre værnepligtige; man tilhører med andre ord marinen.

Organisationen af SVK er dannet for at efterkomme de militære myndigheders krav om tilstrækkeligt personel til løsning af de sekundære opgaver til aflastning af flådens faste personel.

Bevogtningstjenesten og søkontrollen er således under sidste krig så godt som helt overladt til SVK; her benyttedes et stort antal lejede — eller rettere rekvirerede — motorbåde, foruden kårens egne patruljebåde; herind under hører også fyr-tjeneste, samt et vist samarbejde med de på stedet værende kystbefæstningsanlæg. Denne tjeneste er både anstrengende og krævende, og da det i fremtiden er meningen — efterhånden som personellet er blevet uddannet — at udvide beredskabstjenesten til også at omfatte føring af hjælpefartøjer og motortorpedobåde, kan man forstå, at hovedvægten ved uddannelsen indenfor kåren er lagt på en grundig skoling af aspiranter til underofficerer og officerer. Desuden varetager kåren expeditionstjenester ved de forskellige stabe og en del detailltjeneste på orlogsstationerne, hvor det navnlig er SVK's underbefalingsmænd og menige, der gør fyldest; fänriker har også tjenstgjort som eksercitsfänriker ved marinens for-

skellige eksercerskoler, på lige fod med marinens faste befalingsmænd.

En vigtig opgave for kårens befalingsmænd bliver i fremtiden *instruktør- og lærervirksomheden* ved de forskellige aspirantskoler; dette fordrer kundskaber, men kræver tillige gode karakters- og befalingsmandsegenskaber.

Vedrørende *tjenesten* indenfor SVK, så inddeles den for aktive medlemmer i tre forskellige kategorier: frivillig fredstjeneste, obligatorisk fredstjeneste og krigstjeneste. Den *obligatoriske fredstjeneste* udgør hovedsagelig en 4 dages årlig indkaldelse med tjeneste på kårens motorbåde og er tilsvarende den, der fandtes i motorbåtskåren. Al anden fredstjeneste er *frivillig*. Desuden regnes uddannelsen til befalingsmand som frivillig, såvidt dette ikke falder ind under værnepligtsuddannelsen, der afslutter med en korporal- eller furirudnævnelse; Underofficers-, fänriks- og kaptajnsskolerne er frivillige, ligesom instruktørtjenesten ved aspirantskolerne.

Krigstjenesten er obligatorisk og bestemmes helt af forholdene og de af de militære myndigheder foranstaltede indkaldelser.

Aspiranterne gør — uden hensyn til krig — tjeneste tre år i træk, og må ikke gå ud et år for at komme igen det næste. Aspirantuddannelsen er kernen i SVK, og er i grunden en sømandsskole for ungdommen under maritim disciplin. I Sverige går der i øjeblikket en stærk bevægelse for at gøre så mange unge som muligt interesseret i søens arbejde og derigennem forsøge at få forøget tilgangen til handelsmarinen, såvel som til marinen. Store anstrengelser herfor er gjort under mottoet: »En stærkere sømagt, et stærkere folk«, og fra statens side bliver der ikke

sparet på nogen anstrengelser, hverken af økonomisk eller anden art, for at Sverige kan stå rede med en 1. klasses handelsflåde, og samtidigt fortsætte med at udbygge flådens effektivitet. (I tilfælde af krig regner man med, at et vist antal af aspiranterne vil stille sig til frivillig krigstjeneste).

Således er der dannet et *maritimt ungdomsråd* bestående af repræsentanter for SVK, søspejderbevægelsen og rigsdagen, der på statens vegne fører tilsyn med ungdomsarbejdet indenfor de omtalte organisationer, og samtidig tilrettelægger arbejdet således, at det kan nå ud i de videst mulige kredse; dette arbejde benævnes »*Den maritime ungdomsverksamheten*«.

Rådet har gjort et stort arbejde for at gøre sømandslivet og søens gerning populært indenfor den opvoksende ungdom, og resultatet af dets anstrengelser kan allerede nu spores i en stadig voksende tilgang til disse ungdomsorganisationer, samt i en stadig voksende interesse for søens gerning blandt folk i almindelighed.

SVK's økonomiske midler erholdes dels gennem tilskud fra staten, dels gennem private gaver; der betales således ingen kontingent af kårens aktive medlemmer.

Det maritime ungdomsråd får årligt et vist beløb bevilget af rigsdagen til arbejdet indenfor de nævnte ungdomsorganisationer, der i 1944 til eks. beløb sig til 75.000 kr.

Til driftsudgifter for SVK bevilgedes ligeledes i 1944 64.000 kr. foruden at alle udgifter ved indkaldelser, herunder løn, uniformer, udrustning, drift af de forskellige kontrolstationer m.v. direkte blev betalt af marinen.

Herudover råder kåren også over en del private bidrag, hvoraf navnlig A/B Allhem's storslåede gave

skal omtales nærmere. Forlagets bestyrelse har nemlig tildelt kåren hele overskuddet ved salget af den på forlaget udkomne bog »Svenske flottans historie«, der i parantes bemærket er ganske enestående indenfor søkrigshistorien, og denne gave har til dato skænket kåren o. 300.000 kr., penge, der efterhånden som de indløb er gået til nyanskaffelser af øvelsesmateriel, bl. a. øresundsflotillens udmærkede øvelsesfartøjer.

Fra det øjeblik en dreng bliver antaget som aspirant, foregår *uddannelsen og avancement* på følgende måde:

Aspiranten, der i almindelighed er 16 år gammel, indkaldes til det 3-årige kursus første *vinterskole* (vinterkursus) i midten af oktober. Vinterperiodens uddannelse foregår i almindelighed en gang om ugen, om aftenen, samt en del søndage, og skal være således tilrettelagt, at skolearbejde og privat beskæftigelse forstyrres så lidt som muligt. Øvelserne ledes af officerer og underofficerer fra SVK, eller fra marinen og omfatter følgende emner: navigation, sømandsskab, tjenestekendskab, maskin- og fartøjslære, signalering, håndvåbenlære, skydninger, kommandoføring, sundheds- og forbindingslære samt idræt. Der afsluttes med en prøve ved udgangen af maj, og der gøres nu et ophold indtil midten eller udgangen af juni, hvor *sommerperioden* begynder.

Aspiranterne samles nu ved lejrpladserne i skærgård eller på kysten, i reglen i barakker, der stilles til rådighed af forsvarsmagten. Forplejningen varetages af vedkommende marinedistrikts marinelotter. Sommeruddannelsen (sommmerkursus) indøver det i praksis, der er lært teoretisk under vinterens forløb, og består hovedsageligt af roning, sejlads, navigation, signalering, praktisk sømandsskab, håndvåbenskydninger, eksercits, svømning, terrainløb, militær uddan-

nelse, nærkamp samt idræt. Uddannelsen varer en måned, og SVK stiller fartøjer til disposition, hvis flotillen ikke selv råder over et tilstrækkeligt stort tal. Uddannelsen afsluttes med en prøve med undtagelse af det 3. sommerkursus, der afsluttes med eksamen, og bevis herfor udfærdiges af kårchefen. Dette skal forevises, når aspiranten indskrives til værnepligtstjenesten, og han bliver da tildelt marinen, hvor han aftjener sin værnepligt. Efter afslutningen af hvert af de omtalte årskursus tildeles der aspiranten en distinktionsstreg, således at drengen ved afslutning af aspirantuddannelsen bærer tre distinktionsstreger (på venstre overarme).

Aspiranten fortsætter med at gøre tjeneste i SVK, indtil han indkaldes *til marinen for aftjening af sin værnepligt*; udsættelse kan opnås efter de almindelige vpl.-bestemmelser. Uddannelsen her varer — som for alle værnepligtige — 15 måneder, og han er nu fuldt underlagt marinen, og ikke SVK; uddannelsen her følger en særlig plan og tager sigte på at gøre ham *egnet til fortsat tjeneste i flåden eller i SVK*. Uddannelsen foregår både i land og ombord i flådens forskellige fartøjer og skibe. I slutningen af værnepligtstjenesten gennemgår han enten et underbefalingsmandskursus (Yrkesunderbefäls) og udnævnes til furir, eller også et korporalskursus og udnævnes til korporal (de mindst egnede), og indtræder derpå som aktivt medlem i SVK efter hjemsendelsen indenfor det marinedistrikt, hvor han nu tager ophold, indtil han falder for vpl.s alderen eller — hvis han fortsætter — aldersgrænsen, henholdsvis 47 og 60 år.

Året efter at værnepligtstjenesten er afsluttet kan han frivilligt indstille sig til det kombinerede *under-officers- og fænriskursus*, der varer 3 måneder, to på hinanden følgende somre, og gennemgås på Sjökrigs-

skolan ,hvilket gør sit til, at kårens befalingsmænd får indsuget de rette maritime traditioner. Det første sommerkursus afsluttes med *underofficer* (af II klasse)'s eksamen, og det andet med *Fänrikseksamen*.

Forfremmelserne sker efter behovet af befalingsmænd. Medlemmer, der ikke har været aspirant, men har gennemgået værnepligtstjenesten ved flåden, kan gennemgå den omtalte underofficers- og fænriksskole, men udnævnelsen til fænrik forlænges da med to år, idet vedkommende først skal tjene to år som furir, og derpå to år som underofficer.

Efter 4 års tjeneste kan en fænrik udnævnes til løjtnant, hvis han er fundet egnet dertil, og en dygtig løjtnant med fremstående egenskaber kan senere udnævnes til kaptajn, efter gennemgang af et kaptajns-kursus, ligeledes på Sjökrigsskolan, hvorefter han kan udnævnes til flotillechef eller vice-flotillechef. Kaptajnsgraden er den højeste indenfor Sjövärnskåren's uddannede befalingsmænd, med undtagelse af vice-kårchefen, der udnævnes til kommandørkaptajn af II grad. Under kaptajnskursuset skal eleverne tjenstgøre en to à tre måneder ombord på flådens skibe, og bliver desforuden sat grundigt ind i marinens og søforsvarets organisation.

SVKs' uniform er den samme, som omtalt under motorbåtskåren, og såvel aspiranter som aktive medlemmer har fri beklædning. Aspiranterne får udleveret: Jakke, vest og benklæder af militær klæde samt overtrækstøj af blåt lærred og en skråhue; øvrige aktive medlemmer får under fredsforhold den samme udrustning plus officershue, og i tilfælde af beredskabstjeneste eller krig udleveres der *fuld beklædning* til de, der gør tjeneste.

Under indkaldelser udbetales der medlemmerne fuld militær løn og tillæg i henhold til den opnåede

grad, medens der under fredsforhold udbetales time- og dagpenge for de dage, man gør tjeneste ved skoler eller med motorbåde.

Aspirantuddannelsen er gratis på nær sommerkursuset, hvortil hver aspirant betaler 1 kr. pr. dag i kostforplejning; for ubemidlede findes der dog særlige legater.

Mellem SVK og *Svenska Scoutförbundet* er der truffet den aftale, at søspejdere, der har opnået alderen 16 år (roversøspejdere) kan fortsætte i Kårens aspirantskoler.

Der finder et ret nøje samarbejde sted mellem disse to ungdomsorganisationer, og SVK udlåner ofte fartøjer og instruktører til brug for søspejdernes uddannelse.

Detailspørgsmål, reglementer, flagføring m. m. er fastsat i »Reglement och föreskrifter för SVK«, samt »Handledning för Aspirantledare och Instruktörer vid SVK's Aspirantskoler«.

SVK udgiver sit eget blad »Sjövärnsposten«.

Hvor holder flotillerne til, og hvor drives undervisningen? Ja, det kan ikke besvares ens for samtlige flotiller, da nogle på samme måde som i England ejer stationsbygninger eller lejrpladser for sommerperioden, medens andre må udnytte forholdene, så godt det kan lade sig gøre, og indrette sig på bedste måde. Det vigtigste er selvfølgelig, at der rådes over fartøjer og bådeplads, så kan man altid få vinterkurserne afholdt i navigationsskoler eller andre skoler, medens sommerkurserne må henlægges til pladser i skærgårde eller på kysten, hvor man kan få dispositionsret over barakker (fra militæret eller marinen) eller på anden måde indlogere sig for den tid, kurserne varer.

Orlogsstationerne er åbnet for aspirantundervisnin-

gen og for SVK; her får de unge de rette omgivelser at tumle sig i, og både undervisningslokaler og skydebaner står til disposition for drengenes uddannelse.

Det skal nævnes, at »Öresundsflotillen« i Malmø disponerer over en stor og fuld moderne stationsbygning på en indhegnet plads med en udmærket badehavn; midlerne hertil er indkommet ved privat initiativ, således at staten dog har betalt halvdelen af bygningsudgifterne.

Selve stationsbygningen omfatter sovesal med faste dobbeltkøjer til ialt 120 mand, spisesal samt messe og lukafer foruden kontorer til befalingsmændene; at der både findes moderne kabys og koldt og varmt vand samt baderum, skal nævnes for fuldstændigheds skyld.

Hver sommer afholdes en fælles lejr for samtlige aspiranter og flotiller, dels for konkurrencemomentet og dels for at styrke kammeratskabsånden, så at drenge fra alle landets egne kan lære hinanden at kende; samtidigt mødes flotillecheferne til instruktioner m. v., forplejningen ved disse lejre varetages af marinelotter.

Våben, ammunition, udrustning m. m. til brug ved undervisning af aspiranter stilles til rådighed af marinen.

Kårens fartøjer fører krigsflaget (splitflaget), så snart de er stillet til krigsmagtens rådighed, eller når kåren deltager i øvelser med krigsmagten; herudover fører de handelsflaget og bærer da kårens stander i Stævnen eller på stortoppen. Sejlfartøjer tilhørende kåren fører kårmærket i storsejlet. Kårstanderen bliver ikke sat, når fartøjet fører krigsflag; derimod føres de til førerens grad tilsvarende kommandotegn og distinktionstegn.

Efter krigen er der udgivet et nyt reglement for SVK, der dog ikke væsentligt har ændret de her nævnte retningslinjer eller bestemmelser.

Fra marineledelsens side var man overordentlig interesseret i SVK's indsats under krigen, og det skal fremhæves, at de stillede opgaver blev løst.

Man forstår, at den udvikling, den oprindelige ganske frivillige motorbådsljeneste har gennemgået i Sverige til den nuværende fast organiserede maritime sjövärnsskår, har været overordentlig heldig. Man har bibeholdt det private initiativ i forbindelse med den nødvendige sømilitære opdragelse; man har desuden styrket motorbåds- og sejlsporten ved at kunne give deres dyrkere en grundig sømandsmæssig uddannelse samtidigt med, at man har bragt dem i nær kontakt med forswarets folk, hvilket har gavnet hele forsvars-sagen i Sverige ikke så lidt; navnlig har man vidst at drage nytte af den viden og erfaring, mange sejl- og motorbådskyndige og navnlig fiskere besidder — ikke mindst med henblik på farvandskendskab — til gavn for landets forsvar. SVK frigjorde under krigen henved 100 søofficerer og 3 — 4 hundrede underbefalingsmænd, hvilke oplysninger taler for sig selv.

Sjövärnsskåren tjener først og fremmest marinens interesser, den er jo, om så kan siges, en reserve indenfor marinens reserve, og uddannelsen af dens medlemmer er da også så grundg, at den kan sammenlignes med marinens øvrige skoler for uddannelse af reservepersonel; men den tjener jo også en anden side af det svenske samfund i forbindelse hermed, og det er ungdomssagen.

Det siger sig selv, at enhver dreng, der ønsker at få sin livsopgave i marinen, hvad enten det er som officer eller som underofficer, vil starte sin maritime bane i SVK's aspirantskole; der lægges megen vægt på, at

de kommende befalingsmænd har været aspiranter, selv om det ikke, endnu da, er en fordring; at en dreng har gennemgået SVK's aspirantskole giver ham en særlig støbning, der vil kunne gavne ham, hvor han så end havner. Han lærer at forstå, hvad søen har betydet for landets historie, han lærer at lyde og lærer at forstå, at der for et folk findes værdier, som skal forsvares — selv med våben i hånd.

Den indsats, SVK gør ved sit ungdomsarbejde — foruden den rent militære side af organisationen — er ganske interessant og en vigtig faktor i Sveriges anstrengelser for at danne en viljestærk og sund ungdom.

Et søværn vil kun vanskeligt kunne undvære et sådant korps; i modsat fald må dets rammer udvides ikke så lidt, for at det kan bestride både de primære og de sekundære opgaver, og det er de færreste lande, hvis budget vil kunne tillade en sådan opbygning. Er man ikke forberedt på den ene eller anden måde, er man tvunget til at antage og uddanne det nødvendige personel, hvis der i det hele taget bliver tid dertil, og driver faren over, står vedkommende søværn da med et vist ansvar overfor det personel, for hvilket der ikke længere er brug og som efter hjemsendelsen kun vanskeligt igen kan finde en plads i det civile liv.

Nekrolog.

Kaptajn Hans Christian Ullidtz blev født den 13. December 1878 som Søn af Gaardejer Søren Christian Hansen og Hustru Ane Maria f. Poulsen. I Maj 1905 fik han Kongl. Bevilling til Navneforandring.

Han blev Kadet 1897. Sekondløjtnant 1901. I 1901—02 var han med Krydseren »Valkyrien« til Vestindien, hvor Krydseren bragte Hjælp til Martinique efter det vulkanske Udbrud 8. Maj 1902. Blev Premierløjtnant 1904, fik i Frankrig Uddannelse ved det franske Luftskipperkorps 1910—11 og deltog derefter i en Række Ballonopstigninger og Togter. I 1912 fik han internationalt Flyvercertifikat og blev derved den første danske Militærflyver. I 1912—13 holdt han Forelæsninger paa Polyteknisk Lærestalt over Aeronautik. I 1910—14 Lærer ved Kadetskolen i Skibsbygning og Mekanik. Blev Kaptajn i 1915. Chef for Inspektions-skibet »Absalon«, Stationsskib ved Esbjerg. Næstkommanderende ved Konstabelskolen 1918—20, Lærer i Artilleri ved Kadetskolen 1918—19. Næstkommanderende i Panserskibet »Peder Skram« i Skoledeling 1921 og under Vinterudrustning 1921—22. Fik i 1923 Afsked med Ventepenge.

Ullidtz var en af de første Pionerer paa Flyvningens Omraade og havde tidligt Blikket aabent for dens Fremtid. Han udførte et energisk Agitationsarbejde og var blandt andet i 1909 Medstifter af det betydningsfulde »Det Danske Aeronautiske Selskab«. Han tog

Initiativet til en Indsamling til Marinens første Luftfartøj og var den første Leder af Spiren til Marinens Flyvevæsen, der i Starten direkte var underlagt Marinestaben.

Han var velbegavet, initiativrig, hjælpsom og elskværdig. Efter sin Afsked førte han en tilbagetrukken Tilværelse.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1913.

Ullidtz blev i 1905 gift med Erna Lange, Datter af Dr. med. Gustav Vilhelm Victor Lange og Hustru Agnes f. Levy. Ægteskabet blev opløst.

Ullidtz døde den 30. December 1950 og blev bisat i dybeste Stilhed i Silkeborg.

P. I.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i januar 1951.

- Secretary of Defence, Army, Navy and Air Force. Semiannual Report of. Index. 222 s. U. S. A. 1950. 8^o. H.
- Grønlandsbogen, Bd. II. Red. K. Birket Smith. Ill. Sag- og person-reg. 355 s. Kbh. 1950. 4^o. H.
- Minde-Bogen er overgivet til Holmens Kirkes Varetægt med Navnene paa de Danske, der gav deres Liv i Kampen for Danmarks Befrielse som danske frivillige i de Allieredes militære Styrker i Krigen 1940-45. Kbh. 1950. 4^o. H.
- Rasmussen, H.: Færøske Kulturbilleder omkring Aarhundredskiftet. Ill. 42 s. Kbh. 1950. 4^o. H.
- La Cour, Vilh.: Danmarks Historie I—II. Ill. Reg. 400 s. og 475 s. Kbh. 1947. 4^o. H.
- Terminologi vedrørende reaktionsdrift af luftfartøjer. Ill. 10 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Mahan, A. T.: Some neglected aspects of war. 193 s. Boston 1907. 8^o. H.
- Mahan, A. T.: The problem of Asia and its effects upon international policies. Kort. 233 s. Boston 1905. 8^o. H.
- Mahan, A. T.: From sail to steam. Recollections of naval life. 326 s. N. Y. 1907. 8^o. H.
- Mahan, A. T.: The harvest within. Thoughts on the life of the christian. 280 s. Boston 1909. 8^o. H.
- Mahan, A. T.: The Gulf and Inland Waters. (The Navy in the Civil War III) Kort. App. Index. 267 s. N. Y. 1883. 8^o. H.
- Electronic navigation aids. U. S. Coast Guard. Kort. Ill. 73 s. Wash. 1949. 8^o. Ska.
- Lecture notes for instruction of R. P. 3's (Radar) B. R. 1823. Ill. 212 s. Lond. 1949. 8^o. Ska.
- Honkasalo, T.: Measuring of the 864 m long Nummela standard base line . . . and some investigations into Invar wires. Ill. 88 s. Helsinki 1950. 8^o. Ska.
- Ölander, V. R.: On the geoid in the Baltic area and the orientation of the Baltic ring. Kort. 25 s. Helsinki 1950. 8^o. Ska.
- Modern cartography, Base maps for world needs. United Nations. Kort. 95 s. Lake Success, N. Y. 1949. 8^o. Ska.
-

Kadetchefen, Kommandør Gustav Paulsen's Tale*)

ved Højtideligheden paa Søofficerssskolen
den 26. Februar 1951 i Anledning af 250-Aarsdagen
for Søkadetkorpsets Oprettelse.

Deres Majestæter!
Deres kongelige Højheder!
Højtærede Forsamling!

Det er en meget stor Ære for mig, at det er faldet i min Lod som den 29. Kadetchef idag at kunne takke Deres Majestæter, fordi De med Deres Nærværelse har villet kaste en særlig Glans over denne Festdag, og at kunne byde vor Konge og Dronning og Medlemmer af det kongelige Hus samt Repræsentanter for Regering og Rigsdag og hele denne repræsentative Forsamling velkommen paa Søofficerssskolen i Anledning af 250-Aarsdagen for Søkadetkorpsets Oprettelse.

Det er med stor Beklagelse, at Søofficerssskolen har maattet modtage Afbud fra to af de ældste nulevende, forhenværende, danske Kadetter, nemlig fra Hans Majestæt Kong Haakon af Norge, som følger den danske Marine med den største Kærlighed og Interesse, og fra Prins Georg af Grækenland.

Fra H. M. Kong Haakon har man haft den Ære at modtage følgende Telegram:

»I Anledning af Søofficerssskolens 250-Aars Jubilæum sender jeg Skolen mine bedste Ønsker. Som gammel Elev ønsker jeg Skolen Held og Lykke i Fremtiden og haaber, at det gode Kam-

*) I dette tidsskrifts årg. 1901 findes kadetchefens tale på skolens 200-årsdag.

meratskab, som herskede paa min Tid, og som har holdt trods Tidernes Forandring, maa fortsætte til Gavn for Landet.*

En særlig Velkomst maa det være mig tilladt at bringe Cheferne for den svenske og den norske Søkrigsskole. Jeg takker for Deres Tilstedeværelse, der er et synligt Bevis paa det hjertelige og nyttige Samarbejde, der hersker i Hverdagen mellem vore tre Skoler.

Den store Betydning af Dagen idag er jo ikke blot det Kvart-Aartusind, Søkadetkorpset kan se tilbage paa, men det, der giver Dagen sin sande Værdi, er Bevidstheden om, at fra dette Korps er igennem Tiderne udgaaet en Række af Mænd, som med Hæder har indskrevet deres Navne i Fædrelandets Historie — ikke blot i Krigens Dage, men ogsaa i Fredens Gerning har de vist, at de hørte til Landets bedste Sønner.

I Anledning af 250-Aarsdagen har Kommandørkapitajn Steensen skrevet et værdifuldt, historisk Værk, som kun ser Dagens Lys paa Grund af en storstilet Forstaaelse og Støtte fra privat Side. Jeg bringer disse Marinens Venner og Forfatteren Skolens varmeste Tak.

Da det er Hensigten, at dette Værk vil blive udsendt i et ganske stort Antal Eksemplarer, skal jeg indskrænke mig til et meget kortfattet Tilbageblik over de 250 Aar:

Søkadetakademiet oprettedes ved kgl. Resolution af 26/2 1701 efter Indstilling af Præsidenten for Admiralitetet, Kong Frederik IV's Halvbroder, Ulrich Christian Gyldenløve, og Akademiets første Chef blev Kommandør Christen Thomesen Sehested.

Før denne Tid helt op til Niels Juels Dage — fandtes her i Landet intet Uddannelsesakademi for Flaadens vordende Officerer. Man rekrutterede Officererne

fra Handelsmarinen eller indforskrev dem fra Udlandet — særlig fra Holland, men ogsaa fra England og Tyskland; men under den skaanske Krig viste det sig med Tydelighed, at denne Rekrutteringsmaade var for ringe baade kvalitativt og kvantitativt, og i Erkendelse heraf oprettede Kong Frederik IV Søkadetkorpset — eller Søkadetkompagniet, som det først benævnedes — bestaaende af 100 Lærlinge, der fik deres systematiske, videnskabelige Uddannelse paa Søakademiet, der blev den ene af Verdens to ældste Søofficersskoler, idet Peter den Store samme Aar i Januar Maaned havde oprettet en tilsvarende Læreanstalt.

Under ganske stort Ceremoniel, men under meget beskedne Forhold i et gammelt faldefærdigt Hus paa Gammelholm, aabnedes Akademiet i August Maaned 1701 og har under skiftende Navne og skiftende Domiciler vist sig ikke blot levedygtigt, men har været en Hovedhjørnesten for Flaadens Eksistens igennem de 250 Aar.

Navnene har været: Søakademiet, Søkadetakademiet, Søofficersskolen, Kadetskolen og atter, som det er idag: Søofficersskolen, og Domicilerne har skiftet fra Gammelholm til »Operahuset« (Østre Landsrets Bygning), Amalienborgs NE-Palæ (H. M. Kongens nuværende Residens), Den Søbøtterske Gaard i Bredgade, Christiansholm, Gernersgade og endelig fra 1939 denne ideelle Bygning, der kun har een Mangel: en Svømmehal!

Men trods skiftende Navne, Domiciler og Vilkaar har Skolens Aand og Formaal bevaret sig uforandret: at uddanne unge Mænd til dygtige, ansvarsbevidste, initiativrige og modige Søkrigere.

De unge Kadetter, der er blevet uddannet paa denne Skole, har vist stort set heller ikke forandret sig meget igennem de 250 Aar; Menneskematerialet

har været det samme: raske unge Dreng, der havde Lyst til Livet til Orlogs — det raske, friske, ja frie Liv paa Søen, hvor man ser hen til i en ung Alder at blive betroet Ansvar for Skib og Besætning — (selv om Skibet var nok saa lille, saa bankede dog Hjertet i Stolthed). Eventyrlysten har vel ogsaa draget mange. De kom ind som Dreng med de samme Forudsættninger og Fortrin, de samme Unoder, og gik herfra som modne, unge Mænd.

Kadetternes Alder og Antal har varieret gennem Tiderne.

Paa Tordenskjolds Tid tog man det ikke saa højtideligt med Alderen. Af den første Liste over de i 1701 indskrevne 102 Kadetter fremgaar det, at den ældste var 22 Aar og den yngste ikke mere end 7—8 Aar, men hertil maa dog bemærkes, at fordi man var *indskrevet* som Kadet, var det ikke ensbetydende med, at man nød Undervisning paa Akademiet. Indskrivningen medførte Ret til at søge Akademiet, naar man havde naaet en efter den Tids Mening passende Alder af 12—14 Aar; men Indskrivningen som lønnet Kadet var ensbetydende med en fast aarlig Gage og kunde derfor i denne Enevældens Tid misbruges, saaledes som det f. Eks. skete, da en Dreng paa 18 Maaneder ved Protektion blev opført i Rullen — vistnok alle Tiders yngste Kadet.

Paa dette Tidspunkt krævedes ikke noget bestemt Aaremaal for Gennemgang af Akademiet. Udnævnelsen til Officer fandt Sted efter Kadetchefens Indstilling, og hvis der var Penge i Statskassen til Løjtnantsgagen. Derfor var det ogsaa muligt for Akademiets berømteste Kadet, Peter Wessel (Tordenskjold), efter kun at have været Kadet et Par Aar, at blive Løjtnant 22 Aar gammel, for derefter at fortsætte sin usandsyn-

lige Karrière og blive Viceadmiral i 1719 29 Aar gammel.

Denne Tilgangsalder af 12—14 Aar blev bibeholdt helt op til 1869, da Tilgang fandt Sted, naar de unge Mænd havde Præliminæreksamen, d. v. s. ca. 16—17 Aar gamle, og i 1920 blev Alderen forhøjet til ca. 19 Aar, da Studentereksamen blev Adgangsbetingelse.

Alderen ved Udnævnelse til Løjtnant laa før 1920 normalt omkring 20—21 Aar; efter 1920 ved ca. 23 Aar.

Undtagen en ganske kort Periode — fra 1865—69 — har Kadetterne været helt eller delvis *indkasereret* paa Skolen. For Tiden er de altsaa indkvarteret.

I 6 Aar — fra 1916—22 — uddannede Søofficersskolen tillige *Ingeniørkadetter* til Marineingeniører, hvis Uddannelse fra 1905—16 foregik paa Ingeniørelevskolen. 1922-Ordningen ophævede beklageligvis denne Uddannelse af Marineingeniører og ændrede dermed hele Maskinkorpsets Struktur.

Flaadens *Maskinmestre* forsøges siden 1939 rekrutteret af unge Mennesker, der, efter at have taget den civile »Udvidede Maskinisteksamen«, gennemgaar en kort — altfor kort — kun 15 Maaneders Uddannelse som Maskinkadetter paa en saakaldt Reserveofficersskole, der er en integrerende Del af Søofficersskolen.

Siden 1934 har Skolen ogsaa uddannet *Intendanter*, idet unge Mænd med den højere Handelsskoleeksamen gennemgaar ca. 2¼ Aars Uddannelse som Intendanturkadetter.

Den i høj Grad ønskelige Uddannelse af *Søoffice-rer i Reserven* har desværre helt svigtet efter 2. Verdenskrig, antagelig paa Grund af den store Efter-spørgsel af Styrmand i Koffardimarinen og de høje Gager, den civile Skibsfart kan byde. Denne Uddan-

nelse tilsigter at give Soværnet en Reserve af Søofficerer, der efter bestaaet Styrmands- og Skibsfører-eksamen som Reservekadetter frivilligt gennemgaar en ca. 13 Maaneders Uddannelse for derefter at tjene en vis Tid som Løjtnanter, og efter deres Tilbagevenden til Koffardimarinens vil de udgøre en værdifuld Mobiliseringsreserve.

Samtidig er denne Uddannelse utvivlsomt til Gavn for deres videre Tjeneste som Styrmande.

Antallet af Søkadetter har varieret fra de første 100 i 1701 til et Maksimum af 250 i 1784 og ned til et Minimum af 11 i 1925 (heraf endog 1 Siameser).

Idag tæller Skolen 54 Kadetter: heraf 40 Søkadetter, 4 Maskinkadetter, 5 Intendanturkadetter og 5 Søkadetter af Reserven.

Nogle Karakteristika, som har været medvirkende til, at denne Skole har kunnet bevare sin Anseelse igennem de mange Aar, bør vist nævnes:

Søkadetakademiet var den første højere Læreanstalt her i Landet, hvor *Undervisningen kom til at foregaa paa Dansk*; iøvrigt en naturlig Følge af, at Kommandosproget i Flaaden var Dansk.

I Begyndelsen af 1700-Tallet taltes paa Universitetet og i de lærde Skoler kun Latin. I Hæren og paa Landkadetakademiet blev Kommando- og Undervisningssproget først *dansk* paa et meget senere Tidspunkt.

Skolen har altid været en *demokratisk Læreanstalt* i den Forstand, at der er lige Adgang for alle uden Hensyn til Rang og Stand.

Allerede i 1705 opstaar saaledes Spørgsmaalet, hvorvidt en Person, der har været *Lakaj eller Dreng*, kan antages, og Admiralitetet svarer, at *ingen*, som har baaet Livré, skal være udelukket fra Kadetkom-

pagniet, naar blot han kommer fra *godt og ærligt* Folk — og iøvrigt er kvalificeret.»

Atter i 1787 dukker Spørgsmaalet op, hvorvidt man bør give Sønner af bestemte Samfundsklasser Fortrinsret, men den daværende Kadetchef, Kommandør Winterfeldt, faar Medhold, da han udtaler, at »Fødslen alene aldrig maa bestemme Valget«, og han tilføjer: »Dyd og Fortjenester er ikke arvelige som Gods og Formue — Drake, Reuter, Sehested og Tordenskjold var ikke Søofficerssønner!«

Som tidligere omtalt, var Kadetterne i en kortere Periode fra 1865—69 af besparelsmæssige Grunde ikke indkasereret og fik ikke Løn. Partiet Venstre's senere kendte Fører, Chr. Berg, udtalte i denne Anledning paa Rigsdagen, at disse Restriktioner vilde medføre, at det ikke vilde være muligt for begavede Sønner af ubemidlede Forældre at komme ind paa Akademiet. Indkaserering og Lønning blev atter indført og eksisterer idag.

Paa forskellige — rent undervisningsmæssige — Omraader har Skolen været forud for sin Tid.

Allerede paa et tidligt Tidspunkt udarbejdede Lærere ved Akademiet Lærebøger i Navigation, Matematik og dansk Grammatik, da saadanne Lærebøger ikke fandtes paa Dansk, og Akademiet gik ogsaa forrest med at indføre Klassesdeling efter Kundskaber og Standpunkt.

Man kan ikke undre sig over, at en saadan Læreanstalt blev agtet og respekteret baade her i Landet og i Udlandet.

Skolen, der havde fostret saa mange af Danmarks Søjle — Tordenskjold, Olfert Fischer, Willemoes, Suenson og mange flere — tiltrak sig da ogsaa det danske Kongehus' Interesse, og som den første danske

Prins blev Prins Prins Wilhelm — den senere Kong Georg af Grækenland — indskrevet paa Søkadetaka-
demiet i 1860. Prinsen maatte dog afbryde sin Uddan-
nelse for at bestige Tronen i Athen, men Kong Georg
bevarede hele sit Liv Kærligheden og Interessen for
den danske Flaade.

Jeg skal tillade mig at nævne de øvrige danske Prin-
ser i den Rækkefølge, Skolen har haft den Ære at
dimittere dem efter bestaaet Afgangsprøve: Prins Val-
demar, Prins Georg af Grækenland, H. M. Kong Haa-
kon af Norge, Prins Axel, H. M. Kong Frederik, Prins
Knud og Prins Flemming.

I mere end 100 Aar har danske og norske Kadetter
siddet i kammeratlig Forening paa Søakademiets
Bænke.

Af norske Navne straalder Peter Wessel (Torden-
skjold) med den største Glans. Endvidere kan næv-
nes Kontreadmiral Wessel-Brown samt flere Office-
rer, der vendte hjem til Norge efter 1814 og opnaaede
høje Stillinger: Viceadmiral Fabricius, Viceadmiral
J. N. Müller (der var den tapre Chef for »Hajen« den
2. April 1801) og Kontreadmiral Thomas Konow, der
døde i 1881 som den sidste Ejdsvoldsmand.

Danmarks nære Tilknytning til *Siam* medførte, at
flere siamesiske Prinser og Søofficerer har faaet deres
Uddannelse paa Søofficersskolen.

Tilsøs — ombord i et Skib — lægges det fulde An-
svar paa Chefen. Han bliver dadlet, naar det gaar
daarligt, og han faar Tak, hvis det gaar godt.

Det vil være naturligt at tro, at naar denne Skole
har kunnet klare sig med Ære igennem de 250 Aar,
saa skylder vi først og fremmest Tak til de 28 Mænd
— mine Forgængere som Chefer — der med Myndig-
hed, Forstand og Aand, støttet af dygtige Lærere og
Skoleofficerer, har ledet Skolen gennem skiftende
Tider.

Som den Kadetchef, der kom det store Ideal nærmest, og hvis lysende Eksempel vel nok mange senere Chefer har søgt at følge, maa jeg nævne Admiral Hans Christian Sneedorff, der var Akademiets myndige og aandrige Chef i 27 Aar fra 1797 til 1824.

Sneedorff havde meget høje Tanker om Danmarks Flaade: det maatte føles som en Ære at tilhøre denne!, og han tillagde det Akademi, der uddannede Officererne til denne Flaade, den største Betydning. Han udtalte saaledes engang: »Intet Søkadetakademi — ingen Søetat!«

Hele hans Chefsgerning prægedes af hans Bestræbelse for ikke blot at være en myndig Chef, men tillige en faderlig Ven for Kadetterne.

Sneedorff, der tilhørte Knud Lyhne Rahbek's Kreds, havde tillige Digterevner og var en begavet Taler. Han har efterladt sig en stor Digtsamling og en Række Taler, som han har holdt til Kadetterne, inden de gik ud paa det aarlige Sommertogt. Alle disse Taler er præget af hans Forstaaelse af Ungdommen og af, hvorledes man skulde tale til Kadetternes Æresfølelse.

Han ansaa det for uafviselig nødvendigt, at Kadetterne betragtede deres Livsgerning som et *Kald*, idet Fædrelandets Skæbne kunde blive afhængig af deres Indsats.

I mange af sine Taler indskærper han, hvor betydningsfuldt det er, at man anvender sin *Kommando* over andre paa rette Maade. Det er ikke det mandige Væsen alene, der betinger god Kommando, det er snarere de rolige, samlede Tanker og det sikre Begreb om, hvad man agter at foretage.

En af disse Taler slutter med Ordene:

»Det er et af Deres store Prærogativer, mine Herre, fremfor mange Mennesker i andre Livsstillinger, at De tidlig lærer at spille *Mandens* Rolle, tidlig be-

troes det vigtige Hverv at kommandere over et anseeligt Antal Mennesker, der skal styres med Kundskab og Alvor.«

Forholdet til Underordnede omhandles ogsaa i mange af Talerne. Jeg skal tillade mig at citere en af disse, der i Datidens for os lidt kunstlede Sprog viser, hvilken Tone man tilstræbte i Flaaden omkring Begyndelsen af 1800-Tallet:

»Det er nødvendigt, at De omgaaes Deres Underordnede — Underofficerer og Matroser — med Alvor. Den, der een Gang har gjort sin Undermand til Lige-
mand, har taabt sin Ret til at befale over ham. Den, der een Gang har fornærmet sin Undermand, giver ham Ret til at fornærme sig, og hvor gruelig er ikke en saadan Fornærmelse for den, der tænker fint og rigtigt.«

»Det er derfor ikke alene med *Alvor*, men det er med *Hoflighed*, med hvilken de, som er under os, skulde behandles.«

Gennem sine hyppige, personlige Samtaler med Kadetterne søgte han at lære de enkelte Kadetter at kende og at høre, hvad de havde paa Hjertet, og opdrog dem til baade at kunne tage en drøj Dravat og optræde som Kavallerer.

Blandt de mange fremragende Chefer skal jeg tillade mig endnu at nævne den senere berømte Admiral Edouard Suenson, der var en myndig og streng Kadetchef i Perioden 1851—63, altsaa ikke saa langt fra vor egen Tid.

Han havde været Kadet under Sneedorff, og han udøvede ved sin sikre og rolige Optræden en betydelig Indflydelse paa Kadetterne.

I hans 12-aarige Chefstid førte denne retlinede og karakterfaste Mand en forbitret og desværre haabløs Kamp mod de Bestræbelser, der blev gjort fra de ofte

skiftende Marineministre, paa at omdanne Søkadet-akademiet efter deres Mønster.

Under denne for Søkadetakademiet urolige Tid stod Suenson som det faste og saglige Bolværk. Hans kloge Saglighed fremgaar f. Eks. af følgende Udtalelse til Ministeriet:

»Den Opgave, Akademiet maa stille sig, er ikke i en given Tid at bibringe Eleven det størst mulige Kvantum Kundskaber, men derimod at bibringe ham det nødvendige og med alle Midler sørge for, at dette fuldstændig bliver Elevens Ejendom. Hvad saaledes er lært, glemmes aldrig og vil afgive en fast Grund for dem, der føler Lyst og Evne til at bygge videre derpaa!«

Igennem et Kvart-Aartusind har Søofficersskolen styret sin støtte Kurs med det Maal at uddanne unge Mænd til kundskabsrige Søofficerer, til myndige, kultiverede og humane Befalingsmænd, som — foruden at være modige — har Udsyn og Fremsyn til at handle hurtigt og rigtigt i enhver Situation.

Alle vi Søofficerer, der er her tilstede idag, har jo i en mere eller mindre fjern Fortid slidt denne Skoles Bænke og Bøger. Vi har vel alle følt, mens vi var her, at det var en streng Skole, og vi har vel ogsaa kritiseret mangt og meget; men jeg tror, at vi alle, nu da vi har Begivenhederne paa Afstand, føler Taknemlighed overfor vor gamle Skole og erkender, at det er lyse Minder, vi har fra Kadettiden, og føler Stolthed over at have tilhørt Kadetkorpset.

Idag er Forsvarets Ordning jo i Støbeskeen. — Som Søofficersskolens Chef maa jeg udtale Haabet om, at der meget snart træffes Beslutning om en Personel-ordning for Søværnet, og herunder Bestemmelser for Uddannelsen, og at Flaaden faar et Tilskud af moderne Krigsfartøjer.

Før dette sker, vil tilstrækkelig og kvalificeret Tilgang til Søofficersskolen ikke være mulig.

Endvidere vil jeg udtale Haabet om, at der hos Regering og Rigsdag maa findes Forstaaelse for den Vægt, 250 Aars Erfaring har givet, saaledes at Søofficersskolen ikke bliver udsat for en springvis Udvikling, men faar Lov til i Ro at videreføre sine Traditioner — følge med Tiden, men ikke med Strømmen — og leve videre i den Aand, som er dikteret af dens ærefulde Historie.

Bog anmeldelse.

Søofficersskolen gennem 250 Aar.

Anmeldt af kommandørkaptajn E. J. Saabye.

Allerede i april 1947 tog Søofficersskolen ved en skrivelse til Marineministeriet initiativet til udgivelsen af et værk om skolens virksomhed gennem 250 år, som skulle foreligge trykt ved 250-årsdagen for Søkadetkompagniets stiftelse.

Det var oprindeligt tanken, at dette værk skulle være en fortsættelse af professor H. C. A. Lunds værk fra 1901, dog saaledes at det skulle indledes med et resumé af Lunds bog og derefter bringe en fyldig redegørelse for den nyere tid.

Marineministeriet tog sig god tid til sine overvejelser, og først et år efter (maj 1948) tiltrådte det Søofficersskolens forslag, og forarbejdet blev overdraget kommandørkaptajn R. S. Steensen. Denne begyndte straks sit arbejde og efter at have gennemgået Lunds bog og efterprøvet kilderne til dette værk fremsatte kommandørkaptajnen i sommeren 1948 forslag om at udarbejde et helt nyt værk omfattende hele perioden 1701—1951 baseret på nyt kildestudium og forsynet med rigeligt billedstof under anvendelse af den moderne reproduktionsteknik.

Marineministeriet godkendte dette forslag i oktober samme år, og kommandørkaptajn Steensen gik nu for alvor i gang med arbejdet. Om sommeren 1949 forelå værket i manuskript. Dette tillige med anmodning om bemyndigelse til at lade det trykke indsendtes til

Marineministeriet; udgifterne var kalkuleret til ca. 30.000 kr.

Marineministeriet lod attet sagen hvile, hvorfor skolen i sommeren 1950 måtte udbede sig en afgørelse, da tiden efterhånden var fremskreden. Forholdene begunstigede imidlertid ikke bestræbelserne for at få bevillingen igennem, og i det nyoprettede forsvarsministerium var man betænkelig ved at skulle fremføre ønsket om en bevilling på ca. 30.000 kr. til et formål af denne art. Man forsøgte at få skolen til at gå ned med fordringerne til bogens omfang, udstyr, papirkvalitet o. s. v., men skolechefen holdt fast ved, at enten skulle værket udgives i værdigt udstyr, eller også skulle det slet ikke udgives.

For at få en hurtig afgørelse på spørgsmålet forelagde kadetchefen nu sagen personlig for departementschefen i forsvarsministeriet. Departementschefen mente ikke, at værket havde så betydelig historisk værdi, at en anmodning til finansudvalget var berettiget i en tid, hvor alle kræfter burde sættes ind til styrkelse af det aktive forsvar — en opfattelse som kan beklages, men næppe kritiseres.

Således stod sagen i begyndelsen af november 1950. Skolechefen havde nu kun to muligheder: enten at opgive udgivelsen eller at søge privat økonomisk støtte dertil. Skolechefen valgte det sidste og gik til sagen med optimisme og energi.

Resultatet af denne indsats forelå, da Søofficersskolens chef, kommandør G. Paulsen, på Søkadetkompagniets 250 års stiftelsesdag den 26. februar 1951 i overværelse af en yderst repræsentativ forsamling kunne overrække Hans Majestæt Kongen det første eksemplar af værket

SØOFFICERSSKOLEN GENNEM 250 AAR
1701—1951.

Værket er udkommet på J. H. Schultz's forlag og er på 517 sider med ca. 150 illustrationer.

Det første indtryk, man modtager, når man blader i dette noble og statelige værk, er taknemmelighed over, at det trods de betydelige vanskeligheder, der har været at overvinde, er lykkedes på så værdig en måde at samle hele dette store og interessante materiale, der samtidig med at være en beskrivelse af skolens 250-årige historie afspejler vor flådes liv i medgang og modgang.

Dernæst glæder man sig over bogens smukke udstyr, der vidner om dygtigt fagarbejde og god smag — man nyder at studere de mange fortræffelige illustrationer, der alle er fint gengivet, og hvorefter adskillige aldrig tidligere har været reproduceret. Ikke mindst den morsomme farveplanche med kadetuniformer bør fremhæves — men også mange amatørfotografier lever op i det omfangsrige værk.

Og endelig må man glæde sig over det vigtigste — værkets form og indhold.

Det er ikke så lidt af en bedrift, kommandørkaptajn Steensen har udført ved at tage hele arbejdet op fra grunden, ved kritisk at vurdere Lunds værk og kritisk at afprøve kilderne til dette og de talrige andre kilder, som har været benyttet.

Forfatterens stil er lidt bred, men tilforladelig og sprogligt uangribelig; han *fortæller* Søofficersskolens historie og fortæller den godt.

Når alt dette er sagt, er dog endnu det afgørende tilbage: værkets indhold og dets værdi som historisk dokument, som billede af de skiftende tider og skikke og som ejendom for den, der interesserer sig for flådens liv og gerning.

Skal man bedømme et værks historiske værdi, er det altoverskyggende spørgsmål: er det korrekt? Den

forfatter, der ønsker at få dette spørgsmål besvaret bekræftende, må først og fremmest være samvittighedsfuld, men dernæst tillige kritisk. Han må, hver gang han nærer tvivl om sine kilders troværdighed, søge at nå frem til sandheden — eller det, der, når alle faktorer er fremdraget, belyst og vurderet, skønnes at være sandheden. Han må også være samvittighedsfuld i de små ting, såsom biografiske oplysninger, talangivelser, billedtekster m. v.

Anmelderen, der har haft lejlighed til at følge værkets tilblivelse, kan indestå for, at forfatteren tilfulde har opfyldt kravet om samvittighedsfuldhed.

Af de ca. 5000 timer, arbejdet har taget ham, er en meget stor del anvendt til arkivstudier med det formål at nå frem til sandheden, hvadenten det pågældende tvivlsspørgsmål var stort eller lille.

Også forfatterens kritiske sans har været vågen, hvilket kan ses af de relativt mange tilfælde, i hvilke han har kunnet berigtige fejl, mangler eller unøjagtigheder i værker, som mange andre måske ville have anset for ufejlbarlige.

Der indledes med et forord af chefen for Søofficersskolen, hvori der rettes en tak til alle, der har bidraget til værkets udgivelse — en tak, som enhver, der interesserer sig for flådens historie, kan istemme. Derefter følger et kort forord af forfatteren.

Efter en prolog følger nu selve hovedemnet, der begynder med en redegørelse for Søkadetkompagniets forhistorie, i virkeligheden et billede af flådens organisation og søofficerens vilkår i det 17. århundrede. Man får indblik i den tone, der herskede, og af uddannelsens niveau. Ligeledes påpeges, hvor stor indflydelse kongemagten havde på valget af officerer til flåden, og der gives en indgående skildring af Lærlin-

ge-Compagniets oprettelse og denne institutions virksomhed.

Det er interessant, at tilgangen til søofficersstanden foregik efter særdeles demokratiske principper. Det ret beskedne teoretiske grundlag, som krævedes, gjorde det muligt for enhver at tjene sig frem til de højeste poster. Dermed være selvtølgelig ikke sagt, at protektion ikke ofte spillede en betydelig rolle — og da særlig kongelig protektion — men stort set kunne enhver skabe sig en karriere.

Derimod var der betydelig forskel på den hastighed, hvormed man kunne nå frem, og den højtuddannede adelsmand havde unægtelig betydelige fordele og blev ofte af kongen direkte placeret på en fremtrædende post.

Efter at forfremmelsesbedømmelser var indført på Niels Juels tid, havde man fået et ganske godt billede af søofficerernes kundskaber, dygtighed og moralske kvalifikationer, og i erkendelse af det højst uensartede standpunkt oprettede kongen — antagelig Frederik III — lærlingeinstitutionen.

Denne institution blev forløber for Søkadetkompagniet, og der blev her for første gang etableret en regelmæssig undervisning i navigation og enkelte andre fag.

Det blev, som så ofte i historien, ulykke og nederlag, som gav stødet til en afgørende ændring og forbedring.

Efter Danmarks første og meget uheldige deltagelse i den store nordiske krig 1701 stod det klart, at en kvalificeret tilgang til søofficerskorpset var bydende nødvendig. Ulrik Christian Gyldenløve, der havde afløst Niels Juel som præsident i admiralitetet, udarbejdede i begyndelsen af 1701 en indstilling til kon-

gen, som resulterede i majestætens resolution af 26. februar 1701, ifølge hvilken Søkadetkompagniet oprettedes. Gyldenløve havde også bragt en reglementeret uniform i forslag, men denne blev ændret af kongen til den på planchen (fig. 1) viste, som altså er den første kadetuniform i Danmark.

Under kommandør Chr. Thomesen Sehesteds myndige ledelse tog uddannelsen nu form og kom allerede i krigen 1709—20 til at stå sin prøve.

Der fortælles mange interessante detaljer fra kompagniets første år, og, som rimeligt er, har den berømteste af alle kadetter, Peter Wessel Tordenskjold, fået et helt afsnit for sig selv, som både belyser søheltens egen karriere og forholdene i Søkadetkompagniet.

Efter krigen oprandt en streng tid. Finanskassen var tom, og hverken kadetter, officerer eller lærere kunne erholde deres beskedne løn.

Nogle kadetter drog på langfart med handelsskibe og kom hjem med indholdsrige journaler, hvoraf mange var forsynet med morsomme tegninger (jvnfr. søkadet Zimmers journal, side 75).

Man får et udmærket indblik i kadetternes tilværelse ombord og i land — både i de gode og mindre heldige foreteelser.

1728—37 har Søkadetakademiet, som det nu kaldes, tilhuse i Landkadetakademiet (nuværende Østre Landsrets bygning). Undervisningen har nu taget fast form med ugentligt timeskema, der dog ikke udmærker sig ved større variation (side 87). Der var særskilt undervisning og administration for de to skoler, men eleverne havde dog en del med hinanden at gøre, og deres samvær forløb over forventning godt, selv om der forekom enkelte episoder.

1737—46 oplevede flåden en glansperiode, som kan



Chr. Thomesen Sehested
Chef for Søkadetkompagniet 1701—1715
Efter maleri på Frederiksborg musæum

lilskrives en enkelt persons fremsyn, initiativ og administrative dygtighed. I 1735 blev grev Frederik Danneskjold-Samsøe ansvarlig leder af alle søetatens anliggender, og hans virksomhed blev af største betydning. Den dag i dag står Nyholms mastekran, hovedmagasinerne og søartilleriets smukke kompleks som monumenter over hans virksomhed.

Søkadetakademiet, som var underlagt admiralitetet, kom fra 1737 under direkte overtilsyn af Danneskjold, og hans klarsyn bevirkede hurtigt gavnlige reformer i uddannelsen. Han sørgede straks for regelmæssig udrustning af kadetskibe, hvis eneste formål var at give søkadetter praktisk uddannelse om bord. Her blev for første gang begrebet meddommer indført, idet Danneskjold bestemte, at der med kadetskibet skulle udsendes en kadetofficer, der havde den direkte kommando og straffemyndighed over kadetterne.

Også den teoretiske uddannelse lå Danneskjold stærkt på sinde, og han sørgede for akademiets forsyning med lærebøger og andre hjælpemidler.

Som det ofte går, når en stærk personlighed forsvinder, kom der efter Danneskjolds afgang 1746 en tilbagegang for Søkadetakademiet. Af de hidtidige chefer havde — foruden Sehested — særlig den ældre Fontenay gjort sig bemærket, idet han udarbejdede en lærebog i evolering, som nærmest var en oversættelse af den franske munk Paul Hostes' værk. Denne smukt udstyrede bog svarer ganske til den for danske søofficerer i dag så aktuelle *«Conduct of the fleet»*, idet den indeholder beskrivelse af alle tænkelige formationer samt forholdsordrer for optræden overfor fjenden og under forskellige vejrforhold.

En søn af den ældre Fontenay blev akademiets chef 1758—1770, og han synes at have været en pædagog af format, der ved opmuntring forsøgte at få de flinke

kadetter til at gøre yderligere fremskridt. Han skriver følgende karakteristiske linier i et brev til admiralitetet:

»Jeg gør den Forskel paa Begreb og Geni, at ved Begreb forstaas, at de kan fatte og med Forstand dømme om, hvad de lærer; derimod forstaar jeg ved Geni at kunne finde paa noget og applicere den Kundskab, som haves, til nye Opdagelser.«

Fontenay indførte for første gang eksaminer, en foranstaltning, som i høj grad rådede bod på den vilkårlighed, som tidligere havde hersket.

Også bedømmelsen i praktisk tjeneste interesserede Fontenay, og han opstillede 12 punkter, som skibschefen skulle besvare for hver enkelt kadets vedkommende (side 117).

Det sidste år, Fontenay var chef, flyttede landkadetterne bort, således at hele operahuset nu blev til rådighed for Søkadetakademiet.

Efter Fontenay fulgte F. C. Kaas, som havde en mere eksklusiv opfattelse af adgangsbestemmelserne end sine forgængere. Han genoplivede Sehesteds gamle forestilling om, at den, der har båret liberi, ikke bør have adgang til akademiet og ej heller »folk af nedrigere Stænder«. Det lykkedes dog ikke Kaas at gennemføre denne lidet demokratiske idé.

Kadetterne ofrede på den tid tilsyneladende urimelig mange arbejdstimer — og fritimer — på at renskrive lærebøger i artilleri. Adskillige af disse er rene kunstværker forsynet med minutøse, smukt farvelagte tegninger og skrevet med den fineste skrift (side 127—128). Søofficersskolen er i besiddelse af flere af disse lærebøger.

1788 byttede søkadetterne og landkadetterne huse, og Søkadetakademiet flyttede til Amalienborgs nordøstlige palæ, Kong Frederik IX's nuværende residens.

På dette tidspunkt var Winterfeldt chef, og hans opmærksomhed var blevet henledt på den unge premierløjtnant H. C. Sneedorff, som meget ønskede at blive skoleofficer. Winterfeldt ansatte Sneedorff som lærer i sømandsskab og pålagde ham at udarbejde en lærebog i dette fag.

Hermed fik akademiet en officer, hvis pædagogiske evner og interesse for gerningen som vejleder for ungdommen var af usædvanligt format. Sneedorff ansattes i 1786 og forblev til tjeneste ved skolen uafbrudt i 38 år, deraf 27 år som chef.

Med rette har forfatteren viet et betydeligt afsnit af bogen til Sneedorffs chefperiode, 1797—1824. Denne rigt udstyrede og ejendommelige personlighed gives med rette en særstilling blandt de mange dygtige og ansvarsbevidste kadetchefen. Han var i højere grad end de fleste søofficerer påvirket af tidens litterære rørelser, og han syslede selv ivrigt med digtekunsten.

Han havde et fremragende greb på de unge og forstod ved sine taler at opflamme deres begejstring og påkalde deres æresfølelse. Sneedorffs hele form må ses i belysning af den tid han tilhørte, og må forekomme den nuværende generation noget overeksponeret i udtryksmåden.

Sneedorff havde den sjældne oplevelse at høre historiens dom over skolens virksomhed lyde gennem kantonordenen fra Kongedybel netop hundrede år efter dens stiftelse. Efter slaget på Reden d. 2. april 1801 modtog han et brev fra Lord Nelson, der som anerkendelse af den tapperhed, de danske søofficerer viste på denne dag, skænkede akademiet 2 medaljer.

Disse — tillige med Nelsons egenhændige brev — hører til Søofficerssskolens skatte og er nu fremlagt i det smukke medaljeskab, som lærerne har skænket skolen på jubilæumsdagen.



H. C. Sneedorff
på den tid, da han tiltrådte tjeneste som skoleofficer
Efter maleri i Soofficersforeningen

Sneedorffs chefsperiode er, som omtalt, grundigt beskrevet og her som tidligere giver de mange citater fra breve og skrivelser skildringen et præg af grundig pålidelighed.

1824 døde Sneedorff, og allerede dagen efter udnævntes P. E. Wulff til hans efterfølger.

Skønt Wulff i flere henseender havde de samme anskuelser som sin forgænger og også prøvede at følge i hans spor, er det dog tydeligt, at han manglede Sneedorffs faste vilje og store autoritet. Men Wulff havde et smukt navn fra kanonbådskrigen og nød stor agtelse i kadetkorpset.

1827 flyttede akademiet igen, denne gang til den Søbøtterske Gaard i Norgesgade, nuværende Bredgade 76, hvor der tillige var bolig for chef, næstkommanderende og en skoleofficer.

Akademiets udvikling i den følgende tid beskrives og heri forekommer omtale af H. B. Dahlerups kritik af kommandør Wleugels i 1830 udgivne *Lærebog i de matematiske Videnskaber for de kongelige Søkadetter*, et værk, som ifølge kritikeren — som næppe var uretfærdig — var fuldkommen forældet.

Denne alvorlige kritik søgte kadetchefen at imødegå, men nedkaldte derved kun yderligere kritik over undervisningen ved akademiet i al almindelighed.

Resultatet blev udarbejdelsen af bedre lærebøger, og Wulff søgte af al magt at holde skolen på højde med udviklingen, som netop nu — med Ørsteds virksomhed på det fysiske område — havde taget fart.

Wulff efterfulgtes af Paludan og denne igen af van Dockum, der var chef under 3-års krigen 1848—50. Krigen bragte uddannelsen ud af balance, idet kadetterne en del af tiden var fordelt i de udrustede skibe.

Som et tidshillede fra denne periode citeres uddrag af den senere kontreadmiral Jacobsons optegnelser.

Den 5. juni 1849 var en skæringsdag i vort folks politiske historie. For Søkadetakademiet betød grundloven, at det nu var rigsdagen og ikke kongen, der bestemte dets skæbne i stort og småt.

Allerede i første rigsdagssamling rejstes det spørgsmål, som siden hen så mange gange har været rejst ikke alene om Søkadetakademiet, men om militær uddannelse af enhver art: »Er det nødvendigt, at denne uddannelse er så kostbar?»

Nu fulgte den første af de mange kommissioner, der siden hen har været nedsat for at »modernisere« adgangsbestemmelserne til akademiet.

1851 blev Suenson kadetchef. Han nød almindelig agtelse og var en myndig, ordknap chef. Han stod fast i kampen for skolens gamle traditioner, medens de skiftende marineministre var vaklende i deres holdning overfor de mange forsøg på af økonomiske grunde at ændre akademiets administration.

Der fulgte nu flere kommissioner, og da disses betænkninger i stigende grad gik imod Suensons opfattelse, ønskede han ikke mere at tage ansvaret for akademiets ledelse og anmodede om at blive frakommanderet. Dette skete den 1. maj 1863.

I 1866 måtte akademiet flytte til Christiansholm, hvor det havde til huse til Søofficersskolens oprettelse i 1869.

Denne nye betegnelse for det gamle Søkadetakademi var en følge af vedtagelsen af søværnsloven af 24. april 1868.

Skolen fik lokaler i Gernersgade 20 i den tidligere Nyboder Pigeskole.

I 1870 blev W. A. Carstensen chef og nu fulgte en nogenlunde rolig periode under hans myndige ledelse, som varede til 1892.

Fra denne periode bringes en beskrivelse af livet

som kadet laget fra Waller Christmas's erindringer: »Krydstogt gennem Livet«. Dette 12 sider lange ud-drag giver et fornøjeligt og korrekt billede af livet ombord og på skolen, og selv om Christmas vel ikke hører til de mest pålidelige memoireforfattere, kan det ikke nægtes, at han fører en frisk pen.

Fra samme periode — men nogle år senere — stam-mer citater fra P. E. Saabyes »Tilhægeblik«, bl. a. den-ne forfatters temmelig krasse kritik af den anvendte militærpædagogik (side 302).

1901 fejredes skolens 200-års jubilæum under fest-lige former. Kommandør Bardenfleth var da kadet-chef.

Derefter følger tiden op til 1916, hvor den rolige udvikling fortsættes, afbrudt af nogen uro ved krigs-udbruddet 1914, hvor der bl. a. blev foretaget ekstra-ordinære udnævnelser af de ældste kadetter.

1916 indføres uddannelsen til ingeniørkadet, som opretholdes til 1922.

Side 320—21 findes portrætter af de kongelige per-soner, der har fået deres uddannelse på skolen, først kongesønnerne, dernæst sønner af kongelige prinser.

Man befinder sig nu i en tid, som endnu ikke kan kaldes moden til historien, hvorfor beskrivelsen bliver mere almindelig — uden stillingtagen til enkeltpersø-ners indsats eller handlemåde.

Livet på skolen og ombord, kadetsproget, lærerne, kadetballerne beskrives gennem anekdoter og livligt vekslende billeder.

I 1922 måtte kadetuddannelsen atter i støbeskeen: Kadetlerne blev for første gang optaget i den mili-tære rækkefølge, adgangskriteriet ændredes til studen-tereksamen eller tilsvarende standpunkt, og ingeniør-kadetordningen ophævedes.

Det danske socialdemokratis tilslutning til afrust-

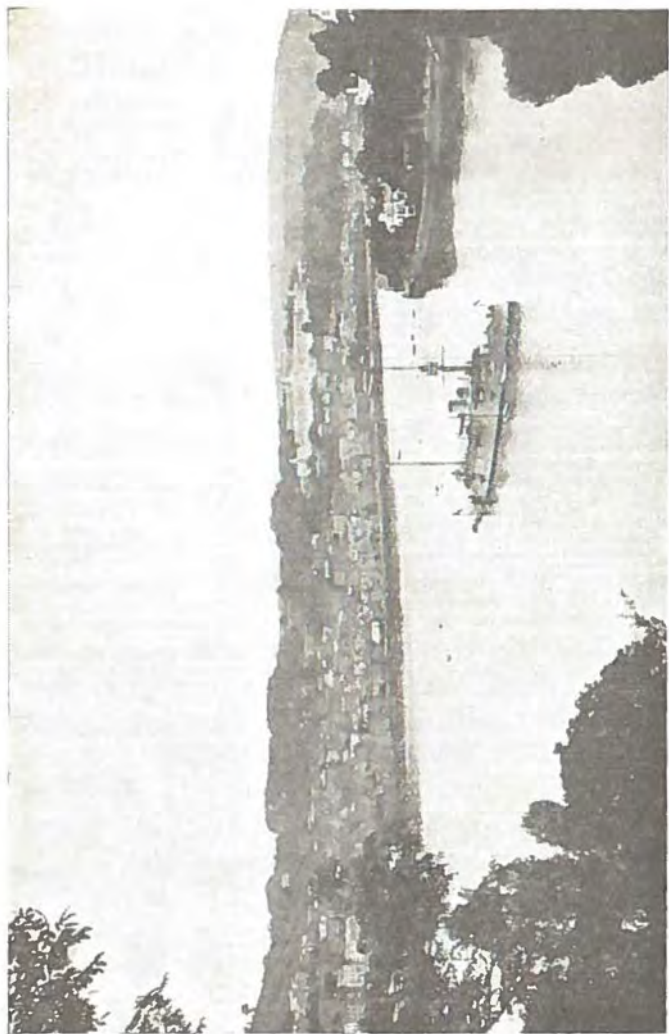
ningspolitiken fik katastrofale følger for tilgangen, og i 1925—27 var kurven i bund.

I 1930 blev kommandør Godfred Hansen kadetchef. Med energi begyndte han at anvende helt ukendte metoder i rekrutteringen af nye elever. Annoncer blev indsat i førende dagblade og propaganda-pjecer udsendt til alle gymnasier for at vække ungdommens interesse og give oplysning om uddannelsens formål og art.

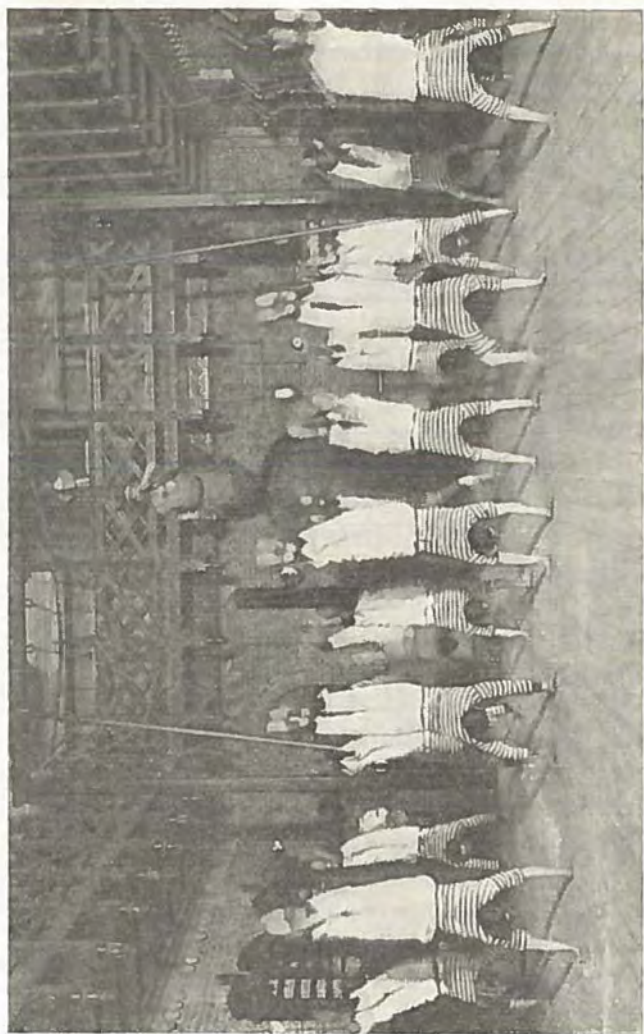
Det kan vist ikke nægtes, at denne kampagne faldt en del søofficerer for brystet, og at disse følte de nye metoder som lidt af en fornærmelse mod det gamle korps, men det kan til gengæld heller ikke nægtes, at fremgangsmåden virkede efter hensigten, og tilgangen forøgedes.

Allerede i 1932 kom en ny søværnslov, der betød en radikal ændring af søværnets forhold, herunder også søofficersuddannelsen. Der nedsattes atter en kommission, som bl. a. undersøgte, hvorledes man ved søværnets myndigheder vurderede de unge officerer, der kommer lige fra skolen. En af institutionerne udtalte herom: »Hovedindtrykket er, at kadetterne lærer for lidt af det, de til at begynde med har brug for i praksis, og for meget af det, som de kun har lidt brug for, og som de derfor hurtigt glemmer; endvidere at de er nette og velopdragne, men at de ved afgang fra kadetskolen i nogen grad mangler selvtillid, initiativ og karakterudvikling i forhold til (andre) unge mennesker på samme alderstrin.«

Det blev i den nye plan for uddannelsen søgt at råde bod på disse mangler, og planen blev væsentlig forskellig fra den gældende. Samtidig skiftede skolen navn til Søofficersskolen — hvilket den tidligere havde heddet — og under dette navn fejrer den sin 250-års fødselsdag. I 1939 indviedes den smukke sø-



Krydseren »Hjemdale« på River Dart som kadetskib i 1922
I baggrunden Royal Naval College



Aflevere! — Gå på hender!

officerssskole på Holmen, hvor skolen for første gang fik en bygning, der var tegnet og indrettet til formålet.

Tiden før 2' verdenskrig var lidet inspirerende for eleverne, der daglig kunne læse om de mange bestræbelser for at lægge værnene hindringer i vejen, som fra forskellig side blev udfoldet.

Denne periode, som endte med 9. april 1940 er endnu i frisk erindring hos mange, og endnu værre blev tiden under besættelsen indtil 29. august 1943.

Et kapitel er forbeholdt kadetternes indsats i modstandsbevægelsen og den »illegale kadetskole«, som skolens nuværende næstkommanderende, orlogskaptajn Seehusen, var leder af. Den dobbelttilværelse, kadetterne her førte, var i høj grad egnet til at skærpe nogle af krigerens første dyder: mod, snarrådighed, koldblodighed, loyalitet, diskretion o. s. v., selv om dette måske nok i enkelte tilfælde tildels skete på bekostning af andre dyder.

Efter krigen genåbnedes skolen på Holmen, og der blev fra søværnskommandoens side gjort en kraftig indsats for at samle alle skolens elever til en planmæssig uddannelse til søs. En skolegruppe formeredes af mineskibet Lindormen og opmålingsskibene Hejmdal og Freja. Ingen af disse fartøjer var videre egnet til formålet, men det var den eneste mulige løsning, og de her uddannede søofficerer har næppe stået tilbage for ældre kammerater.

Søværnskommandoen indkøbte derefter, så snart det kunne lade sig gøre 2 fregatter i England for at benytte denne skibstype som skoleskib for kadetter og math-elever. Disse skibe, »Holger Danske« og »Niels Ebbesen«, har været udsat for megen kritik, og flådens indkøb af dem sammenlignedes ofte med Norges anskaffelse af britiske destroyers. (Det er derfor interessant, at den fungerende chef for den norske søkrigs-

skole har oplyst, at han gang på gang tilrådede at gøre som Danmark, købe fregatter til skolebrug, da jagere er aldeles uegnede til brug ved elementær uddannelse. Han hævdede, at Norge burde lære af vor søofficersskole, hvis lange erfaring straks havde ledet uddannelsen ind på et fornuftigt spor.)

Foruden beskrivelsen af søkadetuddannelsen indeholder værket kapitler om uddannelsen til søofficer i reserven, intendant, maskinmester og kystofficer, idet disse kategorier er blevet uddannet på reserveofficersskolen, som er en integrerende del af Søofficersskolen.

I sidste kapitel omtales skolens indsats på idrættens område, særlig det årlige stævne, hvor de 3 nordiske rigers kadetskibe mødes for at udkæmpe en venskabelig dyst i forskellige idrætsgrene. Initiativet hertil blev taget af kommandør v. Lowzow, og siden 1947 har disse stævner været afholdt hver sommer, og om vinteren har skolerne udvekslet elever til studiebesøg.

Alle 3 nordiske søkrigsskoler er enige om at bevare og udbygge denne tradition, som på langt sigt vil knytte de respektive mariner nærmere til hinanden.

I en appendiks på 75 sider har forfatteren i overskuelig og sammentrængt form givet en del værdifulde oplysninger af forskellig art.

Her findes skolens navne, dens domiciler, kortfattede biografier om samtlige kadetchefer, fuldstændig liste over samtlige kadetskibe og øvelsestogter, fag og lærere, morgenbønnerne, tidligere værker om skolen, litteraturfortegnelse og registre; denne del af værket er særdeles bekvem at anvende for den, der søger korte, konkrete oplysninger.

Det må atter til slut fremhæves, at dette smukke og indholdsrige værk er vor gamle skole værdigt, og det vil vække interesse langt uden for marinens egen kreds.

De mange bidragydere kan med tilfredshed konstatere, at deres offervilje ikke har været forgæves, forfatteren kan være stolt af resultatet af sit forcerede arbejde, og marinens venner kan glæde sig til nogle aftener i selskab med den forlids, der manes frem i denne bog.



Søofficersskolen har bedt Tidsskriftet oplyse, at de, der har ydet bidrag til bogens udgivelse, kan efter 15. marts lade afhente et gratis eksemplar på Søofficersskolen, Holmen.

Red.

Et vindue til flåden.

Af filmskonsulent Jørgen-Richard Lund.

Søværnets fremtid er afhængig af den good-will, Søværnet opnår i befolkningen. Tilgangen til befalingsmandskorpserne afhænger af befolkningens interesse for flåden.

Derfor er det tvingende nødvendigt for vore befalingsmænd — og ikke mindst for søofficererne — at forstå filmens betydning, som nutidens største interesseskabende faktor.

Havde vi i 1937 fået en »Havet er vor skæbne« i stedet for »Flådens blå matroser«, var udviklingen måske blevet en anden. Havde vi efter krigen fået en hyldest til flåden i lighed med »Støt står den danske Sømand«, havde vi i dag haft ungdom nok til vore orlogsskibe.

Vi taler i dag om psykologisk forsvarsberedskab, uden at gøre os klart, at tiden er inde til ideologisk krigsførelse, hvis vi ønsker flåden en fremtid.

Filmen er vinduet til flåden. Har vi nøjedes med at pudse vinduet, og ikke tænkt på dekorationen? Det er ikke udsalgstider, men det er øjeblikket, hvor saglig oplysning i en almen forståelig form er i kurs: Hver dag i flåden er en oplevelse, hver dag er et kapløb med tiden, for at stå rustet til Danmarks forsvar. Er der ikke grund til at fortælle befolkningen, at her er der brug for mænds idealistiske indsats?

Det behøver ikke altid fortælles i store, dyre film,

film som f. eks. de amerikanske, om hvilke bl. a. »The Inter Services Aircraft Recognition Journal« siger, at de »show harsh historical fact«, og »They are alive — real — convincing. They move — in every sense.«

Det kan godt være små film fra dagliglivet skabt af flådens egne befalingsmænd. Et smukt eksempel på sådanne film har vi i orlogskaptajn Jacques-Yves Cousteau's filmskildringer af de franske dykkes arbejde.

Forhåbentlig får Søværnets befalingsmænd lejlighed til at se hans lille mesterværk »Epaves«, der blev præmieret ved festival'et i Cannes.

For det at fortælle i levende billeder, læres kun ved at se i billeder, ved at se film efter film og gøre sig klart, hvorfor dette eller hint er fremstillet således, som det er og eftertænke, om det ikke kunne gøres anderledes.

Søværnets personel har chancen for dette ved at følge Fjernkendingsskolens mandags-forevisninger for befalingsmænd. En chance, som næppe noget andet værn eller befolkningsgruppe har i samme udstrækning.

I den tid, disse forevisninger har fundet sted, har man fra skolens side søgt at skabe et program, der kunne føre befalingsmændene ind i emnet film, søgt at belyse det fra alle sider — historisk, teknisk og kunstnerisk.

Programmet har været internationalt, en række amerikanske, danske, engelske, franske, kanadiske, russiske, svenske og tyske film af høj standard er bleven vist. Blandt disse kan nævnes »Shipways«, »Formaltaktik«, »The Navy Flies« og »Langs med volga« samt de filmhistorisk interessante »Combat naval Russe-Japonaise« og »Loops«.

Vidt forskellige film, men med det fælles, at de giver tilskueren noget, noget vigtigt — lærer ham at se!

Dette er arhundredet, hvor vi taler om »Visual Aid«.

hvor synet er alfa og omega. Skulle vi ikke lære den danske befolkning at se flåden med vore øjne, forstå dens liv, traditioner og ikke mindst dens store opgave.

Da den store amerikanske film om admiral Byrds sydpols-ekspedition »The Secret Land« havde haft premiere i Tyskland, skrev det ansete filmblad »Die Neue Filmwoche« under titlen »USA Navy filmte einer Volltreffer«: »Die Navy hat — das Eis gebrochen. Nicht nur in der Antarktis«. Også den danske flåde har is at bryde, og vi kan gøre det i forvisningen om, at der kommer et forår!

»Uniformsfarve — Uniformssnit o. l.«

En duplik.

Af fabrikant A. N. Hvidt.

Kommandør F. H. Kjølsten gør mig den ære at replicere i dette tidsskrifts januarnummer på mit indlæg om det nødvendige i at revidere visse af den kgl. marines uniformer (Tidsskrift for Søvesen, Dec. 1950).

Med tak for den elegante og fornøjelige måde, hvorpå kommandøren komplimenterer mine forslag, må det være mig tilladt at bede om plads for en kort duplik, idet kommandøren i sit indlæg drager til felts mod *ideer, jeg aldrig har bragt til torvs* — tanker, jeg tværtimod nævner som en fremgangsmåde, jeg udtrykkeligt ikke vil gøre mig til talsmand for!

Alligevel skydes det mig i skoene, at jeg »mere eller mindre tilsløret« vil putte hele den kgl. marine i hærens khaki! Hvorefter kommandøren fremdrager nogle let tragiske, let komiske eksempler på fortidens prestige-stridigheder mellem de to gamle værnsgrene — et selskab som jeg meget beklager at se mit dybt alvorligt mente forslag slået i hartkørn med. Dette så meget mere som jeg som civil borger hverken har mandat eller evne til — endsige ønske om — at bære ved til det låbelighedens bål, vi blot for femten år siden så flamme op af og til — til usigelig glæde for de vælgere, der her i landet hellere end gerne så sø- og landkrigsmagten gå til i borgerkrig mellem de to værn!

Med en appel til den jury et tidsskrifts læsere jo altid repræsenterer, om at blive påhørt i alvor, vil jeg endnu engang understrege, at jeg kun har ment, hvad jeg har skrevet, og skrevet hvad jeg har ment — og det staar jeg ved — nemlig, at

officerer, befalingsmænd og mandskab, kystdefensionens (og andet på land kæmpende personel) **må** have en *søværnets* feltuniform (**ikke hærens feltuniform**). Som de er klædt på i dag, tager de sig under kamp ud som sorte 2/3 figurer på en skydebane,

i det danske arkipelag kan visse fartøjsbesætninger, under visse forhold, have lige så megen brug for en feltdragt som værnenes øvrige personel,

kystflådens uniformer bør forblive ganske intakte (omend nogen national egenart var ønskelig) og den mørkeblå jakkeuniform for officerer og befalingsmænd bibeholdes, *ogsaa* i kystdefensionen til al tjeneste *uden for geledet*.

Om en sådan ajourføring af uniformerne, der for tusinder af danske drenge kan blive et spørgsmål om liv og død, kommer til at berøre en større eller mindre del af den kgl. marines personel, skal jeg ikke forsøge at skønne over. Efter kommandørens udtalelser (»En orlogsgasts primære tjeneste ligger nemlig ombord på et skib«) kan der jo ikke blive tale om ret mange procent af vore orlogsgaster — men det skulle jo kun gøre sagen så meget lettere gennemførlig.

Det er sjældent, at forsvarsinteresserede civilister behandles med alvor eller velvilje i militære diskussioner,

så min tak for kommandørens replik — misforstael-
sen ufortalt — er lige så opriglig som alvoren i mit
forslag.

A. N. Hvidt.

Efter at de af fabrikant A. N. Hvidt fremførte tan-
ker og synspunkter nu har været belyst i et indlæg
af kommandør Kjølsen, som vist flertallet af søofficerer
kan tiltræde, og efter at hr. Hvidt nu tydeligt og kon-
cist har gjort rede for sit standpunkt, betragter tids-
skriftet diskussionen som afsluttet.

Det er altid opmuntrende, når aktuelle spørgsmål
vedrørende Søværnet lages op af andre kredse end de,
der normalt beskæftiger sig med disse emner, og der er
derfor al mulig grund til at takke fabrikant Hvidt for
det initiativ, der her er vist, og som måske en dag på
enkelte områder vil sætte sig spor i de kommende
reglementer.

Red.

Stiftelse af MARINEHISTORISK SELSKAB

Som en naturlig følge af den voksende interesse for vor marines historie i forbindelse med det savn, der føles ved, at vore marineminder for tiden har så trange kår og den marinehistoriske forskning lider under så store mangler, er der d. 5. marts 1951 stiftet et

MARINEHISTORISK SELSKAB

Til styrelse er valgt: kommandør F. Kjølsten (formand), direktør for Nationalmuseet, dr. phil. P. Nør-lund, direktør, lektor Svend Røgind, landsretssagfører A. Hansborg, kommandørkaptajn R. Steen Steensen, marinehistorikeren, cand. mag. Jørgen H. Barfod og fuldmægtig Honnens de Lichtenberg.

Marinehistorisk Selskab har til formål at fremme den marinehistoriske forskning, at virke for oprettelsen af et orlogsmuseum samt øge kendskabet til marinenes historie.

Marinehistorisk Selskab håber ved sin oplysende virksomhed — herunder publikationer i forbindelse med mindedage o. lign. og evt. ved udgivelse af et periodisk skrift, samt ved foredrag og muligvis udstillinger — at kunne yde et bidrag til større forståelse af og interesse for marinenes fortid og for dens arbejde i dag.

Selskabets virksomhed vil ikke alene være af videnskabelig art, men det vil i lige så høj grad yde sin medvirken til den almene populære oplysning om marinenes historie. Med et lavt kontingent for ordinære

medlemmer — og reduktion for kadetter, historisk studerende m. fl. — vil selskabet søge at få forbindelse med så stor en kreds af vort folk som muligt.

Vor sømagts historie savner endnu i dag tilstrækkelig videnskabelig udforskning, og dens minder, hvoriblandt den fornemme samling af skibsmodeller, ligger spredt, opmagasineret og utilgængelige. Et af Danmarks ældste, om ikke det ældste museum (modelsamlingen fra Frederik II's tid) ligger splittet og dets genstande opbevares under mindre heldige forhold.

Det må være en opgave for enhver at medvirke til en forbedring af disse tilstande ved at tilslutte sig MARINEHISTORISK SELSKAB.

Henvendelse om indmeldelse kan ske til selskabets sekretær, cand. mag. Jørgen H. Barfod, Bomporten 52, Gentofte. Tlf. GE 2820.

Meddelelser fra udlandet.

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

U. S. A.

Hangarskibet „Langley“ vil påny blive udrustet og overført til Frankrig under MDA-programmet. Det forventes, at hangarskibet vil være færdigt i løbet af foråret 1951.

.....

En oversigt over den skade, som UN's søstyrker har forårsaget i krigens første 5 måneder, viser, at i denne periode er 81 fjendtlige luftfartøjer blevet ødelagt, 85 beskadiget — 250 artilleristillinger ødelagt og 240 beskadiget, — 90 broer ødelagt og 192 beskadiget, — 590 bygninger ødelagt og 227 beskadiget.

.....

Hangarskibet „Bon Homme Richard“ på 27.000 tons, der blev anbragt i „Moth Balls“ i 1946, bliver nu atter udrustet til aktiv tjeneste. Ligeledes bliver hangarskibet „Tarawa“ (Essex-klassen) nu eftersat og klargjort.

.....

Til trods for, at det blæste 57 miles i timen, og dønninger brød ind over stævnen på hangarskibet „Sicily“, var dette dog i stand til at gennemføre sin luftstøtte til en af „Marine Corps“ divisioner.

.....

Flåden oplyste midt i december 1950, at man havde påbegyndt forhandlinger med 16 private skibsbygningsfirmaer, der var udvalgt til at bygge 48 træminestrygere. 4 selskaber var udvalgt til at bygge 113 amfibiefartøjer (LVT).

.....

Tab på grund af ildebrande på flådens landstationer har i 1950 været det laveste, det har været i 10 år. Tabene har omtrentlig været en hundrededel promille af den anslåede værdi af landstationerne, der opgives til ca. 15 milliarder dollars. Det gode resultat opnåedes til trods for de store udvidelser, der har fundet sted på landstationerne siden 1940. Af de 938 ildebrande, der opstod i løbet af året, medførte kun én døden (en flyver

brændte ihjel efter at være styrtet ned i et beboelseskvarter), og 67 blev sårede. Antallet af ildebrande i 1950 var $\frac{2}{3}$ lavere end det foregående år, og æren herfor må tillægges velorganiseret brandbeskyttelse og brandværn. Som den hyppigste årsag til ildebrandene står den skødesløse ryger, idet dette var årsag til 267 brande i løbet af året. Forkert anvendelse af elektrisk udstyr står som nr. 2 med 205 brande. En ildebrand i Pearl Harbor, hvor skaden androg 600.000 dollars eller 34 % af hele beløbet for det pågældende år, var forårsaget af forkert brug af en elektrisk varmeplade. 173 brande skyldtes forkert anvendelse af elektriske kabler og sikringer. Den periode, hvor ildebrande oftest kunne forventes at bryde ud, fandtes at være uden for arbejdstimerne, idet 83 % af de 938 brande fandt sted inden for dette tidsrum.

For første gang er under MDA-programmet udenlandske orlogsgaster blevet trænet i Amerika i amfibiekrig. 20 franske orlogsgaster er blevet uddannet i behandlingen af mindre landingsfartøjer ved flådens „Atlantic Fleet Amphibious Training Command“, Little Creek, Va. Når uddannelsen er færdig her, vil franskmændene afrejse til Seattle, hvor de skal assistere med at sætte et antal amfibiefartøjer i stand, hvoraf en del skal overføres til den franske flåde. Franskmændene uddannes især i betjeningen af LCVP (Landing Craft, Vehicle, Personnel) og LCM (Landing Craft, Mechanized). Begge disse typer har for nylig været anvendt ved landgangen i Korea. Uddannelsen omfatter såvel maskintjeneste som praktisk sejlads med fartøjerne.

3 eskorte-destroyere, der blev bygget under den 2. verdenskrig, skal overføres til den italienske flåde i januar 1951. Arbejdet på deres udrustning skrider frem på Norfolk Naval Shipyard, Portsmouth. Det drejer sig om destroyerne „Uss Gandy“, der vil få det italienske navn „Altire“, destroyeren „Thornhill“, der vil blive gendøbt „Aldebaren“, og destroyeren „Wesson“, hvis navn vil blive forandret til „Andromeda“. Et antal italienske officerer og menige ankom til Norfolk tidligt i september 1950, hvor de nu er blevet forøget med yderligere officerer og menige, efterhånden som skibene nærmer sig deres fuldendelse.

På grund af undtagelsestilstanden i Amerika kan Præsidenten afvige fra de normale regler, der gælder vedrørende forfremmelse. Som følge heraf er Viceadmiral MacCormick, medens han

orretter tjeneste som Vice Chief of Naval Operations, udnævnt til admiral (4 Star Admiral). Admiral MacCormick får herved ilsvarende grad som sine kolleger i hæren og luftvåbenet, der indtager samme stilling.

.....

Flåden har planlagt en række forskellige officerskurser. Bl. a. er et nyt kursus blevet etableret på „Naval War College“ for flagofficerer og Captains, der står for tur til at udnævnes til admiraler. Kurset vil vare ca. 6 måneder og give de pågældende officerer lejlighed til at „further their understanding of the fundamentals of warfare“. Dette „Advanced Course“, som det benævnes, vil lægge vægten på „a review of knowledge necessary for the exercise of high command“. Yderligere 3 kurser vil begynde på „War College“ den 16. august. Det drejer sig om et kursus i strategi og taktik, logistik og „Command and Staff“. Hvert kursus vil blive af 10 måneders varighed. Strategi- og taktik-kurset vil understrege flådestrategi i en fremtidig krig. Elever på dette kursus kan være Captains og Commanders i linien, der har mellem 15 og 25 års tjeneste bag sig. Logistik-kurset vil lægge vægten på logistiske problemer og deres indflydelse på fremtidig krigsførelse. Adgangen til dette kursus er ligeledes for Captains og Commanders med 15—25 års tjeneste bag sig. „Command and Staff“-kurset vil lægge vægten på „The operation and function of Command and Organization, function and procedures of operation staffs“. Til dette kursus har kap-tajn-løjtnanter i linien adgang.

.....

Endvidere vil der til efteråret 1951 også blive påbegyndt et kursus i „operations analysis“, åbent for linieofficersgrader, gående fra yngre kommandører og ned til søløjtnanter. Der kræves mindst 6 års operativ erfaring, og man er interesseret i også at få deltagere, der har ubåds-, anti-ubåds-, flyve-, amfibie- eller artilleriofficerer erfaring. Det planlagte kursus vil omfatte 1 års teoretisk ingeniøruddannelse samt uddannelse i elementære problemer m. m., der angår flåden. Det følgende år vil uddannelsen foregå under vejledning af personel, der har erfaring i operativ udviklingsafdeling.

.....

Som følge af undtagelsestilstanden offentliggør flåden og „Marine Corps“ ikke mere udkommandoordre for officerer.

(Forskellige kilder decbr. 1950).

U.S. Navy.

Det er blevet bekendtgjort, at U.S. Navy har påbegyndt konstruktionen af en meget stor marinehavn et eller andet sted i Europa. Af sikkerhedshensyn holdes beliggenheden hemmelig. Af bevillinger på 24 millioner dollars til bygningen af dette projekt er allerede bevilget halvdelen: 12 mill. dollars. Flådebasen forventes fuldstændt i 1953. Nødvendigheden for basen skyldes den kendsgerning, at Sixth Fleet, der nu opererer i Middelhavet, er baseret i Amerika. Dette betyder, at alle enhederne ca. hver 3. eller 4. måned må gå til Amerika for eftersyn og indtagning af forsyninger. Den nye base vil blive hjemsted for flådeenheder, der hører til i det østlige Atlanterhav og i Middelhavet.

De 3700 kadetter, der i øjeblikket går på „U.S. Naval Academy“, er det største kontingent af elever i akademiets historie.

Statistikken viser, at 97,8 % af det personel fra flåden og Marine Corps, der kom til skade i den 2. verdenskrig, overlevede det.

Flådestationer på Midway og Trinidad er atter blevet udrustet til fuld kapacitet.

Hangarskibsbaserede „Corsair“-jagere, der nu opererer i Korea, er udstyret til at kunne afskyde den raket, der går under navnet: „Tiny Tim“, og hvis diameter er 11,75 tommer.

En ny U.S. flådevirksomhed er blevet oprettet i Japan under navnet „U.S. Naval Air Bases Japan“.

U.S. Coast Guard's isbryder „East Wind“ sejlede i 1950 til det nordligste punkt, der nogensinde er nået af et skib ved egen kraft.

Det 26.000 tons store, amerikanske passagerskib „Constitution“ løb af stabelen i september 1950.

Den 15.000 tons svære krydser USS „Macon“ har højst kommando igen.

Når en destroyer redder en flyver, der er nødlandet, er det

skik og brug, at det hangarskib, til hvilket flyveren bringes tilbage, giver destroyersens besætning ca. 120 liter iscreme.

.....
Kostpengene for en kadet er fornylig forhøjet til \$ 1.25 daglig.

.....
Aluminiumredningsbåde, hvormed de nye, amerikanske linere er forsynet, vil kunne medføre 150 personer.

.....
De gennemsnitlige bygningsomkostninger for en amerikansk destroyer, der i 1939 var ca. 7 millioner dollars, er nu ca. 40 millioner dollars.

.....
Masseproduktionen af lastdampere i fremtiden vil være af en type på ca. 12.500 tons, fart 20 knob, og konstrueret til let at kunne omdannes til troppetransportskib.

.....
Den store, amerikanske Ocean Liner SS „United States“ på ca. 48.000 tons, som skulle have været færdig i foråret 1952, bliver nu færdigbygget som troppetransportskib. „United States“ er 980 fod lang. Byggeomkostningerne anslås til ca. 70 millioner dollars. Skibet vil kunne medføre ca. 12.000 soldater.

Endvidere er skibene SS „President Adams“, SS „President Jackson“ og SS „President Hayes“ bestemt til ombygning til troppetransportskibe. Hvert af disse skibe er 536 fod langt, 13.000 tons, og planlagt til at kunne medføre mellem 2500 og 3000 soldater. Alle 4 skibe vil få nye navne ved deres ibrugtagen til militære formål.

.....
Hangarskibet „Kula Gulf“ (CVE 108) bliver igen udrustet. „Kula Gulf“ løb af stabelen i august 1944. Kommandohejsning forventes at ville finde sted ca. medio februar.

.....
Den argentinske flåde har købt de 2 amerikanske krydsere USS „Phoenix“ og USS „Boise“. Salget fandt sted i forbindelse med MDAP. De 2 krydsere hejste første gang kommando i 1938. De er begge af Brooklyn-klassen, er på 9700 tons, og 608 fod lange.

.....
Den chilenske flåde har købt de 2 lette krydsere USS „Brooklyn“ og USS „Nashville“.

.....
Den brasilianske flåde har købt 2 lette krydsere USS „Phila-

delphia" og USS „St. Louis". USS „Philadelphia" er af Brooklyn-klassen. — USS „St. Louis" er på 10.00 tons og har en længde af 608 fod.

Flåden har forøget sin indkaldelseskvote, der vil blive indkaldt i månederne: april, maj og juni 1951, med 32.000 mand. Dette er en forøgelse i denne 3 måneders periode fra 15.000, hvorved totaltallet bliver 47.000. Det drejer sig om indkaldelse af „enlisted naval reserves".

Flåden sikrer sig i denne tid, at alt dens personel er forsynet med identifikationsbrikker. Dette gøres for at sikre sig, at identifikationsbrikkerne er ved hånden, såfremt det skulle blive nødvendigt at bære dem, hvis personellet kommer ind i områder, der kræver dette. I øjeblikket er det overladt til de lokale chefers skøn i områder uden for krigszonen, hvorvidt personellet skal bære brikkerne eller ej. Brikkerne er forsynet med vedkommendes indtil 2 fornavne samt efternavnet, nummer, tjenestegren, religion samt blodtype. Anvendelsen af sådanne identifikationsbrikker gjorde, at tab i den 2. verdenskrig næsten aldrig forblev uidentificerede.

Den svære krydser USS „Los Angeles" samt u-bådene „Lionfish" og „Seabardfish" højste kommando i San Francisco i slutningen af januar.

Da kongressen fornylig stemte for bevillinger til nybygningen af 50 hurtige, nye lastdampere med en maksimumsfart af 22 knob, og som udstyres med torpedoer, kanoner, helikoptere, udtalte præsidenten for „The Society of Naval Architects and Marine Engineers", at de nuværende handelsskibe ville være „Sitting Ducks" ved angreb af hurtiggående, russiske u-både. Præsidenten udtalte endvidere, at vi i dag er langt dårligere stillet end ved udbruddet af den 2. verdenskrig, hvad angår anvendelige handelsskibe. Han udtalte, at man ville behøve 18 måneder til, at skibsværfterne kunne gå i fuld produktion, og bygningen af de ovennævnte 50 handelsskibe var kun en begyndelse.

Når slagskibet USS „Wisconsin" har højst kommando, vil det være det 3. slagskib, der indgår i flåden.

(Forskellige kilder — januar 1951).

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i februar 1951.

- Trovaag, O. & Jelstrup, G.*: Gravity comparisons Oslo-Teddington, Stockholm, Copenhagen. 53 s. Kort. Diagr. Oslo 1950. 8^o. Ska.
- Joyce, J. W.*: Transactions of Oslo meeting, Aug. 1948. Internat. Union of Geodesy and Geophysics. Bull. no. 13. Ill. 568 s. Wash. 1950. 4^o. Ska.
- Coordinate conversion tables. War Department, Technical manual No. 4-238. 337 s. Wash. 1943. 8^o. Ska.
- Hazard, D. L.*: Directions for magnetic measurements. U. S. Coast and Geod. Survey, Serial No. 166. Ill. 129 s. Wash. 1947. 8^o. Ska.
- Nissen, K.*: Hollendernes innsats i utformingen av de eldste sjøkartar over Nordsjøen og Norges kyster. Plancher. 19 s. Bergen 1950. 8^o. Ska.
- Beck, R.*: History of Icelandic Poets 1800-1940. Islandica, vol. XXXIV. Index. 247 s. N. Y. 1950. 8^o. Ska.
- Manual of tide observations. U. S. Coast and Geod. Survey. Spec. Publ. no. 196. Ill. Index. 92 s. Wash. 1941. 8^o. Ska.
- Boyd, L. A.*: The coast of Northeast Greenland with hydrographic studies in the Greenland Sea, arctic expeditions of 1937 & 38. Ill. Index. 339 s. Mappe med 7 kort og 5 landtoninger. N. Y. 1948. 8^o. Ska.
- Anchorage regulations governing anchorages in navigable waters of the United States. Kort. Index. 167 s. Wash 1950. 4^o. Ska.
- Anchorage regulations for the port of New York. Kort. 28 s. Wash. 1950. 4^o. Ska.
- W-B'an Manual of surface observations. 118 s. Index. Wash. 1949. 4^o. Ska.
- Andersen, E.*: Solution of great systems of normal equations. Paris (?) 1950. Ska.
- Scheen, R.*: Lougen, Orlogsmann og Koffardimann. Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo, Skrift No. 14. Ill. 52 s. Oslo 1933. 8^o. H.
- Commager, H. S.*: The Blue and the Grey. The Story of the civil war as told by participants. Ill. Index. Bibl. 1201 s. N. Y. 1950. 8^o. H.
- Jane's Fighting Ships 1950/51. Ill. Index. 506. Lond. 1950. 8^o. H.
- Stuit, D. B.*: Personel research and test development in the bureau of naval personnel. 513 s. U. S. A. 1942. 8^o. Sos.
- Lærebog for hærens menige. I. 173 s. 6 tavler. Kbh. 1950. 8^o. Sos.

- Steensen, H. S.*: Det danske Rigsvaaben og Flaadene gamle Skibsnavne. Art. af Tidsskr. f. Sov. III. 17 s. Kbh. 1949. 8^o. H.
- Pufendorf, Friherre S. V.*: Sju böcker om Konung Carl X Gustavs bragder. Expl. no. 196. III. Kort. Stik. 699 s. (indb. i 2 bd.) Sthlm. 1915. fol. H.
- Waldron, T. J. & Gleeson, J.*: The Frogmen. The Story of the Wartime Underwater Operations. III. 191 s. Lond. 1950. 8^o. H.
- Guggenheim, P.*: Lehrbuch des Völkerrechts. Lief. 6, Reg. Index. 206 s. Basel 1951. 8^o. H.
- Über den Seekrieg und das gegenseitige Verhältniss der Seemächte. Vom Verfasser des Napoleon und Pitt. 144 s. Berl. 1805. 8^o. H.
- Economics of National Security. Index. 601 s. N. Y. 1950. 8^o. H.
- Oppermann, R. Th.*: Den danske Rets Bestemmelser om Værnepligten og Udskrivningsvæsen. Indholdsfort. 281 s. Kbh. 1864. 8^o. H.
- Danmarks Klima belyst ved Tabeller og Kort. Met. Inst. 266 s. + kort. Kbh. 1933. 4^o. H.
-

I Anledning af 150 Aars Dagen for Slaget paa Reden 2. April 1801.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Winston Churchill:

Motiveringen for store Krige er ofte Bagateller, men Aarsagen til Krigen er det aldrig.

Det er kun godt, naar to Nationer efter en indbyrdes Kamp begge kan optage denne som et hæderfuldt Mindeblad i deres Søkrigshistorie; men endnu lykkeligere er det, naar de begge kan se tilbage til Kampens Tildragelser i en Tid, hvor de Modsætningsforhold, der den Gang gav Anledning til Striden, er bortvejrede og er afløst af et nært Samarbejde ikke alene mellem deres Flaader, men paa mange andre Omraader.

Naar vi fra dansk Side betragter Slaget paa Reden som en Hædersdag, ikke alene for vort Søværn, men for hele Nationen, er det, fordi vi stadig mener, at vi kæmpede for en lille neutral Nations Frihedsrettigheder, saaledes som Forholdene var dengang, endvidere fordi vi kæmpede ærefuldt og tappert til Slaget blev afbrudt, og ikke mindst er vi stolte af uforfærdet at have taget Kampen op mod Datidens stærkeste, mest krigserfarne og bedst bemandede Flaade, ført paa selve Krigsskuepladsen af alle Tidens største og genialeste Flaadefører.

Der er fra dansk Side skrevet mangt og meget om selve Begivenhederne under Slaget paa Reden*), saa-

*) Særligt skal henvises til P. E. Bundesens Mindeskrift for Slaget paa Reden i Tidsskrift for Søvæsen 1901 og til E. Briand de Crèvecœurs Bog om Olfert Fischer fra 1944.

ledes at man herom kan sige et »*sat sapienti*«, selv om der endnu er visse Momenter — og her lænkes særligt paa Motiverne for Kampens Afbrydelse — som der er modstridende Meninger om; men herom senere.

Hvor meget der den Dag i Dag end er at lære i søstrategisk og taktisk Henseende af selve Slaget og af de mange Eksempler paa Handlekraft og Heltemod, hvormed der blev kæmpet, saa maa Præmisserne og den udenrigspolitiske Optakt til Slaget dog anses for endnu lærerigere for vor Tid og for Fremtiden.

For fuldt ud at forstaa, hvad der førte Danmark til Situationen 2. April 1801, maa man gaa ret langt tilbage i Tiden før 1801, fordi Aktionen kom som en langsomt udviklet Kædereaktion af saavel udenrigs- som indenrigspolitiske Begivenheder*).

Efter den store nordiske Krigs Afslutning i 1721 skete der en afgørende Vending i dansk-norsk Udenrigspolitik. I det følgende halvthundrede Aar tog den i første Instans Sigte paa at faa en endelig Løsning af det gottorpske Spørgsmaal, der, som Følge af den russiske Zars Fordring paa den gottorpske Del af Holsten, gav Anledning til, at det Samarbejde, der havde været mellem Danmark og Rusland under denne Krig, afløstes af en vis Spænding.

I 1726 blokerede saaledes en dansk-engelsk Flaadestyrke den russiske Flaade i Finske Bugt, og i 1762 var en stor dansk Flaadestyrke udrustet, da Krig med Rusland kunde forventes. Men efter at Zar Peter den

*) Som et for danske Søofficerer let tilgængeligt Studiemateriale kan henvises til den i Tidsskrift for Søvæsen i 1945 optagne Artikelserie »Den politiske Baggrund for vor Marines Historie« af Lektor Just Rahbek, der til dels bygger paa Forskning af nye Kilder; men i øvrigt maa særligt anbefales Edvard Holms og Aage Friis Værker, henholdsvis om Danmark-Norges Historie 1720—1814 og om Bernstorfferne.

II var myrdet, og Katharina den II besteg Ruslands Trone, udløstes det spændte Forhold mellem de to Riger ved Mageskiftet i 1767, hvorved Danmark sikrede sig den omtalte Del af Holsten mod Afstaaelse af Oldenborg og Delmenhorst. Herved kom den danske Konges Herredømme til at strække sig over Landene fra Nordkap til Elben.

Efter Sveriges Fred med *Rusland* i Nystad i Aug. 1721 var Rusland blevet den dominerende Østersømagt. Ligesom Danmark maatte det være forberedt paa Overraskelser fra Sveriges Side. Der blev derfor sluttet en Alliance- og Forsvarstraktat, i Henhold til hvilken Danmark i 1773, da det trak op til Krig med Sverige, fik Støtte fra Rusland ved fælles Flaadeoptræden i Østersøen — Krig blev dog undgaaet. I 1788 og 1789 maatte Danmark til Gengæld stille sig paa Ruslands Side med Auxiliærstyrker til Lands og til Vands i dette Lands Krig mod Sverige.

Hele dette Interessefællesskab mellem Danmark og Rusland og Ruslands Magtstilling som Østersøstat udøvede — ganske som Tysklands Magtposition i dette Aarhundredes Begyndelse og før 2. Verdenskrig — et Tryk paa dansk Udenrigspolitik, som maa tages i Betragtning ved Bedømmelsen af Danmarks vaklende Holdning og Balancepolitik mellem Øst og Vest, ikke mindst da Danmark senere i Aar 1800 skulde tage Standpunkt.

Endnu vanskeligere blev Danmarks Stilling ved Ruslands *vekslende* Udenrigspolitik. Medens Forholdet ved Slutningen af og efter den store nordiske Krig havde været spændt mellem *Rusland og England*, fandt en midlertidig Afspænding Sted i 1734, idet der afsluttedes en Handelstraktat, der var betydningsfuld, fordi England i stigende Grad havde overtaget den hollandske Østersøhandel. For at forstaa den se-

nere Udvikling, maa man i det hele fastholde, at de engelske Østersøinteresser den Gang var langt mere udprægede, end senere.

Selv om det *dansk-svenske* Forhold ændrede Karakter ved Freden i Frederiksborg 1720, saa var der dermed ingenlunde skabt et fuldstændigt Tillidsforhold, dertil var Bitterheden i begge Lande efter Aarhundreders Stridigheder endnu for stærk og svensk saavel Uden- som Indenrigspolitik endnu for ustabil. Forholdet forbitredes ydermere ved svensk Indblanding i det gottorpske Spørgsmaal og ved en ikke ubegrundet Frygt for, at Sverige vilde benytte et gunstigt Øjeblik til at fravriste os Norge, hvilket sluttelig ogsaa skete i 1814. Naar der ikke desto mindre i flere Perioder af det 18. Aarhundrede kom et Samvirke i Gang mellem de to Lande (f. Eks. under Syvaarskrigen 1755—63), saa skyldtes det, at man i begge Lande indsaa det fordelagtige ved at optræde i Fællesskab for at varelage sammenfaldende Interesser. Et saadant nordisk Samarbejde var i øvrigt ikke uden Fortilfælde. Allerede i 1691 og 1693 havde Danmark-Norge og Sverige sluttet Traktater til fælles Værn for »Navigationens og Commerciens Sikkerhed«.

I Begyndelsen af det 18. Aarhundredes sidste Halvdel indlededes paa dansk-norsk Initiativ under Ledelse af den danske Udenrigsminister J. H. E. Bernstorff en *Neutralitetspolitik*, der for Danmarks Vedkommen- de tilsigtede dels at holde Danmark uden for Stormagtskonflikter og dels at bevare status quo i Norden. Udviklingen og Udnyttelsen af vor egen Søhandel, men ikke mindst vor Tilknytning til Norge med dets betydelige Søfart, gjorde det i høj Grad ønskeligt at beskyærme begges Landes Søfart.

De talrige *europæiske* Krige i det 18. Aarhundrede beredte stadig dansk Neutralitetspolitik Vanskeligheder, saaledes optraadte en fransk Eskadre ved København i 1734 under den polske Arvefølgekrig i 1733—35, og den svensk-russiske Krig 1741—43 krævede megen dansk diplomatisk Snille for at holde Danmark uden for Konflikter.

Samtidig med de mange Land-Krige kæmpedes der paa Havet — af Spanien mod England fra 1739, og i 1744 fik England ogsaa Frankrig som Modstander. Hermed indlededes de store Kampe om Herredømmet paa Søen og i Kolonierne, der med Afbrydelser varede til Englands endelige Sejr i 1815.

Allerede fra Begyndelsen af disse Søkrige kom den neutrale Skibsfart i Vanskeligheder. Medens man fra fransk Side, som den underlegne i Søherredømme, var interesseret i at vedligeholde den neutrale Skibsfart for at sikre Tilførsler, gik britisk Strategi ud paa at hindre neutralt Samkvem med Frankrig uden større Hensyntagen til folkeretlige Sædvaneregler. Frankrig behøvede Raaprodukter til Flaaden og Levnedsmidler til dens Besætning. England havde paa Grund af sin Overlegenhed i Søherredømmet bedre Betingelser for Tilførsler og var den Gang langt mere selvforsynende, f. Eks. hvad angik Landbrugsprodukter. England tilstræbte i det hele at sikre sig den størst mulige Part af Verdenshandelen. Medens der ganske vist hyppigt forelaa Overgreb fra fransk Side paa den neutrale Skibsfart, navnlig fra Kaperes Side, saa var Englands Optræden af alvorligere Art; de principielle Modsætninger mellem England og de neutrale voksede stadig, Overgrebene og Vilkaarlighederne tiltog.

Ved den Nordamerikanske Frihedskrig 1775—83 kom England til at staa overfor prekære Problemer, idet der maatte afses betydelige Flaadestyrker til Ope-

rationerne ved Amerikas Kyster, samtidig med at Hjemlandet skulde sikres mod fransk-spanske Foretagender. Øjeblikket synes derfor gunstigt for de neutrale Lande til at komme til en Forstaaelse med England om Hensyntagen til Neutralitetskravene paa Søen.

Ikke mindst fra dansk Side var man indstillet paa at komme til en fredelig Forstaaelse med England.

De betydeligste Ledere af dansk Udenrigspolitik i sidste Halvdel af det 18. Aarhundrede var foruden J. S. Schulin (1735—50) Medlemmer af Slægten Bernstorff (J. H. E. Bernstorff, A. P. Bernstorff og dennes Søn Christian Günther Bernstorff). I Perioderne 1773—80 og 1784—97 ledede A. P. Bernstorff med fremragende Dygtighed vor Neutralitetspolitik gennem farlige Skær. Det skal fremhæves, at han personligt havde udpræget Sympati for England, nærede en vis Mistillid til Sverige, men søgte i øvrigt Samarbejde med andre Lande, hvor dette var i dansk Interesse. At Modsætningsforholdene til England efterhaanden skærpedes, var saaledes ingenlunde noget tilstræbt fra den danske Udenrigsministers Side.

I 1759 udgav en Hannoveraner, ansat i dansk Tjeneste, Martin Hübner, et vægtigt Skrift om neutral Handel og Skibsfart, hvori han formulerede Bestemmelser for neutrales Rettigheder og Pligter og om Kontrabande- og Blokadespørgsmaal. I 1778 indledes paa Katharina den II's Initiativ russisk-svensk-danske Forhandlinger om et Neutralitetsforbund; samtidigt foretog de 3 Lande betydelige Flaadeudrustninger. Forhandlingerne forløb kun trægt, blandt andet fordi Danmark havde søgt at faa dansk-engelske Særforhandlinger i Gang.

I øvrigt maa de neutrales Koalitionler ingenlunde betragtes som ensidigt rettet mod Englands Overgreb, f. Eks. var de for Ruslands Vedkommende i alt Fald

oprindelig fuldt saa vel rettet mod lignende Handlinger paa Søen begaaet af Amerikanere og Spaniere.

Katharina stillede imidlertid Verden overfor at maatte tage Standpunkt ved 10. Marts 1780 at udsende en Meddelelse om, at hun opfordrede Danmark, Sverige, Holland og Portugal til sammen med Rusland at danne et Neutralitetsforbund.

Omend ikke uden Betænkelighed mente Danmark ikke at kunne undslaa sig for at tilslutte sig Forbundet. Den 9. Juni 1780 undertegnedes Konventionen mellem Danmark og Rusland, hvortil ogsaa Preussen, Sverige og Holland sluttede sig. Da England kort efter erklærede Holland Krig, gled Holland ud af Samvirkel mellem de neutrale.

De Bestemmelser, Forbundet krævede respekteret, var allerede formuleret af A. P. Bernstorff under de forudgaaende dansk-russiske Samtaler; de byggede i alt væsentligt paa Hübners Skrift. A. P. Bernstorff's og Hübner's Navne bør have en fremskudt Plads iblandt Skaberne af international Retsudvikling; de af dem fremsatte Principper blev i det store og hele ophøjet til gældende Folkeret paa Pariserkonferencen i 1856. Bestemmelserne gik ud paa, at:

- 1) neutrale Skibe frit kunde sejle fra Havn til Havn og paa de krigsførende Magters Kyster,
- 2) Ejendom tilhørende krigsførende Magters Undersaatter skulde være sikret mod Opbringelse, naar den fandtes om Bord paa neutrale Skibe, Krigskontrabande undtaget,
- 3) Krigskontrabande blev for Danmarks Vedkommende fastsat i Overensstemmelse med Traktaterne med England af 1660 og med Frankrig af 1742,

- 4) en Havn skulde alene anses for blokeret, naar spærrende Krigsskibe gjorde det forbundet med øjensynlig Fare at løbe derind,
- 5) de opstillede Grundsætninger skulde gælde som Rettesnor for den neutrale Handels Rettigheder. Retssager, til hvilke de gav Anledning, skulde behandles med Hurtighed og afgøres paa Grund af Skibsdokumenter, Traktater og Vedtægter.

Kontrahenterne enedes om at udruste betydelige Flaadestyrker og forpligtede sig til gensidigt at konvojere hinandens Handelsskibe. I den Situation, England befandt sig, saa det sig nødsaget til i nogen Grad at rette sig efter den neutrale Bloks Forordninger. Det maa dog siges, at ogsaa fra neutral Side lagde man Vægt paa ikke at optræde udfordrende og at faa alt til at glide uden alvorlig Friktion. Alt i alt lempede man sig saaledes igennem Krigsaarene og — det maa indrømmes — paa en Maade, der skabte gode Kaar for neutral Handel og Skibsfart.

Den 3. September 1783 sluttedes Freden i Versailles, hvorved de nordamerikanske Stater som bekendt vandt deres Frihed.

I Aarene efter Versaillesfreden skærpedes Forholdet mellem England og Rusland, England kunde ikke faa sin Handelstraktat med Rusland fornyet, og Ruslands Orientpolitik og Tilnærmelser til Frankrig var ildesete i England. Beklageligvis skulde dette stigende Modsætningsforhold mellem de to Lande ogsaa faa Virkninger i Norden og bringe Danmark—Norge i Farezonen.

Da Rusland blev engageret i Krigen med Tyrkiet (1787—92) benyttede den impulsive og foretagsomme svenske Kong Gustaf den III. Lejligheden til at paa-

føre Rusland Krig; i Sverige levede stadig Minderne om dets Stormagtstid i Østersøen.

Ved Traktaten med Rusland af 1773 havde Danmark forpligtet sig til at yde Rusland Hjælp. Men saaledes som Forholdene siden den Gang havde udviklet sig, frembød svensk Krigsdeltagelse en alvorlig Fare for, at Danmark derved blev inddraget i Stormagtskonflikter, da der var Sandsynlighed for, at baade England og Preussen vilde tage Parti. Det lykkedes A. P. Bernstorff at stille Rusland nogenlunde tilfreds ved at udruste en Del af Flaaden, som forenede sig med den russiske Flaade, og ved at lade et Hjelpekorps rykke ind i Bohuslen under Kommando af den danske Konges Svoger, Prins Carl af Hessen, der var Statholder og Øverstkommanderende i Norge. Efter en gunstig Kamp ved Quistrumelv fortsatte Korpset sin Fremrykning mod Gøteborg.

Som ventet greb England og Preussen ind mod den danske Aktion, idet der lagdes et stærkt diplomatisk Pres paa Danmark med Trusler om britisk Flaadeaktivitet og om preussisk-hannoveransk Indbrud i Holsten. Stillet herover for sluttede Danmark separat Vaabenhvile og derefter Vaabenstilstand med Sverige (ganske som det gik ved Afslutningen af den store nordiske Krig). Da Rusland indsaa, at der var lidet at vinde ved, at Danmark blev videre inddraget i Krigen, affandt det sig med, at Danmark erklærede sig neutral den 9. Juli 1789 under den fortsatte svensk-russiske Krig.

Efter dette søgte England at drage Danmark bort fra dets Forhold til Rusland, men derved maatte Danmark nære Betæneligheder, da dette Forhold, som tidligere nævnt først og fremmest var dikteret af den fælles Mistillid til Sverige, der ikke var ubegrundet.

Da England forudsaa, at Rusland pønsede paa at

lemlæste Polen yderligere, og da det mente at maatte dæmme op for Ruslands fortsatte Ekspansion i Sydøsteuropa, der før eller senere kunde blive truende for Englands Middelhavs- og Levantinteresser, paa-tænkte det i 1791 i Alliance med Preussen at gaa angrebsvis til Værks mod Rusland. Det henstilledes til Danmark at holde sine Havne aabne for en britisk Østersøflaade, og det er bemærkelsesværdigt, at Danmark gik ind herpaa. Men takket være, at England fik nok at tage Vare paa efter den franske Revolutions Udbrud, drev Faren for Danmark og dets Balancepolitik over. I 1793 og 1795 fuldbyrdede Rusland sammen med Preussen og Østrig Polens fuldstændige Deling.

Efter Ludvig den XVI's Henrettelse den 21. Januar 1793 stiftedes den første Koalition (England, Spanien (til 1796), Holland (til 1795), Portugal, Østrig, Rusland, det tyske Rige og de fleste italienske Stater) mod Frankrig. Danmark fastholdt, trods Opfordringer om at indtræde i Koalitionen, sin Neutralitetspolitik. Ved Freden i Campoformio i Oktober 1797 endte Landkrigen, der prægedes af Napoleons Sejre i Italien og over Østrig. Selve Landkrigen førtes fjernt fra Danmarks Grænser, men den fransk-engelske Krig paa Havene fortsattes. I den første Fase af Krigen var det navnlig Overgreb fra fransk Side, der voldte den neutrale Handel Vanskeligheder, men efterhaanden som den fransk-spanske Krigsflaade blev svækket og navnlig efter Slaget ved Aboukir (1. August 1798) var det England der, som den stærkere paa Havet, lagde den neutrale Søfart Hindringer i Vejen.

Efter at Udenrigsminister Chr. Günther Bernstorff Gang paa Gang havde rettet frugtesløse Henstillinger til de krigsførende, specielt Frankrig, overgik Dan-

mark til at benytte Flaaden ved fra Begyndelsen af 1798 at anvende *Konvojsystemet*.

De danske Orlogsskibe blev nu sendt ud paa Havene for at ledsage Ostindie- og Vestindiefarere fra Kolonierne og til Middelhavet, hvor Skibsfarten ikke alene var prisgivet franske og engelske Kapere, men ogsaa de organiserede nordafrikanske Sørøvere. Konvojer i de vesteuropæiske Farvande fuldstændiggjorde Systemet. De konvojerende Skibe skulde søge at undgaa alvorlige Konflikter, men dog hindre Anholdelse og Visitation. Konvojsystemet havde sin gavnlige Virkning over for de franske Kapere, men efterhaanden som Englænderne fik Overtaget skærpedes til Gengæld Forholdet til England, ogsaa fordi det paastodes, at andre end danske Skibe benyttede dansk Flag.

Rusland var atter Parthaver i den 2. Koalition — fra Udgangen af 1798 til Slutningen af 1799 — mod Frankrig, allerede fra 1795 havde russiske Skibe samarbejdet med engelske i Nordsøen og deltaget i Indgreb mod neutral Handel. Zsar Paul gik endog saa vidt, at han krævede norske Havne spærrede for franske Kapere og opfordrede Danmark til at indtræde i Koalitionen. Men da Krigslykken til Lands vendte sig i Frankrigs Favør, og da Rusland følte sig tilsidesat af sine Allierede og da Preussen fastholdt sin Neutralitet, traadte Rusland ud af Koalitionen og slog ind paa en franskvenlig Politik, hvad der fik alvorlige Følger for det dansk-norske Rige.

I Løbet af 1800 gik Frankrig under Napoleons Førerskab fra Sejr til Sejr paa Fastlandet; efter Slaget ved Marengo 14. Juni 1800 fik Frankrig Herredømmet i Italien, og ogsaa Spanien maatte føje sig. Den russiske Zars Tilnærmelser til Frankrig antog venskabelige Former og sigtede paa intet mindre end et fælles

Herredømme i det østlige Middelhav, hvor Frankrig bl. a. skulde have Ægypten, Tyrkiet deles og Zaren være Stormester for Johanniterordenen paa Malta. England stod nu uden Forbundsfæller, ja selve dets Eksistens var truet, det var henvist til at udnytte sit Søherredømme med alle Midler.

Konvojeringen af neutrale Krigsskibe havde ved flere Lejligheder givet Anledning til Skærmydsler, idet England krævede Visitationsret. Allerede i 1788 havde det danske Orlogsfartøj »Triton«, i 1799 Fregatten »Havfruen« haft Sammenstød med britiske Krigsskibe. I Sommeren 1800 indtraf en alvorlig Krise, da det kom til Kamp mellem den danske Fregat »Freya«, der førte en Konvoj paa 6 Skibe, og en engelsk Eskadre i Kanalen.

Dette førte til, at en særlig engelsk Gesandt, Lord Whitworth, og en engelsk Eskadre sendtes til København. Under haardt diplomatisk Pres maatte *Danmark give Afkald paa Konvojering den 29. August 1800*, indtil Retsspørgsmaalet om Visitering efter yderligere Forhandlinger maatte blive afgjort. »Freya« og Konvojen, der havde været ført til Downs Red, blev frigivet.

Der skete nu det skæbnesvangre, at Danmark, inden Forhandlingerne med England var afsluttet, indlod sig i andre Forhandlinger med Rusland, Preussen og Sverige om Genoplivelse af et Neutralitetsforbund. Ganske vist foreslog Danmark ved en Memoire af 24. Oktober 1800, at der burde indledes samlede Forhandlinger med England; men efter at Zaren var blevet fortørnet paa England over, at det nægtede ham Besiddelsen af Malta som Stormester af Johanniterordenen, gav han 4. November Ordre til, at engelske Skibe i russiske Havne skulde beslaglægges og lagde derefter stærkt Pres paa Danmark; dette resulterede

i, at der 16. December 1800 (ratificeret af Danmark 16. Januar 1801) *undertegnedes en Traktat om et Neutralitetforbund, hvori indgik Rusland, Sverige, Danmark og Preussen. Traktaten svarede i alt væsentligt til Konventionen af 1780, dog med den udtrykkelige Tilføjelse, at Konvojer ikke maatte visiteres.*

Hele Situationen tilspidsedes paa en langt mere prekær Maade, end den danske Regering antagelig havde tænkt sig.

Allerede i November 1800 besatte Preussen Cuxhafen, hvorved engelsk Handel paa Elben blev truet. Som Retorsion imod det skete lagde England 14. Januar 1801 Beslag paa danske, norske, svenske og russiske Skibe i engelske Havne og gav Ordre til at opbringe alle Skibe paa Søen, som tilhørte Konventions-Statterne. Den 29. Marts 1801 beslaglagdes engelske Skibe i danske Havne; Danmark besatte Hamburg for at lukke Elbmundingen, ligesom det sammen med Preussen besatte Lübeck. Preussen besatte Oldenburg, Bremen og Hannover.

I Midten af Marts foretog England et sidste Forsøg paa at faa Danmark til at trække sig ud af Forbundet, men dette afvistes.

I Slutningen af Marts besatte England de dansk-vestindiske Øer og de danske ostindiske Kolonier.

Den 12. Marts afsejlede en engelsk Flaade under Kommando af Admiral Parker med Nelson som Næstkommanderende med København som Maal. Den 21. Marts ankrede Flaaden op ved Indløbet til Øresund, og den 30. stod den Sundet ind.

Den russiske Østersøflaade laa indefrosset eller forblev i sine Havne, den svenske Flaade udeblev. Om Grunden hertil er fremsat forskelligt. I. G. Ungers Skrift: »Varför ingreb ej svenske flottan ved Överfaldet paa Københavns reed 1801« anføres, at Kron-

prins Frederik i Marts 1801 afviste, at Svenskerne skulde anlægge Batterier ved Helsingborg for eventuelt at forhindre en engelsk Flaades Indtrængen i Sundet og overlod til den svenske Konge, om han vilde afsende en Flaadestyrke. Briand de Crèvecoeur anfører i Bogen om Olfert Fischer, at Gustav den IV. udtrykkelig gav Ordre til at afsende Flaaden fra Karlskrona, og at Stationschefen senere blev dømt for Forsømmelighed i saa Henseende.

Men hvorom alting er, da det kom til den afgørende Styrkeprøve, maatte Danmark—Norge alene tage Kampen op mod det engelske Angreb, idet forskellige Grunde og Omstændigheder bevirkede, at Forbundets Søstridskræfter ikke i Tide var koordineret.

Havde Danmarks Udenrigspolitik været forfejlet?

Hertil kan formentlig siges: Det kan næppe bestrides, at Danmark—Norges Neutralitetspolitik i det 18. Aarhundredes sidste Halvdel indtil 1800 blev gennemført med Fasthed og Klogskab, og særlig i A. P. Bernstorffs Udenrigsministertid tillige med megen Smidighed. Det kan næppe heller bestrides, at de folkeretlige Principper, som dansk Udenrigspolitik søgte at hævde, havde juridisk-moralsk Berettigelse. Principielt kan det heller ikke behrejdes vor udenrigspolitiske Ledelse, at den søgte eller modtog Støtte fra andre Magter for at hævde sine Neutralitetskrav. Men det risikable herved var, at Rusland, naar det passede i dets Kram, støttede Bestræbelserne for at hævde Neutrale Rettigheder paa Søen, men samtidigt førte en stadigt vekslende Stormagtspolitik, der kom til at virke uheldsvangert for Danmark som dets forbundne. Og som belyst i det foranstaaende var Forholdet til Sverige saa ustabilt, at der kun periodevis

kunde etableres et fuldt harmonisk neutralitetspolitisk Samarbejde.

Det angribelige i dansk Udenrigspolitik — ud fra en bagklogs Tanker — er *Mangel paa Forstaaelse af den søstrategiske Udvikling i den sidste Fase inden 2. april 1801*. Efter at England havde tilkæmpet sig Overlegenhed i Søherredømmet og samtidigt paa Grund af Krigens Udvikling paa Kontinentet maatte kunne forventes at ville anvende sin Sømagt til det yderste, synes det hasarderet, at man prøvede paa at gennemtrumfe en *søstrategisk* Politik af den Art, som Danmark gik med til at indlade sig paa. Der savnedes Forstaaelse af, at Situationen i 1800 var væsentlig forskellig fra Forholdene i 1780, ganske som man i Danmark manglede Blik for, at den Neutralitetspolitik, der heldigt lod sig gennemføre i 1914—18, ikke havde samme Chancer i 1939. I Udenrigspolitik gælder det mere end i noget andet, at det ikke er nok at *have* Ret, det gælder om at *faa* Ret.

Man kan ikke bebrejde England, at det ikke havde givet Danmark tydelige Advarsler eller Henstillinger, det søgte diplomatisk Forhandling til det sidste; derfor kom Angrebet den 2. April heller ikke overraskende som Angrebet i 1807 og Overfaldet i 1940. Om man vil, kan man fordømme Englands haardhændede og vilkaarlige Optræden over for neutral Skibsfart, men denne var ikke væsensforskellig fra Frankrigs, Spaniens og endda Ruslands, naar det var i disse Landes Interesse. Det er en daarlig Trøst, at Englands Holdning over for neutral Handel ikke har forandret sig væsentlig gennem Tiderne, helt op igennem de to sidste Verdenskrige har det paatvunget neutral Handel lignende Restriktioner i Form af Tvangsanløb af Havne, Tvangsrejser, Visitation, skarpe Kontrebandebestemmelser, bunden Sejlads og Forbud mod neutral

Konvojering, men dette er dog intet imod den Udvikling, som Tyskerne indledede med Undervandsbaadskrigen, der overgaar al tidligere Handelskrig i Retning af Hensynsløshed og Grusomhed, ogsaa mod neutrale.

I Bedømmelsen af den danske Udenrigspolitik op til 2. april kan man ikke se bort fra det Tryk, som Frankrigs stigende Magt paa Kontinentet og dets nære Forbindelse med Zar Paul maatte øve. Napoleon har om neutrale udtalt: »At en neutral enten er en fordægt Fjende eller en fejg«, saa han agtede ikke Neutraliteten højt. Den mindre smidige Udenrigspolitik, som Danmark førte efter A. P. Bernstorffs Afgang (1897), maa hans Søn og Efterfølger vel nok bære sin Del af Skylden for; men givet er det, at Kronprinsregenten selv med Aarene med større og større Selvtillid og Myndighed greb ind i Ledelsen af vor Udenrigspolitik som paa saa mange andre Omraader.

Men denne Politik blev ogsaa baaret oppe af en udpræget Folkestemning, idet de mange Overgreb paa Søen havde vakt en almindelig Irritation. Baade i Danmark og i Norge stod Befolkningen loyalt og hengivent bag Kronprinsregenten og nærede efter den dansk-norske Flaades Virke og Bedrifter igennem Aarhundreder fuld Tillid til denne, og denne Tillid blev heller ikke gjort til Skamme.

Engelske Forfattere mener, at Admiralitetet med velberaad Hu valgte Sir Hyde Parker til Flaadechef for den Flaade, som paa den ene eller anden Maade skulde gennemtvinge en Opløsning af Neutralitetsforbundet, fordi han ansaas for at være en besindig Forhandlingens Mand, men for den Eventualitet at det kom til Kamp, gav man ham Nelson til Næstkomman-

derende. Som bekendt blev Nelson, da Forhandlingerne med Danmark glippede, Sjælen i Foretagendet.

Nelson fremsatte i sin Operationsplan af 24. Marts til Sir Hyde Parker Alternativerne, enten at gaa gennem Store Bælt, detachere en Styrke til Angreb Syd fra paa København og med Hovedstyrken at fortsætte og angribe den russiske Revalflaade, eller at gaa med den samlede Flaade Sundet ind og angribe og bombardere København. Paa Grund af de navigatoriske Vanskeligheder ved at gaa gennem Store Bælt valgtes den sidste Fremgangsmaade. Manglen ved, at der ikke var opstillet Kystbatterier paa svensk Side af Sundkysten viste sig ved, at den engelske Flaade kunde holde ned langs denne uden for Kronborgs Kanoners Rækkeevne. Som nævnt skyldtes denne Svaghed ikke Mangel paa Forudseenhed eller Forsømmelse fra vor Forbundne Sverige, men Kronprinsens Modvilje mod, at Sveriges Sundforsvar forstærkedes, hvad der kunde medføre Fare for Danmarks Eneret til Øresundstolden.

Det falder uden for denne Artikels Rammer at give en detailleret Skildring af Slaget, her skal kun oprid- ses Hovedlinierne med Kommentarer.

Lige saa enkelt, klart og korrekt Nelsons strategiske Operationsovervejelser til Sir Hyde Parker var affattet, ligesaa genial og dristig var den taktiske Operationsplan, som Nelson udarbejdede under Medvirken af de af ham valgte underordnede Raadgivere. Vi ved fra Nelsons Optræden i Slaget ved St. Vincent (11. 12. 1797), hvor lynsnart og resolut han kunde træffe en afgørende taktisk Beslutning; paa samme Maade greb han øjeblikkelig Chansen ved Aboukir (1. 8. 1798) og planlagde paa kort Frist sit Double-

ringsangreb efter Koncentrationsprincippet. Men vi ved ogsaa blandt andet fra det berømte Memorandum »The Nelson touch«, at han til Stadighed gennemarbejdede mulige taktiske Situationer og instruerede sine Skibschefer om, hvilke Metoder han vilde anvende under forskellige Forhold.

Inden Angrebet den 2. April gik han omhyggeligt og velovervejeth til Værks, derom vidner den indgaaende Recognoscering, Opmaaling og Afmærkning, han lod foretage. Som bekendt gik hans Angrebsplan ud paa, at en udvalgt Del af den samlede Flaade (12 Linieskibe, 6 Fregatter, 2 Korvetter, 2 Brigger, 2 Brandere, 7 Bombefartøjer og 6 mindre Fartøjer) skulde holde gennem Hollænderdybet sønden om Middgrunden for derefter syd fra at engagere Defensionslinien. Fraset de 5 forreste Skibe, der skulde engagere den sydligste Del af Defensionslinien, skulde hans Skibslinie ved Opmark i Ildæ overgaa til omvendt Kølvalsordre ved at hvert Skib i Linien, efter at dets Formand var ankret op ved Agteranker, skulde gaa østen om ham og derefter selv ankre op. For Krydserne, Bombefartøjerne m. v. var der truffet særlige Dispositioner. Sønden Vind og Strøm begunstigede i høj Grad Manøvren, der ellers vilde have været overordentlig vanskelig. 3 Skibe kom paa Grund og et Linieskib og nogle mindre Fartøjer kunde ikke lægge Sydenden af Middgrunden op fra deres Ankerplads; disse Uheld bevirkede, at den nordlige Del af Defensionslinien ikke straks blev engageret.

Der er ikke Tvivl om, at Nelson havde undervurderet det danske Defensionsforsvars Modstandskraft og Kampvilje, og naar man kender Nelsons »Annihilation-Princip«, er der ingen plausibel Grund til at antage, at det var Irritation over, at nogle Skibe, hvis Flag var strøget, og som bagefter værgede sig, i For-

bindelse med humane Grunde, der fik Nelson til at sende Parlamentær i Land. Vi ved fra Nelsons Levnedsløb, at han ikke alene var en uforfærdet Søkriger, men ogsaa en fremragende Diplomat. Nelsons Overvejelser maa vel, da han søgte at indlede Underhandlinger, have inkluderet, at den engelske Flaade efter Kampen skulde være kampklar og stærk nok til at kue de to andre Stater i Neutralitetsforbundet, Rusland og Sverige, og derfor var det ønskeligt at undgaa yderligere Tab og løbe en unødigt alvorlig Risiko. Endelig kan man ikke lade ude af Betragtning, at Nelson ved at ignorere Sir Hyde Parkers Ordre om at afbryde Kampen havde paataget sig et overordentlig stort Ansvar for Kampens heldige Udfald.

Den danske Forsvarsplan var som bekendt fuldstændig defensiv. Den gik ud paa i Forbindelse med Sø- og Landbatterier at anvende de af Flaadens Skibe, som ikke var udrustet, og som man kunde naa at faa klar, til at danne en opankret Defensionslinie. Det var ikke alene den eneste mulige Plan, fordi Størstedelen af Flaaden i Vinterperioden havde været aftaklet, og fordi man manglede Søfolk til at gøre Skibene manøvredygtige, det var ogsaa under de forhaandenværende Forhold den mest effektive, selv om Planen havde forskellige Brist. Thi selv om vor Flaade havde været udrustet og sejlklar — hvad der under den foreliggende udenrigspolitiske Situation havde været rimeligt — saa vilde den næppe have klaret sig bedre under Sejl imod den overlegne, kamperfarne engelske Flaade. Bedre var det at udnytte de gunstige nautiske Forhold og Samvirket med faste Batterier og tvinge Fjenden til at kæmpe under vanskelige Kaar. Operationsplanen maa ses som en særlig Undtagelse, der bekræfter den almindelige Regel, at

offensivt Virke bør indgaa i en Defensiv, og at Skibe i Søkamp bør kunne udnytte deres Bevægelsesevne.

Som bekendt var særlig den sydlige Del af Defensionslinien for svag og laa ikke Landgrunden tilstrækkelig nær, her havde den svenske Flaadestyrke kunnet gøre fortrinlig Fyldest.

Hvad der først og fremmest kan hebrejdes Overledelsen er, at den ikke havde udført flere af de af Defensionskommissionen foreslaaede Anlæg f. Eks. Opførelsen af et Prøvestensbatteri, og at den iværksatte Etableringen af Defensionslinien saa sent. Ved senere Analyser af Slaget er ogsaa paavist nogle taktiske Fejldispositioner; men disse kan langt fra overskygge den Resoluthed, hvormed Kampen blev ledet.

Der har været rejst megen Diskussion om Kronprinsregentens egenraadige Beslutning om at standse Kampen, uden at han havde raadført sig med den kommanderende Olfert Fischer, efter at have modtaget Nelsons Parlamentær.

Som før nævnt udøvede Kronprinseregenten med Aarene en stigende absolutistisk Myndighed inden for hele Statsstyret, og i E. Briand de Crèvecoeurs Bog Pag. 246 er klart paavist, at Kronprinsen de facto var Øverstkommanderende paa Stedet som Højestbefalende over samtlige Stridskræfter, som Præsident i Admiralitetskollegiet og tilmed som Kommandant over Fæstningen. Pag. 249 anføres endvidere, at Kronprinsen kort forinden havde en Samtale med Olfert Fischers Adjudant og derigennem maa formodes at have faaet Indsigt i Kampsituationen. Kronprinsen havde saaledes samme Myndighed som f. Eks. Sir Hyde Parker, noget andet er, at det principielt er forkasteligt, at Monarker eller Politikere, der ikke har fornøden militær Indsigt, griber ind i taktiske Kampdispositioner.



Olfert Fischer.
(Efter Stik paa Søofficersskolen)

Men lad være, at Kampen kunde have været ført videre med yderligere Tab paa engelsk Side; det afgørende synes dog at maatte være, om Kronprinsens Beslutning alt i alt var den, der tjente Landet bedst eller ikke.

Om Kronprinsens Motiver vides intet sikkert, og her som saa ofte i Historieforskning er det saare vanskeligt at dømme om Menneskers inderste Bevæggrunde. I et Menneskes Sind er der ofte komplementære, ubevidste og modstridende Motiver, som det er vanskeligt ikke mindst for Eftertiden at analysere (*Le cœur a ses raisons, que la raison ne connaît pas*). Ofte kan eller vil et Menneske ikke lægge sine virkelige Motiver blot. I Kronprinsens Tilfælde er det særlig vanskeligt at skønne, fordi han var en meget sammensat Natur.

Kan være, at Nelsons Trusel om at ville brænde Priserne med Mandskab har bevæget Kronprinsens menneskekærlige Sind; mest sandsynligt er det dog, at han ansaa det for usandsynligt, at Nelson vilde foretage en saa grusom Handling, og at han gennemskuede denne Trusel som Krigslist og Bluff.

Det synes sandsynligere, at Kronprinsens Beslutning har været udenrigspolitisk betonet. Som erindres, havde Danmark for kun 7 Maaneder siden under Pres fra England opgivet Konvojeret, men gik saa senere under Paavirkning fra Rusland ind i Neutralitetsforbundet med Rusland, Sverige og Preussen. Den Tanke synes derfor ikke fjern, at Kronprinsen, med *Krigens haarde Realiteter umiddelbart for sig*, er blevet klar over, at Fordelene ved Neutralitetsforbundet ikke stod i Forhold til, hvad en fortsat Kamp med England kunde medføre. Fortiden havde vist, at Rusland og Sverige jævnligt dyrkede særpolitiske Interesser, der langt fra var sammenfaldende med Danmarks, og Si-



Slaget paa Reden 2. April 1801. Fartøjet med den engelske Parlamentær paa Vej mod Land.
Efter Maleri af C. Neumann. Tilh. Kommandørkaptajn A. Schmidt.

tuationen den 2. April viste, at naar det kom til Stykket, maatte vi kæmpe alene.

Har en saadan politisk Vurdering af Forholdene med Henblik paa Fremtiden været det afgørende for Kronprinsen, saa har han set profetisk klart, thi som bekendt gik Rusland over til modsat politisk Kurs, efter at Zar Paul var blevet myrdet Natten mellem den 23. og 24. Marts. Meddelelse herom indløb først den 8. April. Den 17. Juni sluttedes Overenskomst mellem Rusland og England, hvori Englands Fordring om at visitere neutrale Maglers Skibe anerkendtes.

Den 9. April sluttedes en Vaabenstilstand mellem Danmark og England om Bord paa det engelske Linieskib »London«, hvorved Danmark suspenderede Deltagelsen i Neutralitetsforbundet for 14 Uger; den 23. Oktober tilsluttede Danmark sig den engelsk-russiske Overenskomst, der dog gav Udtryk for visse neutrale Rettigheder.

Den videre Udvikling, der førte til vor Flaades Udlævering i 1807, er andre lærerige Blade i vor Neutralitetspolitiks Historie.

Naar vi danske højtideligholder 150 Aars Dagen for Slaget paa Reden er vor Tanke hermed i første Række at mindes og hylde de Mænd, som med saa enestaaende Mod og Tapperhed ledede og tog Del i dette. Det, der giver denne Dag sin særlige Glorie er, at det er vanskeligt at fremdrage Navne uden at forbigaa nogen, thi saa at sige alle, fra den kommanderende til Skibschefer, Befalingsmænd og menige, hvoraf mange havde meldt sig frivilligt, kæmpede Side om Side med samme uforfærdede Tapperhed — herom er der ikke alene talrige Vidnesbyrd fra dansk Side, men derom haves ogsaa adskillige Beretninger fra Modstanderens. Det var Fosterbroderskabets Aand fra Fortiden, der

atter var vakt, og som bandt disse Mænd — uden Hensyn til Rang og Stand — sammen i Kampen og mange i Døden.

Flere af de Skibe, de kæmpede i, var brøstfældige og i Hastværket kun nødtørftigt udstyrede; en Del af Materiellet var forældet.

Nogen samlet grundig Uddannelse af Besætningerne havde der ikke været Tale om, de fleste af Folkene havde aldrig været i Ilden, mange af de frivillige var end ikke skibsvante og dog ydede disse Besætninger en Modstand: »Second to none».

Det, der prægede Disciplinen, var de foresattes lysende Eksempel paa Mod, Pligttroskab og Fædrelandskærlighed.

Paa det smukke Mindeblad over »Danmarks Hædersdag den 2. April 1801«, findes Billeder af nogle af Dagens Helte blandt disse foresatte (Olfert Fischer, Lassen, Holsten, Müller, Willemoes, Braun, Risbrich, Harboe, Bille, Fasting, Koefoed, Arenfeldt, Brandt, Rothe, Thura, Hauch, Schrødersee, Middelboe og Egede), men talrige andre udmærkede sig.

Nederst paa Mindebladet er afbildet Mindehøjen paa Holmens Kirkegaard, hvor de faldne blev begravet, mange af deres Navne er glemt, men deres Daad vil aldrig blive glemt.

The Battle of Copenhagen April 2nd 1801.

By Rear-Admiral A. H. Taylor, C. B., O. B. E., J. P.

The Duke of Wellington said to the diarist Creevey, on the morrow of the Battle of Waterloo: "It has been a damned nice thing — the nearest run thing you ever saw in your life . . . By God! I don't think it would have done if I had not been there." Much the same might have been said of the Battle of Copenhagen and of Lord Nelson's part in it. But not by Lord Nelson. He was accustomed to work, as an engineer would put it, to a very low factor of safety. He knew exactly what his officers and men could do, and how much punishment they could take; his successes in battle were not due to chance, but to nice calculation; he never missed an opportunity, but he never risked a life in vain. Of the Battle of Copenhagen he wrote: "The Battle was, I must allow, hard fought, but our success was complete."

The sequence of events which led to the Battle of Copenhagen began at Malta. A previous dispute between England and Denmark, about the 'right of search' had been suspended by a Convention of 29th August 1800, in which it had been agreed to refer the question in dispute to a conference. This agreement was reached under the combined pressure of an Ambassador and Admiral Dickson's fleet off Copenhagen. But there was another card in Bonaparte's hand. The French garrison left in Valetta when he took Malta

from the Knights, was still holding out, though near surrender. He offered to put the Czar of Russia who as Grand Master of the Order considered Malta his property, in possession of the island. The Czar fell into the trap and dragged the Northern Powers with him—Denmark, Sweden and Prussia. Had Bonaparte's plot not been defeated, England, though mistress of the seas, would have been excluded from the trade with Europe on which her strength depended, and without a friend except her ancient ally Portugal. News that the four Powers had signed their Convention reached London on 13th January 1801. On the 14th an embargo was placed on all Russian, Swedish and Danish vessels in English ports, and the orders to the Fleet were prepared.

Admiral Sir Hyde Parker, the second of that name, was appointed Commander-in-Chief early in January: "the only man you have to face them," wrote Admiral the Earl of St. Vincent. When a fleet was put into commission in the Russian scare of 1791 he was in possession of all the information then obtained, particularly in regard to the navigation of the Great Belt. He had been First Captain to Lord Hood in the Mediterranean in 1793—94, Rear-Admiral in that fleet in 1794—96, and Commander-in-chief at Jamaica from 1796 to 1800. If he had not been sent to the Baltic, would probably have succeeded Lord St. Vincent as Commander-in-Chief of the Channel Fleet, when the latter became First Lord of the Admiralty on 19th February.

Lord Nelson had just been promoted to Vice-Admiral and had hoisted his flag as second in command of the Channel Fleet. He was chosen as second in command for the Baltic. "Lord Nelson," said St. Vincent, "will act the fighting part well." The third in command was

Rear-Admiral William Graves, who hoisted his flag for the first time. Captain William Domett accompanied Hyde Parker as First Captain—a post similar to that of Quarter-Master-General of an Army; he was reckoned one of the most capable administrators in the fleet. Among the captains was George Murray, who was well acquainted with the Belt and Baltic navigation.

The Fleet consisted of 15, later increased to 18 sail of the line, two fourth-rates, 5 frigates, 4 sloops, 8 bomb-vessels, 2 fireships and a number of gun-brigs and cutters. Some of these had taken part in the expedition to Copenhagen under Admiral Dickson in the summer of 1800, and were familiar with the waters. Embarked in the Fleet was the 49th Regiment of Foot, one company of the Corps of Riflemen, later the 95th foot, about 860 men, and detachments of the Royal Artillery in the bomb-vessels. The troops were commanded by Lieutenant-Colonel the Hon. William Stewart. To him we owe the fullest accounts of the proceedings.

Hoping that negotiation would suffice to detach Denmark from the Armed Neutrality, the Hon. Nicholas Vansittart was sent to Copenhagen on February 17th in the frigate *Blanche*. It was in vain. As Nelson soon perceived: "Paul was the Enemy most vulnerable, and of the greatest consequence for us to humble." Nothing but superior force, however, could make the Danes break faith. "To keep out of sight," wrote Lord Nelson, "is to seduce Denmark into war . . . A fleet of British ships of war are the best negotiators in Europe, they always speak to be understood, and generally gain their point."

Stimulated by a personal letter from St. Vincent, now First Lord of the Admiralty, Parker left Yarmouth for the Baltic on March 12th, leaving some of

his ships to follow. Gales scattered and delayed the fleet, and it was not until March 22nd that it anchored off Kulla Point, some 12 miles north of the Sound. On the 19th the *Blanche* went to Copenhagen with dispatches and the terms, and on the 23rd she rejoined the fleet with Mr. Vansittart and Mr. Drummond, the British charge d'affaires at Copenhagen. The reply to our terms was a Note enclosing Mr. Drummond's passports. Mr. Vansittart therefore directed Sir Hyde Parker to execute the instruction he had received.

Parker's instructions from the Admiralty had been drawn up in the anticipation that either amicable negotiations or battle would enable the Fleet to proceed to Reval without delaying more than a few days, make an immediate and vigorous attack upon the Russian fleet, and thereby afford protection to Denmark and Sweden, if they were 'prepared to renew their ancient engagements' with England. The reports Mr. Vansittart had brought led Parker to think that there were greater difficulties in the way of destroying the Danish fleet than had been expected. This was hardly the case, for St. Vincent wrote on April 6th: "I never was so sanguine as to suppose the destruction of the ships in the Haven of Copenhagen could be achieved without loss on our part, but I see no difficulty which may not be readily surmounted with such men and means as are placed under your command." On March 23rd Parker at last sent for Nelson and put the position before him, and on the 24th Nelson wrote his views: "Not a moment should be lost in attacking the enemy . . . The only consideration in my mind is, how to get at them with the least risk to our ships . . ." To enter by the Sound and attack from the north where the Danish defences were strongest would be 'taking the bull by the horns'; losses must be expected, and the

measure would not prevent the Russians or the Swedes from joining the Danes. If this mode of attack was 'ineligible', would it not be possible to proceed by the Belt, detach part of the fleet to destroy the Russian squadron at Reval, and with the remainder, 'attempt the business' at Copenhagen? "The measure may be thought bold, but I am of opinion the boldest measures are the safest."

Parker decided to proceed by the Belt, and at 3 a. m. on the 26th he sailed.

At 10 a. m., however, Parker brought the fleet to, and sent for Lord Nelson and Captain Murray. Donatt and the Flag-Captain, Otway, who had not been at the conference on the 23rd, had convinced him that the Sound was the best route. Nelson exclaimed: "I don't care a damn by which passage we go, so that we fight them!" By sunset the Fleet was anchored again off Elsinore. A plan was now brought forward for an attack on the whole of the enemy's line of defence, to be conducted by a division of the fleet, and the tropps, under Lord Nelson's orders. Parker told the Admiralty that his change of plan was mainly due to the risk of his communications being cut.

Though none of them could know it, the back of the Northern Confederation was already broken. On the night of March 24th, the Czar Paul was strangled by some of his own people. In any case, the delays at Yarmouth and in the Kattegat, had already made it too late to deal with the Russian ships at Reval; when Nelson reached that port on May 12th, he found that on 29th April the ice had cleared and that the ships had gone up to Kronstadt three days before.

The wind was foul.. On the 28th Parker thought fit to send a message to the Governor of Kronborg to ask if he would fire at the British Fleet if it passed

the Sound. He was still anxious to settle our differences by negotiation. But at midnight he received the reply, after Copenhagen had been consulted, that the Governor's orders were 'to fire upon the British fleet, should the pass the Sound and come within the reach on his cannon'. The Edgar and six bomb-vessels were anchored North of the Castle, with orders not to open fire unless attacked.

At 5 a. m. on March 30th, the wind coming to the northward of west, the Fleet weighed and passed through the Sound. At 6.55 a. m. as our leading ship the Monarch drew abreast the Castle and hoisted her colours, a heavy fire was opened by the Danish batteries, and our bomb-vessels were ordered to reply. The Monarch and some of the van division replied with a few broadsides, but no shot reached either party. The bomb-vessels kept up an incessant fire of shells while the fleet passed, said to have killed two and wounded fifteen men on shore. The only casualties in the British fleet were caused by the bursting of a gun in the Isis, which killed or wounded seven men. The fleet kept about $2\frac{1}{2}$ miles from the Elsinore side and about $\frac{3}{4}$ mile from the Swedish side. The absence of fire from the Swedish side was a welcome surprise to the British fleet, which inclined to that side; the Danish shot 'fell in showers, but at least a cable's length from our ships'. The Swedish Government found it necessary to issue a statement that it had been agreed in conferences at St. Petersburg to fix the point of defence at Drogden, further south. At Helsingborg the batteries, reported by the pilots to be formidable, mounted only eight guns of light calibre.

At 10.30 a. m. the fleet anchored in two divisions between the island of Hveen and Copenhagen, and the

Commander-in-Chief, with Vice-Admiral Lord Nelson, Rear-Admiral Graves, Captain Domett and Lieutenant-Colonel Stewart, proceeded in the frigate *Amazon*, Captain Edward Riou, to reconnoitre the defences. They were found more formidable than had been expected. In the north, commanding the entrance to the Haven, were the two *Trekroner* forts, built on piles, mounting, one thirty 24-prs., the other, thirty-eight 36-prs. Moored near them, in the entrance itself, were the two-decker hulks *Elephanten* and *Mars*, and above them in the fairway, two 74-gun ships, a 40-gun frigate, and two 18-gun brigs, all rigged. Southwards from *Trekroner*, in the narrow channel between the shore and the sands of the *Middelgrund*, lay a line, about one and half miles long, of eighteen men-of-war, armed hulks and floating batteries, covering the east front of the city, mounting over 600 guns. Two alone were rigged: the *Holsteen*, 60 guns, No. 16, counting from the south end of the line: the *Hjaelperen*, 20 guns, No. 18. On the shoal, behind this line, were a number of armed xebecs, and on the shore, a number of covering batteries. On the north-west shore of the entrance to the Haven, were other batteries. And the buoys marking the shoals and the *Middelgrund* had been removed. Mr. Varsittart had reported that the ships had been lightened and hauled into shallow water, within command of the citadel and shore batteries. This proved incorrect. They were in the deep channel, and the false report confused our pilots, led them to persist in taking our ships too far from their opponents, thus reducing the effectiveness of our guns, and caused the grounding of the *Bellona* and *Russel*, where their fire could be of little value. The Danes had indeed taken full advantage of the time our delays had granted them.

When the Commander-in-Chief and his party returned in the evening to the flagship *London*, Lord Nelson offered to undertake the attack with ten sail of the line and all the small craft. The Commander-in-Chief added two more sail of the line and placed the whole under Lord Nelson's orders. The plan now taking shape was to attack the Danish line from the south, as suggested in Nelson's letter of the 24th. This plan had the advantage that the Danish ships could be attacked in succession without them having the support of the *Trekroner* batteries or the mobile ships in the harbour entrance. These could be tackled, if necessary, after the remainder had been overwhelmed.

The direct approach to the Haven was by the *Konge Deep*, west of the *Middelgrund*. East of the *Middelgrund*, between it and the *Saltholm Flats*, was another channel, the *Hollander* or *Outer Deep*. It was by this channel that Nelson proposed to move his force. During the night the sloop *Cruiser*, Captain James Brisbane, went with a party of Masters and pilots to moor small craft to mark the west side of this channel. Orders were also given for the manning, arming and organisation of the flat-boats and launches, and the troops they were to carry, for boarding.

On the 31st the Commander-in-Chief, taking with him Lord Nelson, Graves, Domett, Otway and the Artillery officers, went for a further reconnaissance in the *Amazon* to settle details. Among these was the question whether it would be possible to bombard the docks and arsenal with success. The Artillery officers replied that if all the vessels to the southward of *Trekroner* were removed, but not otherwise, 'the best probable success' might be expected.

At 7 o'clock on the morning of April 1st Lord Nel-

son went again in the Amazon to ascertain the depths in the Outer Deep. At 11 o'clock, this work completed, he went on board the flag-ship to receive his final instructions from the Commander-in-Chief, and at half-past two made the signal to his division to weigh. Led by the Amazon, the ships passed down the Outer Deep and by dark the whole force was anchored off the southern end of the Middelgrund, two miles from the end of the Danish line. The weather had been well judged, for the northerly wind needed for the passage lasted just long enough, then dropped, and gave hope of the southerly breeze needed for the attack next morning.

After a conference with a number of officers and pilots, Lord Nelson sat down to dinner with Rear-Admiral Graves, and several of his captains. Most of them were old friends. Foley, the captain of the Elephant to which he had shifted his flag, had led his fleet in to Battle of the Nile, Fremantle had been with him in the attack at Teneriffe. Hardy, his own Flag-Captain, had left his ship in the outer anchorage and gone to sound round the end ship of the enemy's line, and to ascertain the bearing of the south end of the Middelgrund shoal. He found that the water was deeper near the Danish line than on the Middelgrund side; had the pilots acted on his advice, the Bellona and Russel might not have run aground on their way into battle, and the action might have been fought at closer range. Hardy returned to the Elephant about 11 p.m. The other officers had gone to their ships, and Nelson, with Foley and Riou, was drafting the orders for the attack. He was persuaded to lie down in his cot, from which he continued to dictate. The orders were completed about one o'clock, when half a dozen Clerks in the foremost cabin proceeded to transcribe them. Lord

Z E A L A N D

Crown Battery 36 Guns
D Crown Battery 36 Guns

*** Show the situation of the
Deaf and Dumb Committee and Veterans
when the army ceased.

M I D D L E G R O U N D

LONDON, 1882

Outer Channel through which Lord Nelson's Squadron
passed to the Southward, on the day before the attack

Danish Line.		Ship of the Line.		62		18 Frigate Battery.		20	
1	A Block Ship.	56	10	Frigate Battery.	16	19	A Frigate	70	
2	A Block Ship.	48	11	Bentoon Battery.	24	20	Ship of the Line.	74	
3	Frigate Battery.	20	12	Bentoon Battery.	20	21	Ship of the Line.	70	
4	D. with Spar Deck.	30	13	Ship of the Line.	74	22	A Brig	18	
5	Block Ship.	48	14	Frigate Battery.	10	23	A Gun Brig.	18	
6	Frigate Battery.	20	15	Frigate Battery.	18	24	Ship of the Line.	74	
7	Block Ship.	22	16	Ship of the Line.	60	25	Ship of the Line.	74	
8	Frigate Battery.	30	17	Ship of the Line.	64	26	27 Frigate Battery & 4000		

Side 50, 51, 52, and

Nelson's impatience again showed itself; for instead of sleeping undisturbedly as he might have done, he was every half hour calling from his cot to these Clerks to hasten their work, for that the wind was becoming fair; he was constantly receiving a report of this during the night. Their work being finished about six in the morning his Lordship, who was previously up and dressed, breadfasted and about seven made the signal for all Captains. The instructions were delivered to each by eight o'clock; and a special command was given to Captain Riou to act as circumstances might require'.

The plan of attack was on the lines of that at the Battle of the Nile. That part of the enemy least easily reinforced, was to be overwhelmed first. The leading ship, on reaching her allotted berth, was to anchor by the stern; the next ship would pass close along her disengaged side, and anchor in the next berth, and so forth, the last ship taking up the furthest berth. The leading ship, the *Edgar*, 74, Captain George Murray, was to anchor abreast No. 5 in the Danish line; the *Ardent*, 64, to pass the *Edgar* and anchor abreast Nos. 6 and 7; the *Glatton*, 56, abreast No. 9. The *Isis*, 50, was to anchor abreast of No. 2, and the *Agamemnon*, 64, of No. 1. They were to fire in passing to their stations. The frigate *Desiree*, 36, was to follow the *Agamemnon* and rake No. 2. The remaining ships were to follow in the order *Bellona*, *Elephant*, *Ganges*, *Monarch*, *Defiance*, *Russel*, all 74s, and *Polyphemus*, 64. On Nos. 1, 2, 3 and 4 being subdued, which was expected to happen at an early period, the *Isis* and *Agamemnon* were to cut their cables, make sail and take station at the north end of the line. The rest of the frigates, sloops and fireships were to proceed under the orders of Captain Riou. If opportunity offered, the

troops, reinforced by 500 seamen, were to storm the Trekroner batteries.

Between eight and nine o'clock the pilots and masters were ordered on board the Elephant. 'A most unpleasant degree of hesitation prevailed amongst them all, when it came to the point about the bearing of the east end to the *Middle Ground*, and about the exact line of deep water in the *King's Channel*. Not a moment was to be lost; the wind was fair and the signal made for action. Lord Nelson urged them to be steady, to be resolute and to decide. At length Mr. Brierly the Master of the Bellona, declared himself prepared to lead the fleet, and the others quickly followed his example'. Nelson wrote afterwards: "I experienced in the Sound the misery of having the honour of our country entrusted to a set of pilots, who have no other thought than to keep the ships clear of danger, and their own silly heads clear of shot." An additional buoy was laid to mark the southernmost point of the Middelgrund, which was found to extend so far that it would be difficult for some of our ships to clear it.

At daylight the wind was E. by S., and by 9 a.m. it had veered to S. by E., as fair as it could be for the channel, but likely to carry the smoke of the broadsides of each ship as she anchored, across the field of view of her next astern.

At 9.45 the signal was made to weigh in succession, and the Edgar proceeded in a noble manner' for the channel. At the same time the Defence, Ramillies and Veteran of the Commander-in-Chief's division weighed and began to beat up towards Trekroner, to menace the northern part of the enemy's line and to be ready to assist disabled ships coming out of action. At 9.40 the Provosteen, No. 1, fired her first broadside at the

Edgar, followed by the Valkyrien, No. 2, and her consorts. At 11 the Edgar anchored in her berth abreast the Jylland, No. 5, and opened fire. At 11.10 the Ardent opened fire, passed between the Edgar and the Danish batteries, and anchored ahead of her: 'engaged with five floating batteries'. The Glatton followed, and anchored 'precisely in her station' abreast the Danish Commodore, the Dannebrog, distant one cable.

The berth which the Agamemnon had taken up did not allow her to weather the end of the Middelgrund. Warned by a signal from the Elephant of her danger, she anchored, and endeavoured all day to warp to windward, but without success, owing to the strength of the current.

True to his intention of overwhelming first the vulnerable southern end of the enemy's line, Lord Nelson ordered the Polyphemus, the rear ship of the line who should have passed on to the northernmost berth next Trekroner, to take station astern of the Isis. At 11.20 she ran in and anchored abreast of the Provosteen. At about the same time the frigate *Desirée* placed herself across the bows of the Provosteen and lay there raking her.

At about 10.45 the Isis, observing that the Agamemnon had had to anchor, took her station and anchored between enemy ships Nos. 1 and 2, and opened fire.

The next ship to proceed up to the channel was the Bellona. As she passed the Isis, who had just anchored in her berth, the Captain gave the order to open fire. He then found himself aground on the Middelgrund. The master had gone in the Edgar; the pilot, still obsessed with the idea that the deepest part of the channel lay further out, kept too much to starboard. Each ship had been ordered to pass her leader on the star-

board side. Fortunately the next ship was the Elephant, bearing Lord Nelson's flag. He had already made the Bellona's signal to engage more closely, and now in his desire to close, he kept to port of her and passed on in safety. The Elephant anchored in the berth which the Bellona should have taken up, ahead of the Glatton and abreast the Dannebrog. The distance was 'nearly a cable's length'; Lord Nelson was most anxious to get nearer, but the master and pilots dreaded shoaling their water on the port side and insisted upon the anchor being dropped. The Ganges, Captain Fremantle, followed next, and Lord Nelson himself hailed him when to drop his anchor, close ahead of the Elephant.

The Russel should have followed the Defiance, Rear-Admiral Graves, but in complying with the general signal at 10.40 to make more sail, she got ahead of station, lost touch with her leader in the smoke, and seeing a ship's masthead which she was coming fast up with, lowered the topsails on the cap. She ceased fire on another ship passing, the smoke cleared, and she found herself hard and fast aground astern of the Bellona. She tried in vain to heave herself off. At 11.30 she re-opened fire, her after guns on Nos. 1 and 2, her forward guns on Nos. 3, 4 and 5.

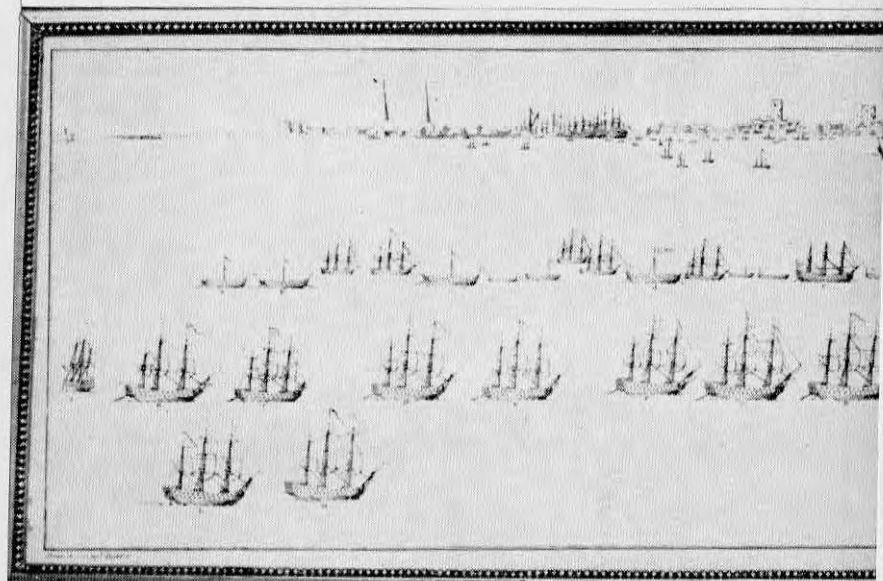
The Monarch, Captain J. R. Mosse, observing the Russel's predicament, reserved her first broadside til she came up with her, for which she was thanked by the cheers of the Russel's company. She continued firing all the way down past our ships, gave the Vice-Admiral three hearty cheers and passed on. She did not anchor immediatly ahead of the Ganges, owing to the absence of the Bellona, Russel and Polyphemus, but passed on within the range of the Trekroner batteries, and moored head and stern abreas her op-

ponent, which seems to have been No. 13, the Sjaelland, she came under a very heavy fire. Shortly after giving the order to anchor, Captain Mosse was killed. About 11.30 the Defiance, last of the line, let go her stern anchors with a spring on abreast the Trekroner batteries, which wounded her main and mizenmasts and bowsprit with the first broadside. Finally, Captain Riou in the Amazon, led the Blanche, Alcmené, Dart and Arrow past the Defiance, and anchored in the berth which should have been occupied by the Polyphemus, with the others in inverse order ahead of her, engaging the Trekroner batteries. By noon the whole of the force, except the Agamemnon, was in action with the enemy.

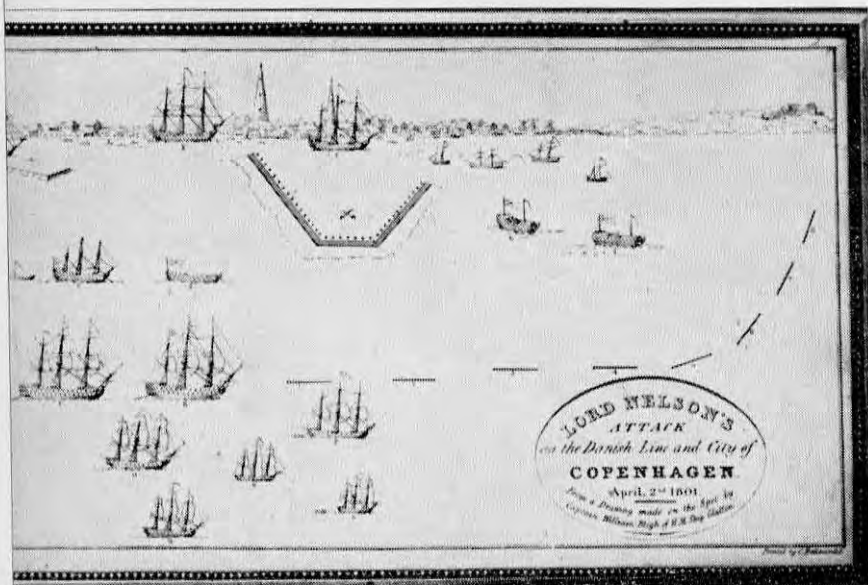
The action was fought, upon an average, says Stewart, at a little better than two cables' length between the two lines, 'to which great distance may be attributed the uncommon duration of it', together with the floating batteries lying so low in the water that for a long while little impression could be made on them.

About 11.45 two of the bomb-vessels, the Discovery and Explosio reached their stations abreast the Elephant, and opened fire with their mortars, first on the enemy ships and later on the town and dockward. The others went to the help of the ships aground.

The Danes fought stoutly. As men fell at the guns, they were replaced from shore by volunteers, many of whom had known nothing of a gun a fortnight earlier. A small floating battery, commanded by a lad of seventeen called Willemoes, got under the stern of the Elephant, below the reach of her sternchasers, and under a heavy fire of small-arms, fought his guns until the end of the action. The Provosteen and Valkyrien held out so long, contrary to Nelson's expectation, that the



The Battle of Cope
From a drawing made on the spot



n April 2nd 1801.

Captain W. Bligh of the Glatton.

Captain Bligh (1754—1817) vil være bekendt fra mytteriet på »Bounty«. Som chef for dette skib skulle han i 1789 bringe unge brødrugtræer fra Tahiti til de britiske besiddelser i Vestindien. En del af besætningen, anført af næstkommanderende, gjorde mytteri og satte Bligh og 18 mand i en åben båd. Det lykkedes Bligh i løbet af 41 dage efter en sejlads på godt 3600 sømil at nå øen Timor med hele besætningen i live, en bedrift, der har gjort hans navn udødeligt.

Bligh var Nelsons diametrale modsætning som skibschef og havde ved flere lejligheder pinlige affærer på grund af sin hårdhændede behandling af undergivne.

Han blev vice-admiral.

Red.

Isis and Polyphemus were never able to go to the support of the north end of the line, as he had intended. The Valkyrien's Captain, it is said, was serving as a Lieutenant in the Formidable, Rodney's flagship, on the 12th April, 1782, when he beat de Grasse.

But the British fire was beginning to tell. The Glatton, Captain William Bligh, who deserves to be remembered for his skill and courage rather than for his short temper, had a special armament of carronades: 28 68-pdrs. on the lower deck, and 28 42 pdrs. on the upper deck. The range was over long for carronades, but he was able to fire carcasses, and with these he set the Dannebrog alight. About noon, in consequence of this, the Danish Commodore shifted his flag to the Holsteen. In the Glatton they thought the Dannebrog had struck, but though her fire slackened, she continued to resist. About two o'clock the floating battery Rendsborg, No. 3, broke from her anchors and drove ashore, and the sloop Elven, No. 7, withdrew to harbour with serious damage.

The enforced inactivity of his beloved Agamemnon, and the grounding of the Bellona and Russel, deprived Lord Nelson of one quarter of his force, and caused him to show some agitation. He was 'working his fin': the stump of his right arm; a well-known danger signal to those who knew him 'not to cross his hawse'. One young officer found it so; but we should be grateful to him for drawing from his chief this characteristic letter:

"Most assuredly you did perfectly right in reporting to me (if your assistance was of no use) the Bellona and Russel being aground, in order that I might direct the necessary measures for getting them afloat . . . I must now say, that I think, at such a moment, the delivery of anything like a desponding opinion,

unasked, was highly reprehensible, and deserved much more censure than Captain Foley gave you."

The sounds of the guns restored Lord Nelson's spirits. As a shot through the mainmast knocked a few splinters about them, he turned to Stewart with a smile: 'It is warm work, and this day may be the last to us at any moment': and then, with emotion; 'but mark you, I would not be elsewhere for thousands'.

But the Commander-in-Chief, some four miles away to leeward, had no such comfort. He could see two ships aground, another helplessly out of range, the Trekroner batteries in full action against the frigates, and his own three ships making only slow progress towards them. He turned to his First Captain. "I will make the signal of recall for Nelson's sake. If he is in a condition to continue the action successfully, he will disregard it; if he is not, it will be an excuse for his retreat, and no blame can be imputed to him." Domett urged him to delay the signal, and let him go with a message. While Domett was below 'adjusting his dress', Otway got permission to go instead, with verbal authority from the Commander-in-Chief, 'that the battle should continue if he saw there was a probability of success'.

This was about noon. At 1.30 p. m., before Otway had reached the Elephant, Parker hoisted Signal No. 39: "Discontinue the engagement." The signal officer reported the signal to Nelson, who 'pretended not to hear what was said, but answered rather pettishly: "Mr. Langford, I told you to look out on the Danish Commodore, and let me know when he surrendered; keep your eye fixed on him." Rear-Admiral Graves, in the Defiance, 'a less smoky situation', saw the signal and had to repeat it, but declared that all the signal halyards were shot away except at the cross-jack yard-

arm, and hoisted it there, where, owing to the driver being set, he thought Nelson could not possibly see it. Lord Nelson continued to walk the deck. At his next turn, the Signal officer asked, 'whether he should repeat it?'. Lord Nelson answered, 'No, acknowledge it'; and called after him, 'Is No. 16 (Engage the enemy more closely) still hoisted?' . . . 'Mind you keep it so'. After a turn or two, working his fin in his agitation, he asked Stewart if he knew the meaning of the signal and repeated, 'leave off action!, now damn me if I do'. Then turning to Foley, 'You know Foley, I have only one eye—I have a right to be blind sometimes'; and then with an archness peculiar to his character, putting the glass to his blind eye, he exclaimed, 'I really do not see the signal'. He added 'that he was determined to give it to them till they should be sick of it; and that if three hours would not do, he would be responsible that four hours' such fire as we were then keeping up would do for them'.

The charitable suggestion that Parker's signal was made in accordance with a previous understanding with Lord Nelson, will not bear examination. If there had been such an understanding, no signal or message would have been needed. Parker's interference with the execution of the task he had laid upon his subordinate could only have been justified if some circumstance had come to his knowledge of which Lord Nelson could not be aware. It was not a permissive signal to the Vice-Admiral, but a direct order to the whole fleet, and left no room for discretion. The three ships of Parker's division were only making slow progress towards Trekroner, and this may have influenced his judgment; but Lord Nelson could see them, and was in a better position than Parker to judge what effect their absence would have on the

prospects of the main attack. If Parker was not prepared to entrust the lives of his men, the safety of his ships and the success of his operations to Lord Nelson's hands, he should have led the attack himself. When St. Vincent heard what had been going on, probably from the lips of Stewart, he removed Parker forthwith from his command; St. Vincent was a hard man, never harder than upon a personal friend who had failed to come up to his own high standard.

Lord Nelson kept the signal for close action flying, and all his force, except the frigates, continued the battle. He was right. As Graves wrote to his brother, 'if we had discontinued the action before the enemy struck, we should all have got aground and been destroyed'.

The *Alcmene* complied at once with Parker's signal and stood off, followed by the *Blanche* and *Arrow*. The *Amazon* continued her fire until the signal was repeated by Rear-Admiral Graves, when she too cut her cable and withdrew. 'What will Nelson think of us?' exclaimed Riou. As her fire ceased, the smoke cleared away and she presented her stern to the *Trekroner* batteries, she received a heavy raking fire; Riou, his clerk beside him, and many of the men on deck were killed.

The *Monarch* was undergoing heavy punishment, but was undismayed. Towards the end of the action, Mr. W. S. Millard, the only midshipman left unwounded on the quarter-deck, went down to the fore magazine for the quill tubes used to prime the guns. "When I arrived on the main-deck, along which I had to pass, there was not a single man standing the whole way from the mainmast forward . . . I hastened down the fore-ladder to the lower deck, and felt really relieved to find somebody alive . . . I own I felt some-

thing like regret, if not fear, as I remounted the ladder on my return. This, however, entirely subsided when I saw the sun shining and the blue old ensign flying as lofty as ever. I never felt the genuine sense of glory so completely as at that moment; and if I had seen anyone attempt to haul that ensign down, I could have run aft and shot him down." How the First Lieutenant escaped unhurt seemed wonderful. "Several times I lost sight of him in a cloud of splinters: as they subsided I saw first his cocked hat emerging, then by degrees the rest of his person, his face smiling, so that altogether one might imagine him dressed for his wedding day." The Monarch's casualties were the highest in the British Fleet, but less than those sustained by the Colossus at Trafalgar.

About half-past one the fire from the Danish ships began to slacken. About two o'clock the floating battery Nyborg, No. 4, cut and ran for harbour in a sinking condition; she took in tow the Aggerhuus, No. 12, in the same condition; both sank. Soon after two, the frigate Hjaelperen, No. 18, cut and ran for the harbour. By half-past two, the gallant resistance of nearly all the Danish ships had come to an end. Though their stout endurance, the absence from the line of the Agamemnon, Bellona and Russel, and the delayed arrival of the Defence, Ramillies and Veteran, had so far prevented Lord Nelson sending his troops to storm the Trekroner batteries, the conditions which the Artillery officers had said were necessary to enable the bomb-vessels to attack effectively the dockyard, arsenal and city, had almost been fulfilled.

But as our boats approached to take possession of ships which had struck or to pick men up out of the water they were fired upon, both by the batteries on shore and by irregular firing from the ships themself-



Nelson

Painted by Sir W. Beechey, R.A. in 1800 or 1801

ves, from ignorance of the customs of war, or from a not unnatural confusion on board. In consequence of such firing, the Elephant and Glatton were obliged to reopen fire upon the Dannebrog and her seconds. In a few minutes she was completely silenced and disabled, and on the smoke clearing away, she was seen to be drifting in flames before the wind. About half-past four she blew up, taking with her 270 good men. Seeing ships still firing, Lord Nelson angrily observed, 'That he must either send on shore, and stop this irregular proceeding, or send in our fire-ships and burn them'. Going aft to the rudder-head casing, he wrote a note to the Crown Prince, to be taken under a flag of truce by Captain Sir Frederick Thesiger, who was serving as aide-de-camp on account of his local knowledge.

"To the Brothers of Englishmen, the Danes.

Lord Nelson has directions to spare Denmark, when no longer resisting; but if the firing is continued on the part of Denmark, Lord Nelson will be obliged to set on fire all the Floating batteries he has taken, without having the power of saving the brave Danes who have defended them.

The Purser, who had taken a copy, was about to seal the letter with a wafer, but Lord Nelson would not allow this to be done. He sent for the seal of his Arms, a candle, and the sealing wax. The man sent for the wax had his head taken off by a cannon-ball; which fact being reported to the admiral, he merely said, 'Send another messenger for the wax'. The letter was sealed with a large quantity of wax and a perfect impression. 'May I take the liberty of asking', said Colonel Stewart, 'why, under so hot a fire, and after so lamentable an accident, you have attached so much importance to a circumstance so apparently trifling?'

'Had I made use of a wafer', he replied, 'the wafer would still have been wet when the letter was presented to the Crown Prince; he would have inferred that the letter was sent off in a hurry; and that we had some very pressing reason for being in a hurry. The wax told no tales'. Though Lord Nelson believed he had the game in his hands, he was too cool and too experienced a player to give away a point.

Some writers have called in question Lord Nelson's conduct in sending a Flag of Truce. The man who wrote before his last and greatest battle, 'and may humanity after Victory be the predominant feature in the British Fleet', might be held to stand above the imputation that the Note was no genuine expression of his feelings, but a cunning trick to get him out of a scrape. But in fairness to Lord Nelson's brave opponents, let us look more closely at what was in his mind. One of his characteristics was never to take his eye off the grand object, 'Down, down with the French'. To release the British Fleet from its work in the Baltic, and defeat French policy, it was the Russian fleet he wanted to destroy, not the Danish fleet. He wanted the Danes as friends, or at any rate, as neutrals, and he knew that Parker would not let him go to Reval, leaving an unfriendly Denmark behind him. 'We had beat the Danes. We wish to make them feel that we are their real friends, therefore have spared their town, which we can always set on fire; and I do not think, if we burnt Copenhagen it would have the effect of attaching them to us; on the contrary, they would hate us'. The best proof, perhaps, of Lord Nelson's good faith and good judgment, is that the Crown Prince agreed to negotiate an armistice.

By 2.45 the action was practically over, though shots were still being exchanged by the Trekroner batteries

and one or two Danish ships near them, with the *Defiance*, *Monarch* and *Ganges* to the south, and the *Defence*, *Ramillies* and *Veteran* now coming in range to the north. As the Adjutant-General Lindholm passed *Trekroner* on his way to the *Elephant* with the Crown Prince's reply, he ordered *Trekroner* to cease firing, and at 3.15 the battle of Copenhagen was over after nearly five hours' desperate fighting.

Having sent Captain Lindholm on to the Commander-in-Chief(who alone could make an armistice, Nelson ordered his ships to weigh or cut and join him in the Roads. On the way out the *Defiance* and then *Elephant* grounded on a shoal within a mile of *Trekroner*, showing what danger compliance with Parker's order to discontinue the engagement would have brought. The *Defiance*, *Elephant* and *Bellona* got afloat that night, the *Russel* in the morning, but the *Desiree*, having gone to the help of the *Bellona* and gone aground, remained fast until April, 4th.

In the British Fleet the killed and mortally wounded amounted to 360, the wounded to at least 600; the *Monarch*, having been for over four hours under the fire of the *Sjaelland*, *Holsteen* and the *Trekroner* batteries, had suffered the most severely. The gallant *Danes* lost far more heavily; according to British accounts, the killed and wounded amounted to 2500, the prisoners to 3500. Of the eighteen vessels which had formed the Danish line, only two escaped: the frigate *Hjaelperen*, No. 18, and the sloop *Elven*, No. 10. All the prizes were destroyed, except the *Holsteen*, which was sent to England with the wounded.

On April 9th, an armistice for fourteen weeks was agreed upon. The *Monarch* and *Isis* went to England; the remainder of the British Fleet sailed on April 12th by the Drogden channel for the Baltic.

The new Czar's policy brought temporary peace, but Nelson's hope that the Flag of Truce might be 'the happy forerunner of a lasting and happy union' between his sovereign and the King of Denmark was not destined to be immediatly fulfilled, for six years later Denmark was again to find herself between the hammer and the anvil, to the grief of those who had to carry the grim business out. There was no one with Nelson's vision, courage and reputation to grasp, as in 1801, a slender chance of stopping useless slaughter.

From Admiral to midshipman there came the highest praise for the courage and determination with which the Danish Fleet had supported the honour of their flag. "The French," said Lord Nelson, "fought bravely; but they could not have stood for one hour the fight which the Danes had supported for four." "All possible praise is due to the Danes," wrote Midshipman Anderson of H. M. S. Bellona to his parents: "They behaved with cool and undaunted bravery, which from their long state of tranquillity will of course do honour to our ancestors." Those of us who have Danish blood in our veins, a great array that probably includes both Lord Nelson and Mr. Anderson, echo his words.

The British Fleet at Copenhagen.

Nelson's Division, in actual order of entry,

Ship	Guns	Commanders	Probable Opponent	Casualties		
				K.	W.	
Edgar	74	G. Murray	4,5	31	111	
Ardent*)	64	T. Bertie	6,7	30	64	
Glatton*)	56	W. Bligh	8,9	18	37	Carronades
Isis*)	50	J. Walker	2,3	33	88	Home for re
Polyphemus*)	64	J. Lawford	1	6	25	
Desiree	36	H. Inman	1	—	4	
Bellona	74	Sir T. B. Thompson	1-5 distant	11	72	Many due to own guns bu
Russel	74	W. Cuming	"	—	6	
Elephant	74	Vice Adm. Lord Nelson T. Foley	9, 10, 11	10	13	
Ganges	74	T. F. Fremantle	12	7	1	
Monarch*)	74	J. R. Mosse (K)	13, 14, 15	56	164	Home for re
Defiance	74	Rear-Adm. T. Graves R. Retalick	16, 17, 18	24	51	
Amazon	38	E. Riou (K)		14	23	
Blanche	36	G. E. Hamond		7	9	
Alcmene	32	S. Sutton		5	19	
Arrow	30	W. Bolton		—	—	
Dart	30	J. F. Devonshire		3	1	
Two sloops						
Seven bomb-vessels						
Two fire-ships						
Agamemnon	64	R. D. Fancourt				Not in action

Parker's Division

London	98	Adm. Sir Hyde Parker W. Domett First R. W. Otway Second
St. George	98	T. M. Hardy (with Lord Nelson)
Warrior	74	C. Tyler
Defence	74	Lord H. Paulet
Saturn	74	R. S. Lambert
Ramillies	74	J. W. T. Dixon
Raissonable	64	J. Dilkes
Veteran	64	A. C. Dickson

*) Present in expedition of 1800

The Floating Defences of Copenhagen, April 2nd 1801.

(Laird Clowes, History of the Royal Navy, LV, 431)

<i>Vessel</i>	<i>Guns</i>	<i>Description</i>
Proevesteen	56	Three-decker, rase, without masts
Valkyrien*)	48	Two-decker, without masts
Rendsborg	20	Cavalry transport
Nyborg	20	" "
Jylland	48	Two-decker, without masts
Svaerdfisken	20	Masted floating battery
Kronborg	22	Frigate, without masts
Haien	20	Masted floating battery
Dannebrog	62	Dismantled two-decker
Elven	6	Sloop, rigged Escaped
Gerner	24	Battery, without masts
Aggershuus	20	Cavalry transport, without masts
Sjaelland	74	Two-decker, unrigged
Charlotte Amalie	26	Old Indiaman
Soehesten	18	Masted floating battery
Holsteen	60	Rigged line-of-battle ship
Infoedstretten	64	Two-decker, without masts
Hjaelperen	20	Rigged frigate Escaped

In entrance and harbour mouth: Not in action:

Elephanten	70	Line-of-battle ship, without masts
Mars	74	" " " " "
Danmark	74	Rigged line-of-battle ship
Trekroner	74	" " " "
Iris	40	Frigate, rigged
Sarpen	18	Rigged brig
Nidelven	18	" "
12 xebecs, each	4	

*) Skal være Wagrien (Red.)

AUTHORITIES

Principal Authorities.

- Dispatches and Letters of Lord Nelson. Sir N. H. Nicolas.
The Life and Services of Admiral Lord Nelson. Clarke and M'Arthur.
(Contains Col. Stewart's narrative).
Logs of the Great Sea Fights, II. Navy Records Society.
Letters of Lord St. Vincent, I. Navy Records Society.
Cumloden Papers. Private circulation. Edinburgh 1861.
(Contains Col. Stewart's Journal).
The Naval History of Great Britain. William James.
The Royal Navy, a History. Sir W. Laird-Clowes.

Personal Accounts, etc.

- W. S. Millard. (Monarch). Macmillan's Magazine, June, 1895.
Col. W. Hutchinson. (Monarch). H. G. Hutchinson, Blackwood's
Magazine, Sept., 1899.
W. G. Anderson. (Bellona). D. B. Smith in Mariner's Mirror, July, 1929.
T. F. Fremantle. (Ganges). The Wynne Diaries, Anne Fremantle.
A Tour in Zealand. By a Native of Denmark. London, 1805.

Lives of Nelson.

- Southey's Nelson. Edited by Geoffrey Callender, 1922.
Nelson. Carola Oman, 1947.
-

Søe-Lieutenant-Selskabets prisspørgsmål for 1951.

1. Overvejelser vedrørende flådens menige mandskab (fordeling på stammandskab og værnepligtige med kortere eller længere tjenestetid).
2. Hvad bør der gøres for at højne moralen blandt søværnets personel?
3. Hvorledes bør samarbejdet mellem søværnet og flyvevåbnet organiseres, for at den taktiske luftstøtte til søværnet bliver mest effektiv? (Delvis gentaget fra 1947).
4. Overvejelser vedrørende kontrollen med de danske gennemsejlingsfarvande.
5. En studie efter frit valg over et emne, der kan have betydning eller interesse for søværnet.

København, februar 1951.

F. Heisterberg-Andersen

Formand.

Meddelelser fra udlandet.

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

Canada.

Den canadiske regering har udsendt en oversigt over det canadiske forsvarsprogram, hvorefter det fremgår, at den canadiske befolkning har påtaget sig tunge byrder i forbindelse med forsvaret.

Ca. 1 milliard (987 millioner) dollars anvendtes til forsvaret i det sidste finansår, heri indbefattet »Mutual Aid« og andre udgifter i forbindelse med forsvaret. Dette er en forøgelse på 80 % i sammenligning med forsvarsbudgettet, før krigen i Korea begyndte, og beløber sig til omtrent 7 % af nationalindkomsten. Sidste år gav Canada 383 millioner dollars ud til forsvaret, og året forud herfor 269 mill. dollars. Canada anvender 43,4 % af forsvarsbudgettet på luftvåbenet, 35,3 % på hæren og 21,3 % på flåden.

(Forskellige kilder okt. - nov. - dec. 1950)

Z.

U. S. A.

U.S. Navg.

2 1240 ts Destroyer Escorts: „DE 193 Grafield Thomas“, der vil blive omdøbt „Panther“, og „DE 173 Elbridge“, der vil blive omdøbt „Lion“, er den 15. januar overgivet til Grækenland under MDAP. De græske besætninger er blevet trænet i Boston i løbet af de sidste 2 måneder.

45 af Atlantic Fleet's enheder, hovedsagelig destroyere, men omfattende enheder fra minestrygere til hangarskibet „Saipan“, anvendes til søgående uddannelse for „Naval Reserve“ togter i januar, februar og marts. Det oplyses også, at man samtidig har 1400 reserve-„enlisted“ og 400 reserveofficerer som deltagere på over 90 flådeskoler.

Flådens byggeprogram blev bevilget af Repræsentanternes Hus den 17. 1. og er på ca. 3 milliarder dollars.

Nybygningerne omfatter 500.000 tons eller 173 nye skibe, bestående af 1 hangarskib på ca. 57.000 tons, 22 minestrygere, 30 små minestrygere, 7 u-både, 2 oceangående „escort“s, 12 flådetankskibe, 2 raketskibe, 1 isbryder, 66 landingsfartøjer samt 30 mindre skibe af forskellige typer. Disse fartøjer, med undtagelse af hangarskibet, kan fuldføres inden for 2 år. Bygningen af hangarskibet forventes at ville tage $3\frac{1}{2}$ år.

Ombygningsprogrammet omfatter forandring af eksisterende skibe på ialt 1.000.000 tons. Det vil omfatte ombygningen af 291 skibe, bestående af følgende:

6 hangarskibe af Essex-klassen (for at disse kan have jetluftfartøjer om bord)

12 krydsere

2 krydsere til fjernvåben

194 destroyere

12 Radar Picket destroyere

31 landingsfartøjer

samt 34 mindre fartøjer af forskellig type.

.....

Som bekendt var flåden i foråret 1949 gået i gang med at bygge et „flush deck“ hangarskib på 65.000 tons. Hangarskibets bygning er blevet standset af den daværende forsvarsminister Louis Johnson ca. 1 år senere. Da bygningen standsedes, var nybygningsprisen anslået til ca. 189 millioner dollars. Standsningen af bygningen medførte udgifter på ca. 3 millioner dollars. Færdigbygningen af ovennævnte hangarskib anslås i dag, med de forøgede byggeomkostninger, til ca. 235 millioner dollars.

Det nu foreslåede hangarskib er en yderligere udvikling af „Midway“-klassen. Det er på ca. 57.000 standard displacement tons og med „flush deck“. Det er derfor ca. 12.000 tons større end „Midway“-klassen og ca. 10.000 tons mindre end det påbegyndte hangarskib USS „United States“, hvis bygning blev standset. Det nye hangarskib vil få navnet „James Forrestal“. Det er hensigten, at det skal anvendes som en base, hvorfra moderne hangarskibsbaserede luftfartøjer kan virke, og det vil være i stand til at operere med bombeluftfartøjer, der kan medføre atombomber. Det drejer sig om et forbedret hangarskib af den almindeligt kendte type, i hvilket alle erfaringer fra den 2. verdenskrig er medtaget. Hangarskibet vil bedre være i stand til at udskyde luftfartøjer (katapulter) samt standse

disse ved landinger (arresting wires). Det vil have større elevatorer samt højere hangardæk, således at det vil være i stand til at rumme større og hurtigere luftfartøjer. Det vil få forøget panserbeskyttelse og forbedret undervandsbeskyttelse. Brandslukningsmateriellet samt det elektroniske materiel vil også være forbedret. Bygningen af dette skib vil ikke gøre „Midway“-klassen eller den moderniserede „Essex“-klasse forældet, men flåden vil være i besiddelse af i det mindste een prototype, fra hvilken den kan prøve at virke med nye hangarskibs-luftfartøjstyper.

(Forskellige kilder — januar 1951).

Z.

USS MISSOURI's grundstødning.

Af orlogskaptajn P. Zigler.

Som det vil være dette tidsskrifts læsere bekendt, grundstødte USS MISSOURI om morgenen den 17. januar 1950, da det stod ud fra Norfolk, Va., på vej mod Puerto Rico. USS MISSOURI, eller »THE MIGHTY MO«, som den kaldes, var på dette tidspunkt det eneste slagskib under kommando i U.S.A., hvor det anvendtes med uddannelse for øje.

Begivenheden vakte på daværende tidspunkt stor opsigt i den amerikanske presse, der hovedsagelig beskæftigede sig med årsagen til grundstødningen og med, hvem der havde ansvaret herfor, og i langt mindre grad med, hvilket kæmpearbejde det ville være atter at bringe skibet flot, idet dette stod hårdt på en sand-banke lige uden for Old Point Comfort.

I tidsskriftet »United States Naval Institute Proceedings« for februar 1951 har Rear Admiral Allan E. Smith, USN, skrevet nærmere om, hvorledes det lykkedes at tage MISSOURI af grunden.

Admiral Smith ledede USS MISSOURI's »Salvage Operation«, idet admiralen på daværende tidspunkt var chef for Cruiser Force, Atlantic Fleet, hvori MISSOURI indgik.

Umiddelbart efter grundstødningen stod den amerikanske marine over for to opgaver, nemlig dels at fastslå ansvaret for grundstødningen, og dels så hurtigt som muligt atter at bringe skibet flot og tilbage til tjenesten.

Den første opgave løstes af USN på den sædvanlige måde gennem forhør og krigsret og skal her indtil videre forbigås, men den anden opgave stillede USN over for et kæmpemæssigt arbejde. Omfanget af denne opgave har forfatteren sammenlignet med, om USN havde fået til opgave at flytte en af de store bygninger på Rockefeller Center i New York — nærmere betegnet RCA's hovedbygning — ca. 90 meter. Denne bygning er 850 fod høj, og MISSOURI er 888 fod lang, og MISSOURI's vægt ca. 57.000 tons anslås til at ligge nær ved RCA's bygnings.

MISSOURI løb på grund ved i stedet for at følge hovedløbet da at sejle til venstre for dette (fig. 1). Fra det sted, hvor MISSOURI's stævn først tog grunden, og til det sted, hvor den stod, var ca. 900 m, og grundstødning var sket på et tidspunkt med usædvanlig højt højvande. Forskellen mellem skibets normale dybgående og vanddybden, hvor det stod, var ca. 7 fod. Ved lavvande stod MISSOURI således på sandbunden med en vægt af ca. 18.000 tons.

Det var derfor fra begyndelsen klart, at det var en større operation at bringe MISSOURI flot, og chefen for Cruiser Force, Atlantic Fleet, der indså dette straks, tog sammen med en del af sin stab ophold ombord i MISSOURI og overtog derfra ledelsen af operationen.

Man prøvede allerede samme eftermiddag kl. 19,00 uden held at trække MISSOURI af grunden. Højvands-tabeller viste, at det ikke ville være et passende højvande igen førend den 20. januar, og derefter ville højvandsbetingelserne, således som de omtrent så ud ved grundstødningen, ikke indtræffe førend den 2. februar.

Dykkere rapporterede, at MISSOURI stod på fint til jævnt groft sand, og at dette sand på grund af skibets

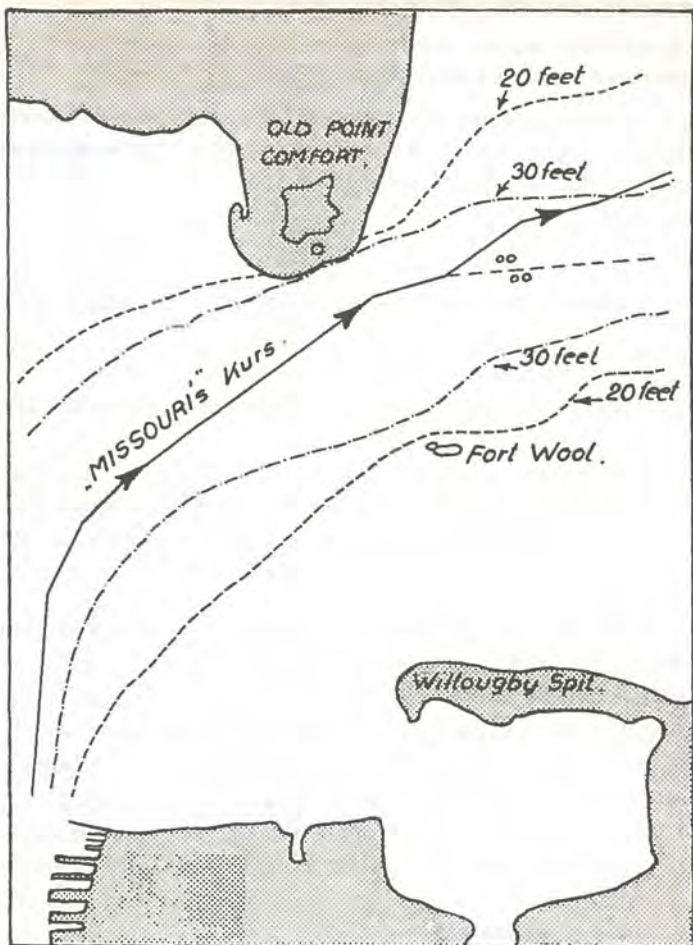


Fig. 1.

Visende MISSOURI's sejlroute ud af Norfolk havn og stedet, hvor den holdt nord ind over 30 fod kurven.

vægt havde en konsistens, der kunne sammenlignes med dårlig cement. Ved den senere sandgravning m. m. viste det sig, at sten på størrelse med en fodbold og

endnu større lå skjult i sandet. Skruer og rør havde imidlertid ingen skade taget, endskønt en flænge i skroget havde åbnet 3 brændstoftanke ud til søen.

På baggrund af disse oplysninger lagde man en foreløbig plan på 5 punkter, af hvilke nogle skulle udføres samtidigt. De fem punkter var:

1. Fjerne brændselsolie inden kl. 24,00 den 18. 1.
2. Fjerne ammunition, fartøjer, fartøjsafvisere, ankrer og kæder og forsyninger så snart som muligt.
3. Foretage udgravning tæt op til begge sider.
4. Skaffe varpankre og 2 u-båds-redningsskibe tilveje.
5. Ved hjælp af alle slæbebådene forsøge at slæbe »MISSOURI af grunden ved aftenhøjvandet den 18. januar og morgenhøjvande den 19. og 20. januar.

Forsøgene på at slæbe MISSOURI af grunden den 18. og 19. blev dog opgivet, da det skønnedes både at ville tage for megen tid og også at ville vise sig resultatløst. De påtænkte afslæbningsforsøg, der skulle finde sted den 20., blev prøvet, da de kunne finde sted uden at forsinke den langtidsplan, der var planlagt, og fordi de, selv om MISSOURI stadig ville stå på bunden med ca. 4000 tons, i tilfælde af særligt højvande havde en mulig chance for succes. Forsøgene mislykkedes imidlertid, da højvandet ikke var over det forudsagte.

Medens alle disse forsøg stod på, formuleredes en langtidsplan. Det næste højvande ville finde sted den 2. februar. Henset hertil, men også på baggrund af den offentlige mening, der havde stor indflydelse på de planer, der udarbejdedes i dette tidsrum, stod det klart, at det var nødvendigt at fremkomme med en

offentlig erklæring om, hvornår det var hensigten at forsøge den endelige afslæbning, da dagspressen i flere tilfælde havde omtalt grundstødningen på en uvenlig måde, og omtalelserne tog til både i omfang og skarphed. Selv om det ikke kan siges at være klogt at komme med bestemte udtalelser i et tilfælde som dette, hvor så mange stærkt variable faktorer gjorde sig gældende, offentliggjorde man dog — efter at have studeret de foreliggende forhold så nøje som muligt — at man regnede med at kunne foretage de virkelige og endelige forsøg på at tage MISSOURI af grunden den 2. februar. Man gjorde dette i fuld erkendelse af, at var MISSOURI ikke flot den 2. februar, måtte højere myndigheder tage andre og mere drastiske skridt.

Efter at have vurderet situationen, indbefattet de til rådighed stående hjælpemidler, udformedes den hovedplan, efter hvilken MISSOURI skulle bringes flot igen. Dette skulle gøres ved:

- a en forøgelse af opdriften og formindskelse af displacementet ved at:
 - 1. fjerne alt brændstof, ammunition, forsyninger, besætning o. l.
 - 2. løfte agterenden med pontoner
 - 3. fjerne sandet under MISSOURI, således at den kunne sætte sig yderligere
- b at slæbe og hive:
 - 1. ved hjælp af 9 varpankre
 - 2. med 2 særlig kraftige rednings- og bjærgningskibe
 - 3. med slæbebåde udstyret til slæbning
 - 4. ved at anvende slæbebåde til at vrikke MISSOURI løs
- c at grave en kanal fra MISSOURI ud til dybt vand.

På basis af denne hovedplan planlagdes det daglige arbejdsprogram gennem to daglige konferencer, kl. 11,00 og 17,00 hos Commander Cruiser Force. Her fastlagdes den følgende dags program, udarbejdet time for time. Ud over detailler, der blev diskuteret ved disse møder, blev disse daglige konferencer tillige af den største betydning for Commander Cruiser Force, fordi han herigennem var i stand til at skabe den nødvendige, gensidige forståelse af arbejdets omfang og derved få det enkelte led i organisationen til at yde sit bedste.

I den daglige planlægning var det nødvendigt omhyggeligt at tage hensyn til den plads, der var langs skibssiden, og til, hvilken art af arbejde der blev udført. Disse forskellige arbejder måtte koordineres for ikke at gribe forstyrrende ind i hinanden på grund af, at så mange samtidigt havde behov for plads langs MISSOURI's skibsside. Således måtte al gravning og losning finde sted, førend varpankrene udlagdes. For at beskytte dykkere, måtte dykning finde sted mindst 200 fod fra, hvor gravning blev udført. Rigning af pontonerne indvirkede i nogen grad på udlægningen af varpankre o.s.v. For tydeligheds skyld aflagdes faktorerne tid og plads langs skibssiden i kurve.

Efter planen skulle alle de arbejder, der udgjorde hovedplanen, være tilendebragt, før mørket faldt på den 30. januar, således at der kunne holdes en generalprøve ved højvande den 31. januar om morgenen, og endvidere således, at man ved hvert morgenhøjvande derefter til og med den 4. februar kunne påregne at slæbe og trække med alle til rådighed stående midler.

Da hovedlinierne for afslæbningsforsøget først en gang var blevet ridset op, afveg man ikke en eneste gang nævneværdigt fra disse.

De større arbejder, der i hovedplanen var forudset at skulle finde sted, omfattede i store træk følgende:

- a *Brændstof.* Tømme MISSOURI for brændstof i den udstrækning, pumperne tillod det, i dagene 18., 19. og 20. januar.
- b *Uddybning.* Lade U.S. Army's sandsuger COMBER grave en rende på begge sider af MISSOURI, 40 fod dyb og tilstrækkelig bred til at tillade, at denne dybde kunne vedligeholdes, samt at grave en kanal, 150 fod bred og 40 fod dyb fra agterenden og ud til dybt vand. Skaffe en *særlig sandsuger* (hydraulisk dredge) tilveje og ved hjælp heraf grave til 40 fod så tæt til MISSOURI som muligt både om styrbord og om bagbord og agter. Få dykkere til at rense ud under rorene, hælen og gillingen og grave under skroget på begge sider agter.
- c *Varpankre.* Udlægning af 9 varpankre, inden ammunition blev taget fra borde. Udlægge de to redningsskibe WINDLASS og SALVAGER, således at de kunne anvende deres egne varpankre for at få så stort et vandret træk som muligt.
- d *Pontoner.* Anbringe 3 sæt ubåds-redningspontoner i nærheden af hælen og rorene.
- e *Ammunition.* Fjerne al ammunition fra ammunitionsmagasinerne inden 30. januar.
- f *Forsyninger.* Fjerne alle friske og tørrede forråd og andre forsyninger ud over 1 uges forbrug inden 28. januar.
- g *Personel.* Være forberedt på at overføre ca. 1000 mand til land eller til fartøjer langs siden nårsom helst efter 30. januar.

h Særlige opgaver:

1. Modtage ca. 2000 tons brændolie agten for midtskibs den 25. januar, for at MISSOURI kunne »sætte« sig og derved vinde lidt opdrift.
2. Tømme beholdningerne af brændolie, dieselolie, føde- og drikkevand, således at der kun var tilstrækkelige beholdninger til at være til 2. februar kl. 06,00. Dette skulle være gjort inden kl. 06,00 den 31. januar.
3. Fjerne al vædske i de 3 beskadigede tanke ved hjælp af lufttryk og sørge for, at de tilstødende tanke forstærkedes.
4. Gøre forberedelser til at give MISSOURI en eksplosiv rystelse den 29. januar, og førend den øgede vægt agter blev fjernet.
5. Forberede destroyere til at skabe søgang ved at løbe med høje farter forbi MISSOURI.

For at gennemføre de ønskede arbejder modtog man så hurtigt som muligt hjælp fra de myndigheder, der rådede over erfarent personel og materiel egnet til løsningen af den foreliggende opgave.

Resumé af de udførte arbejder.

Som et resumé af de udførte arbejder blev følgende gennemført i tidsrummet 17.—30. januar:

- a Ialt fjernedes 12.000 tons fra MISSOURI.
- b Der udgravedes ialt 266.845 cubic yards sand langs MISSOURI samt i kanalen ud til dybt vand.
- c Ialt udførtes 651.4 timers dykkerarbejde. Dykkerne udførte gravning af tunneller under skroget, inspektion og rigning af pontoner. Ca. 1500 cubic yards sand skønnes at være fjernet under skroget ved tunnelgravningen.

- d 9 sæt varpankre blev rigget med spil og slæbegrej på MISSOURI. Hertil kom yderligere, at to redningsskibe blev udlagt, således at de kunne slæbe horisontalt så meget som muligt gennem anvendelse af deres egne ankerspil og slæbespil. 2 varpankre var rigget på MISSOURI's bov med det formål at holde stævnen på plads i tilfælde af dårligt vejr. Disse var rigget således, at de hurtigt kunne udløses.
- e Ialt riggedes 4 sæt pontoner, et par i stævnen (efter afslæbningsforsøget den 31. januar), to par under hælen agter og et par tværs ud for rorene. På grund af rigningsbesværligheder var sidstnævnte par pontoner uden virkning ved alle afslæbningsforsøgene.

For at koordinere afslæbningsforsøgene udfærdigedes og udsendtes en operationsordre. I denne ordre var der udnævnt forskellige »task groups« og »group commanders«. Der var taget højde for forskellige begivenheder, der kunne indtræffe under afslæbningsforsøgene. Der var en plan for bjærgning af alt grejet, når MISSOURI var trukket af grunden. Der var 2 detaljerede planer, givet i form af en timeplan, med den rækkefølge, i hvilken de forskellige arbejder skulle finde sted under afslæbningsforsøgene. Plan 1 omfattede tidsrummet fra $H \div 2$ timer til $H \div 1$ time og havde til formål at skabe en så stor drejningseffekt som muligt. H-hour, der var højvandsklokkeslettet, blev bekendtgjort aftenen før.

Før det blev mørkt den 30. januar, var alle større arbejder udført, undtagen anbringelsen af pontonerne. Det agterste par, der var fastgjort tværs ud for rorene, rev sig løs under et af destroyernes forsøg på at skabe søgang, mens de løb forbi. Pontonerne blev ikke rigget siden, så de hidrog til afslæbningen. For at opnå

et bedre langskibstrim, var begge ankre og kæder taget ombord igen, og forpeaktankene fyldt, hvorved vægten i stævnen ialt øgedes ca. 600 tons.

Den 31. januar om morgenen var vejret roligt, og operationen tog sin begyndelse i tyk tåge. *Slæbeenhedernes fordeling er vist på fig. 2.* Der løb ca. 1 knob højvandsstrøm. Denne strøms retning var ca. 10° i forhold til MISSOURI's bov. Varpankrenes trosser blev halet tot kl. 05,15, og slæbebådene begyndte at øge til fuld kraft kort herefter. Kl. 06,00 slæbte alle slæbebåde med fuld kraft. Dårlig sigtbarhed i forbindelse med strømmen havde imidlertid drevet en af slæbeenhederne nordpå eller med solen i forhold til MISSOURI. Denne afdrift medførte, at en af havneslæbebådene, der deltog, kom indover den dobbelte slæbewire, der anvendtes af det nordlige redningsfartøj, der var den ene af de to kraftigste deltagende enheder. Som følge heraf måtte den slække op på sine liner og nåede ikke fuld virkning. De havneslæbebåde, der skulle dreje MISSOURI's stævne, opnåede ikke fuld virkning på grund af skruevandet fra andre enheder ved stævnen. Havneslæbebådene var ikke kraftige nok til det arbejde, hvortil de var udstukket, og som følge heraf opnåedes aldrig fuld drejningsvirkning ved denne lejlighed. En af slæbebådene sprængte sin kraftige slæbewire. Varpankre og de resterende slæbebåde virkede som ventet. Resultatet den 31. januar blev derfor som planlagt en generalprøve på koordination, og MISSOURI stod fortsat fast og godt på bunden.

Umiddelbart efter dette forgæves forsøg blev ankre og kæder atter taget fra borde, forpeaktankene tømt, og det fjerde par pontoner rigget ved stævnen. Slæbebådene blev fordelt som vist på fig. 3.

Den 1. februar om morgenen var vejret klart, men det blæste en sydøstlig vind på ca. 12 knob. Kl. 05,30

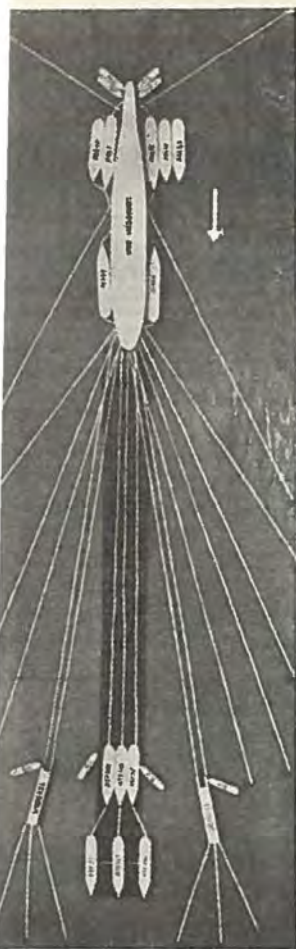


Fig. 2 Visende slæbeenhedernes placering den 31. januar om morgenen.
Afslebningforsøget mislykkedes.



Fig. 3 Visende slæbeenhedernes nye placering efter det mislykkede afslebningforsøg den 31. januar. De kraftigere slæbebåde tværs om stb. udfor MISSOURI's bov trak MISSOURI fri.

udførtes plan nr. 1. Drejeenheden, der bestod af 3 søgående slæbebåde, tog sin første tårn på styrbords bov og begyndte at arbejde op til fuld kraft kl. 05,45. Samtidig sættes varpankret agten for tværs om bagbord tot. MISSOURI begyndte at svaje til styrbord næsten med det samme, og i løbet af 15 minutter var

den 10^o til højre for sin oprindelige position. Drejeenheden skiftedes herefter til bagbords bov. Varpankret om bagbord slækkedes, og det tilsvarende varpanker om styrbord totnedes. I løbet af ganske kort tid svingede MISSOURI hurtigt til bagbords, og næsten samtidigt oplystes det, at dybtgående agter var forøget med næsten 5 fod.

Kl. 06,30 udførtes plan nr. 2 med held. I dette tidsrum skete kun 2 uheldige hændelser. Den havneslæbebåd, der forsøgte at trække WINDLASS, der var det nordlige af redningsskibene, fri, sprængte sin slæbetrosse, og det var kun på grund af glimrende sømandskab fra chefen for WINDLASS' side, at en alvorlig ulykke forhindredes. I virkeligheden skønsede et af de redningsfartøjer, der var forløjet udenbords om bagbord på MISSOURI, mod WINDLASS, men der skete ingen alvorlige beskadigelser. Det andet uheld skete i forbindelse med pontonerne. Det agterste par rev sig løs, da MISSOURI begyndte at komme fri, og den ene af de 2 pontoner sank. Den blev senere (den 10. 2.) lokaliseret i hovedrenden af et særligt udstyret sonarfartøj fra »Mine Force«, tilkaldt i samme anledning. Efter at pontonen først var lokaliseret, blev den senere bjærget af dykkere.

Så snart MISSOURI var af grunden og igen i dybt vand, gik man i gang med at bjærge grejerne, og alt grej med undtagelse af den før nævnte ponton, var afleveret til de myndigheder, hvorunder det sorterede, den 7. februar.

For at få det bedst mulige udbytte af studiet af den foreliggende opgave, er det af betydning at betragte de omstændigheder, under hvilke redningsarbejdet blev udført.

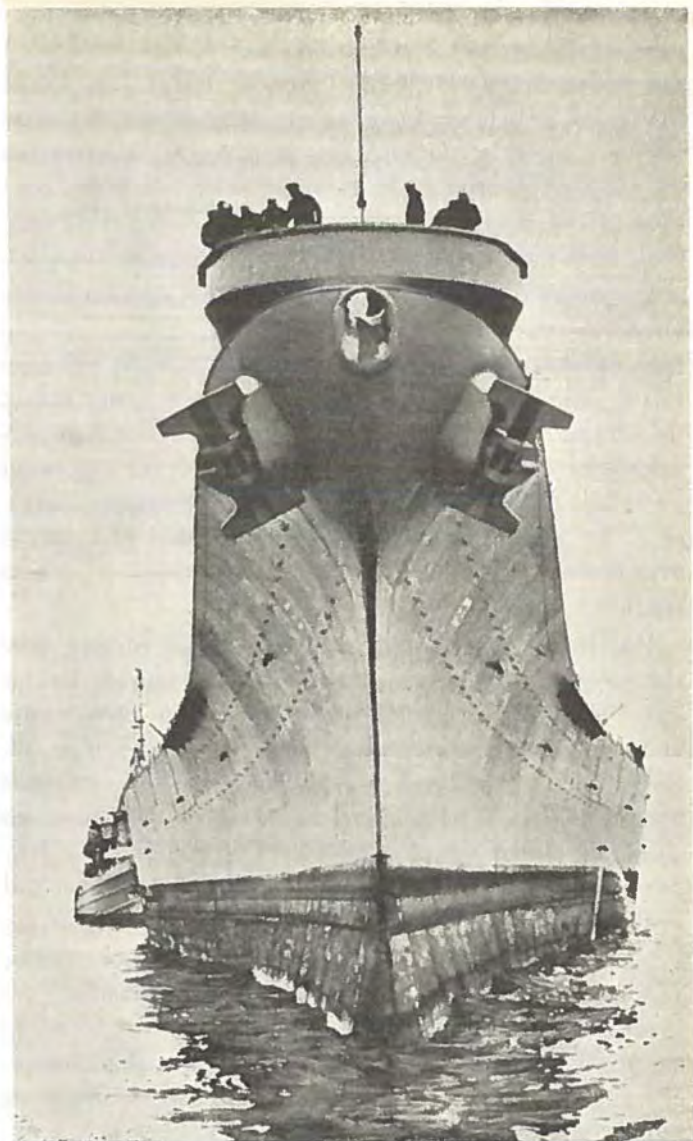


Fig. 4 Slagskibet MISSOURI står hårdt på grunden.

MISSOURI gik på grund i en beskyttet havn. Redningsaktionen stod derfor aldrig over for de problemer, der kunne være forbundet med at udføre en sådan operation i åben sø. Desuden gik MISSOURI på grund på sand og ikke på klipper, og den var, bortset fra tre rum, ubeskadiget, hvorfor der ikke var noget problem, hvad angik lækage, og så snart MISSOURI igen flød, heller ikke noget problem, hvad angik stabilitet.

De problemer, der kom i første række, og som skulle vurderes, var disse, at MISSOURI vejede ca. 57.000 tons og stod på grund ca. 900 meter fra dybt vand på hårdt sand, af hvilket en del var af en art, der meget lignede let cement. Desuden var der det tunge bjergningsgrej samt det store antal af officerer og andet personel, der skulle organiseres, den gensidige forståelse, der skulle skabes, samt ikke mindst, den stærkt begrænsede tidsfaktor (nemlig højvandsdatoen den 2. februar).

Yderligere kom hertil, at flåden ikke rådede over redningsmateriel, der optrådte som en enhed. Det er anerkendt, at opretholdelse af en sådan enhed ville være uøkonomisk, medmindre den samtidig kunne udføre anden tjeneste. Fra de resultater, der opnåedes gennem MISSOURI's afslæbning, synes det, som om en sådan enhed kunne organiseres og eksistere og trænes som en særlig enhed samt stationeres et sådant sted, at den effektive hjælp hurtigt kunne opnås.

Et af de mest opmuntrende træk ved hele denne redningsaktion var den hurtige og gode hjælp, der blev ydet gennem alle kommandoer til lands og til søs i hele Atlanterhavsområdet. Den gensidige forståelse mellem de forskellige kommandoer, den uhyre og vidt forskellige snille, der var brug for, de hjælpemidler, der var forhånden, samt den opfindsomhed, pligt-



Fig. 5 Luftfoto af den mislykkede afslæbning den 20. januar.

opfyldelse og loyalitet, der blev vist både af den enkelte og af grupper, viste, at flådens grundopfattelse af organisation og uddannelse var fornuftig og effektiv.

Hvad uddannelse angik, skønnedes det, at denne redningsoperation betød det samme for de redningsenheder, der deltog, som virkelig krig betyder for flåden som helhed. I virkeligheden var det mere end uddannelse, idet det var en prøve på de evner og muligheder, som uddannes gennem træning og øvelse. Med henblik herpå benyttede Commander Cruiser Force, Atlantic, fartøjer, personel og udstyr ud over, hvad der i virkeligheden var brug for. Således deltog elever fra »School of Salvage«, Bayonne, New Jersey, og det udbytte, alle fik heraf, var langt større end det, der kunne være opnået gennem en planlagt uvirkelig redningsøvelse.

Et af de mest bemærkelsesværdige træk ved hele denne operation var, at ikke en eneste person kom til skade, til trods for den risiko, der altid vil være forbundet med at arbejde med varpankre, pontoner, slæbewire, dykkeropgaver, udlosning af tung ammunition o. s. v.

Endvidere var der den altid tilstedeværende risiko for brand ombord i MISSOURI, i særdeleshed på grund af de reducerede brandslukningsmuligheder som følge af omstændighederne. Med alt dette for øje blev der taget omfattende sikkerhedsforanstaltninger, og selv om man må vedkende, at man var heldig, hvad dette angik, skønnes det dog, at alle disse forholdsregler har bidraget betydeligt til det samlede resultat.

Som nævnt tidligere, var det, dagspressen hovedsagelig beskæftigede sig med: hvem havde skylden for grundstødningen?

De officerer, der var implicerede i grundstødningen, var dels chefen, Captain W. D. Brown, navigationsof-



Fig. 6 Hundreder af 16 inches projektiler måtte flyttes.

ficeren Lieut. Cmdr. Frank C. Morris, operationsofficeren Cmdr. John R. Millet og »combat operation« officeren Lieut. John E. Carr og endvidere den assisterende navigationsofficer Ensign Edwin R. Harris.

Umiddelbart efter grundstødningen påbegyndtes en undersøgelse af et »Naval Board of Inquiry«. Ved denne undersøgelse udtalte chefen bl. a., at »the silence of his team of officers« fik ham til at føle sig »utterly alone« på broen, medens navigationsofficeren udtalte, at han ved to lejligheder havde advaret chefen, at der var fare for at løbe på farlige grunde. Særligt fremhævede navigationsofficeren, at han havde henledt chefens opmærksomhed tidligere på dagen på en rød farepejling på det navigationskort, hvor grundstødningen foregik. Han fremviste endvidere et stykke papir, hvorpå han sagde han havde nedskrevet forskellige kursændringer, førend MISSOURI var under gang. Navigationsofficeren udtalte, at disse kursændringer var nedskrevet, for at han kunne råde chefen til at følge disse kurser, indtil man havde passeret en hemmelig elektronisk bane, som MISSOURI forsøgte at passere, da den løb på grund.

Chefen erklærede, at navigationsofficeren ikke havde foreslået kursændring, medens man nærmede sig banen, men først efter, at man havde nået en af afstandsbojerne umiddelbart uden for Hampton Roads.

Endvidere udtalte chefen, at han følte sig »extremely rusty« på MISSOURI's bro. Det var hans første skib i seks år og hans første store skib af alle hans udkommandoer.

Da man nærmede sig banen, forlod næstkommanderende broen og gik 4 dæk nedenunder for at forberede navigationsbroen til chefens forventede ankomst.

Pludselig kom navigationsofficeren løbende, svin-

gende med armene, og råbte til chefen: »Vi må dreje styrbord, vi må dreje styrbord øjeblikkeligt«.

Chefen gav herefter ordre til delvis styrbords ror, men fortalte samtidigt operationsofficeren, at han ikke troede, at navigationsofficeren vidste, hvor han var, og bad operationsofficeren prøve at finde ud deraf. Chefen udtalte, at han følte sig så sikker på, at navigationsofficeren var »lost«, at han gav rorgængerens et mærke at styre efter og bad ham støtte på kurs 58°, hvilket var mellem kostene, der markerede lægt vand. Herefter løb MISSOURI på grund med 15 knobs fart.

Medens chefen ved de første afhøringer tydeligt tilkendegav, at han følte sig ladt i stikken af sine officerer, og at disse var medskyldige i grundstødningen, påtog han sig ved de senere afhøringer selv hele skylden.

Som et resultat af afhøringerne kom chefen, operationsofficeren og navigationsofficeren for en »General Court Martial«, der er flådens højeste ret, og den eneste, der kan dømme en officer.

Anklagerne mod de tre officerer var:

1. Through negligence, suffering a vessel of the Navy to be stranded.
2. Through negligence, suffering a vessel of the Navy to be hazarded.
3. Neglect of duty.

Krigsretten fandt chefen skyldig i alle 3 anklager, operationsofficeren i 2, og navigationsofficeren i »culpable inefficiency and neglect of duty«.

Chefen mistede 250 numre i anciennitet, operationsofficeren 100 numre og navigationsofficeren 350 numre.

På daværende tidspunkt var der i U.S. Navy 1786 Captains, 3127 Commanders og 4838 Lieut. Commanders. Virkningen af tabet af eet nummer i anciennitet for en Captain svarer stort set til tabet af 2 numre for en Commander og 3 numre for en Lieut. Commandre.

»Combat operation« officeren modtog et »Letter of Reprimand«, der er det strengeste af flådens 3 breve, hvad dette angår. De 2 andre breve er »Letter of Admonition« og »Letter of Caution«.

Den assisterende navigationsofficer blev frikendt.

Udgifterne ved afslæbningen af MISSOURI er ved en enkelt lejlighed blevet nævnt at være \$ 176.000,—, uden at dette beløb nærmere blev specificeret.

Kilder:

United States Naval Institute Proceedings, februar 1951.

Forskellige avisreferater januar—marts 1950.

Boganmeldelser.

Kommandørkaptajn R. Steen Steensen:

Flaadens Skibe 1950.

Det Schønbergske forlag. 112 sider, 104 illustrationer.

Denne bog, der er udsendt af forsvarsministeriet med støtte af »Folk og Værn,« udleveres ved indkaldelsen som ejendom til alle værnepligtige af søværnet. Forfatteren har i en interessant og let forståelig form gennemgået vor flådes skibes og deres forgængeres historie og samtidig omtalt en stor del af vor søkrigshistorie, der fortæller om de store traditioner, vort søværn af i dag har at leve op til.

Som indledning gennemgår forfatteren kort, hvilke opgaver søværnet stod overfor ved Tysklands kapitulation, og hvilket materiel, der stod til rådighed for løsningen af disse opgaver, herunder nævnes de nyan-skaffelser, der fandt sted i de første år efter befrielsen. Indledningen slutter med en appel til personellet om trods kvantitative mangler dog at gøre sit til, at søværnet vil kunne løse de opgaver, der bliver det pålagt.

I 13 afsnit, et for hver skibstype, gives en udførlig omtale af hvert enkelt af vore nuværende skibes historie, skibsnavnets oprindelse og betydning, samt de traditioner, der knytter sig hertil. Endvidere er gennemgået de danske orlogsskibes historie, der tidligere har sejlet under samme navn. For de skibe, der er adopteret, er adoptionsbyen anført.

Et særligt afsnit omfatter fladens skibe den 29. august 1943. Her er en kort gennemgang af de skibes historie, der ikke er nævnt i det foregående, samt deres skæbne denne dag og i tiden der fulgte.

Det særdeles righoldige billedmateriale omfatter vore nuværende skibe og en stor del ældre orlogsskibe, dels fotografier og dels reproduktioner af malerier og stik.

I forordet opfordrer forfatteren alle, der er i besiddelse af billedmateriale af såvel historisk interesse som af nuværende skibe til at udlåne dette materiale til fjernkendingsskolen, da det er hensigten at søge en ny udgave af bogen udsendt med nyt billedmateriale, når det foreliggende oplag er opbrugt.

Bogen kan anbefales til enhver, der har interesse for vore orlogsskibe og deres historie.

Forsvarets personel kan købe bogen til favørpris kr. 3.00 ved søkortarkivet. Bogladeprisen er kr. 4.00.

N. F. S.

Frank Kelley og Cornelius Ryan:

»*MacArthur: Man of Action.*«

191 sider, Doubleday & Co., Inc. New York 1950.

Anmelderen begyndte læsningen af denne bog i et jernbanetog; en anden passager åbnede lidt efter en avis med en kæmpeoverskrift: *MacArthur afskediget! Meddelelsen skaber bestyrtelse i U. S. A.*

Det var derfor i allerhøjeste grad aktuelt stof, der bragtes i den lille bog, og de særlige forhold gjorde læsningen dobbelt interessant.

De to forfattere har i mere end ti år virket som korrespondenter i udlandet, og Kelley skrev fra Mac-Arthurs hovedkvarter under krigen i Stillehavet, me-

dens Ryan var knyttet til hovedkvarteret i Tokio efter krigen.

Forfatterne er — som rimeligt — under stærk indflydelse af MacArthurs mægtige personlighed, og skildringen af hans karriere og indsats er derfor tilsyneladende ikke særlig kritisk.

MacArthurs karriere, hans familieliv, hans moder, hans to hustruer — alt dette skildres objektivt og antagelig korrekt, og det danner en god baggrund for bogens hovedtema: MacArthurs indsats i det fjerne Østen.

Man forstår, at forfatterne begejstres for den mand, der — efter alt er tabt — med ordene »I shall return!« drager til Australien i en spinkel motorbåd for der at lede kampen for revanche. Og denne mand oplevede efter års anstrengelser en af historiens største triumfer: Japans betingelsesløse overgivelse!

MacArthurs indsats i Japan efter krigen er måske et af alle tiders mest gigantiske forehavender: han ønskede på få år at ændre et 2000-årigt riges livsopfattelse og styreform, og han var et godt skridt på vejen mod sit mål. Kejseren har offentligt — i radio (!) — afsvoret troen på sin guddommelige oprindelse, pressen tillades kritik af regering og embedsmænd, ja endogså af okkupationsmagten, med det formål at lære befolkningen forståelse af demokratiets principper.

Midt i dette kæmpearbejde udbrød krigen i Korea, som MacArthur har ledet med fasthed og klar strategisk forståelse.

Hans fald skyldes, som bekendt, at hans strategiske mål ikke er sammenfaldende med præsident Trumans, og da MacArthur fortsat forfulgte sine egne mål, havde præsidenten næppe anden udvej.

Bogen er ikke nået til dette punkt, men MacArthurs

mål antydes, og man vil måske engang bittert fortryde, at det ikke blev hans strategi, som godkendtes af F. N.

Som et tillæg er indsat MacArthurs tale til sine gamle soldater af den berømte »Rainbow-Division« fra 1917—18, samt hans historiske tale fra »Missouri« dækket d. 2. september 1945.

Trods sine åbenbare mangler er den lille bog i høj grad læseværdig og et interessant bidrag til forståelsen af en af nutidens største mænd.

E. J. S.

Meddelelse.

Chefen for Søofficersskolen har anmodet Tidsskriftet om at meddele følgende:

Søofficersskolens beholdning på ca. 100 eksemplarer af H. C. A. Lunds værk udgivet ved skolens 200-års jubilæum ønskes realiseret, hvorfor bogen tilbydes interessererede til en pris af 2 kr. (heftet).

Bestillinger modtages af intendanten, Søofficersskolen, Holmen, telefon 16192.

Valg af ny bestyrelse og udvalg under Søe-Lieutenant-Selskabet.

På Søe-Lieutenant-Selskabets møde den 3. april 1951
valgtes til:

(a) ny bestyrelse:

kaptajnløjtnant A. C. Struckmann, formand,
kaptajnløjtnant S. S. von Fyren Kieler, næstfor-
mand,
søløjtnant V. M. Güntelberg, regnskabsfører, og
søløjtnant L. von Lowzow, suppleant.

(b) udvalg til bedømmelse af prisspørgsmål for 1951:

kommandørkaptajn A. E. Arendrup, formand,
orlogskaptajn K. H. Seehusen og
kaptajnløjtnant G. L. Smidt-Jensen, samt som
suppleanter:

kommandørkaptajn I. Hoppe,
orlogskaptajn P. P. Holm samt
kaptajnløjtnant N. F. Stegmann.

(c) udvalg til affattelse af prisspørgsmål for 1952:

orlogskaptajn S. J. Valentiner, formand,
orlogskaptajn A. O. Schulze,
kaptajnløjtnant E. W. Lennholm samt
kaptajnløjtnant B. Hjorth Jensen.

København, april 1951.

F. Heisterberg-Andersen,
formand.

Meddelelser fra udlandet.

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

Chile.

Skibserhvervelse.

Chile har købt 2 US krydsere, »Brooklyn« og »Savannah« (9700 ts standard, 15 stk. inch. kanoner). Disse skibes bredde er forøget fra 62 ft. til 69 ft. ved påsætning af bulges. Det menes, at de omdøbes til »Esmeralda« og »O'Higgins«.

(The Navy, marts 51) Th.

England.

Flådebudgetet.

12. marts forelagdes flådebudgetet for 1951-52 i underhuset med forslag om en bevilling på 278.000.000 £, hvilket er 40 % mere end bevilget foregående år, og det antydedes ved forelæggelsen, at der ville blive fremsat forslag om tillægsbevillinger til dækning af planlagte rustningsforøgelser.

Udgifterne inden for det foreslåede budget fordeler sig således:

Lønninger, beklædning, bispisning m. m.	28 %
Materialer, skibsbygningsudgifter, stores m. v. . . .	30 %
Orlogsværfter	10 %
Brændsel, incl. beredskabsbeholdninger	5 %
Våben	9 %
Admiralitetet	2 %
ikke specificeret	16 %
	100 %

Marinens genoprustning påregnes at absorbere en betydelig del af arbejdskraften inden for skibsbygnings- og reparationsindustrien. I år udgjorde marinens andel deraf 11 % samlet med 2 % i 1948, og der regnes med en forøgelse til 30 % mod slutningen af 1952.

I forbindelse med flådebudgetet forelæggelse oplystes følgende:

Forskningen beskæftigede sig særlig med de af de forøgede hastigheder følgende konsekvenser; det er bl. a. nødvendigt at opdage og stedfæste mål med større afstande samt at forøge projektilhastighederne. Dette medfører, at våben og udrustning bliver mere

kompliceret og kræver mere plads. Radarmateriellet vil få endnu større betydning end før.

.....

Skibsmaskinerierne udvikles mod større effektivitet, men mindre vægt og omfang.

Der holdes soprøver med et nyt asdic-apparatur, hvis funktioner omfatter såvel opdagelse og lokalisering af ubåde som affyring af anti-ubådsprojektilerne.

.....

Genoprustningsplanerne for flåden har bl. a. i første omgang omfattet udrustning af ca. 60 enheder fra reserveflåden.

På længere sigt er der planlagt en ombygning af 45 destroyers til anti-ubådsfregatter, samt modernisering af et stort antal destroyers (uden ombygning) og nogle krydsere.

Et program for nybygninger, der skal påbegyndes i løbet af de kommende 3 år, omfatter ialt 232 enheder, hvoraf 6 hangarskibe, 8 destroyers, 24 fregatter (hvoraf 17 er bestilt) og nærværd 200 minestrygere, patruljebåde (hvoriblandt en type, der kan bruges enten som torpedobåd eller som kanonbåd) og lignende små enheder. Programmet håbes gennemført inden udgangen af 1955.

(Admiralty News Summary, marts 51) *Th.*

Flådens størrelse og udrustninger.

Den engelske flådes størrelse og udrustninger var ved begyndelsen af 1951 som følger (bortset fra patruljefartøjer m. v. og skibe tilhørende »Fleet Train« samt excl. Dominionflåder):

	Aktive flåde	Øvelses-og forsøgs- styrker	Reserve- flåden	Total	Under bygning*)
Slagskibe	—	1	4	5	—
Svære hangarskibe.	1	2	3	6	2
Lette hangarskibe..	4	2	—	6	7
Eskorte hangarskibe	—	—	2	1	—
Krydsere	13	2	11	26	3
Destroyers	28	18	65	111	8
Fregatter	36	13	113	162	4
Monitors	—	—	2	2	—
Ubåde	32	—	24	56	—
Minestrygere	13	3	47	63	41
Minelæggere	—	—	3	3	—

*) udover disse er der planlagt bygning af en del lette enheder.

(Admiralty News Summary, feb. 51) *Th.*

Flådestyrker i koreanske farvande.

Siden fjendtlighedernes begyndelse har følgende flådestyrker deltaget i FN's operationer i koreanske farvande:

- 4 krydsere
- 2 hangarskibe
- 1 luftfartøjsværkstedsskib
- 7 destroyers
- 7 fregatter
- 2 kommandoskibe og
- et antal hjælpeskibe.

(Admiralty News Summary, feb. 51) Th.

Brug af helikopters.

Der har været afholdt en del forsøg under vekslende vejrforhold med anvendelse af helikopters fra handelsskibe. Det forventes, at helikopters fremtidig vil kunne finde anvendelse under anti-ubåds-operationer samt til air-sea-rescue-tjeneste og forbindelsestjeneste mellem skibene m. v.

(The Navy, marts 51) Th.

Frankrig.*Skibserhvervelse.*

Det amerikanske hangarskib »Langley« (ombygget »Cleveland«-krydser) overgives til Frankrig ifølge våbenhjælpsaftaler.

Til gengæld opgives den påbegyndte bygning af »Clemenceau«.

(The Navy, marts 51) Th.

Grækenland.*Skibserhvervelser.*

Den græske marine vil få overdraget 6 destroyers fra U. S. A. Der foreligger endnu ingen oplysninger om, hvilke enheder der er tale om.

(The Navy, marts 51) Th.

Holland.*Nybygning.*

Krydseren »De Zeven Provinciën« (9500 tons) sosattes den 23. august i Rotterdam.

Våbenhjælp.

De to amerikanske destroyer-escorts »Rinehart« og »Burrows«, der er overdraget den hollandske marine, har fået navnene »Van Amstel« og »De Bitter«.

Udover disse vil 4 andre (»Eisner«, »Gustafson«, »O'Neill« og »Stern«) blive overdraget Holland i nær fremtid. To af disse vil få navnene »Van Ewijk« og »Eland Dubois«.

Operationer.

Destroyeren »Evertsen« er blevet beordret til Korea og har her været i kamp.

(The Navy, okt. 50) Th.

*Italien.**Skibserhvervelser.*

U. S. A. er i færd med at overdrage den italienske marine 8 destroyer-escorts. De første 3 er »Gandy«, »Thornhill« og »Wesson«.

(The Navy, marts 51) Th.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i marts og april.

Weiss, G.: Das arktische Jahr. Eine Überwinterung in Nordöst-grönland. Ill. Kort. 162 s. Berl. 1949. 8^o. H.

Glasstone, S.: Sourcebook on atomic energy. Ill. Index. 546 s. Lond. 1950. 8^o. H.

Hovgaard, G. W.: Proposed designs for surface-boats and diving boats. Ill. 12 s. U. S. A. 1888. 4^o. H.

Parlamentarisk kommission ang. besættelsen. Ill A. Kbh. 1951. 8^o. H.

Det forenede Dampskibsselskab A/S. Fem Aars Genophbygning. Ill. 52 s. Kbh. 1950. 4^o. H.

Dania polyglotta. Kbh. 1950. 8^o. H.

Hagen, W.: Die geheime Front. Organisation, Personen und Aktionen des deutschen Geheimdienstes. Reg. 516 s. Linz 1950 8^o. H.

- Den grønlandske Lods I. Del, Vestgrønland. Ved E. Riis-Carstensen. Ill. Reg. 365 s. Kbh. 1948. 8^o. H.
- Danmarks-Kort. Samlet, tegnet og lithograferet af J. H. Mansa. 16 s. Kbh. 1848. fol. H.
- Brucé, A. H.*: Atlas universel de Géographie physique, politique et historique ancienne et moderne. 36 s. Paris 1822. fol. H.
- Quarantaine-Væsenet i Danmark og Norge. Forordning ang. Kbh. 1805. 8^o. H.
- Stednavne i Viborg Amt. Fortegnelse over. 52 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Stednavne i Vejle Amt. Fortegnelse over. 41 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Green, A. Wigfall*: The epic of Korea. References. 136 s. Wash. 1950. 8^o. H.
- Brøgger, A. W.* og *Shetelig, H.*: Vikingeskipene. Deres forgjængere og efterfølgere. Ill. 296 s. + tavler. Oslo 1950. 8^o. H.
- Moorehead, A.*: Montgomery. A biography. Ill. Kort. Index. 255 s. Lond. u. a. (1945) 8^o. H.
- Hart, B. H. Liddell*: The strategy of indirect approach. Index. 317 s. Lond. 1946. 8^o. H.
- Holman, G.*: The King's Cruisers. Ill. Index. 263 s. Lond. 1947. 8^o. H.
- Miksche, F. O.* og *Combaur, E.*: War between continents. Kort. Index. 211 s. Lond. 1948. 8^o. H.
- Richmond, H.*: Statesmen and sea power. Ill. App. Index. 369 s. Oxford 1946. 8^o. H.
- Harris, A.*: Bomber offensive. Kort. Index. 288 s. Lond. 1947. 8^o. H.
- Holman, G.*: Commando attack. Ill. 160 s. Lond. 1942. 8^o. H.
- Zacharias, E. M.*: Behind closed doors. The secret history of the cold war. Index. 373 s. N. Y. 1950. 8^o. H.
- Mac Millan, N.*: The Royal Air Force in the World War. Vol. I, III, IV (II). Ill. App. Index. 240 s., 276 s., 360 s. Lond. 1942, 1949, 1950. 8^o. H.
- Messerschmidt, Th.*: Kjøbenhavns Lødseri 1/1 1798 1/1 1923. Mskpt. 39 s. 1923. fol. H.
- Land-Løvs-Lods for Finland. Udg. af Rederiet J. Lauritzen. Ill. 36 s. Kbh. 1949. 8^o. H.
- Reymann, F.*: Drikkevand i Skibe. Ill. 24 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Beretninger, Betænkninger m. v. udgivet ved Statens Foranstaltning i Tiden 1848—1929. Oversigt over. 86. s. Kbh. 1929. 8^o. H.
- Sofartsmøde i Geneve 1935. Beretning ang. det forberedende tekniske. 73 s. Kbh. 1936. 8^o. H.
- Internationale conferentie van Reddingsdiensten. Report of the third internat. life-boat conference. Ill. 288 s. + 9 planer. Amst. 1933. 8^o. H.
- Lønningslovene med Kommentarer, Henvisninger og regulationsmæssige Bestemmelser. Reg. 431 s. Kbh. 1928. 8^o. H.
- Puleston, W. D.*: Annapolis. Ill. Index 259 s. N. Y. 1943. 8^o. H.

- Ward, D. M.*: The other battle, being a history of the Birmingham Small Arms Co. Ltd. etc. Ill. 180 s. Engl. 1946. 8^o. H.
- Willson, R.*: Watch Officer's Guide. Ill. Index + tavle. 276 s. U. S. A. 1945. 8^o. H.
- Smith, C. H. og Taylor, G. R.*: Flags of all Nations. Ill. Index. 152 s. N. Y. 1946. 8^o. H.
- Stimson, H. I.*: Prelude to Invasion. Ill. 322 s. U.S.A. 1944. 8^o. H.
- Divine, A. D.*: Road to Tunis. Kort. 256 s. Lond. 1944. 8^o. H.
- Denison, A. C.*: America's maritime history. Bibliography. 236 s. N. Y. 1943. 8^o. H.
- Dulles, A. W.*: Germany's underground. Index. 207 s. N. Y. 1947. 8^o. H.
- de Coussange, J.*: Det slesvigske Spørgsmaal og Selvbestemmelsesretten. Kort. 211 s. Kbh. 1929. 8^o. H.
- Kammerer, A.*: La passion de la flotte française. Index. Anm. 569 s. Paris 1951. 8^o. H.
- Andersen, A.*: Uddrag af Beretningerne om Redningsvæsenets Virksomhed i Jylland. Aarhus 1898, Nyborg 1906 og 1908. 8^o. H.
- Cunningham af Hyndhope, Viscount*: A Sailor's Odyssey. Autobiography. Ill. Index. App. 715 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Gunther, J.*: The Riddle of MacArthur. Japan, Korea and the Far East. Index. 219 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Drury, C. M.*: The History of the Chaplain Corps, U. S. Navy II, 1939—1949. Ill. App. Index. 372 s. U. S. A. u. å. (1950) 4^o. H.
- Laurence, W. L.*: Brint Bomben. (The Hell Bomb) 185 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Steensen, R. Steen*: Søofficersskolen gennem 250 Aar 1701—1951. 517 s. Kbh. 1951. 4^o. H.
- Jurien de la Graviere, J. B. E.*: Nelson und die Seekriege von 1789—1815. 359 s. Lpz. 1847. 8^o. H.
- Huie, W. B.*: The case against the admirals. Why we must have a unified command. Index. 216 s. N. Y. 1946. 8^o. H.
- Walker, C. F.*: Young Gentlemen. The story of midshipmen from the XVIIth century to the present day. Ill. 258 s. Lond. 1938. 8^o. H.
- Williams, H. N.*: The Life and Letters of Adm. Sir Charles Napier. Ill. App. 400 s. Lond. 1917. 8^o. H.
- Zachariae, J. H. R.*: Erindringer. Forsidebill. af forf. 422 s. Kbh. 1933. 4^o. H.
- Holm, T.*: Värnplikten 150 år. Från franska revolutionen till förenta nationerna. Ill. Litt. 301 s. Sthlm. 1951. 8^o. H.
- Brandt-Møller, P. N.*: Flyvning ved reaktionsdrift. Ill. Reg. 167 s. Kbh. 1950. 4^o. H.

- Strandgaard, K.*: Fejlslutninger og Clichéer i historisk Perspektiv. 120 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Winn, G.*: Home from Sea. Ill. 131 s. Lond. u.å. (1945) 8^o. H.
- Hornborg, E.*: Segelsjöfartens historia. Ill. Litt.forkl. 542 s. Sthlm. 1948. 4^o. H.
- Payne, R.*: Mao Tse-Tung. Kinas Hersker. Ill. 203 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Tengborn, U.*: Admiral Byrd. Ill. 129 s. Sthlm. 1951. 8^o. H.
- Frost, E.*: Hvorledes skal jeg instruere mit mandskab? Ill. 31 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Hamilton, G.*: Reise um die Welt in der k.Fregatte Pandora 1790, 91 und 92. 104 s. Berl. 1794. 8^o. H.
- Hyde, D.*: Jeg troede. En forhenv. engelsk kommunistes erindringer. 301 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Neumüller, J. F.*: Vi måste ha en ny försvarsorganisation. Ill. Diagr. 252 s. Borås 1950. 8^o. H.
- Moyzisch, L. C.*: Operation Cicero. 189 s. Uppsala 1950. 8^o. H.
- Clemensson, G.*: Flottans förläggning till Karlskrona. En studie i flottstationsfrågan före år 1683. Bilag. Stedreg. Personreg. 5 plancher. 209 s. Sthlm. 1938. 4^o. H.
- Tordenskjolds Breve i SOF. Særtr. af side 96, 102, 105-06. E. Foss.* SOF gennem 75 Aar. Ill. 4 s. Kbh. 1951. 4^o. H.
- Crankshaw, E.*: Russia by daylight. 240 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Kelley, F. og Ryan, C.*: MacArthur. Man of action. 191 s. N. Y. 1950. 8^o. H.
- Dental prosthetic technician. Handbook for Navy Training Courses. Ill. App. Index. 460 s. Wash. 1950. 8^o. H.
- Electricity. Basic. Navy Training Courses. Ill. App. Index. 383 s. Wash. 1950. 8^o. H.
- Instrumentman. 1 & Chief. Navy Train. Courses. Ill. App. Index. 351 s. Wash. 1950. 8^o. H.
- Engineman 3 & 2. Vol. 1. Navy Train. Courses. Quiz. Index. 286 s. Wash. 1950. 8^o. H.
- Electrician's mate 3. Navy Train. Courses. 357 s. Ill. App. Index. Wash. 1950. 8^o. H.
- Electrician's mate 2. Navy Train. Courses. 370 s. Ill. App. Index. Wash. 1950. 8^o. H.
- Thiess, A.*: Mariue-Minder. Ill. 87 s. Kbh. u.å. 8^o. H.
- Kraft, C. F.*: Dagbog ført i Fregatten »Nymphen« paa Middelhavet 1818. Mskpt. 8^o. H. Maskinskr. afskr. i fol. udført af kommandørkpt. Kiær 1951.

Specialofficersordningen.

Af Kaptajnløjtnant E. Lennholm.

Forsvarskommissionen har nu afsluttet et Arbejde, der vil kunne faa overordentlig stor Betydning for Forsvaret og dermed for hele Landet. I den Udstrækning, det har været muligt, har Kommissionens Arbejde været fulgt med den dybeste Interesse af det militære Personel. Forskellige Personelkategorier har paa mange Punkter haft divergerende Meninger om, hvad der burde lovfæstes; men paa et Punkt har der været Enighed. Ønsket om at faa skabt et konkret Arbejdsgrundlag, saaledes at enhver kender sin Opgave og sin Plads, har været fælles. Derimod har Udformningen af de konkrete Ordninger ikke altid givet Anledning til Enighed.

Uanset hvilke Vanskeligheder, Forsvarskommissionen har været stillet over for under sit Arbejde med Problemerne om Forsvarets øverste Ledelse og Sammensætningen af Forsvaret, er der Grund til at tro, at Problemerne omkring Personelordningen har givet den de største Vanskeligheder.

Det er almindelig bekendt, at »Officiantordningen« fra forskellig Side er blevet betragtet som daarlig, derimod er der ikke blevet rettet væsentlig Kritik mod Kvartermesterordningens Princip. For Søværnets Vedkommende synes denne Ordning at svare til de Opgaver, der skal løses, medens en Indførelse af Kvartermesterordningen i Hæren (ogsaa bortset fra Navnet

Kvartermester) ikke synes at have vakt større Interesse. Der var derfor Anledning til at undersøge, hvilken Personelordning, der bedst tjente til at afløse Officiantordningen.

Paa et meget tidligt Tidspunkt, maaske før Forsvarskommissionens Nedsættelse og maaske under Indtrykket af Arbejdsmetoderne i Modstandsbevægelsen, opstod der inden for politiske Kredse Ønsket om at indføre en Personelordning, som udelukkede enhver social Adskillelse mellem Befalingsmændene. Det blev derfor undersøgt, om Personellet kunde organiseres i een Søjle, saaledes at alle Befalingsmænd i Princippet fik samme Uddannelse og gennemløb samme Karriere med den eneste Begrænsning, at den dygtige Mand havde mere Fart paa og derfor naaede en højere Slutstilling. Denne »Enhedsbefalingsmandsordning« havde imidlertid den Ulempe, at den umuliggjorde en rationel Uddannelse og en Udspecialisering af Personellet efter Interesser og Evner. En umiddelbar Følge heraf vilde saaledes være, at Personellet først i for høj en Alder havde Mulighed for at tilegne sig den Uddannelse og Rutine, som var en Betingelse for, at det kunde bestride ansvarsfulde Poster. Dette var baade af tjenstlige og personlige Grunde uhensigtsmæssigt, og Enhedsbefalingsmandsordningen blev derfor opgivet.

Efter at forskellige Forslag har været behandlet af interesserede Myndigheder og Organisationer, har Forsvarsministeren fremlagt Kommissionens endelige Lovforslag, og Forslaget er siden efter mindre Rettelser blevet vedtaget i begge Rigsdagens Ting.

Ifølge Loven skal Officiant- og Kvartermesterordningen erstattes af en Specialofficersordning. For Søværnets Vedkommende betyder dette, at Materielmester- og Kvartermestergraderne erstattes af Specialofficers-

og Fænrikgrader, saaledes at de forskellige Grader bliver:

Orlogskaptajn (S),
Kaptajnløjtnant (S),
Søløjtnant (S),
Overfænrik,
Fænrik.

I Bemærkningerne til Loven anføres, at det er Tanken, at Udnævnelsen fra Overfænrik til Søløjtnant (S) normalt skal finde Sted i en Gennemsnitsalder af ca. 40 Aar. Endvidere er det Tanken, at Fænrikgruppen i den militære Rækkefølge skal anbringes efter følgende Retningslinie:

Søløjtnant I,
Overfænrik,
Søløjtnant II,
Fænrik.

Der kan maaske indvendes et og andet mod de indførte Betegnelser; men det skal i denne Forbindelse paapeges, at Kommissionen selv giver Udtryk for, at Titlen Fænrik ikke anses for særlig anbefalelsesværdig; men at det ikke er lykkedes at finde et bedre Forslag.

Det kan ikke bestrides, at Indførelsen af en saadan ny Titel er en noget delikat Sag, i dette Tilfælde vel nærmest fordi denne Titel bl. a. i Sverige anvendes for Personel af en anden Kategori. Imidlertid synes der ikke at kunne rettes anden tjenstligt motiveret Indvending mod Navnet, og det maa anses for sandsynligt, at baade dette Navn og de andre Betegnelser i Loven vil kunne anvendes uden anden Gene end den, der skyldes, at man skal vænne sig til et nyt Navn.

Det principielle i Loven maa søges paa helt andre Omraader. Der er saaledes aabnet den letteste Adgang til, at enhver, som har Evner dertil og Ønske derom, uanset sin Uddannelse inden han indtræder i Forsvaret, kan uddannes og udnævnes til Officersgrader, hvor taktiske, navigatoriske, videnskabelige og føringsmæssige Kvalifikationer er nødvendige Betingelser. Det er med andre Ord et Princip, at enhver udelukkende paa Grundlag af sin Dygtighed kan stige til de højeste Poster. Dette Princip kan ikke anfægtes og er heller ikke blevet det fra militær Side. Det skaber Mulighed for, at den Dygtighed, der er til Stede blandt Personellet, udnyttes paa bedste Maade, og det er i menneskelig Henseende et Udtryk for de højeste Idealer.

Det har som bekendt tidligere været overvejet at oprette en saadan Uddannelsesorganisation i Søværnet, at enhver paa Grundlag af sin Folkeskoleundervisning havde Mulighed for at blive uddannet til Søofficer. Naar det ikke har været gennemført, skyldes det ikke mindst, at man har ment, at en saadan Ordning var for kostbar for Staten, og at man derfor i saa høj Grad som muligt burde udnytte den Uddannelse, Folk selv har bekostet. Det er interessant at bemærke, at Loven faktisk er et Udtryk for »Demokratisering« af Undervisningen i Landet. Selv om der stadig kan være mange uopfyldte Ønsker om at billiggøre Uddannelsen inden for alle civile Studier, kan det ikke nægtes, at der i denne Henseende er sket væsentlige Fremskridt i de senere Aar. Det ligger nær at overveje, om ikke en videregaaende »Demokratisering« af civile Studier havde været den bedste Vej til at »demokratisere« Adgangsmulighederne for Befalingsmænd. Bortset fra at en saadan Ordning vilde give hele Samfundet det Gode, som nu er blevet Forsvaret til Del, saa maa

det anføres, at den vilde være forbundet med meget store Udgifter for Staten. Rent tjenstligt vil det vel nok være at foretrække, at naar Staten vil bekoste Uddannelsen for Befalingsmænd, maa denne Uddannelse foregaa inden for Forsvaret. For det første spiller det Forhold ind, at Undervisningen ved civile Skoler af forskellig Art i mindre Grad end inden for Forsvaret stræber efter at hjælpe Eleverne til en karaktermæssig Udvikling, og for det andet maa det være at foretrække, at Forsvarets Befalingsmandselever saa tidligt som muligt kommer i Kontakt med det Værn, de tilhører, saaledes at en idelig Vekselvirkning mellem Teori og Praxis kan gennemføres. Man maa forvente, at Personelloven vil medføre, at et stort Antal Personer vil søge Værnene, fordi der her er skabt de bedste Uddannelsesbetingelser for dem. Om dette Forhold er en yderligere Fordel kan ikke afgøres nu, det maa Fremtiden vise.

Det andet Princip i Personelloven er, at militært Personel, der er ansat som Tjenestemænd, d. v. s. har varig Ansættelse, i social Henseende skal ligestilles. Denne Ligestilling skal bl. a. ske ved, at Færriker og Overfærriker i den militære Rækkefølge skal ligestilles med Officerer.

Det fremgaar af Betænkningen og af Bemærkningerne til Loven, at Forsvarskommissionen har sat det sociale Lighedsprincip som det egentlige Maal for sine Bestræbelser. Enhver kan forstaa, at man fra de politiske Partiers Side ønsker at skabe saa tilfredsstillende Kaar som muligt for det militære Personel. Enhver Officer er f. Eks. klar over, at han har et stort Ansvar for sine Mænds Ve og Vel, og han er derfor ikke overrasket over, at de politiske Partier føler et tilsvarende Ansvar. Det maa imidlertid ikke glemmes, at i et demokratisk Land er hverken et Forsvar eller

dets Personels Tilfredshed det egentlige Maal. De tre store Partier er enige om Definitionen af Forsvarets Formaal, og det er paa Grundlag af denne Enighed, at Forsvarsordningen kan gennemføres.

Hvis man foretager en Vurdering af Personelloven, vil man imidlertid let kunne forledes til den Opfattelse, at det for Forsvarskommissionen har været magtpaaliggende at gennemføre Princippet om social Lighed mellem alle Befalingsmænd, uanset dette kunde have en ugunstig Indflydelse paa Forsvarets Effektivitet. Af Lovens Bemærkninger fremgaar, at Kommissionen har givet Personeludvalget det Direktiv, at det skulde undersøge, hvilke Muligheder der var for at indføre Enhedsbefalingsmandsordningen. Det vilde maaske have været mere fordomsfrit, om Direktivet havde paalagt Personeludvalget at finde den Personelordning, der, alt taget i Betragtning, var til størst mulig Gavn for Forsvaret.

Selv om Personellets Tilfredshed er af væsentlig Betydning for Forsvaret, kan det ikke udelukkes, at der opstaar Interesses modsætninger mellem Personelinteresser og Tjenestens Interesser, og i en saadan Situation maa man træffe det Kompromis, der alt iberegnet gavner Tjenesten mest.

Ved Gennemlæsning af Bilaget til Betænkningen er der Lejlighed til at konstatere, i hvor høj Grad en Organisations Interesser kan være i Strid med Tjenestens Interesser. Det er givet, at Kommissionen har afvejet disse Interesses modsætninger, men det er ligesaa givet, at uanset hvilket Resultat Kommissionen var kommet til, vilde det have skabt Utilfredshed, fordi Interesses modsætningerne er saa store. Nu kan der maaske ogsaa have spillet det Forhold ind, at nogle af Organisationerne har taget saa yderliggaaende Standpunkter som muligt for at være i en

god taktisk Position; men der er ingen Grund til at tro, at Forsvarskommissionen er blevet imponeret af det. Alt tyder paa, at Bedømmelsen af Organisationernes Ønsker er sket ud fra Tjenestens Tarv og især ud fra Ønsket om social Lighed.

Hæfter man sig ved Forholdene i Søværnet, vil man bemærke, at der er sket en væsentlig Forbedring af Kvartermesterpersonellets Forhold. For det første er den anciennitetsmæssige Placering som tidligere nævnt ændret derhen, at de yngre Kvartermestre bliver Fænriger og ligestilles med Officerer, Avancementforholdene ændres derhen, at Personel af denne Gruppe kan avancere til Orlogskaptajn af Specialgruppen, og endelig forbedres Lønningsvilkaarene for Fænriger betydeligt i Forhold til de yngre Kvartermestres Lønningsvilkaar.

Det vil maaske ved første Øjekast vække Forundring, at nuværende Kvartermesterpersonel skal ligestilles med Officerer eller skal udnævnes til Officerer. Det er hævet over enhver Tvivl, at den Tjeneste, der skal udføres, ikke ændres, fordi Personellet skifter Navn, og det er endvidere ganske kendt, at den tidligere Dæksofficersordning gav daarlige Erfaringer, fordi denne Kendsgerning var uomtvistelig. Man kan derfor have Grund til at frygte, at alle Problemerne fra Dæksofficersordningen vil trænge frem igen, men det maa paa den anden Side ikke glemmes, at netop Dæksofficersordningens daarlige Erfaringer kan komme Søværnet til Gode i den nuværende Situation. Det, der frem for alt maa undgaas, er, at den Dygtighed og Rutine til forskellig praktisk Specialtjeneste, der findes blandt Søværnets Personel, gaar tabt for Søværnet.

Det kan vel paastaas, at den gennemførte Ordning ikke er baseret paa en Analyse af de tjenstlige Hverv, der skal bestrides, men det kan ogsaa paastaas, at

naar enhver bøjer sig for de Krav, Tjenesten til enhver Tid maatte stille, behøver Fænikordningen ikke skabe Vanskeligheder.

Ved den tidligere Omtale af Uddannelsesvilkaarene anførtes, at enhver skulde have Mulighed for at stige til de højeste Poster. Dette vil maaske paavirke en Del af det unge Personel til at vælge »Føreruddannelsen« (Kommandouddannelsen) ud fra Motiver, der er mere præget af Ærgerrighed end af specielle Interesser. Paa den anden Side maa det tages i Betragtning, at der vil kræves en relativt lang Uddannelsesperiode, før en Befalingsmand uden tidligere Uddannelse er kvalificeret til at blive Søløjtnant I. Forbundet hermed er det Forhold, at selv om Aflønningen paa Forsvarets Skoler er ret høj, naar man tager i Betragtning, at der er Tale om Elever, saa vil de økonomiske Vilkaar som udkommanderet dog være væsentlig bedre. Hertil kommer, at Loven fastsætter saa gode Vilkaar for Fæniker og Specialofficerer, at saafremt en Befalingsmands Interesser gaar i Retning af Specialofficerens Tjeneste, er Muligheden for, at han skal træffe et Valg paa Grundlag af sin Ærgerrighed, betydeligt formindsket.

Uanset hvad man iøvrigt kan mene om Personel-loven, saa kan der kun være Enighed om, at den betegner en væsentlig Ændring af Forholdene i Søværnet. Det kan vel ikke undgaas, at mange Personelproblemer dukker op, inden Ordningen er blevet indarbejdet, samtidig hermed skal Forsvarets øvrige Organisation finde sit Leje, og sidst men ikke mindst skal Forsvaret opbygges. Tager man den spændte Verdenssituation i Betragtning, træder det tydeligt frem, at det er overordentligt store Krav, der her er stillet til Forsvarets Personel.

Hævet over disse Vanskeligheder staar det uvurderlige Gode, at der nu er kommet en Forsvarsordning. Fra nu af har Personellet faaet lagt et meget stort Ansvar paa sig. Forsvarslovene skal paa hurtigste og bedste Maade føres ud i Livet.

Standardisering.

Af orlogskaptajn Aa. Schulze.

Når man påbegynder et arbejde, er det altid godt og ofte tillige nødvendigt at sætte sig et mål; somme-tider kan man ikke fastsætte et endeligt mål, men må i stedet stille sig en række foreløbige mål og må så efterhånden ændre og tilpasse sin arbejds-gang herefter.

Det bedste vil altid være at sigte på det endelige mål, men såfremt dette ikke lader sig gøre, må man søge bedst muligt at udnytte sin forudseenhed og fantasi.

Dette synspunkt gælder formentlig også i høj grad for vort søværn, som nu er under opbygning; her kan vi have vanskelighed ved at se et endeligt mål, og såvel kvalitativt som kvantitativt bør der formentlig heller ikke fastsættes noget sådant.

En søværnsordning bør næppe være afsat i altfor faste rammer, således at det kategorisk fastslås, at flåden skal bestå af de og de fartøjer af nærmere bestemte kategorier og antal; formentlig må en mere smidig ordning, som nærmer sig til en slags budget, være bedre, idet søværnets højeste myndigheder i så fald har bedre mulighed for at ændre flådens sammensætning, når nye våben og skibstyper fremkommer, medens de tilsvarende forældede glider ud.

Det kan være vanskeligt at fastsætte et endeligt mål for vor flådes og kystbefæstnings sammensætning, men i forbindelse hermed er der et forhold som synes at tegne sig stadigt tydeligere.

Beskæftiger man sig i dag med udvikling af søværnets kommende materiel af den ene eller anden slags, eller består ens arbejde i personeluddannelse, organisation el. lign., vil man alle vegne støde på problemet standardisering; særlig tydeligt er dette problem, såfremt man er beskæftiget ved en af marinens tekniske afdelinger.

Her skaber tilkomsten af nyt og fremmed materiel efterhånden mange problemer, idet det er begrænset, hvor meget forskelligt materiel en institution kan beskæftige sig med, hvis omkostningerne ikke skal blive uforholdsmæssigt store.

Det er her lige så nødvendigt at rydde op i gammelt materiel, som det er påkrævet at indføre nyt, thi på langt sigt vil man hverken have penge eller personel til at beskæftige sig med både det nye og det gamle, mere eller mindre forældede materiel.

Dette gælder i høj grad for materiellets vedkommende, men også for en rationel uddannelses skyld må det være nødvendigt at gå til en standardisering på materiellets område.

Det er ganske klart, at det danske søværn skal samarbejde intimt med de andre atlantpagtlande, og der er intet nyt eller overraskende i, at vi på flere områder allerede er henvist til at følge A-pagtens regler.

Det synes i det hele taget indlysende, at jo bedre vi på alle områder kan tilpasse os A-landenes (England—USA's) hele marineorganisation, jo mere slagkraft får vort søværn, og hermed yder vi det bedste supplement til det samlede hele.

For mig at se bør vi overalt i videst muligt omfang søge at passe os ind i de andre A-mariner.

Ved tilslutning til A-pagten har Danmark erkendt, at vort eneste mulige forsvar består i at følge A-pagtens lande i godt og ondt og logisk må heraf følge,

at det danske søværn bliver en integrerende del af A-marinen.

Det kan måske være vemodigt at erkende dette, men der kan også nævnes adskilligt opmuntrende heri; det forekommer i altfald indlysende, at vi på alle områder må gå ind for den størst mulige koordination og standardisering med andre A-lande, og dette gælder ikke mindst for områderne:

organisation,
personelordning,
personeluddannelse,
materielanskaffelse og -anvendelse.

Dette vil kræve tilpasningsevne, og det vil af og til indvirke på beredskabet, men i den henseende må vi have lov til at anvende en vis tid til standardiseringen, således at denne kun i ringe grad får indflydelse på det øjeblikkelige krigsberedskab.

Til gengæld vil det med hensyn til vort »endelige« mål betyde en modernisering og forenkling af en hel række af de problemer, som vi for øjeblikket kæmper med.

Vi har ikke for liden råd til at eksperimentere os frem med nye personelordninger, organisationsformer og nykonstruktion af eget materiel. Vi må tage det gode i stedet for at forsøge os frem mod det bedste, og jeg er overbevist om, at vi herigennem vil nå et langt bedre resultat.

Hvorfor tror vi, at vi selv kan konstruere materiel, som kan stå mål med store mariners resultater, når disse har langt bedre kvalificeret og ikke mindst tilstrækkeligt personel hertil?

Tror vi virkelig, at vort personel er mere værd i krig end visse andre landes, fordi det personel, vi sender på skoler i udlandet, klarer sig godt? — Det er rigtigt og uhyre glædeligt, at vort personel kan

klare sig udmærket ude omkring, og det tegner godt for vor indsats i det samlede forsvar, men vor marine er for lille til, at vi alene kan stille en god uddannelse på benene — så hellere tage det muligvis næstbedste og se at komme ud af stedet.

Lad os gøre vor flåde til en kvalitativt tilfredsstillende del af A-marinen, og lad vore hjælpeinstitutioner blive en god støtte i land for vor egen og andre landes del af A-marinen i danske farvande.

Det danske søværn bør være den fremskudte styrke og base med reparations-, eftersyns- og tilpasningsværksteder — vort søværn bør ikke være en lille kopi af en stormagtsflåde, men denne flådes effektive supplement i danske farvande.

Bog anmeldelser.

Leo Lysgaard:

RECENT CLIMATIC FLUCTUATIONS

(Folia Geographica Danica. Tom. V.
København 1949. Hagerups forlag).

Fra chefen for meteorologisk instituts vejrtjenestefdeling, statsmeteorolog, cand. mag. L. Lysgaards hånd foreligger der en afhandling af betydelig interesse også udenfor fagmændenes kreds, et grundigt arbejde, der omhandler den gradvise klimaforandring, der er foregået i vor tid, eller nærmere præciseret i de 3 decennier, der ligger mellem 1910 og 1940. De undersøgelser, der her er foretaget, og som er af verdensomspændende art, er samlet og behandlet i en bog, skrevet på engelsk under ovenanførte titel. Bogen omfatter 3 dele: Tekst, tabeller og kurver.

Første del er atter delt i 5 afsnit samt en indledning, hvori der henvises til tidligere udkommen litteratur af væsentlig betydning for udarbejdelsen af dette arbejde med dertil benyttede definitioner og beregningsformler. Det bemærkes heri, at skønt klimaforandringer og -svingninger ikke er noget nyt under solen, er det dog først i de senere år, at omfattende, systematiske undersøgelser er blevet iværksat på grundlag af observationer af temperatur, tryk, fugtighed, luftstrømninger etc.

De første 4 afsnit af afhandlingen omfatter således hver for sig de forandringer, der er foregået med hen-

holdsvis temperaturen, nedbøren, trykket og de uledte trykdifferenser, gradienter og vindforhold.

Femte afsnit påkalder mere umiddelbart offentlighedens interesse derved, at der her gives meddelelse om, hvorledes en forandring af de enkelte af vejrligets elementer indvirker på hinanden og derved på klimaet som helhed, og hvorledes de ændrede naturforhold nu og velsagtens på længere sigt vil komme til at ytre sig over hele kloden. Det understreges, at de fundne afvigelser er så betydelige, at de ikke kan forklares som værende forårsaget af bebyggelsesforhold eller af fejlmålinger.

For at résumere fremstillingen heraf i kortfattet form har forf. sammendraget grundtrækkene af disse undersøgelser i et særtryk af »The centenary proceedings of the Royal meteorological society, 1950«, pag. 206—211, under titlen: Centenary symposium on climatic change — on the present climatic variation. Her skal forsøges gengivet nogle væsentlige træk fra afsnit 5 og omtalte særtryk.

1. Temperaturforholdene (fig. 1):

Bortset fra enkelte meget strenge vintre, ses temperaturen i Danmark at være steget om vinteren, idet antallet af vintermåneder (januar og februar) med temperatur under normalen er aftaget fra 34 i perioden 1828—57 til 20 i perioden 1918—47, medens månedsantallet med temperaturer over normalen på samme tid er vokset fra 24 til 40.

Også når der ses bort fra meget varme somre, udviser temperaturen en stigning om sommeren ud fra den erkendelse, at antallet af sommermåneder (juli og august) med temperaturer under normalen er aftaget fra 37 i tidsrummet 1828—57 til 19 i tiden fra

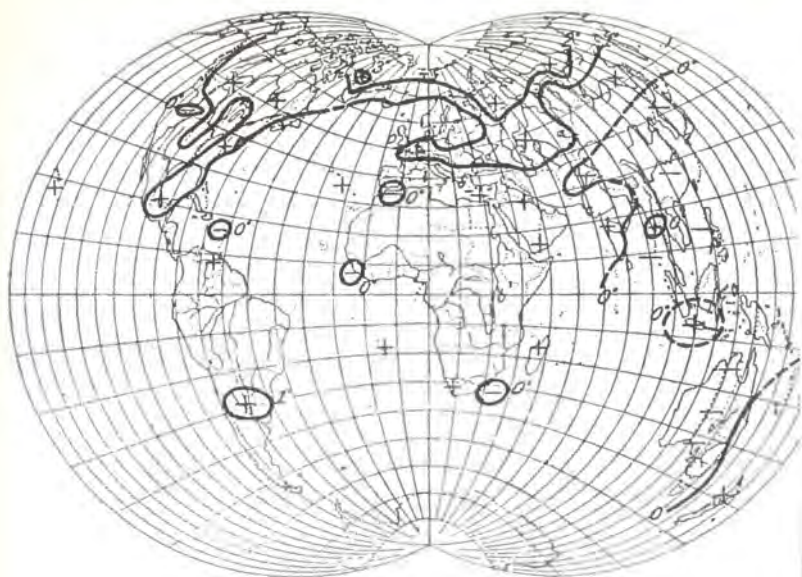


Fig. 1.

1918 til 1947, medens det antal måneder, der har temperaturer over normalen samtidig er vokset fra 22 til 39. I de samme perioder er antallet af hele år med under normaltemperatur faldet fra 19 til 9, medens de tilsvarende tal for antal af år med over normaltemperatur er vokset fra 8 til 21.

Ved iagttagelser over den måde, hvorpå store udsving i temperaturen har fordelt sig i særlig karakteristiske år jorden over, synes det, som om der kan konstateres en forbindelse mellem visse områder i Europa og i Nordamerika m. h. t. klimaet, — og det er sandsynligt, at denne skyldes blokering. Ved betragtning af 500 mb trykniveauet i den milde december måned 1949 og den kolde januar 1950, synes det, som om østgående små og korte bølger i den øvre

atmosfære er forbundet med mildt vintervejr i NW-Europa, medens stationære eller retrograde store og lange bølger med blokering over de britiske øer er forbundet med koldt vintervejr i Nordsø- og Østersøegnene.

I arktiske og nordlige tempererede zoner er januars 30 års-temperaturnormal steget i løbet af det sidste århundrede. I arktiske områder er stigningen særlig stor i de senere år (se fig. 1). For julis vedkommende er stigningen almindeligvis noget mindre og er forekommet senere. Temperaturafvigelsen for januar viser ifølge kortet, at den største stigning på mere end 3°C har fundet sted i Grønland fra 1910—40, men Spitzbergen, Nordasien og den nordlige del af Nordamerika kan også fremvise betydelige stigninger på mere end 2°C . I det hele taget synes stigningen på den nordlige halvkugle at være mindre jo længere sydpå, man kommer, — og selv nogle steder er denne efterfulgt af et temperaturfald. De mest udbredte fald viser sig at have fundet sted i Østasien og Australien. Intetsteds nås dog 1°C . Afvigelserne for juli siger os, at den største stigning, mere end 1°C , er forekommet i Finland, Nordskandinavien og i de centrale dele af Canada og De Forenede Stater. De viser, at det mest udbredte fald er sket i Centralasien og monsun-distrikterne i Sydøstasien. New Zealands nordlige del viser også et fald, medens Australien og Sydamerika sædvanligvis har fået en stigning, således at m. a. o. vinteren i disse områder er blevet mildere ligesom tilfældet var det over størstedelen af den nordlige halvkugle.

Overfladevandets temperatur følger så nogenlunde luftens temperatur, og det kan her indskydes, at »Galathea«-ekspeditionen nu i 1950 i Biskayabugten

på 46° n, 8° w, i 2 og 4 km's dybde har konstateret en temperaturstigning på 0,16° C, hvor man ikke tidligere har kunnet påvise en temperaturvariation.

2. *Nedbøren* viser almindelig stigning fra 1910 til 1940 for den arktiske og nordlige, tempererede zone, i Meksiko, ved la Plata, i Sydindien og Sydøstasien, medens en formindskelse er foregået over størstedelen af U.S.A., det nordlige Sydamerika, Malaya og Australien. Den største stigning på op mod 400 mm er målt ved Philippinerne, men den største nedgang på ca. 700 mm er konstateret i Vestafrika.

3. *Trykforholdene* (fig. 2):

Også de overlappende 30-årsnormaler for trykket har forandret sig betydeligt på mange stationer.

Kortet over trykvariationen for januar måneds vedk. (se fig. 2), viser et bemærkelsesværdigt trykfald i 30-årsperioden (1910—40) over de britiske øer, i Sydgrønland, Sydøstafrika og Sydøstaustralien, medens en betydelig stigning er forekommen i Sibirien og Kina samt ved Madeira og Bermuda. Kort fortalt er trykket blevet lavere over den nordlige del af Nordatlanten, men højere over den sydlige del, hvor Azorerhøjtrykket synes at være blevet forstærket og mere udbredt. På den anden side synes vinterhøjtrykket over Sibirien også at være blevet endnu højere. Som helhed er trykket over den nordlige, tempererede zone blevet højere over land og lavere over havet om vinteren, ligesom det viser sig at være blevet lavere over land om sommeren i de sydlige, subtropiske og tempererede zoner.

Trykdifferenserne for januar viser en tydelig forøgelse af overførslen af atlantiske luftmasser til Eu-

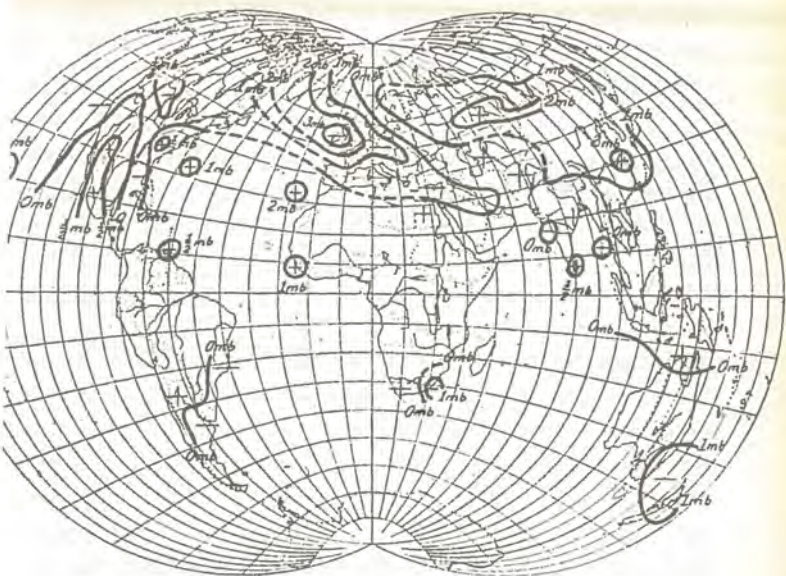


Fig. 2.

ropa om vinteren. Trykforskellen i Island—Grønland-området er meget vigtigt, — ikke blot for disse to landes vedkommende, men også for det nordlige Atlanterhav og Europa. Det viser sig nemlig, at forandringen har været af en sådan beskaffenhed siden ca. 1917, at trykket er blevet højere over Sydvestisland end over Sydvestgrønland. Men såsnart som middeltrykket bliver højere over Sydvestisland end ved Sydvestgrønland, vil sydøstvinden blive den fremherskende mellem Island og Grønland. Betydningen af, hvad en vindretningsforandring fra nord til syd kan få for klimaet, havstrømmene, faunaen og floraen i disse egne, er meget stor.

30-års overlapnormaler for vindretningshyppigheden viser, at sydøstvindens hyppighed er vokset både for januars og julis vedkommende over det vestlige

Danmark, og næsten det samme har været tilfældet for De Bilt's vedkommende.

De virkninger, som f. eks. temperaturstigningen har fået i polarområderne er bl. a., at en betydelig smeltning af is har fundet sted, en proces, som i særdeleshed er blevet fremskyndet ved lange og varme somre og korte, milde vintre med mere regn og mindre sne. Milde vintre alene kan ikke få bræerne og polarisen til at svinde. Nedbøren, fordampning og andre årstidens temperaturer har en afgørende indflydelse på bræernes og polarisens opløsning. På grund af temperaturstigningen og den forøgede luftcirkulation må man forvente en større fordampning, så at jordskorpen skulle blive mere udsat for at tørre end tidligere. I områder, som allerede havde ringe nedbør, og som var udtørrede, har klimaet forværret sig, hvis regn-nedbøren i stedet for i passende grad at øges, er aftaget. Dette har således været tilfældet over store dele af subtropiske områder (U.S.A. og Australien).

I områder, som i forvejen havde tilstrækkelig nedbør, har temperaturstigningen derimod betydet en forbedring af klimaet. Dette har særlig været tilfældet på nordlige, tempererede bredder og i polarområderne.

Klimaforbedringen har haft stor indflydelse på faunaen og floraen. De forlængede og varmere somre har gjort det muligt at høste to gange mange steder, hvor der tidligere kun kunne høstes een gang. Grænselinien for såvel dyr som planter har bevæget sig mod nord og højere op i bjergene. Danmark er således blevet beriget med ikke mindre end 22 nye slags fugle, Færøerne med 8, Island med 6 og Vestgrønland med 5. Fyr og gran vokser bedre end tidligere i Nordskandinavien etc. Alt dette taler for sig selv, selvom en vis udvikling blandt dyr og planter også må tages i betragtning.

Det er særlig interessant, at torsken først begyndte at vise sig i de grønlandske farvande i større mængder mellem 1910 og 1920, da den fremherskende vind rundt Sydgrønland skiftede fra NW til SE, og klimaforandringen begyndte at sætte ind.

Det viser sig imidlertid nu, at så megen is er smeltet i polarområderne, at der opstår mulighed for ulykkelige konsekvenser for fiskeriet i Nordhavet, fordi fisken ikke kan leve i det kolde, ferske smeltevand, der er uden synderlige næringsstoffer, og som nu spreder sig mod syd i retning af Island og Nordnorge som en langsom overfladestrøm, udgående fra det østgrønlandske hav, — et eksempel på, hvor sammensat naturfænomenet kan være.

Som et andet resultat af smeltningen af isbræerne og polarisen, sker der det, at vandstanden over store dele af jorden er steget, hvor landet ikke samtidig hæver sig. Også den omstændighed, at lufttrykket har ændret sig, medvirker — omend i yderst ringe grad — til en vandstandsændring.

M. Lorck.

Generaløjtnant Hans Speidel:

INVASION 1944

Amerikansk oversættelse. Henry Regnery Company. Chicago 1950.

Denne lille bog, hvis undertitel er »Rommel and the Normandy Campaign«, er spændende som en roman samtidig med, at den giver et overordentlig klart billede af de store begivenheder i forbindelse med den allierede invasion i 1944.

Speidel, der var stabschef ved hær-gruppe B, først hos feltmarskal Rommel, indtil denne blev fjernet, og derefter hos hans efterfølgere Kluge og Model, for-

tæller upersonligt og lidenskabsløst om den haabløse kamp for at faa krigen bragt til afslutning, inden selve Tyskland var blevet krigsskueplads.

Rommel fremførte ved flere lejligheder sin mening om, hvorledes de disponible styrker burde anvendes, ligesom han forsøgte at overtale O.K.W. til at ændre sin politik, men alt prellede af mod Hitler og hans nærmeste rådgivere, idet Hitler henviste til »nye mirakelvaaben« og den »endelige sejr«. Rommels meneskelige tragedie står skarpt belyst i den nøgterne skildring af det uundgåelige nederlag.

Skønt loyal mod sine chefer lægger Speidel ikke skjul på, at den allierede ledelse var langt overlegen, omend yderlig forsigtig.

Interessant er forfatterens påstand om, at en dristigere allieret ledelse ville have kunnet bringe krigen til afslutning allerede i efteråret 1944. Denne påstand bygger på et indgående kendskab til forholdene på tysk side og kan derfor næppe ganske afvises.

Bogen bør læses af enhver officer med interesse for studiet af årsag og virkning i verdenshistorien.

E. J. S.

Nekrologer.

Kommandørkaptajn Robert Motzfeldt Ernst blev født 19. Marts 1900 som Søn af Grosserer Christian Wilhelm Ernst og Hustru Marie Sophie f. Rasmussen.

Han blev Sekondløjtnant 1921. Premierløjtnant 1922 og Søløjtnant 1923, Kaptajnløjtnant 1932 og Orlogskaptajn 1939. Han gjorde Tjeneste ved Flyvevæsenet 1924—29 og blev Flyver 1933. Han var Chef for Flyverskolen 1936—38. Var paa Togt med »Niels Juel« i 1938 og i 1940 og næstkommanderende i Kongeskibet »Dannebrog« 1939. Chef for Mathelevskibsgruppen og for Mineskibet »Lossen« i danske Farvande 1942—43. Chef for Eksercerskolen 1943. Adjudant hos Kong Christian X 1945—47 og hos Kong Frederik d. IX 1947—48. Kommandørkaptajn 1946. Chef for Søværnets Kaserne 1948 og s. A. i Forsvarsministerens Foretagsudvalg og Værnenes Oplysningskontor. Chef for Kvartermester og Underkvartermesterskolen samt fung. Gymnastikinspektør og som saadan paa Tjenesterejse til Frankrig til Møder om militær Sport 1949. Han var Medlem af forskellige Udvalg, saaledes Formand for Søværnets Uniformsudvalg i 1945 og for Kommissionerne til fremtidig Ordning af Søværnets Vejrtjeneste 1948, og om Valg af Vejrmateriel 1950 samt Udvalg til Revision af Plan for Eksercerskoler 1950 og Udvalg for Hær og Flaade om kunstnerisk Udsmykning 1951.

Han var lærer i Meteorologi ved Flyvevæsenet, Sø-officersskolen og Reserveofficersskolen og udarbejdede en Lærebog i Meteorologi.

Ernst ydede saaledes værdifuld Indsats paa flere Omraader inden for Søværnet, særligt paa det meteorologiske, ved Flyvevæsenet og ved Søværnets Skoler. Han var meget interesseret i Idræt og lagde særlig Vægt paa Karakterudviklingen herved og den legemlige Hærdning. Ved sin Retlinethed og Omsorg for sine Underordnede var han afholdt og respekteret, hans udprægede Taktfølelse og redebonne Venlighed prægede hans Tjeneste som Adjudant hos Kongen.

Ernst blev i 1945 Ridder af Dannebrog og i 1950 Dannebrogsmænd.

Han blev i 1935 gift med Arendse Theodora Motzfeldt, Datter af Grosserer Ornitolog Lehn Schiøler og Hustru Ellen Dorothea f. Plum. Ægteskabet opløst i 1949.

Ernst døde den 16. Maj 1951 og blev begravet fra Holmens Kirke paa Solbjerg Kirkegaard.

P. I.

Tidsskriftet har lidt et alvorligt tab, idet dets sekretær og regnskabsfører, fuldmægtig P. Høgild d. 12. juni 1951 er afgaaet ved døden efter kort tids sygdom.

Fuldmægtig Høgild har gennem mere end 20 år været redaktøren en fremragende støtte, og han arbejdede med interesse, energi og selvstændighed.

Han var omhyggelig som regnskabsfører, og det skyldes i første række hans indsats, at tidsskriftet nu har et relativt stort antal annoncører.

For mig personlig vil savnet af Høgilds arbejdskraft blive meget føleligt, idet jeg altid har glædet mig over det effektive og hyggelige samarbejde vi har haft i den tid jeg har været redaktør — et samarbejde, som hvilede på det sikre grundlag, som blev lagt i kommandør Ipsens lange periode som redaktør af Tidsskrift for Søværnen.

E. J. S.

Meddelelser fra udlandet.

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

Argentina.

Skibserhvervelser.

Argentina har af U. S. A. købt krydserne »Boise« og »Phoenix«, der ventes til Buenos-Aires i løbet af juli d. å. Skibene, der tilhører »Brooklyn«-klassen, vil få navnene »Adolfe E. Piva« og »Nestor Gabrielli«.

(La Revue Maritime, april 51) Th.

Atlantpagten.

Kombineret øvelse.

I april har der været afholdt en kombineret engelsk-hollandsk øvelse med deltagelse af sø-, luft- og landstyrker.

Den deltagende flådestyrke omfattede den hollandske krydser »Tromp«, 2 engelske destroyers, 2 hollandske fregatter samt et antal MTB, landsætningsfartøjer og motorbåde fra begge lande.

Øvelserne omfattede bombardements- og amfibieoperationer; de havde til formål at skaffe erfaringer med hensyn til »inter-service« og internationalt samarbejde samt at gennemprøve kommando- og forbindelsessystemer.

Initiativet til øvelserne blev taget af »Flag Officer Central Europe«, Viceadmiral R. Jaujard, og de blev ledet af C-in-C, »Netherlands Home Station«, Kontreadmiral C. W. M. Slot.

(Admiralty news summary, april 51) Th.

England.

Nybygninger.

Det nye hangarskib »Eagle« forlod Liverpool den 9. marts for at påbegynde prøveture på Clyde-floden.

Færdigbygningen af hangarskibet »Ark Royal« afpasses således, den nyeste udrustning, som er under udvikling, kan installeres.

(The navy, april 51) *Th.*

Eagle«s data er følgende:

Displacement 37.000 tons (Wash.)

Længde (max.) 263,5 m

Bredde (max.) 34,4 m

HK 167.000

Fart (max.) 32 kn.

Armering 16 stk. 11,4 cm ALK

48 stk. 40 mm RK

90 luftfartøjer.

(La Revue Maritime, april 51) *Th.*

»La Revue Maritime« angiver følgende status for en del af det engelske nybygningsprogram:

Typer	Søsat		Endnu på bedding	
	Navn	Tonnage	Navn	Tonnage
Hangarskibe .	Eagle	37.000	Hermes	18.000
	Ark Royal	37.000		
	Centaur	18.000		
	Albion	18.000		
	Bulwork	18.000		
	Majestic*)	14.000		
Krydsere	Blake	9.000	1	2.615
	Defence	9.000		
	Tiger	9.000		
Destroyers . .	7 x 2615 t	18.305		
	16 enheder	187.305	2 enheder	20.615

*) bestemt til den australske marine.

Der fremføres endvidere den formodning, at en planlagt bygning af yderligere 3 hangarskibe af 14.000 tons typen (»Powerful«, »Leviathan« og »Hercules«) er opgivet.

(Anm. Vedr. det engelske nybygningsprogram se desuden T.f.S. maj 1951).

(La Revue Maritime, april 51) *Th.*

Rusland.

Flådens størrelse og fordeling.

Ved udgangen af 1950 ansloges den russiske flådes størrelse og fordeling til de 4 farvandsområder — excl. hjælpeskibe, patruljefartøjer og minestrygere m. v. — at være som følger:

Typer	Øster-søen	Is-havet	Sorte-havet	Ost-asien	Totalt	Gen.sn.-alder
Slagskibe.....	1	—	2	—	3	30 år
Kystpanserskibe ..	1	—	—	—	1	
Krydsere.....	3	—	5	2	10	16 år
Destroyers	25	10	15	16	66	12 år
Ubåde	100	50	30	70	250	9 år

Det sandsynlige byggeprogram omfatter:

Typer	Antal	Tonnage	
		Pr. enhed	Ialt
Slagskibe.....	1	45.000	45.000
Hangarskibe.....	1	20.000	20.000
Krydsere.....	8	11—15.000	ca. 100.000
Destroyers	ca. 30	ca. 2.500	ca. 75.000
Ubåde	ca. 100	ca. 1.000	ca. 100.000

(La Revue Maritime, Special nr. dec. 50) *Th.*

Syd-Korea.

Skibserhvervelser.

Fregatterne »Rockford« og »Muskogee«, som af U. S. A. var udlånt til Rusland under krigen, er nu overgivet til den sydkoreanske marine og har fået navnene »Dumanhang« og »Apnokhang«.

(The Navy, marts 51) *Th.*

U. S. A.

Udrustninger.

Kommandoen er fornylig hejst i slagskibet »New Jersey« (45.000 ts).

Siden Koreakrigens udbrud den 25. juni 1950 er der blevet udstet følgende skibsmateriel:

- 2 hangarskibe (Essex-kl.)
- 3 eskorte hangarskibe
- 2 eskorte destroyers
- 13 minefartøjer
- 30 amfibiefartøjer
- 12 hjælpeskibe.

Der er iøvrigt beordret yderligere et større antal skibe og fartøjer udrustet inden 30. juni 1951. På dette tidspunkt påregnes U.S.A.s udrustede flådestyrker alt i alt at omfatte (Tallene i parentes angiver flådens totale antal enheder, som det var ult. 1950):

- 2 (17) slagskibe
- 20 (98) hangarskibe (heraf 12 (65) eskortehangarskibe)
- 15 (65) krydsere
- 200 (369) destroyers
- 75 (175) ubåde
- 118 mine- og patruljefartøjer
- 256 amfibiefartøjer og
- 255 hjælpefartøjer.

Den hertil hørende luftstyrke vil ialt omfatte 7335 luftfartøjer.

Til disse styrker behøves et personel på ca. 612.000 mand, medens der for tiden er 472.000 mand til tjeneste, hvoraf 52.000 officerer.

(Forskellige kilder, ult. 50) Th.

Forskelligt.

Minefaren til søs efter krigen.

Indtil medio februar 1950 er der siden krigens afslutning gået 131 skibe tabt som følge af minesprængninger. Til sammenligning kan anføres, at der indenfor et tilsvarende tidsrum efter første verdenskrig mistedes 137 skibe.

Ialt er 109 skibe over 500 tons i denne periode gået tabt eller beskadiget som følge af minesprængninger. Heraf fordeler størsteparten sig på 4 nationer som følger:

U.S.A.	37
England	28
Danmark	8
Norge	8

Med hensyn til skibe over 500 tons fordeler den overvejende del af minesprængningerne sig geografisk således:

Farvand	Totalforliste	Beskadigede
Middelhavet	18	14
Fjerne Østen.....	10	15
Ostersøen og danske farvande	7	9
Nordsøen	3	17
Franske kystfarvande	4	1
Kanalen	1	1
Engelske vestkystfarvande	1	1
Sortehavet	—	3

(Sveriges Flotta, sept. 50) Th.

Som følge af sekretærens pludselige død må det påregnes, at T. f. S. indtil videre vil udkomme med betydelige forsinkelser.

Red.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i maj.

- Evakuering. Retningslinier for. Ill. Bilag. 165 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Hertz, H. v.: Vink for subalterne Officerer ved Udførelsen af den daglige Tjeneste ombord. Ill. 80 s. Kbh. 1912. 8^o. H.
- Defence Regulations printed as in force on 10th December 1950. Index. 199 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Boye, Th.: De folkeretlige regler om nøitrales søfart i krigstid. Særtr. af Norsk Retstid. No. 62-63. 22 s. Kria. 1914. 8^o. H.
- Boye, Th.: En nøitral stats pligter i tilfælde af sjøkrig. Særtr. af Norsk Tidsskr. f. Sjøv. 19 s. Kria. 1912. 8^o. H.
- Norges Grundlov. Med Reg. og Henvisninger. 34 s. Kria. 1912. 8^o. H.
- Cook, E.: Englands Kamp for Freden. Forhandlinger ført mellem England og Tyskland 1898-1914 efter officielle Kilder. 32 s. Kbh. 1915. 8^o. H.
- Bøgholm, K.: Skal Danmark forsvares. 30 s. Kbh. 1938. 8^o. H.
- Convoys to North Russia, 1942. Suppl. to London Gazette. Kort. 15 s. Lond. 1950. 4^o. H.
- Isely, J. A. og Cowl, Ph. A.: The U. S. Marines and amphibious War. Its Theory, and its Practice in the Pacific. Ill. Kort. Henv. Index. 636 s. U.S.A. 1951. 8^o. H.
- Olafsen, T. K.: Sømilitære Korps 1750-1950. Ill. 444 s. Oslo u. å. (1951). 8^o. H.
- Dental technician 1 and chief dental technician. Study Guide for. Navy Train. Courses. Navpers 10678 A. 85 s. U.S.A. 1950. 8^o. H.
- Dental technician 2, Study Guide for. Nav. Train. Cours. Navpers 10677 A. 100 s. U.S.A. 1950. 8^o. H.
- Dentalman. Study Guide for. Nav. Train. Courses. Navpers 10675 A. Ill. 107 s. U.S.A. 1951, 8^o. H.
- Salomonsen F. og Gitz-Johansen: Grønlands Fugle. II. Ill. 189 s. Kbh. 1951. 4^o. H.
- Higgins, M.: War in Korea. Ill. 223 s. N. Y. 1951. 8^o. H.
- Acta Arctica. II & III. Ill. Kbh. 1944 & 1949. 4^o. H.
- Churchill, W. S.: Den anden Verdenskrig IV. Vendepunktet. I: Japan slaar til. II: Afrika befriet. Ill. Tillæg. Reg. 686 s. Kbh. 1951. 4^o. H.

- Lloyd, C.*: Demokratin och dess medtävlare. 229 s. Sthlm. 1950. 8^o. H.
- Sahlén, G.* og *Linnell, C-G.*: Motstånd mot stormakt. 212 s. Sthlm. 1950. 8^o. H.
- Fällande dom som friar. Dokument ur Finlands krigansvarlighetsprocess. Ill. 291 s. Sthlm. 1946. 8^o. H.
- Ramsay, H.*: I Kamp om Östersjöns Isar. Ill. Fartygsreg. Personreg. 415 s. Helsingf. 1947. 8^o. H.
- Bordeaux, H.*: Les derniers jours du Fort de Vaux (9/3-7/6 1916). Kort. 305 s. Paris 1916. 8^o. H.
- Danstrup, J.*: History of Denmark. 2. ed. Ill. Kort. Kongerække m. m. Kbh. 1949. 8^o. H.
- Marsh, J. H.*: Skeletternes Kyst. Ill. 157 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Brochmann, D.*: Streiflys over Sjøfronten. Skibsreg. 287 s. Oslo 1948. 8^o. H.
- Aukrust, O.* og *Bjerve, P. J.*: Hva Krigen kostet Norge. 330 s. Oslo 1945. 8^o. H.
- Swinburne, H. L.*: The Royal Navy. With some notes of the costume of the sailors of the past by *Charles N. Robinson*. Ill. Index. 378 s. Lond. 1907. 8^o. H.
- Lichtenberg, Honnens de*: Danske Orlogsfartøjer under Navnet ÆRØ. Art. i Ærøboen Nr. 4 og 5 1951. 4^o. H.
- Frank, W.* og *Meckel, H.*: Was war nun wirklich mit Prien? Ill. 63 s. Hamb. u. ä. (1950). 8^o. H.
- Schultz, J. H.*: Den danske marine 1814-1848. Orlogsfarten I-II. Udg. K. E. Ackermann. Ill. 680 s. Kbh. 1950. 4^o. H.
- Balchen, B. m. fl.*: Bernt Balchen og flygerne på Grønland. 194 s. Oslo 1946. 8^o. H.
- Rønne, F.*: Erobring i Antarktis. Historien om Ronne-ekspedisjonen. 1946-48. Ill. Kort. 190 s. Oslo 1950. 8^o. H.
- Kungl. Sjökrigsskolan 1867-1942. Red. A. Giron. I-II. Ill. Personreg. Eskildstuna 1942. 4^o. Sos.
- Salomonsen. Den nye. Ill. Kbh. 1949. 4^o. Sos.
- Die Wehrmacht. Ill. 320 s. Berl. 1941. 8^o. Sos.
- Annuaire della Accademia Navale. Ill. 258 s. Livorno 1950. 8^o. Sos.
- DIN. Taschenbuch 4. Werkstoffnormen, Stahl, Eisen, Nichteisen-Metalle. Ill. 271 s. Berl. 1949. 8^o. Sa.
- Lindmark, C.* og *Westin, B.*: Lärobok i Artilleri för kungl. Sjökrigsskolan. I-II. Ill. Sthlm. 1949. 4^o. Sa.
- Tompkins, C.* og *Wakelin, J.*: High-Speed Computing Devices. Ill. Index. 451 s. N. Y. 1950. 4^o. Sa.

Sveriges flåde i nærbillede.

Af soløjtnant K. Rodholm.

Den kendsgerning, at Sverige ikke er medlem af atlantpagten og altså ikke i forsvarsalliance med Danmark, berettiger os ikke til fuldkommen at overse, at denne ønskelige situation meget let kan opstå i en eventuel krig. Hvadenten dette bliver tilfældet, eller det lykkes Sverige at holde sig neutral, er det for at hindre skæbnesvangre forvekslinger nødvendigt, at vi er i stand til at identificere den svenske flådes skibe lige så vel som vore egne og fjendens. Kommer vi imidlertid ud for, at vore flådestyrker skal samarbejde med de svenske, er dette ikke tilstrækkeligt. I så fald må vort kendskab til disse enheder være udvidet til et kendskab til deres egenskaber og ydeevne i de forskellige situationer, som kan opstå.

Formålet med det følgende er derfor at give et indtryk af såvel den svenske flådes størrelse og effektivitet som de enkelte enheders værdi.

Grunden til den moderne svenske flåde blev lagt i februar 1940, da forsvarskommissionen besluttede at udskyde bygningen af de to i 1939 projekterede 8000 t kystpanserskibe på ubestemt tid og i stedet fremskynde bygningen af lette krydsere og jagere.

Årsagen til denne beslutning må ses på baggrund af flere forskellige omstændigheder. For det første var man klar over det vanskelige i at fremskaffe svære kanoner og svært panser så hurtigt, at disse panserskibe kunne yde noget bidrag til det svenske forsvar inden for overskuelig fremtid. For det andet har man

sikkert allerede på dette tidspunkt set de svage sider ved kystpanserskibe af den gamle type med ringe fart og ringe luftværnsartilleri. Endelig var Bofors allerede i færd med at konstruere moderne 15 cm kanoner til hollandske krydsere, og som følge heraf ville det ikke være særlig vanskeligt at fremskaffe den fornødne armering til lignende svenske enheder. Man regnede derfor med at kunne forcere bygningen af to lette krydsere, således at disse kunne indgå i det svenske søforsvar endnu inden krigens afslutning.

Når disse enheder engang var færdige, havde man til hensigt at dele flåden i en »anfallsstyrke« og en »stødsstyrke« ud fra den betragtning, at det ikke længere var forsvarligt at nøjes med de ret defensive kystpanserskibseskadrer. Det bedste forsvar er angreb og angreb så langt fra eget territorium som muligt, og hertil kræves lette og hurtige enheder. »Anfallsstyrken« skulle foreløbig bestå af 3 operationsgrupper, hver med 1 let krydser, 4 jagere og 6—8 søgænde motortorpedobåde, og disse meget effektive grupper skulle have til opgave sammen med to søgænde ubådsdivisioner at tilføje fjendens invasionsstyrker og forsyningstransporter så store tab som muligt, inden disse nåede næste forsvarslinie, »stødsstyrken«, sammensat af kystpanserskibe, kystjagere, kystubåde og motortorpedobåde m. m. Denne styrke skulle i samarbejde med kystbatterier og flyvestyrker rette næste slag mod fjenden, inden denne nåede det svenske territorium. Sverige havde altså allerede på dette tidspunkt fået øjnene op for, hvor bydende nødvendigt det er at skabe stor dybde i søforsvaret ved oprettelse af flere »forsvarslinier« for derved at give forsvaret den tilstrækkelige tid at arbejde i.

Denne storslåede plan nåede dog ikke at blive bragt til udførelse. De optimistiske betragtninger med hen-

syn til krydsernes byggetid holdt ikke stik, og ved krigens slutning var disse endnu langt fra færdige. Da de endelig indgik i flådens tal efter krigen, var panserskibene efterhånden blevet så forældede, at de måtte udgå af flådens linie.

Nogen erstatning for disse enheder kunne der ikke være tale om; bevillingerne blev skåret ned dels som følge af det mindre fredsbudget og dels til fordel for flyvevåbnet og hæren, hvilket forårsagede, at flåden, trods sine store projekter under krigen, efter denne har måttet kæmpe sig frem skridt for skridt og har haft meget vanskeligt ved opnå bevillinger til nybygninger og moderniseringer. Udviklingen har derfor ført med sig, at operationsgrupperne i stedet for at være et supplement til panserskibseskadrerne nærmere må betragtes som en erstatning for disse.

Flådens nuværende organisation.

Flådens skibsmateriel omfatter i dag følgende enheder, idet den svenske typebetegnelse er anvendt:

- 2 krydsere (*Tre Kronor*) 8000 t.
- 1 krydser (*Gotland*) 4750 t.
- 2 jagere (*Öland*) 1850 t.
- 4 jagere (nye by-kl.) 1150 t.
- 6 jagere (gamle by-kl.) 1140 t. (3 af disse nu ombygget).
- 1 jager (*Klas Horn*) 1140 t.
- 4 kystjagere (*Magne*) 700 t.
- 2 kystjagere (*Romulus*) 870 t.
- 2 ubådsjagere (*Ehrensköld*) 1080 t.
- 15 motortorpedobåde (T-både) 22—27 t.
- 9 ubåde (*Sjölejonet*) 580 t.
- 3 mineubåde (*Neptun*) 550 t.
- 3 mineubåde (*Delfinen*) 540 t.

- 9 ubåde (U-kl.) 370 t.
- 1 minekrydser (*Älvsnavben*) 4000 t.
- 1 minekrydser (*Claes Fleming*) 1735 t.
- 14 minestrygere (fyr-kl.) 400 t.
- 4 minestrygere (*Jägaren*) 290 t.
- 28 minestrygere (M-kl.) 50—70 t.
- 1 ubådsmoderskib (*Patricia*) 4950 t.
- samt ca. 35 andre hjælpe- og specialfartøjer.

I reserven står: 3 kystpanserskibe (*Sverige*-kl.) 7100 t.
og 1 skolekrydser (*Fylgia*) 4300 t.

Endvidere råder kystartilleriet over:

- 8 minelæggere (Mul) 95—190 t. samt
- 21 patruljebåde af forskellig størrelse.

De opgivne deplacementer er baseret på Marin-kalenderen.

Materiellet er i tilfælde af mobilisering fordelt mellem kystflåden og lokalforsvarsstyrkerne.

Kystflåden, som er den noget ulogiske betegnelse for den mere søgående og operative flådestyrke, omfatter i så tilfælde 3 operationsgrupper à 1 krydser og ca. 4 jagere samt to ubådsdivisioner med ialt 15 ubåde. Krydserne er de nye og ret moderne *Tre Kronor* og *Göta Lejon* samt den ældre, tidligere »flygplankrydsare» *Gotland*. Jagerbestanden omfatter to moderne enheder, *Öland* og *Uppland*, samt de 10 noget ældre og mindre enheder af by-klassen. Derimod savnes stadigvæk de søgående motortorpedobåde, som skulle indgå i grupperne i et antal af ialt 18—24. Der er på dette område en lang vej igen, idet prototypen til disse, en deplacementsbåd på ca. 140 t, først påregnes at være færdig i slutningen af 1951.*)

Operationsgrupperne er altså endnu ikke fuldstæn-

*) T 101 er færdig og begyndte i april 1951 sine prøveture.

dige, og deres effektivitet lider såvel under mangelen på disse både som på moderne søgående jagere, af hvilke dog yderligere to er under bygning.

Sverige råder desuden som nævnt over et ret anseeligt ubådsvåben, bestående af 15 ubåde af den mellemstore type, som er egnet til operationer over det meste af Østersøen øst for Bornholm. Af disse er så vidt vides endnu kun 3 moderniseret, d.v.s. gjort strømlinieformede og forsynet med schnorkel, men yderligere 3 er sikkert ved at undergå denne ombygning. 6 af bådene er indrettet til udlægning af forankrede miner.

De lokale forsvarsstyrker er delt mellem 3 marinedistrikter, hver med sin hovedbase og sit orlogsværft, nemlig vestkystens marinedistrikt (Göteborg), sydkystens marinedistrikt (Karlskrona) og østkystens marinedistrikt (Stockholm). Under disse distrikter hører desuden de forskellige lokalafdelinger af kystartilleriet samt marinens forskellige depoter. Under mobilisering etableres yderligere to marinedistrikter, nemlig Norrlands marinedistrikt med sæde i Hemsö og Gotlands marinedistrikt, som dog normalt ikke har tildelt nogen lokalstyrke af flåden.

Lokalforsvarsstyrkernes kraftigste enheder er de tre kystpanserskibe af *Sverige*-klassen, som, indtil de udgår, sammen med kystbatterierne skal give de lette enheder den fornødne artilleristøtte. Det egentlige kampmateriel omfatter desuden 6 mindre kystjagere, 15 motortorpedobåde af glidetypen, 9 mindre kystubåde samt sandsynligvis de to til ubådsjagere ombyggede torpedojagere.

Af disse lette enheder er de fleste af nyere dato, men udmærker sig for overfladefartøjernes vedkommende mere ved hurtighed end ved egentlig slagkraft. Dertil kommer, at antallet af enheder, når man tager

Sveriges lange kyststrækning i betragtning, synes at være ringe.

Ud over det nævnte materiel råder lokalforsvarsstyrkerne over to store mineskibe, i Sverige kaldt «min-kryssare», 18 mellemstore og 28 små minestrygere samt forskellige hjælpe- og specialfartøjer uden egentlig krigsmæssig betydning. Hertil kommer de under kystartilleriet henhørende 8 små minelæggere og 21 patruljebåde, såkaldte vedelbåde.

Under bygning er i øjeblikket følgende enheder:

- 2 jagere (*Holland*) 2400 t.
- 4 ubådsjagere à 600 t.
- 1 motortorpedobåd (T 101) 140 t.
- 10 motortorpedobåde (T32—41) 40 t.
- 3 ubåde (*Hajen*) 800 t.
- 2 minelæggere (M 12) 230 t.
- 6 minestrygere (M 51) 260 t. samt
- 2 patruljebåde à 125 t.

De to store jagere skal, når de er færdige (sandsynligvis ikke før slutningen af 1953), erstatte to af de små byjagere i en af operationsgrupperne og vil således forøge denne gruppes effektivitet betydeligt.

Motortorpedobåden på 140 t af displacementstypen er som nævnt en prototype for de til grupperne hørende søgænde motortorpedobåde, og vil, hvis forsøgene med den falder heldigt ud, blive efterfulgt af flere.

De tre ubåde er tænkt som erstatning for 3 ældre ubåde, som om et par år har tilendebragt den normale levetid på 18 år.

De øvrige under bygning værende enheder indgår i lokalforsvarsstyrkerne enten som supplement til eller erstatning for eksisterende fartøjer. Bygningen af de 4 ubådsjagere, som iøvrigt er de første svenske fartøjer, der bliver bygget med ubådsjagt som primær

opgave, viser, at svenskerne belært af krigens erfaringer har indset det nødvendige i at have specielle fartøjer til dette formål. Antallet vil dog endnu i lang tid være ret ringe.

De enkelte krigsskibstyper vil i det følgende blive gennemgået hver for sig, hvilket gerne skulle efterlade et indtryk af disse enheders egenskaber og krigsmæssige værdi. Det bør måske på forhånd pointeres, at dette ikke er tænkt som nogen detailleret og fuldkommen redegørelse; men kun som en grov skitse, hvor de tekniske enkeltheder, som kan have betydning for skibenes taktiske egenskaber, er fremhævet.

Lad det desuden straks være sagt, at ikke alle oplysninger i det følgende kan betragtes som absolutte fakta. Flere data er endnu ikke offentligt tilgængelige, og det er klart, at der ved brug af mere eller mindre uofficielle kilder meget let kan indsnige sig forskellige småfejl, som muligvis vil blive observeret af den læser, der har haft lejlighed til iagttagelser på vedkommende felt.

At der overhovedet ingen fotografier er gengivet skyldes, at disse findes i et stort antal i de forskellige flådekalendere, bl. a. den svenske »Marinkalender«, som er let tilgængelig. Derimod findes der for hver enkelt klasse en skitse, som viser detaillerne bedre end et fotografi.

Når der indledes med en beskrivelse af de gamle kystpanserskibe, er grunden hertil ikke, at disse enheder stadigvæk anses for at være de vigtigste i den svenske flåde, men ganske simpelt den, at lignende fremgangsmåde bliver benyttet af næsten alle flådekalendere verden over og må anses for at være den mest praktiske. Først i rækkefølgen efter disse gamle skibe kommer så grundelementet i Sveriges moderne flåde: de lette krydsere.

Kystpanserskibe.

Sidste kapitel i de svenske kystpanserskibes historie blev indledt i 1906, da den svenske marinestab stillede krav om betydelig hurtigere, kraftigere og mere sødygtige enheder til afløsning af den eksisterende panserskibstype, der var på ca. 3500 t. En lidt større enhed, Oscar II, på 4400 t, var lige indgået i flåden, men havde trods sit større displacement om trent samme egenskaber som de mindre panserskibe og var derfor ikke nogen tilfredsstillende løsning.

Efter forhandlinger i forsvarskommissionen i 1909*) blev man enige om bygningen af den nuværende *Sverige*-klasse, som med et displacement på 7000 t, en hovedarmering på 4-28,3 cm kanoner og en fart på 22½ knob stort set tilfredsstillede de krav, der var blevet stillet fra sagkyndig side. Man var i virkeligheden med konstruktionen af disse skibe kommet den ideelle panserskibstype meget nær, idet de med få undtagelser var hurtigere end de dengang eksisterende slagskibe og stærkere end de hurtigere krydsere. De farligste fjender var stormagternes slagkrydsere, som dog i tiden mellem de to krige kun fandtes i et beskedent antal, og *Sverige*-skibene kunne derfor med ret stor sikkerhed operere over store dele af Østersøen.

Klassen omfatter tre enheder, *Sverige* (søsat 1915, i tjeneste 1917), *Drottning Victoria* (1917 og 1921) og *Gustav V* (1918 og 1922) af hvilke på grund af

*) Meget langvarige forhandlinger og talrige forslag. Forslagene blev først forkastet af den svenske rigsdag. Der blev da sat en indsamling i gang — der indkom her ca. 18 mill. kr. — d.v.s. til 1¼ à 1½ panserskib (dengang kaldt F-båt). Stillet overfor denne kendsgerning og denne ofservillighed fra det svenske folks side vedtog man da at bygge først *Sverige* og derefter de to andre. En svensk bog »Klart skepp» omhandler udførligt hele denne historie. Samtidig indsamlede vi her i Danmark 1½ mill., som blev brugt til køb af ubåden 2den April.

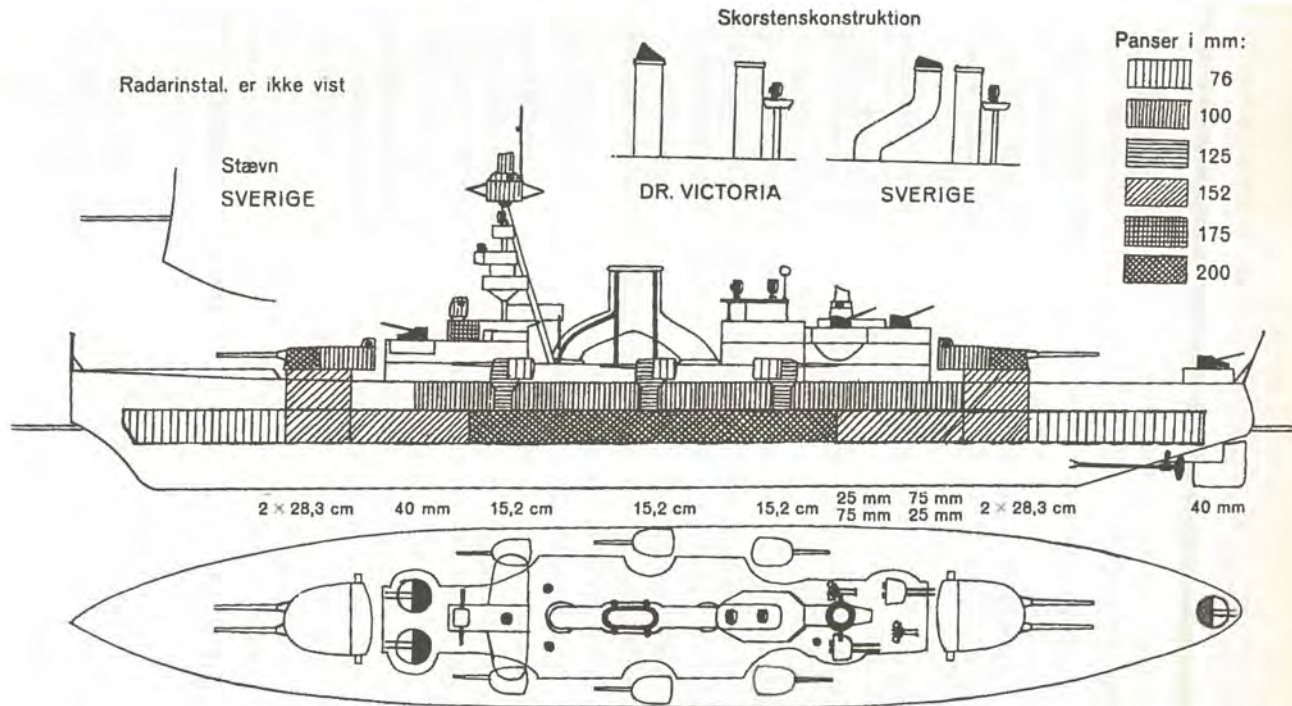


Fig. 1. GUSTAV V

forsinkelser under krigen kun *Sverige* nåede at yde en indsats i det svenske neutralitetsværn. Men hvad de ikke nåede i første verdenskrig, nåede de senere, idet disse skibe gennem næsten en menneskealder, helt op til 1947, har været den egentlige ryggrad i søforsvaret.

Skibene har gennem tiderne gennemgået en del ombygninger og moderniseringer, af hvilke den første i midten og slutningen af 20'erne som følge af en udbygning af brokonstruktionen og en ændring af skorstenskonstruktionen i forskellig retning for to af enhedernes vedkommende forårsagede, at de fik hver sit særprægede udseende. Ved denne og ved senere moderniseringer, som har stået på helt op til slutningen af anden verdenskrig, har skibene gradvis fået udbygget luftværnet og forbindelsetjenesten, dog ikke helt i takt med udviklingen.

Skibene adskiller sig i silhuet fra hinanden hovedsageligt på følgende punkter:

Skorstenene: *Gustav V* har een skorsten med stor trunk, *Dr. Victoria* to lige skorstene, den forreste med skorstenskappe og *Sverige* to skorstene, hvoraf den forreste for at bringe røgen bort fra mærset er bøjet i en vinkel agterud og opad. Det synes, som om man har prøvet sig frem for at finde den bedste konstruktion, men da den ikke senere er blevet standardiseret, betyder det, at man selv på stor afstand er i stand til at kende skibene fra hinanden.

Broen: *Gustav V* og *Sverige*, der er indrettet som flagskibe, har omkring trebensmasten en bro mere end *Dr. Victoria*, hvor der til gengæld findes en kraftig udvækst lige under mærset.

Agterste bro: *Gustav V* har på opbygningen lige agten for skorstenen en platform med to projektører, opstillet i diametralplanet. *Sverige* og *Dr. Victoria* har

kun een projektør i en rede, men til gengæld et drejeligt tårn med afstandsmåler agten for denne. Luftværnscentralsigtet er på *Gustaf V* betydeligt højere end på de to andre enheder.

Armering: *Sverige* og *Dr. Victoria* har i modsætning til *Gustav V* et 15 cm dobbelttårn i etage over forreste 28 cm tårn.

Stævnen er på *Gustav V* og *Dr. Victoria* lodret over vandlinien og derunder indadfaldende (isbryderstævn), mens *Sverige* som den ældste enhed har udfaldende stævn (vædderstævn).

Da det imidlertid vil kræve for megen plads at beskrive alle skibene i detaljer, er *Gustav V* valgt som studieobjekt, og kun, hvor *Sverige* og *Dr. Victoria* adskiller sig væsentlig fra denne, er dette nævnt.

Skibene er på 7100—7200 t standard og har dimensionerne 121×18,6×6,8 m.

Skroget har 4 dæk, af hvilke kun de to øverste, hoveddækket og trossdækket, som tillige er panserdæk, er gennemgående. I forskibet har den svagt hævede bak givet plads til endnu et dæk. I hele skibets længde findes dobbeltbund, oven på hvilken maskinanlægget og ammunitionsmagasinerne er anbragt. De øvrige dæk er i det meste af deres udstrækning indrettet til beboelse for skibets 550 mand store besætning, idet mandskabsbanjerne hovedsageligt er anbragt i forskibet og officerslukaerne i agterskibet med admiralsbeboelsen agterst.

Overbygningen agter bestod oprindelig kun af den nuværende underste etage, men efterhånden som skibet blev forsynet med mere materiel, i særdeleshed luftskyts, blev man, for at skaffe plads til det tilhørende personel, tvunget til at udbygge denne i højden.

Broen er bygget op om en svær trebensmast, som afsluttes foroven med et stort todelt mærs (hovedar-

tilleriets ildlederstation). Midt på masten findes tre broer eller platforme, af hvilken den øverste er standplads for to projektorer, den midterste signalbro, på hvis forkant er anbragt en mindre afstandsmåler til 15 cm batteriet og den nederste admiralsbro, indrettet til brug for chefen for kystflåden eller vedkommende eskadrechef. Lidt længere nede, tre etager over hoveddækket, findes manøvrebroen med det pansrede kommandotårn, hvorfra skibschefen normalt udsteder sine ordrer. Anbringelsen af eskadrechefen og skibschefen på hver sin bro over og under hinanden er typisk for de forskellige vertikale brokonstruktioner, som har præget blandt andet den svenske flådes større skibe lige til i dag (*Tre Kronor*). Disse synes dog ved sammenligning med de horisontale broer, som er mest anvendt i udlandets krydsertyper at være i besiddelse af flere mangler end fordele og er tilsyneladende endelig blevet forladt også i Sverige.

Lige agten for skorstenen findes en reservebro og et reservestyrerum, hvorover der er anbragt en platform med to 110 cm projektorer, som fjernbevæges fra broen.

I 1945 blev *Gustav V* udrustet med engelsk radar-materiel. Hvilke typer, det drejer sig om, vides ikke; men skal udstyret være i overensstemmelse med engelsk krigsstandard, kan følgende typer komme i betragtning: overfladevarselsradar tp. 268, muligvis den kombinerede overflade- og luftvarselsradar tp. 293, luftvarselsradar tp. 281b eller 291 samt den ældre artilleriradar mod sømål tp. 284. Da disse antagelser er noget usikre, skal der ikke her gives yderligere oplysninger om disse radarsæt.

Sverige og Dr. Victoria er stadig forsynede med en gammel svensk radar med matteantenne og stor bølgelængde af lignende konstruktion som de tyske skibs-

radare og som disse meget ufuldkommen (kan kun anvendes til en grov afstandsmåling og retningsbestemmelse).

Armering: Hovedarmeringen, bestående af 4-28,3 cm K.L/45 opstillet for og agter i to dobbelttårne, er meget anselig for et skib af denne størrelse. Ved anvendelse af så stort et kaliber (jvf. planerne om armering af *Niels Juel* med 2-30,5 cm kanoner), opnåede man, at *Sverige*-skibene blev en virkelig trusel for en hvilken som helst fjende, de havde chance for at møde. 28,3 cm kanonen, der er konstrueret i 1912, har følgende data: vægt 44,5 t, projektilvægt 305 kg, v_0 870 m/sek, ladetid 20 sek og praktisk skudhastighed 2 skud/min. Kanonerne er i tårnene adskilt ved et panserskod og hver for sig bevægelige i højden. Tårnene, der drives af elektromotorer, er pansrede med 200 mm i frontpladen, 100 mm i siden og 120 mm bagtil. Vægten af et dobbelttårn med tårnstamme og ophejsning må anslås til ca. 400 t.

Hovedarmeringens centralsigte er anbragt i øverste del af mærset, mens artillericentralen for både 28 og 15 cm skytset ved ombygningen i 20erne blev indrettet i de gamle torpedorum under panserdækket. Ildledelsesanlægget er i klasse med tilsvarende anlæg i de fleste ældre slagskibe, som fandtes ved krigsudbruddet. Der findes 4 store afstandsmålere med en basis på 6—8 m, en i den drejelige del af mærset, en på forkant af broen samt en i hvert 28 cm tårn, der tillige er forsynede med simple ildledelsesinstrumenter.

Den sekundære armerings 6-15,2 cm K.L/50 er af nærlig samme konstruktion som i det ældre panserskib *Oscar II*, men mærkeligt nok er den tilsyneladende fordelagtige opstilling med fire dobbelttårne i borde ændret til fordel for en opstilling i 6 enkelttårne. Op-

rindelig fandtes tillige et dobbelttårn foran broen, men dette blev i 1938 erstattet af nærluftværn. I *Dr. Victoria* og *Sverige* findes dette tårn stadig, idet man her i stedet fjernede det midterste enkelttårn i hver side. På denne måde beholdt man i disse to enheder en bredside på 4-15 cm kanoner imod kun 3 i *Gustav V*.

15 cm kanonen har følgende data: vægt 7,8 t, projektilvægt 45,5 kg, v_0 850 m/sek. Tårnene er pansrede med 125 mm i frontpladen og 75 mm øvrige steder.

For at give et indtryk af *Sverige*-skibenes store slagkraft i forhold til deres størrelse er bredsidevægten for hoved- og mellemarmeringen angivet for en række panser- og slagskibe:

<i>Sverige</i> (7100 t)	1400 kg
<i>Peder Skram</i> (3500 t)	422 kg
<i>Oscar II</i> (4400 t)	364 kg
<i>Admiral Graf Spee</i> (14000 t) ...	2100 kg
<i>Scharnhorst</i> (32000 t)	3150 kg

Som følge af kanonernes ældre konstruktion og de dermed følgende mangler, giver denne sammenligning ikke det rette forhold i slagkraft overfor de mere moderne enheder, men den viser trods alt, hvor stor en vægt der er lagt på artilleriet ved konstruktionen af disse skibe.

Luftværnet består af 4-75 mm AL K.L./50, 6-40 mm AK L/60 samt 6-25 mm AK L/64.75 mm batteriet blev påmonteret *Gustav V* i 1929, hvorved dette skib efter svenske oplysninger som første i verden blev udrustet med egentlig fjernluftværn. Man havde før haft luftværnskanoner af dette kaliber, men ikke med nogen form for centraliseret ildledning. Kanonerne er anbragt i to dobbeltaffutager forsynet med skjold og opstillet i diagonal på overbygningen agter med

det tilhørende centralsigte, som ligeledes er forsynet med panserskjold, i midten. Ildledelsesinstrumenteringen er anbragt i etagen under, og ildledelsen er baseret på det før krigen anvendte linære princip med indstilling af mere eller mindre gissede måldata. Side- og højderetning overføres til kanonerne pr. ordreviser, og temperingen foregår mekanisk ved kanonerne.

Kanonerne, der er håndbevægede, har følgende data: vægt 1,1 t, projektilvægt 6,5 kg, v_0 810 m/sek., maks. rækn. 14000 m, vægt af dobbeltaffutage 8,5 t. Ammunitionsbeholdningen er ca. 350 skud pr. kanon og skudhastigheden ca. 20 skud/min. Kanonerne ville stadigvæk være fuldt anvendelige, hvis bevægelsesmetoden og ildledelsesinstrumenteringen var mere tidsvarende. Ildledelsen virker imidlertid alt for langsom og unøjagtig til, at følgende skydning kan anvendes over for moderne luftfartøjer, og man er her henvist til en simpel form for spærreskydning, som i betragtning af kanonernes ringe antal ikke kan være effektiv.

For at bøde på det utilstrækkelige fjernluftværn samt det næsten fuldkomment manglende nærluftværn, blev forreste 15 cm tårn i 1938 fjernet fra *Gustav V* og erstattet af 4-40 mm Bofors kanoner i to dobbeltaffutager af helt ny konstruktion. Disse var mindst lige så revolutionerende som det i 1929 påmonterede luftværnsbatteri og var i besiddelse af følgende nye egenskaber:

a) Gyrostabilisering om en tredie akse anbragt lige over drejeskiven, hvorved tapaksehældningen blev ophævet ved krængninger indtil 20° .

b) Motordrevne i side og højde v. h. a. to elektromotorer, reguleret af håndhjul efter vejhastighedsprincippet.

c) Forsynet med fuldstændig ildledelsesinstruering af Hazemeyer konstruktion. Motorernes omdrejningshastigheder gav udtryk for målets vinkelhastighed, der sammen med en kontinuerlig afstandsbestemmelse, foretaget v. h. a. en afstandsmåler på forkant af affutagen, indgik i ildledelsesapparatet, som automatisk udregnede forspringsvinklerne i siden og højden. Var de rigtige data først beregnet, havde retterne kun at korrigere for målets akceleration og kursændring.

Affutagerne, der til beskyttelse mod granatsplinter er omgivet af et stort rundt til forkant åbent skjold, vejer 7 t (vægten af en almindelig 10,5 cm kanon er 5 t), hvortil kommer vægten af 4 t ammunition (ca. 2×1000 skud), således at hele systemet vejer 11 t. Skudhastigheden er 2×135 skud/min. og projektilvægten 0,9 kg.

På *Dr. Victoria* og *Sverige* blev tilsvarende to affutager anbragt i borde i stedet for det midterste 15 cm enkelttårn og fik herved større effektiv bestrygningsvinkel end i *Gustav V*. På alle tre skibe blev der senere anbragt en lignende affutage helt ude i agterstævnen, hvorved antallet af 40 mm kanoner blev de seks stk., som findes i dag.

Det lette nærluftværns 6-25 mm AK L/64 er anbragt i 3 hånddrevne dobbeltaffutager af meget forældet konstruktion med delt sigle og forsynet med den hos os velkendte Bofors regnedåse. Man vil i denne forbindelse erindre, at en lignende 20 mm dobbeltaffutage i den danske flåde allerede i 1941 blev erstattet af moderne enkeltaffutager. Det synes derfor mærkeligt, at denne forældede konstruktion stadig findes i et ret stort antal i den svenske flåde. Følgende data kan nævnes: Vægt af dobbeltaffutage 900 kg, projektil-

vægt 0,25 kg, v_0 850 m/sek., skudhast. 2×360 skud/min. Det bør bemærkes, at 25 mm projektilet vejer dobbelt så meget som 20 mm projektilet.

Beskyttelse. Den tunge armering og ret høje fart for et skib af denne størrelse har selvfølgelig til en vis grad kompromitteret beskyttelsesfaktoren. Panserbeskyttelsen er som følger, idet tallene er opgivet i mm: Vandlinie: 200/152/76, citadel: 100, dæk 40, barbetter: 152 (28 cm) og 125 (15 cm), kommandotårn: 175. Det vertikale pansers udstrækning er vist på fig. 1. Panserdækket, der er næstøverste dæk, strækker sig over så godt som hele skibets længde, men yder på grund af sin ringe tykkelse kun ringe beskyttelse mod luftbomber og lodrette granatnedslag.

Selv om pansertykkelsen visse steder er oppe på 200 mm, hvilket iøvrigt ikke er mere end i vor kun halvt så store panserskibe, er udstrækningen af det svære panser ret ringe samtidig med, at panseringsmåden er forældet. Dertil kommer, at panserets kvalitet selvfølgelig heller ikke er tidssvarende. Alt dette er mangler, som er meget bekostelige at råde bod på ved ombygninger, hvilket sikkert har været en af de væsentligste årsager til, at disse er blevet opgivet.

Maskineri: Maskinanlægget strækker sig over godt $\frac{1}{3}$ af skibets længde fra masten til agterkant af overbygningen og i højden fra dobbeltbunden op til panserdækket, som er nederste gennemgående dæk. Det omfatter 4 fyrpladser, 2 turbinerum, 2 kondensatorrum samt nogle rum med lysmaskiner m. m. Oprindeligt havde alle skibe 12 kulfyrede Yarrow kedler, men i *Gustav V* og *Dr. Victoria* blev 6 af disse senere erstattet af 2 oliefyrede Penhoët kedler og i *Sverige* blev samt-

lige kulfyrede erstattet af 4 oliefyrede. Denne forandring har foruden bedre økonomi og større aktionsradius muliggjort en væsentlig forbedring af den vandtætte inddeling midtskibs ved anbringelse af flere langskibs skodder.

De to turbinerum, der ligger side om side, indeholder hver et turbineaggregat på 11000 HK, og herfra fører to store spildedamprør gennem et vandtæt skod ind til de to kondensatorrum agten for maskinrummene. Turbinerne trækker to skruer gennem reduktionsgear. *Sverige* har 4 skruer, som bliver trukket direkte af 4 turbinemaskinerier anbragt to og to ved siden af hinanden.

Farten er opgivet til 22½ knob, men skibene har på prøveturene mellem krigene været oppe på 23½ knob. Dette var i tiden efter første verdenskrig en meget anselig fart for et kystpanserskib og en meget stor fordel, idet den gav skibene et betydelig offensivt præg, som vi herhjemme aldrig har kendt. Den betød endvidere en for skibene ret stor sikkerhed, idet de, i hvert fald i godt vejr, var i stand til at løbe fra de fleste udenlandske slagskibe.

I 30'erne blev dette forhold imidlertid ændret betydeligt med fremkomsten af de tyske lommeflagskibe og svære krydsere, som med et displacement på 14—15000 t, en svær armering og en udstraks beskyttelse løb en fart af henholdsvis 28 og 32 knob, og i dag, hvor skibene sandsynligvis ikke kan nå ret meget op over 20 knob, er deres værdi sunket betydeligt.

Brændstofbeholdningen består som følge af kedlernes forskellige konstruktion både af kul og olie (jvf. *Niels Juel*), nærmere betegnet 360 t kul og 273 t olie, hvilket ved en fart på 10 knob giver en aktionsradius

på 2100 sømil. *Sverige* har ingen kulbeholdning, men til gengæld 550 t olie.

Som følge af skibenes væsentlige mangler og de ret sparsomme økonomiske midler, man havde til rådighed efter krigen, har den svenske marineledelse, sikkert meget modvilligt, opgivet den radikale modernisering, som var foreslået fra visse sider. De er nu alle overgået til reserven og ligger oplagt ved forskellige værfter. Da de imidlertid stadig udgør en væsentlig bestanddel af den svenske flåde, er det uden tvivl meningen, at de skal anvendes i en given situation; men hertil kræves, at der til stadighed uddannes besætninger, hvilket, hvis skibene skal udrustes på normal måde, er meget bekosteligt. De har derfor i flere år ligget oplagt med kun det allernødvendigste mandskab til vedligeholdelse om bord, og først i år skal *Dr. Victoria* (efter uofficielle svenske oplysninger) udrustes som artilleriskoleskib og sejle med reduceret besætning.

Sverige-skibene kan alt i alt karakteriseres som enheder, der, udrustet med artillerimateriel af god kvalitet, er i besiddelse af betydelig slagkraft, men som følge af den høje alder og forskellige betydningsfulde og ret uhelbredelige mangler ikke fundet værdige til nogen gennemgribende modernisering. De har derfor ikke de tilstrækkelige tekniske hjælpemidler til at udnytte denne slagkraft fuldt ud i kamp med moderne enheder, og da de tilmed som følge af meget ufuldstændigt luftværn og forældede beskyttelsesmetoder er meget sårbare, er deres værdi som kampenheder efterhånden noget tvivlsom.

Efter de svenske beregninger, ifølge hvilke panserskibenes tjenestetid er sat til 24 år i linien og 12 år

i reserven, skal skibene stå i reserven i endnu ca. 5 år og vil i dette tidsrum repræsentere det tunge artilleri i lokalforsvarsstyrkerne. De kan imidlertid ikke længere betragtes som rygraden i den svenske flåde; det tunge panserskibsartilleri er blevet fortrængt fra førstepladsen af det moderne, hurtigskydende mellemstvære krydserartilleri.

(Fortsættes)

Om vejrtjeneste ombord.

Af orlogskaptajn M. Lorck.

Da vejrforudsigelse først og fremmest afhænger af en regelmæssig tilgang af observationer fra jordoverfladen og fra højereliggende luftlag fra et tilstrækkelig stort antal rapporterende stationer såvel på land som på søen, vil det forstås, at en svigten på dette punkt i et eller andet område vil kunne bidrage til at gøre vejrforudsigelsen brydsom og usikker.

Medens der ved internationale overenskomster er sikret vejrtjenesterne jorden over regelmæssige meldinger fra landjorden i rigeligt antal og fra særligt udpegede steder, er spørgsmålet et andet, når det drejer sig om de store havområder.

De eneste faste stationer er her vejrskibene, hvoraf der i det nordlige Atlanterhav kun findes ti. Skønt betydningen af disse stationer på ingen måde bør undervurderes, må det dog fastslås, at en vejranalyse over så stort et område i de allerfleste tilfælde vil være umulig alene på dette grundlag.

Udsendelse af regelmæssige vejrmeldinger fra de »udvalgte skibe« er derfor uundværlige for den internationale vejrtjeneste, i hvilken også visse af søværnets skibe deltager i den udstrækning, det i hvert enkelt tilfælde lader sig forene med tjenestens tarv.

For efterhånden ikke så få yngre søofficerers vedkommende er affattelse af observationstelegrammer så velkendt, at en omtale herom ville virke som en gen-

tagelse og derfor trætte. Derimod vil det muligvis kunne være til nytte for meteorologiofficeren at få en håndsregning i benyttelsen af håndbøger o. l., for på bedst mulig måde at være i stand til at indhente oplysninger om vejrforholdene ad de kanaler, der i al fald i fredstid til enhver tid står til rådighed for de søfarende.

Der må i denne forbindelse erindres om, at den tid, der i almindelighed står til meteorologiofficerens rådighed ombord, er knap, *hvorfor det naturligtvis i videst udstrækning gælder om at benytte sig af, hvad der allerede foreligger udarbejdet af de forskellige vejrljenester i land.* Dette bevirker, at man ombord må indrette sig anderledes for at nå frem til samme resultat, end hvis man ikke var så stærkt hæmmet af tidsfaktoren.

I den »meteorologikasse«, som kan rekvireres fra Flådestationen, findes bl. a. 5 bind af håndbogen »Synoptic Weather Messages«, der er udgivet af Organisation Météorologique Mondiale (OMM), og som for hvert enkelt binds vedkommende holdes à jour af OMM ved tilsendelse af supplementer.

Bindene virker ved første øjekast lidt »utilnærmelige«, fordi man straks møder så mange fremmedartede forkortelser og udtryk, men så snart man er klar over systemet, hvorefter bindene er redigeret og den nære forbindelse, der er mellem dem, volder det ikke længere nogen vanskelighed at benytte dem.

I fascicule I (Meteorological codes) findes de forskellige eksisterende vejrkoder i FM-systemet ordnet efter udsendelsernes placering og art, de enkelte koders opbygning samt symbolernes betydning og nærmere udformning.

Fascicule II (Index numbers of meteorological stations) er delt i 6 afsnit: Afrika, Asien, Sydamerika,

Nord- og Centralamerika, SW-Pacific og Europa, og indeholder som anført vejrstationernes navne, numre samt deres geogr. bredde, længde og højde.

Fascicule III (Meteorological transmissions) er ind delt i de tilsvarende afsnit (regions) og indeholder udsendelsernes art, ordnet efter verdensdel, land og station i alfabetisk orden, og giver de fornødne oplysninger om observations- og udsendelsesterminer, den transmitterende stations kaldesignaler, bølgelængder og kapaciteter.

Fascicule IV (Weather messages for shipping) part. A har samme underinddeling som fascicule III. Dette bind er særlig beregnet på udsendelser til brug for skibsfarten og påkalder derfor størst interesse ombord. Det har samme regioninddeling, men hver region indledes med to kort, der illustrerer henholdsvis udstrækningen af vejrudsigtsområderne på de omgivende have og de stationer, der indenfor den pågældende region udsender vejrmeldinger til skibsfarten. Europa findes omtalt i region VI. Desuden indeholder hver transmitterende station oplysning om, hvilket område dens udsendelser dækker. Betegnelsen »in clear« betyder, at udsendelsen foregår på engelsk. Hvis den foregår på et andet sprog, vedføjes i parentes dette sprog, hvorefter udsendelsen, når det udtrykkeligt bemærkes, gentages på engelsk. Siderne, der nemt udskiftes med nye fra de tilsendte supplementer (ringbind), betegnes forinden med f. eks. A-VI-5-1, hvor cifrene 5 og 1 er henholdsvis landets og sidens løbenummer. Dette er jo kun en detaille, men anføres her, da betegnelsen senere for nemheds skyld benyttes som henvisning.

Fascicule IV (Weather messages for shipping) part B, C, D, E og F er samlet i et bind. Part B: (Transmissions of ships weather observation messages to shore stations), giver regionsvis oplysninger om de

radiostationer på land, der modtager skibenes vejr-rapporter til videreekspedition til de forskellige meteorologiske tjenestesteder. Part C: (International regulations concerning ships' weather messages) giver bl. a. regler for de rapporterende skibes udrustning med instrumenter. Endvidere omtales udsendelse af storm-varsler samt de vejrkode, der udsendes til og modtages fra skibe m.m. Part D: List of meteorological liaison officers in ports of the world. Part E: Glossary of meteorological terms in English, French, Spanish and Russian. Sluttelig indeholder part. F: Forskelligt (Miscellaneous).

Som det vil ses, bliver det nærmest bindene I og IV part A, der bliver de kilder, der får størst betydning for meteorologiofficeren, for hvem det i overvejende grad bliver magtpåliggende at koncentrere sig om passende udsendelser i klar tekst fra stationer, der giver gode oplysninger om vejsituationen i form af oversigter og udsigter i det område, hvori skibet befinder sig, — og som supplement hertil i påkommende tilfælde — benyttelse af analyser for tegning af vejr-kort.

Analyser, som nærmere skal omtales senere, er baseret på fuldt udarbejdede vejrkort i land, og vil, anvendt til tegning af vejrkort ombord, kunne bidrage til en friere og mere underbygget vurdering af det lokale vejr som led i en større sammenhæng.

1. *Klartekstudsendelserne* danner hovedparten af samtlige udsendelser og benyttes overalt. De mindre lande har som regel kun udsendelser af denne art.

Da enkelte farvande ofte grænser op til flere lande, vil man kunne få vejrudsigter for det samme farvand flere steder fra, omend de ikke altid stammer fra samtidige observationer. At de ikke udsendes samtidigt

er jo kun en fordel. Således indeholder udsendelser fra København-Kalundborg-stationer kl. 0745, 1055 og 1610 GMT, fra Norddeich radio kl. 0810, 0910, 2010 og 2110 GMT, Karlsborg radio kl. 0848 og 2048 GMT og norsk Rikskringkastning kl. 0700, 1200, 1800 og 2100 GMT oplysninger om vejrforholdene i Skagerrak og Nordsøen. For Kattegat melder København-Kalundborg, Kiel og Karlsborg.

Det kan således i nogle tilfælde f. eks. i danske farvande anbefales at få oplysninger gennem flere stationer, da det selvsagt giver en mere alsidig bedømmelse af vejr situationen.

I engelske kystfarvande giver f. eks. B.B.C. kl. 0755, 1255 og 1755 GMT stormvarsler samt udsigter for 24 timer for et betydeligt søområde i klar tekst. (Se kort 3. og A-VI-11-1).

Fra Portishead udsendes den såkaldte »Atlantic Weather Bulletin« for den nordlige og østlige del af Atlanterhavet. Den består af 6 dele, hvoraf del 1, 2, 3, 5 og 6 transmitteres 2 gange daglig, nemlig kl. 0930 og 2130 GMT, medens del 4 kun udsendes kl. 1130 GMT. (A-VI-11-9).

Del 1: indeholder stormvarsler.

Del 2: indeholder oplysninger om vejr situationen i form af oversigter.

Del 3: udsender vejrudsigter for områderne: Biskaya, Finisterre og et firedelt område i det nordlige og østlige Atlanterhav mellem 35° — 65° n og 15° — 40° w, (NE, NW, SE og SW-sections). Disse udsigter baseres på observationer for henholdsvis kl. 0600 og 1800 GMT og gælder for 24 timer.

Del 4: er i kodeform (analyse). Observation: kl. 0600 GMT.

Del 5: fremkommer med et passende antal skibsvejr-rapporter og endelig

Del 6: indeholder vejrrapporter fra kyststationer.

»Atlantic Weather Bulletin« er, som ovenfor anført, således indrettet, at de vigtigste dele kommer først. Det omrids, der anvendes her, er nu anvendt af lande, der grænser op til andre oceaner, således at der er opnået en hensigtsmæssig ensartethed.

Denne udsendelse er velkendt af skibsfarten, ja, endog i så høj grad, at den tjener som mønster for udsendelser, når der undervises om sådanne på skoler i land.

2. *Analysér.* Som supplement til klartekstudsendelser tænkes anvendt analysér, som forudsætter legning af et vejrkort på grundlag af oplysninger i kodeform af trykfordeling, frontsystemer og vigtige isobar-grupper.

Analysér, af hvilke kun grundanalysér (overflade-analysér) skal omtales, er efter deres art enten:

- a. Analysér, illustrerende den nuværende vejr-situation (baranals).
- b. Analysér af vejr-situationen som den forventes at være på et senere tidspunkt (gyldighedstidspunkt), der for eng. stationer er 24 timer (prognoser eller prebaratics).

ad. a.: I bind IV (fascicule IV part. A.) findes som nævnt i »Atlantic Weather Bulletin« som part. 4. en analyse for det nordlige og østlige Atlanterhav efter kodeform FM. 62 (I. A. C. Fleet: Int. analysis code for marine use). Denne har følgende udseende: (se fascicule I under I-A-1-14 og I-A-1-39).

10001	33388	OYYG _c G _c	
	8P _t P _c PP	QL _a L _a L _o L _o	QL _a L _a L _o L _o
	66F _t F _j F _c	QL _a L _a L _o L _o	QL _a L _a L _o L _o
	44PPP	QL _a L _a L _o L _o	QL _a L _a L _o L _o

Som regel slutes her med sluttegnet 19191, men koden kan eventuelt fuldstændiggøres med:

55T_tT_tT_c (555PP) QL_aL_aL_oL_o QL_aL_aL_oL_o
 987W_sW_s QL_aL_aL_oL_o QL_aL_aL_oL_o., der omhandler tropiske former for trykssystemer og bemærkelsesværdige vejrfænomener. Gruppen 33388 erstattes oftest med 33300, 33311 eller 33312 og grupperne QL_aL_aL_oL_o skal da have formen L_aL_aL_oL_ok. Herved opnåes at kunne give bredde og længde på nærmeste halve grad.

De enkelte symboler findes i fascicule I under I-A-3, og om deres nærmere udformning oplyses under I-A-4-(1-54).

Symbolerne i FM. 62:

10001: betyder, at en analyse, som karakteriseret under a., følger.

0: Kendingsciffer for datotidsgrupper.

YY: Dato.

G_cG_c: Observationstermin.

8: Kendingsciffer for trykgrupper.

P_t: Type af trykssystem.

P_c: Trykssystemets karakter.

PP: Tryk ved havoverfladen i hele mb.

L_aL_a: Bredde i hele grader.

L_oL_o: Længde i hele grader.

k: angiver, om længden er østlig eller vestlig, og om der skal lægges en halv grad til bredde og længde.

66: Kendingsciffer for frontgrupper.

F_t: Type af front.

F_i: Intensitet af front.

F_c: Karakler af front.

44: Kendingscifre for isobargrupper.

PPP: Tryk i hele mb.

Q: Jordoktant.

Analysen udsendes af flere lande i Europa og omfatter som regel altid begge former herfor. Eksempelvis udsender England fra station: Whitehall overfladeanalyser kl. 0445 og 1645 GMT (A-VI-11-14).

Frankrig og Sverige sender også analyser, sidstnævnte fra station: Karlsborg radio og station: Stockholm météo. (A-VI-25-4 og A-VI-25-9).

Analysen fra station: Central forecasting office — Dunstable skal også nævnes, da de, skønt ikke specielt beregnet på skibsfarten, benyttes meget i land. (Se bind III-VI-12-7). Heri findes betegnelser som f. eks. ls, lt, hm, hb, col, cu, cb, wa og on, hvor l, h, col, c, w og o betyder henholdsvis lavt, højt, sadde, koldfront, varmfront og okklusion. Indeksbogstaverne er vedføjet for at følge udviklingen fra vejrkort til vejrkort. I eng. analyser udsendes isobarer for hver 4. mb.

Eksempel på en overfladeanalyse, udsendt af Stockholm météo den 19. juni 1951 kl. 0600 GMT. (A-VI-15-4). Se vejrkortet.

maxx smhi 190600 z =

analyse/s =

10001 33300 01906 =

81207 59238 =

81301 65031 =

81208 55180 =

81209 60220 =

85227 45155 =

85215 69145 =

85225 55410 =



Vejrkort. NB. Varmfronten w. f. Irland findes ikke anført i analysen.

66407 69161 66240 632x0 58193 56173 55180
 50262 47193 47160 47080 45050 40040
 37015 38075 =
 66400 60205 56186 52205 48305 =
 66100 62470 66372 67291 =
44005 65242 67281 70151 69030 65027 63000
 64060 67121 64191 65242 =
 44010 59120 61201 61240 63330 65383 73121
 69055 64075 60016 61051 59120 =
 44010 52193 55202 56173 54160 52193 =
 44020 38245 41255 48255 50x05 49156 50125
 52025 51020 52090 49123 47060 41000
 42086 36185 =
 44020 50300 56370 60450 54520 51410
 50300 =
 44010 56186 59156 62255 58358 56186 =
 19191 =
 +++ 1112 z +++

ma: mark-analyse. smhi: Sveriges meteorol. och hydrolog. inst.

analyse/s: analyse, sea level.

1. gruppe 2. linie: 8: kendingssiffer for trykgr.

1: lavtryk.

2: ringe forandring.

07: 1007 mb.

2. gruppe 2. linie: 59: 59° bredde.

23: 23° længde.

8: der skal lægges $\frac{1}{2}$ til bredde og længde, og længden er vestlig. o. s. v.

Talstørrelserne 8, 66 og 44 er understreget her, for at tydeliggøre afsnittene.

ad. b.: Prognoser har samme udsendelsesform som de almindelige analyser, dog er indledningen:

10001 333 x_1x_1 OYYG $_cG_c$ erstattet af:

65656 333 x_1x_1 OYYG $_cG_c$ OOOG $_pG_p$, hvor gruppen 65556 angiver, at en prognose følger og sidste gruppens 000 er kendingscifre for prognosegyldighedsgruppen og G_pG_p er det antal timer, der skal lægges til G_cG_c , for at få tidspunktet, hvortil prognosen refererer.

Telegramindledningen kan således få følgende form:

mfxx smhi 190300 z = (mf: mark forecast).

analyse/fs = (analyse forecast, sea level).

65556 33300 01903 00024 =

Herefter følger som ved forrige telegram tryk-front- og isobargrupper, markeret ved henholdsvis cifrene 8, 66 og 44.

Når vejrkortet er udfærdiget, fuldstændiggøres det ved at optrække varmfronter med rødt, koldfronter med blå og okklusioner med violet. Endvidere suppleres eventuelt isobarerne med mellemisobarer, så at de findes for hver 5. mb. I eksemplet er der ingen isobarer for 1015 og 1025 mb, hvorfor disse tegnes på fri hånd med deres sandsynlige forløb. (stiplet i kortet).

Den i land anvendte metode med tegning af vejrkort på basis af indprikning af et meget stort antal stationers vejrelementer må man, som tidligere nævnt, af praktiske grunde fravige ombord.

At man naturligvis ikke af skibsvejrkortet kan få de samme mange indtryk som af at se på et i land udarbejdet vejrkort er klart, men sammenholdt med modtagne klartekstudsendelser vil det ombord tegnede (ev. let skitserede) vejrkort kunne give meteorologiofficeren et godt rygstød.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i juni 1951.

- Hoffman, P.*: Peace can be Won. 158 s. Lond. 1951. 8^o. H.
Forsvaret. Nyordning af. 2. betænkning + bilag. Kbh. 1951. 8^o. H.
Galway, H.: Echo Sounding at Sea (British practice). Ill. 299 s.
Lond. 1951. 8^o. H.
Riis-Carstensen, E.: Fremsættelse af et dynamisk-topografisk Kort
over Ostgrønlandsstrømmen mellem 74^o og 79^o NBr. paa
Grundlag af hidtil gjorte Undersøgelser i disse Egne. Særtr.
Kort. 26 s. 8^o. H.
Jantzen, Johs.: Lærebog i Soret. 208 s. Kbh. 1908. 8^o. H.
Fabrikluftværn, Bomber og anden Ammunition. Kortfattet Beskri-
velse. Ill. 34 s. Kbh. 1944. 8^o. H.
Jacobsen, B.: Sjömansuniformen i olika mariner genom tiderna.
Ill. 48 s. Sthlm. 1946. 4^o. H.
Newfang, O.: World Federation — Fédération universelle. 117 s.
+ 120 s. N. Y. 1939. 8^o. H.
Munro, R.: Gauntlet to Overlord. The Story of the Canadian Army.
Ill. Kort. Toronto 1946. 8^o. H.
Navy Ordnance Activities. World War 1917—18. Ill. Index. 323 s.
Wash. 1920. 8^o. H.
Busch, F. O.: Die japanische Kriegsmarine. Ill. 199 s. Berl. 1942.
4^o. H.
Yates, R. F.: Rymdraketer och reaktionsflyg. Ill. 132 s. Lund 1949.
8^o. H.
Colvin, I.: Chief of Intelligence. 223 s. Lond. 1951. 8^o. H.
Tokaev, G. A.: Stalin means war, Index. 214 s. Lond. 1951. 8^o. H.
Marshall, J.: Royal Naval Biography of Peter Heywood (Mutiny
on the Bounty) Ill. 77 s. U.S.A. u. å. (first printed i Lond.
1825) 8^o. H.
Rogel, S. R.: A Dictionary of electrical terms. 432 s. Lond. 1947.
8^o. H.
Bacon, R. og *MacMurtrie, F. E.*: Modern Naval Strategy. Kort.
Diagr. Index. 208 s. Lond. 1940. 8^o. H.
The Naval Officer's Manual. Ill. Index. 333 s. U. S. A 1951. 8^o. H.
Handbok i Sjöfart. I. Red. C. A. Bergström m. fl. Ill. Indholdsfort.
718 s. Sthlm. 1951. 4^o. H.
-

Replik til Artiklen Standardisering.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Det er ikke uden Betænkelighed, at en afgaaet Søofficer griber Pennen for at replicere til Orlogskaptajn Schulze's Artikel; idet nogle vel vil mene, at Søværnet nu er inde i en Udvikling, som tidligere Søofficerer ikke kan have den rette forstaaende Indstilling over for.

Men de Problemer, der her er rejst, er af saa principiel Art, at det maa være tilladt en »forhenværende«, der med usvækket Interesse følger Marinens Udvikling, at tage til Orde, saa meget mere som vi fra vor Søkrigshistorie (bl. a. fra Hollændertiden i det 17. Aarhundrede) har visse Erfaringer at bygge paa.

Lad mig straks sige, at jeg meget vel forstaar og kan slutte mig til nogle af de Tanker, som Orlogskaptajnen fremsætter, men naar jeg alligevel føler Trang til Indsigelse, er det fordi hele Tendensen i Orlogskaptajnens Synspunkter forekommer mig ikke at burde staa uimodsgt.

Saaledes som jeg forstaar denne Tendens, er den kort udformet, at vor Marine maa forstaa sin kvalitative og kvantitative Uformuenhed til at være noget i sig selv, den bør i Organisation, Personelordning, Personeluddannelse, Materielanskaffelse og -anvendelse være et organiseret Led i et og alt afpasset efter og indpasset i en Atlantpagt-Enheds-Marine.

Denne Tankegang forekommer mig imidlertid hverken at baade os selv eller vore allierede bedst, fordi den hviler paa noget fundamentalt forkert.

Lad mig tage de af Orlogskaptajnen nævnte Kategorier i Rækkefølge.

1. *Organisation.* En Marines Organisation er et Led i hele Statens Organisationssystem. For at en Plante skal gro, maa den gro i den rette Jordbund. Ethvert Værn maa være bygget op i nøje Harmoni med det Samfunds Struktur, som det udgaar fra. Saa længe hvert Land har sine særlige organiske Styreformer — og det har de — saa længe maa hvert Lands Marine ogsaa være indføjet som et Led i disse. Saaledes er f. Eks. Overledelsesorganisationen (Kommando, Administration og teknisk Overledelse) i USA og United Kingdom indbyrdes forskellige, bl. a. fordi Statsorganisationssystemerne er det, og hver for sig er de væsensforskellige fra det danske Ministerialstyre. Hertil kommer, at Organisationsformerne maa afpasses efter Landenes Størrelse, Konfiguration, politiske System o. m. a. Vor Overledelsesorganisation maa derfor i første Række være et Led i vort Statsledelsessystem.

Fra Overledelsesorganisationen forplanter Organisationsformerne i Værnene sig videre nedefter, men alt maa stadigt være afpasset efter Landets øvrige Organisationsstruktur og efter Værnenes specielle Størrelse og Beskaffenhed.

Noget andet er, at der med Henblik paa Samvirket mellem Atlantpagtmagterne skabes særlige Organer, der sikrer det bedst mulige intime Samvirke imellem de forskellige Magters Værn og specielt deres Overledelser, men det ændrer ikke, at Organisationen først og fremmest maa opbygges efter de nationale Forhold og Systemer og det, at man paa lige Fod er allieret med Stormagter, nødvendiggør ikke, at man »standardiserer« sin Organisation efter Stormagtsmodel.

2. *Personelordning og Personeluddannelse.* Ogsaa disse maa være indpasset i Landets øvrige Personel-Orga-

nisationssystemer (Tjenestemandsoordninger m. m.) og nøje afvejes efter Folkets kulturelle Standpunkt, Skoleuddannelse og højere Undervisning; der er her Tale om Vekselvirke. Det er jo nu en almen anerkendt Maxime, at Folket og Værnene skal være en harmonisk Enhed; derfor maa Værnenes Personels Antagelse, Uddannelse og øvrige Led indgaa som naturlige, samhörige Begreber. Alt maa bygge paa Folkets særlige Præg, Karakteregenskaber og Livsindstilling. Man skal vel vogte sig for at indplante Systemer i vore Værn, som er Folkekarakteren fremmedartet og som virker kunstlet, det har man mange Gange maattet sande.

Hvert Lands Værn maa anvende sine Metoder for at skabe den rette Forsvarsvilje, Aand og Disciplin, alt afhængigt af Folkets Tænke- og Væremaade, kulturelle Udvikling og Anskuelser.

Selvfølgelig skal dermed ikke være sagt, at man ikke kan tilegne sig mangt og meget fra andre, men det meget vi kan lære, skal omsættes i dansk Aand og i dansk Form, og det kan kun vi selv.

Langt den overvejende Del af vort Folk er bestemt indstillet paa, at vi skal virke i Samarbejde med vore Allierede, men jeg tror tillige paa, at dette skal være paa frivilligt nationalt Grundlag, saaledes at — enten man er stor eller lille — hvert Land og hver Mand kan bevare sin Selvrespekt og Individualitet.

Hvad Marinens Personels Kvalitet og Betingelser for selvstændige Ydelser angaar, saa ser jeg ingen Grund til at nære Mindreværdskomplekser.

Vor Marine har — enten den har været stor eller lille — vidst at fostre mange betydelige Mænd, og det tvivler jeg ikke om, at den stadigt kan. Det har ingenlunde alene været Søofficerer, men ogsaa teknisk uddannet Personel og Mænd der er udgaaet fra vor fortrinlige gamle Underofficersstand. Der er Mænd af

internationalt Ry som Dahlerup — den østrigske Marines Organisator, W. Hovgaard, der ydede en betydelig Indsats ved Opbygningen af USA's Marine, Grønlandsforskere o. m. a.

Vor Nation har fra Tidernes Morgen haft Sømandsblod i sine Aarer, som giver vor Marine særlige Betingelser og som stadigt den Dag i Dag kommer vor Handelsmarine til Gode. Vi kan og skal stadig arbejde paa selv at skabe Personel af Kvalitet af dansk Støbning.

Jeg vender mig dernæst til *Materielanskaffelser og -anvendelse*. Jeg har Indtrykket af, at det navnlig er her, at Orlogskaptajnen føler, at Skoen trykker. Det er naturligvis rigtigt, at paa et Omraade som Vaabenfremstilling og med alt hvad dertil hører, er en lille Marine, der arbejder med smaa Midler, ikke mindst til Eksperimenter og Forsøg, stærkt handicappet, vi mangler de store Mariners langt større Resourcer og Krigserfaringer. Det er ogsaa rigtigt, at Orlogskaptajnen slaar til Lyd for, at vi ikke som tidligere søger at skabe en »Modelmarine« med mange forskellige Skibstyper, en Stormagtsflaade en miniature, ligesom for at vise, at vi ogsaa er med paa alle Omraader. Her vil Samvirket med større Flaader, der kan tilføre os det, vi ikke selv evner og som *maa* til, være af afgørende Betydning.

Men det forekommer mig for det første god Grund at nævne, at vi i *strategisk* Henseende, i Kraft af vor specielle Viden og Erfaringer, har langt de bedste Betingelser for selv at kunne afgøre, hvilke Skibstyper, der egner sig bedst til vore særlige strategiske Forhold, og til at være medbestemmende om hvorledes vor Flaade bedst kan løse sine Opgaver som fremskudt Styrke. Og hvad selve Materielopbygningen angaar, saa har bl. a. vort Orlogsværft hidtil vist sig at være i Stand til at løse de Opgaver, der stilles det.

Men ogsaa paa det vaabentekniske Omraade tillader jeg mig at mene, at vi stadig har Muligheder for at kunne præstere noget selvstændigt nyt og godt. For at holde mig til Orlogskaptajnens Speciale, saa mener jeg, at vi f. Eks. kan være enige om, at vort Søminevæsen i sin Tid selvstændigt udbyggede et efter vore Forhold fortrinligt kontrolleret Kabelminesystem, ligesom det lykkedes under meget vanskelige Forhold under sidste Verdenskrig at fremstille et meget godt Magnetstrygersystem. Hvad angaar Minesystemer, saa forekommer det mig — i Parantes bemærket — stadigt at være principielt rigtigt at raade over *forskellige* Minesystemer, fordi dette givetvis i høj Grad vanskeliggør fjendtlig Minestrygning; derfor kan visse forskellige Systemer naturligvis godt være »standardiserede«.

Ogsaa paa andre Omraader kan der nævnes Eksempler paa, at vort lille Militærvæsen har skabt gode Vaaben o. a. Lad mig nævne Madsens Rekylgevær, hvoraf hele den store Virksomhed »Dansk Industri-Syndikat« er opstaaet, eller Opfindelser som Bastrup-Mentz Brandrør og Clausens »Dybdemaaler«, men først og fremmest er det lærerigt generelt at tænke paa, at dansk Indsats i Motorskibsudviklingen eller F. L. Smidth's Cementindustri er nogle Eksempler paa, at det ikke alene er et Spørgsmaal om »stor eller lille«, men om Dygtighed, Opfindsomhed og Flid.

Det, der ligger mig paa Sinde, er kort sammenfattet at give Udtryk for, at vel er vort Land fattigt paa Resourcer og vort Søværn lille, og vel er vi et Led i Atlantpagtsystemet, men vi bør hævde, at vi i høj Grad bør være medbestemmende om, hvorledes vort Søværn bør udbygges for at løse sin Del af Opgaverne, og vi bør opbygge vort Søværn baade hvad angaar Organisation og Personelforhold først og fremmest i fuld Harmoni med vort Lands Samfundsstruktur og

med vort Folks kulturelle Særpræg, særlige Karakteregenskaber, aarhundredgamle Marinetraditioner og egne Erfaringer. Vi skal stadig stræbe efter at hævde selvstændigt Initiativ og bevare Viljen til og Troen paa, at vi selv kan yde noget nyt og godt til vort eget og til det fælles bedste. Dette forhindrer ikke, at vi vaagent, men ogsaa kritisk søger at lære af andre og at tilegne os det, som er godt og nyttigt for vore Forhold.

Det gælder først og fremmest om at give Søværnet Effektivitet og Kampkraft.

Men selv om Samvirket i Atlantpagten medfører Fællessystemer paa flere Omraader som paa Efterretnings- og Meddelelsesomraadet og til en vis Grad i taktisk Henseende, og selv om vi anvender samme Slags Vaaben som andre, saa bør dette ikke være ensbetydende med, at vor Marine skal »standardiseres« efter fremmed Mønster.

Lad os ikke glemme det gamle Rim:

»Foragte skal man just ej de smaa,
tit naa de, hvad ej de store formaa«.

Sveriges flåde i nærbillede.

Af søløjtnant K. Rodholm.

Gotland.

Krydsere.

(Fortsat).

Da den nuværende lette krydser *Gotland* i 1925 blev projekteret, var den først tænkt som et lille hangarskib med overbygget hangar og flyvedæk med katapulter. Til alt held for dens senere tjeneste i flåden blev dette hasarderede projekt opgivet, og *Gotland* fremkom i stedet som en såkaldt »flygplankryssare«, d.v.s. en mellemting mellem en krydser og et moderskib for søluftfartøjer.

Søsætningen fandt sted i 1933 og prøveturene og afleveringen til flåden i 1935. Det var da ikke mindre end 28 år siden, at den svenske flåde havde modtaget sin sidste krydser *Fylgia*.

Skibets hoveddata var da følgende: Standarddeplacement 4750 t, dimensioner 135 (overalt) 130 (vandlinien) $\times$ 15,4 $\times$ 5,3, fart 27,5 kn og armering 6-15,2 cm K, 4-75 mm ALK, et antal 25 mm AK samt 6-53,3 cm TR. På det høje agterdæk var der plads til 8 søluftfartøjer (yderligere 3 kunne opbevares i adskilt tilstand), som stående på hver sin katapultvogn på skinner kunne køres hen til en drejelig katapult, anbragt lige agten for agterste kanontårn.

I 1942 blev den svenske marineledelse, som følge af flyvevåbnets rivende udvikling og det vanskelige i inden for overskuelig fremtid at fremskaffe egnede luftfartøjer af tidssvarende type, betænkelig ved at lade

skibet fortsætte i dets daværende skikkelse, og takket være dets ret stærke krydserarmoring kunne man finde anvendelse for det også uden luftfartøjer; ved fjernelsen af disse blev det tillige muligt at forstærke det meget utilstrækkelige luftværn i betydelig grad. Det blev dog ved samme lejlighed pointeret, »at *Gotland's* tilpasning til de ændrede tekniske forudsætninger senere skulle tages op til overvejelse«.

Ombygningen, efter hvilken *Gotland* fik typebetegnelsen »kryssare«, var først helt tilendebragt sommeren 1944, hvorefter den under resten af krigen tjente som kadetskoleskib. Da det kun er skibets nuværende tilstand, der er af aktuel interesse, tager den følgende beskrivelse udelukkende hensyn til denne.

Gotland er let kendelig og burde ikke kunne forveksles med noget eksisterende krigsskib. Kanonopstillingen AY, broen med det høje slanke centralsigte omtrent til forkant, pælemasten med de to kraftige udvækster, de to næsten lige høje, lidt skrå skorstene samt det høje agterdæk med de mange luftværnsreder; alt dette er skyld i, at krydseren selv på stor afstand fremtræder som et meget særpræget silhuet.

Skibets skrog er indrettet med 4 dæk, hvoraf kun de to øverste er gennemgående. Hoveddækket, som kun er forsynet med ringe spring, er i $\frac{2}{3}$ af længden overbygget med et ekstra dæk, som fra agterkant af broen til agterste kanontårn kaldes baddæk og herfra i resten af længden ud til agterstævnen antiluftskytsdæk (det gamle luftfartøjsdæk).

Broen, som set fra siden synes ret afrundet, består af 5 etager + ildlederstation. Øverste bro er til forkant indrettet til brug for eskadrechefen og til agterkant standplads for to afstandsmalere, fire luftværnsudkigge m. m., næstøverste bro benyttes normalt af skibschefen, og underste bro (2. broetage) er navigationsbro til ka-

detterne, når skibet ca. hvert andet år benyttes som kadetskoleskib.

Masten, der er anbragt til agterkant af broen, er en pælemast, hvorpå der et lille stykke over centralsigtets højde er anbragt en projektorplatform med en 90 cm projektor og derover en bro til luftværnsofficeren og søudkiggen.

Skibet kan på lignende måde som fra forreste bro styres fra agterste bro, beliggende agten for agterste skorsten, og fra skibscentralen, som tillige anvendes som sikkerhedscentral. Den er anbragt i forskibet under panserdækket.

Den samlede krigsbesætning omfatter 542 mand, heraf 16 søofficerer, 2 maskiningeniører, 1 intendant, 2 læger, 34 linieunderofficerer samt et antal værnepligtige befalingsmænd. Det bør dog bemærkes, at disse tal er fra før radarens og den moderne kampinformations indtog.

I toppen af masten findes antennen til *Gotland's* eneste radarsæt, en type 293, som er installeret efter krigen. Denne radar, der er velkendt fra den danske flåde, benyttes som kombineret overflade- og luftvarselsradar samt til afstandsmåling for artilleriet. Derimod er der ikke installeret nogen radarmåludpegerinstrumentering, til hjælp for hvilken den benyttes i de engelske krydsere. I betragtning af, at der i engelske krydsere foruden denne radar findes en overfladevarselsradar, en luftvarselsradar foruden forskellige artilleriradars, er det klart, at *Gotland* på dette punkt langt fra er tidssvarende. Den er imidlertid i år til hovedeftersyn, og det er sandsynligt, at man vil benytte lejligheden til at råde bod på nogle af disse mangler.

Armering: Den gamle artilleriarmering står efter ombygningen urørt. Hovedarmeringens 6-15,2 cm K.L/50 er fordelt mellem 2 dobbeltårne og 2 kasematter, en

opstilling, som blev forladt af de større marinere efter første verdenskrig. Kasematopstillingen i *Gotland* er imidlertid dikteret af pladshensyn, idet luftfartøjsdækket oplog pladsen for et tredje dobbelttårn. Opstillingen var dog heldig i dette tilfælde, idet det hurtigt viste sig, at tårnkanonerne var meget spinkelt affuterede og skød som følge af vibrationer i løbet med en til tider uhyggelig stor spredning, hvorimod de solidt affuterede kasematkanoner skød med stor præcision.

Tårnene, der er elektrisk drevne, er pansrede med 51 mm panser i frontpladen og 29 mm i siden og bagtil. Kanonerne er normalt koblet sammen, men kan efter havari kobles fra hinanden og bevæges hver for sig i højden. I forreste tårn står kanonerne i samme rum, kun adskilt af ophejningsmekanismen, mens der midt i agterste tårn findes et langskibs skød, som bagtil støder op til et tværgående skød, der adskiller et afstandsmålerrum fra den øvrige del af tårnet.

Den 15,2 cm K.L/50 er konstrueret af Bofors i 1930 og har følgende data: Vægt 10,5 t, vægt af dobbelttårn ca 75 t, projektilvægt 46 kg, v_0 900 m/sek, elevationsfrihed $-10^\circ + 60^\circ$, max. rækning 25000 m og skudhastighed ca 5 skud/min. Kanonerne er forsynede med ogivale bundskruer og har fast ladestilling, som de efter hver skud automatisk indtager; de lades ved hjælp af mekaniske ansættlere og går derefter automatisk op i skudstilling. Dette system foranlediger, at skudhastigheden bliver mere afhængig af elevationen end normalt og er ikke blevet gentaget i nyere konstruktioner. Det synes iøvrigt mærkeligt, at Bofors, som allerede i mange år havde konstrueret 15 cm kanoner med kilemekanisme, her er gået tilbage til bundskruer med den derved reducerede skudhastighed. Det kan således nævnes, at Niels Juel's kanoner, der blev leveret af Bofors omkring 1920, kunne opnå en skudhastighed på 7 skud/min.

Ildlederstationen, der er delt i en stationær og en lrejelig del med centralsigte og afstandsmåler, er for at forbedre synsfeltet agterud anbragt omtrent til forkant af broen. Princippet i ildledelsen er det samme, som vi kender fra Niels Juel, men instrumenteringen er noget mindre fuldkommen. De ret unøjagtige gissede måldata, som man iøvrigt arbejdede med i langt de fleste anlæg før krigen, vil kunne kontrolleres og korrigeres ved hjælp af en artilleriradar, hvorved artilleriets præcision og dermed dets effektivitet øges betydeligt. En sådan findes endnu ikke i *Gotland*, men vil sandsynligvis blive installeret, og der kan her blive tale om den engelske artilleriradar type 274, som også anvendes i *Tre Kronor*-krydserne.

Som reserveildlederstation til 15 cm batteriet kan man anvende 75 mm batteriets centralsigte, som er anbragt lige agten for agterste skorsten, og som 2. reserve kan ilden ledes fra broen, hvor man benytter sig af tårnsigte. 15 cm centralsigtet kan endvidere kobles til luftværnsartillericentralen for 75 mm batteriet, hvorved man kan anvende 15 cm batteriet til afgivning af spærreild. Da sigtet ikke er stabiliseret, kan dette kun gøres i forholdsvis roligt vejr.

Gotland er til tider blevet klassificeret som luftværnskrydser, hvilket i virkeligheden savner tilstrækkelig baggrund. Hovedartilleriet kan ganske vist anvendes til spærreskydning mod luftmål, men dette er jo ikke noget ualmindeligt fænomen i udenlandske krydsere. Selv om 15 cm kanonerne i *Gotland* har større elevationsfrihed, end tilsvarende kanoner normalt har, bevirker kanonernes ringe bevægelses- og skudhastighed, at de er ganske uegnet til følgende skydning mod moderne luftfartøjer. *Gotland* kan derfor kun betegnes som let krydser, hvis hovedarmering i visse situationer er anvendelig mod luftmål.

Det egentlige fjernluftværn omfatter 4-75 mm ALK L/55 fordelt mellem to enkeltaffulager og en dobbeltaffutage, hvis opstilling er vist på fig. 2. Kanonerne er lidt længere end de tilsvarende i kystpanserskibene, men ellers af samme konstruktion. Det tilhørende centralsigte er anbragt lige agten for agterste skorsten, hvorfor synsfeltet bliver meget dårligt i forlig retning. Instrumenteringen er tilsyneladende mere fuldkommen end i *Sverige*-skibene, idet man her ved følgende skydning anvender et simpelt tachometrisk system, som dog på grund af de mange manuelle led er meget langsomtvirkende. Tempereringsapparaterne indstilles efter ordrevisere fra artillericentralen. Siglet er stabiliseret af en gyro, som kontrolleres af et stabiliseringssigte, og skuddataene bliver på vejen til kanonerne delvis rettet for skibets bevægelser v. h. a. en krængningskorrektør. Ved spærreskydning afgives 3-5 skud for hver afstand, og argumenterne udtages af en spærreskydningstabel.

Af afstandsmålere findes 2 stk. med 6 m basis, en i hovedildlederstationen og en i agterste kanontårn, til brug for hovedartilleriet, samt 2 stk. med 3 m basis, en i hver side af øverste bro, til brug for fjernluftværnet.

Af belysningsmidler findes foruden den på forkant af masten anbragte projektør yderligere en 90 cm projektør på hver side af agterste skorsten. Alle kan fjernbevæges fra såvel forreste som agterste bro.

Nærluftværnet består af 8-40 mm, 12-25 mm og 2-20 mm AK. Alle 40 mm'erne er opstillet på agterdækket som vist på fig. 2 og er fordelt mellem 3 gyrostabiliserede dobbeltaffulager opstillet i trekant og 1 håndstabiliseret dobbeltaffutage agten for disse. Alle 40 mm'ere blev pamonteret ved ombygningen i 1943

Radar tp. 293

Fig. 2. GOTLAND

De gyrostabiliserede affutager er af samme konstruktion som de tilsvarende i *Sverige*-skibene, men forbedrede på forskellige områder, idet de blandt andet er forsynede med stærkere motorer til målsøgning. I de ældre modeller anvendte man samme motorer til målsøgning som til målfølgning, og da disse kun tillod en vinkelhastighed på $11^\circ/\text{min.}$, tog det alt for lang tid at rette kanonerne mod målet, når dette angreb i en stor vinkel med kanonernes retning. Med de nye motorer blev målsøgningshastigheden omtrent tredoblet.

Til beskyttelse er affutagerne, i stedet for det store drejelige skjold, som findes på panserskibene, forsynede med et cylindrisk brystværn, på hvis inderside der er anbragt flere rækker patronholdere til forhåndsammunitionen; men da kanonerne af hensyn til beskyddning af motortorpedobaade er anbragt meget højt, yder disse brystværn kun ringe beskyttelse.

Den håndstabiliserede affutage er forsynet med to kanoner af samme model, som har været anvendt i den danske marine siden krigens begyndelse. Skudhastigheden er 2×120 skud/min. Stabiliseringen foretages af en mand, som ved hjælp af et håndhjul holder en på affutagen monteret kikkert rettet mod horisonten. Ildledelsesinstrumentet er den hos os velkendte Bofors regnedase, som ved indstilling af måldataene bevæger to reflekssigter. Dette apparat er ganske uegnet til at tage kampen op med moderne luftfartøjer.

De 12-25 mm AK er med undtagelse af to stk. i enkeltaffutage monteret i dobbeltaffutager af samme konstruktion, som anvendes i kystpanserskibene, og deres fordeling er vist på fig. 2. Af de 2-20 mm AK står en på bakken og en agten for Y-tårnet. De er opstillet i triaksiale affutager af nærlig samme konstruktion som de danske tilsvarende.

Ammunitionstilførselen til såvel fjern- som nærluftværnet foretages med elevatorer, men da disses kapa-

itet under kamp er utilstrækkelig, findes ret store beredskabsbeholdninger ved kanonerne, nemlig ca 75 skud pr. 75 mm kanon og ca 500 skud pr. kanon af de øvrige kalibre.

Man vil bemærke, at *Gotland* i lighed med mange andre svenske skibe er praktisk talt blottet for luftskyts foran og ved siden af broen og som følge deraf meget sårbar over for luftangreb forfra. Men selv i de mest gunstige retninger er luftværnets ydeevne for ringe, idet det hverken kvantitativt eller kvalitativt svarer til fordringerne. 8-40 mm kanoner*) regnes således ikke engang for at være tilstrækkelig til en mellemstor jager, og hertil kommer, at ildledelsen og bevægelses-hastigheden ved *Gotland's* kanoner efterhånden er sakket agterud i kapløbet med moderne luftfartøjer.

Torpedobevæbningen består af 2-53,3 cm tripleapparater opstillet i borde ud for agterste 15 cm tårn. Sigteapparaterne står i hver side af underste bro, og måldataene fås fra luftværnsildledelsesanlægget, eller, hvis det er optaget, fra plotterbordet eller ved gisning. Skydemetoden er baseret på princippet »kontinuerlig baksning«, men også fast baksning kan anvendes. Torpedobevæbningen er her kun at betragte som et chancevåben.

På *Gotland's* hoveddæk findes to sæt mineskiner til udlægning af selvvirkende miner, men disses kapacitet kendes ikke. Det bør bemærkes, at *Gotland* i modsætning til de nye krydsere ikke er udrustet med antiubådsvåben, men kun med et perifonanlæg, om hvilket der savnes yderligere oplysninger.

Beskyttelse: Oplysningerne om skibets beskyttelse er lidt varierende, men ved kritik af de forskellige kilder

*) Der er her tænkt på 40 mm kanoner af den sædvanlige type, som blev anvendt under krigen. De nye 40 mm'ere har en skudhastighed, der er dobbelt så stor som de ældre modelleres, og et mindre antal af disse kanoner har derfor samme virkning som et større antal af de ældre.

synes pansertykkelsen at være følgende (angivet i mm): vandlinie 29, dæk 25, kanontårne, kasematter og ammunitionsophejsning 51-29, skorstensoptræk 29-16, kommandotårn 51-29 og de vigtigste kommandoforbindelser 29. Af fig. 2, som viser det vertikale pansers udstrækning, ses, at vandliniepanseret, som strækker sig over ca. $\frac{2}{3}$ af skibets længde, er af meget uregelmæssig form og går langt ned under vandlinien.

Disse data er ikke imponerende, og må, selv om de er af omtrent samme størrelse som i de lidt nyere og større, nu udrangerede engelske 5200 t krydsere, anses for utilstrækkelige.

Den vandtætte inddeling er efter førkrigstidens målestok god. Skibet er således under vandlinien forsynet med to langskibs skodder i hver side, ligesom bunden er stærkt celleinddelt. Det kan endvidere nævnes, at antallet af talerør, som går gennem de vandtætte skodder, er meget ringe, samt at alle ledningsforbindelser, både dampledninger og elektriske ledninger er dobbelte, således at det ene sæt tjener som reserve.

Maskineri: *Gotland's* svageste side er uden tvivl farten, som er opgivet til 27,5 knob ved 38000 HK. Hovedmaskineriet er af sikkerhedsmæssige grunde delt mellem to fra hinanden adskilte anlæg, hvert bestående af en fyrplads med to Penhoët kedler og et maskinrum med et de Laval turbineagregat på omkring 19000 HK. De to maskinerier er anbragt agten for hinanden og forskudt i tværskibs retning. De trækker hver sin skrue gennem udveksling. Ved denne fordeling opnår man, at en enkelt træffer mellem to rum ikke kan sætte hele maskineriet ud af funktion; men man må til gengæld ofre mere plads ved denne fordeling, end hvis turbinerne var anbragt side om side. Maskinkraften er da også uforholdsmæssig ringe for en krydser

af denne størrelse. Til sammenligning kan nævnes, at maskineriet i de før omtalte engelske 5200 t krydsere udviklede 56000 HK ved en fart på 32 knob.

Der er heller ingen tvivl om, at netop dette problem i sin tid har voldt de svenske konstruktører store vanskeligheder, idet de faktisk blev stillet overfor en opgave, som var umulig at løse tilfredsstillende. Under trykket af økonomernes sparsomme bevillinger, som satte en uoverskridelig grænse for krydserens størrelse, og de talrige krav, som blev stillet fra sagkyndig side, fremkom denne mærkelige blanding af en krydser og et flyvemoderskib. Det er klart, at ingen af kravene blev tilfredsstillet, og *Gotland* er således et typisk eksempel på den skibsbygningsmåde, som gennem mange år har hæmmet de mindre marinere. Som nævnt i indledningen kan man dog sikkert være tilfreds med, at den ikke blev bygget som et miniaturehangarskib; i så fald ville den være værdiløs i dag; men det havde på den anden side være ønskeligt, om man havde koncentreret sig om den ene opgave: at bygge en let krydser.

Officielt står *Gotland* som flagskib i den ene operationsgruppe. Den har imidlertid her fået en opgave, som den ikke er i stand til at løse tilfredsstillende; men da man fra de bevilgende instansers side normalt ikke tager hensyn til et skibs duelighed, men kun til dets alder, og da denne for en svensk krydser er sat til 24 år i linien, er der lange udsigter, før den eftertragtede erstatning kan ventes.

Gotland fungerer i fredstid som kadetskib, hvilket står i bedre forhold til dens beskedne evner i krigsmæssig henseende, og den har på skift med den gamle krydser *Fylgia* vist det svenske flag over store dele af jordkloden.

Som nævnt er den i år lagt op til hovedeftersyn og

vil sandsynligvis ved samme lejlighed blive moderniseret på forskellige områder.

Tre Kronor og Göta Lejon.

Som tidligere nævnt blev disse krydsere projekteret i 1940 som et led i de almindelige forsvarsbestræbelser. Man blev imidlertid her stillet over for en opgave, som var betydelig vanskeligere at løse end på forhånd ventet. Især voldte det meget besvær at tilvejebringe den tilstrækkelige langskibs styrke; man havde ganske vist erfaringerne fra *Gotland* at bygge på, men i modsætning til dette skib, som med en længde og bredde på 135 og 15½ m ikke havde nogen egentlig krydserform, var *Tre Kronor* med sit lange, slanke skrog på 180×16½ m en udpræget repræsentant for krydser-typen. En overgang så det endog ud til, at arbejdet skulle gå helt i stå, men takket være en enkelt ingeniørs strålende indsats, blev problemet omsider løst.

Svenskernes optimistiske forventninger med hensyn til hurtigt at få disse skibe i tjeneste blev derfor noget af en skuffelse, idet konstruktionen først i 1943 var så vidt fremskreden, at kølen kunne lægges. I slutningen af 1944 blev *Tre Kronor* søsat, og i slutningen af 1945 fulgte *Göta Lejon* efter. Nu, da krigen var forbi, gjaldt det om at udnytte de erfaringer, som allerede på dette tidspunkt var tilgængelige, hvilket medførte mindre ændringer, i særdeleshed ved installering af moderne radar- og radiomateriel samt forskellige andre hjælpemidler for kampinformationstjenesten. Dette gav sig i det ydre udslag i monteringen af to svære træbensmaster i stedet for de projekterede spinkle, skrånede master. I slutningen af 1946 stod *Tre Kronor* endelig ud på sin første prøvetur, og næste forår fulgte *Göta Lejon* efter.

Krydsernes endelige udformning vakte dog ikke stor

tilfredshed blandt sagkundskaben. I særdeleshed så man med misfornøjelse på den høje, vertikale brokonstruktion, og allerede i 1950 påbegyndtes en ombygning af *Göta Lejon*, som blev fuldført foråret 1951. Imidlertid foreligger der endnu for få oplysninger til en indgående beskrivelse af de ændringer, der er foretaget, hvorfor de følgende bemærkninger for broens og nærluftværnets vedkommende vil være at hense til *Tre Kronor*, idet der dog er foretaget små sidespring til *Göta Lejon*.

Skibene har et standarddeplacement på 7500 t og er således de største enheder, den svenske flåde nogensinde har rådet over. Det af Marinkalenderen opgivne deplacement på 8000 t er sandsynligvis konstruktionsdeplacementet og giver ikke det rigtige grundlag for sammenligning med andre enheder. Det mest imponerende ved sammenligning med de ældre svenske enheder er krydsernes store dimensioner, idet de med en længde på 180 m (o. a.) og 174 m (vl) er ca 1½ gang så lange som de gamle panserskibe. Dybgangen til konstruktionsvandlinien er 5,7 m og det tør antages at den største dybgang ligger tæt ved 6,5 m. Bredten er som nævnt 16,5 m i konstruktionsvandlinien.

Fjernkenderens vigtigste holdepunkter er følgende: Den lange, ret høje bak, som strækker sig over $\frac{2}{3}$ af skibets længde. Den høje, til forkant omtrent lodrette og til agterkant skrånende brokonstruktion med et meget kraftigt centralsigte i toppen. De to meget skrå skorstene med hver sin kraftige trebensmast anbragt til forkant samt kanonopstillingen med et tårn for og to agter i etageopstilling på hvert sit dæk. Silhuetten er i det hele taget meget særpræget, og der findes kun en forvekslingsmulighed, som desværre tit bliver benyttet, og det er den russiske *Kirov*-klasse. Selv mellem disse skibe er der imidlertid så store forskelle, at

en forveksling ikke burde være mulig, blot man kan skelne omridsene af skibene. *Kirov*-krydserne adskiller sig fra *Tre Kronor* hovedsageligt på følgende punkter: Kortere bak. Betydelig større afstand mellem skorstenene. Agterste mast anbragt agten for agterste skorsten i stedet for foran og vendt om, således at de to skrå støtteben viser forefter, hvis disse overhovedet findes. Endelig er hovedarmeringen delt mellem to tripletårne for og kun et agter.

Göta Lejon adskiller sig efter ombygningen fra *Tre Kronor* hovedsageligt ved den lange horizontale bro, som strækker sig fra agterkant af forreste kanontårn til forreste skorsten. Omtrent midt på broen i længderetningen står centralsigtet på en ret høj sokkel.

Krydsernes lange, slanke skrog er indrettet med 5 dæk, af hvilke de to øverste, hoveddækket og trossdækket, er gennemgående. Hertil kommer bakdækket eller baddækket, som strækker sig over ca. $\frac{2}{3}$ af skibenes længde.

Krigsbesætningen var oprindelig beregnet til 38 officerer, 76 underofficerer og 503 menige, men som følge af den udvidede kampinformationstjeneste er antallet uden tvivl forøget. Beboelsen er ifølge »Tidsskrift i Sjöväsendet« bedre end i de fleste udenlandske skibe. Der findes således 19 banjer, heraf 3 til maskinbesætningen, som er spredt over størstedelen af skroget. Beboelsen er fordelt mellem 1020 m² til mandskabet, 780 m² til officererne og underofficererne samt 120 m² til chefen for kystflåden med stab. Officerslukakerne beboes af 1-3 mand og underofficerslukakerne af 1-4 mand. Der er endvidere sørget for, at besætningen har den kortest mulige vej fra banjerne til klartskibsposterne, hvilket selvfølgelig er af stor betydning for beredskabet.

Brokonstruktion: Broen, der er af den for krydsere

ret unormale vertikale konstruktion, synes ret høj og kort; men ved nærmere betragtninger opdager man, at den ikke består af mere end 5 etager plus ildlederstation, hvilket også er tilfældet i næsten alle engelske og amerikanske krydsere. Nogle af etagerne er imidlertid meget høje, og dertil kommer, at ildlederstationen er usædvanlig stor.

Øverste bro tjener som luftværnsbro, i hvis midte luftværnscentralen er anbragt under ildlederstationen. I borde findes standpladser for 4 luftudkigge med hver sit pejleinstrument, som hver for sig synes at have et ret godt synsfelt, hvilket derimod ikke er tilfældet for luftværnsofficeren, der ikke fra noget sted på broen kan få ordentlig oversigt over luftsituationen.

En etage længere nede ligger admiralsbroen til brug enten for chefen for kystflåden eller vedkommende eskadrechef. Lidt tilbagetrukket på broen ligger et lukket kommandorum og til agterkant i dette et plotterum.

Broen under er den egentlige kommandobro eller chefsbro, hvorfra skibet manøvreres. Til forkant på denne findes styrehuset med et rat for elektrisk styring og til agterkant endnu et plotterum.

Man vil bemærke, at både eskadrechefen og skibschefen har meget dårlige muligheder for at overse lufrummet, hvilket i hvert fald for skibschefens vedkommende må være meget generende. Da tendensen går mere og mere i retning af, at eskadrechefen med stab opholder sig i kampinformationscentralen, ville det være naturligt at lade skibschefens bro få prioritet på god beliggenhed og så eventuelt lade eskadrechefen benytte samme bro under situationer, hvor han ønsker at opholde sig på broen. Dette er tilfældet i de horizontale brokonstruktioner, som findes på engelske krydsere samt på *Göta Lejon's* nye bro.

Af yderligere ulemper ved *Tre Kronor's* bro kan nævnes de mange luftvirkler, som dannes, hvor den vertikale flade brydes af udvækster og indskæringer samt de udmærkede radarreflektioner, som den høje, meget uregelmæssige konstruktion giver. Alt dette har medført, at den svenske marine, allerede 3-4 år efter at krydserne var færdige, besluttede sig til at rive den gamle bro ned og opbygge en ny efter moderne principper.

Dette er nu sket på *Göta Lejon*, og herved er silhuetten af de to krydsere blevet noget forskellig. For at få plads til den lange bro har det været nødvendigt at fjerne forreste 40-mm rede og at anbringe forreste trebensmast på den agterste del af broen. Broen er åben, muligvis med et halvtag som på de danske torpedobåde, og dens konstruktion letter arbejdet betydeligt for personalet, idet der er meget bedre synsfelt og bedre mulighed for snæver forbindelse mellem de enkelte instanser end på den gamle bro. Dens indretning kendes ikke, men det er sandsynligt, at den er meget engelskpræget i det indre som i det ydre. Som reserve på begge krydserne kan styringen foretages fra skibscentralen, beliggende under panserdækket, samt fra en reservebro med styrehus under agterste centralsigte.

Kampinformationstjenesten: Under chefsbroen, i anden etage over bakdækket, ligger et af de 4 radiorum, som for at nedsætte risikomomentet, er fordelt over skibet såvel under som over panserdækket. Radioudstyrets kvalitet og omfang er ikke kendt, men det antages at være af samme art som i de engelske krydsere, da kampinformationstjenesten bliver mere og mere engelskpræget.

I hovedplotterrummet eller kampinformationscentralen, som er anbragt nede i skroget, føres både oversigtsplot og lokale sø- og luftplot. Materiellet er også

r engelsk og omfatter blandt andet automatiske otterborde af samme type, som anvendes herhjemme. At den i vore skibe hidtil ukendte perspexplade, vorpå luftsituationen påføres med omvendt skrift fra agsiden. Foruden disse plot findes de før nævnte broplot til brug for de respektive chefer.

Oplysninger til plottene fås dels gennem skibets radiorum fra andre skibe og landstationer, dels fra krydserens egne radarinstallationer, som ligeledes er af engelsk konstruktion og omfatter følgende typer:

Måludpegningsradar type 293, hvis antenne er anbragt på toppen af agterste mast. Denne radar, som herhjemme anvendes som kombineret overflade- og luftvarselsradar, sender på 10 cm bølgelængde, har en pejlingsnøjagtighed på $1-5^\circ$ afhængig af forholdene og en normalrækning (antennenhøjde ca. 30 m) mod en krydser på ca. 25000 m.

Overfladevarselsradar type 277, hvis paraboliske antenne er anbragt på en platform under 293'eren. Radaren blev oprindeligt anvendt til bestemmelse af højdevinkler til luftfartøjer og stod i den anledning i snæver forbindelse med en luftvarselsradar. Ved at stabilisere antennen, således at den sender en koncentreret stråle mod horisonten, har man fået den til at fungere som en udmærket overfladevarselsradar.

Luftvarselsradar type 291 med antennen anbragt øverst på forreste mast. Denne radar, som vi kender fra vore ubåde, anvendes i engelske skibe af destroyerstørrelse, men ikke i krydsere, hvor man i stedet benytter den mere effektive type 281 b. Det synes derfor mærkeligt, at denne radar, hvis mest værdifulde egenskab er, at den er let, har vundet indpas i de svenske krydsere, hvor vægten ikke er af afgørende betydning på dette punkt.

Navigationsradar (overfladevarslingsradar) type 268,

hvis antenne er anbragt på afsatsen af forreste mast er ligeledes kendt fra vore mindre skibe. Den regnes ikke mere for at være fuldt moderne, men findes dog stadig i en del engelske enheder.

To artilleriradars, som bliver beskrevet under artilleriet. Radarantennernes anbringelse er endvidere angivet på fig. 3.

Til to af radarsættene findes I.I.F.-interrogators af typen 242 og 243, som er anbragt i nærheden af og drejes sammen med antennerne. På de to master findes desuden flere VHF og UHF antenner og pejlere.

Det bemærkes, at selv om radarudstyret er af engelsk krydser-standard, er antennernes placering ikke den samme som i engelske krydsere. Det kan muligvis skyldes, at det her drejer sig om en prøveanbringelse, som vil blive ændret, hvis den ikke falder heldigt ud.

Armering: *Tre Kronor's* ret sjældne kanonfordeling AXY, som tillige var anvendt i de tyske lette krydsere, har givet anledning til flere forklaringer. Man kan roligt se bort fra den mulighed, at den er foretaget ud fra ønsket om at opnå en kraftig ild under retræte. Da disse krydsere er bygget til udpræget offensive formål, ville den mest fordelagtige opstilling uden tvivl være ABY, men denne giver større topvægt, kræver mere udstrakt beskyttelse af ammunitionstilførselen og er vanskeligere rent konstruktionsmæssig set.

Tre Kronor har i modsætning til de fleste krydsere ingen mellemarmering, men kun hovedarmering og nærluftværn, idet hovedarmeringen som i enkelte udenlandske krydsere tillige er fjernluftværn. Kanonerne, 7-15,2 cm PK L/50, der oprindeligt var konstrueret til de nye hollandske krydsere, men som efter Hollands besættelse i stedet blev anvendt her, er de første af sin art, idet de er forsynede med automatiske ophejnings- og lademekanismer samt automatisk aflyring. De er

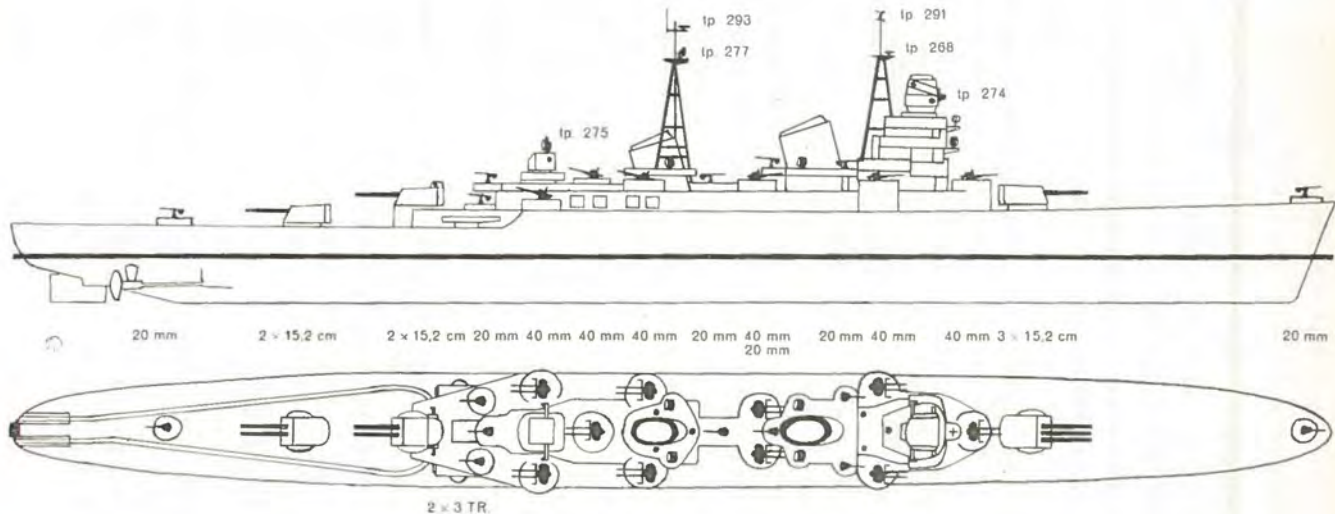


Fig. 3. TRE KRONOR

fordelt mellem et tripletårn for og to dobbeltårne agter og har følgende data: Maks. skudhastighed 15 skud/min., V_0 900 m/sek., elevationsfrihed $\div 10^\circ + 60^\circ$, maks. rækkevidde 26000 m, projektilvægt 46 kg, vægt af tripletårn med tårnstamme og ophejsningsmekanisme ca. 140 t og vægt af dobbeltårn ca. 100 t.

Ammunitionen er delt i magasinerne, men bliver inden indføringen i ophejsningen sammensat til enhedspatroner. Dette bliver udført af personel, hvilket forårsager, at systemet her har en flaskehals og ikke kan opnå den skudhastighed, som den automatiske mekanisme er konstrueret til. Skudhastigheden gennem længere tidsrum ligger således »kun« på 11 skud/min., mens kanonerne teoretiske skudhastighed er 15 skud/min. Den automatiske funktionering foregår ved hydraulik og svigter denne, kan hele systemet betjenes med håndkraft, hvorved skudhastigheden nedsættes til 5 skud/min. Ødelægges selve den sårbare ophejsningsmekanisme, må ammunitionstilførselen ske med primitive midler, og i så fald regner man ikke med at kunne skyde stort mere end 1 skud/min. Dog synes den automatiske mekanisme at være meget driftsikker, idet det oplyses, at 99,7 % af samtlige ladeprocesser forløber tilfredsstillende.

Kanonerne er i modsætning til de fleste udenlandske krydserkanoner koblet sammen uden at kunne adskilles, hvorfor man må sørge for, at de inden for samme tårn har samme V_0 , da de ikke kan gives individuel højderetning. Til gengæld opnåes såvel plads- som vægtbesparelse.

Uofficielle kilder anslår tårnenes panserbeskyttelse til 120-140 mm i frontpladen og 30-50 mm de øvrige steder. Hvis dette er rigtigt, hvad det antages at være, overgår *Tre Kronor* på dette punkt langt de engelske krydsere med deres 51-52 mm panser.

Tårnene er fjernbevægede og kan dirigeres fra to forskellige centralsigter, et øverst på forreste bro til anvendelse mod sømål og et på agterste bro til anvendelse mod luftmål. Der findes fuldstændige omkoblingsmuligheder mellem disse to sigter.

Forreste centralsigte er forsynet med to afstandsmålere og en artilleriradar type 274, hvis to halvstformede antenner er anbragt på forkant af sigtet. Denne radar er installeret i næsten alle engelske slagskibe og krydsere og er en af de mest moderne radars mod sømål, som anvendes i noget engelsk skib i dag. Den sender på 10 cm bølgelængde, har en afstandsnøjagtighed på ± 12 m og en pejlingsnøjagtighed på 5'. På radarens skærme er man i stand til at afgøre, om nedslagene dækker, ligger bagved eller foran målet samt til en vis grad bedømme afstanden mellem målet og nedslagene, men nogen kvantitativ nedslagsbedømmelse er ikke mulig. Radarens normale rækning mod en krydser er ca. 25000 m.

Princippet i ildledelsen, som baserer sig på det tachometriske princip, er følgende: Side- og højderetter holder ved hjælp af to vejhastighedsmotorer sigtet rettet mod målet, hvorved pejlingen kontinuerligt sendes til artillericentralen sammen med radarafstanden og målets relative bevægelse i siden (vinkelhastigheden), der måles ved hjælp af et periskopsigte anbragt i midten af ildlederstationen. På grundlag af vinkelhastigheden og afstandsforandringen pr. tidsenhed beregnes målvektorerne, der indgår i ildledelsesapparatet, som igen beregner den korrigerede side- og højderetning, der pr. fjernbevægelse sendes til kanonerne. Korrektionsstabiliseringen foretages af et gyroelement i artillericentralen.

Ved blindskydning bliver der ikke sigtet fra mærset, men fra et radarsigte i artillericentralen, hvorfra bevæ-

gelsen pr. ordreviser sendes til centralsigtet. Der er altså her i modsætning til de moderne udenlandske blindskydningssystemer indskudt et ekstra manuelt led. Grunden hertil er, at *Tre Kronor's* artillerianlæg er konstrueret før artilleriradarens indtog i den svenske flåde, og radarsigtet er først installeret senere.

Det agterste centralsigte, luftværnssigtet, virker i princippet på samme måde, blot er der her tale om bevægelse i tre dimensioner. Radaren er en type 275, samme type som 274, men med to parabolske antenner, som i dette tilfælde er anbragt på toppen af sigtet. Den findes i en del nyere engelske skibe (*Vanguard*, *Superb* samt jagerne af *Battle-*, *Weapon-* og *C-klassen*) og kan anvendes mod såvel sø- som luftmål. Afstandsnøjagtighed ± 15 m, pejlings- og højdevinkelnøjagtighed $15'$ og maksimumrækning mod middelstor bombemaskine ca. 25000 m. Radaren kan som andre artilleriradars ikke give nogen pålidelig højdevinkel mellem $1/2^\circ$ og $3 1/2^\circ$ fra horisonten, hvorfor man her er tvunget til at anvende det optiske sigte.

Tempereringen, som foregår automatisk, sker lige før patronen føres ind i kanonen og fjernindstilles af ildledelsesinstrumentet.

De to centralsigter har hver sin artillericentral, begge beliggende nede i skibet under panserdækket. Desuden findes en central for luftværnet i overbygningen bag X-tårnet. Som reserve kan ilden mod sømal ledes fra X-tårnet, der i den anledning er forsynet med afstandsmåler og nogle ildledelsesinstrumenter.

Nærluftværnet består af 20-40 mm og 9-20 mm Bofors automatkanoner. 40-mm skytset er fordelt over 10 reder som vist på fig. 3. Man vil her bemærke, at en af rederne, i stedet for at være anbragt i etageopstilling bag X-tårnet, er placeret mellem agterste ildledestation og agterste skorsten, således at skydefriheden

bliver meget begrænset (noget tilsvarende ser man kun i engelske krydsere). Tillige er to af rederne, for at give plads for to motorbåde, trukket næsten ind midtskibs, hvilket ligeledes generer skydefriheden for disse. Det var oprindeligt tanken, at der i disse reder skulle anbringes 10 gyrostabiliserede dobbeltaffutager af samme model, som findes i *Öland* og *Uppland* (se herom senere), men enten er leveringen af disse blevet forsinket, eller også har man givet afkald på dem til fordel for de nye 57 og 40 mm kanoner. Resultatet er i hvert fald blevet 10 håndstabiliserede og håndbevægede dobbeltaffutager af samme model som den agterste affutage i *Gotland*. Det er ganske vist kun en midlertidig foranstaltning, men alligevel meget utilfredsstillende, og *Göta Lejon* er i år som den første af krydserne blevet gjort klar til installering af de nye hurtigskydende 40 mm kanoner. Så vidt vides er endnu ingen svenske skibe blevet udrustet med disse kanoner, og før dette er sket, vil krydsernes luftværn langt fra være i stand til at løse de opgaver, som det eventuelt kan komme ud for.

De 9-20 mm AK, hvis opstilling ligeledes er vist på fig. 3, er anbragt i moderne enkeltaffutager. De har en teoretisk skudhastighed på ca. 800 skud/min. og lades fra 30 eller 60 skuds magasiner. Tendensen går imidlertid i retning af helt at afskaffe dette kaliber på større skibe, hvorfor alle 20 mm AK på *Göta Lejon* er blevet fjernet og i den udstrækning, det har været muligt, erstattet med 40 mm AK.

Så godt som alt artillerimateriel, ildledelsesmateriellet indbefattet (radar dog undtaget), er fremstillet i Sverige. Konstruktionen af de moderne kanoner voldte ikke større besvær, da Bofors på dette område i mange år havde ligget i spidsen. Men da det efter krigsudbruddet blev vanskeligt at få ildledelsesmateriel fra udlandet, måtte den svenske industri også gøre en ind-

sats på dette hidtil ret ukendte område. Arbejdet blev fordelt således, at Bofors skulle koncentrere sig om ildledelsesmateriel til nærluftværnet, mens det blev overdraget to andre industriforetagender at konstruere instrumenteringen til det mellemsvære skyts. Alt tyder på, at denne vanskelige opgave er blevet løst tilfredsstillende.

Som nævnt var *Tre Kronor* og *Göta Lejon* de første eksisterende krydsere udrustet med helautomatisk hovedarmering, men deler nu denne værdighed med to amerikanske 15000 t krydsere med 15 cm kanoner (*Worcester*-klassen) og tre 17000 t krydsere med 20,3 cm kanoner (*De Moines*-klassen). De to hollandske krydsere af *De Ruyter*-klassen, som vil blive armeret med 15 cm Bofors kanoner, vil snart følge efter.

Det var et meget betydningsfuldt, men tillige et meget usikkert skridt, man her i sin tid tog, og det blev selvfølgelig mødt med modvilje fra flere sider. Ved installation af de tunge automatiske lademekanismer blev man nemlig nødt til at gå ned i antallet af kanoner (et almindeligt 15 cm dobbelttårn vejer således kun ca. 75 t mod ca. 100 t for *Tre Kronor*'s dobbelttårne, og hertil kommer den forøgede ammunitionsbeholdning), og disse krydsere ville derfor i det øjeblik, automatiseringen svigtede, være underlegen over for andre krydsere af samme størrelse. Situationen synes i dag at være den, at Sverige, Holland og U. S. A. går helt ind for fuldstændig automatisering, mens England og Frankrig er mere tilbageholdne og stadigvæk foretrækker et større antal halvautomatiske kanoner.

Man ser til tider *Tre Kronor* klassificeret som luftværnskrydser, hvilket i virkeligheden ikke er berettiget, da det ikke er dens primære opgave at fungere som sådan. Den er ganske simpelt en let krydser, hvis hovedarmering som følge af dens høje elevation, fjern-

bevægelsen og automatiseringen er anvendelig til luft-målsskydning, hvilket sikkert vil være tilfældet i samtlige fremtidige krydsertyper, i hvert fald i de vestlige mariner.

Der er dog delte meninger om, hvor effektivt *Tre Kronor's* 15 cm luftværn er overfor hurtiggående luftfartøjer på kortere afstand. Hollandske eksperter har udtalt, at de svenske kanoner er forsynede med for svage motorer til denne opgave, og som følge deraf vil der opstå et dødt rum mellem 15 cm batteriets mindste og 40 mm batteriernes største skudafstand. Det ville derfor være naturligt, om man ved ombygningen af disse krydsere rådede bod på denne mangel ved at erstatte nogle 40 mm'ere med nogle af de nye 57 mm AK, men hvorvidt dette bliver tilfældet vides ikke med sikkerhed. Til sammenligning kan endvidere nævnes, at amerikanerne tilsyneladende helt er ved at afskaffe 40 mm kanoner i krydsere og erstatte disse med 76 mm AK, som foruden betydelig større rækning har den fordel, at de kan skyde med radarbrandrør.

Til belysning findes foruden lysgranater, der kan udskydes på en afstand af ca. 10 km, lysraketter og projektører. Raketstativerne er anbragt på hver side af forreste og agterste kanontårn på samme måde som i vore fregatter. Af projektører findes 4 stk. med 110 cm diameter, anbragt på hver side af hver sin skorsten, samt et stk. på forkant af broen. Alle kan fjernbevæges fra såvel forreste som agterste bro.

Torpedoarmeringen består i lighed med *Gotland's* af 2-53,3 cm tripleapparater anbragt i borde foran X-tårnet. Apparaterne, der er forsynede med panserskjold, fjernbevæges fra hvert sit torpedosigte på broen, og der skydes under kontinuerlig baksning. Måldata fås enten fra plotterrummet eller fra artillericentralen, idet målets relative bevægelse her automatisk sættes om til

målvektorer. Torpedoarmeringen er dog kun at betragte som et rent chancevåben, som er taget med, fordi det vægts- og pladsmæssigt ikke stiller store fordringer i et skib af denne størrelse. Samme opfattelse har hidtil gjort sig gældende i alle udenlandske marinere med undtagelse af den amerikanske, som højst rader over to torpedoarmede krydsere.

Ud fra den betragtning, at alle egentlige krigsskibe bør være i stand til at kunne bekæmpe ubåde, er krydserne udrustede med dydbomber, som kan udskydes fra 4 morterer på agterdækket eller droppes fra 2 kasteapparater. Morternerne er af den sædvanlige svenske type, hvor dydbomben før udskuddet ligger i selve morterrøret. Affyringen foretages ad elektrisk vej fra asdicrummet, hvor der er installeret en engelsk asdic, type 244, som foruden afstands- og pejlingsskriver er udstyret med en dybdeskriver, der står i forbindelse med en lille oscillator, som er anbragt foran domen. Sættet har altså i alt 3 oscillatorer. Asdichen kan normalt med godt resultat anvendes ved farter op til 18-20 knob, mens domens konstruktion ikke tillader større farter end ca. 23 knob nedsænket.

Tre Kronor er i godt $\frac{1}{3}$ af længden udrustet med to sæt mineskiner, således at den i givet fald kan anvendes til udlægning af selvvirkende miner. Denne installation generer ikke nævneværdigt og giver krydseren mulighed for anvendelse på områder, hvor man i nogle lande (England og U. S. A.) anvender specialfartøjer. Minekapaciteten kendes ikke, men ligger at dømme efter mineskinernes længde på 120-150 stk. forankrede miner.

Beskyttelse: Der foreligger ingen officielle data for beskyttelsen, men det kan dog oplyses, at vandliniepanseret strækker sig fra lidt foran forreste til lidt agten for agterste kanontårn og har en tykkelse på ca 100 mm.

Om panserdækket blev i sin tid fra svensk side udtalt, at det var sværere end i nogen udenlandsk krydser, som var blevet sænket af luftbomber under krigen, men denne oplysning siger i virkeligheden ikke ret meget. Panserdækket i de engelske 8000 t krydsere har imidlertid en maksimumstykkelse på 51 mm, og det tør antages, at det er lidt sværere i *Tre Kronor*, måske ca. 75 mm som maksimum.

Der findes endvidere panserbeskyttelse om de vitale dele af broen, barbetter, kommandoforbindelser m. m., og her drejer det sig antagelig om panser på op til ca. 100 mm's tykkelse.

Den vandtætte inddeling er ifølge svenske oplysninger meget fuldkommen, selv ud for maskineriet, hvor man ved dettes fordeling i skibets længderetning har opnået at skaffe plads til en del vandtætte rum. Man bør dog tage disse oplysninger med noget forbehold, idet det skulle være højst mærkeligt, om *Tre Kronor*, der er konstrueret i begyndelsen af krigen, har været så meget forud for sin tid, at den på dette område besidder alle de egenskaber, som man i udlandet har måttet udnyttet alle erfaringer fra sidste krig for at nå frem til.

Maskineri: Under trossdækket, som er underste gennemgående dæk, optager hovedmaskineriet omtrent halvdelen af skibets længde. Dette er delt i to sektioner, der hver består af to fyrpladser med hver en Penhoët kedel og maskinrum med et de Laval turbineaggregat på 45000 HK. De to fyrpladser og maskinrummet ligger i forlængelse af hinanden, og de to maskinanlæg er anbragt i diagonal med styrbords anlæg forrest. Skrueakslen går herfra gennem de to agterste fyrpladser og bagbords maskinrum. Alle kedler er i forbindelse med begge maskinerier, således at dampen ved havari på kedlerne i det ene anlæg og turbinerne

i det andet kan ledes fra andet anlægs kedler til første anlægs turbiner. Et sådant arrangement findes i alle moderne krydsere og de fleste jagere, og herved opnås meget stor sikkerhed.

Kedlerne har et maksimumstryk på 32 kg/cm² og ligger således betydeligt over det normale tryk på 23 kg, som hidtil har været maksimum i svenske skibe. Til sammenligning kan nævnes, at tyskerne og amerikanerne arbejdede med tryk på henholdsvis 70 og 42 kg, mens englænderne kun i enkelte tilfælde har været over ca. 21 kg. Dampen i *Tre Kronor's* kedler overophedet til 375°.

Farten er opgivet til 33 knob, hvilket vist nærmere svarer til 100 000 end til 90 000 HK. Til sammenligning kan nævnes, at amerikanske krydsere ligeledes løber 33 knob, engelske krydsere normalt ikke mere end 31-32 knob, medens de russiske krydsere af *Kirov*-klassen antagelig kan løbe 35 knob, hvilket jo er mindre heldigt. Oplysninger, som går ud på, at *Tre Kronor* også kan opnå denne fart, er sikkert ikke rigtige.

Om *Tre Kronor's* brændselsbeholdning og aktionsradius findes ingen tilgængelige oplysninger, og man kan derfor kun gætte sig til et resultat på dette område.

I svenske tidsskrifter er *Tre Kronor* og *Göta Lejon* blevet sat i klasse med de nye amerikanske krydsere af *Worcester*-klassen som verdens bedste krydsere. Dette turde vist være en mild overdrivelse, i hvert fald når man tager krydsernes nuværende tilstand i betragtning. Nok har disse skibe mange gode sider, men de har også nogle iøjnefaldende mangler, bl. a. er deres luftværn utilstrækkeligt. Dertil er imidlertid at sige, at man sandsynligvis ikke kan opnå meget mere på det relativt lille displacement, og at det jo heller ikke har

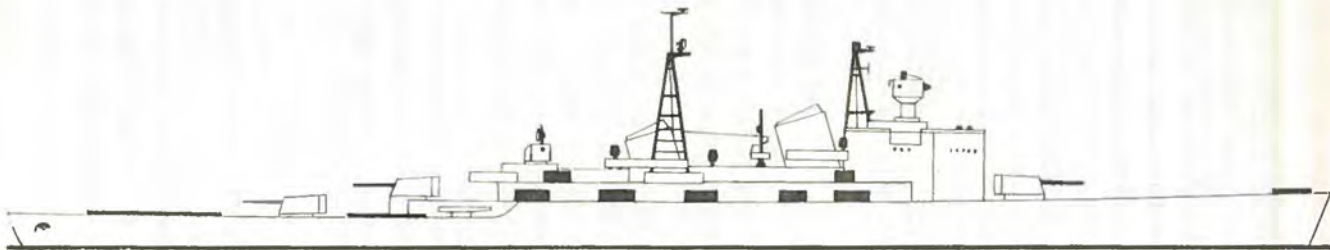


Fig. 4. GÖTA LEJON

Skitsen er udarbejdet på grundlag af et fotografi og viser den lange horizontale bro samt de nye luftværnsreder, som alle er placeret på båddækket i borde. Skytset er ikke vist. Agten for forreste skorsten ses en kran til søsætning af to store fartøjer, som for at give plads for AL-skytset er trukket ind midtskibs. Krydseren er desuden blevet udrustet med en del raketapparater, hvis placering ikke er vist.

så stor interesse at sammenligne dem med amerikanske krydsere. Det ville være mere på sin plads at drage sammenligninger med enhederne af Østersøens mest talrige krydserklasse, den russiske *Kirov*-klasse.

Kirov-krydserne har en i forhold til deres størrelse usædvanlig stor hovedarmering og meget høj fart, men er til gengæld ret dårligt beskyttede; altså i det hele taget meget italiensk-præget, hvilket heller ikke er så mærkeligt, da de er konstrueret af italienere. Sammenligner man *Kirov*'s 9-18 cm kanoner, som må anlages at have en skudhastighed på 5 skud/min. med *Tre Kronor*'s 7-15 cm kanoner, fås følgende bredsidevægte og bredsidevægte pr. minut:

<i>Kirov</i>	810 kg	4050 kg pr. min.
<i>Tre Kronor</i> . .	322 kg	3540 kg pr. min.

Denne sammenligning er imidlertid ikke helt retfærdig, idet man må lade i betragtning, at *Tre Kronor*'s fjernbevægede kanoner med deres fuldkomne ildledelsesanlæg og radarmateriel skyder noget bedre end *Kirov*'s kanoner, som til gengæld har større rækning. Om *Kirov*'s større kaliber er nogen fordel i dette tilfælde, er tvivlsomt, da 15 cm granater, der slår ned med stor hyppighed, sikkert har tilstrækkelig virkning overfor de ret ubeskyttede skrog.

Den største fare for de svenske krydsere er således ikke den enkelte *Kirov*-krydser; men den kendsgerning, at denne klasse efterhånden er ret talrig, og at de enkelte enheder har absolut fartoverlegenhed, foruroliger jo en del.

På trods af alle mangler kan den svenske flåde dog være tilfreds med, at disse krydsere blev bygget, idet man stadig må erindre, at de udgør den artilleristiske kerne i de svenske operationsgrupper, som uden deres tilstedeværelse ville være alt for svage i forhold til de opgaver, som de er udsat til at løse. Man havde håbet

at få bygget endnu en krydser, som skulle erstatte den gamle krydser *Gotland*, men dette projekt blev allerede under krigen skudt ud i det uvisse. Da den moderne teknik efterhånden stiller meget store krav til de fremtidige krydseres displacement, er det tvivlsomt, om en mindre marine økonomisk set kan overkomme at give sig i lag med sådanne opgaver. Efter al sandsynlighed har den svenske flåde bygget sin sidste krydser.

(Fortsættes).

Bog anmeldelse.

DEN DANSKE MARINE 1814—1848, ORLOGSFARTEN

Af afd. kommandør J. H. Schultz.

Udgivet på Marineministeriets foranstaltning
af kommandør K. E. Ackermann.

Da kommandør J. H. Schultz i 1930 havde udsendt 1. bind af sit store historiske værk: Den danske Marine 1814—1848, sluttede kontreadmiral Th. Topsøe-Jensen sin anmeldelse af værket her i tidsskriftet med følgende ord: »Kommandør Schultz har med sit store Arbejde sat sig et smukt Mindesmærke og har skænket sine nuværende og fremtidige Kolleger en stor og smuk Gave, for hvilken jeg vil bringe ham en dybtfølt Tak.«

Denne tak bør gentages nu, hvor værkets tredje bind har set dagens lys, men denne gang bør takken også rettes til kommandør K. E. Ackermann, der efter kommandør Schultz's død påtog sig den krævende opgave at videreføre det ufuldendte arbejde, byggende på og udnyttende det righoldige arkivmateriale, værkets egentlige skaber havde efterladt sig. Let har opgaven sikkert ikke været, men kommandør Ackermann har løst den på en meget smuk og værdig måde, så det nye bind harmonisk slutter sig til de foregående, udarbejdet som det i det store og hele er efter de retningslinier, som kommandør Schultz også havde fulgt.

En lille anke må man dog måske have lov til at rette med det samme mod det ellers så fortræffelige værk. Anken gælder de mange trykfejl, der med ødsel

hånd er spredt over værkets to dele, så det har været nødvendigt at bruge 6 — seks — sider bag i 2den del til »Noter og Tilføjelser«, d.v.s. hovedsagelig til berigtigelse af trykfejlene, og så er det endda ikke lykkedes at få dem alle med. Trykfejl er uundgåelige. Det ved enhver, der blot har beskæftiget sig det mindste med skribentvirksomhed, men det synes i dette tilfælde desværre i altfor høj grad at have skortet korrekturlæseren på den fornødne agtpågivenhed, inden værket gik i trykken.

En anden og lidt alvorligere anke, man med rette kan fremføre, er den, at man i høj grad savner et navne- og sagregister, en meget beklagelig mangel, som et moderne, historisk værk af dette format og betydning ikke burde lide af, men manglen kan forhåbentlig afhjælpes senere ved udgivelse af et samlet register. Værkets værdi som kildeskrift ville vinde betydeligt i værdi derved.

Bortset fra disse indvendinger er det med stor glæde, man ser dette fortjenstfulde arbejde fremkomme som en naturlig afslutning på beretningen om marinens liv og virke i den lange og trange genopbygningens periode efter kanonbådskrigens onde år, hvor statsbankerottens slagskygge endnu lang tid fremover lå tungt over landet bl. a. med det for marinen så hemmende resultat, at bevillingerne, den skulle arbejde for, kun flød såre sparsomt.

Nu er der jo en gammel, eviggyldig sætning, der siger, at jo svagere man er, desto mere må man koncentrere sig om det, der er hovedsagen. Dette gælder selvsagt også på det økonomiske område, og da søetatens øverste leder i de første årtier efter 1814, admiral St. Bille, anså flådens materielle genopbygning for hovedsagen, benyttedes langt størstedelen af de sparsomme bevillinger hertil, mens de dog for enhver orlogslådes

effektivitet så absolut nødvendige søudrustninger blev indskrænket til det allernødtørfligste minimum. Udover de stilleliggende vagtskibe, et årligt kadetskib og nogle stationsskibe i Vestindien blev der ikke udrustet noget skib i de tyve år, St. Bille stod for styret efter 1814.

Store kredse indenfor søofficerskorpset anså imidlertid — og utvivlsomt med rette — denne politik for forfejlet, og snart St. Bille var afgaaet ved døden i 1833, blev roret da også lagt om, og »Orlogsfarten« begyndte så småt at blomstre op igen med større årlige udrustninger, der kunne give personellet den fornødne uddannelse på søen.

Levende og indgående gør kommandør Ackermann i sit værk rede for denne til at begynde med så stedmoderligt behandlede gren af marinens liv og virke i årene 1814—48. Gennem dybtgående arkivstudier og gennem uddrag af samtidige beretninger om togterne er det lykkedes forfatteren at tegne et udmærket billede af datidens orlogsliv til søs, så vidt forskelligt fra vore dages med hensyn til de opgaver, der blev stillet flådens mænd, og de kår, der blev budt dem, men alligevel med så mange træk, nutiden vil nikke genkende til, fordi de også findes i vore dages orlogsliv.

Det store værk — det er på ialt 680 sider med mange smukke illustrationer — er delt i to dele, hvoraf første del efter en kort indledning, der bl. a. behandler søofficerernes koffardifart, deres tjeneste i fremmede orlogsflåder m. m., gør rede for tjenesten på de fire vagtskibsstationer, der dengang blev opretholdt af marinen: på Trekroner, i Sundet ved Helsingør, i Store Bælt og på Elben, og endvidere for kadetskibstogterne, for besejlingstogterne og endelig for togterne til Middelhavet og til Guineakysten.

I afsnittet om søofficerernes koffardifart anfører forfatteren, at denne »efter forstående Mænds Mening

havde skæbnesvangre Følger«, uden at det dog nærmere præciseres, hvori disse skæbnesvangre følger skulle have bestået. Og mon det nu også er rigtigt? Samtiden synes ikke at have nærret nogen betænkelighed ved denne trafik, når den blev holdt indenfor rimelige grænser. Admiralitetskollegiet opfordrede endda ihærdigt, som det også fremgår af afsnittet, søofficererne til at gå i koffardifart, for at de dér kunne få suppleret den sømandsuddannelse, de på grund af de sparsomme udrustninger kun mangelfuldt kunne erhverve sig til orlogs. At ånden i marinen er blevet præget af den megen koffardifart, er sikkert rigtigt. Heldigvis, fristes man til at sige, for det bevirkede vel bl. a., at den stive militarisme, der dengang beherskede landetaten, ikke formåede at slå rødder blandt søofficererne. Orlogsflåden og handelsflåden har altid haft og vil vel også altid have noget værdifuldt at lære hinanden, og om forholdene for de lidt over hundrede år siden må man vel sige, at det netop ville have været skæbnesvangert for marinen, om søofficererne ikke gennem koffardifarten havde haft lejlighed til at blive »dus« med det element, hvorpå de først og fremmest skulle virke, en lejlighed, som orlogsflåden som allerede nævnt, på det tidspunkt ikke var i stand til at give dem.

Gennem afsnittene om vagtskibsstationerne får man et udmærket indtryk af livet og tjenestegangen om bord i de hovedsagelig stilleliggende skibe og fartøjer og af de opgaver, de og deres besætninger var sat til at løse. Er der ikke meget »saltvandssprøjt« og dramatiske begivenheder at læse om i sagaen om vagtskibene, ændrer billedet sig totalt i de næste afsnit, der fortæller om de egentlige søtogter i europæiske farvande og til Guineakysten. Ikke mindst de mange uddrag af samtidige beretninger fra togterne bidrager til at levendegøre skildringen, så man læser den med

stor glæde og interesse og, hvad der vel er det vigtigste, med stort udbytte. I afsnittet om Middelhavet er der pag. 244 nogle små drilagtige trykfejl, som ikke ses at være blevet korrigeret i »Noter og Tilføjelser« men som bør anholdes. Det var ikke i 1799, men i 1779, Spanien gled ind i den amerikanske frihedskrig. Det var i 1797, og ikke i 1795, den hensynsløse franske kaperkrig begyndte og tvang de nordiske lande ind på konvojeringsen, og det var i 1799, efter statskuppet d. 18. Brumaire, og ikke i 1797, Napoleon ændrede Frankrigs kurs overfor de neutrale sømagter.

Værkets 2. del er hovedsagelig viet de tidligere dansk-vestindiske øer og marinens betydningsfulde indsats dér. Ikke mindst denne del af værket vil med sin korte, men meget overskuelige redegørelse for øernes udvikling under dansk styre op til 1848 have bud til videre kredse end de rent maritimt-historisk interesserede. Der er jo, ejendommeligt nok, kun meget få danske historisk interesserede, der, i hvert fald indtil nu, har beskæftiget sig med vore gamle koloniers historie, skønt man skulle tro, den måtte være en tillokkende arbejds-mark at dyrke op.

Er den indledende beretning om øernes udvikling, administration m. m. måske lidt tør og skematisk at komme igennem, er fortællingen om togterne til Vestindien til gengæld fulde af spænding og dramatik, for de løb jo for en stor del af stabelen i en tid, hvor dønningerne fra de sydamerikanske oprør forplantede sig over Caribienhavet med kaperier og veritable søkampe som resultat.

Tilslidst kommer beretningerne om togterne til Sydamerika, hvor flådens opgave var at vise flaget til gavn for den danske handel, hvorpå endelig »Galathea«s togt jorden rundt 1845—47 sætter det sidste punktum for orlogsfartens saga 1814—1848.

Tre vægtige bind tæller værket *Den danske Marine 1814—1848* nu, men man må, som allerede kontre-admiral Th. Topsøe-Jensen gjorde det i sin anmeldelse af 2. bind i 1932, efterlyse et afsluttende bind om marinens administration, personel m. m. »Man maa ønske,« skrev admiralen, »at der maa forundes Forfatteren Tid og Kræfter til at bringe det, der endnu mangler, for at Værket kan blive fuldkomment«. Desværre blev der ikke forundt kommandør Schultz tid til at bringe alt det manglende. Man må håbe, at kommandør Ackermann eller andre kan finde tid og lyst til at løfte arven på en ligeså smuk måde, som det er bleven gjort med det nu foreliggende bind: *Orlogsfarten*, og dermed endelig afslutte værket.

K. Jungersen.

Meddelelser fra udlandet.

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

England.

Forsvarsproblemer.

Den 11. april fremsatte »The First-Lord of the Admiralty« bl. a. følgende udtalelser:

Faren fra Ruslands side er ikke overfladeskibe, men ubåde. Den totale russiske ubådsstyrke er på ca. 360 skibe. Rusland er også kraftigt udrustet med hensyn til mineudlægning fra skibe og luftfartøjer, og det må forventes, at man i en fremtidig krig vil stå overfor større mineudlægning til søs, end tilfældet var under sidste krig.

Der bliver truffet forholdsregler til beskyttelse af handelsflåden under krig. Gennem lang tid er der ved Admiralitetets foranstaltninger blevet oplagt minesikringsmateriel, og store bestillinger er afgivet som en del af det forcerede forsvarsprogram.

Beholdninger af »dual-purpose« kanoner til armering af handels-skibene i nodstilfælde er oplagt og fordelt over hele riget sammen med forskellig anden udrustning. »The Merchant-Navy defence course« er atter blevet startet i flere byer for at gøre handelsflådens personel bekendt med de forholdsregler, marinen vil træffe for at beskytte handelsskibene under krig.

(Admiralty news summary, april 51) *Th.*

Ændring af officersdistinktioner.

Den engelske konge har bifaldet indførelsen af fundamentale forandringer af distinktionerne for reservernes officerer.

I en bekendtgørelse fra Admiralitetet hedder det:

»Den moderne marine har brug for, at der findes en stor variation af tekniske kundskaber såvel blandt regulære som blandt reserve officerer, og Admiralitetet har derfor bestemt, at det ikke længere er hensigtsmæssigt, eller i tidens ånd, at have nogen betydelig adskillelse mellem distinktionerne for regulære og reserve officerer.

Den galon, som hidtil er båret af R. N. R. vil fuldstændig forsvinde, og den bølgede R. N. V. R. galon vil kun blive bevaret for officerer af »Sea Cadet Corps« og »Combined Cadet Force«. Bortset herfra vil alle officerer i reserverne fremtidig bære samme galloner, som bæres af regulære officerer i Royal Navy, men med variationer i »øjjet« i tilfælde, hvor officerer ikke i enhver henseende er kvalificerede til at tage samme ansvar som deres professionelle kolleger i R. N.«

Regler der er bekendtgjort i en meddelelse til flåden, fastsætter i store træk følgende:

- a) »Qualified officers« af såvel R. N. R. som R. N. V. R. skal bære lige snore med »øje« svarende til graden i lighed med de, der bæres af R. N. officerer. »Qualified« status er normalt kun opnåelig i krig.
- b) Andre officerer af den permanente R. N. N. og R. N. V. R. skal bære lige snore med »øje« svarende til graden i lighed med de, der bæres af R. N. officerer, men med bogstavet »R« indeni »øjjet«. Officerer fra »R. N. V. R. Air Branch« skal bære bogstavet »A« i stedet for »R« indeni »øjjet«.
- c) Midlertidige officerer af alle kategorier skal bære lige snore svarende til graden i lighed med de, der bæres af R. N. officerer, men med et »bølget øje« i stedet for et normalt R. N. »øje«. Hvis disse officerer bliver fuldt kvalificerede, skal de ændre deres »bølgede øje« til et normalt. Midlertidige »Air officers« skal bære et »A« i »øjjet«.

I forbindelse med disse forandringer vil de traditionelle R. N. R. og R. N. V. Knapper, som blev brugt indtil kort efter 1. verdenskrig, blive genindført. (Admiralty news summary, april 51) *Th.*

Forenede Nationer.

Krigen i Korea.

En Styrke på 250 mand fra »Royal Marines« iværksatte den 7. april kl. 0800 under ledelse af Lt. col. D. B. Drysdale, R. M. et raid 8 miles syd for Songjin og ødelagde en del af kystjernbanens hovedlinie, idet ca. 100 m af skinnelegemet bortsprængtes.

Operationen støttedes af luftfartøjer og af en bombardementsstyrke, hvori indgik US-krydseren »Saint Paul«.

Skønt der befandt sig stærke anti-invasionsstyrker nord for Songjin mødtes kun svag modstand i de syv timer, operationen varede. Medvirkende hertil var den effektive spærreild fra skibsartilleriet.

Den canadiske destroyer »Atabaskan« og det engelske flådetankskib »Wave Knight« har sat verdensrekord i oliefyldning til søs. Pumpning af olie kunne påbegyndes 1 min. 45 sec. efter at arbejdet med etablering af slangeforbindelsen var begyndt. Få uger i forvejen havde en anden canadisk destroyer »Nootha« slået daværende rekord på på 2 min. 10 sec. med 4 sec.

(Admiralty news summary, april 51) *Th.*

Frankrig.

Skibserhvervelser.

Den 2. marts har USA overdraget Frankrig 6 patrouillefartøjer (PC-typen) og 1 værkstedsskib (ARLS-type), hvilke har fået følgende navne:

Patrouillefartøjerne:	»Flamberge«	(ex PC 1086)
	»Glaive«	(ex PC 1143)
	»Mousquet«	(ex PC 1144)
	»Trident«	(ex PC 1146)
	»L'Ardent«	(ex PC 1167)
	»L'Inconstant«	(ex PC 1171)
Værkstedsskibet:	»Vulcan«	

Disse skibe skal anvendes i Indo-Kina.

(Revue Maritime, april 51) *Th.*

Spanien.

Nybygninger.

Den 27. januar d. a. indgik destroyeren »Linier«, der søsatte 1/5 1946, i flådens tal (Byggeprogram 1935).

Destroyerens data er følgende:

Displacement	1635 tons (Wash)
Længde (max.)	101,5 m
Bredde (max.)	9,65 m
HK	42000
Fart (max.)	35 kn.
Armering	4-12 cm PK
	6-37 mm ALK
	8-53,3 mm Torp.

Den 24. januar d. å. søsattes destroyeren »Andez«, som tilhører en serie på 9 enheder af byggeprogrammet 1943. Kølen blev lagt 26/9 1945.

Destroyerens data er følgende:

Deplacement	1100 tons (1484 t fuldt udrustet)
Længde (max.)	98,9 m
Bredde (max.)	9,3 m
HK	30000
Fart (max.)	33 kn.
Brændsel	290 t
Aktionsradius	3800 sml. ved 15 kn.
	1500 » » 25 »
	900 » » 33 »
Armering	3-10 cm ALK
	4-37 mm ALK
	8-20 mm RK
	6-53,3 cm Torp.
	Miner

Denne type er inspireret af en planlagt fransk destroyer »Le Fier«, der blev påbegyndt ved krigens begyndelse, men som på grund af begivenhedernes udvikling ikke blev fuldført.

(La Revue Maritime, april 51) Th.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i juli 1951.

- Handbok i Sjöfart. II. Red. C. A. Bergström m. fl. III. Sakreg.
P. 721—1511, Sthlm. 1951. 4^o. H.
- Widman, K.: Dansk-svensk ordbok. 309 s. Sthlm. 1951. 8^o. H.
- Solver, C. V.: Imago mundi. Skitser fra de store opdagelsers tid.
Index. Litt. forl. 442 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- James, Sir William: The Sky was always blue. III. Index. 271 s.
Lond. 1951. 8^o. H.
- Lindgreen, G. & Strindberg, A.: Försvar mot kupp och blivstkrig.
43 s. Sthlm. 1951. 8^o. H.
- Gellhorn, W.: Security, Loyalty and Sience. App. Notes. Index.
300 s. N. Y. 1950. 8^o. H.
- Frye, P.: A Game for Empires. A biographical novel (1793—1798)
[Nelson]. 471 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Robinson, M. S.: The Macpherson Collection of maritime prints
and drawings in the National Maritime Museum, Greenwich.
III. Index. 264 s. Lond. 1950. 4^o. H.
- The United States Navy in World War II. The History of the
Medical Department of, A compilation of the killed, wounded
and decorated personnel in the medical department. II.
(Navpers P. 1306) III. 107 s. Wash. 1950. 8^o. H.
- Nunn, G. E.: The Geographical Conceptions of Columbus. III. Kort.
Index. 148 s. N. Y. 1924. 8^o. H.
- Manual for Buglers. U. S. Navy. Navy Training Courses. Navpers
10137 A. III. 69 s. Wash. 1951. 8^o. H.
- Guam 1899—1950. U. S. Navy. Report on. 22 s. Wash. 1951. 4^o. H.
- Hoffman, C. W.: The Beginning of the End. III. Kort. 286 s. Wash.
1950. 4^o. H.
- The Western Defenses, ed. by J. G. Smyth. 144 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Christmas, W.: Amazonfloden. Erindringer og Skildringer. III. Kort.
249 s. Kbh. 1892. 8^o. H.
- Litteraturhistorie. III. dansk. Red. Carl S. Petersen og Vilh. Andersen.
Bd. 1—4. III. Litt. henv. Reg. Kbh. 1924/34. 8^o. H.
- Cherry, A. H.: Yankee R. N. III. Index. Kort. Lond. 1951. 8^o. H.
- Illingworth, F.: North of the Circle. III. 254 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- First and Second report of the committee appointed to consider
the administration of justice under the naval discipline act
1950. 58 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Den danske Havnelods. III. Navnefort. Afstandstabel. 367 s. Kbh.
1951. 8^o. H.

Genève Konventionerne af 1949.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Ved den diplomatiske Konference i Genève (fra 21. April til 12. August 1949) udarbejdedes og vedtoges nedennævnte fire Konventioner, der traadte i Kraft den 21. Oktober 1950. Konventionerne blev ratificeret af Danmark den 14. Juni 1951, og vil, for saa vidt det ikke allerede er sket, formentlig blive ratificeret af de fleste Lande.

Ved Konferencens Aabning deltog 57 Lande deriblandt Stormagterne, paa Sovjetunionens Forslag tilkom Ukraine og Hviderusland. 10 Lande, hvoriblandt Island, havde ikke kunnet, eller var ikke interesseret i, at deltage. 4 Stater havde sendt Observatører. Iøvrigt medvirkede Røde Kors Institutioner o. a. som Ekspertter. Inden Konferencen var der udrettet et betydeligt Forarbejde bl. a. af den XVII internationale Røde Kors Conference i Stockholm i August 1948.

De fire Konventioner er:

1. Konvention til Forbedring af saaredes og syges Vilkaar i de væbnede Styrker i Felten (her benævnet »Hærkonventionen«).
2. Konvention til Forbedring af saaredes, syges og skibbrudnes*) Vilkaar i de væbnede Styrker paa Søen (her benævnet »Maritimkonventionen«).
3. Konvention om Behandling af Krigsfanger (her benævnet »Krigsfangekonventionen«).
4. Konvention om Beskyttelse af civile Personer i Krigstid (her benævnet »Civilkonventionen«).

*) Saarede, syge og skibbrudne er her flere Steder forkortet til s-s og s.

Da det vil føre for vidt her at gøre Rede for Konventionernes Forhistorier, skal her kun nævnes, at for den første og tredies Vedkommende drejede det sig om en paakrævet Revision af Genèvekonventionerne af 27. Juli 1929, for den anden om Haagkonventionen af 18. Oktober 1907, medens den fjerde er en Nyskabelse, hvortil der dog var gjort Forarbejder af det internationale Røde Kors Konferencer, tidligst ved Tokio Udkastet i 1934. Det vil ligeledes føre for vidt at gøre nærmere Rede for Indholdet og Fortolkningen af alle de fire Konventioner her i Tidsskriftet, selv om de alle maa forudsættes at være af betydelig Interesse for dettes Læsere og i øvrigt for hele Befolkningen. Her skal specielt omtales den anden, Konventionen til *Forbedring af saaredes, syges og skibbrudnes Vilkaar i de væbnede Styrker paa Soen*.

I øvrigt udtalte Udenrigsministeren ved sin afsluttende Forelæggelsestale i Rigsdagen, at det er Hensigten at lade Konventionerne publicere med Kommentarer, endarbejdet paa Grundlag af et vist Samarbejde imellem de 3 nordiske Lande, idet det for alle Konventionerne gælder, (Maritimkonventionens Art. 48) at de *kontraherende Parter ved Tiltrædelsen af Konventionerne er forpligtet til:*

«I Krig som i Fred i *videst mulige Omfang* at *udsprede Kendskab til Konventionernes Tekst* i de respektive Lande og i Særdeleshed til at optage Studiet af disse i deres *militære* og saavidt muligt i deres civile *Undervisningsprogram*, saaledes at Konventionernes *Grundsaetninger* kan komme til *hele* Befolkningens og i Særdeleshed til de *væbnede Styrkers* og det sanitære og gejstlige Personels *Kundskab*».

Alene dette er tilstrækkelig Begrundelse til at henvende dette Tidsskrifts Læsers Opmærksomhed paa disse meget betydningsfulde mellemfolkelige Aftaler.

Ganske vist hører man ofte Udtalelser om, at saadanne Konventioner i Realiteten ikke har større Betydning, naar det kommer til Stykket, naar Janus Tempelts Porte aabnes. Men selv om det villigt skal erkendes, at Krigen, som Følge af den tekniske Udvikling og af dens totalitære Karakter, ikke er blevet mere human i dens Virkninger end tidligere, saa vil den verdensomspændende Vedlagelse af disse Konventioner dog virke forpligtende for Staterne til at overholde disse af dem selv *frivilligt* anerkendte, mellemfolkelige Bestemmelser.

Alle bør i alt Fald særligt stræbe hen til at undlade og underkue de saakaldte Krigsforbrydelser og medvirke til, at disse *upartisk* straffes. Herpaa tager Konventionerne særligt Sigte, idet der i disse findes et Kapitel (»Maritimkonventionens Kapitel VII«), hvori bl. a. anføres:

»At ved grove Overtrædelser forstaas Overtrædelser der indbefatter en af følgende Handlinger, saafremt denne begaas overfor Personer eller Ejendom, der beskyttes af Konventionen: forsætlig Drab, Tortur eller umenneskelig Behandling, herunder biologiske Forsøg, forsætlig Paaførelse af betydelig Lidelse eller alvorlig Skade paa Legeme eller Helbred, omfattende Ødelæggelser eller Tilegnelse af Ejendom, der ikke relæddiggøres af den militære Nødvendighed og som udføres paa ulovlig og vilkaarlig Maade«.

Ikke mindst fra dansk Side lagde man største Vægt paa at skabe *retslig Beskyttelse* for saa mange Kategorier (Krigsfanger, Modstandsfolk, Sanitetspersonale, Gejstlige og Civilpersoner) som muligt og det lykkedes ikke mindst inden for »Civilkonventionen« at opnaa væsentlige Resultater i saa Henseende.

For at vende tilbage til saadanne Konventioners Betydning, saa vil næppe nogen vel overvejet benægte,

at f. Eks. de tidligere Genferkonventioner, hvoraf den første (1864), som paa den schweiziske Læge og Forfatter Henri Dunants Initiativ skabte den verdensomfattende Røde-Kors Organisation, har haft den aller største Betydning for Krigenes Humanisering, specielt hvad angaar syge og saarede samt Lægepersonnellets Behandling; ej heller kan der være nogen Tvivl om den 10. Haagerkonvention af 1907's Betydning for de tilsvarende Forhold paa Søn.

I Stedet for overdreven Skepsis er det langt mere positivt ud fra humanitære Grunde, men ogsaa fordi det er en Forpligtelse som Staterne har paataget sig og paalægger sine Borgere, at virke for at disse Konventioner vinder Fodfæste og Respekt.

Dernæst nogle indledende Bemærkninger om Konferencens Arbejde. En Forudsætning for at kunne virke og faa Indflydelse paa en saadan Konference er, at man møder vel forberedt. Naar først Konferencen begynder, er ens Tid saa stærkt optaget af det foreliggende Arbejde fra Dag til Dag, at man kun i ringe Grad kan naa at foretage tilbagegaaende Studier. At Sprogkundskaber, særligt i fransk og engelsk, er af væsentlig Betydning er indlysende. Konventionernes Originaltekst er affattet paa engelsk og fransk. De to Tekster har for første Gang samme Gyldighed. Den første Tid af en saadan Konference medgaar til Planlæggelse af Arbejdets Organisation (Nedsættelse af Komiteer, Redaktionsudvalg, Valg af Præsidenter, Rapportører o. a.), dernæst vedtages Procedurereglerne. Fortolkningen heraf gav Anledning til timelange Debatter under Konferencen. I Henhold til den Instruks, der var givet den danske Delegation, skulde denne samarbejde med de andre skandinaviske Delegationer, og dette fandt

ogsaa Sted i rigt Maal. Det var i øvrigt interessant at konstatere, at Verdens Nationer næsten paa Forhaand forudsatte et skandinavisk Samvirke og i høj Grad respekterede de skandinaviske Synspunkter. I dette Samarbejde deltog glædeligvis ogsaa Finland.

Selvfølgelig udøvede Jerntæppegrænsen ogsaa sin Indflydelse paa denne Konference, og det spændte Forhold Øst—Vest prægede ogsaa denne. Men iøvrigt deltog Østblokken med største Flid og Interesse i Konferencearbejdet og medvirkede til de betydelige Resultater paa det humanitære Omraade. Ud over disse storpoltiske Skillelinier sporedes der naturligvis ogsaa et naturligt Samarbejde mellem Landene tilhørende »United Kingdom«, og paa den anden Side de der tilhørte hele det amerikanske Kontinent; men alligevel var der Anledning til, at Staterne grupperede sig i 3 Kategorier: een der regnede med at være okkuperende, dertil hørte særligt visse Stormagter, een der maatte regne med at blive besat, repræsenteret særligt ved mindre Stater og endelig de Stater, der gjorde sig Haab om at forblive neutrale, saasom Schweiz og Sverige, der derfor var særligt interesserede i at hævde neutrale Rettigheder; jeg skal senere vende tilbage til visse maritime Skillelinier. Naturligvis maatte Danmark tage et vist Hensyn til sit Medlemsskab i Atlantpagten; men ikke desto mindre hævdede den danske Delegation først og fremmest de humanitære Principper, som den ansaa for Ret og Billighed og dernæst de Synspunkter som tjente danske og skandinaviske Interesser bedst, og det er vort bestemte Indtryk, at alene ved upartisk og sagligt at indtage et saadant Standpunkt, kunde man vinde Respekt uanset politiske Konstellationer paa en Konference af denne Art.

Derefter skal:

Konventionen til Forbedring af saarede, syge og skibbrudnes Vilkaar i de væbnede Styrker paa Soen gøres til Genstand for nærmere Omtale, idet der herunder medtages forskelligt, som ogsaa indgaar i de andre Konventioner, idet det i det store og hele tilstræbtes at udarbejde alle 4 Konventioner i principiel indbyrdes Overensstemmelse.

Alle fire Konventioner indeholder saaledes visse fælles Bestemmelser, i de 3 første Artikler, samt nogle »Almindelige Bestemmelser« og Slutningsbestemmelser. Man søgte derimod forgæves at udarbejde en fælles Indlednings-Bestemmelse (en Formaalsparagraf eller Præambel), men derom kunde der mærkværdigt nok ikke opnaas politisk Enighed.

Det fastslaas i *Artikel 2*, at Konventionerne ikke blot skal gælde under en egentlig Krigstilstand i teknisk Betydning; men ogsaa under enhver anden væbnet Konflikt mellem to eller flere af de kontraherende Parter, selv om nogen af dem ikke vil anerkende, at der foreligger en egentlig Krigstilstand. Paa samme Maade gælder Konventionerne i alle Tilfælde, hvor et af Staternes Omraade helt eller delvis er besat af en fremmed Magt, selv om denne Besættelse ikke møder militær Modstand. (Dette maa erfaringsmæssigt anses for en betydningsfuld Udvidelse af Konventionernes Virkeomraade.)

Selvom det ikke en Gang drejer sig om en Strid imellem to Stater, men alene om en væbnet Konflikt inden for et af de kontraherende Staters Omraade skal ifølge *Artikel 3* Konventionernes Grundsætninger finde en vis Anvendelse. (Det blev debatteret ogsaa at inddrage andre Krige af ikke international Karakter saasom Borgerkrige og Kolonikrige under Konventions-Omraadet, men dette mødte stærke Betænkeligheder.)

Art. 4 fastsætter, at Maritimkonventionen kun finder Anvendelse paa Styrker om Bord paa Skibe og at landsatte Styrker øjeblikkelig falder ind under den første Konvention »Hærkonventionen«. (Kystbefæstningens, Marinedistrikternes og Flaadestationens Personel i Land m. m. falder saaledes ind under »Hærkonventionen«.)

Art. 5 udtaler, at neutrale Magter skal anvende Konventionens Bestemmelser paa saarede, syge og skibbrudne, der modtages eller interneres paa deres Territorium (i Skibe paa Søterritoriet) samt paa opsamlede døde.

Art. 6 omtaler, at der, foruden de i Konventionen hjemlede Arter af Overenskomster, kan sluttes Sær-overenskomster, som dog ikke maa forringe de omhandlede Kategorier af Personels eller sanitært og gejstligt Personels Rettigheder efter Konventionen.

Art. 7 forbyder sanitært og gejstligt Personel at give Afkald paa de Rettigheder, der er dem hjemlede i i Konventionen eller ved Overenskomster.

Art. 8—11 omhandler Bestemmelser om Beskyttelsesmagters Forhold, og at ogsaa Organisationer, der frembyder de nødvendige Garantier for Uvildighed og Handlekraft eventuelt »Den internationale Røde Kors Komité«, kan varetage en Beskyttelsesmagts Funktioner.

Kapitel II. Syge, saarede og skibbrudne.

Art. 12 præciserer, at ved »Skibbrud« skal forstaas Skibbrud af enhver Aarsag, heri ogsaa indbefattet Nødlanding paa Søen af eller fra et Luftfartøj.

Dernæst at s—s og s skal behandles humant og plejes af den af de stridende Parter i hvis Magt de befinder sig. De maa ikke gøres til Genstand for mindre gunstig Behandling som Følge af Køn, Race, Statsborgerforhold, Religion, politiske Anskuelser eller noget

som helst andet lignende Forhold. Ethvert Angreb paa deres Liv og Legeme er strengt forbudt. Det er i Særdeleshed forbudt at myrde eller udrydde dem eller at gøre dem til Genstand for Tortur eller for biologiske Forsøg. De maa ikke forsætlig lades uden Lægehjælp eller Pleje, ej heller maa der skabes Betingelser, der udsætter dem for Smitte eller Infektion. Kun tvingende lægelige Grunde kan berettigede en Fortrinsstilling med Hensyn til Behandlingens Art. Kvinder skal behandles med ethvert skyldigt Hensyn til deres Køn.

Art. 13 giver Anvisning paa hvilke Kategorier af saarede, syge og skibbrudne paa Søen Konventionen finder Anvendelse paa:

1. Medlemmer af en af de stridende Parters væbnede Styrker, saavel som Medlemmer af Hjemmeværn eller frivillige Korps, der udgør en Del af de væbnede Styrker.

2. Medlemmer af andre Hjemmeværn og frivillige Korps, herunder organiserede Modstandsbevægelser, som tilhører en af de stridende Parter, hvad enten de opererer paa eller uden for deres eget Territorium, og selv om dette Territorium er besat, forudsat at disse Hjemmeværn eller frivillige Korps, herunder organiserede Modstandsbevægelser, opfylder følgende Betingelser:

- a) At de staar under Kommando af en Person, der er ansvarlig for sine undergivne.
- b) At de er i Besiddelse af et fast Kendetegn, der er synligt i nogen Afstand.
- c) At de bærer Vaaben aabenlyst.
- d) At de udfører deres Operationer i Overensstemmelse med Krigens Love og Sædvaner.

3. Medlemmer af regulære væbnede Styrker, der adlyder Ordre fra en Regering eller en Myndighed, som *ikke* anerkendes af Tilbageholdelsesmagten.

4. Personer, der følger de væbnede Styrker uden direkte at være Medlemmer af disse, saasom civile Medlemmer af militære Luftfartøjsbesætninger, Krigskorrespondenter, Leverandører, Medlemmer af Arbejdsenheder eller af Tjenestegrene, som er ansvarlige for de væbnede Styrkers Velfærd, forudsat, at de er autoriseret af de væbnede Styrker, som de følger.

5. Besætninger tilhørende Handelsmarinen, herunder Skibsførere, Lodser og Lærlinge og Besætninger tilhørende et af de stridende Parters civile Luftfartøjer, for saa vidt de ikke nyder Fordel af en gunstigere Behandling i Medfør af andre folkeretslige Bestemmelser.

6. Indbyggere i et ikke besat Territorium, der ved Fjendens Komme af egen Drift griber til Vaaben for at yde Modstand mod Invasionsstyrkerne uden at have haft Tid til at gruppere sig i regulære militære Enheder, forudsat at de bærer Vaaben aabenlyst og respekterer Krigens Love og Sædvaner.

Som det vil forstaas indeholder denne Artikel adskillige principielt vigtige Spørgsmaal, den er enslydende med Hærkonventionens Artikel 13 og tilsvarende Krigsfangekonventionens Artikel 4. Den Omsorg, der skal ydes saarede, syge og skibbrudne omfatter, som det vil ses, adskillige flere end de egentlige væbnede Styrkers Personel. Saaledes skal fremhæves at ifølge Pkt. 5 er Handelsmarinens og civile Luftfartøjers Personel inddraget under samme Vilkaar.

Angaaende Spørgsmaalet om de opstillede Betingelser for Anerkendelse af civile Modstandsbevægelser skal henvises til Delegationens Beretning (se Forslag til Rigsdagsbeslutning Pag. 583) hvorefter fremgaar, at der fra dansk Side er ydet en betydelig Indsats for Modstandsbevægelsers Legalisering. Op-

mærksomheden henledes endvidere paa Pkt. 6, der omhandler den Modstand i Form af »levée en masse«, som det er anerkendt, at en Befolkning i første Instans maa yde i Tilfælde af en Invasion ud fra den Betragtning, at en Angrebskrig i det hele er en folkeretsstridig Handling.

Art. 14 indeholder Bestemmelser analoge med Haagkonventionens Artikel 12 om en krigsførende Magts Krigsskibes Ret til at fordre syge, saarede og skibbrudne udleveret fra Hospitalsskibe, Handelsskibe m. fl., men der er tilføjet humane Indskrænkninger, nemlig at de omhandlede Personer kan taale Flytning, og at Krigsskibene kan yde forsvarlig Behandling.

Art. 15 tilsvarende Art. 13 i Haagkonventionen bestemmer, at s—s og s, der tages om Bord i et *neutralt* Krigsfartøj eller *neutralt* militært Luftfartøj, skal forvares saaledes, at de ikke kan tage videre Del i Krigsoperationerne, men der er tilføjet: »Naar dette kræves ifølge Folkeretsbestemmelser«, idet der efter Folkeretten gives Tilfælde, hvor en Tilbageholdelse ikke er paalagt.

Art. 16 omhandler s—s og s's Vilkaar, naar de falder i Fjendehaand, bl. a. at de skal anses som Krigsfanger og kan sendes til egen neutral eller fjendtlig Havn, i sidstnævnte med Forpligtelse til ikke at deltage i Krigen, saa længe den varer.

Art. 17 tilsvarende Haagkonventionens Art. 15 og omhandler s—s og s, der landsættes i *neutrale* Havne dog med en Tilføjelse, der fastslaaer, at Omkostningerne forbundet med Hospitals- og Interneringsforhold skal bæres af den Magt, til hvilken de s—s og s hører.

Art. 18 fastsætter, at de stridende Parter efter *enhver* Kamp er *forpligtet* til *uden Tøven* at tage *alle* Forholdsregler til at eftersøge og opsamle de s—s og s, beskytte og pleje dem samt til at *eftersøge de døde* og forhindre,

at disse udplyndres. Endvidere skal de stridende Parter afslutte stedlige Aftaler om saaredes og syges Evakuering ad Søvejen fra et belejret Sted eller omringet Omraade, og om *Passageret for sanitært og gejstligt Personel og Udstyr paa Vej til det nævnte Omraade.*

(Disse Bestemmelser harmonerer lidet med de moderne Former for UVB's Krig og Luftkrig over Søen, endsige Minekrig, men sætter paa den anden Side ogsaa denne Art af Krigsførelse i det rette Relief, og man har da ogsaa ved Redningsskibe og Luftfartøjer af forskellig Art, f. Eks. knyttet til Konvojer, søgt at afbøde de inhumane Følger af denne Krigsførelse; som senere vil blive nævnt bør ikke mindst Lande som Danmark udnytte de Muligheder som Art. 27 i denne Konvention nu muliggør for at komme s—s og s til Hjælp i Krigstid.)

Art. 19 tilsvarende Haagkonventionens Art. 17 om Indsendelse af Oplysninger om s—s og s og døde, men er efter Krigserfaringerne revideret og betydelig mere detailleret. Heri omtales ogsaa de Identitetsplader, som fremtidigt skal reglementeres, og som Konventionen anviser Udkast til.

Art. 20 omhandler mere detaljerede Bestemmelser om Begravelser til Søs og til Lands end Haagkonventionens Art. 16.

Art. 21 tilsvarende Haagkonventionens Art. 9 og opfordrer neutrale Handelsskibe og Fartøjers Førere til af Barmhjertighedshensyn at ombordtage og pleje s—s og s samt at opsamle døde.

Kapitel III omhandler Hospitalsskibe.

Art. 22. Karakteriserer *militære* Hospitalsskibe som Skibe, der af *Magterne* er bygget eller særligt udrustet *udelukkende* til at bistaa, pleje eller transportere s—s og s. De maa under ingen Omstændigheder angribes

eller opbringes, men skal til enhver Tid respekteres og beskyttes paa Betingelse af, at deres *Navne og Karakteristik* er blevet *meddelt* de stridende Parter *10 Dage* før de paagældende Skibe tages i Anvendelse. Karakteristikken omfatter Br. Reg. Ts., Længde og Antal af Master og Skorstene.

Art. 23 fastslaar, at Kystetablissementer, der er beskyttet efter »Hærkonventionen«, ikke maa bombarderes eller angribes fra Søen.

Art. 24 sidestiller Hospitalsskibe, der benyttes af Røde-Kors-Selskaber, officielt anerkendte Hjælpeselskaber eller af private Personer, og som *tilhører en af de stridende Parter* med militære Hospitalsskibe i Retning af Beskyttelse m. v. for saa vidt Anmeldelsens Bestemmelser i Art. 22 er opfyldt. Disse Skibe skal have nærmere bestemte Certifikater.

Art. 25 indeholder lignende Bestemmelser for Hospitalsskibe, som udrustes af *neutrale* Selskaber eller Personer; disse Skibe skal dog have deres Regerings Tilladelse, og Skibet stilles under en af de stridende Parter Ledelse samt være anmeldt som de ovennævnte i Art. 22 og 24.

Art. 26. Giver alle Hospitalsskibe uanset Tonnagestørrelse hvor de end opererer, samt deres Redningsbaade Beskyttelse, men *tilraader* paa lange Rejser paa aabne Have at anvende Skibe paa over 2000 Br. Reg. Ts.

(Denne Artikel blev til ved et Kompromis imellem Stormagterne og de smaa Stater, idet Stormagterne insisterede paa, at Hospitalsskibe for i det hele at være anerkendte ikke maatte være under 2000 Ts. De mindre og særligt de skandinaviske Lande vilde ikke gaa med til denne Minimumsgrænse.)

Art. 27. Denne Artikel er af ganske særlig Interesse for vore Forhold, ogsaa denne blev gennemført, trods megen oprindelig Modstand fra Stormagternes Side, paa skandinavisk Krav.

Dens Ordlyd er følgende:

Mindre Fartøjer, der af Staten eller af officielt anerkendte Redningsselskaber anvendes til Redningstjeneste ved Kyster, skal ligeledes respekteres og beskyttes under samme Betingelser som de i Artiklerne 22 og 24 fastsatte, for saa vidt Hensynet til de militære Operationer tillader dette.

Samme Regel skal i videst muligt Omfang anvendes paa faste Kystinstallationer, der af disse Fartøjer udelukkende benyttes i deres humanitære Virksomhed.

De skandinaviske og ikke mindst de danske Interesser i at faa en saadan Artikel gennemført er indlysende. Saaledes som vore Forhold er, vil det være af stor humanitær Betydning, at vi fra vore Kyster kan foretage Bjergning og give en første Behandling af skibbrudne, saarede og syge fra Fartøjer, der f. Eks. er minesprængt, torpederet eller luftangrebne.

Alt under Forudsætning af, at de i Konventionens Artikler 22 og 24 stillede Krav om rettidig Anmeldelse og i Artikel 43 om Afmærkning (hvid Maling med røde Kors) sker fyldest vil ikke alene vort Stats-Redningsvæsen, men ogsaa andre Fartøjer med Personel, der inddrages under Statens Ledelse kunne organiseres i en saadan Rednings- og Bjergningsorganisation, *internationalt beskyttet og respekteret*. Vort Statsredningsvæsen er jo kun stationeret paa særlige Steder paa Kysterne; for at dække Farvandene, maa der derfor oprettes en hel Del flere Stationer med vel egnede og udrustede Fartøjer, som under Krigsforhold indrettes til dette Brug. Organisationen af en saadan Rednings- og Hjælpetjeneste kan f. Eks. henlægges under Redningsvæsenet, under Marinedistrikterne eller under Hjemmeværnet assisteret af Motorbaadsforeningerne, Søtransportvæ-

senet og Røde Kors. *Ubetinget rigtigt vil det være, at en saadan Organisation skabes allerede i Fredstid, for at den i Tide kan være anmeldt og fuldt ydedygtig ved Krigsudbrud baade i materiel og personel Henseende.*

Stormagternes første Uvilje mod at gaa med til en saadan Anvendelse af mindre Fartøjer, under international beskyttet Form, skyldtes, at man befrygtede, at Angrebs- og Efterretningsfartøjer vilde optræde camoufleret under de beskyttende Kendemærker. Man prøvede saa at fastsætte en Maksimumsfart paa 12 Knob; men dette blev bestemt afvist fra vor Side. Derimod kunne vi beklageligvis ikke komme udenom Forbeholdet: »for saa vidt Hensynet til de militære Operationer tillader det«, hvilket vil sige, at en Krigsførende kan unddrage saadanne Fartøjer fra Beskyttelse; det maa dog siges at være en Selvfølge, at der skal averteres derom i Tide og være særdeles tvingende Grunde, eller konstateres Misbrug eller Anmeldelsesbelingelserne ikke være overholdt.

Art. 28 tilsvarende Haagkonventionens Art. 7 om Beskyttelse af Sygelukafer i Tilfælde af Kamp om Bord i et Krigsskib.

Art. 29 omhandler Hospitalsskibes Ret til at forlade en af Fjenden besat Havn.

Art. 30 tilsvarende første Del af Haagkonventionens Art. 4 og præciserer alle de omhandlede Hospitalskibes og Fartøjers Pligt til at hjælpe s—s og s uden Hensyn til disses Statsborgerforhold, endvidere at disse Skibe ikke maa anvendes til noget militært Formaal og ikke maa hemme de kæmpende Styrker i deres Bevægelser, samt at de under og efter en Kamp handler paa egen Risiko.

Art. 31 tilsvarende sidste Del af Haagkonventionens Art. 4 og fastslaar de stridende Parterets Ret til at kontrollere Hospitalsskibe og Kystredningsfartøjer. De

an afslaa Tilbud om Hjælp fra saadanne Skibe og Fartøjer, beordre dem til at fjerne sig, lade dem følge en bestemt Kurs, kontrollere Anvendelsen af deres Radiotelegraf og andre Meddelelsesmidler og endog tilbageholde dem i et Tidsrum af ikke over 7 Døgn regnet fra Tidspunktet for Prajning herom, saafremt Omstændighedernes Vægt kræver det. De er berettiget til at have en Repræsentant om Bord, der dog udeukkende maa overvaage ovenstaaende Kontrolbestemmelser. De Ordre, der gives Skibets Fører skal saavidt muligt indføres i Skibets Logbog i et Sprog Skibsføreren forstaar. De kan ligeledes efter Overenskomst anbringe en *neutral* Person om Bord til at overvaage, at Konventionens Bestemmelser overholdes.

Art. 32 bestemmer, at de omhandlede Hospitalsskibe og Kystredningsfartøjer for saa vidt angaar deres Ophold i neutral Havn, ikke kan ligestilles med Krigsskibe (Her tænkes f. Eks. paa en bestemt Opholdsfrist).

Art. 33. Handelsfartøjer, som er blevet omdannet til Hospitalsskibe, maa ikke anvendes til noget andet Formaal i det Tidsrum, i hvilket Fjendtlighederne varer. (Selv om her ikke er nævnt Kystredningsfartøjer, der, som omtalt under Art. 27, tages i Brug af Staten, saa vil det være sikrest at lade denne Artikels Bestemmelser ogsaa omfatte disse.)

Art. 34. Beskyttelsen af Hospitalsskibe ophører kun, naar de, bortset fra deres humanitære Opgaver udfører Handlinger til Skade for Fjenden, men i saa Fald dog først naar en Advarsel, der saavidt muligt gives med rimelig Tidsfrist, ikke efterkommes. I Særdeleshed maa Hospitalsskibe ikke være i Besiddelse af eller anvende hemmelig Kode til deres Radiotelegraf eller til andre Meddelelsesmidler. (Ogsaa denne Bestemmelse maa det anses for heldigt at gennemføre for Kystredningsfartøjer.)

Art. 35. Heri er i 5 Punkter anført Forhold, som ikke betragtes som givende Ret til at berøve Hospitalskibes eller Fartøjers Sygelukafer den Beskyttelse de tilkommer dem. F. Eks. nævnes Haandvaaben og Bord til Selyforsvar eller som er frtaget s — s og s Navigations- eller almindelige Meddelelsesapparater Behandling af civile, Transport af Udstyr og Personel udover det normalt fornødne, som udelukkende er bestemt for sanitære Formaal.

Kapitel IV. Personel.

Art. 36. Hospitalsskibes gejstlige, lægelige og sanitære Personel samt deres *Besætninger* skal respekteres og beskyttes, de nævnte Personer maa ikke tages til Fange i det Tidsrum, de er i Hospitalsskibets Tjeneste, hvad enten der er saarede og syge om Bord eller ej.

Art. 37. Denne Artikel, der indeholder visse Bestemmelser om det *gejstlige, lægelige og sanitære Personel*, bør sammenholdes med Bestemmelserne om dette i Kapitel V i »Hærkonventionen« og med Artiklerne 32 og 33 i »Krigsfangekonventionen«. Endvidere maa henvises til Pag. 585—586 i Delegationens Beretning (optaget i Forslag til Rigsdagsbeslutning om Konventionerne) for fuldt ud at forstaa dette Personels Særstilling under dets Virke og som Krigsfanger. I denne Forbindelse skal ogsaa bemærkes det under Art. 42 omtalte særlige Identitetskort (se Forslag hertil Pag. 110 i Beretningen), der af dette Personel skal bæres foruden den almindelige Identitetsplade. Det der særpræger dette Personels Stilling er — kort omtalt — ikke alene den særlige Beskyttelse, der skal ydes dette og det behørigt kendemærkede Sanitetsmateriel, Hospitaler m. v., men ogsaa dette, at naar dette Personel tages til Fange (tilbageholdes) saa skal det ikke betragtes som Krigsfanger, men alligevel mindst nyde

odt af alle de Fordele og den Beskyttelse, som Konventionen hjemler Krigsfanger og have alle de Lettelser, om er nødvendige, for at de kan yde Krigsfanger Lægehjælp. Endvidere skal Lægepersonel, i den Udstrækning, det er muligt og som Hensynet til Krigsfangers Pleje tillader det, sendes tilbage under Krigen til den Magt de tilhører (se »Hærkonventionens« Art. 30). Naar dette Personel tilbagesendes, har det Ret til at medtage personlige Ejendele.

Kapitel V. Sanitetstransporter.

Art. 38 omhandler Betingelser, hvorunder Skibe, der transporterer Sanitetsudstyr, er beskyttet og ikke kan opbringes.

Art. 39 giver en Række Bestemmelser for Anvendelse af *Sanitetsluftfartøjer*. Da dette er en Nyskabelse skal Artiklen gengives ordret:

Sanitetsluftfartøjer, det vil sige Luftfartøjer, som udelukkende anvendes til Evakuering af saarede, syge og skibbrudne og til Transport af sanitært Personel og Udstyr, maa ikke gøres til Genstand for Angreb, men skal respekteres af de stridende Parter *naar Flyvningen finder Sted i Højder, paa Tidspunkter og ad Ruter, hvorom der er truffet særlig Aftale mellem de interesserede stridende Parter.*

Saadanne Luftfartøjer skal paa Over-, Under- og Sidefladerne være tydeligt mærkede med det i Artikel 41 foreskrevne Kendingsmærke (rødt Kors paa hvid Bund) saavel som med de nationale Farver. De skal være forsynet med alle andre Mærker eller Kendetegn, hvorom der maatte være truffet Aftale mellem de stridende Parter efter Udbrudet af eller under Fjendtlighederne.

Med mindre der er truffet anden Aftale er *Overflyvningen af fjendtlig eller af Fjenden besat Territorium*

forbudt. Sanitetsfartøjer er forpligtet til at efterkomme ethvert Paabud om Landing paa Landjorden eller Vandet. Har et Luftfartøj foretaget en saaledes paatvungen Landing, har det efter en eventuel Undersøgelse Ret til at fortsætte Flyvningen med de ombordværende.

I Tilfælde af ufrivillig Landing paa Landjorden eller paa Vandet paa fjendtligt eller af Fjenden besat Territorium er de s—s og s saavel som Luftfartøjets Besætning at anse som Krigsfanger. Det sanitære Personel vil være at behandle i Overensstemmelse med Artiklerne 36 og 37.

Sanitetsluftfartøjer der tilhører de stridende Parter, har Ret til at overflyve neutrale Magters Territorium og til om nødvendigt at foretage Landing der eller til at benytte det til Mellemlanding, jævnfør dog Bestemmelserne i andet Stykke. De skal give neutrale Magter forudgaaende Meddelelse om Overflyvning af det nævnte Territorium og efterkomme ethvert Paabud om Landing paa Landjorden eller paa Vandet. De er kun beskyttet mod Angreb under Flyvning ad Ruter, i Højder og paa Tidspunkter, hvorom der er truffet særlig Aftale mellem de stridende Parter og den interesserede neutrale Magt.

De neutrale Magter er imidlertid berettiget til at fastsætte Betingelser eller Indskrænkninger vedrørende Sanitetsluftfartøjers Overflyvning af eller Landing paa deres Territorier. Saadanne eventuelle Betingelser eller Indskrænkninger skal bringes til ensartet Anvendelse overfor alle de stridende Parter.

Medmindre anden Aftale er truffet mellem de stridende Parter og de neutrale Magter, skal de s—s eller s som med de stedlige Myndigheders Tilladelse land-sættes paa neutralt Territorium fra Sanitetsluftfartøjer, tilbageholdes af den neutrale Magt paa en saadan Maade, at de ikke paany kan deltage i Krigsoperationer, saafremt de folkeretlige Regler kræver dette.

Den med Hospitalsophold og Internering forbundne Udgift skal bæres af den Magt, til hvilken de hører.»

(Det bemærkes, at det i Definitionen for Sanitetsluftfartøjer ikke udtrykkelig er nævnt, at disse *skal* tilhøre en af Parterne i Konflikten og ikke som visse Hospitalsskibe kan tilhøre Hjælpeeselskaber eller private fra krigsførende eller fra neutralt Land. Men det fremgik af Debatten paa Konferencen, at der kun regnedes med Luftfartøjer direkte tilhørende Parterne i Konflikten, og dette er ogsaa Forudsætningen i Art. 40, der kun omhandler Sanitetsfartøjet tilhørende Parterne i Konflikten. Hvis Staten ønsker at benytte civile Luftfartøjer, maa disse derfor inddrages under Staten.)

Kapitel VI. Kendemærker.

Art. 41. Den kompetente militære Myndighed *skal* paase, at et rødt Kors paa hvid Bund forefindes paa Flag, Armbind og paa alt Udstyr, der anvendes af Sanitetstjenesten. Foruden det røde Kors anerkendes ogsaa den røde Halvmaane eller den røde Sol og Løve paa hvid Grund (derimod forkastedes af et Flertal paa Konferencen Forslag om ogsaa at legalisere det israelitiske Tegn, Davidsstjernen).

Art. 42 omhandler, at Gejstlige, Læge- og Sanitetspersonel foruden som tidligere omtalt, paa venstre Arm at have et mærket Armbind og at bære den i Art. 19 omhandlede Identitetsplade ogsaa skal have et særligt Identitetskort. Dette skal være ensartet for alle en Magts væbnede Styrker, og der skal tilstræbes Ensartethed indbyrdes mellem Landene. Kortet skal om muligt være udført i mindst 2 Eksemplarer, af hvilke det ene skal forblive i Hjemlandet. Kendetegn, Identitetskort eller Retten til at bære Armbind kan i *intet* Tilfælde fratages det nævnte Personel. Ved Tab

af Kort eller Kendetegn har Personellet Ret til at erholde Genpart af Kortene og til at faa Kendetegnene erstattet*).

Art. 43 tilsvarende Haagkonventionens Art. 5 omhandlende Maling, Kendetegn, Flag m. v. for Hospitalsskibe og *Kystredningsfartøjer*. Haagkonventionens Bestemmelser er dog ændret væsentligt, efter at Spørgsmaalet indgaaende blev overvejet paa Konferencen. Efter Konventionen skal nu *alle* Arter af Hospitalsskibe samt *Kystredningsbaade* være tydeligt afmærket som følger:

- a) hele den udenbords Overflade skal være hvid.
- b) Paa begge Sider af Skroget og paa de horisontale Flader skal et eller flere mørkerøde Kors i størst muligt Format være paamalet og anbragt saaledes, at de i saa høj Grad som muligt er synlige fra Søen og fra Luften.

Alle Hospitalsskibe skal føre deres Nationsflag, neutrale ydermere den af de stridende Parter Flag under hvis Ledelse, de har stillet sig. De af de nævnte Skibe og Fartøjer, som om Natten og ved nedsat Sigtbarhed ønsker at sikre sig den Beskyttelse, som de er berettiget til, skal, saafremt dette godkendes af den af de stridende Parter, i hvis Magt de befinder sig, træffe de nødvendige Forholdsregler til at lade deres Maling og Kendemærker fremhæve tilstrækkeligt tydeligt.

(Man kan saaledes lade Røde-Kors Mærkerne udelukkende belyse, men efter Erfaringer er det hvor muligt bedst at lade dem være gennemsigtige og belyst indefra.)

*) Herunder skal Opmærksomheden henledes Hærkonventionens Art. 41 (med Henvisning til Art. 25 i denne) idet det heri bestemmes, at Medlemmer af de væbnede Styrker, som er uddannede til Sygepassere og Transport af Syge o. lign., der midlertidigt under Engagement med Fjenden anvendes som saadanne, under Funktion skal bære hvidt Armbind med et *mindre Kors* end det almindelige for det egentlige Sanitetspersonel.

Det kan tillades Kystredningsbaade, der med Besættelsesmagts Samtykke vedbliver at operere fra en besat Basis, at føre deres egne nationale Farver tiligemed et Flag med hvidt Kors paa rød Bund, naar de befinder sig uden for Basen. Herom skal der paa Forhaand gives alle interesserede stridende Parter Meddelelse.

De stridende Parter skal til enhver Tid bestræbe sig for at afslutte gensidige Overenskomster med Hensyn paa Anvendelsen af de mest moderne Midler til Lettelse af Identificering af Hospitalsskibe. (Selv om det ikke er nævnt, vil der intet være til Hinder for, at dette ogsaa gælder Kystredningsbaade.)

Art. 44. Forbeholder de i Art. 43 omhandlede Kendemærker for de i denne Artikel nævnte Skibe, med mindre andet følger af en anden international Konvention eller af en anden Overenskomst mellem alle de stridende Parter.

Art. 49. Forpligter de kontraherende Parter til at træffe de nødvendige Forholdsregler til Forebyggelse og Bekæmpelse paa ethvert Tidspunkt af ethvert Misbrug af de i Art. 43 omhandlede Kendemærker, saafremt deres Lovgivning ikke allerede dækker disse Forhold.

Kapitel VII. Konventionens Gennemførelse.

Art. 50. De kontraherende Parter forpligter sig til at gennemføre alle Love, der er nødvendige til Skabelsen af effektive *Straffesanktioner* over for Personer, som begaar eller beordrer Iværksættelsen af nogen af de i den følgende Artikel definerede *Overtrædelser* af denne Konvention. Parterne skal endvidere tage de nødvendige *Forholdsregler til Bekæmpelse af Overtrædelser*. De tiltalte skal have betryggende Garantier med Hensyn til Domsbehandling og Forsvar.

Art. 51 definerer som tidligere omtalt (Pag 339) hvad der falder ind under grove Overtrædelser.

Art. 52. Ingen kontraherende Part kan frigøre sig selv eller en anden kontraherende Part for Ansvar, som den selv eller en anden kontraherende Part har paadraget sig med Hensyn til de i Art. 51 omhandlede Overtrædelser.

Art. 53. Paa Begæring af en af de stridende Parter skal der iværksættes en Undersøgelse i en Form, der fastsættes af de interesserede Parter, vedrørende enhver paastaaet Krænkelse af Konventionen. Kan Parterne ikke blive enige herom, bør de vælge en Voldgiftsmand, som skal bestemme, hvilken Fremgangsmaade, der skal følges. Naar en Krænkelse er fastslaaet, skal de stridende Parter bringe den til Ophør og snarest muligt bekæmpe den.

Dernæst følger *Afsluttende Bestemmelser*, der omhandler Ratifikationsforhold, Ikrafttræden, Opsigelse m. v. Vedrørende Opsigelse skal fremhæves, at en saadan, hvorom Meddelelse er afgivet paa et Tidspunkt, da den opsigende Magt var indblandet i Strid, først træder i Kraft, naar der er sluttet Fred, og naar Virksomheden i Forbindelse med Løsladelse og Hjemsendelse af de i Konventionen beskyttede Personer er tilendebragt.

Det er som nævnt langt fra alene »Maritimkonventionen«, som bør have Søværnets Interesse. Alt Søværnets i Land værende Personel falder som omtalt ind under »*Hærkonventionen*«s Bestemmelser, og i denne er der foretaget væsentlige Ændringer fra den reviderede Genèvekonvention af 1929.

Et nøje Kendskab til »*Krigsfangekonventionen*« har lels sin Betydning i Tilfælde af, at der tages Krigsfanger, men i lige saa høj Grad, hvis nogen selv bliver taget til Krigsfange. Ogsaa om denne Konvention af 1949 gælder, at der deri er optaget adskilligt nyt til Betryggelse af Krigsfangers Forhold. Lignende Foreteelser, som de der fandt Sted under sidste Verdenskrig, vil paa Forhaand være stemplet som grove og strafværdige Konventionsovertrædelser. Opmærksomheden skal først og fremmest henledes paa Krigsfangekonventionens Art. 4, hvori defineres alle de Kategorier som udover de egentlige Kombattanter skal behandles som Krigsfanger. Ogsaa heri indgaar »legaliserede« Modstandsfolk, Handelsmarinens Besætninger og civile Luftfartøjsbesætninger m. fl. Dernæst findes der indgaaende Regler for Beskyttelsesmagters og ligestillede Forhold og detaillerede Bestemmelser for Krigsfangers Pleje, Indkvartering, Aflevering, Arbejdspligt, diciplinære og retslige Forhold, Ret til hurtig Hjemsendelse efter Krigsophør m. m., saaledes at det kan siges, at Konventionen levner liden Mulighed for Uklarhed og Vilkaarlighed; men til Gengæld kræver den et indgaaende Studium af den, der skal forvalte og haandhæve den.

Paa dansk Initiativ rejstes Spørgsmaalet om Krigsfanger tilhørende et Land, som har udlagt Minefelter paa det Lands Territorium, hvor de paagældende er Krigsfanger, kan anvendes til at fjerne saadanne Minefelter forudsat, at de Krigsfanger, som dertil anvendes har — eller er bibragt — særligt Kendskab til Minefyndning af Felter af denne Art. Forudsætningen skulde endvidere være, at Fjenden havde forladt det minebelagte Omraade, der derefter frembød en stadig Fare

for den derværende Befolkning og motiveredes yderligere med, at Personel, der havde Kendskab til det specielle Minemateriel, løb mindre Risiko ved dets Fjernelse end andre, saaledes at det generelt set maatte siges at være en human Foranstaltning. Men et Forslag herom forkastedes ved den endelige Afstemning, idet Flertallet ansaa det for betænkeligt at kunne paalægge Krigsfanger et saa farligt Arbejde, det kunde føre til alvorlige Misbrug. Noget andet er, at man som her hjemme efter 2. Verdenskrig i Kapitulationsbetingelser vil kunne paalægge den tabende Part efter Krigen at fjerne de af denne udlagte Minefelter baade paa Land- og Søterritoriet. Det skal dog bemærkes, at Krigsfanger, saasnart Krigstilstand ophører, snaarest muligt skal hjemsendes fra Krigsfangenskab.

Men det mest bemærkelsesværdige af Konferencens Resultater maa dog »*Civilkonventionen*« siges at være, idet denne Konvention er ny, og det Omraade, som den omfatter, hidtil ikke har været Genstand for en samlet Behandling. Det laa uden for Konferencens Kompetence at revidere de forældede Haagkonventioner om selve Krigsførelsen, som Udviklingen — af humane Grunde maa man sige desværre — forlængst er løbet fra, idet den totalitære Krig, særligt som Følge af Luftvaabnets Virke, er blevet katastrofal for den værgeløse Civilbefolkning. Men selv om der saaledes ikke forelaa Mulighed for at humanisere selve Krigsførelsen mod Civilbefolkningen, saa lykkedes det dog i den foreliggende Konvention at naa til Enighed om en Række Bestemmelser med det Formaal at mildne Krigens Følger for Landenes Civilbefolkninger. Dog maa det siges, i flere Henseender naaede man ikke saa vidt, som man fra dansk Side kunde ønske.

Paa dansk Initiativ gennemførtes en *Beskyttelse af Civilforsvarets Personale* i Lighed med den Beskyttelse, der ydes Sanitetspersonellet. I Art. 14 omhandles saakaldte *Hospitals- og Sikkerheds Zoner*. Det bestemmes at de kontraherende Parter i Fredstid — og iøvrigt ogsaa de krigsførende Parter efter Fjendtlighedernes Udbrud saavel paa deres eget Territorium som paa besat Omraade — kan oprette saadanne Zoner og Lokaliteter med det Formaal at beskytte saarede, syge og gamle Personer, Børn under 15 Aar, svangre Kvinder og Mødre med deres Børn under 7 Aar. Der kan endvidere i Krigstid oprettes lignende »*neutraliserede Zoner*«, hvor der foruden de nævnte Personer ogsaa kan gives beskyttet Ophold for syge og saarede Kombattanter og civile, der ikke tager Del i Fjendtlighederne. Der er endvidere givet Beskyttelsesbestemmelser for Hospitaler af enhver Art og deres Personale, og det er i Art. 24 paalagt de krigsførende Parter Pligt til særligt at tage sig af de forældreløse Børn eller Børn, der er blevet skilt fra deres Paarørende. I Konventionens III Del, 1. Afsnit er der Forbud mod enhver Art af Brutalitæt, og alle kollektive eller terroriserende Straffe er forbudt, og det fastslaas udtrykkeligt, at Plyndring, Repressalier mod beskyttede Personer og deres Ejendom, samt *Tagning af Gidsler* er forbudt.

2. Afsnit omhandler de fremmede Personer, der opholder sig paa en krigsførende Parts Omraade og deres Retsstilling, og som Hovedregel fastslaas det, at alle beskyttede Personer, som ved Konflikstens Udbrud eller under denne ønsker at forlade Territoriet, skal være berettiget dertil, medmindre deres Afrejse strider mod Statens nationale Interesser. 3. Afsnit omhandler Civilbefolkningens Stilling i okkuperede Omraader. Der gives i dette Afsnit en Række meget vigtige Bestemmelser. Saaledes er Deportationer fra besat Omraade til den

besættende Magts eget Omraade eller til noget andet Landomraade forbudt, dog kan undtagelsesvis en hel eller delvis Evakuering af et bestemt Omraade inden for det okkuperede Territorium finde Sted, naar det sker af Hensyn til Befolkningens Sikkerhed eller af tvingende militære Grunde; der gives imidlertid detaljerede Regler til Sikring af de evakueredes Rettigheder og deres Tilbagevenden til deres Hjem. Af særlig Interesse for Danmark, der i 1944—45 paanødtes den store Flygtningestrøm fra Tyskland, skal nævnes, at det forbydes Okkupationsmagten at overføre Dele af dens egen civile Befolkning til et okkuperet Omraade.

Okkupationsmagten maa ikke tvinge beskyttede Personer til Arbejde, ødelægge fast Ejendom eller Løsøre eller gribe ind i offentlige Myndigheders eller Domstoles Stilling, alt dog med visse nærmere specificerede Undtagelser. Afsnittet indeholder desuden Bestemmelse om Okkupationsmagtens Rekvisitionsret og en Række — paa visse Punkter — begrænsede Forbud, saaledes er det i Almindelighed forbudt at rekvirere civile Høspitaler, deres Materiel og Lager.

Desuden findes der en Række vigtige Regler hovedsageligt af strafferetligt og processuelt Indhold, saaledes de Belingelser under hvilke den nationale Straffelovgivning kan opretholdes og Belingelserne for, at Okkupationsmagten kan udstede særlige Straffelove. Af Vigtighed er, at hvis saadanne Straffelove udstedes, *maa de ikke gives tilbagevirkende Kraft.*

For saa vidt de af Okkupationsmagten udstedte Bestemmelser overtrædes, skal den anklagede stilles for en ordinært oprettet ikke politisk, militær Domstol, der skal have Sæde i det okkuperede Land. Der skal i udstrakt Grad ydes den anklagede processuel Beskyttelse. Dødsstraf skal kun kunne idømmes i Tilfælde af, at den anklagede findes skyldig i Spionage,

alvorlige Sabotagehandlinger mod Besættelsesmagts militære Etablissementer eller forsætlige Forbrydelser, der har foraarsaget en eller flere Personers Død *alt dog under Forudsætning af, at Dødsstraf for saadanne Forbrydelser er hjemlet ved det okkuperede Lands egen Lovgivning, som var i Kraft inden Okkupationen*. Dødsdom kan ikke afsiges over Personer under 18 Aar og maa ikke eksekveres før 6 Maaneder efter Domsafsigelsen. Denne Frist kan dog afkortes under visse Betingelser. I 4. Kapitel gives indgaaende Regler angaaende Behandling af internerede Personer. I 12 Kapitler (Art. 79—135) gives detaillerede Bestemmelser for Forudsætningerne for Internering og de Hensyn der skal tages til Familie-Sammenhørighed, Nationalitet, Sprog og Sædvaner, borgerlige Rettigheder, Familieforsorg m. m. Dernæst gives Anvisninger for Interneringslejrenes Indretning, om Kost, Pleje, Administration og Disciplin, Forholdsregler ved Dødsfald, Repatriering, Anbringelse i neutrale Lande m. m. Derefter følger et Afsnit om Oprettelse af Oplysningskontorer. Disse meget detaillerede Regler, om hvis Gennemførelse der paa Konferencen var fuld Enighed, hviler i et fælles Ønske om, hvis Internering er nødvendig, da i Fremtiden at forhindre en Magt i de uhyrlige Overgreb, her fandt Sted i f. Eks. tyske Konzentrationslejre.

I Delegationens Beretning udtales om »Civilkonventionen«: »at den er en overordentlig vigtig folkeretlig Nydannelse, som bør være Genstand for den største Opmærksomhed. Saa langt som det overhovedet har været muligt, søger Konventionen at beskytte Civilbefolkningerne mod Krigens Rædsler, og Staterne har forpligtet sig til at respektere de almindelige Principper for Menneskets Rettigheder«.

Endelig skal nævnes, at der paa Konferencen blev vedtaget 11 Resolutioner i Tilknytning til Konventionerne, hvoraf Danmark fremsatte de to. Den vigtigste af disse var, at Staterne forpligtede sig til at bestræbe sig paa at træffe Aftale om at lade Stridigheder vedrørende Konventionerne afgøre af den internationale Domstol i Haag.

Beretningen slutter med, at Delegationen fremsætter Forslag om Nedsættelse af forskellige Udvalg blandt andet om den i »Maritimkonventionen« omhandlede Kystredningstjeneste ved Danmarks, Færøernes og Grønlands Kyster, om Sanitetsluftfartøjer, om Identitetsplader og -kort og om et skandinavisk Samarbejds-Udvalg med Henblik paa Konventionernes Publikation og Udbredelse, Behandling m. v.

Et Udvalg er ved Kgl. Approbation nedsat af Udenrigsministeriet med Gesandt, Dr. jur. Georg Cohn som Formand, og et skandinavisk Samarbejde er paa-begyndt.

Danske Søfartsinstitutioner rettede en Henvendelse til Udenrigsministeriet om, at Spørgsmaalet om Søminers automatiske Uskadeliggørelse efter en begrænset Tid maatte blive taget op paa Konferencen, og dette blev ogsaa forsøgt, men maatte afvises, fordi Spørgsmaalet om Revision af Haagerkonventionernes Bestemmelser vedrørende selve Krigsførelsen faldt udenfor Konferencens Rammer.

Det var naturligvis beklageligt, da de store Skibslab efter Krigen jo baade medførte Tab af Menneskeliv og økonomiske og kommercielle Tab.

Men det maa haabes, at det snart maa lykkes at gennemføre nye folkeretslige Bestemmelser, der begrænser Krigsførelseskatastrofer, ikke mindst for Civilbefolkningen.

At dette vil støde paa meget store Vanskeligheder derfor taler Erfaringerne fra de Forsøg, der er gjort i saa Henseende i den senere Tid.

Forsvarets pressetjeneste skal være effektiv.

Af kommandørkaptajn C.-E. Dinesen.

Navnlig i de senere år — såvel under som efter krigen — bliver officererne fra civil side stillet overfor interesserede spørgsmål angående vort forsvar. Folk vil gerne have oplysninger om forsvarets opgaver, om dets opbygning, om de store bevillingers anvendelse, om det nye materiel o. s. v. Det er kun glædeligt at konstatere, at den positive forståelse af forsvaret giver sig udslag i en trang til orientering. På den anden side må det erkendes, at offentligheden også har krav på at blive holdt underrettet om de forsvarsmæssige foretagelser, der er af almen karakter.

Spørgsmålet er så, om man fra militær side forstår nødvendigheden af, at der er den rette kontakt mellem værnene og befolkningen. Mange af de spørgsmål, som en officer bliver stillet overfor, kunne tyde på, at vor militære oplysningstjeneste knap er så effektiv, som den burde være.

Er det kun her i Danmark, at man er inde på den tanke, at her er noget, man har forsømt? En artikel i det norske »Tidsskrift for Sjøvæsen«, skrevet af orlogskaptajn Andr. Stang, er et udtryk for, at der også i Norge er visse brist i kontakten mellem forsvaret og civilbefolkningen.

Til at danne forbindelsen mellem forsvaret og pressen — og dermed offentligheden — har vi her i Danmark to institutioner, hærens og søværnets pressetjene-

ster, men det er et spørgsmål, om disse institutioner virker på fyldestgørende måde.

Jeg er tilbøjelig til at tro, at de ikke helt gør det. Det hænder nemlig desværre alt for ofte, at man som officer med en vis ærgrelse må lægge sin avis bort, når man har set et militært emne ukorrekt og mangelfuldt behandlet. Dette kunne tyde på, at informations-tjenesten overfor pressen ikke er så god, som den burde være.

Forhåbentlig kan der i nær fremtid påregnes en ændring til det bedre, når den »Forsvarsministeriets Pressetjeneste«, der er hjemlet i den nye forsvarsordning, bliver oprettet. Kræfterne vil nu kunne samles, og gennem direkte tilknytning til ministeriet, værnsledelserne og stabe vil der skabes muligheder for en aktivisering og udvidelse af den meget betydningsfulde pressetjeneste.

Da det er af afgørende betydning, at der er et meget snævert samarbejde mellem pressen og den nye »tjeneste«, vil jeg anse det for formålstjenligt for alle parter, om det bliver fagfolk — altså praktiske pressemænd — der kommer til at formidle dette samarbejde.

Selv er jeg af den formening, at forsvarsministeriets pressetjeneste bør være organiseret således, at hver værnsdel har sin eller sine presse eksperter, hvorved jeg forstår pressefolk, der i særlig grad er inde i forholdene ved den værnsdel, de arbejder med og for. (Hjemmeværnet bør dog sikkert på grund af dettes ganske specielle karakter have egen eller egne eksperter med stærk tilknytning til lokale forhold).

Disse værnsdelexperter bør være underlagt en noget ældre erfaren pressemand (chefredaktør), der er kendt, agtet o. s. v. indenfor landets pressetjeneste som helhed og nyder en sådan tillid hos denne, så hans ord har vægt hos landets pressefolk såvel med hensyn til

at få fremmet omtale af visse sager som med hensyn til at få bremsset visse sagers pressebehandling, idet der jo selvfølgelig findes forhold af ren militær karakter, som ikke er egnet til omtale i dagspressen.

For mig er der ingen tvivl om, at en civil pressemand bedre end en militær person vil være i stand til at få pressen til at indse, når visse ømtålelige spørgsmål overfor offentligheden nødvendigvis må behandles med en vis varsomhed.

Forudsætningen for, at den civile pressetjeneste kan løse den stillede opgave, må selvfølgelig være, at der er et virkeligt samarbejde med de forskellige værnsdele — eventuelt gennem særlige officerer, der kan yde den nødvendige virkelig sagkyndige vejledning, når det drejer sig om specielle emner.

Hensigtsmæssigheden i at have en sådan »chefredaktør«, mener jeg også at måtte begrunde med, at der derved opnås mulighed for en uvildig og ligelig fordeling af oplysningsstoffet fra værnsdelene, så ingen af disse forfordeles i oplysningsarbejdet og herved i den propaganda, der i det hele taget ligger i et oplysnings- og orienteringsarbejde.

Naturligvis er det i særlig grad vigtigt, at man som »chefredaktør« får den rette mand, men heldigvis er det da således, at man nok kan finde en dertil egnet redaktør, thi gennem årene har man da mødt adskillige, der på mange måder har vist deres store interesse for værnenes arbejde og værnenes larv.

Gennem det arbejde, der til dato er udført af de to pressetjenester, er der selvfølgelig indhøstet en del værdifulde erfaringer, men en fornyelse og en aktivisering skønnes i høj grad ønskelig. Jeg vil tro, at en nærmere undersøgelse af, hvorledes spørgsmålet om samarbejde mellem værnene og pressen er løst f. eks i England og Amerika, vil give gode resultater. Men

også i Sverige, hvor man i en årrække har haft en udmærket pressetjeneste, vil der kunne indhentes mange værdifulde oplysninger.

I den ovenfor omtalte artikel redegør orlogskaptajn Stang udførligt for de resultater, som den britiske presseinformationstjeneste har opnået, idet det blandt andet anføres, at det engelske marinepersonel, langt fra kun officererne, leverer en væsentlig del af baggrundsmaterialet for pressetjenesten. Dette understreger, at oplysningstjenesten overfor civilbefolkningen ikke er et anliggende, der udelukkende påviler den særlige pressetjeneste, men at alle indenfor værnene hver på sit felt må yde sit bidrag. Pressetjenesten skal nemlig hovedsagelig kun være bindeleddet mellem forsvaret og offentligheden — formidleren af samarbejdet.

Det er mit håb, at denne meget vigtige sag hurtigt vil blive løst her i Danmark. Ikke mindst i øjeblikket, hvor værnene er under genopbygning, og hvor der daglig træffes vidtrækkende beslutninger, er det af den aller største betydning, at offentligheden får så fyldig og så korrekt besked som overhovedet muligt.

Det er f. eks. meget godt med søværnets propaganda — »flåden mangler mænd«, men en sådan propaganda er nu ikke så meget værd, hvis der ikke samtidig gøres et oplysningsarbejde om forsvaret og dels opgaver. Efter min mening er det en renere måde at få personel på end ved det hidtil benyttede hovedpropagandamiddel, der slår på, at »det er så godt som gratis for forældre at lade deres sønner blive befalingsmænd, og at enhver kan blive det (sagt lidt groft) uden forkundskaber af særlig art«.

Det er givet, at selv den bedste militære pressetjeneste vil komme til kort, hvis værnene ikke selv yder deres bidrag ved at skabe grundlaget for et virkeligt samarbejde med pressen. Forsvarets muligheder

er for en meget stor del afhængig af, at der er det rette tillidsforhold mellem befolkningen og værnene, og her er det, at pressen melder sig som en betydningsfuld faktor — som det organ, der skal underbygge og befæste det folkestyrede Danmark, hvis fremtid som selvstændig nation skal sikres af forsvaret.

Altså:

Pressemand til leder af pressetjeneste!

Effektiv pressetjeneste for effektivt forsvar!

Nekrolog.

Kontreadmiral **Christian Gjørtz Bastrup** blev født den 25. Januar 1872 som Søn af Købmand Niels Wormslev Bastrup og Hustru Adelaide f. Cohn.

Han blev Kadet i 1888, Sekondløjtnant 1892 og var med Skonnerten »St. Thomas« til Middelhavet 1892—93. Gennemgik Hærens Officersskoles ældste Klasse, Artilleriafdelingen, 1893—96. Premierløjtnant 1897. Med »St. Thomas« til Vestindien under den spansk-amerikanske Krig 1898. Lærer ved Hærens Officersskoles ældste Klasse 1901—03, Lærer ved Søværnets Officersskole 1905—14, Undertøjmester ved Tøjhusafdelingen 1905—18. Med S.S. »Birma« paa Kong Frederik VIII's Rejse til Island og Færøerne 1907. Kaptajn 1909. Chef for Mineskibet »Beskytteren« og Stationschef i Lillebælt under Sikringsstyrken 1914—15, Næstkommanderende i Panserskibet »Peder Skram« 1916, Chef for Krydseren »Geiser« 1917—18, Chef for Krydseren »Hejmdal« 1918—19, begge i Sikringsstyrken. Kommandør 1919. Chef for Panserskibet »Olfert Fischer« paa Artilleri- og Torpedoskolen. Midl. Chef for Officersskolen 1920, Chef for Officersskolen 1921—28, Chef for den praktiske Torpedo- og Søminescole 1921, Chef for »Peder Skram« i Skoledelingen s. Aar, og for samme Skib i 1922 i Eskadre. Chef for Orlogsskibet »Niels Juel« paa Artilleriskole i 1924. Chef for Skibsddivisionen 1928—30. Kontreadmiral 1930 og Chef for Flaadestationen. Chef for Kystflaaden 1932. Chef for Eskadren 1933 og 34. Afsked 1937.

Kontreadmiral Bastrup viste sig tidligt at være særdeles teknisk-matematisk begavet og udrettede i de mange Aar, han var knyttet til Søartilleriet, en fremragende Insats for dettes tekniske Udvikling, bl. a. konstruerede han sammen med Værkstedsbestyrer Mentz et Brandrør til Pansergennembrydning, som var af højeste Kvalitet. Hans Lærebøger i Artillerikonstruktion og Ballistik er mesterlige i Klarhed og koncist Ordvalg. Hans klare Fremstillingsevne og Viden prægede ogsaa hans Lærergerning, og det lykkedes ham som Chef for Officerssskolen at bringe denne op i et højt Plan.

Det faldt i Admiralens Lod som Chef for Flaadestationen og Kystflaaden at skulle gennemføre den alt andet end tilfredsstillende Søværnsordning af 1932, hvis personel-organisatoriske Fejl og Mangler han loyalt søgte at afbøde.

Bagved Admiralens noget kølige og kritisk indstillede ydre Væsen og hans Sans for Detailler erkendte man snart hans varme Interesse for hans underordnedes Velfærd og hans klare Overblik over Flaadens Forhold, og han vandt alles Respekt ved den Pligttroskab, Retssindighed og Samvittighedsfuldhed, hvormed han varetog de Hverv, der blev ham tildelt.

Efter i mange Aar at have været Medlem af Bestyrelsen for Sønmandsforeningen af 1856, valgtes Admiralen i 1934 til Formand for Bestyrelsen af denne, et Hverv han varetog til kort før sin Død. Ogsaa denne Institution skylder ham dyb Tak for hans store Interesse og Virke.

Admiral Bastrup blev i 1906 Ridder af Dannebrog, Dannebrogsmænd i 1918, Kommandør af 2. Grad af Dannebrog i 1924 og af 1. Grad i 1932.

Han blev i 1898 første Gang gift med Julie Augusta Elisabeth Lillienskjold, Datter af Skovtaxator Julius

Pearl Frye: »A Game for Empires«.

Victor Gollancz Ltd., London. 471 sider.

Det var unægtelig med betydelig skepsis, at anmelderen påbegyndte læsningen af denne bog, der af forfatteren er betegnet som »a biographical novel« og omhandler den mest afgørende periode i Nelsons liv — 1793—98.

Som roman betragtet er bogen fremragende fortalt, spændende og levende med en overbevisende skildring af hovedpersonen, milieuet, tiden og de historiske begivenheder.

Men foruden at fortælle livfuldt har forfatterinden gjort det kunststykke at lade de optrædende personer tale selv. Ikke i opdigtede sætninger, men gennem bevarede breve, rapporter, dokumenter og andre autentiske aktstykker. Udnyttelsen af det vældige materiale, der findes i den umådelige Nelson-litteratur, er forbløffende.

Den, der kender til denne litteratur, kan glæde sig over den nøjagtighed, hvormed de mange episoder og begivenheder er skildret, men må samtidig erkende, hvilken fare, der ligger i, at det er så vanskeligt at skelne forfatterens egne indfald fra det historisk korrekte.

Heldigvis er bogen klart betegnet som roman, og som sådan kan enhver glæde sig over den. For en søofficer med kendskab til denne specielle del af søkrigshistorien er romanen tillige en værdifuld og underholdende repetition af det kendte, men måske halvglemte stof.

Bogen kan anbefales enhver, der sætter pris på at glemme dagens fortrædeligheder og hensætte sig til den stormfulde tid, hvor Nelson fra ubemærketheden blev hvirvlet ind i det, det så træffende kaldes »A Game for Empires«.

E. J. S.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i august 1951.

- Schreiner, W.:* Hohe Fahrt. Bilder und Skizzen aus dem Seekrieg. Ill. 104 s. Lpz. 1915. 8^o. H.
- Kühner Kurs. Neue Bilder und Skizzen vom Seekrieg. Ill. 114 s. Lpz. 1917. 8^o. H.
- Dallin, D. J.:* The new Soviet Empire. Index. 218 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Hoyle, F.:* Universet nært og fjernt. Ill. 128 s. Kbh. 1951. 8^o. H. Bibliotekarstand 1950. Den danske. 159 s. Kbh. 1951. 4^o. H.
- Hauge, E. O. og Hartmann, V.:* Flukten fra Dakar. Ill. 273 s. Bergen 1951. 8^o. H.
- Scharffenberg, J.:* Norske aktstykker til okkupasjonens forhistorie. 422 s. Oslo 1950. 8^o. H.
- Heber, G.:* Det norske forsvars historie. 183 s. Oslo 1943. 8^o. H.
- Bugge, J.:* På tokt med korvetten »Nordstjernen« 1869/70. Dagbogsopptegnelser. Ill. Noter. 244 s. Oslo 1943. 8^o. H.
- Hendrup, Aa.:* Havnenes retslige Stilling. Litt.fort. 245 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Corner, J.:* Theory of the Interior Ballistics of Guns. Ill. Index. App. 443 s. N. Y. 1950. 4^o. Sa.
- Langhaar, H.:* Dimensional Analysis and Theory of Models. Ill. Index. 166 s. N. Y. 1951. 8^o. Sa.
- Chestnut:* Servomechanisms and Regulating System Design. Ill. Index. 503 s. N. Y. 1951. 8^o. Sa.
- Receiving Tube Manual. Radio Corp. of America. Ill. 320 s. N. Y. 1950. 8^o. Sa.
- Turner, F. M.:* The Condensed Chemical Dictionary, 4th Edition. 726 s. N. Y. 1950. 4^o. Sa.
- Suez Canal, Rules of Navigation. Ill. Index. 131 s. Paris 1951. 8^o. Ska.
- Ballarin, S.:* Proprieta geometriche delle linee di posizione della navigazione iperbolica e loro tracciamento sull'ellissoide di riferimento. Ill. 335 s. Genova 1951. 8^o. Ska.
- Hermansen, A.:* Construction of an instrument intended to give a quick standardization of invar levelling rods. Geod. Inst. Medd. No. 24. Ill. 18 s. Kbh. 1951. 8^o. Ska.
- Heiskanen, W.:* On the world geodetic system. (Veröff. des Finn. Geod. Inst. No. 39). 24 s. Helsinki 1951. 8^o. Ska.
- Hirvonen, R. A.:* The motions of moon and sun at the solar eclipse of 1947, May 20th. (Veröff. des Finn. Geod. Inst. No. 40). 35 s. Helsinki 1951. 8^o. Ska.
-

Sveriges flåde i nærbillede.

Af søløjtnant K. Rodholm.

Jagere.

(Fortsat)

I tiden umiddelbart efter første verdenskrig rådede den svenske flåde ikke over en eneste tidssvarende jager, idet de to største og nyeste enheder, *Wrangel* og *Wachtmeister*, som var søsat i 1917, kun målte 460 t standard, havde en armering på 4-75 mm kanoner, 6-45,6 cm TR samt en maksimumsfart på 32 knob. De ældre enheder lå med en tonnage på 335 t, en armering på 4-75 mm kanoner og 4 TR samt en fart på 30 knob endnu længere fra de krav, stormagterne på dette tidspunkt stillede til deres standardjagere, der målte 900—1100 t og havde 10,5 cm skyts som hovedarmering.

Dette forhold gjorde, at man i Sverige ikke kunne nøjes med at videreudvikle den gamle type, men måtte foretage et større spring og udarbejde et helt nyt projekt. I modsætning til den danske marine, der betragtede en torpedobåd på ca. 300 t som den største båd, der var egnet til at operere i danske farvande, så man sig i Sverige som følge af den mere åbne kyststrækning nødsaget til at gå betydeligt op i størrelse med de følgende overfladetorpedofartøjer.

Kravene, der blev stillet til den kommende jagertype, var: betydeligt stærkere artilleriarmering, overgang til 53,3 cm torpedoer, større fart samt større sødygtighed. Disse krav kunne kun forenes på et ret stort displacement, og resultatet af overvejelserne blev de to 925 t

jagere *Nordenskjöld* og *Ehrensköld*, som blev søsat i 1926. Det af marinekalenderen opgivne displacement på 1050 t er anlagelig konstruktionsdisplacementet. Disse fartøjer havde en hovedarmering på 3-12 cm kanoner og 6-53,3 cm TR samt en fart på 36 knob og betød således en betydelig styrkelse af det svenske jagervåben.

Da disse enheder indgik i flådens tal, var der dog gået 10 år efter verdenskrigens afslutning, og selv om udviklingen i dette tidsrum ikke forløb særlig hurtigt, var stormagternes standardjagere efterhånden vokset til ca. 1300 t, herfra dog undtaget U.S.A., som ikke byggede jagere i dette tidsrum. Men ikke nok med det; i de kommende år blev der projekteret jagere, de såkaldte flotilla-leaders eller heavy destroyers, på helt op til 18—1900 t.

Dette forhold havde imidlertid ikke nogen væsentlig indflydelse på den svenske jagerbygning. De næste 8 jagere viste ingen ændring i hovedarmeringen og kun en lille forøgelse af displacementet og luftværnet, mens farten steg betydeligt. Badene af by-klassen nåede således på prøvelsurene en fart af 42 knob med fuld udrustning om bord. Den opgivne fart var »kun« 39 knob.

Disse 8 jagere delte sig i to klasser, Klas Horn-klassen (*Klas Horn* og *Klas Uggla*) og den såkaldte ældre by-klasse *Göteborg*, *Stockholm*, *Malmö*, *Karlskrona*, *Gävle* og *Norrköping*) med et standarddisplacement på henholdsvis 1004 og 1040 t. Marinekalenderen opgiver her konstruktionsdisplacementet på 1050 og 1140 t.

De 3 sidste enheder af by-klassen blev imidlertid først færdige 1940 og 41, hvorfor Sverige ved krigens udbrud kun rådede over 7 forholdsvis moderne jagere, hvilket var lidet tilfredsstillende. Af denne grund indeholdt planerne for den svenske oprustning fra 1940

to jagerprojekter, dels en større jager på 1800 t, dels en mindre kystjager på 700 t, som vil blive beskrevet i et senere afsnit.

Den store stigning i deplacementet fra 1004 til 1800 t viser tydeligt, at man langt fra har været tilfreds med de hidtil byggede jagere, og årsagen hertil må hovedsageligt ses på baggrund af de hidtidige krigserfaringer, ud fra hvilke man stillede følgende krav til den nye jagertype: en hovedarmering på mindst 4-12 cm kanoner, der tillige skulle være anvendelige som fjernluftværn, hvortil krævedes bedre ildledelsesinstrumentering og bevægelsesmetoder, betydelig udvidelse af nærluftværnet samt sprængstykkebeskyttelse af de mest vitale dele.

Der blev foreløbig kun projekteret to enheder, *Öland* og *Uppland*, af denne såkaldte landsdelsklasse, og som følge af det omfattende projekteringsarbejde blev kølen først lagt i 1943. De blev søsat henholdsvis 1945 og 1946 og afleveret til flåden 1947 og 1948.

Man var dog allerede tidligt klar over, at der ville gå lang tid, før man kunne få gavn af disse enheder, og da Sveriges flåde tilmed blev stærkt svækket ved den velkendte jagerulykke i Hårsfjärden den 17. september 1941, hvor 3 enheder, *Göteborg*, *Klas Horn* og *Klas Ugglå*, brændte og sank, besluttede man sig til at forsætte i det gamle spor og bygge 4 forbedrede by-jagere, der med et standarddeplacement på 1150 t blev lidt større end deres forgængere.

Af de tre sunkne jagere blev de to, *Göteborg* og *Klas Horn*, senere bjærget og repareret, hvorimod en istandsættelse af *Klas Ugglå* måtte opgives, og da de 4 nye byjagere i 1944 var færdige, rådede Sverige over 13 små jagere, som ganske vist gjorde god tjeneste i det svenske neutralitetsværn, men som ikke på nogen måde kunne siges at svare til tidens krav, og først

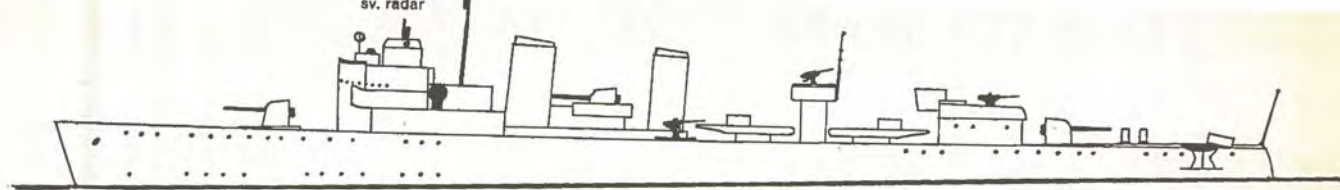
da *Öland* i 1947 indrulleredes i flåden, lik denne en jager, som på de fleste områder var på højde med udviklingen hos vestmagterne.

Som følge af de erfaringer, der var vundet under krigen, fortsatte udviklingen stadig, omend i langsommere tempo, hvorfor man i Sverige for at følge med blev nødsaget til at foretage endnu et spring i jagerbygningen. Dette gav sig udslag i projekteringen af to nye jagere, *Halland* og *Småland*, på 2400 t af den forbedrede landsdelsklasse. Den store displacementsforøgelse skyldes i særlig grad en automatisering af hovedarmeringens 4-12 cm kanoner (jfr. *Tre Kronor*), men tillige en forbedring af nærluftværnet, antiubådsvåbnet og kampinformations tjenesten. Disse skibe påregnes at være færdige 1953.

Udviklingen har endvidere gjort en modernisering af de ældre jagere højst påkrævet, og denne er nu begyndt med ombygningen af 3 enheder af den ældre by-klasse, *Stockholm*, *Gävle* og *Norrköping*, som alle har gennemgået en meget radikal ændring. Det forøgede luftværn, omplaceringen af hovedarmeringen samt den forbedrede kampinformationstjeneste medførte, at disse fartøjer for at opretholde stabiliteten måtte gøres bredere, hvorved farten selvfølgelig blev reduceret væsentligt. De tre andre enheder af klassen samt de 4 enheder af den nye by-klasse vil sikkert, så snart forholdene tillader det, gennemgå en tilsvarende modernisering.

Endvidere har man for at bøde på den fuldkomne mangel på antiubådsfartøjer ladet de to gamle jagere, *Nordenskjöld* og *Ehrensköld*, ombygge til dette formål. De benævnes nu ubådsjagere og er kun de første af en lang række af disse fartøjer.

Alt i alt er Sveriges jagerflåde stadig præget af de alt for små jagere, som i moderne international måle-



12 cm

12 cm

25 mm

3-TR

20 mm

3-TR

25 mm

12 cm

DB

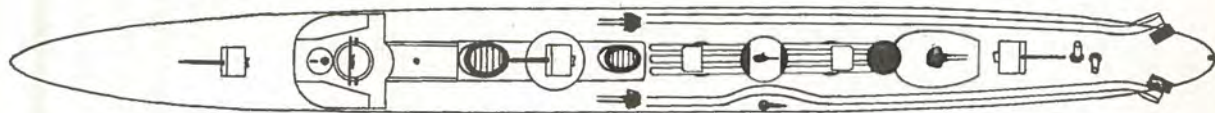


Fig. 5. Ældre by-klasse

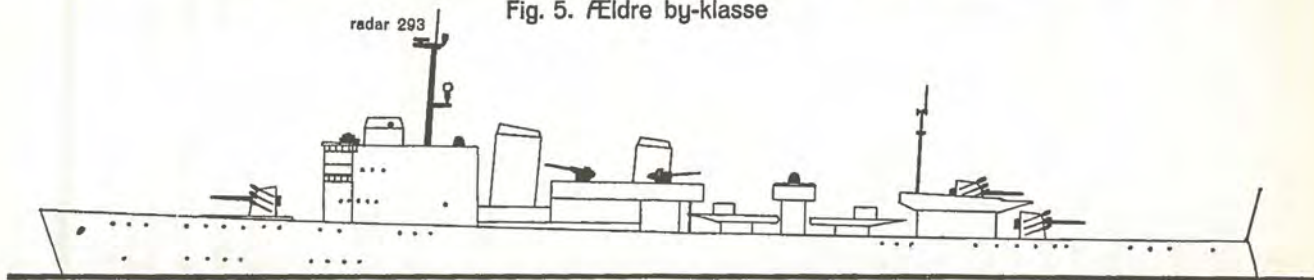


Fig. 6. Moderniserede by-klasse

Skitsen er udarbejdet på grundlag af fotografier og er ikke fuldstændig.

stok ikke er andet end store torpedobåde; men om nogle år, når de store, kraftige jagere for alvor begynder at optræde i Østersøen, vil dette forhold langsomt ændres. Man har i Sverige siden sidste krigs begyndelse udført et stort stykke arbejde for at indhente det forsømte, og det er nu ved at lykkes; men hele denne udvikling viser tydeligt, hvor vanskeligt det er for en lille nation, som ikke kan overkomme at bygge mere end et par enheder ad gangen, til stadighed at følge med.

De enkelte klasser vil i det følgende blive gennemgået, idet alle de små jagere til og med den nye by-klasse vil blive behandlet under et, da de har mange ligheder og kun repræsenterer en ret svag udvikling.

Klas Horn, ældre og nye by-klasse.

	Nr.	Søsat:	Standard-depl.:	Dimensioner:
	3 <i>Klas Horn</i>	1931	1004 t	91× 8,9×3,7 m
Ældre by-klasse:	5 <i>Göteborg</i>	1935	1040 t	93× 9,0×3,8 m
	7 <i>Malmö</i>	1938	-	- - - -
	8 <i>Karlskrona</i>	1939	-	- - - -
Nye by-klasse:	11 <i>Visby</i>	1942	1150 t	95× 9,2×3,8 m
	12 <i>Sundsvall</i>	1942	-	- - - -
	13 <i>Hälsingborg</i>	1943	-	- - - -
	14 <i>Kalmar</i>	1943	-	- - - -
Modern. by-klasse	6 <i>Stockholm</i>	1936	1200 t?	93×10?×3,8 m
	9 <i>Gävle</i>	1940	-	- - - -
	10 <i>Norrköping</i>	1940	-	- - - -

Klas Horn og den ældre by-klasses jagere er velkendte for deres smukke og rene linier, som takket være det udprægede flushdæk, den harmoniske overbygning med den til forkant lodrette og til agterkant skrånende, ret korte brokonstruktion og de to uens skorstenene giver fartøjerne et noget spinkelt udseende, men til gengæld et meget fartmæssigt præg.

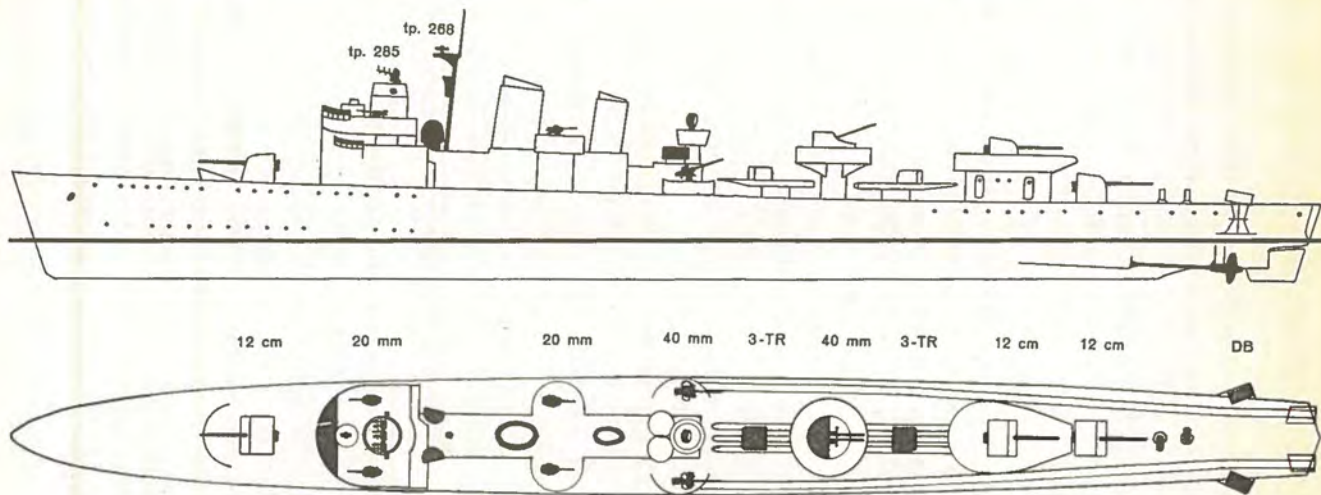


Fig. 7. Nye by-klasse

Går vi videre til den nye by-klasse, kommer der straks et mere moderne og lidt mere klodset præg over jagerne. Man har i disse enheder givet afkald på nogle af de smukke linier til fordel for en mere hensigtsmæssig opstilling af armeringen og en forøgelse af luftværnet.

De to jagerklasser er af denne grund, selv om de selvfølgelig har mange ligheder, meget lette at kende fra hinanden. Det mest iøjnefaldende, hvilket man lægger mærke til, saa snart man kan se, at skibene har to skorstene, er disses indbyrdes placering. På de ældre jagerer er en kanon anbragt mellem skorstenene, hvorfor de her står med ret stor afstand, mens denne kanon i den nye by-klasse er placeret på jagerøen agter. Herved har man ved at vende en kedel om kunnet skubbe skorstenene noget sammen, hvilket giver disse både et kraftigere præg.

Hertil kommer, at de små broer på de nyere enheder som følge af, at de skal bære tungere skyts, er meget kraftige samtidig med, at en projektørbro er anbragt agten for skorstenene. Endelig er de nye by-jagerer forsynet med flad, indadfaldende hæk, mens de ældre jagerer har spids, udadfaldende hæk (krydserhæk).

Brokonstruktionen på disse jagerer er nærlig ens, men repræsenterer dog en lille udvikling i form af en tendens til at flytte så meget som muligt op på øverste bro. For fuldstændighedens skyld og for at se linierne i udviklingen er de to gamle, nu ombyggede jagerer taget med i denne beskrivelse.

På *Ehrensköld*-jagerne var den egentlige manøvrebro lukket og forsynet med brovinger, som gik ud til skibssiden, og oven på denne stod centralsigte og afstandsmåler i forlængelse af hinanden i diametralplanet. Man fandt det dog hurtigt påkrævet, at ledelsen under visse forhold kunne opholde sig på et sted,

hvor den havde bedre synsfelt, og som følge heraf blev der oven på styrehuset indrettet en åben bro forsynet med nogen instrumentering.

På *Klas Horn*-jagerne flyttede fartøjsledelsen for alvor op på øverste bro, hvorfor denne blev gjort en del bredere og forsynet med flere instrumenter. Til agterkant blev der tillige bygget en smal gang i hver side, som gik helt ud i borde, hvilket først og fremmest var sket ud fra ønsket om at skaffe chefen tilstrækkeligt overblik over skibssiden under torpedobjærgning, manøvrering m. m.

Denne konstruktion blev gentaget i de 6 ældre by-jagere. Centralsigtet og afstandsmåleren blev dog her sammenbygget og anbragt på en fælles drejelig platform, hvorved der blev plads til torpedosigtet foran denne. De 4 ældre jagere var forsynet med et torpedosigte i hver side; det stod på øverste bro i borde til forkant.

Der var stadigvæk for lidt plads på øverste bro, hvorfor denne på de 4 nye by-jagere blev bygget helt ud i borde samtidig med, at styrehuset i etagen under blev forsynet med lette panserplader. Øverste bro var dog stadig praktisk talt ubeskyttet, og havde bropersonalet først taget ophold deroppe, var det ikke let at søge læ i den beskyttede bro nedenunder i kamp-situationer, hvor det mere end på noget andet tidspunkt var påkrævet, at ledelsen bevarede roen og oversigten over situationen. Af yderligere ulemper kan nævnes, at broen er alt for kort, idet centralsigtet og torpedosigtet, som er omgivet af et brystværn og anbragt et stykke over broens plan, optager næsten hele midterpartiet af denne og generer udsigten meget.

Skrog og indretning: Jagernes skrog er bygget over et tværskibs spantesystem, og elektrisk svejsning er anvendt i stigende grad fra de to første jagere blev

bygget i midten af tyverne til de sidste fire jagere under anden verdenskrig. Anvendelsen af et tværskibs spantesystem i disse både er temmelig bemærkelsesværdig, når man erindrer, at de tyske torpedobåde på omtrent samme størrelse, men med et noget kraftigere skrog, er bygget over langskibs spanter, samt at man herhjemme anser *Willemoes*-bådene for at være de største både, hvorpå det kan betale sig at anvende et tværskibs spantesystem. Disse både er ca. 250 t mindre end den ældre by-klasses enheder.

Indretningen er den normale med officersbeboelsen agter og de fleste af mandskabsbanjerne for, og besætningen omfatter 6 officerer, 26 underofficerer og 123 menige. Skroget har i forskibet foran fyrpladserne 3 dæk, heri ikke medregnet magasindækket på dobbeltbunden, og 2 dæk agten for maskinrummene. Letmetal er for at spare vægt og nedsætte brandfaren anvendt i stor udstrækning om læ.

Kampinformationstjenesten i sin moderne form og dens uundværlige hjælpemiddel, radar, eksisterede ikke, da disse skibe blev projekteret, og som følge heraf er indretningen i den henseende meget uhensigtsmæssig og mangelfuld.

Jagerne blev under krigen forsynet med svenske radarsæt med antennen anbragt på toppen af central-sigtet. De 4 nye by-jagere fik imidlertid i årene efter krigen disse erstattet af en engelsk overfladevarselsradar af type 268, hvis antenne placeredes på en stor udvækst på masten på det sted, hvor udkigstønden før fandtes. Denne er derfor flyttet længere ned og har her fortrængt en projektørplatform med en mindre projektør. Da masten på de 3 endnu ikke ombyggede ældre by-jagere kun har en udkigstønde på forkant, er dette ligeledes et temmelig sikkert kendetegn til indbyrdes skelnen mellem de to klasser. Oven på cen-

tralsigtet er desuden på de nye by-jagere anbragt en artilleriradar af type 285.

Det bemærkes endvidere, at den svenske flåde stadig anvender den ret praktiske, her i landet afskaffede semaforstang til nærforbindelse mellem skibene. Denne er ved jagerne anbragt enten på broen mellem torpedoapparaterne eller på agterste bro.

Armering: Hovedarmeringens 3-12 cm PK L/46 er på jagerne af til og med den ældre by-klasse fordelt mellem enkeltaffulager på bakken, agterdækket og mellem skorstenene på en forhøjet platform. Denne opstilling, der er foretaget ud fra ønsket om at opnå en ligelig vægtfordeling, forårsager, at den mellemste kanon hverken deltager i stævn- eller hækarmeringen og tilmed får mindre skudfelt i forlig retning, end tilfældet ville være, hvis den var anbragt på jagerøen agter samtidig med, at ammunitionstilførselen kompliceres væsentligt.

Opstillingen er derfor ændret til AXY ikke alene i de 4 nye by-jagere, men også ved ombygningen af de 3 enheder af den ældre by-klasse. Da det er en ret kompliceret affære at flytte rundt med en kanon på den måde, viser denne omplacering bedst, hvor uheldig den gamle opstilling har været.

Kanonerne, der er af Bofors konstruktion, er forsynet med et let skjold og har iøvrigt følgende data: kanonvægt 3,0 t, vægt af enkeltaffutage med skjold 8,9 t, projektilvægt (delt ammunition) 21 kg, skudhastighed ca. 10 skud/min., v_0 800 m/sek., maksimumselevation 40° — 45° og maksimumsrækning 19300 m.

Affutagerne er hånddrevne og rettes efter ordreisere fra centralsigtet, der er anbragt på en drejelig platform omgivet af et cylindrisk skjold over øverste bro ret langt fra skorstenen, hvorved skudfeltet i agterlig retning bliver stort. På by-klassens jagere er centralsigte

og afstandsmåler sammenbygget, mens de i de ældre jagere er anbragt i forlængelse af hinanden med centralsigtet forest.

Ildledelsesanlægget er ufuldkomment og baserer sig på gissede måldata, som sammen med afstanden og forskellige meteorologiske data m. m. sendes ned til artillericentralen, der er beliggende om læ på underste dæk.

I de nye by-jagere er der efter krigen installeret en engelsk artilleriradar af type 285, hvis antenne er anbragt på toppen af centralsigtet. Denne radar er en forgænger til type 275, som anvendes i krydserne, men findes stadig i en del engelske slagskibe og krydsere samt i de fleste jagere og fregatter. Den har en bølgelængde på 50 cm, en pejlingsnøjagtighed på 15'—30' og en afstandsnojagtighed på ± 25 m. Antennen kan eleveres og således anvendes mod luftmål, men radaren kan i modsætning til type 275 ikke give nogen højdevinkel; da disse både ikke er udrustet med luftværnsildledelsesmateriel, har det dog ingen betydning i dette tilfælde. Rækningen er fra jager til jager ca. 15000 m og til en mellemstor bomber i større højde ca. 30000 m. Den sidste afstand er dog meget variabel.

De ældre jagere har ingen regulær artilleriradar, men som nævnt i nogle tilfælde en gammel radar af svensk fabrikat på artilleriradarens plads.

Nærluftværnet er i enhederne af til og med den ældre by-klasse omtrent så ufuldstændigt, som det kan være, og består kun af 6-25 mm AK i 3 håndstabiliserede dobbeltaffutager samt 1-20 mm AK i treaksial enkeltaffutage. 25 mm piecerne, der er af den før beskrevne type (2×360 skud/min.), er anbragt i trekant således, at en affutage står på jagerøen agter og en i borde på hoveddækket på hver side af agterste

korsten. Den enkelte 20 mm kanon er placeret på broen mellem torpedoapparaterne, hvor den har forrængt en afstandsmåler, som benyttedes af hovedartilleriet.

Også disse fartøjer er totalt blottet for luftskyts foran og ved siden af broen, hvorfor man under angreb ret forfra må gire med skibet for at kunne beskyde målet. Det dårlige luftværn giver endvidere et indtryk af, hvor vanskeligt det har været, selv for et land som Sverige, der råder over store våbenfabriker, at fremskaffe det fornødne materiel til blot at dække et beskedent behov.

Det kan desuden på dette sted være af interesse at nævne, at man i sin tid til hver af de to jagere af *Nordenskjöld*-klassen anskaffede en 40 mm dobbeltaffutage af Vickers konstruktion, altså forgængeren til de piecer som stadig anvendes i et stort antal i den engelske flåde. Under skydningerne viste den sig dog at være i besiddelse af flere dårlige egenskaber, i særdeleshed mange funktioneringsvanskeligheder, hvorfor piecen ret hurtigt blev erstattet af svenske 25 mm kanoner.

Luftskytset i de 4 nye jagere er forbedret en del og omfatter 4-40 mm og 4-20 mm AK. Af 40 mm'erne er 2 stk. anbragt i en dobbeltaffutage på midterste bro, hvorfra de har et udmærket skudfelt, mens de 2 andre, der er anbragt i enkeltaffutager i borde agten for agterste skorsten, kun har et skudfelt på 180°. De 2 sidste affutager er af den gamle hånddrevne type, mens dobbeltaffutagen, der oprindeligt også var hånddrevet, tilsyneladende er blevet erstattet af en mere moderne motordrevet, gyrostabiliseret piece af samme konstruktion, som anvendes i de nye jagere af *Öland*-klassen (herom senere).

Af de 4-20 mm AK i enkeltaffutager af Bofors sæd-

vanlige type er 2 stk. for første gang opstillet i borde på øverste bro, hvorfra de kan skyde over stævnen. Dette er blevet muligt efter den udbygning af broen, som tidligere er omtalt. De to andre kanoner er placeret i borde ud for skorstenene på hver sin platform.

Antallet af torpedoer, 6-53,3 cm i 2 tripleapparater, er ens i alle bådene, men instrumenteringen er blevet gradvis forbedret i de 17 år, i hvilke denne jagertype har fået tilskud af nye både. I begyndelsen var torpedoapparaterne hånddrevne og skød i faste baksevinkler, som blev beordret fra de to torpedosigter, et for styrbords og et for bagbords batteri, på broen. Sigtningen og affyringen foregik i første række fra broen.

I by-klassen gik man over til et enkelt sigte, som efter sammenbygningen af afstandsmåler og central-sigte blev placeret umiddelbart foran dette, beskyttet af et cylindrisk brystværn, som, da det samtidig skulle yde beskyttelse for bropersonalet under luftangreb, tillige var forsynet med et tag af panserplade. Denne konstruktion viste sig dog hurtigt at være ret mislykket, idet den foruden at yde dårlig beskyttelse i meget høj grad generede udsigten fra broen, og i *Visby*-jagerne nøjedes man derfor med et lille skjold rundt om torpedosigtet, men byggede til gengæld styrehuset på broen nedenunder af panserplade.

I *Visby*-jagerne blev torpedoapparaterne endog forsynet med fjernbevægelsesaggregater, som kunne sikre en meget nøjagtig overføring af skudretningen fra torpedosigtet, hvilket var nødvendigt for at opnå tilstrækkelig præcision under skydning med kontinuerlig baksning, som man allerede på et tidligere tidspunkt var overgået til i den svenske flåde.

Det vil i denne forbindelse erindres, at den samme skydemåde var anvendt af tyskerne, tilmed i forbindelse med meget komplicerede regneapparater, og

stadigvæk anvendes af amerikanerne, mens englænderne endnu skyder i faste baksevinkler. Den væsentligste årsag til skydning med kontinuerlig baksning er, at det angribende fartøj ikke behøver at foretage noget afdrej under skydningen ved angreb med torpedoer, som ikke er indrettet til vinkelskud, samtidig med, at det åbner muligheden for en vis stabilisering under skydning i søgang.

Dette regnes i Sverige og flere andre lande for at være meget tungtvejende argumenter, som taler til gunst for denne skydemåde, mens man andre steder, bl. a. i England, er af en anden opfattelse og hovedsageligt retter opmærksomheden mod fejlene ved systemet. Man peger her særligt på, at en eventuel træffer i det angribende skib umiddelbart før og under skydningen meget let kan sætte fjernbevægelsen ud af funktion og derved få bro og torpedoapparater til at miste kontakten med hinanden, hvorved skydningen bliver mere eller mindre mislykket. Tilmed er dette system meget tungt og lægger beslag på megen kostbar vægt, som måske vil kunne anvendes med større fordel andetsteds. Endelig vil man, ved at indstille torpedoerne til vinkelskud, kunne få disse til efter skuddet at foretage de afdrej, som betinger vifteskydningen, hvorved det vil være muligt at skyde med fast baksning uden at foretage noget afdrej med skibet.

Antiubådsvåbnet er stort set ens for alle jagerne og omfatter 2 morterer og 2 kasteapparater på agterdækket; men dydbombeforholdningen kendes ikke. Mortererne er af den sædvanlige svenske type, som også anvendes herhjemme. Dydbomberne udskydes her fra selve morterrøret, hvorfor dettes og bombens diameter må være nøjagtig afpasset. Da det endvidere er forbundet med mange vanskeligheder at lade dette apparat i søgang, synes det ikke at være så praktisk som den

engelske katapultmorter, hvor dybdebomben ligger i en skål oven på røret og slynges ud i rummet ved skuddet. Skudafstanden for de svenske morterer er ca. 60 m, og affyringen foretages fra broen. Fartøjerne er udrustet med perifon til lokalisering af ubådene.

Denne udrustning er langt fra tilfredsstillende, idet den for det første er forældet og for det andet utilstrækkelig, da der til afskydning af dybdebomber kræves mindst 4 morterer på grund af den lange lade-tid. I U. S. A. anvendes endog 6—8 morterer på hver jager. Den svenske standard-antiubådsudrustning gør derfor en hurtig tilkomst af specielle ubådsjagere højst påkrævet.

Jagerne er i lighed med krydserne udrustet med et sæt mineskiner i hver side, og minekapaciteten er ca. 60 almindelige forankrede miner.

Maskineri: Maskinkraften viser en gradvis stigning fra *Nordenskjöld*-jagernes 24000 HK til *Visby*-jagernes 36000 HK, men ellers er fordelingen af maskinanlæggene omtrent den samme i alle enhederne. Hovedmaskineriet omfatter 3 Penhoët-kedler (i *Nordenskjöld*-jagerne 3 Thornycroft-kedler) og 2 maskinrum, styrbords maskinrum forrest om styrbord og bagbords agterst om bagbord, hver med et de Laval turbineagregat, bestående af en høj- og lavtryksturbine.

Dette arrangement kræver omtrent $\frac{2}{3}$ af skibenes længde, men yder på grund af opdelingen i 2 maskinrum betydelig større sikkerhed end den normale opstilling, hvor styrbords og bagbords maskine er placeret side om side i et rum. Det bør dog nævnes, at den ideelle fordeling efter rækkefølgen fyrplads-maskinrum-fyrplads-maskinrum i lighed med krydserne og flere udenlandske jagere ved den svenske jagerbygning først slår igennem med *Halland*.

Kedeltrykket ligger imellem 23 og 25 kg/cm², og maskinerne gør ved fuld kraft 3500 omdrejninger i minuttet, der reduceres til 490 omdrejninger pr. minut af skrueakslen. Maskinkraften er i *Klas Horn* 26000 HK, i den ældre by-klasse 32000 HK og i den nye by-klasse 36000 HK. Dampen overophedes i de nyere jagere til 350°, og det kan i den forbindelse nævnes, at de første virkelige forsøg med overophedning af damp i den svenske flåde blev foretaget i *Nordenskjöld-jagerne*; men da de viste sig ret mislykkede, blev overophederne senere fjernet.

Farten, der var 36 knob for de første 4 jagere, kulminerer i den ældre by-klasse, hvis enheder har en opgivet fart på 39 knob, men som på prøveturene med fuld udrustning om bord har været helt oppe på 42 knob. Herefter synker farten lidt igen i *Visby-jagerne*, der ganske vist officielt løber 39 knob, men ikke har opnået de samme tophastigheder som de 6 tidligere enheder.

Brændstofbeholdningen udgøres af 150 t olie, hvilket giver jagerne en aktionsradius på 1600 sømil ved 20 knobs fart.

Disse jageres stærkeste side er altså farten, som endog er særdeles tilfredsstillende, idet de i godt vejr er i stand til at løbe fra de fleste udenlandske jagere. Men den efter moderne principper noget overdimensionerede fart har til gengæld medført en ret ringe sødygtighed, idet bådene ikke alene er tilbøjelige til at tabe fart i hårdt vejr, men med søen tværs ruller så stærkt, at hovedarmeringens anvendelse kompromitteres stærkt derved.

Det må endvidere anses som en fejl ved moderne jagere, at hovedarmeringen er opstillet så godt som ubeskyttet og ikke kan anvendes mod luftmål, hvilket

stiller endnu større krav til nærluftværnet, som selv i den nye by-klasse ligger under det tilladelige.

Hertil kommer, at fartøjernes radarudstyr er meget mangelfuldt og ikke sikrer en tilfredsstillende observation, samt at de vitale dele, bl. a. broen, er temmelig ubeskyttede, hvilket kan have til følge, at skibets hjerne ved træffere af selv små kalibre meget let kan sættes ud af spillet.

Nogle af disse mangler er det dog muligt at udbedre, hvorfor man i 1948 gik i gang med at modernisere den første af de gamle by-jagere, *Gävle*, og i år har yderlig 2 enheder, *Stockholm* og *Norrköping*, gennemgået samme ændring.

Moderniserede by-klasse: De nævnte 3 jagere har gennemgået følgende væsentlige ændringer:

Broen er blevet udbygget til agterkant og i siden og ligner herved nærmest en stor firkantet kasse. Dette har ødelagt bådens smukke linier, men har været nødvendigt for at tilfredsstille det pladskrav, som kampinformationstjenestens moderne hjælpemidler stiller.

Den gamle pælemast er erstattet af en svær tobensmast, som i mange situationer synes at være trebenet, og i toppen af denne findes antennen til en varselsradar af type 293, som tilsyneladende repræsenterer jagernes eneste radarsæt. Herudover er en mindre mast anbragt til forkant af jagerøen.

Hovedarmeringen er omplaceret således, at kanonen, der før stod mellem skorstenene, er flyttet hen på jagerøen, hvor den har fået større skudfrihed i såvel forlig som agterlig retning.

Nærluftværnet er udbygget og omfatter nu 4-40 mm AK i enkeltaffutager, grupperet på en særlig luftværnsbro omkring agterste skorsten. Tilsyneladende er disse piecer endnu af den gamle model, men meningen er

i så fald, at de skal udskiftes med den nye hurtig-skydende type, hvis centralsigter antagelig bliver anbragt på broen til agterkant. Det bemærkes, at 4 af disse piecer alene hvad ildkraft angår svarer til mellem 7 og 8 af de ældre modeller. Dertil kommer, at deres bevægelseshastighed er så stor, at de selv på så relativt små skibe som disse jagere er udset til at være mindste kaliber.

Torpedoapparaterne er blevet forsynet med fjern-bevægelsesaggregater, som tillader en nøjagtig, kontinuerlig overførsel af retningen fra sigtet.

Antiubådsvåbnet er forbedret ved installering af raketapparater med en kapacitet på 18 raketter. Tillige er den gamle perifon erstattet af en moderne asdic, antagelig af engelsk type.

For at hindre, at disse vægtforøgelser skulle blive skæbnesvangre for stabiliteten, var det imidlertid nødvendigt at gå til den yderlighed at gøre fartøjerne bredere. Der blev derfor lagt et ekstra lag spanter uden på de gamle og på disse en ny klædning således, at bredden ifølge uofficielle kilder er forøget med ca. $1\frac{1}{2}$ m i hver side. Hvor stor en forøgelse af displacementet dette har bevirket, kan man kun gætte sig til, men sandsynligvis har de ombyggede enheder her overskredet den nye by-klasses.

Dette må selvfølgelig igen have stor indflydelse på farten, som siges at være reduceret med ca. 4 knob. Den skulle altså nu ligge på ca. 35 knob, hvilket er en meget normal fart for moderne jagere. Den kan ganske vist i visse situationer blive et handicap for de svenske både, men det må samtidig erindres, at udrustningen, som har foranlediget fartnedsættelse, simpelt hen er nødvendig, for at de overhovedet har nogen eksistensberettigelse.

Efter denne udførlige modernisering er bådene blevet anvendelige til moderne krigstjeneste; men de besidder jo langt fra alle de egenskaber, som kræves af en moderne jager, idet kun nogle af de gamle fejl er blevet rettet. At dette ikke er blevet tilfældet kan imidlertid ikke lægges konstruktørerne til last, men ene og alene den kendsgerning, at disse jagere er for små, alt for små.

(Fortsættes)

Soldatens erstatningspligt.

Af orlogskaptajn J. J. Westrup.

I Militært Tidsskrifts juli hæfte har oberstløjtnant, auditor, cand. jur. Wahlstrøm skrevet en særdeles læseværdig artikel om soldatens erstatningspligt.

Det er meget fortjenstfuldt, at dette spørgsmål er blevet behandlet og så indgående belyst ved eksempler.

Af hensyn til de — desværre mange — søofficerer, som ikke holder Militært Tidsskrift, skal jeg kort resumere indholdet og komme med et par simple lægmandsbetragtninger.

Først behandles »Ansvar for personlig udrustning m. m.«.

Principielt er soldaten ansvarlig for de ham udleverede sager, såfremt han ved forsæt eller uagtsomhed er skyld i, at sagerne bortkommer, og forfatteren giver en række illustrerende eksempler på, hvornår der foreligger uagtsomhed.

Man noterer med glæde, at forfatteren bruger udtrykket »udleverede« og ikke »udlånte«, som vi ofte bruger i søværnet. Det sidste udtryk fører nemlig tanken hen på det strenge ansvar for lånte sager, hvor man også hæfter for hædelig skade. Tidligere var det ofte — også i marinen — opfattelsen, at beklædningsgenstande kunne man praktisk taget aldrig få attest for. Den opfattelse rammer forfatteren en pæl igennem. Søværnet har da også en bestemmelse, efter hvilken

man hæfter for bortkomst ved »uagtsomhed og uorden« og dette falder vel nogenlunde sammen med forfatterens opfattelse.

Derefter opstiller forfatteren en særlig regel for beskadigelse eller ødelæggelse af udrustningen og kommer til det resultat, at man her kun hæfter i tilfælde af forsæt samt af uagtsomhed *af en vis grovhed*. Jeg kan ikke følge forfatteren i denne sondring mellem bortkomst på den ene side og ødelæggelse på den anden, idet disse to former for »skade« naturligt må følge samme regel, hvilket også som nævnt fremgår direkte af søværnets beklædningsreglement. Om en stortrøje stjæles (bortkommer), medens soldaten ligger på ryggen og sover i skoven, eller den ødelægges, fordi han falder i søvn, så cigaretten falder ned og brænder store huller i den, synes at måtte følge samme regel. I søværnet vil man sikkert i begge tilfælde komme til det resultat, at han har udvist uagtsomhed — omend muligvis simpel — og man vil gøre erstatningskrav gældende.

Det er dog sikkert rigtigt, at man i visse tilfælde kun skal lade soldaten hæfte for en vis grovere uagtsomhed. Det afgørende er imidlertid vist ikke på hvilken måde »skaden« er forårsaget, men på hvilke genstande skaden er forårsaget.

Forfatteren drager en analogi med den såkaldte »Hjemmets risiko«, efter hvilken husassistenten er fri for ansvar for skader, forårsaget på hjemmets ting ved simpel uagtsomhed ud fra den regel, at den, der har fordel af arbejdet, også må bære sin del af risikoen ved det. Men denne analogi må føre til, at man deler soldatens udrustning — som forfatteren betragter under eet — i to dele, egentlige beklædningsgenstande på den ene side, som han bruger mere til fordel for sig selv og på den anden side våben og lignende, som han bruger til fordel for staten.

For våbnenes vedkommende vil det være naturligt at anvende den mildere regel (grovere uagtsomhed og forsæt), for beklædningsgenstande som nævnt reglen om uagtsomhed og forsæt. At man ikke kan hæfte for beklædningsgenstande som for »lån« følger af, at »lånet« er pånødet.

Men der synes ikke at være nogen grund til at begrænse den mildere regel til kun at omfatte skade på udleverede genstande. Den må omfatte enhver skade på statens gods, som soldaten forvolder under udførelse af sin tjeneste, selv om genstanden ikke er »udleveret« i snæver betydning, altså en kikkert han slår itu, en afstandsmåler han taber, slagpøsen som han hiver udenbords under fart uden at sætte lampen fast o. s. v.

Dette må være området for forfatterens regel om, at man ikke hæfter for den simpleste uagtsomhed, og det er meget fortjenstfuldt, at forfatteren har fremsat denne betragtning, som jo utvivlsomt ikke falder i lige god jord hos folk af den »gamle skole«.

Forfatteren nævner hele tiden »soldaten« og »udleverede udrustning«, tænker altså på den menige soldat.

Men — uanset det gamle spørgsmål om officeren, der ikke var soldat — bør man give reglen et videre perspektiv og lade den omfatte alt personels skadegørende handlinger på det staten tilhørende materiel, som man bruger i statens tjeneste. Det er altså også skade på den bil, man kører med, de plader, som man river op i bunden på det skib, man har fået betroet, den torpedo, som man skyder ud på 4 m vand o. s. v.

Hvis man anerkender, at skade på lommelygten, kikkerten, bilen, fregatten og torpedoen må følge samme regel, vil man vist også indrømme, at en hæftelse for

enhver uagtsom handling vil kunne være skæbnesvanger for personellet, ialt fald for de få, som kunne betale en ny stævn på en fregat. Et værn, der med rette tillader sig den flothed at være selvassurandør, må bære sin store del af risikoen ved at give officererne værdier til millioner i hænde; officererne har jo ingen mulighed for at forsikre sig. (Man kan iøvrigt mere sig med at tænke sig, at man kunne forsikre sig. Selskaberne ville jo så stille krav for at dække sig for alle de tilfælde, hvor der virkelig var en risiko. Man ville da kunne komme i den situation, at en skibschef ville sige: »I nat kan vi ikke løbe mere end 15 knob, for ellers dækker forsikringen ikke«.)

Til officerer »af den gamle skole«, som mener, at militæret vil ryste — eller i alt fald dirre noget — i sin grundvold, hvis ikke »soldaten« hæfter for enhver uagtsomhed, må det anføres, at man jo foruden gennem erstatning kan reagere gennem straf, og her er jeg ikke enig med forfatteren, der siger: »Hvis soldatens uagtsomhed ligefrem kan betegnes som skødesløshed, vil han jo ved siden af erstatningspligten kunne straffes efter militær straffelovs § 70«. Forfatteren mener altså, at skødesløshed er en grovere form for uagtsomhed. Dette falder ikke sammen med den definition på grov uagtsomhed, der siger, at denne er tilsidesættelse af den agtpågivenhed, som selv et skødesløst menneske plejer at udvise.

Forfatteren vil altså lade de tilfælde, hvor man kan straffe, dække de tilfælde, hvor man skal erstatte, men herved ville man savne enhver form for reaktion i tilfælde af simpel uagtsomhed, og dette ville være et umoralsk system.

For mig synes systemet imidlertid at være anderledes praktisk og samtidig menneskeligt:

Enhver uagtsomhed kan straffes med en straf (eller

disciplinarmiddel), der i det væsentlige svarer til uagtsomhedens størrelse. Først ved de grovere former for uagtsomhed griber man til den for de fleste langt hårdere reaktion, nemlig at ramme dem på den ømfindtlige pengepung, ved at kræve erstatning.

At man kan straffe for al uagtsomhed falder sammen med Pürschels (I) bemærkninger til M.S. § 70, hvor det netop fremhæves, at §'en »strengt taget kunne være udeladt, idet de forseelser, der deri omhandles, altid vil indeholde en tilsidesættelse af pligten til at opbevare og forsvarligt behandle krigsmagtens ting o.s.v.«, idet forseelser af denne art altid vil komme ind under § 63, der dækker enhver form for uagtsomhed.

Sluttelig har forfatteren et kapitel om »Ansaret for skadegørende handlinger«, som er særdeles læseværdigt. Af hensyn til indholdet burde det måske hedde »Ansaret for skadegørendes handlinger overfor tredie-mand«.

Staten er her som enhver arbejdsgiver m. h. t. erstatning ansvarlig for handlinger, som »soldaten« udfører i statens tjeneste, og regreskrav overfor soldaten kan kun gøres gældende ved grov uagtsomhed og forsæt.

Forfatteren nævner her de nu ofte forekommende motorsager, men det kan jo ikke skjules, at tilsvarende sager med skadegørende handlinger på trediemands ejendom har søværnet haft i årevis ved uheld under havnemanøvrer. Så vidt mig bekendt har man dog aldrig haft et tilfælde af så grov uagtsomhed, at man har fundet foranledning til at gøre regreskrav gældende over for chefen.

Forfatteren drøfter indgående spørgsmålet om, hvornår »tjeneste« foreligger og anfører, at auditor Pürschel (II) mener, at »afgørende for, om statskassen hefter for en soldats skadegørende handling, må være,

om der er en relevant forbindelse mellem handlingen og den tjeneste, som soldaten netop udfører for staten, og at man ved bedømmelsen heraf må lægge vægt på, om handlingen er udført under kommando«. Forfatteren mener dog, at man ikke bør fortolke »tjeneste« så snævert.

Et kapitel om kollektiv erstatningspligt f. eks. i tilfælde af beskadigelser på samlingsstuers inventar virker forbløffende på en fra søværnet, hvor vi — jeg vil næsten sige gudskelov — ikke har regler, der hjemler ret til at påligne en kollektiv erstatning, fordi man ikke har kunnet finde gerningsmanden. Det skal dog siges, at forfatteren synes at mene, at reglen »har en tanke«. At den er praktisk, er dog sikkert rigtigt, og at den er gammel viser forfatteren ved at anføre bestemmelser fra 1793, men en regel, der i virkeligheden skal opfordre til angiveri om bagateller, er ikke rar, og vel næppe heller altid nødvendig.

Endelig har forfatteren et kapitel »erstatningens størrelse« og fastslår deri, at det må være statens formuetab, der skal erstattes, men nævner derefter, at en ny kappe, som bortkommer, skal erstattes efter den klasse, hvori den står. Da den ikke er blevet klassificeret ned, skal den erstattes som ny, uanset om den umiddelbart efter skulle være nedklassificeret. Man må håbe, at hæren ikke praktiserer den regel efter bogstaven, i søværnet gør vi det nødigt, med mindre man har begrundet formodning om, at stortrøjen er solgt, da søværnet ellers vilde tjene på kappens bortkomst. Den slags små uretfærdigheder har den værnepligtige et åbent blik for, og de bør undgås. Som forfatteren så rigtigt bemærker: »en med urette pålagt erstatning er lige så uheldig som en uretfærdig straf«. Som eksempel på, hvor ejendommelig en opfattelse man kan have af erstatningens størrelse, skal nævnes

et tilfælde (det er meget gammelt), hvor en bortkommet ældre inventargenstand forlangtes erstattet ikke alene med værdien af genstanden som ny, men af en ny af en tidssvarende model, der var langt dyrere, idet den gamle model ikke fandtes mere. Ministeriets afgørelse blev imidlertid den naturlige, at man nedskrev anskaffelsesværdien til halvdelen på grund af genstandens alder og derefter — og nu kommer det interessante — fastsatte man erstatningen til $\frac{2}{3}$ af det nedskrevne beløb på grund af, at den udviste uagtsomhed var relativt ringe. Dette var måske en noget ujuridisk afgørelse, men den var inspireret af sund menneskelig fornuft. Men det er beklageligt, at der ikke findes en regel om, at erstatningen kan fastsættes i forhold til uagtsomheden. Det, at det enten er fuld erstatningspligt eller ingen, vil ofte få den samvittighedsfulde officer til at undlade at pålægge erstatningspligt, hvor han egentlig skulle have gjort det, særlig hvor det drejer sig om den vanskelige sontring mellem simpel og grov uagtsomhed. Hvis man kunne fastsætte erstatningen til en vis $\frac{0}{100}$ af statens formuetab, ville forholdet være ulige lettere for den praktiserende officer — og for auditørerne, der ikke ville få sagerne tilsendt så ofte. Eet er jo nemlig at fastslå en principiel sontring mellem simpel og grov uagtsomhed, et andet er at afgøre, hvornår der foreligger det ene eller det andet. Definitionen på grov uagtsomhed er nævnt; det kunne måske være på sin plads at anføre, at simpel uagtsomhed er tilsidesættelse af den agtpågivenhed, som udvises af en fornuftig og omhyggelig mand, der kender de pågældende livsforhold. Dette kan måske være til nogen vejledning ved afgørelse af de konkrete tilfælde.

Kadetterne fik til afgangseksamen en opgave, hvor de bl. a. skulle afgøre om en elev, der glemmer en

lommelygte på dækket efter forløjningsarbejder i havn om aftenen, skulle betale erstatning. Lommelygten formodedes stjålet af civile, der havde været ombord. De fleste svarede, at der forelå en simpel uagtsomhed, hvorfor man ikke burde kræve erstatning, men at man kunne give eleven en straf (eller disciplinarmiddel). En enkelt kadet mente dog, at man — i betragtning af, at eleven engang skulle være regnskabsfører — måtte betragte det som grov uagtsomhed at lade regnskabsgoods ligge på dækket, og ville pålægge ham erstatningspligt. Da begge afgørelser hvilede på den samme rigtige principielle betragtning, måtte man anerkende de forskellige skøn.

En ikke ualmindelig betragtning er, at der foreligger uagtsomhed, hvis uheldet kunne være undgået ved en eller anden foranstaltning — snedigt udtænkt bagefter; skruenøglen var f. eks. måske ikke gået udenbords, hvis den havde været fastgjort til brugeren. Afgørende må det være om fastgørelsen var en naturlig og almindelig foranstaltning, som en fornuftig og omhyggelig mand under de foreliggende forhold ville have foretaget. Men man kan altså ikke anerkende, at der foreligger uagtsomhed, blot fordi ikke enhver tænkelig sikkerhedsforanstaltning er truffet. Endelig må det erindres, at der på et ganske enkelt punkt forskriftmæssigt er lagt loft over sikkerhedsforanstaltningerne. Det er med hensyn til navigationen, skibets førelse. Her er det foreskrevet, at kursen skal sættes »med fornøden sikkerhed og forsvarlig dristighed«. Det er altså direkte foreskrevet, at man skal være dristig, og der må ikke benyttes mere end de sikkerhedsforanstaltninger, som er fornødne.

Endelig er det værd at fremhæve forfatterens påpegen af, at de militære autoriteters afgørelse af erstatninger er og bliver arbitrære, således at spørgsmålet, såfremt

erstatningskravet ikke anerkendes, må afgøres af en domstol. Man kan ikke blot trække det fra hyren. Det går måske, enten fordi den pågældende ikke er klar over den ret, han har til at få et erstatningsspørgsmål afgjort ved retten, selv om det ikke er i forbindelse med straffesag, eller fordi han simpelt hen hellere betaler, end at skade sig selv ved, at hans sag bliver bekendt i for vide — og for høje — kredse.

Man kunne af principielle grunde ønske, at der nu og da blev indbragt nogle erstatningssager for retten, således at man kunne få fastslået en retstilstand. Man kan jo ikke drage sammenligning med forholdet mellem en almindelig arbejder og hans arbejdsgiver; militæret har som nævnt over for sine »arbejdere« den anden mulighed for reaktion, straffen.

Som en lille pudsighed fra søværnet skal nævnes, at man nu og da møder den opfattelse, at det, at man har afgivet »personlig« kvittering for en genstand, bevirker, at man har et strengere ansvar for tingen end hvis man ingen kvittering har givet. (En kvittering er selv sagt kun et bevismiddel for, hvem der er ansvarlig for genstanden og kan ikke ændre det materielle indhold af erstatningspligten). Ja, man går endda så vidt, at medens lommelygter, skriveunderlag o. lign. af magasinet leveres til regnskabsføreren, der derefter — mod kvittering — udleverer det til befalingsmændene, så skal kikkerte til personligt brug for officerer afhentes på søartilleriet mod afgivelse af direkte kvittering til dette. Den psykologiske betydning af en sådan tilpas højtidelig handling skal måske ikke undervurderes, men den retslige betydning er, så længe manden ikke nægter at have modtaget kikkerten, nul.

Jeg skal sluttelig anføre følgende passus fra søværnets attestformular:

»Låntageren kan kun fritages for at tilsvare værdien

af forlist inventar, forsåvidt dette er gået tabt på en sådan måde, at der ikke ses at være grund til at kræve erstatning derfor«.

Dette er al den vejledning en chef har, når han skal skønne om, hvorvidt en mand »skal fritages for at tilsvare værdien af forlist inventar«.

Hvornår ses der nemlig at være grund til at kræve erstatning? Er det, når han kan fritages for at tilsvare værdien? o. s. v.

Og endnu en gang: en officer »låner« ikke en kikkert, han får den pånødt. Fastholder man det strenge ansvar for kikkerten, risikerer man, at officeren nøjes med at bruge de blotte øjne, da dette ikke kan medføre økonomiske forpligtelser for ham.

Skulle man forsøge en rå, skematisk opstilling over personellet's ansvar for skadegørende handlinger må det formentlig blive:

1. I relation til staten:

- a) Pånødte beklædningsgenstande:
straffeansvar: intel,
erstatningsansvar: for forsæt og uagtsomhed.
- b) Andre skadegørende handlinger mod statens materiel:
straffeansvar: for forsæt og uagtsomhed,
erstatningsansvar: ved forsæt samt såfremt uagtsomheden er af en vis grovhed.

2. I relation til 3. mand:

- a) Staten hæfter principalt som arbejdsgiver.
- b) »Soldaten« hæfter subsidiært (regres) i tilfælde af forsæt og grov uagtsomhed.

3. Erstatningens (regreskravets) størrelse bør være statens formuetab reduceret i forhold til den be-

gåede uagtsomhed, undtagen ved beklædningsgenstande, hvor det skal være den fulde faktiske — men ikke den bogførte — værdi af genstandene.

Det kan ikke nok som værdsættes, at oberstløjtnant Wahlstrøm har taget et for officerer så vigtigt spørgsmål op til en grundig og indgående behandling, så meget mere som det vist ikke tidligere har været behandlet, vel fordi det er et ret diskutabelt emne, men dette sidste forhold må tjene som undskyldning for, at en almindelig officer blander sig i diskussionen.

Er Folk og Værn grebet rigtigt an?

Af orlogskaptajn J. Teisen.

Det er ikke min mening her at tage hele »Folk og Værn's« store arbejdsområde op til behandling, men kun at efterforske om enkelte arbejdsformer derindenfor bør ændres, såfremt de bidrager til at svække den moralske standard blandt værnenes befalingsmænd og værnepligtige.

1) Foredragene.

Når man før i tiden var på togt, anså befalingsmændene — her specielt søofficererne — det som deres pligt at sørge for, at de vpl. fik positivt udbytte af togtet, ikke alene, at deres militæruddannelse blev så god, som togtet tillod, men også at folkene gennem nyttig beskæftigelse, gennem teoretisk og praktisk undervisning fik udbytte af deres fritid og derved lærte ting, som de kunne få glæde af senere hen i livet: her kan nævnes undervisning til sætteskippereksamen, dansk, regning, tovværksarbejde, træ- og metalsløjdect. Ligeledes anså officererne det som deres pligt at imødekomme anmodninger fra civile foreninger m. v. om afholdelse af foredrag o. a.

Efter at »Folk og Værn« har taget dette spørgsmål op og har gjort den form for »tjeneste« lønnet, føles det formentlig af mange, som om den er sunket ned i et lavere plan. Man kvier sig lidt ved at sætte en undervisning i gang, når det af andre kan opfattes som et forsøg på at få en ekstra fortjeneste. Det er så inderligt sandt, at befalingsmændenes lønninger trænger til ekstra kilder — men når nu »Folk og

Værn« er opbygget på et idealistisk grundlag og modtager mange af sine midler fra idealistisk indstillede mennesker, så er det, som man samtidig tager den idealistiske indstilling fra befalingsmændene, når de opdrages til at skotte stærkt til det økonomiske udbytte, før de påtager sig nogen fritidsbeskæftigelse. At det endnu ikke altid er tilfældet, har vi rigeligt bevis for blot ved at se på de mange befalingsmænd — ikke mindst kvartermestre — der har ofret megen fritid, først ulønnet, nu mod ringe betaling, for at undervise de kvindelige marinere — mange, selv af de lavest gagerede befalingsmænd, nægter endnu at modtage honoraret.

Jeg er bange for, at sådanne eksempler bliver mere og mere sjældne, også fordi nyrekruteringen af befalingsmænd i årenes løb i mindre grad baseres på en idealistisk lyst til at tjene værnet end på den almindelige søgen efter passende levebrød.

De værnepligtiges og de civile institutioners syn på befalingsmændene lider også ved, at de får opfattelsen af, at befalingsmændene *kun* ønsker at støtte arbejdet for at fremme værneviljen indenfor arbejdstiden, medmindre de får særbetaling. Et særligt uheldigt eksempel, som kan parallelliseres med det her anførte er, at undervisning af hjemmeværnsfolk er lønnet for faste befalingsmænd, men ulønnet for hjemmeværnsfolk; man skulle dog tro, at hjemmeværnets uddannelse måtte kalde på enhver fast befalingsmand, at interessen for at styrke landets forsvar måtte være større hos værnenes fastlønnede befalingsmænd end for de ulønnede civile.

2) Støtte til fester m. v.

Det er enhver befalingsmands ønske, at de værnepligtige, når skibet anløber forskellige havne, får lejlighed til at komme på udflugter til seværdige steder

i omegnen; ligeledes virker samlede fester for besætningen styrkende på sammenholdet ombord, og bliver derfor fremmende for tjenestens gode udførelse.

Man har tidligere savnet midler hertil, og har ofte set medlemmer af forskellige festudvalg (befalingsmænd og menige) gå tiggergang hos kommunale myndigheder og civile enkeltpersoner (specielt handlende) for at skaffe tilskud.

Værnene skylder »Folk og Værn« en tak for den hjælp, der nu ydes; men det er næsten blevet for let. Mange steder kræver man af de vpl., at de skal yde et vist bidrag til festen (udflugten) selv, og det burde være en belingelse, i mindre grad ved udflugter end ved rene fester, at de værnepligtige skal dække en vis % af udgifterne. Lad dem evt. tjene dem ind ved at opføre en revue eller lign., det stimulerer trangene til at vise selvstændigt initiativ — men lad ikke alle disse ydelser blive for selvfølgelige. Der er eksempler på, at de værnepligtige bliver »overfodrede« med fritidsfornøjelser, og på fortvivlede »Folk og Værn-officerer«, der må se højtansete foredragsholdere holde foredrag for procentvis yderst få tilhørere.

Efter min mening virker mange af de hjælpeforanstaltninger, det danske samfund yder dårligt stillede borgere, sløvende på ansvarsfølelsen hos de enkelte og har til følge, at kravene blot bliver større og større. Det er noget af det samme, som sker her, og det er en dårlig tjeneste man gør de værnepligtige.

Rapporterne til »Folk og Værn« kan have en skadelig virkning netop i den retning.

»Folk og Værn-officeren« synes, han må have noget at skrive for at gøre sig fortjent til sit »Folk og Værn«-honorar, selv om dette udbetales til dækning af løbende udgifter i forbindelse med arbejdet. Hvorfor ikke rose en officer, der i rapporterne skriver: »Intet foretaget i denne måned, da folkene ikke

har haft behov derfor«; det var ærligt, og det ville spare »Folk og Værn« for mange unødvendige udgifter.

Og så 3-øres-ordningen! Mon den egentlig er god? Mon ikke fritidsudvalget nu flere steder føler sig forpligtet til at bruge de penge, som der egentlig ikke er brug for, til et eller andet ligegyldigt formål?

Som konsekvens af ovenanførte betragtninger, kunne følgende forslag stilles »Folk og Værn«:

1) Arbejd for, at befalingsmændenes løn bliver så stor, at det er et naturligt krav, at en del af deres fritid, om nødvendigt, bør stilles gratis til rådighed for civiluddannelse af værnepligtige og samarbejde med civile.

2) Læg mere vægt på fritidsundervisning end fornøjelser.

3) Lad bidragene til fornøjelserne være mindre end nu, eksempelvis bør tilskud til billetter til teatre m.v. normalt kun være 50 %, (evt. glidende efter lødighed).

4) Brug kun 3-øres-ordningen på lejre o. lign., hvor der er ringe mulighed for adspredelser i fritiden og lad by-garnisonerne og søværnets skibe fortrinsvis få tilskud til afholdelse af propagandaopvisninger o.l. for byens borgere.

5) Brug de sparede penge til velfærd overfor dårligt stillede værnepligtige, hjælp til familieforsørgere og folk med læsegæld o. a., tilskud til week-end-rejser til hjemmet o. lign. Det ville også gøre det lettere for forsvarsministeriet at besvare motiverede hjemsendelsesansøgninger med et »nej«.

6) Ophør med lønninger til militære foredragsholdere; modtag i stedet fra værnene årlige indberetninger og uddel en del af de nu sparede midler til befalingsmænd, såvel fra værnene som fra hjemmeværnet, der har vist særligt initiativ i årets løb.

7) Støt hjemmeværnet så meget som tilladeligt indenfor de gældende bestemmelser, for det er måske nok det bedste bindeled mellem Folk—og—Værn.

Bogannmeldelse.

Carl V. Sølvér:

»IMAGO MUNDI«

Udgivet af Iver C. Weillbach & Co.

441 sider med mange illustrationer.

Kaptajn Sølvér, der ofte tidligere har dokumenteret sit indgående kendskab til søfartens historie, har her foretaget et stort spring. Medens hans forfatterskab tidligere har bevæget sig på fast grund med emnevalg af mere konkret art, har han i det foreliggende værk udkastet teorier og draget originale slutninger, som nok kan give anledning til eftertanke og måske også til diskussion.

I indledningen fremhæver forfatteren, at det var renaissancens store søfarere, der gennem deres beviser for jordens kugleform, med eet slag kulkastede det gamle verdensbillede, og dermed åbnede vejen for den hvide races underlæggelse af kloden — en underlæggelse, hvis kulmination hans eget slægtled har oplevet.

Ouverturen til værket omhandler særlig Henrik Søfarerens betydningsfulde virksomhed, og forfatteren fremsætter den teori, at den danske geograf *Claudius Clavus* (Claudius Claussøn Svart) skulle have haft en vis indflydelse på Henrik derved, at hans kort over Nordeuropa og det nordlige Atlanterhav skulle være kommet Henrik Søfarende i hænde gennem Kong Erik af Pommern, der på sin rejse i Sydeuropa traf Henriks broder Don Pedro. Henrik har muligvis gennem studiet af *Claudius's* kort fået opmærksomheden hen-

ledt på muligheden af at nå Indien ved at sejle mod vest over Atlanterhavet — altså netop den tanke Columbus realiserede i 1492. Forfatteren antyder, at forhandlinger mellem Portugal og Danmark om opdagelsesrejser i det nordlige Atlanterhav kan have fundet sted allerede på dette tidspunkt.

Man hører i et lille kapitel om den omstridte dansk-norske opdagelse af Amerika i 1472, som desværre aldrig satte spor i vor historie, idet den simpelthen blev glemt.

Der berettes livligt om Portugisernes stadig længere rejser langs Afrikas kyst, hvor de såkaldte »padrões« — søjler med indhuggede billeder og indskrifter — endnu minder om disse dristige og eventyrlige ekspeditioner.

Man følger så Bartholomæus Diaz på hans farefulde rejse rundt Kap det gode Haab — en færd, der på grund af besætningens uvillighed til at fortsætte langs Afrikas østkyst ikke fik den betydning, som Diaz havde ventet.

Et langt og interessant afsnit omhandler Columbus. Her hører man også om den lærde forsamling »Junta dos Mathematicos«, hvis arbejde havde den største betydning for navigationens og kartografiens senere udvikling.

Forfatterens hensigt er at belyse Columbus liv og indsats fra en ny side, nemlig fra en sømands synspunkt, og selv om de historiske kendsgerninger ikke ændres derved, får man et levende og sikkert sandfærdigt billede af skibene, vejrforholdene, navigeringen og — ikke mindst — af Columbus selv.

Kapitlet om Vasco da Gama er særdeles interessant, idet der her er redegjort indgående for de metoder, der dengang benyttedes til navigering, herunder bredde- og længdebestemmelse, landkending, ankring m. v.

Et udmærket afsnit omhandler Magellan, hvis rejse hører til alle tiders mest eventyrlige.

Derefter følger afsnit om Diego Ribero og hans verdenskort samt om verdens ældste lærebog i navigation.

Endelig findes et par korte kapitler om Pedro Mårtyr d'Angliera og Amerigo Vespucci.

I epilogen gør forfatteren kort op med hele udviklingen til søs og udtaler som sin opfattelse, at det, der skete i den første fjerdedel af 16. århundrede, var så overraskende og epokegørende, at det aldrig siden er overgået i betydning.

Selv de rivende tekniske fremskridt i dette århundrede har ikke bragt relativt tilsvarende resultater, idet de kun har *lettet* navigeringen, men ikke åbnet menneskeheden hidtil uanede muligheder, således som den primitive navigering gjorde det på de store opdagelsers tid.

Forfatteren fremhæver den tids søfolk som en race af uovertruffen hårdførhed og af en mentalitet, som vi næppe forstår i dag.

Der er grund til at være forfatteren taknemmelig, fordi han har påtaget sig et så vanskeligt hverv og løst det på så udmærket og interessant en måde.

E. J. S.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i august 1951. (Fortsat)

- Trorey, L. G.*: Handbook of aerial mapping & photogrammetry. Ill. Index. 178 s. Cambr. 1950. 4^o. Ska.
- Techniques for forecasting wind waves and swell. H. O. Publ. no. 604. 31 s. Ill. Plancher. Wash. 1951. 4^o. Ska.
- International Ice Observations and Ice Patrol Service in the North Atlantic Ocean. Season of 1948. U. S. Coast Guard Bull. No. 34. 118 s. Kort. Wash. 1950. 8^o. Ska.
- Guide to international met. instrument and observing practice. 103 s. Lausanne 1950. 4^o. Ska.
- Guthe, A. F. & Ødegaard, K.*: Rapport fra studiereise i U. S. A. 1950. Bd. I-II. 117 s. & 49 s. Oslo u. å. (1951) 4^o. Ska.
- Thompson, W. K. & Stone, G. W.*: A Naval Log. 223 s. N. Y. 1945. 8^o. Sos.
- Woodrooffe, Th.*: Best stories of the navy. 384 s. Lond. 1951. 8^o. Sos.
- Kerr, J. Lennex & James, D.*: Wavy Navy, by some who served. Ill. 262 s. Lond. 1950. 8^o. Sos.
- Peniakoff, V. (»Popski«)*: Private Army. Ill. Index. 512 s. Lond. 1950. 8^o. Sos.
- Bjerger, T.*: Elektricitet og magnetisme. 264 s. Kbh. 1951. 8^o. Sos.
- Moss, Stanley W.*: Generalen kidnappet. Ill. 173 s. Kbh. 1951. 8^o. Sos.
- Morison, S. E.*: History of U. S. Naval Operations in World War II, Vol. VI: Breaking the Bismarck Barrier. Ill. Index. Kort. 463 s. Boston 1950. 8^o. Sos.
- Toledano, R. de & Lasky, V.*: Det röda förråderiet. Kiss-Chamber-affären. Ill. 299 s. Sthlm. 1951. 8^o. Sos.
- Autour de la bataille des Saintes (Udsn. af Revue mensuelle de L'Alliance Française au Danemark. Nov. 1936. No. 51, 6. année) 2 s. Kbh. 1936. 8^o. H.
- Flensborg, P. W.*: Fotokopi af et Brev fra Kapt. P. W. Flensborg ang. Holmens faste Stoks Forhold. Mskpt. 4 s. 1859. 8^o. H.
- Churchill, Winston S.*: The Second World War. Vol. IV: The Hinge of Fate. Kort. Index, App. 917 s. Lond. 1951. 8^o. H.
-

Nyanskaffelser i september 1951.

- Burgess, C. R.*: Meteorology for Seamen. Ill. Kort. Index. App. 252 s. Glasgow 1950. 8^o. H.
- Bradley, O. N.*: A Soldier's Story. Ill. Kort. App. Index. Glossary. 618 s. N. Y. 1951. 8^o. H. & S^{os}.
- Nielsen, I. P.*: Fortegnelse over »Det Forenede Dampskibsselskab« Skibe 1866—1951. Mskpt. 142 s. 4^o. H.
- Commissaryman 1. & C. Navy Train. Courses. Ill. Index. 188 s. U. S. A. 1951. 8^o. H.
- Dental technician 3. Study Guide for. Navy Train. Courses. Index. 131 s. U. S. A. 1951. 8^o. H.
- Forsvarets Forskningsinstitut. Aarbog. I: 1947 & II: 1948/49. Ill. Norge u. st. & å. 4^o. H.
- Paget, R. T.*: Manstein, his campaigns and trial. Index. 239 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Arnér, S. m. fl.*: Tredje ståndpunkten. 72 s. Sthlm. 1951. 8^o. H.
- Tingsten, H.*: Tredje ståndpunkten — en orimlighet. 27 s. Sthlm. 1951. 8^o. H.
- Applegate, R.*: Kill — or get killed. Ill. 316 s. U. S. A. 1951. 8^o. H.
- Welles, Sumner*: Seven Decisions that shaped History. Index. 236 s. N. Y. 1951. 8^o. H.
- Singer, K.*: The World's greatest Women Spies. Ill. 197 s. Lond. u. å. (1951) 8^o. H.
- Hobbs, W. H.*: The glacial anticyclones. Ill. Index. N. Y. 1926. 8^o. H.
- Boyd, L. A. m. fl.*: The Fiord Region of East Greenland. Ill. Index. Kort. 369 s. N. Y. 1935. 4^o. H.
- Nichol, J. R.*: Stepping Stones to the South Pole. Ill. Index. 199 s. Lond. 1948. 8^o. H.
- Carman, E. D.*: Soviet Imperialism. Russia's Drive toward World Domination. Bibliogr. 175 s. Wash. 1950. 8^o. H.

Søkampen udfor Nordkap den 26. December 1943.

Af Kommandør H. V. Augsburg.

Indledning.

Forholdene paa tysk Side.

Efter Udbedringen af Skaderne, som Slagkrydseren Scharnhorst havde lidt som Følge af to Minetræffere udfor Schelde og Terschelling den 12. Februar 1943 under Sejladsen nordpaa gennem Kanalen sammen med Slagkrydseren Prins Eugen, blev den tildelt Kampgruppen »Nordmeer« i Nordnorge. Denne Kampgruppe havde sædvanligvis Basis i Ka- og Langfjorden, Sidegrene til Altafjorden.

Kampgruppen opfyldte ved denne Placering en »fleet in being«s Opgave, idet den alene ved sin Tilstedeværelse tvang den engelske Flaade til at sikre Konvojerne til og fra Rusland med en Fjerndækning af Krydsere og svære Enheder udover den Konvojerne sædvanligt givne Nærdækning af Fregatter, Korvetter og Jagere.

Lejlighedsvis Fremstød af tyske Søstridskræfter i Barentshavet i Aarene 1942 og 43 havde ydermere alarmeret de Allierede, og da disse hovedsageligt var henvist til denne Tilførselsvej til Rusland, forsøgte den engelske Flaadeledelse med alle Midler at uskadeliggøre den for Tilførselen til Rusland saa generende tyske Kampgruppe.

Som et Resultat af disse Forsøg blev Slagskibet Tirpitz den 22. September 1943 gjort ukampdygtig af en lille engelsk Undervandsbaad paa Kafjorden, og Kampgruppen »Nordmeer« bestod nu kun af Slagkrydseren Scharnhorst og 5 Jagere.

Forholdene paa engelsk Side.

Efter at Admiral Sir Bruce Fraser, Chef for Hjemme-flaaden, i Løbet af December med den ham direkte underlagte Flaadestyrke, Kampgruppe II, som Fjern-dækning havde ledsaget en engelsk Konvoj til Kola, vendte han med sin Flaadestyrke tilbage til Akureyri for der at fylde Brændolie og for at træffe Forberedelser til Sikringen af den følgende Ruslandskonvoj, som han med Sikkerhed gik ud fra vilde blive angrebet af Scharnhorst, da den nys afleverede Konvoj havde naaet Rusland uden at være blevet udsat for Angreb af dette Skib.

Inden sin Afgang fra Akureyri afholdt Admiralen derfor Chefsmøde og i dette meddelte han, at saafremt Kontakt med Scharnhorst blev opnaaet, var det hans Hensigt:

1. At søge ind paa en Afstand af 110 hm af denne og derpaa aabne Kampen ved Afskydning af Lysgranater,

2. At formere de med ham som U-baadsdækning marcherende 4 Jagere i to Grupper og i Tide give dem fri Manøvre til at indtage Positioner til at foretage Torpedoangreb, og

3. At beholde Krydseren Jamaica i Nærheden af Slagskibet Duke of York til Understøttelse, men med Handlefrihed til i Tilfælde af Kamp at unddrage sig en saadan og forøge Afstanden.

Da hans Jageres Aktionsradius imidlertid ikke tillod dem at følge Konvojen paa hele dens Sejlads paa Grund af Skibenes langsomme Fart, sendte han Konvojen af Sted, saa snart den var klar, for selv senere at løbe ud og med en Marchfart paa 15 Knob at indhente den lige Ost for Bjørneøen.

Deltagende Styrker.

Kampgruppe Nordmeer.

Interimschef: Kontreadmiral Bey,
 Chefen, Admiral Kummets, Orlov.

Type og Navn	De- place- ment	Armering		Fart	Besæt- ning
		Artilleri	Torpedo		
<i>Slagkrydseren</i> Scharnhorst	32,000	9-28 cm K. i Triplekstaarne, 2 for og 1 agter, 12-15 cm K., hvoraf 8 i Dobbet- og 4 i Enkelttaarne, 14-10,5 cm A. L. K.	6-53,3 cm i Tripleksapp.	30,0	1900
<i>Jagerflotillen</i> Z 29, Z 30	2,000	4-15 cm i Enkeltaff.	8-53,3 cm i Firlingsapp.	38,0	325
Z 33, Z 34, Z 38	2,000	5-15 cm, hvoraf 2 i Dobbelttaarn for.	8-53,3 cm i Firlingsapp.	38,0	325

Anm. Den operative Ledelse laa hos den paa dette Tidspunkt med Flaadekommandoen forenede »Marinegruppe Nord« under den Øverstkommanderende for Marinen i Norge, Flaadechefen, Admiral Schniewind.

Kampgruppe I.

Chef: Viceadmiral R. Burnett.

Type og Navn	De- place- ment	Armering		Fart	Besæt- ning
		Artilleri	Torpedo		
<i>Krydseren</i> Belfast	10,000	12-15,2 cm K. i Triplekstaarne, 2 for og 2 agter, 8-10,2 cm A. L. K.	6-53,3 cm i Tripleksapp.	32,0	750
<i>Krydseren</i> Nordfolk	9,925	8-20,3 cm K. i Dobbelttaarne, 2 for og 2 agter, 8-10,2 cm A. L. K.	8-53,3 cm i Firlingsapp.	32,5	680
<i>Krydseren</i> Sheffield	9,100	9-15,2 cm K. i Triplekstaarne, 2 for og 1 agter, 8-10,2 cm A. L. K.	6-53,3 cm i Tripleksapp.	32,0	700

Kampgruppe II. Chef: Admiral Sir Bruce Fraser.

Type og Navn	De- place- ment	Armering		Fart	Besæt- ning
		Artilleri	Torpedo		
<i>Slagskibet</i> Duke of York	35,000	10-35,6 cm K. i 2 Fir- lingtaarne, 1 for og 1 agter og 1 Dobbelt- taarn for, 16-13,2 cm A. L. K.		28,5	1900
<i>Krydseren</i> Jamaica	8,000	12-15,2 cm K. i Tri- plekstaarne, 2 for og 2 agter, 8-10,2 cm A. L. K.	6-53,3 cm i Tri- pleksapp.	31,5	980
<i>Jagerne</i> Savage Scorpion Saumarez Stord	1,700	4-12 cm K. 1-76 mm A. L. K. 6-40 mm A. L. K.	8-53,3 cm i Firlings- app.	36,0	183

Ruslandskonvojen.

Type og Navn	De- place- ment	Armering		Fart	Besæt- ning
		Artilleri	Torpedo		
19 Koffardisk.					
<i>Jagerne</i> Onslow Onslaught Orwell	1,600	4-10,2 cm K. 6-57 mm A. L. K.	5-53,3 cm i Fem- lingsapp.	34,0	183
Scourge	1,700	4-10,2 cm K. 1-76 mm A. L. K. 6-40 mm A. L. K.	4-53,3 cm i Firlings- app.	34,0	183
Impulsive	1,400	4-10,2 cm K. 6-40 mm A. L. K.	4-53,3 cm i Firlings- app.	34,0	183
Haida Huron Iroquois	1,900	6-12 cm K. 2-10,2 cm A. L. K.	4-53,3 cm i Firlings- app.	36,5	220
<i>Minestrygeren</i> Gleaner	830	2-10,2 cm K.		17,0	80
<i>Jagerne</i> Whitehall Wrestler	1,320	4-10,2 cm K. 1-76 mm A. L. K.	6-53,3 cm i Tri- pleksapp.	32,5	134
<i>Korvetterne</i> Honeysuckle Oxlip	725	1-10,2 cm K.		17,0	80

Anm. Sidstnævnte 4 Fartøjer hørte til »Western Approaches Command»

Englandskonvojen.

Type og Navn	De- place- ment	Armering		Fart	Besæt- ning
		Artilleri	Torpedo		
20 Koffardisk. <i>Jagerne</i>					
Musketeer Matchless	1,920	6-13,2 cm K. 1-76 mm A. L. K.	8-53,3 cm i Firlings- app.	36,5	183
Opportune Virago	1,700	4-10,2 cm K. 4-40 mm A. L. K.	8-53,3 cm i Firlings- app.	34,0	170
Milne Metcor	1,935	6-13,2 cm K. 1-76 mm A. L. K.	8-53,3 cm i Firlings- app.	36,5	183
Ashanti Athabaskan	1,900	6-12 cm K. 2-10,2 cm A. L. K.	4-53,3 cm i Firlings- app.	36,5	220
<i>Minesøgeren</i>					
Seagull	875	2-10,2 cm K.		17,0	80
<i>Jagerne</i>					
Beagle	1,360	4-10,2 cm K. 1-76 mm A. L. K.	4-53,3 cm i Firlings- app.	35,0	138
Westcott	1,320	4-10,2 cm K. 1-76 mm A. L. K.	6-53,3 cm i Tri- pleksapp.	34,0	138
<i>Korvetterne</i>					
Dianella Poppy Acantus	925	1-10,2 cm K.		17,0	80

Anm. Sidstnævnte 5 Fartøjer hørte til »Western Approaches Command«

Begivenhedernes Forløb.

Den 21. December laa den tyske Kampgruppe til Ankers i Langfjorden paa 6 Timers Varsel.

Den 22. December gik efter Ordre fra Marinegruppe Nord Kampgruppen op paa 3 Timers Varsel som Følge af en fra Luftkommando NV indløben

Melding om, at et Luftfartøj havde indberettet, at det Kl. 1045 400 Sm Vest for Trondheim havde observeret en Konvoj paa 40 Troppetransportskibe og Sikringsfartøjer, deriblandt formodentlig et Hangarskib, med Kurs 45° og 10 Knobs Fart. Efter at Luftfartøjet var vendt tilbage til Stationen og efter at en Vurdering af Rekognosceringsresultatet var foretaget, meddelte den paagældende Luftkommando, at den omhandlede Konvoj ikke bestod af Troppetransportskibe, men af Koffardiskibe paa 2000—3000 B. R. T.

I de derpaa følgende Aften- og Nattetimer gik Følingen med Konvojen tabt.

Den 23. December Kl. 1123 blev Følingen med Konvojen atter genoptaget. Konvojens Kurs var nu 30° , Farten stadig 10 Knob. Konvojen bestod af 17 Koffardiskibe og 3 Tankskibe, som marcherede sammen i 7 Kolonner. Sikringsstyrken bestod af 3—4 Krydsere samt 9 Jagere og Korveller. Kl. 1214 indløb yderligere en Melding om, at forud for Konvojen marcherede 1 Krydser og 5 Jagere.

Kl. 1750 beordrede Chefen for U-baadene i Norge 8 i Søen værende U-baade (Eisenbartgruppen) til at indtage Forpostlinie Vest for Bjørneøen fra Felt AB 2622 til AB 9136, da han regnede med, at en Ruslandskonvoj var under Anmarch.

Kl. 2300 afgik Kampgruppe II fra Akureyri til det aftalte Mødested med Ruslandskonvojen lige Ost for Bjørneøen. Fart 15 Knob.

Den 24. December. Kl. 1400 modtog den tyske Kampgruppe Melding fra Luftkommando Lofoten om, at i Følge modtagen Luftfartøjsmelding var Konvojens Plads Kl. 1220 Felt AB 8518, Kurs 50° , Fart 8 Knob.

Imidlertid havde Kampgruppe II modtaget Meldinger om, at Ruslandskonvojen var blevet observeret af det tyske Luftvaaben og at dette med Afbrydelser

holdt Føling med den. Denne Omstændighed foruro-
ligede den engelske Flaadechef saa meget mere, som
Konvojen sejlede saa at sige uden Beskyttelse, og Kl.
1400 brød han derfor sin Radiotavshed og befalede
Konvojen at gaa ned med 3 Knob i Farten, medens
han selv med Kampgruppe II satte Marchfarten op
til 19 Knob.

Vinden var paa dette Tidspunkt i Nordhavet SV—7
med Snebyger og svær Sø.

Senere hen, da Englandskonvojen tilsyneladende var
ved at passere Bjørneøen uden at være observeret af
Modstanderen, medens Ruslandskonvojen, som ikke
holdt sin stipulerede Fart, stadig blev holdt under
Observation af denne og derved muliggjorde en Kon-
centration af U-baade mod den, beordrede den engel-
ske Flaadechef følgende Forholdsordrer om muligt
bragt til Udførelse:

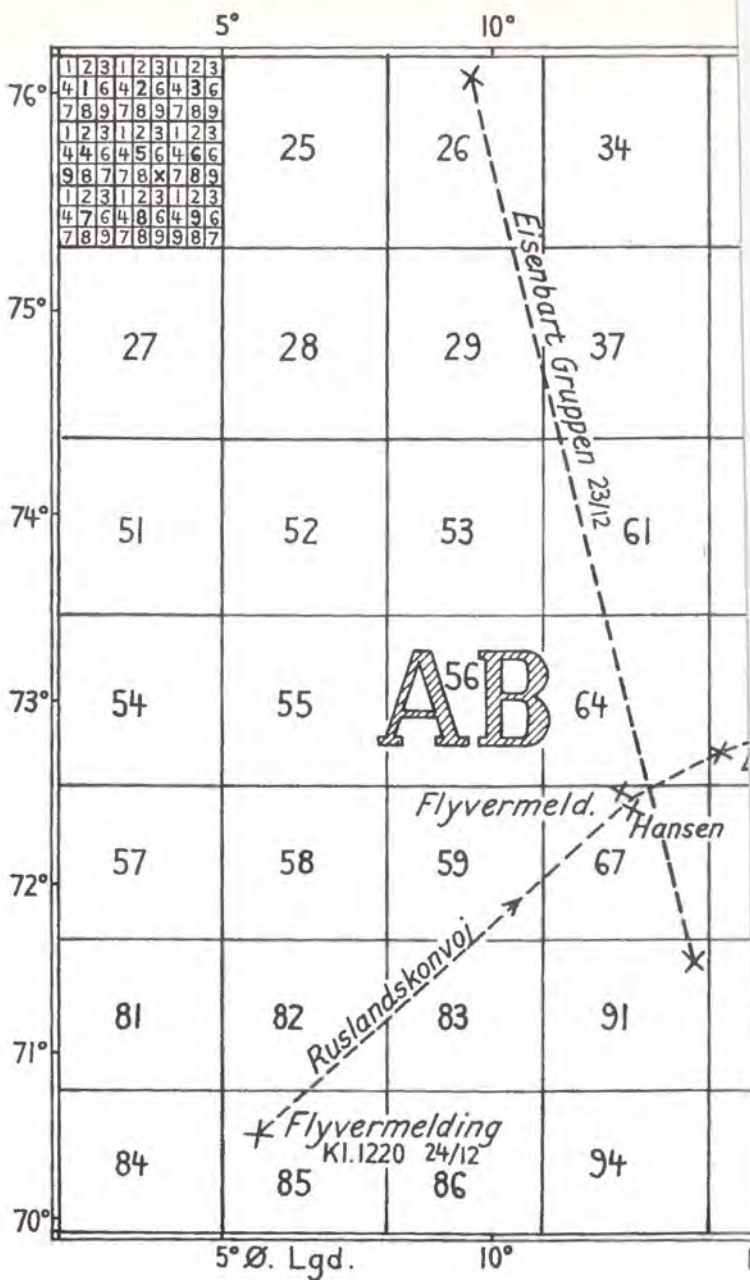
1. At lade Englandskonvojen staa Nordover for at
fjerne den fra det sandsynlige Kampomraade, og

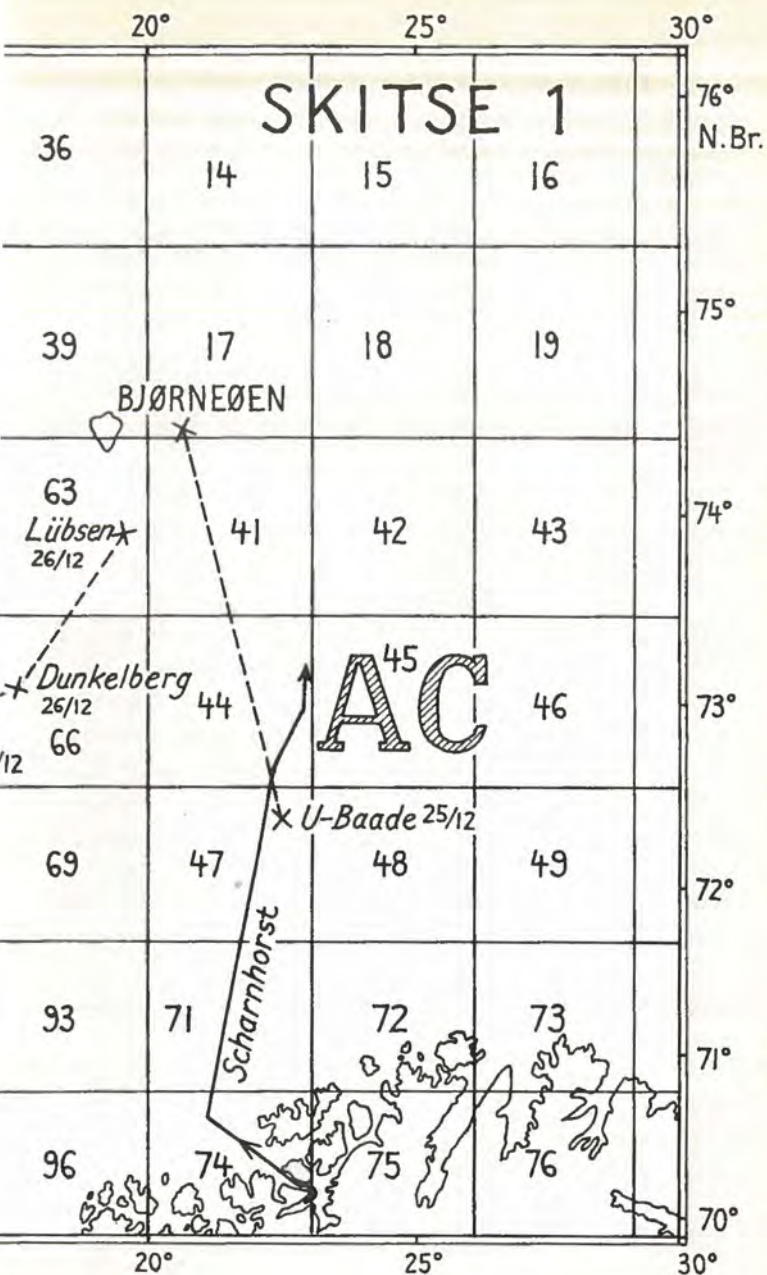
2. At trække 4 Jagere fra Englandskonvojen til Rus-
landskonvojen.

Disse 2 Forholdsordrer blev udført, og dermed følte
Flaadeflotten sig sikker paa, at Kampgruppe I og de
tilkommanderede Jagere i Tilfælde af Angreb af Scharn-
horst enten vilde drive den bort eller tilføje den Be-
skadigelser og derved give Kampgruppe II Tid til at
naa op.

Den 25. December indrapporterede et tysk Luftfartøj
Konvojens Plads i Felt AB 6722 og kort derefter ind-
løb en Melding fra U-Baad Hansen, at en Konvoj
Kl. 0900 i Felt AB 6720 var passeret henover den
med Kurs 60°.

Kl. 1215 gik den tyske Kampgruppe op paa 1 Times
Varsel efter Ordre fra Marinegruppe Nord.





Kl. 1420 meldte U-Baad Hansen Konvojens Plads i Felt AB 6723, Kurs 60°, Fart 8 Knob, Vind S—7, Regn, Synsvidde 2 Sm.

Dermed forelaa de nødvendige Oplysninger om selve Ruslandskonvojen, men, udover en usikker Pejling af en formodet Kampgruppe fra Luftkommando Lofoten, endnu intet om Fjerndækningen, som paa tysk Side med Rette maatte forventes at være til Stede efter de hidtil indhøstede Erfaringer. En saadan Fjerndækning frembød imidlertid den største Fare for den tyske Kampgruppe paa Grund af Slagskibet Tirpitz's Kampudygtighed.

Som Følge af det ufuldstændige Resultat af Luftrekognosceringen og de meget ugunstige Vejrforhold henstillede Flaadechefen til den Øverstkommanderende for Krigsmarinen at udskyde Operationen mod Konvojen, men efter at have modtaget Meddelelse om, at Stillingen paa Østfronten var overordentlig spændt, trak han sin Henstilling tilbage, og derfor afsendtes Ordren: »Sæt Kampgruppen ind mod Konvojen den 25. December«, en Time senere efterfulgt af Klokkeslettet 1700, idet dette Klokkeslet angav Tidspunktet for Kampgruppens Afgang fra Ankerpladsen. Afgangsklokkeslettet blev imidlertid forhalet ca. 2 Timer, da Admiralen og hans Stab først skulde overføres fra Tirpitz i Kafjorden til Scharnhorst i Langfjorden.

Kl. 1901 modtog 4 Jagerflotille Ordre til at lette, og først nu, medens denne Manøvre foregik, blev Admirals Operationsordre overgivet Flotillechefen.

I den i Operationsordren anførte Operationsplan fulgte Kampgruppens Chef en af Marinegruppe Nord (se Anmærkningen Pag. 419) given Anvisning, der gik ud paa, at Angrebet med hele Kampgruppen fandt Sted den 26. December ved Dæmringens Begyndelse (ca. Kl. 1000), at samlet Angreb dog kun foretoges i

Tilfælde af gunstige Kampbetingelser (Vejrforhold, Synsvidde og paalidelige Oplysninger om Fjenden) og, saafremt gunstige taktiske Betingelser ikke forelaa for Scharnhorst, da at foretage Angrebet alene med Jagerne, med Slagkrydseren placeret i en Optagestilling, om fornødent endog Ventestilling i den ydre Del af Fjorden. Dog agtede Kampgruppens Chef i sidstnævnte Tilfælde ikke med Scharnhorst alene, men med hele Kampgruppen at undlade Angreb og af Hensyn til Konvojens Krydsersikring først ved Mørkets Frembrud at sætte Jagerne ind i Angreb eller, saafremt gunstige Betingelser skulde foreligge den 27. December, at angribe med hele Kampgruppen.

Kl. 1952 beordrede Chefen for U-Baadene i Norge radiotelegrafisk de i Nordhavet værende U-Baade ogsaa i høj Sø at udnytte enhver Chance for Skydning, og kort derefter meddelte U-Baad Dunkelberg en Forbier med sit Agterapparat paa en Jager i Felt AB 6574 samt at Konvojen var passeret henover den.

Kl. 2052 meddelte Luftkommando Lofoten, at en Luftrekognoscering med et med Radar udrustet Luftfartøj ikke havde observeret Konvojen og heller ikke nogen Dækningsstyrke.

Imidlertid var den tyske Kampgruppe, efterhaanden sættende Farten op til 25 Knob, gennem Stjernøysund og Sørøysund staaet ud i Lopp havet, og Kl. 2200 tog Jagerne Post som U-Baadsdækning for Slagkrydseren.

Kl. 2304, paa Pladsen $70^{\circ} 38' N.$ Br. og $21^{\circ} 05' O.$ Lgd., drejede Kampgruppen til Kurs 10° , hvilken Kurs mentes at skulle føre Gruppen mod Konvojen. Vinden var paa dette Tidspunkt SV—6, Sø—5, Sigtbarheden god og Skydækket tiltagende.

Kl. 2330 gav Chefen for U-Baadene i Norge U-Baadsgruppen Eisenbart (8 Baade) telegrafisk Ordre til at forlægge den hidtil indtagne Forpostlinie Østpaa til

en ny mellem Felterne AB 1778 og AB 4734, saafremt der ikke mere var Føling med Konvojen eller sikker Viden om dens Plads, og som Følge af denne Ordre stod U-Baadene Østover.

Kl. 2340 modtog Kampgruppen følgende Radiotelegram fra den Øverstkommanderende for Krigsmarinen:

1. Fjenden vil ved Hjælp af en vigtig Konvoj med Levnedsmidler og Vaaben til Russerne besværliggøre vor Østhærs heltemodige Kamp. Vi maa hjælpe.

2. Angrib Konvojen med Scharnhorst og Jagerne.

3. Den taktiske Stilling skal udnyttes dygtigt og dristigt. Afslut ikke Kampen med et halvt Resultat. Ryd op i den sammenpakkede Situation. Den største Chance ligger i Scharnhorst's overlegne Artilleri, hvorfor dettes Indsats skal tilstræbes. Indsæt Jagerne i Overensstemmelse hermed.

4. Afbryd Kampen efter eget Skøn. Principielt afbrydes Kampen ved svære Søstridskræfters Optræden.

5. Læg Besætningerne dette paa Sinde. Jeg tror paa Eders Angrebsaand.

Held og Sejr.

Dönitz, Storadmiral.

Ved Midnatstid var Vinden SV—6, Søen—5, svær agterlig Dønning, Sigtbarheden god og Skydækket tiltagende.

Som Følge af disse Vejrforhold var Chefen for den tyske Kampgruppe, kort efter at han var kommet ud i rum Sø, blevet betænkelig med Hensyn til Muligheden for Jagernes Indsatsduelighed, og til Trods for, at han saa at sige havde tilbragt hele sin Tjenestetid i Torpedobaads- og Jagervaabnet, dog aldrig i Nordhavet, og de sidste 2½ Aar som Flotillechef, afsendte

han, uden Samraad med sin Flotillechef, Kl. 2355 følgende Radiotelegram til Marinegruppe Nord: »I Operationsomraadet er Vind og Sø sandsynligvis 6—8. Jagernes Vaabenanvendelse stærkt paaavirket heraf. Fartnedsættelse«.

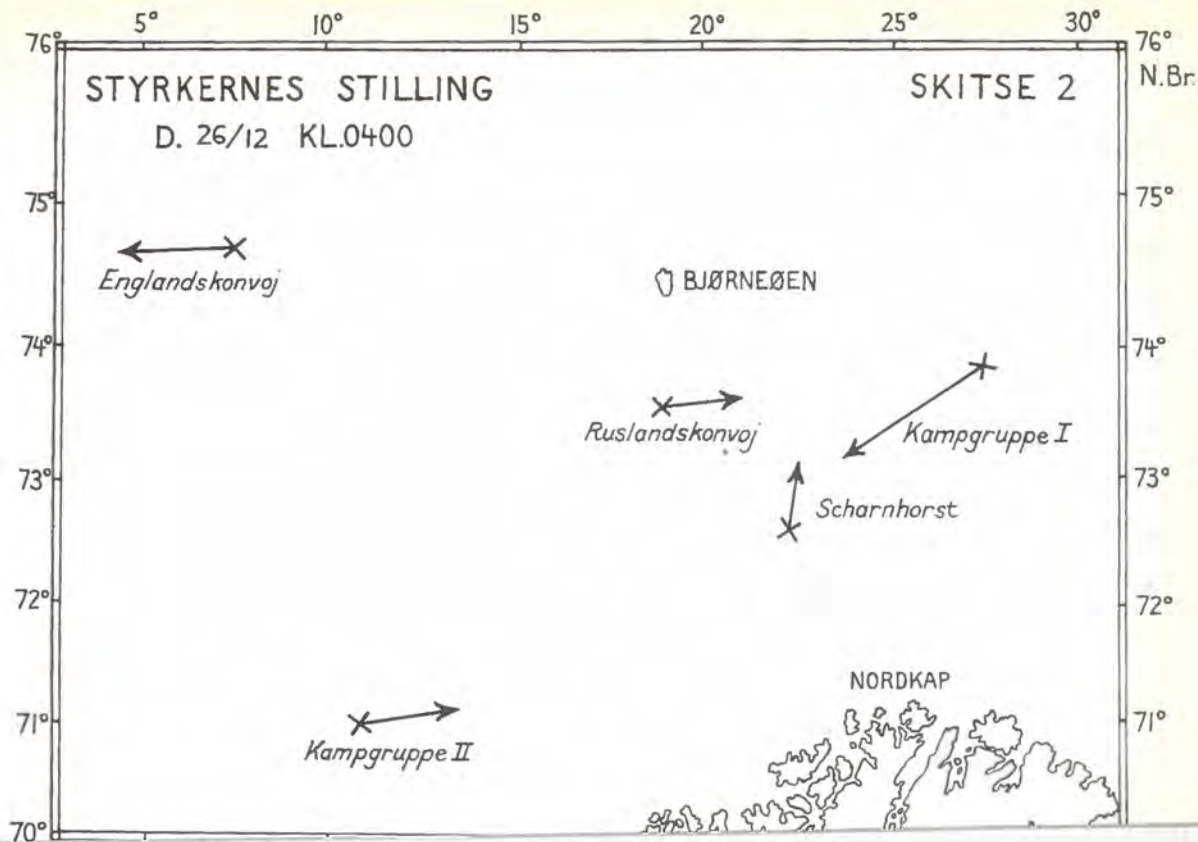
Som Følge af dette Radiotelegram brød Kampgruppens Chef sin yderst vigtige Radiotavshed og muliggjorde det for fjendtlige Radiopejlstationer at indpejle Scharnhorst og saaledes blive klar over, at denne var staaet til Søs.

Den 26. December henimod Kl. 0300 indløb følgende Svar paa ovennævnte Radiotelegram: »Hvis Jagerne ikke kan holde Søen, kan der kun blive Tale om at gennemføre Operationen med Scharnhorst alene som Krydserkrig. Afgørelsen ligger hos den Kommanderende«.

Som Følge af dette Svar udbad Chefen for Kampgruppen sig Flotillechefens Bedømmelse af de foreliggende Vejrforhold. Denne svarede tilbage: »Med Vind og Sø agterind har der hidtil ingen Vanskeligheder foreligget, og der er intet Grundlag for at afgive Bedømmelse. Jeg regner med, at Vejret bedrer sig«.

Imidlertid fulgte man i Admiralitetet i London med spændt Opmærksomhed Situationens Udvikling og kort efter Kl. 0300 afsendtes, antagelig paa Grund af Scharnhorst's Indpejling ved dennes Telegram til Marinegruppe Nord, et Radiotelegram til den Øverstkommanderende for de engelske Styrker (Kampgruppe II), gaaende ud paa, at Scharnhorst sandsynligvis var staaet til Søs. (Modtaget Kl. 0339).

Natten mellem den 25. og 26. December havde Kampgruppe II forsat Farten Østover med 17 Knobs Fart. Som Følge af den svære Sø og dennes Retning i Forhold til Kursen ligesom ogsaa paa Grund af Farten havde Jagerne megen Vanskelighed med at undgaa at



falde tværs i Søen, ligesom ogsaa Duke of Yorks For- og Agterstævn konstant var under Vand.

Flaadechefen ansaa Situationen for tilfredsstillende undtagen for det Tilfælde, at Scharnhorst skulde angribe ved Daggry og derpaa trække sig tilbage, da i saa Fald Kampgruppe II endnu vilde være for langt tilbage til at afskære Slagkrydseren.

Kl. 0327 meldte U-Baad Dunkelberg: »Felt AB 6642, tvunget ned af Nærdækningen. Vind S—7, Sø 6—7, Synsvidde 1500 m«.

Denne Melding bekræftede Konvojens Kurs sammenholdt med tidligere Meldinger, dog manglede Konvojen ca. 30 Sm i at være naaet til den af den tyske Kampgruppe forudberegnete Plads.

Kl. 0400 befandt den tyske Kampgruppe sig paa Pladsen: $72^{\circ} 40'$ N. Br., $22^{\circ} 16'$ Ø. Lgd., d. v. s. ca. 114 Sm SSO for Bjørneøen, Kurs 10° , Fart 25 Knob.

Paa samme Tidspunkt var de engelske Styrkers Positioner som følger:

a) Ruslandskonvojen samt de detacherede 4 Jagere fra Englandskonvojen paa $73^{\circ} 31'$ N. Br., $18^{\circ} 54'$ Ø. Lgd., d. v. s. ca. 50 Sm Syd for Bjørneøen, Kurs 70° , Fart 8 Knob,

b) Kampgruppe I paa $73^{\circ} 52'$ N. Br., $27^{\circ} 12'$ Ø. Lgd., d. v. s. ca. 137 Sm O t. S $\frac{1}{4}$ S for Bjørneøen, Kurs 235° , Fart 18 Knob,

c) Kampgruppe II paa $71^{\circ} 07'$ N. Br., $10^{\circ} 48'$ Ø. Lgd., d. v. s. ca. 215 Sm SV t. S for Bjørneøen, Kurs 80° , Fart 24 Knob,

d) Englandskonvojen paa $74^{\circ} 42'$ N. Br., $5^{\circ} 27'$ Ø. Lgd., d. v. s. ca. 192 Sm V $\frac{1}{2}$ N for Bjørneøen, Kurs 267° , Fart 8 Knob.

Kl. 0423 drejede den tyske Kampgruppe til Kurs 30° og Kl. 0500 til Kurs 4° . Med denne Kurs og 25 Knobs Fart maatte Kampgruppen ca. Kl. 0630 krydse

Ruslandskonvojens Kurs ca. 30 Sm Østen for dennes Plads, saafremt Konvojen havde fastholdt sin hidtidige Kurs og Fart.

Med Undtagelse af tiltagende Usigbarhed forblev Vejrforholdene uforandrede.

Da den engelske Flaadechef (Kampgruppe II) med Sikkerhed ventede et Angreb af den tyske Slagkrydser paa Ruslandskonvojen, beordrede han, sættende sin Radiotavshed til Side for Konvojens Sikkerhed, Konvojen at dreje Nordover, idet han haabede, at det som Følge af denne Kursændring vilde blive vanskeligere for Scharnhorst at finde den. Endvidere fik Kampgruppe I samt den ældste Jagerchef ved Ruslandskonvojen Ordre til at opgive deres Positioner, ligesom han selv opgav sin egen Plads, Kurs og Fart.

Kl. 0628 ændrede Flaadechefen Ruslandskonvojens Kurs til 45° og beordrede Kampgruppe I at nærme sig denne til gensidig Understøttelse for hinanden, eftersom han ønskede, at Kampgruppen skulde have Jagere til eventuel Assistance.

Kl. 0700 beordrede Chefen for den tyske Kampgruppe sine Jagere pr. Radio til enkeltvis at tage Post paa en Linie fra nederste højre Hjørne i Felt AC 4164 til nederste venstre Hjørne i Felt AC 4196 og med 12 Knobs Fart gaa frem paa Kurs 250° med Scharnhorst 10 Sm Østenfor.

Flotillechefen beordrede Jagerne til at indtage Post som følger Nordfra: Z 33, Z30, Z 29 (Flotilleføreren), Z 38 og Z 34.

Kl. 0712 ændrede Kampgruppe I sin Kurs til 270° for at nærme sig Ruslandskonvojen Syd fra og for i Tilfælde af Kamp at undgaa at dampe op mod den stærke SV-lige Vind og den svære Sø.

Kl. 0755 ændrede den tyske Kampgruppe pr. Radio Kursen til 230°.

Hidtil havde de tyske Jagere i den agterlige Sø ligget med bløde Bevægelser, dog girede de temmeligt meget, men da de nu drejede op mod Vind og Sø, begyndte de at arbejde stærkt. De krængede stærkt over og tog meget Vand paa Dækket. Z 29 og Z 30, der kun havde en enkelt Kanonaffutage paa Bakken, laa dog betydeligt bedre i Søen end de 3 øvrige Jagere med deres Dobbeltaffutage.

Kl. 0815, efter at Kampgruppe I havde modtaget Ruslandskonvojens Plads, Kurs og Fart pr. Radio fra den denne eskorterende ældste Jagerchef, ændrede Kampgruppen Kurs til 305° og satte Farten op til 24 Knob.

Kl. 0822 observerede Z 29 (Flotillejageren), undervejs til sin Post i Forpostlinien, med sit Radar og noget senere med Kikkert for om Styrbord et Fartøj paa omtrent medgaaende Kurs i en Afstand af ca. 55 hm. Da Fartøjets Optræden forekom mistænkelig, og ogsaa Z 30, der marcherede om Styrbord af Z 29, ansaa Fartøjet for mistænkeligt, drog begge Jagere den Slutning, at det drejede sig om en fjendtlig Jager, og Melding derom afsendtes til Scharnhorst.

Det skal her bemærkes, at paa de nordlige Breddegrader om Vinteren hersker Mørke hele Dagen med Undtagelse af 3—4 Timers svagt Dagslys.

Kampens første Fase.

Kl. 0840 fik Krydseren Belfast (Kampgruppe I) paa nordvestlig Kurs første Gang med sit Radar Scharnhorst i Sigte i 295° .

Afstanden mellem Skibene tog hurtigt af.

Kl. 0915, da Kampgruppe I laa paa en Frontlinie med Retning 180° , var Pejlingen til Scharnhorst 250° (Scharnhorst's Kurs 230°) og Afstanden 119 hm.

Kampgruppe I ændrede nu Frontliniens Retning til 160° , og Kl. 0921 meldte Krydseren Sheffield Fjenden i Sigte i 222° i en Afstand af 119 hm.

Kl. 0924 aabnede Belfast Ilden med Afskydning af Lysgranater og 5 Minutter senere beordredes Kampgruppen til at engagere med Hovedartilleriet.

Kl. 0930 ændrede Kampgruppe I Kurs til 265° , men kun Krydseren Nordfolk (Flagskibet) aabnede Ilden med sine 20,3 cm Kanoner paa en Afstand af 90 hm.

Som Følge af at man ombord i Scharnhorst med Rette maatte forvente at faa Fjenden i Sigte i en forlig Pejling og saaledes antagelig har haft hele Opmærksomheden koncentreret forefter, er Mødet med Fjenden kommet overraskende for Scharnhorst, og Fjendens Tilstedeværelse er antagelig først blevet erkendt ved Lysgranaternes Sprængning over Skibet, da ingen Chef frivilligt vil udsætte sit Skib for langskibs Beskydning, og da kun agterste Radar og Styrbords Afstandsmaalere samt kun agterste 28 cm Taarn blev benyttet under Skydningen.*)

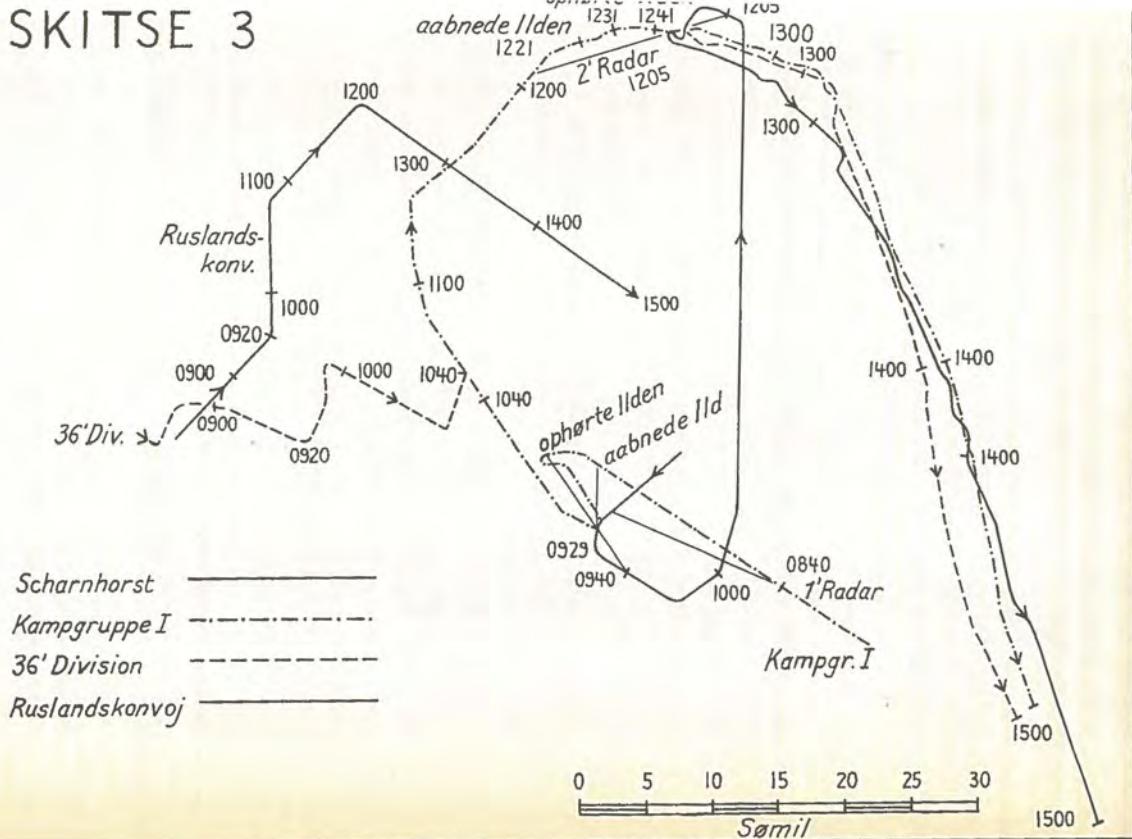
Drejende Bagbord over med Kampgruppe I Kl. 0938 til Kurs 105° fortsatte Nordfolk til Kl. 0940 Beskydningen af Scharnhorst, der kun affyrede nogle faa Salver og derpaa drejede Bagbord over til Kurs 150° , efterhaanden sættende Farten op til 30 Knob.

Kl. 0946 drejede Kampgruppe I til Kurs 170° , paa hvilket Tidspunkt Afstanden var vokset til 220 hm.

Medens Scharnhorst ingen Træffere havde opnaaet, havde Nordfolk ramt Scharnhorst 2 Gange. Den ene

*) Da Skibets samtlige Besætning med Undtagelse af 36 Mand gik ned med dette, foreligger der ingen Rapport fra Skibet om Søkampen, men kun nogle Observationer fra to reddede Underofficerer, hvoraf den ene havde Udkigstjeneste ved Artilleriets »Maukikkert om Natten for om Bagbord«, medens den anden gjorde Tjeneste ved Kampstation IV i et 15 cm Taarn.

SKITSE 3



Granat landede paa Batteridækket (Underofficersmessen) uden at detonere, medens den anden Granat ødelagde Skibets forreste Radar og dræbte en Del af Luftskytsildledelsesbetjeningen i forreste Mærs.

Ødelæggelsen af forreste Radar var et meget alvorligt Tab for Scharnhorst, idet Skibet fra nu af var radarblind forefter i en Sektor paa 60° — 80° .

Ca. 5 Minutter før Kampens Afslutning havde det af Jagerne Z 29 og Z 30 observerede mistænkelige Fartøj afsløret sig som værende Jageren Z 38, idet det afgav sit Kendesignal. Jageren havde under Marchen til sin Plads i Forpostlinien taget Fejl af Felternes Rækkefølge. Nu blev den klar over Forholdene og indtog sin rette Plads, og den urigtige Melding til Chefen for Kampgruppen blev berigtiget. Iøvrigt havde Jagerne under dette for dem saa nervepirrende Intermetzo agterude i en Afstand af ca. 200 hm observeret flere Lysgranater, der aabenbart laa over den for Scharnhorst fastsatte Position.

Efter den korte Kamp løb Scharnhorst med saa høj Fart Syd paa og senere med vekslende Kurser SO-over, at Afstanden hurtigt forøgedes til Kampgruppe I, som fulgte efter, fastholdende Scharnhorst i Radarerne, men da Kampgruppe I Kl. 0955 observerede Scharnhorst dreje Bagbord over til NO-lig Kurs, drejede Kampgruppen Kl. 1000 Styrbord over til Kurs 305° , Kl. 1014 atter ændrende Kursen til 325° for at komme mellem Ruslandskonvojen og Scharnhorst, som den engelske Kampgruppechef mente nu havde til Hensigt at angribe Konvojen Nordfra.

Kl. 1020 tabte Kampgruppe I Radarfølingen med Scharnhorst i Pejling 78° paa 329 hm's Afstand.

Kl. 0955, da Scharnhorst drejede til NO-lig Kurs afsendte den følgende Radiotelegram til Jagerne: »Felt AC 4133. Bliver beskudt af fjendtlig Krydser«.

Den meddelte Standplads var imidlertid en stor Overraskelse for Flotillechefen og de ham underlagte Chefer, thi Slagkrydseren befandt sig saaledes ikke 10 Sm Østen for Forpostlinien, men ca. 50 Sm NO for den Plads, den skulde have indtaget.

Undersøgelser efter Krigens Afslutning har ført til det Resultat, at de 2 sidste Tal i Feltopgivelsen maa have været utydeligt skrevet og af Radiotelegrafisten fejlagtigt blevet aflæst som 33, men skulde have været 99, hvilken Position netop var den, som Kampgruppe I har angivet som værende Scharnhorst Plads Kl. 0955.

Saasnart Kampgruppe I havde meddelt Føling med Scharnhorst til Flaadeflotten (Kampgruppe II), havde denne beordret Ruslandskonvojen at dreje Nordover og Kl. 0937 havde han givet Jagerne Musketeer, Matchless, Opportune og Virago Ordre til at opgive Sikringen af denne Konvoj og underlægge sig Kampgruppe I paa dennes indløbne Anmodning om Jagerstøtte. Sidstnævnte Ordre bragtes til Udførelse Kl. 0951.

Styrkernes Bevægelser mellem Kampens 1. og 2. Fase.

Den tyske Kampgruppe.

Imidlertid havde U-Baad Lübsen Kl. 1000 udsendt følgende Radiomelding: »Konvoj Kl. 0945 Felt AB 6365«, hvilket Telegram antagelig foranledigede Kampgruppechefen til Kl. 1009 at afsende Radiotelegrammet: »Opgiv Plads« til Jagerflotillen.

Telegrammet blev Kl. 1013 af Flotillechefen (Z 29) besvaret med: »Planmæssig Fremmarch i Felt AC 4413, Kurs 230°, Fart 12 Knob«.

Tilsvarende Meldinger indgik imidlertid ogsaa fra de andre Jagere, og herved blev det klarlagt, at Jager Z 34 fejlagtigt havde taget Post i den nordligste Ende af Forpostlinien i Stedet for i den sydligste.

Kl. 1025 afsendte U-Baad Lübsen følgende Radiotelegram: »Kl. 0930 stødt paa Konvojen, som marcherer med tændte Lanterner. Bestik unøjagtig«.

Ovennævnte to Meldinger fra U-Baaden bevirkede, at Flotillechefen stillede sig selv følgende to Spørgsmaal: Skal jeg fortsætte med den hidtilværende Forposttjeneste eller skal jeg paa egen Beslutning styre mod Konvojen. Hans Overvejelser førte imidlertid ikke til noget Resultat, idet der Kl. 1027 indløb følgende Radiotelegram fra Kampgruppechefen: »4. Jagerflotille Kurs 70°, Fart 25 Knob«.

Følgende Ordren stod Jagerflotillen Østover. Den Kommanderendes Hensigt stod dog ikke klar for Flotillechefen, men han formodede, at man ombord i Scharnhorst maatte være i Besiddelse af en ham selv ukendt Viden om Konvojens Standplads.

Henimod Kl. 1100 afgav Jagerne enkeltvis radiotelegrafisk Melding om deres Plads, Kurs og Fart paa Ordre fra Kampgruppechefen. Af de indgaaede Meldinger fremgik det, at Forpostlinien i det store og hele havde haft den rigtige Placering, men at Jagerne efterhaanden var kommet saa langt fra hinanden, at Linien til Slut havde haft en Udstrækning paa ca. 30 Sm.

Kl. 1100 modtog Kampgruppechefen Melding om, at et Luftfartøj havde observeret 5 Enheder NV for Nordkap i stor Afstand fra dette*).

*) Den nøjagtige Ordlyd foreligger ikke mere, men den ene af de tidligere omtalte 2 Underofficerer meddelte senere, at han erindrer, at det ca. Kl. 1430 var blevet bekendtgjort for Besætningen, at der Vest for Scharnhorst marcherede en engelsk Kampgruppe (Kampgruppe II) med østlig Kurs.

Nogle Uger efter Kampen fandt en Samtale Sted mellem Officerer fra Jagerflotillen og Chefen for Luftkommando NV, og af denne Samtale fremgik det, at det paagældende Luftfartøjs Observatør, der var Søofficer og som havde observeret de i Meldingen omtalte

Vejrforholdene var fremdeles uforandrede, men Døgnets lyseste Timer var nu indtraadt.

Kl. 1135 ændrede Flotillen Kurs til 30° paa radiotelegrafisk Ordre fra Kampgruppechefen, som samtidig opgav sin Plads Kl. 1120 i Felt AC 4214, Kurs 0°, Fart 27 Knob, hvilken Plads laa 50 Sm NO for Jagernes Plads.

Kl. 1158 modtog Flotillechefen følgende Radiotelegram fra Kampgruppechefen: »Operer mod Felt 6365«, og dermed havde den Øverstkommanderende givet Jagerflotillen fri Manøvre til Angreb paa Ruslandskonvojen, dog uden at meddele sin Flotillechef, hvad han selv agtede at foretage sig med Scharnhorst.

De engelske Styrker.

Scharnhorst's Drejning til NO-lig Kurs Kl. 0955 var imidlertid, som tidligere meddelt, blevet observeret fra Kampgruppe I, hvis Chef straks formodede, at den

Enheder, i sin Radiomelding ikke havde indberettet: »5 Enheder NV for Nordkap«, men: »5 Enheder, deriblandt formodentlig en svær, NV for Nordkap«. Chefen for Luftkommando NV, iøvrigt en tidligere Søofficer, havde imidlertid af egen Magtfuldkommenhed ændret den oprindelige Tekst til: »5 Enheder NV for Nordkap«, og videresendt den saaledes ændrede Melding pr. Radio til Operationsafdelingen i Marinegruppe Nord og til Chefen for Kampgruppen. Da det paagældende Luftfartøj var landet, havde han endvidere kaldt den paagældende Observationsofficer til sig og meddelt ham: »at han ønskede ingen Formodninger at læse i Rekognosceringsmeldinger, man skulde være saa venlig kun at melde det, man havde set«.

Ved Operationsafdelingen i Marinegruppe Nord havde man ikke opfattet Enhederne som fjendtlige, men havde anset dem for at være egne 5 Jagere, der paa Grund af de meget daarlige Vejrforhold var blevet detacheret til at indtage Optagestilling i en Fjord i Overensstemmelse med Stabens Anvisning d. 20/12 Kl. 0300 til Chefen for Kampgruppen foranlediget af dennes d. 25/12 Kl. 2355 afsendte Radiotelegram.

Nordfra vilde forsøge at angribe Ruslandskonvojen. Da ved de herskende Vind- og Søforhold, SV, Styrke 7—8, Kampgruppe I's højeste Fart kun kunde sættes til 24 Knob, medens Scharnhorst maatte anses for stadig at være i Stand til at holde sine 30 Knob, drejede Kampgruppe I til NNV-lig Kurs for snarest at tage Post mellem Scharnhorst og Ruslandskonvojen og Kl. 1020 havde Kampgruppen da mistet Radarkontakten med Scharnhorst.

Ruslandskonvojen, som Kl. 0930 efter Ordre fra Flaadechefen paa modtagen Melding fra Kampgruppe I om dennes Føling med Scharnhorst var drejet Nordover, blev Kl. 1030, da Flaadechefen mente, at Kampgruppe I havde tabt Følingen med Scharnhorst og var ved at nærme sig Konvojen, beordret til at genoptage sin tidligere Kurs 45°.

Kl. 1024 sluttede Jagerne Musketeer, Matchless, Opportune og Virago sig til Kampgruppe I og Kl. 1029 fik denne Radarkontakt med Ruslandskonvojen i 324° i en Afstand af 256 hm, hvorpaa Kampgruppen med Jagerne som forudgaaende Dækning paabegyndte Zigzagning 10 Sm forude for denne.

Flaadechefen var paa dette Tidspunkt af den Opfattelse, at der kun var ringe Mulighed for Kampgruppe II at finde Scharnhorst, det skulde da lige være, at en eller anden Enhed fik Føling med den og fastholdt denne Føling.

Henimod Middagstid befandt Flaadechefen sig i en vanskelig Situation paa Grund af de til Kampgruppe II hørende Jageres ringe Brændselsbeholdning. For at supplere den maatte Kampgruppe II enten gaa tilbage til Akureyri eller ogsaa fortsætte til Kola.

Kl. 1122 havde Flaadechefen telegrafisk beordret den ved Konvojen tilstedeværende ældste Jagerchef at

bruge sit eget Skøn med Hensyn til Ruslandskonvo-
jens Kurs, og Kl. 1155 beordrede da denne Konvojen
at dreje til Kurs 125° for at holde Kampgruppe I
mellem denne og Scharnhorst.

(Fortsættes)

Effektiv støtte giver effektiv presse!

Af redaktør Henning Hjuler.

I september-udgaven af dette tidsskrift har kommandørkaptajn C.-E. Dinesen skrevet en artikel »Forsvarets pressetjeneste skal være effektiv«, som man venligst har givet mig lejlighed til at kommentere. Her skal dog udelukkende tales om søværnets pressebureau, da jeg ikke ser mig istand til at redegøre for den virksomhed, der drives af hærens pressetjeneste.

Jeg kan helt tiltræde konklusionen: pressemand til leder af pressetjeneste, effektiv pressetjeneste for effektivt forsvar! hvorimod jeg må imødegå adskillige postuler, der kun eksisterer i skyggen af et solidt ukendskab til de faktiske forhold.

Kommandørkaptajnen nærer ængstelse for pressebureauets manglende fyldest, fordi han undertiden lægger sin morgenavis bort med ærgrelse, når han som officer ser et militært emne ukorrekt og mangelfuldt behandlet. Jeg aver min journalistiske ærgrelse over at se kommandørkaptajnen belitle os forkert — indtil videre hedder det stadig søværnets pressebureau — og jeg skal kort belyse emnet.

Pressebureauet samarbejder med mere end 160 dagblade med over 2000 journalister, der som ethvert andet korps har af- og tilgang. Havde vi på hvert eneste blad en fast militærmedarbejder, kunne vi etablere et storstilet oplysningsarbejde, der ville give vægtige resultater. Men faste militærmedarbejdere har vi kun på de største blade, hvor fejlprocenten da også

er mindst. Bliver militærmedarbejderen syg, eller har han fridag, går hans stof til en tilfældig kollega. Og så bliver en fregat til en korvet og en kommandørkaptajn til en kaptajnløjtnant.

Sandheden om dette spørgsmål er, at en pressetjeneste næppe kan kalde på bladene tiere, end vi gør det nu. Vi forsyner hver eneste dag den danske presse med maritime nyheder, vi kalder journalister til møde i søværnsstaben med vore fornemste eksperter, vi har pressen med til alle større arrangementer, vi kører, flyver og sejler med dem. Pressebureauet vil gerne gøre bladene fejlfri, og vi vil gerne opfordre journalisterne til at verificere deres militære stof før brugen. Men det kan vi ikke, og det gør vi også! Vi påtaler tidlig og silde fejl og vi sørger for, at pressen kommer i kontakt med den rette officer på det rette tjenestested.

Til »at få visse sagers pressebehandling bremsede« skal jeg kun sige, at det sker utallige gange. Søværnskommandoen kan bevidne i snesevis af tilfælde, hvor en journalist loyalt har rettet sig efter en venlig henstilling.

En mistanke om, at de pressetjenester der måske også har lidt mere skibsrum at operere med, har sikkert sneget sig ind på læseren af kommandørkaptajnens syn på de sømilitære presseforhold i det udenlandske. Ja, hvorfor ikke lige så godt udråbe: — Sikke nogle flådestationer, de har! Ganske bortset fra dette, er den globale fortabelse i emnet udpræget misvisende og svarende til, hvad en journalist hjerteskærende kunne få sig til at skrive, om amerikanske skibsbrandbæmpelsesskoler. Skønt England og USA har en lang krigserfaring at bygge på og trods vældig økonomisk indsats, slås de med præcis de samme problemer som vi, og den svenske pressdetalj, som jeg har haft fornøjelsen at besøge i orlogskaptajn Kekonius' tid, ar-

bejder på nøjagtig samme, ja, identisk basis, som vor pressebureau.

Den med sigtelse for ineffektivitet udstyrede artikel er pudsigt nok spundet over en redegørelse af orlogskaptajn A. Stang, SOK, Oslo. Pudsigt, når man læser, hvad samme fortræffelige søofficer, som jeg iøvrigt ikke kender, telegraferede til SVK efter afslutning af øvelse »Isblink«, et telegram, jeg med besvær har gravet frem i SVK's arkiv: Fra OK Stang til SPB 18. november 1950. Hjertelig tak for kooperasjon under operasjon »Isblink«. Uden pressebureauets store beredvillighed ville ikke vor pressetjeneste kunne ha vært avviklet!

Selv i arkiveret tilstand næppe en beskyldning for manglende effektivitet. Jeg streger den urimelige påstand under med de kendsgerninger, at netop i dag, hvor disse linjer skrives, har vi op til tyve danske journalister placeret i operation »Norseman«, tolv andre vederkvægede sig i morges ved et pressemøde i den besøgende britiske flådeafdeling (arrangeret af os efter opfordring af den britiske marineattaché trods ambassadens egen presseafdeling) og et andet dusin vil i morgen blive konfronteret med kommandørkaptajnens interallierede kapsejladser.

Det er grundløst at endevende artiklens udkast til den nye forsvars pressetjeneste. I dag er det en fabrikationshemmelighed i forsvarsministeriet, men når disse linjer læses vil tre sider kundgørelse have sagt alt om det piloteringsarbejde, der skal bygges videre på.

Kan vi da ikke få en bedre pressebetjening? Naturligvis kan vi det, men ikke fordi vi får en fælles pressetjeneste, den være nok så stor. En bedre pressebetjening skabes først og fremmest ved, at hver eneste befalingsmand føler sig som medarbejder, lever sig ind i problemerne og uafsladeligt har for øje, når han kan hjælpe pressebureauet med opgaven. Sagkyndig hjælp

har vi immervæk behov. Hånden på hjertet, hr. kommandørkaptajn! Hvor ofte har De hjulpet pressebureauet med et tip eller en vejledning, hvor tit har Deres ærgrelse ved morgenavisen nået os? Ramte jeg blot en velsignet avisdag, da jeg for få måneder siden tjenstligt, *pressetjenstligt*, besøgte stabschefen ved flådestationen?

En af de ting, vi har dystet svært med bladene om, er, at man forelægger angreb på søværnet til udtalelse *før* offentliggørelse finder sted. Modtag en effektiv forsikring om, at jeg aldrig vil offentliggøre en kritik af noget tjenestested uden at give det et varsko!

Jeg er næppe Deres ideal af en »noget ældre pressemand«, jeg er endda efter 18 journalistår stadig så ung, at jeg kan bruge enhver officers råd og støtte til gavn for vor fælles sag. For sikkert er det, at bedre støtte til pressebureauet, giver bedre presse for søværnet.

Søværnets pressebureau er taknemlig for denne artikel, hvis tema er båret af ideelle ønsker om den fuldkomne pressetjeneste. Den efterlyser fornyelse, men den anviser den ikke. Har den dog hos en og anden skabt den atmosfære, at her er et felt, hvor du kan hjælpe, giver den chance for den ønskede fornyelse. En styrkes kraft er betinget af de tilførsler, man giver den. Både en militær og en presse-tese! Vor lille pindsvinestilling i Kristiansgade, ak, vel søværnets sidste på Slotsholmen, kan kun holdes, hvis forsyninger når frem.

Giv os en knappenål på operationskortet!

Søværnets filmarbejde.

Af filmkonsulent Jørgen-Richard Lund.

»It is no use spending relatively large sums of money on film production and distribution, if when it is received at the training establishments the fullest possible use of the film is not made« udtaler den engelske flådes filmekspert, kommandør O. F. A. Golling i »Some Consideration on the Problems of Instructional Film Production and Utilisation in the Royal Navy«, »The Penguin Film Review« No. 4.

Det er ord, som ikke mindst fordi det er en mand med mange års militærtjeneste og filmerfaring bag sig, der siger det, nok er værd at lægge sig på sinde nu, hvor Søværnets beholdning af film stiger dag for dag.

Søværnskommandoen har ved cirkulære nr. 55/2 af 13. juni 1951 bestemt, at Søværnets undervisningsfilm skal føres i regnskab ved Fjernkendingsskolen, der indtil videre fungerer som Søværnets Filmtjeneste. Og skolen er beordret til at anlægge, å jour-føre og udsende et katalog over disse film til interesserede myndigheder og institutioner, ligesom skolen ved sine forårs- og efterårsforevisninger af oplysende kortfilm for Søværnets personel skal gøre opmærksom på, hvilke film der findes og evt. kan udnyttes i undervisningens tjeneste, samt give personel i ledende stillinger ideer til evt. danske undervisnings- eller informationsfilm.

Man er således fra officiel side fuldtud på linie med kommandør Golling, og det er vel sandsynligt, at det oplysningsarbejde film vedr., som påbegyndtes for et

par år siden ved samarbejde mellem Fjernkendings-skolen og Math-skolen, efterhånden vil udvides til Søværnets andre skoler, som det da også forlængst rent konsultativt er påbegyndt.

Det kan således nævnes, at man for Fenrikskolens vedkommende har udarbejdet et forårsprogram-udkast udfra det grundsynspunkt, at befalingsmænd nødvendigvis, bl. a. henset til ovenfor nævnte stadigt voksende filmbeholdning, må have et vist kendskab til filmbeholdningernes rækkevidde — fra underholdningsfilmen over den informative og instruktive film til den dokumentariske film (herunder kulturfilm m. v.), og en vis filmkulturel baggrund at veje deres iagttagelser med.

Programmet giver derfor grundlaget for krigen, forsvarets reorganisering, fredens medmenneskelige og kulturelle opgaver samt andre nationers virke, og det fører deltagerne fra den almindelige tilskuermæssige betragten i f. eks. »2 x Ceylon« og »U. S. A. — fartens, filmens og folkets land, til en bevidstliggørelse af dagens opgaver i »Tennessee-dalen«. Programmet indledes og afsluttes med spillefilm, der har relation til programmets linie — militært og kulturelt.

Et sådant arbejde er imidlertid ikke nok, fordi sagen kræver en aktiv indsats, man ikke kan sikre sig ved almindelig orientering om problemet. Søofficeren af i dag har derfor endnu en stor opgave at påtage sig, hvis han ønsker at bidrage til en effektiv undervisningsform, som kan være medvirkende til at give Danmark et stærkt søforsvar.

Filmens værdi som undervisningsmiddel er forlængst fastslået, tiden er nu inde til at tage stilling til problemerne, at sætte sig ind i emnet. Her vil kommandør Gollings artikel være en god vejleder.

Man må imidlertid først gøre sig klart, at man in-

denfor værnene rent militært har brug for a) informative film og b) instruktive film.

De informative film skal bl. a. gøre soldaten fortrolig med den militære gerning, med de ting, han vil møde under en evt. krigshandling. For som Clausewitz siger: »Det er af afgørende betydning, at soldaten, han være sig høj eller lav, ikke under krigen kommer til at møde ting, der, fordi han ser dem for første gang, hensætter ham i rædsel og rådvildhed«.

De instruktive film, der skal benyttes i den direkte undervisning, skal opfylde visse krav, som kommandøren opstiller i 8 punkter:

- 1) Det er nødvendigt at være klar over, hvilket forum filmen skal vises for, dets kundskaber og erfaring, inden man begynder at udarbejde et treatment eller en drejebog.
- 2) Filmen skal give emnet så klart som muligt, frit for alt overflødigt stof, således at spilletiden kan holdes på ca. 10 min. Emner af større omfang må deles i afsnit af ca. 10 min.
- 3) Filmen kan ikke stå alene, men må opfattes som befalingsmandens medarbejder og hjælper.
- 4) Filmens tekniske indhold må ligge fast, idet der kan gå temmelig lang tid fra udarbejdelsen af udkastet til filmen, til denne ligger klar til forevisning.
- 5) Indholdet skal tilrettelægges omhyggeligt, og man bør undgå musik og lydeffekter, hvor de ikke er absolut nødvendige. Kommandør Golling nævner, at dette kun er tilfældet i ca. 10 % af de film, den engelske flåde producerer.
- 6) Filmen, eller mere korrekt »Det levende billede«, er en »visual aid«, hvorfor man må passe på, at dialogen ikke tager magten og fjerner opmærksomheden fra billedet.

- 7) Filmen må indgå i undervisningsplanen, d. v. s. bruges med et bestemt formål på det rigtige tidspunkt, og ikke opfattes som tilfældig underholdning.
- 8) Den skal anvendes ved emner, hvor bevægelsen er det essentielle, ellers er det billigere og bedre at benytte billedbånd. — Iøvrigt vil der til en hel del af de nye undervisningsfilm høre specielle billedbånd, som skal benyttes sammen med filmen, for at understrege og uddybe det væsentlige i indholdet, men dette kræver en speciel artikel om filmens og billedbåndsundervisningens metodik.

Kommandør Gollings betragtninger er selvfølgelig ikke nye eller epokegørende, mange søofficerer vil være bekendt med dem i forvejen. Men med kommandørens erfaring og nære tilknytning til filmarbejdet i den engelske flåde in mente understreges betragtningernes værdi for de befalingsmænd, der nu skal deltage i arbejdet med film indenfor Søværnet.

På den af Statens Filmcentral i år afholdte filmkongres, hvor undertegnede deltog som repræsentant for Søværnets Filmtjeneste, behandlede man også undervisningsfilmens problemer. Og de synspunkter, som fremkom, bl. a. fra filmcentralens skolefilmkonsulent, Svend Holbæk, var på linie med ovenfor anførte.

Skolefilmkonsulent Svend Holbæk fastslog bl. a., at filmen ikke er en afløser af, men kun et hjælpemiddel for læreren eller instruktøren, og kun skal bruges, hvor den belyser et emne bedre, end det kan gøres med andre midler.

En undervisningsfilm skal ikke drage konklusioner og således gøre eleverne arbejdsløse. Den bør vises, når filmens stof er aktuelt, og det er en fordel, hvis filmen kan vises, hvor eleverne normalt arbejder. Den bør ikke indeholde mere stof, end man kan behandle indenfor en time. Dens spilletid skal almindeligvis

ligge på 5 til 15 min. (jfr. pkt. 2). Dens form skal være filmisk og dens indhold pædagogisk.

Skolefilmkonsulent Hans Møller, der repræsenterede det halvofficielle Dansk Kulturfilm, gav en del oplysninger om produktionen og udtalte bl. a., at det var hans erfaring, at stumfilm er de mest effektive til undervisningsbrug (jfr. pkt. 6), og at man kun skulle anvende lyd, hvor det er en væsentlig forbedring til forståelsen af emnet.

Produktionen hvilede i høj grad på interesserede lærere, der forstod at handtere et småfilmapparat og tilrettelægge et emne for film.

Ikke mindst det sidste er af interesse og iøvrigt også i overensstemmelse med filmtjenestens erfaringer. Fremtidens filmarbejde indenfor Søværnet vil i høj grad komme til at hvile på befalingsmanden, der ved hjælp af et småfilmkamera delagtiggør andre i sine erfaringer på tjenestens forskellige områder.

Men dette er kun muligt, hvis befalingsmændene sætter sig ind i filmens problematik. Befalingsmandens viden må ikke indskrænke sig til en ren manuel færdighed i kamerabetjening, så må han hellere holde sig til det statiske fotografi. Hans viden må omfatte alt det, der gør det muligt at omsætte hans militære erfaring i levende emotionelle billeder.

Stormagterne har forlængst taget filmen fuldtud i deres tjeneste. U. S. A. er gået et skridt videre til fjernsynet — jfr. NATO-film- og fjernsynsholdets besøg på forterne og Holmen den 20. august 1951 og »All Hands« November 1948: »Training the Fleet by Television«.

Det levende billede indtager sin plads i undervisningens tjeneste. Danske officerer var med til at forberede det vejen. Er det ikke en opgave for officererne af i dag at videreføre pionerernes arbejde?

Nekrolog.

Viceadmiral **Anton Ferdinand Mazanti Evers** blev født den 9. December 1857 som Søn af Købmand Christian Maltha Kragballe Evers og Hustru Flora Eggertine f. Mazanti.

Han blev Kadet i 1874, Sekondløjtnant med Kongens Æressabel i 1878 og var samme Aar med Skonnerten »Ingolf« til Atlanterhavet. Med Korvetten »Dagmar« til Vestindien 1879—80 og blev Premierløjtnant i 1880. I engelsk Flaadetjeneste 1883—85. Adjudant hos Prins Valdemar 1886—1905. Næstkommanderende i Kongeskibet »Dannebrog« 1890, 1893 og 94. Næstkommanderende i Skonnerten »Ingolf« til Island 1891, Næstkommanderende i Skonnerten »Absalon« paa Skydekursus 1892. Blev Kaptajn 1894, Næstkommanderende i Korvetten »Dagmar« til Middelhavet og Konstantinopel 1894—95, Næstkommanderende i »Ingolf« paa Opmaaling og Havundersøgelser i Davisstrædet ved Grønland 1895 og 96. Med Panserskibet »Helgoland« i Eskadre 1897. Med Krydseren »Valkyrien« til Østasien 1899—1900. Næstkommanderende i Panserskibet »Herluf Trolle« i Eskadre 1901—02. Chef for Krydseren »Hekla« til Island 1903. Chef for Krydseren »Hejmdal« som Kadetskib 1904 og 1905, Chef for »Hejmdal« til Middelhavet 1904—05. Kommandør 1905. Chef for Kadetskolen 1905—12. Chef for Panserskibet »Olfert Fischer« i Eskadre 1911. Chef for »Olfert Fischer« under Vinterudrustning 1912—13. Chef for Krydseren »Valkyrien« til Middelhavet 1913—14. Kontreadmiral og Chef for

den flydende Defension paa Københavns Red 1914—18. Chef for Flaadens Overkommando under Sikringsstyrken 1918. Samme Aar Viceadmiral, Kommanderende Admiral, Generalinspektør for Søværnet og Chef for Søofficerskorpset. Afsked 1923.

Ved sin Udnævnelse til Sekondløjtnant fik Evers som Vidnesbyrd om Flid og Dygtighed overrakt den sjældne Udmærkelse, Kongens Æressabel; igennem hele sin Tjenestetid var han en særdeles pligtopfyldende og samvittighedsfuld Officer.

I ung Alder forrettede han Tjeneste i den engelske Flaade og han bevarede gennem Livet meget af det, der præger den bedste engelske Søofficerstype. Han var ikke alene selv en »Søens Gentleman«, men han havde en særlig Evne til at bibringe sine Underordnede samme Tankegang. Evers interesserede sig meget for den indre Organisation i Flaadens Skibe og overvaagede nøje Detailtjenestens punktlige Udførelse.

Han overtog Posten som Chef for Kadetskolen efter en Mørketid, hvor Skolens Ledelse manglede pædagogisk Forstaaelse og ingen af os, der den Gang var Kadet, vil glemme hans første Ord efter Tiltrædelsen, hvorved han indprentede os: »at han forventede af os, at vi i et og alt tænkte og optraadte som Gentlemen, og at han nærrede Tillid til os som saadanne«. I denne Aand ledede han Kadetskolen.

Men foruden at Evers lagde Vægt paa behørig Form, bedømte han Mennesker for hvad de indeholdt og ikke for, hvad de syntes at være.

I mange Aar var Evers knyttet som Adjudant til Prins Valdemar, og dette førte til et Venskab for Livet.

Det var det rette Valg, da Evers som Kontreadmiral blev Chef for den flydende Defension paa Københavns Red, idet denne vanskelige Post krævede betydelig Takt, Forhandlingsevne og Myndighed, da Hæren den

Gang bemandede Forter og Kystbefæstningsanlæg og Kommandoforholdene var uklare. Admiralen havde det bedste Samarbejde med Hæren. Da Viceadmiral Koefod-Hansen døde som Chef for Flaadens Overkommando under Sikringsstyrken i 1. Verdenskrig, var det en tung Arv Viceadmiral Evers fik overdraget i Krigens sidste Aar, men takket være hans alsidige praktiske Uddannelse og Stabschefen, daværende Kommandør Wencks fortrinlige Assistance, fuldførte han ogsaa dette Hverv paa bedste Maade.

Under Viceadmiralens sidste Tjenestetid gennemførtes Søværnsloven af 1922, hvor han forgæves søgte at modsætte sig den uheldige Personelorganisation og at faa hævet det til Loven knyttede alt for ringe Budget.

I Viceadmiralens smukke og stilfulde Hjem samlede Admiralinden og Admiralen jævnligt ældre og yngre Søofficerer med største Gæstfrihed, og enhver Søofficer vidste, at han trygt kunde henvende sig til Viceadmiralen, i hans Egenskab af Chef for Søofficerskorpset, om Raad og Daad.

Viceadmiralen var i en Aarrække Medlem af Bestyrelsen af Dampskibsselskabet »Orient«.

Han blev Ridder af Dannebrog 1893, Dannebrogsmænd 1900, Kommandør af Dannebrog af 2. Grad 1911, af 1. Grad 1917 og Storkors af Dannebrog 1920.

Evers blev i 1886 gift med Marie Alexandra Lindholm (f. 1866 — d. 1933) Datter af Kammerherre Oberst Vilhelm Lindholm og Hustru Caroline Ottilde Frederikke Vilhelmine Elisabeth f. Hedemann.

Viceadmiralen døde efter et langt Sygeleje den 10. Oktober 1951 og bisattes fra Holmens Kirke den 15. s. M. for derefter at blive jordsat paa Samsø.

P. I.

Meddelelser fra udlandet.

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

Flådeøvelser.

Atlantpagten.

»Exercise Progres«.

I tiden 1.—6. juni har engelske, franske, hollandske, norske og danske flådestyrker samt engelske og franske luftstyrker afholdt fællesøvelse i Atlanterhavet og Kanalen.

Ovelserne omfattede forsvar af overflådestyrker mod ubåds- og luftangreb, samt natangrebsøvelser med lette enheder og forsvar herimod. Endvidere indøvedes beskydning af mål på land.

Følgende enheder deltog i øvelserne:

Skibstyper	Engelske	Franske	Hollandske	Norske	Danske
Hangarskib(1)	Indomitable				
Krydsere (4)	Swiftsure	Gloire, Georges-Leygues	Tromp		
Destroyers (9)	Agincomb, Corunna, Gabbard, Saint-James, Scorpion		Kortenaar, Marnix	Stavanger Bergen	
Eskortefartøjer (14)	Saint-Austell Bay, Veryan-Bay	Marceau, Le Lorrain, L'Alsacien, Bambara, Sakulave, Touareg, Soudanais, Tonkinois, La Surprise, L'Escar-mouche	Dubois, Van Ewzjek		
Ubåd (13)	Sea Devil, Tireless, Tiptoe, Aeneas	Roland-Morillot, Africaine, Blaison, Bouan	Zwaard-vish, Zeehond, Tigger-haar		Storen Sælen
Værkstedsskib (1)		Gustave-Zédé			
MTB (6)	6 MTB				

Endvidere deltog ca. 60 luftfartøjer af forskellige typer.

Øvelserne blev ledet af den franske viceadmiral Pothuau og overværedes af chefen for den engelske »Home Fleet« admiral, sir Philip Vian.

Cheferne for de nationale kontingenter var:

engelske styrker:	viceadmiral Mansergh,
franske	- - Pothuau,
hollandske	- kontreadmiral de Booy,
norske	- kommandørkaptajn Sørensen,
danske	- orlogskaptajn J. Petersen.

(La Revue Maritime, juli 1951).

Th.

Fransk-italienske flådeøvelser.

I tiden 10.—13. Juli har fransk-italienske flådestyrker afholdt fællesøvelser i Middelhavet under ledelse af viceadmiral Pothuau.

Følgende styrker deltog i øvelserne:

	Franske	Italienske
Krydsere	Gloire, Georges-Leygues	Garibaldi, Montecucoli
Kommando-skibe	Gustave-Zédé	Stromboli
Destroyers		Grecale, Carabinieri
Eskortefartøjer	Marceau, Le Lorrain, L'Alcaciën, Bambara, Sakalave, Soudanais, Arabe, Touareg, Tonkinois La Surprise, L'Escarmouche	Altair, Aldebaran, Andromède, Aretusa Calliope, Sagittario, Orsa, Orione
U-både	Roland-Morillot, l'Africaine, Blaison, Bouan	
Luftfartøjer	2 Helldivers 2 Hellcats 2 Dorniers	6 Helldivers

Øvelserne omfattede:

fællestræning af krydsere,

fællestræning af ubådsjager-grupper og

træning af den samlede flådestyrke som helhed.

Hovedvægten blev lagt på anti-ubåds operationer og luftforsvar.

(La Revue Maritime, aug. 1951)

Th.

Minestrykningsøvelser i Middelhavet.

Engelske, amerikanske og italienske minestrygere har i sommer afholdt en uges fællesøvelse i farvandet syd og vest for Sicilien.

I øvelserne, der lededes af den italienske kommandørkaptajn A. Raffai, deltog 10 engelske, 2 amerikanske og 10 italienske minestrygere.

Øvelserne omfattede rydning af 3 minefelter og strygning af ruter til forskellige havne på Sicilien.

(Admiralty News Summary, aug. 1951.)

Th.

Taktiske øvelser i Middelhavet.

I tiden 13.—16. august har engelske, amerikanske, franske og italienske flåde- og luftstyrker afholdt flådeøvelser i farvandet omkring Malta.

Øvelserne, der lededes af den engelske C-in-C, Mediterranean, admiral sir John H. Edelsten, omfattede bl. a. taktisk træning af de deltagende enheder.

(Admiralty News Summary, aug. 1951.)

Th.

England.

Nye våben.

Det forlyder, at »forsøgskrydseren« *»Cumberland«* i nær fremtid skal udføre forsøgsskydninger med »guided missiles«, samt at armering hermed af de under bygning værende krydsere af *»Tiger«*-kl. (jfr. T. f. S. juni 1951) vil blive fastsat, når eller hvis heldige resultater opnås.

Hidtil har — såvidt vides — U. S. S. *»Norton Sound«* været det eneste skib, som er indrettet til udskydning af »guided missiles«.

(The Navy, juni 1951.)

Th.

Middelhavsflåden.

I løbet af sommeren er der tilgæet *»Mediterranean Fleet«* visse forstærkninger, hvorefter denne styrke består af:

- 1 hangarskib,
- 4 krydsere,
- 9 destroyers,
- 9 fregatter
- 10 ubåde,
- 1 minekrydser (Fast Minelayer).

(La Revue Maritime, juli 1951.)

Th.

Udrustninger.

Minekrydserne (Fast Minelayers) H.M.S. »Apollo« og »Manxman« har hejst kommando. Førstnævnte er indgået i »Home Fleet«, sidstnævnte i »Mediterranean Fleet«.

(Admiralty News Summary, aug. 1951.)

Th.

Nybygning.

Den første motortorpedobaad af en ny type — MTB 5701 — blev søsat den 18. august ved værftet J. S. White & Co. Ltd., Cowes, Isle og Wight.

Dette fartøjs hovedmaskineri vil blive en kombination af Metropolitan — Vickers gasturbiner og dieselmotorer.

MTB 5701 er 120 ft. lang og 25 ft. bred. Den armeres med 4 dækstorpedorer og en kanon af let kaliber.

(Admiralty News Summary, aug. 1951.)

Th.

Forenede Nationer.*Krigen i Korea.*

Den engelske krydser »Kenya« har fuldført 12 måneders næsten uafbrudt operativ tjeneste under Korea-campagnen. Den 16. juli d. år. havde den haft damp på hovedmaskineriet i 365 døgn, siden den i oktober 1949 forlod Chatham. I denne periode har den udsejlet 82000 sømil, hvoraf 63000 i løbet af de 12 måneders krigstjeneste.

»Kenya« indgår i F.N.s blokadestyrke i koreanske farvande og har herunder deltaget i 19 kystbombardementer, hvoriblandt beskydningerne ved Inchon før og under landsætningerne i september i fjor. I løbet af pågældende periode har skibet affyret 3000 stk. 15 cm's, 2242 stk. 10,2 cm's og 14240 stk. 40 mm's granater; ifølge officielle beretninger er der ved disse beskydninger opnået gode resultater.

Under operationerne har skibet ødelagt 15 drivende miner ved beskydning med håndvåben eller maskinskyts.

(Admiralty News Summary, juli 1951.)

Th.

Det er lykkedes at bjerge et næsten ubeskadiget MIG-15 luftfartøj, som var styrtet på lægt vand.

Ifølge rapporter var det blevet oplyst, at en russiskbygget

jet-jager befandt sig sunket på lægt vand et sted få miles udfor vestkysten af Korea ca. 100 miles bag de fjendtlige linier.

Luftfartøjer udsendtes for lokalisering, hvilket lykkedes, hvorefter der blev truffet beslutning om at forsøge bjærgning.

Opgaven blev givet til chefen for den engelske fregat H. M. S. »Cardigan Bay«, captain W. I. M. Brown, der fik stillet lavtstikende fartøjsmateriel samt teknisk personel fra flyvevåbnet og hæren til rådighed.

Selv med små fartøjer var det kun muligt at nå positionen, hvor luftfartøjet befandt sig, gennem en lang smal rende, hvor besejling vanskeliggjordes af stærk tidevandsstrøm.

Det var ikke muligt at fuldføre hævnningen i løbet af eet højvande, hvorfor arbejdsstyrken på stedet måtte afvente det følgende, hvorunder det lykkedes at fuldføre arbejdet. Dette var blevet udført under dækning af H. M. S. »Cardigan Bay«s artilleri, med støtte fra luftfartøjer fra H. M. S. »Glory« og med radarfjernvarsling fra H. M. S. »Kenya«.

(Admiralty News Summary, aug. 1951.)

Th.

Holland.

Uddannelse.

37 hollandske søløjtnanter II har den 3. september påbegyndt en 3 måneders tjeneste i den engelske flåde. Søløjtnanterne fordeles til forskellige skibstyper omfattende destroyers og lettere enheder.

(Admiralty News Summary, aug. 1951.)

Th.

Tyskland.

Tidsskriftet »Sveriges Flotta« giver følgende oplysninger om den tidligere tyske marines ufuldførte nybygning, hangarskibet »Graf Zeppelin«:

Bygningen påbegyndtes 1936 ved Deutsche Werft i Kiel, og skibet søsattes 8. december 1938. Arbejdet indstilledes i 1940, men genoptoges i maj 1942. I januar 1943 standsedes arbejdet endeligt, og skibet bugseredes til Stettin, hvor det sprængtes i april 1945. I 1946 hævdes det af russerne, men minesprængtes og kæntrede ud for Rügen under bugsering mod russisk havn.

Der anføres iøvrigt følgende planlagte data:

Displacement	19.250 tons standard, 27.400 - fuld lastet,
længde	250/258 m,
bredde	31.6/36.2 m,
dybgående	5.6/6.8/7.6,
fart/HK	34.5 kn./200.000 HK,
brændsel	4.500 tons (normalt)/6.900 tons (max.),
armering	8×2-15,0 cm PK, 12-10,5 cm A. L. K., 22-37 mm A. L. K., 8 R. K., 41 luftfartøjer (2 katapulter, 3 elevatoren),
besætning	1.760 mand. (Sveriges Flotta, nr. 5, 1951.)

Th.

U. S. A.

Nybygninger.

Nybygningsprogrammet for den kommende tid omfatter bl. a. 48 minestrygere, hvoraf 29 til U. S. navy, medens resten er bestemt til levering som våbenhjælp til allierede marinere.

(The Navy, april 1951.)

Th.

Den første moderne ubåd, som specielt er konstrueret med henblik på at jage og sænke andre ubåde er — under betegnelsen S. S. K-1 — for nylig søsat i U. S. A. Den bør formentlig foreløbig betragtes som en forsøgstype.

K-1, som er den første af en serie på 3 både, har en længde på ca. 65 m og et displacement på ca. 750 tons. Maskineriet er almindeligt dieselelektrisk, og båden forsynes med snorkel.

Armeringen omfatter målsøgende torpedoer samt undervandsraketter. Båden må påregnes at være udrustet med effektive lokaliseringsinstrumenter til brug såvel over som under vandet.

(Sveriges Flotta nr. 5, 1951.)

Th.

Den 27. januar søsattes krydseren »Northampton«. Bygningen af dette skib påbegyndtes under krigen, men afbrødes midlertidigt ved fjendtlighedernes ophør. »Northampton« var oprindeligt projekteret som »Baltimore«-klassen, men projektet er ændret, og skibet færdigbygges som et »Fleet command ship«.

(La Revue Maritime, april 1951.)

Th.

Forsvarsbudgettet.

Den 5. april d. a. fremsatte præsidenten forslag til en tredje tillægsbevilling til forsvaret for finansåret 1951 (1. juli 1950—30. juni 1951). Forslaget omfattede et beløb på ialt 6.422.000.000 dollars med følgende fordeling:

Marinen	1.646.000.000 \$
Hæren	2.851.000.000 \$
Luftvåbnet	1.925.000.000 \$

Med denne bevilling vil det samlede forsvarsbudget for finansåret 1951 overskride 48 milliarder dollars, der fordeles som følger:

Milliarder dollars

	Oprindelige budget jan. 50	Første tillægsbudget juli-aug. 50	Andet tillægsbudget dec. 50	Tredie tillægsbudget apr. 51	Endelige budget 1951
Marinen	4.7	3.7	3.0	1.6	13.0
Hæren	4.1	3.2	9.2	2.8	19.3
Luftvåbnet	4.8	4.6	4.6	1.9	15.9
Værnene ialt	13.6	11.5	16.8	6.3	48.2
Forsvarsdepartement	0.3	0.1	0.1		0.5
Totalsum	13.9	11.6	16.9	6.3	48.7

(La Revue Maritime, juni 1951.)

Th.

Ifølge pressemeddelelser er der i begyndelsen af august vedtaget en forsvarsbevilling på ca. 56 milliarder dollars for finansåret 1952 (1. juli 1951—30. juni 1952). Denne bevilling fordeles sig således:

Marinen	ca. 15.5 milliarder \$
Hæren	- 20.0 - -
Luftvåbnet	- 20.0 - -
Diverse	- 0.5 - -

Bevillingen inkluderer hverken udgifter til krigen i Korea, våbenhjælpen til allierede eller basis-udbygningen uden for U. S. A.

Th.

Udrustninger.

Den planlagte forøgelse af flådens udrustninger indenfor de vigtigere skibstyper fremgår af følgende oversigt:

Antal enheder udrustet

Skibstyper	ultimo april 1951	pr. 30. juni 1951	pr. 30. juni 1952
Hangarskibe, 45.000 tons-klassen	3	3	3
- Essex-klassen	6	7	
- mod. Essex-klasse	2	2	9
Lette hangarskibe	5	5	5
Eskorte hangarskibe	9	10	10
Slagskibe	3	3	3
Tunge krydsere	10	10	
Lette krydsere	4	5	19
Destroyers	ca. 170	200	250
Ubåde	77	78	100
Ialt	289	323	399

(Anm.: Sml. meddelelserne i T. f. S. juni 1951.)

(La Revue Maritime, juni 1951.)

Th.

Ved udgangen af juni d. å. androg marinens samlede personelstyrke ca. 939.000 mand fordelt således:

Flåden 735.000 mand

Marinekorpsset 204.000 -

På samme tidspunkt omfattede flådens luftvåben ca. 8.160 luftfartøjer. Dette tal påregnes i løbet af det kommende år forøget til ca. 8.740.

(Anm.: Sml. meddelelserne i T. f. S. juni 1951.)

(Diverse kilder.)

Th.

Ovelseseskadre for kadetter.

Uddannelsen til søs af amerikanske kadetter har i sommer fundet sted i en flådestyrke bestående af:

Slagskibene »Missouri« og »Wisconsin«, krydseren »Albany«, destroyerne »Noa«, »Lorry«, »Johnston« og »Kennet D. Bailey«, minelæggerne »Shannon«, »Thomas E. Fraser«, »Harry F. Bauer« og »Shea« samt transportskibene »Burdo« og »Carpelloh.

Styrken har besøgt europæiske havne.

(La Revue Maritime, juli 1951.)

Th.

»The Military Sea Transportation Service« (MSTS), der afsluttede sit første operationsår den 1. okt. 1950 har transporteret mere end $1\frac{1}{2}$ million tons og over 200 passagerer til det fjerne østen til støtte for United Nations operation i Korea. $12\frac{1}{4}$ million tonder brændstof er blevet transporteret mere en $5\frac{1}{4}$ milliard ton/miles.

Navy Department har givet »Naval District«-kommandanter myndighed til at fordoble kontingentet i 1951 for de frivillige reserver, der modtager betaling for deres uddannelse. Med de nye kvotaer kan ca. 20.000 officerer og ca. 10.000 andet personel modtage træning. Det blev samtidig tilkendegivet, at vægten i træningsperioderne skulle lægges på: søtjeneste med reservens enheder, skibsudrustningsenheder, »Combat Information Centers«, minetjeneste, anti-u-bådstjeneste og havneforsvar.

Det forventes, at ca. 40 af flådens »Captains« vil blive tvunget til at tage deres afsked efter 29 års tjeneste. Dette skyldes, at de efter loven må tage deres afsked, når de ikke, efter at have været i forfremmelseszonen 2 gange, er blevet forfremmet.

For på tilsvarende måde at være i overensstemmelse med personelbestemmelserne må 16 admiraler ufrivilligt tage deres afsked inden den 30. juni 1951. Den nye lov forlanger, at et minimum af ledige numre af flagrang skal være til stede hvert år, og yderligere, at det samlede antal af flagofficerer til aktiv tjeneste den 1. jan. 1957 skal være begrænset til 150. Det er muligt at verdensudviklingen vil forandre dette program.

Flåden bygger i øjeblikket en af de stærkeste radiostationer i verden i Tanger i Nordafrika.

Det af flådens personel, der er på rejser eller besøg i Ægypten, Libanon, Schweiz og Holland, anmodes om at være klædt civilt.

Et nyt elektronisk apparat — kendt som »Contour Bottom Scanner« — er blevet udviklet til at undersøge havbunden, når der sejles hen over den.

Nye typer af motortorpedobåde (PT) er under udvikling. Man arbejder med 4 nye konstruktioner af disse små, hurtige fartøjer. De nye PT både vil blive konstrueret udelukkende af metal og vil

have meget større displacement end deres forgængere, der havde træskrog. De nye typer vil have større aktionsradius, større ildkraft og bedre stabilitet i dårligt vejr.

»Marine Corps« har ændret sin minimumstjenesteperiode fra 4 til 3 år.

»Naval Forces Far East«, der kommanderes af viceadmiral Joy, U. S. N., omfatter nu skibe fra 7 forskellige lande.

Luftvåbnet kan nu bugserer helikoptere ved hjælp af almindelige luftfartøjer. Forsøgene har fundet sted mellem luftvåbnet og »Sikorsky Aircraft Corporation«. Bugseringen, der kan foretages med C-54 (Skymaster), C-82 (Fairchild Packet) og C-47 (Dakota), udstyret med særlige slæbeanordninger, forøger helikopterens rækkevidde med hundreder af miles. Man regner med tiden at kunne bugserer dem 1.500 miles eller mere. Helikopteren kan bugseres fra startbanen, men kan også hænge i luften og der snappe en slæbelinie. Når slæbeforbindelsen er etableret, standser helikopteren sin motor og bugseres derefter til det ønskede område. Når man nærmer sig dette, starter helikopteren igen sin motor og udløser slæbetrossen. Flyveren sidder ved helikopterens styregrejer under hele bugseringen, men styringen lettes ved forskellige »servo«-anordninger, således at han ikke trættes unødigt under lange bugseringer. Erfaringen har vist, at flyveren trættes mindst, når bugserfarten er ca. 110 miles i timen.

General Vandenberg, chefen for luftvåbnet, har udtalt, at krigserfaringerne viser, at jet-jagerne kan tåle en kraftigere beskydning, både fra luften og fra jorden, end jagere med stempelmotorer. Man har før nærret ængstelse for, at jet-jagere med deres fint afbalancerede jet-motorer skulle være mere sårbare. General Vandenberg udtalte også, at jet-luftfartøjerne nu står på højde med luftfartøjer med stempelmotorer, hvad angår rækkevidde og bevægning, medens de langt overgår disse, hvad angår fart og stigeevne, samtidig med, at de er betydelig lettere at vedligeholde.

(Forskellige kilder.)

Z.

Marinens bibliotek.

Nyanskaffelser i oktober 1951.

- Geneve konventionens bekendtgørelse om Danmarks ratifikation af 4. konventionen af 12. aug. 1949. 571 s. Lond. 1951. 4^o. Sos.
- Svoboda, A.*: Computing Mechanisms and Linkages. Ill. Index. 359 s. Lond. 1948. 8^o. S^a.
- Kraus, J. D.*: Antennas. Ill. Index. 553 s. Lond. 1950. 8^o. S^a.
- R. C. A. tube handbook I/III. (vol. 1-6 i 3 bd.) Ill. N. Y. u. å. 8^o. S^a.
- Kennedy, L.*: Nelson's band of brothers. Ill. Kort. App. Index. Bibl. 352 s. Lond. 1951. 8^o. H.
- Villiers, A.*: The quest of the schooner "Argus". Ill. Kort. Index. 348 s. N. Y. 1951. 8^o. H.
- Lund, K.*: Sømands Idræt. Ill. 62 s. Kbh. 1950. 8^o. H.
- Havnevejviser for København. 4 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- for nordiske søfarende. Den lille, Udarb. af K. Lund. Nordeuropæiske havnebyer. Ill. 78 S. Kbh. 1951. 8^o. H.
- for nordiske søfarende. udarb. af K. Lund. Alverdens havnebyer. Ill. 124 s. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Horisont. Medd. fra Handelsflaadens Velfærdsraad. 3. årg. Kbh. 1951. 8^o. H.
- Thomas, C. W.*: Ice is where you find it. Ill. Index. 378 s. N. Y. 1951. 8^o. H.
- Kjolsen, H. H.*: Transportlære fra transportbrugersyn. 7 pl. 90 s. Kbh. 1951. S^{os}.
- Larsen, J.*: Virgin Island Story. Ill. App. 250 s. U. S. A. 1950. 8^o. H.
- Schultz, J. P.*: Journal holden ombord i Orlogs-Briggen "St. Croix". (Togt til Vestindien 1842-43). 2 bd. Ill. Mskpt. 8^o. H.
- Schultz, J. P.*: Journal holdt ombord i Briggen Mercurius paa dens Togt til Vest Indien 1852 og 53, samt fra pag. 23, bd. II: Journal i Skrueskonnerten Fylla, paa et Togt til Island og Fierœrne 1865. [Denne sidste Journal er en Dagbog.] 2 bd. Ill. 92 s + 86 s. Mskpt. 8^o. H.
-

Søkampen udfor Nordkap den 26. December 1943.

Af Kommandør H.V. Augsborg.

Kampens 2. Fase.

(Sluttet)

Kl. 1200, medens Konvojen var ved at ændre Kurs til 125° , styrede Kampgruppe I Kurs 45° , Fart 18 Knob, og 5 Minutter senere, Kl. 1205, da Kampgruppe I havde Ruslandskonvojen paa Bagbords Laaring i en Afstand af 9 Sm, fik Belfast Radarkontakt med Scharnhorst i 75° paa en Afstand af 279 hm.

Chefen for Kampgruppe I gav de med ham marcherende 4 Jagere Ordre til at koncentrere paa hans Styrbords Bov og ændrede Kl. 1219 Kurs til 100° .

Scharnhorst, som siden Kl. 1120 havde styret Kurs 0° med 25 Knobs Fart, har antagelig ca. Kl. 1200 med agterste Radar faaet Føling med Kampgruppe I og er umiddelbart derefter drejet til Kurs 240° og har sat Farten ned til 20 Knob (den af Kampgruppe I anslaaede Kurs og Fart Kl. 1219) for antagelig at gaa agten om Kampgruppe I og angribe den Vesten for denne formodede marcherende Ruslandskonvoj (jvf. Luftmelding ²³/₁₂ Kl. 1123)*).

Kampgruppe I's Ændring Kurs Østover til 100° har antagelig gjort det klart for Scharnhorst, at den var blevet opdaget, thi fra Kampgruppen observeredes den Kl. 1220 at ændre Kurs Vestover, formentlig i den Hensigt at bringe Agterradaren til at bære.

*) Den ene af de to tidligere omtalte Underofficerer, der havde Klartskibspost ved Artilleriets »Maalkikkert om Natten for om Bagbord« udtaler, at kort efter Kl. 1200 blev samtidigt fra flere Steder i Skibet, saaledes ogsaa af ham, observeret Skibssilhouetter forude. Alarm var allerede givet af Radaranlægget.

Kl. 1221 rapporterede Sheffield, at den havde faaet Scharnhorst i Sigte, og Kampgruppe I fik nu Ordre til at aabne Ilden paa en Afstand af 100 hm. Beskydningen indlededes med Afskydning af Lysgranater.

Scharnhorst, som foretog Beskydningen af Kampgruppen med de to forreste 28 cm Taarne, undertiden understøttet af de forreste 15 cm Taarne, fik ikke aabnet Ilden, før de første Lysgranater stod over Skibet.

De engelske Krydseres Nedslag faldt tæt ved Scharnhorst, men Træfning opnaaedes ikke. Scharnhorst var mere heldig, idet Nordfolk Kl. 1233 fik en Træffer i forreste 20,3 cm Taarn, som gjorde det ukampdygtig og bevirkede, at Magasinet af Forsiglighedshensyn blev sat under Vand. En anden Granat ramte midtskibs og gjorde samtlige Radarapparater med Undertagelse af ét uanvendelige, ligesom 1 Officer og 5 Mand dræbtes og 5 Mand saaredes haardt. Paa samme Tid blev Sheffield indgaaet af en 28 cm Salve, hvorefter Granatstykker paa Størrelse som en Fodbold ramte Skibet og slog gennem Skibssiden.

Under Artillerikampen, som varede i ca. 20 Minutter og blev udkæmpet paa Afstande fra ca. 71 hm til 113 hm havde Scharnhorst efterhaanden ændret Kurs gennem Vest til SO samtidigt sættende Farten op til 28 Knob.

Kl. 1241 styrede Scharnhorst, efter Kampgruppe I's Opgivelse, Kurs 110°, Fart 28 Knob. Afstanden var nu vokset til 113 hm og Chefen for Kampgruppe I gav Ordre til at indstille Skydningen.

Samtidigt med at Chefen for Kampgruppe I Kl. 1221 havde givet Ordre til at aabne Ilden, havde han ogsaa beordret 36. Jagerdivision, der marcherede paa hans Styrbords Bø, at føre et Torpedoangreb ind paa Scharnhorst. Paa Grund af de daarlige Vejrforhold, som be-

tydeligt nedsatte Jagernes Fuldkraftsfart, samt Scharnhorst's hurtige Retræte, lykkedes det ikke at komme indenfor Torpedoskudsafstand, men Musketeer aabnede Kl. 1222 Ilden med sine 13,2 cm Kanoner paa en Afstand af 64 hm og vedblev med Skydningen indtil Kl. 1236, i hvilket Tidsrum Afstanden havde været nede paa 37 hm.

*Styrkernes Bevægelse mellem Kampens 2. og 3. Fase.
4de Jagerflotille.*

Som tidligere meddelt havde Flotillen Kl. 1158 af Kampgruppechefen faaet fri Manøvre til Angreb paa Ruslandskonvojen i Felt AB 6365, og Flotillejageren, Z 29, gik derfor Kl. 1217 frem paa Kurs 28°, Fart 15 Knob, hidkaldende med Radio eller Projektør de øvrige Jagere.

Kl. 1226 beordrede Chefen for U-Baadene i Norge U-Baad Lübsen, som Kl. 0945 havde observeret Ruslandskonvojen, at udsende Pejlsignaler indtil Kl. 1300, men det lykkedes ikke Jagerne, som havde faaet Kendskab til denne Ordre og saaledes lyttede paa U-Baadsbølgelængden, at opfange Signalet.

Imidlertid havde Z 30 og Z 38 sluttet sig til Flotillejageren, og de 3 Jagere gik nu frem paa en Frontorden med Flotillejageren i Midten og de to andre Jagere marcherende i yderste Synsvidde af denne.

Z 34 kunde i Følge sin Pladsopgivelse først naa frem ca. 2 Timer senere, medens Z 33 ikke havde opgivet sin Plads, og Tidspunktet for dens Tilslutning var saaledes Flotillechefen ubekendt.

Efter at U-Baad Lübsen Kl. 1315 havde rundkastet en Radiomelding om Ruslandskonvojen uden at opgive Plads, modtog Flotillen Kl. 1343 fra Kampgruppechefen et Radiotelegram af følgende Indhold: »4. Jagerflotille afbryd«.

Da det ikke stod Flotillechefen klart, om der med denne Ordre mentes Operationen mod Ruslandskonvojen eller den samlede Operation, udbad han telegrafisk sig nærmere Anvisninger af Kampgruppechefen, som Kl. 1420 besvarede Forespørgselen med »Løb ind«.

Dermed havde Flotillen faaet fri Manøvre og stod Sydpaas med 12 Knobs Fart.

Scharnhorst.

Som tidligere meddelt ophørte Kampen Kl. 1241 mellem Kampgruppe I og Scharnhorst som Følge af sidstnævntes efterhaanden foretagne Kursændringer til SSO og Forøgelse af Farten til 28 Knob.

Vind og Søforholdene var som hidtil, og Regn- og Snebyger jog henover Operationsområdet.

Det vides ikke, om den tyske Kampgruppechefs Hensigt med ovennævnte Manøvre har været at trække den engelske Kampgruppe I Sydover, væk fra Ruslandskonvojen, for saaledes at give 4. Jagerflotille frit Spillerum overfor denne, men ét staar fast, Kl. 1343 beordrede han Flotillen at afbryde Operationen mod Ruslandskonvojen, maaske foranlediget af det af U-Baad Lübsen Kl. 1315 afsendte Telegram, omhandlende Ruslandskonvojen, men manglende Pladsopgivelse samt det foregaaende Kl. 1025 af samme U-Baad afsendte Telegram, ligeledes omhandlende Ruslandskonvojen og ligeledes uden Pladsopgivelse, men tilsat Oplysningen: »Bestik unøjagtig«.

Henimod Kl. 1400 blev det meddelt Besætningen, at Skibet var paa Vej tilbage til Basis, og noget senere, at der fra Luftvaabnet var modtaget en Rekognosceringsmelding, der gik ud paa, at en engelsk Kampgruppe med østlig Kurs marcherede Vest for Skibet*).

*) Oplyst af den ene af de to tidligere omtalte Underofficerer.

Under hele Marchen Sydover havde man ombord i Skibet været klar over, at en Krydser holdt Kontakt med det agterude, og noget efter Kl. 1600 havde Chefen for Skibet i Artilleriledelsestelefonen meddelt, at Radaren havde observeret Skibsenheder om Styr-bord*).

Kampgruppe I.

Efter at Kampgruppe I Kl. 1241 havde ophørt med Beskydningen af Scharnhorst, satte Kampgruppen Farten op til 28 Knob for at opretholde Følingen med Scharnhorst, indtil Kampgruppe II kunde faa Artilleri-kontakt med den.

36. Jagerdivision, formeret i Kølwardsorden, marcherede Vesten for Kampgruppen i ca. 183 hm Afstand fra Scharnhorst.

Kl. 1250 pejlede Kampgruppen Scharnhorst i 138° , Afstand 123 hm.

Kampgruppe I holdt fortløbende Flaadechefen (Kampgruppe II) underrettet, og da Scharnhorst fortsatte paa en Kurs, der maatte føre til, at Kampgruppe II kunde gribe ind, forsøgte Kampgruppe I ikke at engagere Scharnhorst, men fortsatte lige udenfor Radarsynsvidde at opretholde Følingen.

36. Jagerdivision formindskede efterhaanden Afstanden til Scharnhorst, men som Følge af den svære Sø var den ude af Stand til at naa ind paa Skudafstand.

Kl. 1559 blev Jagerdivisionen paa Ordre fra Flaadechefen (Kampgruppe II) placeret mere Vestlig for at forebygge, at Scharnhorst skulde dreje Vestover og søge tilbage mod Ruslandskonvojen eller søge at naa ind til Altafjorden.

Til Trods for sine Beskadigelser forblev Nordfolk ved Kampgruppe I indtil Kl. 1603, da den blev

*) Oplyst af den ene af de to tidligere omtalte Underofficerer.

tvunget til at gaa ned med Farten for at bekæmpe en ombord opstaaet Ildebrand, men den sluttede sig atter til Kampgruppe I ved 1700-Tiden.

Kl. 1610 maatte Sheffield sætte Farten ned til 10 Knob som Følge af Akselhavari paa den Bagbords inderste Maskine; Kl. 1621 var den imidlertid i Stand til at sætte Farten op til 23 Knob, men som Følge af Tiden, der var medgaaet til Havariets Udbedring og Fartnedsættelsen var den ikke i Stand til at slutte sig til Kampgruppe I.

Kl. 1640 fik Kampgruppe I Radarkontakt med Kampgruppe II i 176° paa 366 hm Afstand, og Kampgruppe I fik nu af Flaadechefen (Kampgruppe II) Ordre til straks at aabne Ilden mod Scharnhorst ved Afskydning af Lysgranater. Afstanden fra Belfast til Scharnhorst var da 176 hm.

Kampgruppe II.

Kampgruppe II havde i Løbet af Dagen, baseret paa de fra Kampgruppe I indløbne Meldinger, styret en Kurs, der før eller senere maatte føre til Scharnhorst's Afskæring fra at vende tilbage til Norge.

Paa Grundlag af de fra Kampgruppe I modtagne Oplysninger bestemte Flaadechefen sig til sammen med Jamaica at aabne Ilden paa ca. 119 hms Afstand og beordre Dækningens Jagere til at foretage Torpedoangreb.

Ca. Kl. 1400 skønnede Flaadechefen, at Kampgruppe II vilde kunne engagere Scharnhorst Kl. 1715, saafremt dette Skib vedligeholdte sin Kurs og Fart.

Kampens 3. Fase.

1. Artillerikamp.

Som Følge af Scharnhorst's Kursændringer Sydover blev imidlertid Radarkontakt allerede opnaaet Kl. 1617 i Pejling 20° paa en Afstand af 416 hm. Afstanden

aftog hurtigt, og Belfast blev snart observeret agten for Scharnhorst paa Duke of Yorks Radarskærm.

Kl. 1617 beordrede Flaadechefen sine 4 Jagere at indtage den mest fordelagtige Position for et Torpedoangreb. Jagerne var kort efter Duke of Yorks første Radarkontakt med Scharnhorst blevet formeret i 2 Grupper paa begge Sider af Flagskibets Bov.

Kl. 1642 drejede Scharnhorst lidt til Bagbord, antagelig for at faa hele Bredsiden til at bære mod Duke of York.

Kl. 1644 ændrede Kampgruppe II Kurs til 80°, ligeledes for at bringe hele Bredsiden til at bære.

Kl. 1647 indledede Belfast Ildens Aabning med Afskydning af Lysgranater, efterfulgt Kl. 1648 af Duke of York.

Kl. 1650 laa Duke of Yorks Lysgranater over Scharnhorst, og Kampgruppe II aabnede Ilden med Hovedarmeringen paa en Afstand af 110 hm.

Om Kampgruppechefen ombord i Scharnhorst, kort efter Drejningen til Bagbord, er kommet i Tvivl om Duke of York om Styrbord paa den kortere Afstand eller Nordfolk agter ude om Bagbord paa den noget længere Afstand, men som til Gengæld saas ret for ind, skulde være det første Maal, eller endelig ogsaa, om der skulde være delt Ildledning, vides ikke; i al Fald, da Lysgranaterne laa over Scharnhorst og oplyste denne, stod alle dens svære Taarne i Følge Flaadechefens Rapport drejet langskibs, hvorfor den ikke straks kunde besvare Ilden fra Duke of York, og da den endelig paabegyndte Skydningen, var den til at begynde med uregelmæssig.

Allerede med sine tre første Salver opnaaede Duke of York en Træffer paa Scharnhorst, idet forreste Taarn umiddelbart efter Kampens Begyndelse blev gjort ukampdygtig, og det er antagelig derfor, at Scharnhorst paa dette Tidspunkt ændrede Kurs Nordover.

Duke of York ændrede ligeledes Kurs Bagbord over til 60° for at følge efter og for at undgaa Torpedoer, som Scharnhorst, hvis den havde været mere agtpaa-givende, kunde have afskudt (Flaadechefens Rapport).

Da Scharnhorst drejede Nordover, gjorde Belfast (Kampgruppe I) klar til at afskyde Torpedoer og sammen med Nordfolk aabnede den Ilden med Hovedarmeringen, eftersom Scharnhorst atter ændrede Kursen mere østlig, sandsynligvis for at undgaa Kampgruppe I og bringe hele Bredsidens til at bære paa Duke of York.

Kl. 1708 laa Scharnhorst støt paa østlig Kurs og beskød Duke of York med sin Hovedarmering. Dens Taktik gik ud paa at staa Sydover, afskyde en Bredside, derpaa dreje Bagbord over og staa Østover, indtil Artilleriet atter var klar til at afskyde den næste Salve, og derved gøre det vanskeligt for Duke of York's Artilleriledelse (Flaadechefens Rapport).

Under dette Afsnit af Kampen Østover laa Duke of York og Jamaica (Kampgruppe II) Sønden for Scharnhorst, benyttede sig af samme Taktik som denne, medens Kampgruppens 4 Jagere i 2 Grupper paa henholdsvis Styrbords- og Bagbords Laaring af Scharnhorst avancerede langsomt for at naa ind paa Torpedoskudafstand.

Norden for Scharnhorst optog Belfast og Nordfolk (Kampgruppe I), saalænge de var indenfor Rækkevidde, Beskydningen, som Scharnhorst besvarede med to Salver, hvorpaa de fra Kl. 1712 fulgte denne Østover, stadig holdende sig Norden for den.

Sheffield (Kampgruppe I) var stadig langt agten for Kampgruppen som Følge af sit Maskinhavari.

Den til Kampgruppe I hørende 36. Jagerdivision, der tidligere havde marcheret NV for Scharnhorst, ændrede Kurs Kl. 1700 og fulgte denne Østover, avan-

SKITSE 4

36' Div.
1500

Kampgr. I
1500

Scharnhorst
1500

Scharnhorst —————

Duke of York - - - - -

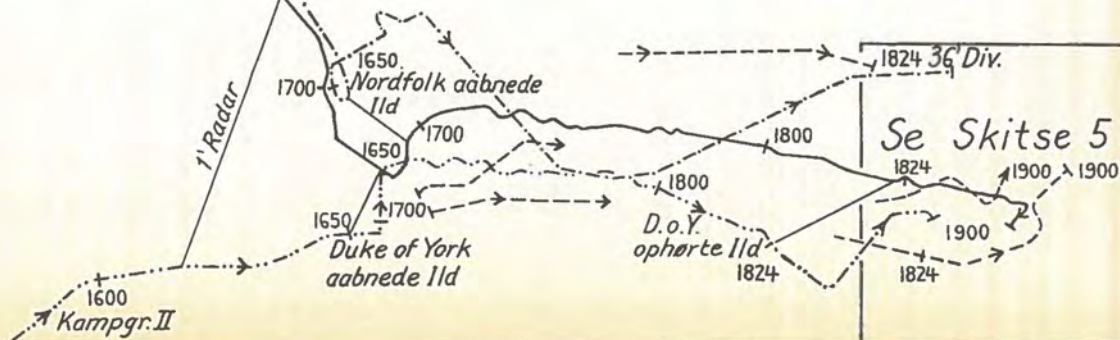
Kampgruppe I - . - . - .

Jagere - - - - -

1600

0 5 10 15 20 25 30

Sæmil



cerende langsomt Nordenfor den for at foretage Torpedoangreb. Divisionschefen (Musketeer) tilstræbte at synkronisere Divisionens Angreb med Kampgruppe II's Jageres Angreb, men som Følge af en teknisk Fejl paa Musketeers Radiostation, naaede han ikke at faa Forbindelse med Savage (ældste Jagerchef), hvorfor Kampgruppe II's Jager foretog deres Angreb ca. 40 Minutter før 36. Jagerdivision naaede frem til Stedet for Angrebet.

Jamaica, som fulgte efter Duke of York, girende lidt fra den ene til den anden Side, fulgte Flagskibets Bevægelser. Den aabnede Ilden Kl. 1652 paa en Afstand af 119 hm og vedblev med Beskydningen, saa ofte Lejlighed tilbød sig, indtil Kl. 1742, da Afstanden var vokset til 165 hm og den paa denne Afstand ansaa sin Skydning af tvivlsom Værdi og forvirrende for Flagskibets Radarnedslagsbedømmelse.

Da Jamaica ophørte Skydningen, var samtlige Krydsere ikke mere i Stand til at række Scharnhorst. Artillerikampen mellem Duke of York og Scharnhorst fortsattes til Kl. 1820, da Scharnhorst indstillede Skydningen paa en Afstand af 183 hm, sandsynligvis som Følge af en Træffer fra Duke of York. Sidstnævnte indstillede Skydningen Kl. 1844, da Afstanden havde aabnet sig til 196 hm.

Scharnhorst's Skydning, som i Begyndelsen havde været uregelmæssig, forbedredes i Hastighed og Nøjagtighed, efterhaanden som Scharnhorst forøgede Afstanden, og da denne var mellem 155 og 183 hm blev Duke of York hyppigt indgallet og mange Granater var nær ved at være Træffere. Begge Master blev gennemskudt af 28 cm Granater, men de eksploderede ikke (Flaadechefens Rapport).

Scharnhorst lik selv, som tidligere meddelt, ved Duke of Yorks første Træffer forreste 28 cm Taarn

gjort ukampdygtig, og dermed mistede Skibet 33 % af sit Hovedartilleri. Taarnet selv blev staaende i samme Stilling som inden Træfningen, der blev ikke svaret paa Opringning, og det kunde ikke betrædes som Følge af Brand og stærk Røgudvikling.

Senere hen gjorde en anden Træffer forreste Styrbords 15 cm Enkelttaarn ukampdygtig.

Iøvrigt modtog Scharnhorst under 3. Fases 1. Artillerikamp adskillige Træffere af svært og mellemsvært Kaliber, der bl. a. fremkaldte Brand i Luftfartøjshangaren og forårsagede Havarier paa Meddelelsesmidler og opstaaende.

Kl. 1820 blev Scharnhorst ramt af en ny 35,6 cm Granat, der sprængte Hoveddamprøret til Skibets 3. Maskinanlæg, saaledes at dette faldt helt ud, og Scharnhorst maatte gaa ned med Farten til 20 Knob. Den ledende Ingeniør haabede dog at kunne udbedre Skaden i Løbet af 20 til 30 Minutter.

1. Torpedoangreb.

Paa dette Tidspunkt syntes det Flaadechefen fuldstændigt muligt, at det vilde lykkes for Scharnhorst at undslippe, og meget afhang derfor af, om de til Kampgruppe II hørende 4 Jagere vilde være i Stand til at naa frem til Angreb.

Jagerne var Kl. 1820 som Følge af Scharnhorst's høje Fart kun naaet ind paa en Afstand af 165 hm af denne, og Flaadechefen havde allerede bestemt sig til at dreje af mod Norge i det Haab, at Scharnhorst vilde følge Drejet, og saaledes give Jagerne en Chance til Angreb, da pludseligt Jagerne observeredes at vinde hurtigere ind paa Scharnhorst, som Flaadechefen nu blev klar over ved en Træffer fra Duke of York var tvunget til at gaa ned med Farten.

Kl. 1840 var Savage og Saumarez agten for Scharn-

horst, og Scorpion og Stord tværs om Styrbord af denne, begge Grupper paa en Afstand af 91 hm.

Scharnhorst aabnede en aabenbart kraftig, men daarlig ledet Ild mod de agterudværende Jager^{*)}), som besvarede Beskydningen med deres 12 cm Kanoner, da Afstanden var formindsket til 64 hm.

Medens denne Gruppe, stadigt formindskende Afstanden, tiltrak hele Ilden, nærmede den anden Gruppe sig tilsyneladende uset, og Kl. 1849 blev Scharnhorst, hvis Fart nu var nede paa 20 Knob, belyst af Lysgranater, affyret af førstnævnte Gruppe, og i deres Skær observerede Scorpion, at Scharnhorst ændrede Kurs Sydover, formentlig for at undgaa Torpedoer fra Stord, som i dette Øjeblik var ved at ændre Kurs for at skyde.

Scorpion drejede øjeblikkeligt og afskød 8 Torpedoer paa 19 hm og Stord derefter 8 paa 16 hm. Under deres Retræte blev Jagerne beskudt hæftigt af Scharnhorst's 15 cm Kanoner og 10,5 cm A. L. K., men Skydningen var vild. Ilden besvaredes fra begge Jagerne.

Ved sin Kursændring gennem Syd til SV lykkedes det Scharnhorst at undgaa Torpedoerne, men ved samme Drejning bragte Skibet Savage og Saumarez i en glimrende Torpedoangrebsposition for om Styrbord af dette Skib. Jagerne baksede hurtigt deres Torpedoapparater Styrbord ud og gik i Angreb. Savage affyrede 8 Torpedoer paa en Afstand af 32 hm, medens Saumarez, som blev stærkt beskudt, kun lik affyret 4 Torpedoer paa 16,5 hms Afstand, idet Baksningen

*) At ikke begge Jagergrupper blev taget under meget stærkere Beskydning og paa et tidligere Tidspunkt skyldtes efter Udsagn af overlevende fra Scharnhorst den daarlige Ledelse af 15 cm K. og 10,5 cm A. L. K. samt betydelig Uoverensstemmelse mellem Skibets Artilleriofficerer, som resulterede i en Række af modstridende Ordre (Flaadechefens Rapport).

af det andet Apparat ikke blev foretaget som Følge af Beskadigelse og Tab af Personel, foraarsaget af den stærke Beskydning. 1 Officer og 10 Mand blev dræbt og 11 saaret, og Farten blev reduceret til 10 Knob paa een Maskine. Begge Jagerne kom under stærk Beskydning under Angrebet og de besvarede Ilden under deres Retræte Nordover.

Scharnhorst blev ved sidstnævnte Angreb ramt af 3 Torpedoen, hvoraf en eksploderede i et Kedelrum, men fortsatte indtil videre med 22 Knob. Det støttede midlertidigt paa en sydlig Kurs, stadigt løbende 20 Knob, hvilken Fart dog lidt efter lidt gik ned, efterhaanden som Kampgruppe II hurtigt nærmede sig fra Vest for at genoptage Artillerikampen.

2. Artillerikamp.

Kl. 1901 aabnede Kampgruppe II atter Ilden paa en Afstand af 95 hm, kort efter fulgt af Nordfolk (Kampgruppe I), som dog ophørte Beskydningen efter Afgivelsen af 2 Salver som Følge af Vanskeligheden ved at finde det rette Maal.

Kampgruppe II opnaaede øjeblikkeligt Træffere, medens de retirerende Jagere endnu blev beskudt af Scharnhorst's mellemsvære Skyts og 10,5 cm A. L. K. Efter 5 Minutters Forløb, hvorunder Scharnhorst gentagne Gange var blevet ramt, og Brande og Ildglimt slog i Vejret fra eksploderende Ammunition, skiftede Skibet sit sekundære Artilleris Ild over paa Duke of York. Afstanden var da 73 hm.

Kl. 1915 aabnede Belfast (Kampgruppe I) Ilden mod Scharnhorst paa en Afstand af 155 hm og nogle faa Minutter senere støttede Scharnhorst paa en nordlig Kurs.

Kl. 1928 indstillede Duke of York Ilden for at give Belfast og Jamaica Lejlighed til at foretage Torpedoangreb paa Scharnhorst.

Under denne 2. Artillerikamp benyttede Scharnhorst kun lejlighedsvis en Del af sin Hovedarmering. Aarsagen hertil var truende Mangel paa Ammunition. Kort efter Kampens Genoptagelse afgaves følgende Melding til Chefen: Næstforreste Taarn 3 Skud tilbage, agterste Taarn ingen.

Mellem Kl. 1901 og Kl. 1928 var efterhaanden Scharnhorst's Fart faldet til 5 Knob.

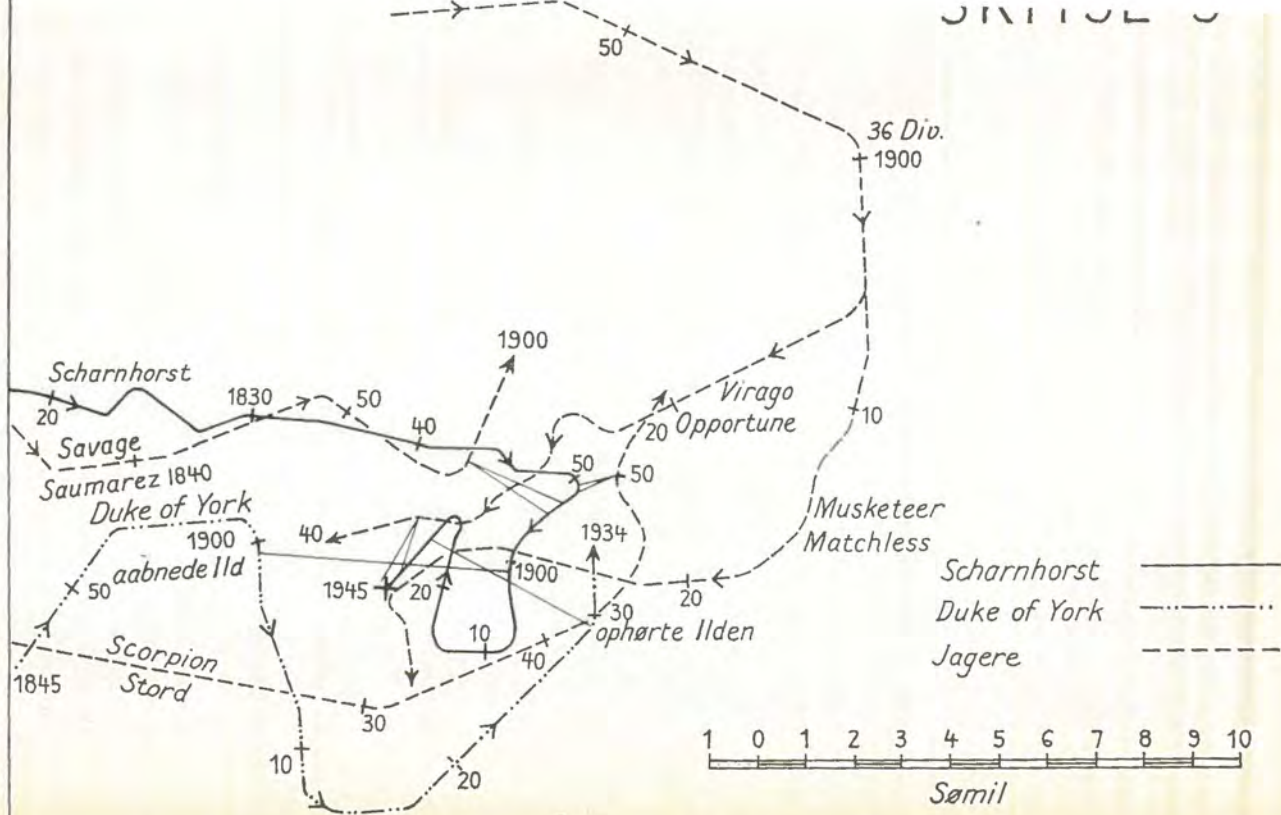
2. *Torpedoangreb.*

Kl. 1919 beordrede Flaadechefen Jamaica og Kl. 1920 Belfast til at nærme sig Scharnhorst, som paa dette Tidspunkt kun skød ringe Fart fremover, og sænke den med Torpedoer. Begge Skibe gik straks frem mod Scharnhorst.

Kl. 1925 afskød Jamaica sine tre Bagbords Torpedoer, hvoraf en Forsager, i en Afstand af 32 hm, dog uden at træffe, antagelig som Følge af Fejlskønning af Maalfarten, og Kl. 1927 Belfast sine tre Styrbords Torpedoer. Derefter drejede begge Skibe til modsat Kurs for at afskyde den modsatte Sides Torpedoer, Jamaica samtidigt beskydende Scharnhorst med hele sit Artilleri. Samtlige Torpedoer var Forbiere.

Scharnhorst svarede med vild Skydning fra mellemsvært Skyts og lettere Armering, dog uden at forarsage nogen Skade, og dens Skydning var indstillet, inden Jamaica Kl. 1937 paa en Afstand af 34 hm aflyrede sine tre Styrbords Torpedoer mod Scharnhorst's Bredside. To Træffere.

Da Belfast vilde afskyde sine tre Bagbords Torpedoer, var der et saadant Mêlée af Skibe og Skydning i Nærheden af Scharnhorst, at den stod Sydover for at afvente en mere gunstig Lejlighed. Kl. 1948 nærmede den sig atter for at foretage Torpedoafskydningen, men da den aflyrede en Lysgranat for at belyse Scharnhorst, var Skibet sunket.



3. *Torpedoangreb.*

Da Kampgruppe II's Jager foretog Torpedoangrebet paa Scharnhorst, var Kampgruppe I's Jager (36. Jagerdivision) endnu langt agterude, og til Trods for Scharnhorst's Kursændring til SV, hengik der næsten 40 Minutter, før Angrebet kunde foretages.

Jagerne ankom til Angrebsonraadet omtrent paa samme Tid, som Jamaica og Belfast var ved at fuldende deres første Angreb.

Scharnhorst var ved at ændre Kurs fra NO til SV, men i det Øjeblik Divisionen, formeret i 2 Grupper, afskød deres Torpedoer, laa den støt paa en SV-lig Kurs og næsten stoppet. Jagerne gik ind fra Nord og agten for Scharnhorst, paa samme Kurs som denne.

Musketeer og Matchless angreb Scharnhorst om Bagbord og Kl. 1933 affyrede Musketeer 4 Torpedoer fra Styrbords Side paa en Afstand af 9 hm. Der observeredes 2, muligvis 3 Træffere mellem Skorstenen og forreste Mast. Efter Angrebet tiltraadte Jageren Retræten Vestover.

Matchless, som fulgte Musketeer ind i Angrebet, fik, kort før Angrebet begyndte, en Sø, som ramte Torpedoapparatet og bevirkede, at Drejningsmekanismen klemte sig fast. Som Angrebet udviklede sig, maatte Torpedoapparatet, der var svunget ud til Bagbord, svinges til modsat Side, men før Ordren kunde afgives fra Broen, ramte en svær Sø Kommandobroen og afbrød enhver Ordreoverførsel fra denne, og Ordren til at svinge Apparatet ud til modsat Side naaede ikke frem i rette Tid. Jageren drejede derfor rundt uden at skyde, og da den næste Gang nærmede sig for at angribe Scharnhorst, denne Gang for om Styrbord, var denne sunket, og Jageren assisterede derfor Scorpion i at bjærge overlevende fra Scharnhorst.

Opportune og Virago angreb Scharnhorst agterfra ligesom de 2 førnævnte Jager, men om Styrbord, og paa samme Tid som disse.

Kl. 1931 afskød Opportune 4 Torpedoer paa en Afstand af 19 hm, og 2 Minutter senere en anden Salve paa 4 Torpedoer paa 23 hm.

Virago, som fulgte Opportune ind i Angrebet, afskød Kl. 1934 7 Torpedoer paa 26 hms Afstand.

Efter Angrebet tiltraadte Jagerne Retræten Vestover, Virago beskydende Scharnhorst med sit Artilleri, saa længe den var synlig.

I sin Rapport regner Flaadechefen med kun 5 Træffere i alt for denne Division.

Scharnhorst havde efter Jamaicas andet Torpedoangreb, der resulterede i 2 Træffere, begyndt at faa Slagside til Styrbord, og denne voksede efterhaanden mere og mere. Skibets Plads blev radiotelegrafisk opgivet i klart Sprog til Marinegruppe Nord, og Chefen gav Ordre til at sænke Skibet og Besætningen at iføre sig Redningsveste og gøre sig klar til at springe udenbords. Slagsiden voksede mere og mere, samtidigt med at Skibet begyndte at stikke Stævnen dybere og dybere i Søen, og Besætningen fik Ordre til at springe overbord. Med Skruerne endnu løbende rundt i Luften gik Scharnhorst efter en svær indenbords Eksplosion ned Kl. 1945. Kun 36 af den 1900 Mand store Besætning blev reddet af Jagerne Scorpion og Matchless.

Kort efter stødte Sheffield til Kampgruppe I, og Flaadechefen beordrede de i Kampen deltagende Styrker til selvstændigt at afgaa til Kola.

4. Jagerflotille.

Som tidligere meddelt havde Jagerflotillen, der Kl. 1420 af Kampgruppechefen havde faaet telegrafisk Ordre til at løbe ind, fortsat Sydover med 12 Knob. Dog havde Z 34 endnu ikke sluttet sig til denne. Dette skete først Kl. 1800.

Ca. Kl. 1840, da Flotillen befandt sig i Felt AC 4457, modtog Flotillechefen fra Kampgruppechefen et ufuldstændigt Telegram, der meddelte, at Scharnhorst befandt sig i Kamp med et engelsk Slagskib (Oprindelsesk. 1656).

Kort derefter modtog Flotillechefen et til Kampgruppen af Marinegruppe Nord afsendt Telegram, der lød: »Kl. 1656 melder engelsk Enhed Slagskib i 20°, Afstand 6 Sm, Kurs 120°.« Telegrammet var blevet aflyttet og decifreret af Marinegruppe Nord's Aflytnings- og Decifreringssektion, men urigtigt decifreret, eftersom ingen engelsk Enhed paa det paagældende Tidspunkt befandt sig i den decifrede Pejling af Duke of York. (Flaadechefen afsendte et Telegram med Oprindelsesk. 1650 til Admiralitetet om sin første Kontakt med Scharnhorst; Afstanden til Scharnhorst passer, men ikke Pejling og Kurs).

Kl. 1911 modtog Flotillechefen følgende Telegram fra Chefen for U-Baadene i Norge til U-Baadsgruppen Eisenbart: »Styr straks med Fuldkraft til Felt AC 4940«, og kort derefter meddelte Marinegruppe Nord til Scharnhorst: »U-Baade og Jagere beordret til Kampomraadet for Fuldkraft«.

Dette Telegram foranledigede Flotillechefen til at styre mod Kampomraadet, skønt han ingen direkte Ordre havde modtaget. Denne indgik dog kort efter og lød: »Kampomraade »Scharnhorst«. Styr mod Felt AC 4677 fra Kysten. Opgiv Plads og Kurs«.

Flotillen drejede til Kurs 140°, senere Kurs 150° og satte efterhaanden Farten op til 27 Knob.

Godt en Time senere indløb følgende Telegram fra Marinegruppe Nord: »Afbryd straks Operationen, undgaa Føling med Fjenden, løb straks ind i Skærgaarden. (Oprindelsesk. 2017)«.

Flotillechefen handlede straks i Overensstemmelse

med den givne Ordre og styrede med høj Fart mod Kysten, og den 27. December Kl. 1000 ankredø Flotillen paa den indre Kafjord, herfra dog undtaget Z 33, der ude til Søs paa et eller andet Tidspunkt havde mistet Følingen med Flotillen og først Kl. 0120 indpasserede LoppHAVet, medens Flotillen havde indpasseret langt Nordligere gennem Kvalsund.

Betragtninger.

Ad Personellet.

Medens det i Operationen deltagende engelske Personel fra den højeste til den laveste som Følge af dets stadige Optræden til Søs stod paa et højt Standpunkt i praktisk Henseende og var søvant i dette Ords sande Betydning og da særligt i det paagældende Søomraade, stillede Forholdet sig anderledes for det i den samme Operation deltagende tyske Personel, idet Kampgruppen som Følge af Brændoliemangel saa at sige vedvarende havde ligget med Anker i Bund siden den 9. September, og Personellet kunde derfor givetvis ikke i praktisk Uddannelse staa paa Højde med det engelske, ligesom det heller ikke kunde betegnes som søvant i samme Grad som dette.

Hertil kom desuden, at de bedste værnepligtige af Scharnhorst's 1900 Mand store Besætning var blevet frakommanderet i Oktober for at blive uddannet til Underofficerer. Ganske vist var 100 *ikke søvante* Rekrutter tilgaaet Skibet som Erstatning, men selvom der med gammelt Mandskab var blevet foretaget Nybesættelser af de vigtigste Poster, hvorfra Underofficers-eleverne var blevet fjernet, saa kunde en saadan Personelomflytning og det tilkommanderede nye ikke søvante Mandskab dog ikke undgaa at virke forringende paa den samlede Skibsmekanismer Effektivitet som Følge af Skibets Mangel paa Sejlads.

Hertil kom fremdeles:

At Chefen havde overtaget sin Post i Oktober Maaned og saaledes kun havde haft ringe Lejlighed i Føring af og Manøvrering med Skibet,

at 2. Artilleriofficer først var kommet om Bord umiddelbart før Operationens Paabegyndelse, og endelig

at 80 Officerer, deriblandt 1. Ordreoverførssofficer og samtidig Leder af Artillericentralens Regneafdeling, Underofficerer og værnepligtige befandt sig paa Orlov.

Siden November befandt endvidere 80 Officerselever sig ombord til Uddannelse.

Hvad dernæst 4. Jagerflotille angaar, var denne med Hensyn til Personel og Øvelser ikke stillet meget bedre end Scharnhorst; saaledes havde 2 af Flotillens 5 Chefer ikke tidligere deltaget i Operationer i Nordhavet.

Medens endvidere samtlige engelske Chefer, og da i særlig Grad Chefen for Kampgruppe I, udviste en Angrebsaand efter den engelske Flaades højeste Traditioner ligesom ogsaa en tilsvarende Samarbejdsaand og Dygtighed, udviste 3 af Flotillens 5 Chefer under de af Operationen afledede Manøvrer en Svigten paa Samarbejde indenfor Flotillen og en noget forbavsende Mangel paa Viden, Forhold som kun delvis kan føres tilbage til manglende Øvelse i Sejlads og vilde have været utænkelige i den gamle kejserlige Marine.

Hvad endelig Chefen for Kampgruppen angaar, havde han ikke forrettet Tjeneste i et stort Skib, siden han havde været Fændrik, og han havde aldrig før forrettet Tjeneste i Nordhavet.

Ad Materiellet.

At det engelske Radaranlæg paa det paagældende Tidspunkt var det tyske Radaranlæg overlegent kom som en fuldstændig Overraskelse for Kampgruppe-

chefen. Det fremgaar deraf, at han under Scharnhorst's Artillerikamp med Duke of York radiotelegrafisk meddelte Flotillechefen, at Modstanderen skød med Radar-anlæg paa mere end 180 hm.

Af Flaadechefens Rapport fremgaar det, at Duke of York fik Scharnhorst i Radarsigte paa 416 hm. Det tyske Radaranlæg præsterede betydeligt mindre. At Duke of York benyttede Radaret til Afstandsmaaling under Skydning var ingen ny Foreteelse, det gjorde de tyske Skibe ogsaa. Det nye var, at det engelske Radar kunde indstilles saa fint i Siden, at det kunde benyttes som Sigte for Artilleriet, naar Modstanderen ikke var synlig. En saadan Præstation var det tyske Radar ikke i Stand til, fordi Radarindstillingen var indtil 1° unøjagtig i Siden.

Dette var en betydelig Fordel for Duke of York under Natkampen med Scharnhorst.

Ad Operationens Udførelse.

Den engelske Flaadechefs fremragende Ledelse af Operationen, og derunder hans dristige Handling saa at sige at blotte Konvojerne for Dækningsstyrke for at koncentrere saa mange Kampenheder som muligt mod Scharnhorst, staar i grel Modsætning til den tyske Kampgruppechefs Ledelse af og Optræden i den samme Operation.

Ganske vist havde Kampgruppechefen fra Marine-gruppe Nord modtaget en Anvisning, der gik ud paa, at Angrebet fandt Sted den 26. December ved Dæmringens Begyndelse (ca. Kl. 1000), men en Anvisning er dog kun en Anvisning og ikke en Ordre, og henset til, at der forelaa nøjagtige Oplysninger om Ruslands-konvojens Plads, Kurs og Fart, ligesom ogsaa om Sikringsstyrkens Sammensætning og Plads, havde det

formentlig været det rigtigste snarest at sætte Kampgruppen ind, særligt i Betragtning af, at de foreliggende Vind- og Søforhold i Forbindelse med Mørket i høj Grad vanskeliggjorde U-Baadenes fortsatte Føling med Konvojen, rent bortset fra, at der kunde foreligge den Mulighed, at Konvojen kunde ændre Kurs og Fart, hvad den jo faktisk ogsaa gjorde efter Ordre fra den engelske Flaadechef.

Men hvad gjorde Kampgruppechefen? Efter at han Kl. 1215 fra Marinegruppe Nord havde modtaget Ordre om med den ham underlagte Styrke at ligge paa 1 Times Varsel, forblev han med sin Stab ombord i Tirpitz; han og Staben forblev fremdeles ombord i Tirpitz endda efter, at der fra Marinegruppe Nord var modtaget Varsel om, at Kampgruppen skulde staa til Søs, og først 3 Timer efter dette Forvarsels Modtagelse befandt han sig med Staben ombord i Scharnhorst og forsinkede saaledes Operationens Begyndelse med 2 Timer. Men ikke nok hermed; først da Flotillechefen var ved at lette Anker, modtog han Kampgruppechefens Operationsordre.

Da saa endelig Kampgruppechefen var kommet ud i rum Sø, blev han, som saa at sige havde tilbragt hele sin Tjenestetid ved Torpedobaads- og Jagervaa-bnet, de sidste $2\frac{1}{2}$ Aar endog som Flotillechef, betænkelig med Hensyn til Jagernes Indsatsmulighed, og til Trods for at han lige havde modtaget et fra den Øverstkommanderende for den tyske Krigsmarine afsendt Radiotelegram, der paaviste Nødvendigheden af at angribe og ødelægge Konvojen, afsendte han, uden at have taget sin Flotillechef med paa Raad, til Marinegruppe Nord et Radiotelegram, hvori han udtrykte sin Betænkelighed med Hensyn til Jagernes Indsatsmulighed. Men ved denne Handling brød han sin for Operationens heldige Gennemførelse meget vigtige Ra-

diotavshed, idet han derved udsatte sig for den Mulighed, at de engelske Lytte- og Pejlestationer kunde konstatere, at Scharnhorst havde flyttet sig og maaske var staaet til Søs, hvilken Mulighed faktisk kom til at foreligge, saaledes at Admiralitetet kunde underrette den engelske Flaadechef, og gøre det muligt for denne at træffe yderligere Foranstaltninger mod Scharnhorst's Angreb paa Ruslandskonvojen, dette Angreb, der var den eneste Anledning til at Kampgruppen stod til Søs.

Man faar uvilkaarlig den Opfattelse, at Kampgruppechefen ikke havde megen Lyst til at indlade sig paa den ham beordrede Opgave.

Henset til Kendskabet til Konvojens Plads, Kurs og Fart, Vanskeligheden for U-Baadene under de herskende Vind- og Søforhold i Mørket at vedligeholde Følingen med Konvojen og i Betragtning af, at en Konvoj som Regel er lettere at nærme sig uset agterfra, fordi Ud-kigget og Dækningen er svagest i den Retning, burde formentlig Kampgruppen have styret en mere vestlig Kurs for at paabegynde Rekognosceringen saa nær den sidst opgivne Plads for Konvojen, som Forholdene tillod, og derpaa være staaet Østover i den Formation, som Kampgruppen nu indtog Østenfor. Derved vilde ogsaa en eventuel Kursændring fra Konvojens Side have haft mindre Sandsynlighed for at faa Indvirkning.

Selvom Kampgruppechefen ombord i Scharnhorst er blevet overrasket ved det første Møde med Kampgruppe I, saa burde dette dog ikke have foranlediget ham til hurtigst muligt at afbryde Følingen med Modstanderen, men tværtimod burde han straks, sættende Farten op, være drejet til medgaaende Kurs og have fortsat Kampen, og det saa meget mere, fordi der var den nærliggende Tanke: Hvor Dækningsstyrken er, der maa ogsaa Konvojen være. Der er ingen Tvivl om, at havde Chefen for Kampgruppe I været

ombord i det pragtfulde Skib Scharnhorst, havde han straks oplaget Kampen med Modstanderen til dens yderste Konsekvenser.

Saa kom Scharnhorst's andet Møde med Kampgruppe I, og denne Gang var det ikke overraskende for den tyske Kampgruppechef. Men atter afbrød Kampgruppechefen Kampen efter et kort Engagement, og »fra det Øjeblik af var denne Slagkrydser«, som daværende First Sea Lord, Admiral of the Fleet Viscount Cunningham udtrykker sig, »en slagen Fjende. Den opgav ethvert yderligere Forsøg paa at naa Konvojen. Den var et slaaet Skib, jaget paa Flugt af 3 meget mindre og svagere Modstandere. Som sædvanlig havde Hitlers Flaade ikke vist sig at være i Besiddelse af den Kamp-aand, som herskede i den kejserlige tyske Flaade i Aarene 1914 til 1918. Det var Admiral Graf Spee-Affæren om igen. Med de paa det paagældende Tidspunkt herskende Vejrforhold skulde den i Følge Søkrigsførelsens Grundsætninger have været i Stand til at jage Belfast, Sheffield og Nordfolk af Vejen, angribe Konvojen og være undsluppet i Sikkerhed efter at have ødelagt den.«

Efter dette andet Møde med Kampgruppe I fortsatte den tyske Kampgruppechef Sydover uden at gøre Forsøg paa at afryste Modstanderne, som han vidste opretholdt Følingen med Scharnhorst. Og intet havde været lettere, dersom han blot havde ændret Kurs op mod Vind og Sø, idet Kampgruppe I i saa Tilfælde højst kunde have løbet 24 Knob, medens Scharnhorst stadigt vilde have kunnet løbe 4—6 Knob mere. Derfor var det, at Flaadechefen (Kampgruppe II) beordrede 36. Jagerdivision (Kampgruppe I) til at tage Post mere vestlig for Scharnhorst for om muligt at hindre Skibet i at dreje Vestover og bryde igennem til Ruslandskonvojen eller til Altafjorden. Var dette

sket, vilde i Følge Flaadechefens Rapport hverken Duke of York eller Kampgruppe II's Jagere have været i Stand til at dampe op imod den svære Sø. Man ved ikke, hvilke Bevæggrunde Kampgruppechefen har haft til den valgte Kurs, men ét er givet, Skibet løb sin Skæbne i Møde, idet Duke of York fik Føling med det.

Den pragtfulde Slagkrydser havde fortjent en bedre Føring og en bedre Artilleriledelse.

Benyttede Kilder:

Admiral Sir Bruce Fraser: Sinking of the German Battlecruiser Scharnhorst on the 26th December 1943,
Karl Peter: Schlachtkreuzer Scharnhorst, Kampf und Untergang,

Admiral of the Fleet Viscount Cunningham: A Sailor's Odyssey,

Jane: Fighting Ships.

Amerikanske retningslinier for og arbejdsmetoder til beskyttelse af krigsindustrien.

Af Soløjtnant Per Wessel-Tølvig.

Militær styrke afhænger af den konstante strøm af vigtig udrustning, og enhver afbrydelse i produktionen, hvadenten den er forsættelig eller tilfældig, kan alvorligt lamme en nations slagkraft og evne til at værgе sig mod et fjendtligt angreb.

Til og med tiden omkring første verdenskrig var begrebet »fjende« og dermed tillige begrebet »fjendtligt angreb« ganske godt defineret. Fjenden var borger i et land mere end et medlem af en international organisation, og hans handlinger kunne for størstedelens vedkommende overvåges. I tiden efter den spanske borgerkrig, hvor begrebet »femte kolonne« skabtes, er billedet blevet ændret, og den anden verdenskrig viste os, at sabotage kan anvendes som en virkningsfuld angrebsform i den totalitære krig. I fremtidige krige må man derfor i stor udstrækning regne med fjendtlig inspireret sabotage, og en sådan, der i tid er afpasset til at falde sammen med et overraskende luftangreb, ligger indenfor mulighedernes grænse.

Dette har man indset i Amerika, hvor der udføres et stort oplysningsarbejde for at beskytte industrien, og navnlig for at hjælpe denne vigtige del af krigspotentiellet til at beskytte sig selv mod angreb.

Angrebet opdeles i tre former:

- Militært angreb,
- sabotage og
- spionage.

Beskyttelsen mod det militære angreb er henlagt under forskellige institutioner efter følgende retningslinier:

Beskyttelse mod angrebet er en statsopgave, der er tildelt de militære styrker, medens det påhviler civilforsvarsorganisationer og fabrikkernes ledelse i forening at beskytte personalet mod følgerne af sådant angreb, og at lette en hurtig tilbagevenden til normal produktion.

Den amerikanske regering har ladet udarbejde en række pjecer, der udsendes til de interesserede parter, eller som for en ringe pris kan købes. Et par titler på sådanne pjecer illustrerer bedst de mange arbejdsområder:

- »Principles of Plant Protection«,
- »Industrial Security Manual for Safeguarding Classified Matter«,
- »The Effect of Atomic Weapons«,
- »Fire Effects of Bombing Attacks«, m. fl.

På grundlag af erfaringer indbøstet i den sidste verdenskrig henledes fabrikerjernes opmærksomhed på betydningen af, at fabrikker spredes over så store arealer som muligt, og man henstiller til fabrikkerne om at gøre dette, når udvidelser eller ombygning af virksomhederne finder sted. Pjecerne er illustrerede med anskuelige tegninger.

Beskyttelsen mod militære angreb er i fredstid en opgave af rent forberedende karakter, og derfor en sekundær opgave, medens beskyttelsen mod de to andre angrebsformer, sabotage og spionage, allerede i fredstid er en opgave af den allerstørste betydning, og for industriens vedkommende koncentrerer anstrengelserne væsentligt om de virksomheder, der beskæftiger sig med fremstilling af klassificeret materiel.

Når en amerikansk fabrik underskriver en kontrakt med en militær-teknisk institution om en produktion,

påhviler det den militære afdeling at træffe de fornødne sikkerhedsforanstaltninger til produktionens beskyttelse og at råde bod på eventuelle brud på disse, medens det pålægges fabriksledelsen at kontrollere, om de givne direktiver og fastsatte fremgangsmåder følges.

I tidsskriftet »Electronics« (juni 1951) skrev James D. Fahnstock en artikel med titlen »Safeguarding Production of Military Equipment«, hvori det hedder: »Et af de mest effektive hjælpemidler, skønt ofte det mest kostbare, er anvendelsen af tilstrækkelig plads. Det er under normale omstændigheder givet, at en sabotør ikke kan ødelægge, hvad han ikke kan nå, og at en fremmed agent ikke kan rapportere, hvad han ikke kan se. Lukkede områder omgivet af hegn, vagter, fotoelektriske alarmanlæg, snubletråde med sprængladninger o. s. v. er alle baserede på princippet om at skabe en vis afstand mellem klassificeret materiel og personel, der ikke må få adgang til det«.

Artiklen omtaler derefter en række anvendelser af de nævnte fotoelektriske alarmanlæg og nævner blandt andet, at sådanne anlæg bruges til at konstatere om sabotører, der er kommet ind med arbejderne om morgenen, holder sig skjult, for efter arbejdstidens ophør at kunne udføre deres forehavende, samt at elektriske detektorer anvendes til kontrol på, om personalet udbringer komponenter, som er af betydning for den jævne strøm af fabrikata.

Artiklen nævner endvidere, at tilskyndelsen til sabotage ikke behøver at komme fra en fremmed regering og fastslår, at en fortørnet arbejder kan forårsage lige så megen skade som en fjendtlig agent, og at en tekniker, der reparerer radioer i sin fritid, kan volde afbræk i produktionen, »hvis han i stor stil kompletterer sin elektronrørbeholdning på sin arbejdsgivers og skatteborgernes bekostning«.

Spørgsmålet om at skabe et effektivt sikkerhedssystem er meget vanskeligt. Det synes som om man i sidste krig har taget en del skridt, der har været unødvendige; men der findes som bekendt ingen metode til konstatering af den skade, som kunne være sket, hvis disse skridt ikke var blevet taget. For at kunne løse opgaven må man være i besiddelse af snilde og opfindsomhed, og i overensstemmelse med amerikansk psyke er fremgangsmåden i U. S. A. normalt den, at fabriksledelsen udpeger en person, der er begavet med de nævnte egenskaber, og giver ham al den ønskede autoritet og hjælp.

Til støtte ved produktionsplanlægningen af klassificeret materiel, har man udarbejdet en sikkerhedskontrolliste. På denne liste er færdigt materiel delt op i forskellige enheder, hvoraf nogle er klassificerede og andre ikke er det. For eksempel kan en radiomodtager være forsynet med en hemmelig forkreds, som skal fremstilles af afkontrolleret personel, medens resten af den kan deles ud til ikke undersøgte værksteder, uden risiko for at klassificerede oplysninger falder i fjendens hænder.

Behandlingen af klassificerede skrivelser er et meget vigtigt led i kampen mod spionagen. I en publikation udsendt af det amerikanske forsvarsministerium foretages en detaljeret gennemgang af emnet. Publikationen nævner en række selvfølgeligheder, som vi ofte har hørt herhjemme, men da vi endnu oftere har overtrådt dem, skal de vigtigste gentages her:

Låsekombinationer og nøgler må kun gives til det mindst mulige antal personer. Låsekombinationerne skal ændres regelmæssigt og hver gang en person, der kender dem, flytter fra virksomheden.

Der skal til stadighed føres kontrol med antallet af kopier, som indeholder oplysninger af værdi, for at

man derigennem kan sikre sig, at der ikke tages ekstra kopier, som senere afleveres til udenforstående agenter. Karbon- og kladdepapir kan indeholde oplysninger og må tilintetgøres, dersom de indeholder oplysninger af værdi for fjenden, og endelig må man ikke glemme, at portnere, bude og kontordamer har mulighed for at opnå uhindret adgang til oplysninger af almindelig og muligvis særlig interesse.

I tilknytning til disse advarsler bør det fremhæves, at overklassifikation gør mere skade end gavn. Det skader ikke den klassificerede sag; men det skader den anvendte klassifikationsgrads autoritet og sløver det personel, der har med klassificerede sager at gøre. Drejer det sig om klassificeret materiel, må den amerikanske fremgangsmåde med gradueret klassifikation af materielens komponenter kunne anvendes, men det er klart, at en produktion af klassificeret materiel, der er udgivet til både civile og militære fabrikker, ikke som sådan kan hemmeligholdes.

Personer, der har adgang til klassificerede skrivelser må hindre forsøg på at stjæle, kopiere eller at få disse skrivelser at se. Igen skal siges, at intel sikkerhedsapparat er fuldkomment; men ethvert system, som vanskeliggør indhentning af oplysninger og formindsker en agents arbejdsmuligheder, reducerer tillige hans chancer for at nå sit endelige mål.

En undersøgelse af det personels forhold, der er beskæftiget med klassificeret arbejde, henhører i Amerika både under den kontraktunderskrivende myndighed og den pågældende fabriksledelse. Det er af største vigtighed, at personer, der udfører en nedbrydende virksomhed, bortskaffes, i hvert fald må de ikke tildeles betroede opgaver. Alle detaljer vedrørende og den politiske indstilling hos hver enkelt person kan naturligvis ikke undersøges, men hvor en person mistæn-

kes for at udføre en nedbrydende virksomhed, træder efterretningsstjenesten til på den pågældende fabriksledelses anmodning. Den rutinemæssige sortering udføres dog af fabriksledelsen selv.

I Amerika har mange store byer og enkelte stater kartoteker over folk, der mistænkes for, eller om hvem det er bevist, at de udøver en sådan virksomhed. I de fleste tilfælde er disse kartoteker til rådighed for fabriksejerne. Man anvender i stor udstrækning de gammelkendte fingeraftryksskort, indrømmer at et sæt fingeraftryk i nogle tilfælde kun har en begrænset værdi, men vurderer den psykiske virkning af anvendelsen meget højt.

I Washington har man oprettet et sikkerhedscentral-kartotek, hvor alle virksomheder og enkeltpersoner, der er gennemprøvede til udførelsen af en klassificeret opgave, står opført. Kartoteket er til rådighed for de lokale myndigheder, og megen undersøgelsestid spares, når en virksomhed eller person på grundlag af kartotekets oplysninger skal udstikkes til en ny opgave med samme klassifikation som den oprindeligt udførte.

Til hjælp ved løsningen af sikkerhedsproblemet opretholder det amerikanske forsvarsministerium en aktiv stab af sikkerhedseksperter, hvis opgave det er at foreskrive effektive midler til beskyttelse af produktionen. Blandt andet aflægger disse specialister besøg i udvalgte fabrikker, og på grundlag af deres iagttagelser hjælper de industrien med at udvikle bedre sikkerhedssystemer.

Man indrømmer, at der endnu er langt igen, men grundsynspunktet er klart: »Det kan også ske her«.
— Man fristes til at tilføje: »Ikke alene i Amerika«.

Soldatens erstatningspligt.

Af oberstløjtnant, auditor C. S. Wahlstrøm.

Det har været mig en stor glæde gennem orlogskaptajn J. J. Westrups artikel i oktobernummeret af »Tidsskrift for Søvæsen« at erfare, at det af mig i »Militært Tidsskrift« behandlede spørgsmål om soldatens erstatningspligt har haft interesse også for søværnet. Spørgsmålet har været noget »uopdyrket«, og det er kun godt, at det bliver drøftet ikke alene rent juridisk, men også set med militære øjne; thi soldatens stilling i samfundet er jo af en speciel art. Som orlogskaptajnen rigtigt bemærker, vil nogle af vore tanker måske nok skurre i ørene på folk af den »gamle skole« — folk fra den tid, hvor man bare behøvede at sige »hold mund og betal« — og så betalte man.

Statskassens tarv skal vogtes af os tjenestemænd, men statskassen har i vor tid også en risiko ved under ofte vanskelige forhold at lade kostbart materiel behandle af folk, der jo ikke økonomisk er i stand til at tilsvare dette materiel overfor enhver nok så lille uagtsomhed. Deri er orlogskaptajnen og jeg vistnok enige. Når jeg finder anledning til et par bemærkninger til orlogskaptajnens artikel, så er det derfor ikke for at demonstrere uenighed, men jeg tror, at den af orlogskaptajnen i slutningen af artiklen opstillede skematiske fremstilling af spørgsmålet muligvis kan føre til en misforståelse, og mine bemærkninger er derfor blot et bidrag til at få problemet tygget igennem.

I oversigtens *Pkt. 1. a* anføres, at der for så vidt angår pånødte beklædningsgenstande i relation til staten

intet straffeansvar er. Dette synspunkt kan vistnok ikke holde — i hvert fald ikke ved forsæt og grov uagtsomhed. Den orlogsgast, der i en kæfert river sin pånødte uniform i stykker, eller som bruger sit overtrækstøj som gulvklud o. s. v. — han bør da sikkert straffes — ellers bliver m. s. § 70 jo helt uden indhold. Den mand, der sælger, pantsætter eller ulovligt udlåner sin pånødte stortrøje, må jo også straffes for disse uretmæssige handlinger. Jeg tror, at orlogskaptajnen er enig deri, men det er blot ikke kommet til udtryk i den skematiske opstilling.

Jeg er lidt betænkelig ved sondringen »pånødte beklædningsgenstande« og statens iøvrigt. Det er jo i virkeligheden altsammen pånødt soldaten med en pligt til at behandle det forsvarligt, og det er netop derfor, at man må lempe Danske Lovs 5-8-1's strenge regel for lån, når der er tale om udleverede sager.

I pkt. 3 (erstatningens størrelse) foreslår forfatteren, at statens formuetab reduceres i forhold til den begåede uagtsomhed. Der ligger en sund tanke deri, men så vidt jeg kan se, bliver ideen vanskelig at praktisere i de tilfælde, hvor erstatningspligten er afhængig af, om uagtsomheden har været »grov«, og ideen kommer ofte også i strid med de almindelige erstatningsregler.

Det er vanskeligt at graduere den grove uagtsomhed og dermed mere eller mindre at nedsætte den med uagtsomheden følgende personlige erstatningspligt, og jeg mener i hvert fald ikke, at det kan gøres ved arbitrære afgørelser. Hvis statskassen har et krav mod en soldat, har vedkommende chef jo i reglen ikke beføjelse til at give helt eller delvis afkald på dette krav — alt efter et skøn over graden af den begåede uagtsomhed. Frafald af statskassens krav kan jo i princippet kun bestemmes af ministeriet.

Ved mindre skader kan man måske henføre det under den almindelige beføjelse, der er givet cheferne til at udstede tabsattest, og man kan derfor hævde, at man så kan udstede attest for halvdelen og lade manden betale den anden halvdel. Det vil ofte være en praktisk fremgangsmåde, men jeg er bange for, at et sådant skøn ikke vil blive godkendt; thi vel er det et skøn, hvorvidt en uagtsomhed er grov eller ej, men det er mere betænkeligt at anerkende en uagtsomhed som »halvgrov« og derfor kun at forlange halv erstatning. Ved skader af større omfang går det i hvert fald ikke arbitrært at graduere uagtsomheden og dermed erstatningen, og så bør man heller ikke gøre det ved de mindre sager.

I vor tid er motorskader de jævnlige forekommende erstatningssager, og de løber meget let op i meget store beløb. Har en militær motorvognfører nu ved aldeles vild og uforsvarlig kørsel forårsaget en pakørsel, må man afgøre, om man kan betegne uagtsomheden som grov, og i så fald må føreren selv hefte for erstatningsbeløbet — er det ikke groft, må statskassen på samme måde som et forsikringsselskab betale uden at have regres mod den pågældende. Mener man, at der er anledning til at nedsætte erstatningsbeløbet for den pågældende, må man indstille derom til ministeriet, der kan give afkald på en del af statskassens retmæssige krav. Dette vil der af rent praktiske grunde kunne være anledning til for at få beløbet bragt ned på en størrelse, som den pågældende er i stand til at betale i overskuelig fremtid.

Det her anførte stemmer også med domstolenes praksis i de militære sager, jeg har haft til behandling. Har en militær motorvognfører ved grov uagtsomhed forårsaget en skade, dømmes han regelmæssigt til at betale hele skaden. Statskassen, der er ansvarlig for

motorkøretøjet, er naturligvis nødt til at betale i første omgang; thi motorkøretøjet hefter jo for erstatningsbeløbet, og man kan ikke have, at statens motorkøretøjer eventuelt stilles til tvangsauktion, men soldaten må altså holde statskassen skadesløs for det fulde beløb. Jeg har haft flere sager, hvori soldater på grund af grov uagtsomhed er dømt til at betale ret store beløb (jeg har endog en mand, der efter en landsretsdom betaler af på en kanon!) Når domstolene således ikke har fundet anledning til at graduere det personlige erstatningsansvar efter uagtsomhedsgraden, må man vistnok holde på, at enten er uagtsomheden grov, og så må den pågældende betale det hele, eller også er uagtsomheden ikke grov, og så må statskassen bære hele udgiften. I hvert fald er det betænkeligt ved arbitrære afgørelser at indlade sig på en skønsmæssig graduering af uagtsomheden og dermed erstatningsbeløbet. Dette kan synes noget hårdt og formalistisk, men ved større erstatningsbeløb har man jo altid den udvej at indstille til ministeriet, at man efter omstændighederne eftergiver den pågældende en del af beløbet — altså udvirker en slags »benådning«. Dette vil der bl. a. være anledning til, efter at den pågældende har vist sin gode vilje til at betale og har betalt en del af beløbet, hvorefter man kan udvirke, at man efter omstændighederne eftergiver ham resten.

I vor tid har spørgsmålet om erstatningspligt fået en ganske overordentlig betydning, og dette har medført, at privatpersoner næsten er tvunget til at have en ansvarsforsikring blot for de hændelser, der kan indtræffe i dagliglivet. Som jeg har påpeget i mit indlæg i »Militært Tidsskrift« må denne ansvarsforsikring for soldatens vedkommende i nogen grad påhvile staten — ellers bliver det økonomisk altfor risikabelt at være soldat. Cheferne har her den dobbelte pligt

at varelage statskassens interesse og at varelage deres undergivnes tary — der må træffes en afgørelse, der kan holde overfor de overordnede myndigheders kritik, og som ikke er uretfærdig overfor soldaten. Problemet erstatningspligt er ikke uden interesse — og det er kun godt, at det bliver diskuteret.

Jeg takker oberstløjtnant Wahlstrøm for denne lille diskussion, og i særdeleshed fordi der ikke var mere at indvende mod mine småbemærkninger; til det ene af de to punkter i ovenstående svar, vil jeg dog sige, at mit skema skal forstås, som det er opstillet, og skulle meget nødtigt give anledning til den af oberstløjtnanten anførte opfattelse angående forsætlig og grov uagtsom ødelæggelse af beklædningsgenstande.

Jeg kan stadig ikke se rettere, end at staten har fået sit, når den har fået fuld erstatning for den ødelagte genstand; yderligere at straffe manden, synes urimelig hardt. Iøvrigt kan der vist næppe tænkes mange tilfælde, hvor betingelserne for at straffe er til stede.

Uoverensstemmelsen om beklædningsgenstandene ligger væsentlig i sontringen. Oberstløjtnanten siger:

Erstatningsansvar for *alle* udleverede sager:

1. ved bortkomst: forsæt og al uagtsomhed,
2. ved beskadigelse eller ødelæggelse: forsæt og grov uagtsomhed,

medens jeg vil sondre således:

Erstatningsansvar ved al bortkomst, beskadigelse eller ødelæggelse:

1. beklædningsgenstande: forsæt og al uagtsomhed,
2. andre genstande: forsæt og grov uagtsomhed.

Dertil kommer så uenigheden om straffen.

Men netop det, at beklædningsgenstandene efter min opstilling underkastes et strengere erstatningsansvar, gør det ubetænkeligt at frafalde straffen, medmindre der er et særligt strafbart forhold, underslæb, sabotage eller lignende til stede.

En mand må da være noget til en side, hvis han forsætlig ødelægger ting, som han med sikkerhed ved, at han skal betale. Han kan ganske vist være beruset, men så vil man vel normalt straffe beruselsen og ikke ødelæggelsen.

Sluttelig skal jeg udtrykke min glæde over, at oberst-løjtnanten stempler det som en sund tanke, at der skabes hjemmel for at lade erstatningen variere med uagtsomheden, og jeg tror, at der stadig er håb for den sunde tanke.

Når praktikerer er i tvivl om, hvorvidt en mand skal betale 200 kr. eller intet, er det rart at have den udvej at lade ham betale f. eks. 75 kr.

J. Westrup

Godt sømandskab.

Under denne overskrift bringer medlemsbladet for »Den alm. Danske Skibsførerforening« i oktober-hæftet nedenstående lille beretning, der vidner om dansk sømandskabs høje faglige og moralske kvalitet.

Det er os en glæde at gengive beretningen i sin helhed:

Den 10. august, da s/s »Kentucky« var på vej over Nordsøen, observeredes en trælastet motorsejler, der lå med en slagside på ca. 30 grader.

Vinden var VNV, styrke 9, med tilsvarende sø. Fra »Kentucky« bemærkede man, at motorsejleren manøvrerede så besynderligt, at man bestemte sig til at gå nærmere for at se, om der var noget galt. Da de to skibe kom hinanden nær, observerede man fra »Kentucky«, at der lå en mand i en redningskrans noget agten for motorsejleren. Da vejret var så hårdt, at kaptajnen på »Kentucky« anså det for farligt at sætte en båd i vandet, lykkedes det ham, trods den svære sø, at manøvrere skibet så nær hen til manden, at han fik tilkastet ham en line og på den måde fik ham bjærget.

Den bjærgede var så forkommen, at han kun lige fik udtalt »red drengen«, før han tabte bevidstheden.

Kaptajn Kolding forsøgte nu at komme motorsejleren på nærmere hold for om muligt at få forbindelse med skibet. Dette var åbenbart fuldstændig ude af evne til at manøvrere, da dets kurs skiftede ustandseligt. Tilsyneladende var der kun en dreng ombord, der intet kend-

skab havde til, hvorledes skibet skulle manøvreres, og enhver, der har lidt kendskab til sømandskab forstår, hvor vanskeligt og farligt det var for »Kentucky« at nærme sig et sådant herreløst skib, hvis motor stadig gik for fuld kraft. Kaptajn Kolding havde kun eet at gøre, at gå det andet skib så nær som muligt og gennem råberen opfordre den unge mand til i en redningskrans at springe overbord. Dette blev gjort, og det lykkedes også at bjærge den unge mand. Enhver, der har kendskab til at manøvre et skib i høj sø, vil forstå, hvilken overlegen dygtighed kaptajn Kolding ved den omhandlede lejlighed har lagt for dagen, men også hans besætning, der villigt udsatte sig for åbenbar livsfare ved blandt andet at gå ned ad stormlejderen for at hjælpe de skibbrudne, skønt lejderen stadig blev vasket over, udviste et beundringsværdigt mod.

Årsagen til motorsejlerens uheld var, at skibet havde taget en svær sø over, hvorved dækslasten, der bestod af træ, havde forskubbet sig, og da føreren gik ud for at kappe dækslasten, blev han af en sø skyllet overbord. Kaptajn Kolding meddelte gennem radioen om den drivende havarist, der dog senere sank.

Bog anmeldelser.

SØOFFICERSRULLE 1700—1951.

Samlet af kommandør H. E. Foss.

I denne måned udsender Søe-Lieutenant-Selskabet et særnummer af Tidsskrift for Søvæsen indeholdende »Søofficersrulle 1700—1951«.

Delte store og omhyggelige samlerarbejde er udført af kommandør Foss både ved benyttelse af almindelig tilgængelige kilder og ved et omfattende arkivstudium.

Det er et for søværnet og dets historie værdifuldt og betydningsfuldt arbejde, der her foreligger, og når omstændighedernes sammenspil har medført, at det netop fremkommer i år — også 250 året efter søofficersskolens oprettelse — er det med til at markere slutningen på en århundredlang epoke i den danske marines historie, en epoke der nu på så mange måder er afsluttet med vedtagelsen af de nye forsvarslove.

Større personalhistoriske studier inden for søværnet kan ikke siges at være almindelige; enkelte navne som H. G. Garde, Lind, Schultz og Topsøe-Jensen står dog klart, ligesom kontreadmiral Briand de Crèvecœur's biografier over Olfert Fischer og Peder Skram må fremhæves, på samme måde som orlogskaptajn Holck's arbejde om Cort Adelaer. Det er utvivlsomt et felt, der ikke alene har interesse for søværnet, men for dansk historieforskning i almindelighed.

Man må være kommandør Foss taknemmelig, fordi han har taget denne opgave op og efter at have løst den, på en så smuk måde har stillet sit arbejde til rådighed for Søe-Lieutenant-Selskabet.

Man må yderligere med glæde hilse, at kommandøren i sit forord til særtrykket stiller en videreførelse af T. A. Topsøe-Jensen og E. Marquard's værk »Officerer i den dansk-norske Søetat 1660—1814, og den danske Søetat 1814—1932« i udsigt.

A. H. Vedel.

Admiral of the Fleet Viscount Cunningham:
A SAYLOR'S ODYSSEY

Hutchinson & Co. (Publishers) Ltd., London.

715 sider med mange kort og illustrationer.

Englands betydeligste søkriger og søstrateg i den 2. verdenskrig har med sin autobiografi skænket sit land en enestående kilde til inspiration og alverdens søofficerer en førstehånds beretning om søkrigen i Middelhavet set fra eet, ganske bestemt synspunkt.

Admiral Cunningham er ikke nogen fremragende skribent og foregiver intet øjeblik at være det; men selv om han ikke når tilsvarende højder i fremstillingen, som præger Churchill's erindringer, så har hans skildring af begivenhederne egenskaber, som gør den særlig værdifuld for den, der søger at vurdere den britiske flådes kamp om herredømmet i det vigtigste strategiske område — Middelhavet.

Først og fremmest er Cunninghams fremstilling fuldstændig blottet for forsøg på at fremhæve egen indsats, og den er logisk fra først til sidst.

Forfatteren gør i forordet rede for hovedmotivet til, at han her har påtaget sig en opgave, som ikke ligger

naturligt for ham. Han ønsker at yde relfærdighed mod dem, han har tjent under, at vise anerkendelse overfor dem, han har kommanderet og at beskrive den indsats, den britiske flåde har ydet i 2. verdenskrig, således som han selv har kunnet bedømme den fra sine betydningfulde poster som højstkommanderende og First Sea Lord.

Forfatteren lader sig aldrig friste til at gå nærmere ind på begivenheder, som han ikke selv har haft medansvaret for, hvilket bevirker, at det almindelige overblik over situationen ikke er helt klart — eller måske forudsættes bekendt.

Men trods sine åbenbare svagheder, er »A Saylor's Odyssey« en fremragende bog, der ved sin redelighed og personlighed gør et stærkt indtryk og trods undladelse af litterære effekter er spændende som en roman.

Cunninghams barndom og ungdom har været lys og munter, og han lugtede tidligt krudtet, idet han som kadet kom til tjeneste ved den marinebrigade, som deltog i boerkrigen.

Efter den traditionelle uddannelse, som han gennemførte uden særlig bravour, blev han snart tilknyttet destroyer-tjenesten, hvor han forblev i en lang række år.

Således tilbragte Cunningham hele 1. verdenskrig ombord i destroyerne i Middelhavet, deraf de sidste 3 år som chef.

I mellemkrigsårene avancerede han støt og havde mange udkommandoer bl. a. som chef for slagskibet »Rodney«. Dette skib deltog i festlighederne på Island 1930. »Niels Juel« var her til stede med kong Christian X. ombord. Kongen aflage besøg i »Rodney«, og da Cunningham bad majestæten skrive sit navn i skibets gæstebog, lagde kong Christian sig på begge knæ, fordi bordet var for lavt — til stor forfærdelse for hovmesteren, som skulle have bragt en stol.

I forbindelse med den italienske invasion i Albanien langfredag 1939 bestrider forfatteren rigtigheden af Churchill's påstand i »The Gathering Storm«, at »*it was known that the Italian Fleet was concentrated in the Straits of Otranto*«, medens den britiske Middelhavsflåde var optaget af flådebesøg i forskellige havne. Cunningham, der på dette tidspunkt gjorde tjeneste i Admiralty benægter kategorisk, at man her eller i Foreign Office havde kendskab til det forestående overfald, og flådebesøgene var forlængst arrangeret som et led i bestræbelserne for at opretholde det gode forhold til Italien.

Cunningham fortæller enkelte anekdoter, men afviger sjældent fra den kronologiske fremstilling af begivenhederne og selv om fortællingen er i yderst behersket form, føler man dog spændingen og højtrykket tydeligt.

Cunningham havde et fortræffeligt samarbejde med hæren og luftvåbnet — særlig med general Wavell, hvis personlighed han sætter meget højt.

I forbindelse med beskrivelsen af overvejelserne om at udnævne en »overall command in the Middle East« fremkommer Cunningham med følgende interessante bemærkninger, som ikke er uden interesse for os her i Danmark, som netop har oplevet kampen mellem argumenter for og imod en enhedskommando:

»As regards the overall Command in the Middle East, I have never been a great believer in Supreme Commanders. Among Allies they may be a necessity, and in the case of General Eisenhower the organization was an outstanding success; but I am quite sure that with our own three fighting Services working together much better results are obtained if the three Commanders-in-Chief are men of the right type de-

termined loyally to support each other to the mutual advantage. They are all working to a common end, and if this is borne in mind each C-in-C will always be thinking of how he can assist his two Colleagues, and will not wait to be prodded by a Supreme Commander. Under a "Supremo" the heads of the three Services tend to drift apart. Without one they have to get together, and if they settle and loyally strive after the same object they are bound to get agreement.

I hope I can claim that Wavell, Longmore and myself were such a team of three. However, in holding these views I may perhaps be considered old-fashioned and out-of-date.

The "Supreme Commander" is an invention of the Americans, and when they themselves were up against the problem of finding one to conduct the final operations against metropolitan Japan, the Army and Navy failed to reach agreement. General MacArthur and Admiral Nimitz were left independent of each other«.

Selv om mange af krigsbegivenhederne er kendt andetsteds fra — Cap Matapan, Force K, Malta's heroiske udholdenhed — gør det et stærkt indtryk at få det fortalt uden forsiringer af den, der bar det tungeste ansvar.

Man forstår, med hvilke følelser Admiral Cunningham den 11. September 1943 afsendte signal til Admiralty: »Be pleased to inform their Lordships that the Italian Battlefleet now lies at anchor under the guns of the fortress of Malta«.

Som First Sea Lord næde Cunningham toppen i den britiske flåde, og han udfyldte denne post med samme dygtighed og energi, som han havde vist på sine mange tidligere chefsposter.

Kort efter at have deltaget i the Victory March tog

Cunningham sin afsked og trak sig tilbage til sin ejendom Bishop's Waltham i Sydengland, hvor han nu glæder sig over sine blomster, hunde og katte, og hvor han har fået tid til at skrive denne bog, som ingen søofficer bør undlade at læse.

E. J. S.

Meddelelser fra udlandet.

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

Atlantpagten.

Flådeøvelser.

»Exercise Symphonie II«.

Franske, canadiske og engelske flåde- og luftstyrker har i tiden 3. til 12. oktober afholdt en række fællesøvelser i Middelhavet udfor den franske sydkyst.

Øvelserne, der lededes af den franske viceadmiral Pothuau, havde til formål:

- a. fællestræning af krydser- og hangarskibsgrupper,
- b. elementær træning af antiubads-fartøjer,
- a. fællestræning af franske og engelske flådestyrker i konvojbeskyttelse mod overflade-, luft- og undervandsangreb.

Følgende flådestyrker deltog:

	Franske	Engelske	Canadiske
Hangarskibe		»Ocean«	»Magnificent«
Krydsere	»Gloire«, »Georges-Leygues«		
Destroyers		»Cheviot«	»Mic Mac«
Eskortefartøjer	»L'Alsacien«, »Marceau«, »Croix de Lorraine«, »Tonkinnois«, »La Surprise«, »L'Escar-mouche«, »Arabe«, »Kabyle«, »Bambara«, »Tuareg«, »Soudanais«	»Peacock«, »Loch Sea-vaig«, »Loch More«, »Loch Lomond«, »Surprise«, »Mermaid«, »Magpie«	
Ubåde	»Benou«, »Blaison«, »Lambie«	»Tabard«, »Trenchant«, »Teredo«, »Talent«, »Token«,	
Ubadsdepotskib		»Forth«	

samt 10 engelske minestrygere og 2 hjælpeskibe.

Endvidere deltog 12 franske »Vampire«-jagere samt hangarskibenes luftfartøjer. (La Revue Maritime, nov. 1951) *Th.*

»Exercise Norseman«.

Norske, engelske og danske flåde- og luftstyrker har i tiden 12.-24. august afholdt en række fællesøvelser i Skagerak.

Ovelserne, der lededes af den norske kommandør, nu viceadmiral, S. Storheil, havde til formål at træne de deltagende enheder i taktisk samarbejde, særlig i forbindelse med konvoj-forsvar.

Følgende flådestyrker deltog:

Norske: 1 jager-division, 1 Mtb-division samt eskorte-jagere, ubåde og tendere m. v.

Engelske: 2 fregatter og en MTB flotille med tendere.

Danske: 1 kystjager, 2 torpedobåde, 1 MTB-division med tender, 1 ubådsdivision, 1 minelægger og 2 minestrygere.

(Forskellige kilder) *Th.*

Baser.

Den 6. september har U. S. A. og Portugal undertegnet en overenskomst, hvorefter atlantpagtationerne kan få tilladelse til at benytte basis-anlæg på Azoerne som led i fælles forsvarsforanstaltninger.

(La Revue Maritime, nov. 1951) *Th.*

England.

Nybygning.

Bekostningen for det nybyggede hangarskib »Eagle« beregnes til at blive £ 14.137.000 excl. artilleriarmering, hvilket svarer til £ 394 pr. ton.

(Slagskibet »Vanguard« kostede £ 9.000.000 excl. hovedarmeringen).

»Eagle« vil blive udrustet med den engelske flådes første marine »jet-squadron«.

(The Navy, okt. 1951) *Th.*

Moderniseringer.

En ny Schnorkel-type prøves for tiden i ubåden »Andrew«. Hvis prøverne falder tilfredsstillende ud, vil denne konstruktion blive installeret i øvrige ubåde af »A«-klassen.

Den oprindelige Schnorkel-konstruktion til disse ubåde blev kasseret efter »Affrey«'s forlis. Det anses for sandsynligt, at bruddet på »Affrey«'s schnorkel skyldes vandtrykket, da det er konstateret, at materialet i visse dele af konstruktionen var af mindre god kvalitet. Lignende defekter fandtes i to andre bade.

(The Navy, okt. 1951) Th.

Ubådene af S-klassen skal gennemgå en almindelig modernisering.

(La Revue Maritime, nov. 1951) Th.

Hangarskibet »Victorious« gennemgår en omfattende modernisering ved værftet i Portsmouth. Bl. a. forstærkes dækket således, at skibet kan medføre jet-luftfartøjer. Hovedarmeringen udskiftes med amerikanske dobbeltaffuttede 76 mm automatkanoner.

(La Revue Maritime, nov. 1951) Th.

Øvelse.

»Home Fleet« har fra 10. oktober afholdt en uges konvoj-øvelse i Atlanten, skotske farvande og Kanalens vestlige del. Øvelserne er en del af flådens 3 måneders træningstogt, der begyndte i september.

Følgende enheder deltog under kommando af admiral Sir Philip Vian:

Hangarskibet »Indomitable« (Flagskib),

»Theseus«,

Krydseren »Swiftsure«,

Minekrydseren »Apollo«.

Destroyerne:

»Agincourt« »Gabbard« »Battleaxe«

»Jutland« »St. Kitts« »Scorpion«

»Corunna« »Cadiz« »Broadsword«

»Aisne« »Sluys« »Crosbow«

»Solebay« »St. James«

Fregatterne:

»Loch Insh« »Loch Alvie«

»Loch Fyne« »Loch Killisport«

»Loch Arkaig« »Sct. Austell Bay«

samt bugserbåden »Mediator« og depotskibet »Gold Ranger«.

(The Navy, okt. 1951) Th.