

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1957

128. AARGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDORKAPTAJN S. S. THOSTRUP



KØBENHAVN
HOVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP
FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

Emneliste I.

Administration, organisation.	Side
<i>Danmark.</i>	
Nytårsbetragtninger. (Ved årsskiftet 1956—57) (1542)	1
Glimt fra Søværnet (1690).....	35, 91, 128, 174
— (1670)	241
— (1542)	329
— (1659)	424, 548, 601
Artilleri.	
<i>I almindelighed (Historie).</i>	
Handelsskibes armering og forsvarsmæssige udrustning (I. 2).	193
Atom- og raketvåben.	
En filosofi for atomsøkrigsførelse* (1588)	305
Raketvåbnene og fremtiden* (1580)	385
Bjergningsvæsen, redningsvæsen m. v.	
Søredningstjeneste (Search and Rescue) (I. 38)	427
Foreninger og Selskaber (maritime).	
<i>Søe-Lieutnant-Selskabet, herunder »T. f. S.«</i>	
Samlet register for »Tidsskrift for Søværnet« (1827—1953) fore-	
ligger færdigudarbejdet (1542).....	88
Forsvarspolitik m. v.	
Søforsvarsproblemer i Norge* (1403)	19
Handel og Søfart.	
Handelsskibes armering og forsvarsmæssige udrustning (I. 2)	193
Sovjetrussiske Transportforhold (P. K.)	337, 412, 466

Historie.

Side

Marinehistorie, (historie)

Danmark.

Glimt fra Søværnet (1690)	35, 91, 128, 174
— (1670)	241
— (1542)	329
— (1659)	424, 548, 601
Om Hornblæsning i Flaaden (A.V.A.)	97, 145
Da Dannebrog blev strøget i dansk Vestindien d. 31. marts 1917 — Nogle orlogsminder (1398)	160
Dannebrog fra kongebanner til orlogsflag og fane (1489)	520

Norge.

Søforsvarsproblemer i Norge* (1403)	19
---	----

Personalhistorie.

Admiral de Ruyter* (1447)	208
6. Tordenskiolds Dødssted genfundet (G.L.)	363
1. Niels Juel og bådsfolkets skæbne i slaget ved Lund, d. 4. december 1676. (1489)	569

Søkrigshistorie.

Affæren ved Split d. 12. februar 1945 (1525)	486
--	-----

Krigskunst.

Søkrigsvidenskab.

En filosofi for atomsøkrigsførelse* (1588)	305
Den tekniske udviklings indflydelse på udførelsen af kamp- handling på havet* (1632)	315

Kystforsvar m.v.

Hører kystbefæstningsanlæg principielt fortiden til? (I. 48) ...	275
— En bemærkning om kystbefæstningsanlæg (1477)	281
Kystbefæstningen 1932—1957 (I. 12)	497
Nærforsvar af Søværnets anlæg (I. 48 og 1734)	561

Luftvæsen.

Luftstrategi og Taktik.

Raketvåbnene og fremtiden* (1580)	385
---	-----

Navigation.

Hjælpevidenskaber, (Astronomi).

The Abridged Nautical Almanac 1958 (Tana 1958) i ny skikkelse (The unified Nautical Almanac) (1572)	351
--	-----

Personel, personelorganisation.

Om forfremmelsesbedømmelser (1667)	71
— (1636)	235

Retsvæsen.

Militærisk Retsvæsen.

Om straffens pædagogiske placering (1667)	257
---	-----

Skibbygning, maskinvæsen.

Skibsventilation (1490)	290
-------------------------------	-----

Søtransportvæsen.

Handelsskibes armering og forsvarsmæssige udrustning (I. 2). 193	
Sovjetrusssiske Transportforhold (P. K.)	337, 412, 466

Undervisningsvæsen.

Pædagogik, psykologi, disciplin m. v.

Disciplin og gruppeførelse (1667)	1955
— (1558)	} 1956
— (1667)	
— En kort kommentar (1531)	
— Note til »En kort kommentar« (1667)	34
Om forfremmelsesbedømmelser (1667)	71
— (1636)	235
Om straffens pædagogiske placering (1667)	257

Emneliste II.

Bog anmeldelser.

Dansk litteratur.

Arley, N. & Skov, H.

»Atomenergiens udnyttelse« (1542)	379
---	-----

Briand de Crevêcoeur, E.

»Havets Pionerer« (1542)	380
--------------------------------	-----

Dansk Industri Syndikat (Udg.)

»Small Arms in Naval Warfare« (1542)	191
--	-----

Hansgaard, H. C.

»Af Gongernes og Gøngehøvdingernes Saga« (1542)	380
---	-----

Kjolsen, F. H.

»Mit Livs Logbog« (1539)	603
--------------------------------	-----

Lauring, P.

»Vikingerne« (1588)	286
---------------------------	-----

<i>Mikkelsen, E.</i>	Side
»Fra fribytter til embedsmand« (1542).....	605
<i>Nørregård, G.</i>	
»Fregatten Falster ved Marokko 1753« (1542)	190
<i>Rohde P. P.</i>	
»Krig og Krise i Mellemøsten« (1542)	556
<i>Roder, H. C.</i>	
»De sejlede bare« (1402)	378
<i>Strehle, A. & Hæstrup, J.</i>	
»Normanns Historiske Atlas« (1588)	287
<i>Weilbach, I. C. & Co.</i>	
»Dansk Nautisk Almanak 1958« (1572)	557
 Engelsk litteratur.	
<i>Gerald, P.</i>	
»The Secret War. 1935—45« (1588).....	253
<i>Kemp, P. K.</i>	
»H. M. Destroyers« (1653)	45
<i>Macintyre, D.</i>	
»U-Boat Killer« (1653)	605
<i>Mac Lean, A.</i>	
»Navarones Kanoner«* (1542)	537
<i>Robertson, T.</i>	
»Walker R. N.« (1653).....	253
<i>Roskill, S. W.</i>	
»The War at Sea«, Vol II (1539)	188
<i>Warner, O.</i>	
»Battle Honours of the Royal Navy« (1653).....	286
 Fransk litteratur.	
<i>Barjot, P.</i>	
»Atomalderens Flotte«* (1588)	43
 Svensk litteratur.	
<i>Jung, H. m. fl.</i>	
»Öst och Väst och Vi« (1684).....	376
<i>Schildt, G.</i>	
»Solbåden«* (1542).....	556

Steiner, F.

»Von Clausewitz bis Bulganin« (1588) 44

Loef, R. (Udg.)

»Architectura Navalis Mercatoris« (1402) 377

Nekrologer.

Lobe No.

1308 Hans Majestæt Kong Haakon VII af Norge (1412) 433

1739 Fliis, Flemming (1740) 324

1316 Gad, Henry Christian (1398) 238

1435 Kaalund, Hans Vilhelm (1398) 598

1665 Olsen, Erik Erling (1659) 126

1478 Paulsen, Karl Hørlyck (1551) 171

Meddelelser fra udlandet.

Enkelte lande. Side *Frankrig.* Side*Amerika (USA).* (1588) 184

(1588) 94, 95, 187, 554 (1701) 369

(1609) 94, 552, 554

(1701) 135, 246, 373 *Grækenland.*

(1701) 370

Belgien.(1701) 333, 368 *Holland.*

(1588) 132

(1701) 370

Brazilien.(1701) 368 *Israel.**Canada.* (1588) 42

(1701) 333, 368 (1701) 371

(1609) 552

Italien.

(1701) 245, 371

(1588) 40

Norge.

(1588) 184

England.

(1609) 40

(1701) 40, 41, 333 *Pakistan.*

(1588) 41 (1701) 371

Finland.(1588) 94 *Rusland (Sovjet).*

(1632) 178, 372

<i>Sverige.</i>	Side	<i>.Egypten.</i>	Side
(1609)	42	(1588)	96
(1588)	94		
(1701)	133, 427	<i>Flere lande.</i>	
<i>Venezuela.</i>		Atlantmagterne (pagten)	
(1701)	374	(1588)	244
<i>Vesttyskland.</i>		Krigsmarinen m.v.	
(1588)	96, 135, 555	Orlogsflåderne ved årsskiftet	
(1609)	555	1956/57 (1588, 1632 og	
(1701)	374	1701)	49

Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet

(ved formanden).

SLS Virksomhed.

1956—57. Det 172. forsamlingsår (1659)..... 325

SLS Prisspørgsmål.

1957 (1659) 32

Blandede meddelelser.

SLS's medaille i guld tildelt post mortem, kontreadmiral

E. M. Dahl (1659)..... 328

Meddelelser fra Marinens Bibliotek

(ved bibliotekaren).

Erhvervelser 1956 (1402) 47

— 1957 (1402) 142, 192, 255, 335, 382, 431, 558, 606

Meddelelser (petits) fra T.f.S.

(ved redaktøren).

Soofficerernes gave til Hans Majestæt Kongen i anledning af

Majestætens 40-års jubilæum i Søværnet 4. juli 1957. (1542) 289

Ang. uddeling af J. C. Hempels Legatfond til forskellige orga-

nisationer (1542) 336

Forfatterliste I. (til *Emneliste I*).

<i>Andersen, K. E. A. (1734).</i>	Side
Nærforsvar af Søværnets anlæg (og I. 48)	561
<i>Arendrup, A. V. (A.V.A.)</i>	
Om Hornblæsning i Flaaden	97, 145
<i>Arentoft, J. (1636).</i>	
Om forfremmelsesbedømmelser (1667)	—
—	235
<i>Bjerre, T. (1489).</i>	
Dannebrog fra kongebanner til orlogsflag og fane	520
1. Niels Juel og bådsfolkets skæbne i slaget ved Lund, d. 4. december 1676	569
<i>Bloch, K. E. (I. 48).</i>	
Hører kystbefæstningsanlæg principielt fortiden til?	275
— En bemærkning om kystbefæstningsanlæg (1477)	—
Nærforsvar af Søværnets anlæg (og 1734)	561
<i>Budtz, E. (I. 2).</i>	
Handelsskibes armering og forsvarsmæssige udrustning	193
<i>Christensen, W. W. (1632).</i>	
Den tekniske udviklings indflydelse på udførelsen af kamp- handling på havet*	315
<i>Felding, O. (1580).</i>	
Raketvåbnene og fremtiden*	385
<i>Foss, H. E. (1398).</i>	
Da dannebrog blev strøget i dansk Vestindien d. 31. marts 1917 — Nogle orlogsminder	160

<i>Gyller, H. E. B. (I. 12).</i>	Side
Kystbefæstningen 1932—1957	497
<i>Helms, A. (1525).</i>	
Affæren ved Split d. 12. februar 1945	486
<i>Honnens de Lichtenberg, G. (G. L.).</i>	
1. Tordenskiolds Dødssted genfundet	363
<i>Jans, Aa. A. (1670).</i>	
Glimt fra Søværnet	241
<i>Jørgensen, H. G. (1572).</i>	
The Abridged Nautical Almanac 1958 (Tana 1958) i ny skikkelse. (The unified Nautical Almanac)	351
<i>Kjølse, F. Aa. H. (1403).</i>	
Søforsvarsproblemer i Norge*	19
<i>Kongstad, P. (P. K.).</i>	
Sovjetrussiske Transportforhold	337, 412, 466
<i>Laub, S. U. H. (1659).</i>	
Glimt fra Søværnet	424, 548, 601
<i>Linde, Aa. (1477).</i>	
Hører kystbefæstningsanlæg principielt fortiden til? (I. 48)....	—
— En bemærkning om kystbefæstningsanlæg	281
<i>Mosbech, P. E. (1690).</i>	
Glimt fra Søværnet	35, 91, 128, 174
<i>Petersen, E. (1667).</i>	
Disciplin og gruppefølelse	1955
— (1558)	1956
—	
— En kort kommentar (1531)	34
— Note til »en kort kommentar«	
Om forfremmelsesbedømmelser	71
— (1636)	—
Om straffens pædagogiske placering	257
<i>Petersen, H. M. (1588).</i>	
En Filosofi for atomsøkrigsførelse	305
<i>Rasmussen, H. J. (1447).</i>	
Admiral de Ruyter*	208

<i>Teisen, J. (1490).</i>	Side
Skibsventilation	290
<i>Thostrup, S. S. (1542).</i>	
Nytårsbetragtninger (ved årsskiftet 1956—57)	1
Samlet Register til »Tidsskrift for Søværnen« (1827—1953) fore-	
ligger færdigudarbejdet	88
Glimt fra Søværnet	329
<i>Welhje, P. G. (I. 38).</i>	
Søredningstjeneste (»Search and Rescue«)	437

Forfatterliste II. (til *Emneliste II*).

	Side
<i>Christensen, W. W. (1632).</i>	
Medd. f. Udl.	49, 178, 372
<i>Foss, H. E. (1398).</i>	
Nekrologer	238, 598
<i>Hansen, H. D. (1684).</i>	
Bog anmeldelse	376
<i>Jensen, H. F. (1701).</i>	
Medd. f. Udl. 40, 41, 49, 133, 135, 245, 246, 333, 368, 369, 370,	
	371, 373, 374, 427
<i>Hervad-Jørgensen, B. (1609).</i>	
Medd. f. Udl.	40, 42, 94, 552, 554, 555
<i>Jørgensen, H. G. (1572).</i>	
Bog anmeldelse	557
<i>Kiær, H. F. (1402).</i>	
Bog anmeldelser	377, 378
Medd. f. M. B. (v. bibliotekaren) 47, 142, 192, 255, 335, 382,	
	431, 558, 606
<i>Laub, S. U. H. (1659).</i>	
Nekrolog	126
Medd. f. SLS (v. formanden)	32, 325, 328
<i>Petersen, H. M. (1588).</i>	
Bog anmeldelser	43, 44, 253, 286, 287
Medd. f. Udl. 40, 41, 42, 49, 94, 95, 96, 132, 135, 184, 187, 244, 555	
<i>Petersen, S. T. (1740).</i>	
Nekrolog	324
<i>Thøstrup, S. S. (1542).</i>	
Bog anmeldelser	190, 191, 379, 380, 556, 557, 605
Medd. (petits) fra T. f. S. (v. Red.)	289, 336

<i>Vedel, A. H. (1412).</i>	Side
Nekrolog	433
<i>Wesche, H. H. O. (1539).</i>	
Boganmeldelser	188, 603
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653).</i>	
Boganmeldelser	45, 253, 286, 605
<i>Wolfhagen, E. (1551).</i>	
Nekrolog	171

Forfatter-Index.

Søofficerer.

Lb.nr.*)	Navn	Lb.nr.*)	Navn
(1398)	H. E. Foss	(1632)	W. W. Christensen
(1402)	H. F. Kiær	(1636)	J. M. Arentoft
(1403)	F. Aa. H. Kjølsten	(1653)	P. Wessel-Tolvig
(1412)	A. H. Vedel	(1659)	S. U. H. Laub
(1447)	H. J. Rasmussen	(1667)	E. Petersen
(1477)	Aa. Linde	(1670)	Aa. A. Jans
(1489)	T. Bjerre	(1684)	H. D. Hansen
(1490)	J. Teisen	(1690)	P. E. Mosbech
(1525)	A. Helms	(1701)	H. F. Jensen
(1539)	H. H. O. Wesche	(1734)	K. E. A. Andersen
(1542)	S. S. Thostrup	(1740)	S. T. Petersen
(1551)	E. Wolfhagen	(I. 2)	E. Budtz
(1572)	H. J. Jørgensen	(I. 12)	H. E. B. Gyller
(1580)	O. Felding	(I. 38)	P. J. Wethje
(1588)	H. M. Petersen	(I. 48)	K. E. Bloch
(1609)	B. Hervad-Jørgensen		

*) Efter »Haandbog for Søværnet« (Søofficersrullen)

Andre forfattere.

Rg. Sign.	Navn	Stilling
(A. V. A.)	A. V. Arendrup	Oberstlnt.
(G. L.)	G. Hønnens de Lichtenberg.	Fuldmægtig
(P. K.)	P. Kongstad	Sekretær

Nytårsbetragtninger.

Ved årsskiftet 1956-57.

Af kommandørkaptajn S. S. Thostrup.

Gennem det forløbne år har spørgsmålet om en ny forsvarsordning jævnlig været berørt såvel i dagspressen som i udtalelser, der ved forskellige lejligheder er fremsat af ledende politikere.

Dette er ret naturligt; thi på adskillige områder forekommer en revision eller sanering af den gældende ordning at være mere og mere påkrævet, dels på grund af indtrufne ændringer i forudsætninger dels som følge af den almindelige udvikling. Nogle af disse forhold har allerede været berørt i nytårsbetragtningerne 1955 og 1956 (TfS 126. og 127. årg.), hvortil der henvises, idet der dog kan være anledning til atter at gøre følgende af de vigtigere problemer til genstand for omtale:

(1). Den i sin tid iværksatte opbygning af forsvaret blev i flere henseender bragt til en foreløbig standning eller bestemtes at skulle finde sted i et langsommere tempo som følge af den begrænsning af forsvarsbudgettet, der i 1954 blev fundet påkrævet af økonomiske årsager. Denne foranstaltning — der iøvrigt senere er efterfulgt af enkelte yderligere besparelser — angaves på daværende tidspunkt at være af midlertidig karakter, hvorfor der blev valgt den løsning at opretholde de for forsvaret planlagte rammer,

medens anlægs- og nyanskaffelsesprogrammerne skulle strækkes — eller i visse tilfælde foreløbig stilles i bero.

Selvsagt kan en sådan løsning kun være midlertidig; thi gennemført over en længere periode vil f. eks. et utilstrækkeligt nyanskaffelsesprogram medføre en fremadskridende forældelse af materiellet i relation til de fastsatte rammer — med deraf følgende forøgede vanskeligheder af såvel økonomisk som teknisk art, når en ny genopbygning — eller sanering om man vil — viser sig uomgængelig nødvendig.

En sådan udvikling kan endvidere befrygtes at medføre uheldige virkninger på personellets uddannelse og moral, hvilket ville betyde en svækkelse af forsvarets vigtigste faktor.

Indenfor søværnet har det som bekendt i løbet af de sidste år vist sig nødvendigt uden erstatning at udrangere en del enheder, som havde overskredet aldersgrænsen. For at modvirke denne uheldige tendens til forfald vil det derfor være af vigtighed, at der i nær fremtid skabes et økonomisk grundlag, som kan sikre en sund udvikling.

(2). Den i udlandet skete og igangværende udvikling af nye våben og andet nyt materiel må gøres til genstand for undersøgelser og overvejelser for derved at skabe klarhed over, hvilken indflydelse denne udvikling bør have eller kan tænkes at ville få på forsvarets opbygning.

Det kan her nævnes, at installering af fjernstyrede våben allerede er foretaget i visse udenlandske skibe, og at sådan installering bl. a. er planlagt i igangværende udenlandske jager- og fregatnybygninger. Det er i denne forbindelse interessant at bemærke, at den

svenske marine har planlagt at eksperimentere med fjernstyrede våben i de nye jagere af HALLAND-klassen.

Med hensyn til anvendelse af taktiske atomvåben i selv relativt små skibe kan det iøvrigt til sammenligning nævnes, at kaliberet på artilleriskibet PEDER SKRAM's hovedarmering meget nær var af samme størrelsesorden som det, der nu anvendes i atomkanoner. Evt. anvendelse af pjecer med et sådant kaliber ville altså ikke være noget nyt.

Det vil imidlertid føre for vidt ved denne lejlighed at søge nærmere ind på de her antydede problemer; det skal blot understreges, at der til sin tid formentlig må regnes med en gradvis tilgang af nye materieltyper, således som tilfældet — ikke mindst af økonomiske grunde — har været i tidligere perioder, indenfor hvilke en hastig teknisk udvikling fandt sted.

På den anden side vil det naturligvis være ønskeligt, at der til enhver tid rådes over så meget moderne materiel som muligt. Den eneste måde, på hvilken dette med nogenlunde tilfredsstillende resultat og med skyldig hensyntagen til en sund økonomi kan gennemføres, er ved fastlæggelse og gennemførelse af tilpas langfristede nybygnings- og anskaffelsesprogrammer, indenfor hvilke der kan disponeres i overensstemmelse med udviklingen.

(3). Opbygningen af vesttyske forsvarsstyrker indenfor NATO's rammer er også et forhold, som må tages i betragtning. Dette tilskud til NATO's samlede forsvarsstyrker må naturligvis udnyttes til at udfylde huller, som hidtil har eksisteret. For Danmarks vedkommende kan der i denne forbindelse tænkes mulighed for ved passende omgruppering af vore styrker at

opnå en forstærkning af den sjællandske øgruppes forsvar.

(4). På det personelle område er der en del problemer, som bør søges løst i nær fremtid. Vigtigst er måske nok, at der træffes foranstaltninger til en forøgelse af det faste personel for derved såvel at forøge beredskabet som at forbedre styrkernes kvalitet yderligere. For søværnets vedkommende vil en af mulighederne på dette felt være at skabe betingelser for en forlængelse af stampersonellets nyttetjeneste, hvilket i praksis ikke synes at have været opnåeligt på basis af den nuværende lov og dertil knyttede bestemmelser.

Det er iøvrigt meget vigtigt, at der ved udformning af bestemmelser i tilknytning til personelordningen tages fornødent hensyn til, at personelforholdene i de enkelte værn på mange områder er og må være forskellige. I praksis bør der derfor ikke tilstræbes ensartethed for ensartethedens skyld, men der må først og fremmest tages hensyn til pågældende værns natur og tarv.

Som bekendt er det pålagt forsvarsudvalget af 1955 at foretage overvejelser og undersøgelser vedr. ændringer af den gældende forsvarsordning, herunder behandling af ovennævnte og en række andre problemer jfr. nytårsbetragtninger 1956 (TfS 127. årg.).

Ifølge flertallet af disse problemers art er det kun naturligt, at der hidtil ikke er fremkommet nærmere oplysninger om udvalgets arbejde. Sådanne kan næppe ventes offentliggjort før dette er afsluttet, hvilket efter fremsatte udtalelser at dømme påregnes at ske i løbet af foråret.

Af visse antydninger synes det dog at kunne sluttes, at man har næret håb om besparelser i forhold til nuværende forsvarsbudget, idet der bl. a. henvistes til den politiske afspænding, som i det forløbne års første del formentes under udvikling. En realisering af dette håb vil — jfr. det foran nævnte — medføre en indskrænkning af styrkerne, såfremt en tidssvarende ordning skal kunne tilvejebringes.

Den seneste hastige udvikling fra tilsyneladende tryghed til spænding og usikkerhed på det udenrigs-politiske område maner imidlertid vægtigt og alvorligt til at advare mod yderligere indskrænkninger af forsvarsbudgettet med deraf følgende nedskæring af forsvarsstyrken.

I betragtning af dansk områdes udsatte beliggenhed og dets — af sø- og luftstrategiske grunde bestemte — meget store militære betydning tilskynder situationen tværtimod til at anbefale en udbygning af forsvaret med særlig vægt på at opretholde så stor en del af dette som muligt i aktiv status.

I det følgende fremsættes kommentarer til og visse yderligere betragtninger over nogle af de spørgsmål, der har relation til søværnets virksomhed, opgaver og udvikling.

Organisation.

I det forløbne år er Bornholms marinedistrikt blevet nedlagt, idet den sømilitære virksomhed på øen samtidig overdroges til en stationsofficer. Endvidere nedlagdes Nordsøens marinedistrikt og marinestation Esbjerg.

Herudover foretoges ingen ændringer eller omlægninger i søværnets organisation. Imidlertid synes sådanne på baggrund af udviklingen at kunne få aktualitet bl. a. indenfor kommandoorganisationen og den sømilitære inddeling samt indenfor forsynings- og basistjenesten, herunder organisatorisk indpasning af de nye flådestationer.

Flåden.

Det skibsmateriel, som for nærværende indgår i flådens tal, er opført på vedføjede liste over flåden (pag. 17).

Året 1956 bragte følgende tilgang:

korvetten	FLORA	(overtaget	28/8	1956)
ministrygeren	GRØNSUND	(»	21/9	»)
»	GULDBORGSUND	(»	16/11	»)
»	OMØSUND	(»	21/6	»)
»	ULVSUND	(»	29/9	»)
»	VILSUND	(»	15/11	»)

Disse enheder, hvoraf ministrygerne endnu ikke er hjemkommet fra U.S.A. er modtaget som våbenhjælp. Overtagelsen af korvetten BELLONA blev noget forsinket, men forventes at finde sted i nær fremtid. Derefter vil søværnet have modtaget alle enheder, som hidtil har været optaget på programmet for våbenhjælpen til Danmark.

I maj søsattes undervandsbåden DELFINEN som den første af de tre under bygning værende enheder. De to andre påregnes søsat i løbet af indeværende år. Da SPRINGEREN-klassen er meget tæt ved aldersgrænsen, og da det er ønskeligt at forøge ubådsstyrken, foreligger der umiddelbart et yderligere byggebehov.

Minestrygerne SORTE SARA, STRYNØ og GRAADYB er i det forløbne år blevet udrangeret, men der er for disse enheder endnu ikke iværksat erstatningsbygninger. Herefter er der siden 1954 ialt udrangeret 3 motortorpedobåde og 4 minestrygere uden erstatning.

På grundlag af oversigten pag. 17 kan flådens styrke sammenfattende angives således:

fregatter og kystjagere	7
korvetter	5
patruljebåde	6
motortorpedobåde	21
kystminestrygere	21
lægtvandsminestrygere	9
minelæggere	6
undervandsbåde	3
bevogtningsfartøjer o. l. (kuttermateriel)	28
depotskibe	2
opmålingsskibe	2

Ved betragtning af denne styrke må det erindres, at der — udover de rent militære forsvarsopgaver og forberedelserne til løsning af disse — også foreligger et antal særlige opgaver såsom skoleskibstjeneste, fiskeriinspektions- og stationstjeneste ved Grønland, Færøerne og i Nordsøen samt søopmåling og deltagelse i søredningstjeneste. Disse særlige opgaver, der har til formål at manifestere dansk suverænitet og at gavne danske interesser, er gennemgående mere fredsbetonede, men vil til dels også kunne forekomme i en konfliktsituation tillige med lokale bevogtnings- o. l. opgaver, og bør derfor ikke negligeres. På grundlag af den før krigen anvendte praksis, samt de siden indhø-

stede erfaringer og fremkomne ønsker, kan behovet til nævnte formål eksempelvis angives således:

skoleskibstjeneste	1 enhed af fregatttype.
fiskeriinspektions- og stationstjeneste	2 enheder af fregat- eller korvettype, 5—6 orlogskuttere og 3—4 inspektionsbåde.
søopmålingsopgaver	2 opmålingsskibe og 5—6 opmålingsbåde,

samt forskellige småfartøjer til transport m.m. (Som det måske huskes, stillede Grønlandskommissionen i sin tid forslag om bl. a. 3 større enheder til fiskeriinspektions- og stationstjeneste ved Grønland, hvorfor ovenstående snarere bør angives som en første målsætning end et endeligt behov). Tænker man sig f. eks. at HOLGER DANSKE, NIELS EBBESEN og THETIS samt HEJMDAL, FREJA og egnede kuttere anvendes til nævnte tjeneste, vil der i forhold til det angivne eksempel for nærværende mangle 1—2 orlogskuttere, 1—2 inspektionsbåde og 3—4 opmålingsbåde.

Trækker man nu de til omhandlede særlige formål tænkte enheder fra det eksisterende totale antal, fås en styrke, der uden overdrivelse kan betegnes som yderst beskeden i betragtning af de forsvarsopgaver, man kan tænke sig, at den vil kunne blive stillet overfor i en evt. væbnet konflikt mellem øst og vest.

Dette illustreres måske bedst ved at forsøge en sammenligning mellem på den ene side Sovjets flådestyrker i Østersøen og på den anden side de søstridskræfter, som umiddelbart kan påregnes til rådighed for NATO i dette område. Sidstnævnte vil omfatte dels de danske flådestyrker, dels de vesttyske flådestyrker, som efterhånden bygges op ifølge vedtagne planer.

Sammenligningen vises i nedenstående oversigt. Tallene for Sovjet flådestyrkerne er baseret på offentliggjorte vurderinger; det planlagte omfang af de vesttyske søstridskræfter er gengivet efter »Jane's Fighting Ships 1956«; for de danske styrkers vedkommende er der i overensstemmelse med ovenstående betragtninger foretaget fradrag af enheder til særlige formål.

Skibstyper	NATO-flådestyrker i Østersøen			Omtrentligt omfang af Sovjets Østersøflåde
	Danske enheder	Planlagt vesttysk program	Sum	
Krydsere.....	—	—	—	ca. 10
Jagere.....	—	8	8	ca. 45
Kystjagere og fregatter.	5	6	11	} ca. 120
Korvetter.....	4	—	4	
Patruljebåde.....	6	?	6 + ?	o. 200
Motortorpedobåde.....	21	30	51	ca. 200
Søgående minestrygere.	—	6	} 84	} o. 400
Kystminestrygere.....	21	18		
Lægtvandsminestrygere	9	30		
Minelæggere.....	6	?	6 + ?	?
Ubåde.....	3	?	3 + ?	o. 100

Desuden forefindes en del specialenheder, herunder for Sovjets vedkommende et stort antal landgangsfar-tøjer. For de kommende vesttyske enheders vedkom-mende må antages, at en del vil være forlagt til Nord-søen.

Selv om der i tilfælde af en konflikt mellem øst-magterne og NATO må regnes med, at Sovjet vil gruppere en del af sine enheder under hensyn til den svenske flåde, vil de nævnte NATO styrker alligevel stå overfor en meget stor overmagt.

Sammenligningen viser derfor tydeligt nødvendigheden af, at der ikke foretages indskrænkninger af

vore flådestyrker. Der er tværtimod begrundelse nok for at gennemføre en forbedring såvel i kvalitativ som i kvantitativ henseende.

Således som søværnets vilkår har formet sig i de senere år — med snævre økonomiske rammer, der medførte udsættelse af mange påkrævede fornyelser — må det utvivlsomt anses for vigtigst, at der først og fremmest tages fat på den kvalitative forbedring af flåden, således at der i rimelig grad kan følges med i den tekniske udvikling.

Dette spørgsmål om forbedring — eller under normale forhold opretholdelse — af flådens materielle kvalitet er nøje forbundet med det ofte berørte problem om regelmæssige og rettidige erstatningsbygninger. I det følgende søges enkelte sider af dette problem belyst.

Betragtes den nuværende flåde, må det erindres, at den fra intet er opbygget i løbet af en 10-årig periode — under vanskelige forhold og samtidig under pres af ønsket om, at der hurtigst muligt opnåedes beredskabsstyrker af en hensigtsmæssig størrelse. Omstændighederne medførte, at flåden til besvær for bl. a. forsyningstjenesten og uddannelsen kom til at omfatte ret forskelligartet materiel, hvilket man naturligvis ville have søgt at undgå under normale forhold. Som anført i tidligere nytårsbetragtninger kan den eksisterende styrke imidlertid betegnes som et godt grundlag at bygge videre på.

Ved tilrettelæggelsen af et fornyelsesprogram må der naturligvis — foruden behandling af en lang række særlige spørgsmål — angives en almindelig målsætning, d. v. s. at der må tages stilling til, i hvilken retning udviklingen af de enkelte skibstyper skal ledes, og hvorvidt der indenfor de gældende rammer

som helhed bør foretages talmæssige forskydninger mellem typerne.

Hvad typespørgsmålet angår, kan man f. eks. gøre følgende betragtninger gældende:

- a. *Fregatter (kystjagere)*. Det ville være ret naturligt at tænke sig en ny type udviklet som en sammensmeltning af ESBERN SNARE og WILLEMOES klasserne, d. v. s. et skib med relativt kraftigt artilleri, gode fartegenskaber, minekapacitet, torpedoer, rimelig aktionsradius og tidsvarende elektronisk udstyr. Disse krav vil medføre en større tonnage, formentlig 1500 tons eller noget derover. (Yderligere tonnageforøgelse kan blive aktuel, når der bliver tale om installation af fjernstyrede våben).
- b. *Korvetter*. Indtil videre vil spørgsmålet om nye typekrav næppe blive aktuelt. Til sin tid bør det måske overvejes, hvorvidt denne type bør smelte sammen med patruljebådene. En anden mulighed, der kan komme til overvejelse, er, hvorvidt der ved bygning af fregatter bør tages hensyn til, at disse efter opnået aldersgrænse i linien ombygges med henblik på løsning af opgaver, som tildeles korvetter.
- c. *Patruljebåde*. Da varslingstjenesten spiller en meget stor rolle, er dette en betydningsfuld type, som iøvrigt kan tildeles forskelligartede lokale opgaver. En videre udvikling af KRIEGER klassen synes nærliggende, men vil sikkert kræve en tonnageforøgelse til omkring 500 tons.
- d. *Motortorpedobåde*. Den nuværende type er formentlig velegnet som grundlag for videreudvikling, men det er nok for tidligt at tage stilling

til, hvorvidt den i visse fremmede lande viste tendens til tonnageforøgelse bør følges.

- e. *Minestrygere*. AARØSUND klassen kan foreløbig betragtes som en egnet standardtype for større enheders vedkommende. Med hensyn til lægtvandsminestrygere forekommer den engelske 100 tons båd at være det bedste forbillede for erstatningsenheder.
- f. *Minelæggere*. Udviklingen af enheder til etablering af kontrollerede spærringer bør utvivlsomt bygge på erfaringerne fra LINDORMEN og LANGELAND. Hvorvidt der til sin tid bør tilstræbes en videreudvikling af BESKYTTEREN klassen eller den nødvendige kapacitet bør tilvejebringes i andre typer er et vigtigt spørgsmål.
- g. *Undervandsbåde*. Indtil nærmere erfaringer foreligger, kan der næppe vises noget bedre forbillede end DELFINEN klassen.
- h. *Bevogtningsfartøjer*. De nuværende kuttere er lidet egnede til varetagelse af de mangesidede og betydningsfulde lokalforsvarsopgaver. Et fartøj med den nuværende NÆS-klasse som forbillede skønnes væsentlig bedre til formålet.

Når de forskellige typekrav er fastlagt, kan projektering iværksættes, og den enkelte enheds omtrentlige bekostning kan beregnes. Er der endvidere truffet bestemmelse om det antal enheder, der ønskes opretholdt indenfor de forskellige typer, kan der skabes et overblik over de beløb, som fornyelsen af det planlagte materiel gennemsnitlig vil kræve pr. år, den såkaldte nybygningskonto.

Et eksempel på en sådan oversigt vises i hosstående skema. Der er heri regnet med en flåde af en lidt anden sammensætning indenfor de enkelte typer end

Skibstyper	Tonnage pr. enhed ca.	Omtr. pris pr. ton 1000 kr.	Omtr. pris pr. enhed mill. kr.	Leve- alder pr. enhed	Fornyel- sespris pr. år pr. enhed mill. kr.	Eks.vis antal enheder	Nybyg- nings- konto mill. kr.
ter (kystjagere) ..	1500	25	37,5	21	1,8	5	9,0
ter	800	20	16,0	21	0,8	4	3,2
ebåde	500	20	10,0	18	0,6	10	6,0
orpedobåde	120	70	8,4	15	0,6	16	9,6
inestrygere	380	25	9,5	18	0,6	12	7,2
andsminestrygere	100	30	3,0	15	0,2	12	2,4
ggere	800*)	15	12,0	30	0,4	6	2,4
andsbåde	600	25	15,0	15	1,0	6	6,0
ningsfartøjer ...	150	20	3,0	20	0,2	15	3,0
kibe	1200	20	24,0	30	0,8	2	1,6
cib	1500	25	37,5	21	1,8	1	1,8
tionsskibe	1200	20	24,0	21	1,2	2	2,4
ingsskibe	600*)	15	9,0	30	0,3	2	0,6
e og både							0,3

nemsnit.

Eksempelvis beregning af nybygningskonto.
(Tallene angiver skønnede værdier.)

55,5

den nuværende, men iøvrigt af nærlig samme størrelsesorden. Endvidere er der regnet med nye enheder udviklet på grundlag af nuværende typer, jfr. foran, og bekostningen for enhederne er angivet ved et skønnet beløb pr. standardtons. De angivne levealdre pr. type svarer til de i nytårsbetragtninger 1956 (TfS 127. årg. pag. 15) nævnte.

Oversigten viser, at der til nyanskaffelser af skibsmateriel behøves et beløb på ca. 55 mill. kr. pr. år, såfremt den skitserede flådes materiel skal holdes tilsvarende — et beløb, som ikke forekommer at være uoverkommeligt. (På indeværende års budget er det tilsvarende beløb kun ca. 10 mill. kr., men for nærværende må tilgangen gennem våbenhjælpen naturligvis tages i betragtning).

Tænkte man sig, at den nuværende flåde skulle have været betalt med nybygningspriser fordelt over

den forløbne ca. 10-årige opbygningsperiode, ville der have været behov for et langt større årligt beløb end den her beregnede nybygningskonto. På grund af billige køb og gaver har det på meget gunstige vilkår været muligt at opbygge flåden til et omfang, hvis opretholdelse fremover ikke kan siges at kræve urimelige fornyelsesudgifter.

Det turde være indlysende, at nybygningsvirksomheden såvel af hensyn til sund økonomi som af hensyn til rationel planlægning og beskæftigelse bør finde sted i et kontinuert — og ikke som det desværre ofte har været tilfældet i et svingende — tempo.

Virksomheden indenfor flåden har i 1956 stort set fulgt samme linie som i året forud — bl. a. med en ligeså omfattende og nyttig øvelsesvirksomhed — og skal derfor ikke kommenteres nærmere ved denne lejlighed.

Kystbefæstningen.

Også for kystbefæstningens vedkommende er virksomheden i det store og hele forløbet ad samme baner som i det foregående år.

Der har ikke været tale om nogen større til- eller afgang af materiel, men iøvrigt kunne der vedr. materielfornyelsesbehov fremføres betragtninger af samme art som nævnt under flåden, ligesom der foreligger problemer vedr. anlægsarbejder m. v.

Det vil dog ikke her være muligt at behandle detaljer desangående.

Institutioner og etableringer.

1956 bragte en lysning på flere områder i form af bevillinger til længe ønskede saneringer og nyanlæg, hvilket naturligvis må hilses med glæde.

For søminevæsenets vedkommende er arbejdet med genopbygningen af minesektionens anlæg på Kvintus og med sanering af forskellige værksteder på Nyholm endelig påbegyndt.

Arbejdet på de nye flådestationer og sanering af bygninger på marinestation Grønnedal er fortsat og skrider godt frem.

Ligeledes er bygningen af den nye eksercerskolelejr ved Auderød i gang.

Signalskolen og sonarskolen nærmede sig fuldførelsen ved årets slutning.

Af arbejder, der endnu står på ønskesedlen, men som forhåbentlig snart sættes i gang kan nævnes sanering og udbygning af søartilleriets værksteder, fuldførelse af artilleriskolerne samt bygning af havari-skolen.

Slutbemærkninger.

Efter at ovenstående var gået i trykken fremkom forsvarsminister Poul Hansen på den socialdemokratiske kongres med sin militærpolitiske redegørelse, der refereredes i dagspressen den 10. januar.

Heri skitserede forsvarsministeren mere udførligt end det hidtil har været gjort fra autoritativ side de hovedproblemer, som foreligger under den nuværende behandling af forsvarsspørgsmålet.

Der kan næppe herske tvivl om, at ministerens redegørelse er modtaget med interesse og tilfredshed indenfor værnene. Thi vel er der ikke antydnet nogen løsning af problemerne, men det er godt at få tilkendegivet, at de behandles positivt og realistisk.

Ministeren understregede bl. a. to vigtige ting, som særlig må holdes for øje. Den ene er nødvendigheden af et højt beredskab, hvilket for søværnets vedkommende vil sige så mange udrustede enheder som mu-

ligt. Den anden er det forøgede behov for fast personel. Betydningen heraf er tidligere fremhævet i tidskriftet. (Hvad det sidstnævnte problem angår virker det iøvrigt ejendommeligt, at dagspressen i denne forbindelse benytter udtrykket »hærens faste kerne«, thi når alt kommer til alt, er det jo især søværnet og flyvevåbnet, der har behov for en stor »hård kerne«).

I tilknytning til beredskabsspørgsmålet omtaltes overvågnings- og varslingsstjenesten med kyst- og luft-radarstationer m.v. som værende af stor vigtighed. Det må stå helt klart, at det lille udtryk »m.v.« omfatter et behov for patruljerende enheder såvel til søs som i luften, thi uden mulighed for at identificere, hvad der af instrumenter indiceres, har instrumenterne liden værdi.

Det blev også af ministeren antydnet, at der ikke er nogen udsigt til besparelser på forsvarsbudgettet. Denne opfattelse deles sikkert af et stort flertal under hensyn til den ustabile udenrigspolitiske situation, og der er mange, som erkender, at en forøgelse af budgettet bør finde sted; der er ihvertfald saglig motivering derfor. Dette skal imidlertid ikke berøres nærmere; det skal blot atter fremhæves, at det økonomiske grundlag må fastlægges således, at der kan planlægges på langt sigt.

Det forslag til en ny forsvarsordning, som ventes i nær fremtid, vil givetvis blive analyseret og drøftet i detaljer. Der vil herunder sikkert blive fremført forskelligeartede synspunkter, thi enhver løsning kan jo diskuteres. Det vigtigste er imidlertid, om den nye ordning til sin tid generelt vil kunne betegnes som en forbedring i forhold til det, der hidtil er bygget op.

LISTE OVER FLÅDEN

primo januar 1957.

bstype, antal enheder og navne	Søsat år	Stand. depl.	Armering	Fart
<i>er (5).</i>				
GER DANSKE, NIELS EBBESEN	1943	1440	2-127 mm K; 4-40 mm Mk; A/u-våben	20
ERN SNARE, ROLF KRAKE, DEMAR SEJR	1941	1050	3 × 2-102 mm Lvk; 4-40 mm Mk; A/u- våben	25
<i>er (4 + 1).</i>				
TIS	1940	950	1-102 mm K; 1-40 mm Mk; A/u-våben	16
TON, DIANA, FLORA (LONA)*	1954/55	800	2-76 mm Lvk; 2-40 mm Mk; A/u-våben	20
<i>ere (2).</i>				
TFELDT, WILLEMOES	1943	780	2-105 mm K; 3-40 mm Mk; TT; A/u-våben	35
<i>orpedobåde (21).</i>				
NTEN, GRIBBEN, HAVØRNEN, EN, JAGTFALKEN, RAAGEN, NEN, SKADEN, STORMFUGLEN, RNFALKEN, TRANEN, FALKEN, REN, LOMMEN, VIBEN	1941/43	100	1-40 mm Mk; 20 mm Mk; TT	36/38
VEFISKEN, HAJEN, KATTEN, LAXEN, MAKRELEN, RDFISKEN	1954/55	110	1-40 mm Mk; 20 mm Mk; TT	?
<i>ebåde (6).</i>				
LE, BUHL, HAMMER, HOLM, EGER, KRABBE	1946/48	329	3-40 mm Mk; A/u-våben	29
<i>rygere (30).</i>				
ESTEN, SØHUNDEN, SØLØVEN, IDDEREN	1938/42	280	2-40 mm Mk; A/u-våben	18
NÆS, BOGNÆS, DYRNÆS, NÆS, HELGENÆS, LYNÆS, GNÆS, TRELLÆS, VORNÆS	1940/43 1943	120 150	1-20 mm Mk 1-20 mm Mk	20 22
Ø, BAAGØ, ENØ, FÆNØ, RTO, LYØ, MANØ,	1941	70	1-20 mm Mk	11
RDYB, VEJDYB	1941	21	—	9

erventes at tilgå primo 1957.

Skibstype, antal enheder og navne	Søsat år	Stand. depl.	Armering	1
AARØSUND, ALSSUND, EGERN- SUND, GRØNSUND, GULDBORG- SUND, OMØSUND, ULVSUND, VILSUND	1954/55	375	20 mm Mk	
<i>Minelæggere (6).</i>				
BESKYTTEREN, VINDHUNDEN	1945	c.740	4 × 2-40 mm Mk; 20 mm Mk; MM	
LINDORMEN	1940	614	1-75 mm K; 3-40 mm Mk; MM	
LANGELAND	1950	310	2-40 mm Mk; 20 mm Mk; MM	
LAALAND, LOUGEN	1941	250	2-20 mm Mk; MM	
5 kabelbåde				
<i>Ubåde (3).</i>				
SPRINGEREN, STØREN, SÆLEN	1942/43	540	TT	
3 DELFINEN-kl. u. bygn., heraf 1 søsat	—	—	—	
<i>Skibe til særlige formål.</i>				
<i>Kongeskib.</i>				
DANNEBROG	1931	1130		
<i>Depotskibe (2).</i>				
ÆGIR	1937	2620	2-127 mm K; 6-40 mm Mk	
HJÆLPEREN	1945	c.740	2 × 2-40 mm Mk	
<i>Opmålingsskibe (2).</i>				
HEIMDAL	1935	705	1-75 mm K; 1-40 mm Mk	
FREJA	1938	320	20 mm Mk	
<i>Orlogskuttere (28).</i>				
SKARVEN, TEISTEN	1952	130	20 mm Mk	
MAAGEN	1930	90		
TERNEN	1936	82		
6 ALHOLM-kl.	1945	c. 70	20 mm Mk	
18 P-kl.	—	—		
<i>Transportfartøjer.</i>				
HOLLÆNDERDYBET, KONGEDYBET SLEIPNER samt diverse kuttere og motorbåde				

Søforsvarsproblemer i Norge.

Ved Frits Hammer Kjelsen.

Under titlen »Marinens Plass i Landets Forsvar« er en norsk afhandling af Kommandørkaptajn O. P. Araldsen fremkommet som en besvarelse af »Sjömilitære Samfund's« prisopgave og antaget i november 1955 af bedømmelseskomitéen med hædrende omtale.

Den giver i en kortfattet, klar opbygget form en udmærket oversigt over de norske militærpolitiske forhold med særlig henblik på søstrategien, ligesom vurderingen af den aktuelle politiske situation er af en sådan standard, at den fortjener opmærksomhed også her i landet.

Ganske vist adskiller de geografiske forhold i vort naboland mod nord sig i høj grad fra forholdene i Danmark, men til gengæld er vi så nær beslægtet med det norske folk, der ligesom vi har valgt fællesskabet indenfor NATO, at problemerne i Norge altid må være af stor betydning og interesse at stifte bekendtskab med for os. Det fremgår imidlertid klart af afhandlingen, at de specielle maritime problemer i Norge synes at være lige så vanskelige at forstå for den norske befolkning, som de maritime problemer i Danmark for den danske offentlighed. Dette er så meget mere ejendommeligt set på baggrund af, at Norges hovedernæringsvej ligger paa havet, og at ikke mindre end 83 % af nordmændene bor indenfor 20 km's afstand fra den norske kyst, men dette forståelsesproblem er et alment

forekommende forhold, og f. eks. har *U.S. Navy* jævnligt beklaget sig over, at det også er tilfældet i U.S.A.

I en historisk oversigt, som indleder pjecen, påpeges, at Norges primære fjende i tidligere tid stedse har været Sverige, og at dette land altid gik til angreb over den 1650 km lange, fælles landgrænse, hvorfor landkrig altid har været det dominerende træk i Norges krigshistorie.

Dette har været tilfældet i Norge lige fra den nordiske syvårskrigs tid og igennem alle de syv større krige, som fællesmonarkiet har været indblandet i med Sverige som modstander helt op til adskillelsen fra Danmark i 1814.

Under omtalen heraf er det kuriøst for en dansk læser at bemærke, at man i Norge benævner krigen mellem Danmark og Sverige i 1643—1645 for »Hannibalfeyden« og for de to sundkrige fra 1657—1660 for »Krabbefeydene«, hvilket igen viser, at medens man i Danmark dengang lagde megen vægt på det maritime, opkaldes krigene i Norge efter hærførerne, henholdsvis statholderen Hannibal Sehested, der havde kommandoen over den norske milits, og generalmajor Krabbe, der kæmpede i det søndenfjeldske Norge mod den svenske armé.

I tiden efter 1814, da den engelske flåde fortsat ubestridt beherskede havene, var den militære situation i Nordeuropa nogenlunde stabil, men med Bismarcks æra og Tysklands voksende magt trak urocenteret nordpå, og i Norge frygtede man i stigende grad at blive indblandet i en stormagtskrig mellem Tyskland og England med Nordsøen som maritim krigsskueplads. Alt dette er fremstillet i en interessant situationsbedømmelse af 15/12 1911 fra den norske admiralstab, der med stort klarsyn fremhævede, at faren

for krig i søstrategisk henseende ville blive særlig stor i og efter 1913 og derfor tilrådede, at Norge i tide skulle tage det parti, som landets strategiske placering krævede d.v.s. slutte sig til Storbritannien. Det er interessant, at man i Norge regnede med, at Sverige på dette tidspunkt ville tilslutte sig den tyske interessegruppe, og først henimod midten af første verdenskrig erkendtes det i Norge, at truslen fra svensk side definitivt var ophørt. At Norge dengang ikke blev indblandet i krigen skyldes efter forfatterens mening mere et træf af heldige omstændigheder end den daværende norske neutralitetspolitik.

I mellemkrigsårene stod det norske forsvar — i lighed med det danske — i lav kurs, og uanset Norges større søfartsinteresse blev der kun bevilget meget lidt til den norske marine på trods af, at mange advarende røster lod sig høre efter Hitlers magtovertagelse i 1933. Den kommanderende admiral fremhævede således gang på gang, at en ny stormagtskrig i Nordeuropa ikke kunne undgå at få de alvorligste konsekvenser for Norge og ville true landets fortsatte eksistens. Da krigen kom i 1940, var det norske forsvar så forsømt, at da man stod overfor at skulle handle og anvende sit militærapparat, var der ikke basis herfor. Forfatteren udtaler med rette: »at foreligger der ikke koordinerede politiske og militære retningslinier og forsvarsplaner for de tre forsvarsgrene, vel gennemarbejdet og indøvet, vil situationen blive så kompliceret, at oversigten tabes, og forsvaret bliver mer eller mindre tilfældigt, og det endelige resultat det vi lærte at kende i 1940.«

I sin behandling af Norges militærgeografi omtaler forfatteren tyskernes studier heraf op til 1940 og indgående undersøgelser, der omfattede forhold som rege-

ringsform, klima, befolkning, økonomi, samfærdselsmidler, geografi, isforhold og meget mere til brug i »Protektorat Norwegen«, og som nu har vist sig af værdi ved planlægelse af Norges eget forsvar.

I pjecen er det fortrinsvis samfærdselsmulighederne, der er belyst som værende den primære faktor i den strategi og taktik, som en forsvarer må anvende for at holde landet, og en angriber for at erobre det. Her fremhæves, hvor overordentlig vanskelig kommunikationen altid har været i et så udstrakt land som Norge, hvad enten man til lands vil bevæge sig ad landeveje eller pr. jernbane. Derfor er man i en krigstilstand henvist til ligesom i tidligere tid fortrinsvis at benytte kystfarten til søs langs den udstrakte norske kyst, som i sin helhed har en længde på ikke mindre end 20.000 km. Landkommunikationernes begrænsede kapacitet især om vinteren med de store afstande udgør det mest karakteristiske træk i norsk topografi, hvilket medfører, at søtransporten er den naturlige vej til koncentrationen af og til forflytninger af militære styrker fra et område af landet til et andet, både med hensyn til offensive og defensive operationer. De geografiske forhold i Norge byder ligeledes en angriber fordele på grund af, at de mange og dybe fjorde, ligesom de sparsomme kommunikationsmidler, isolerer befolkningsgrupperne fra hinanden. En søgående styrke understøttet af luftstyrker kan derfor angribe områder enkeltvis eller samtidig, uden at de mobile forsvarsstyrker på land kan koncentreres i de truede områder. Konklusionen heraf for forsvar af og angreb på Norge er derfor henholdsvis at: *Beherskelsen af de større havne og adgangen til disse er en absolut forudsætning for en militær sikring af landet*, samt at: *Invasion*

over havet understøttet af luftstyrker er den mest effektive og økonomiske måde at angribe Norge på, og derfor netop blev anvendt af tyskerne i 1940.

Denne konklusion ændres ikke, selvom atomvåbnets indflydelse på militærgeografien bringes ind i billedet, idet man generelt kan sige, at de områder, som giver gode muligheder for bevægelse og spredning samtidig giver bedre beskyttelse mod atomvåbnet end de områder, hvor samme mulighed er begrænset. Da den norske søfront er meget udstrakt og råder over talrige ankerpladser, havne og anløbssteder giver den nærmest ubegrænset mulighed for spredning og indsætning af angreb i modsætning til landmilitære opmarchlinier, som på grund af terrænet og dårlige kommunikationsmidler m.m. de fleste steder i Norge er betydelig mere sårbare. Et søværts angreb må derfor i dag som i 1940 alle forhold taget i betragtning anses for at være et angrebsalternativ af alvorligste karakter for Norge.

I afsnittet om Norges strategiske beliggenhed udtaler forfatteren, at man må gøre sig klart, at en strategisk position ikke altid er det samme som en geografisk position, thi medens den første skifter med stormagternes interesser, er den sidste uforanderlig. I tidligere tider var Norges strategiske stilling gunstig, men tiden omkring første og anden verdenskrig bragte Norge ind i et område, hvor de krigsførende stormagters interesser krydsede hinanden, og Europas tidligere såkaldte rolige hjørne mod nord kom i farezonen. Endnu i mellemkrigsårene troede man i Norge — som tilfældet også var i Danmark — blindt på neutralitetspolitiken i alle situationer, medens man i Tyskland tog lære af første verdenskrigs erfaringer, som man

tog op til indgående strategisk granskning. Den tyske admiral Wolfgang Wegener fremkom således med en velkendt strategisk vurdering og påviste i sin interessante analyse: »Die Seestrategie des Weltkrieges«, at Helgolandsbugten var en dårlig strategisk udgangsposition for den tyske »Hoch See Flotte« i en krig mod Storbritannien, og at en sådan langt bedre kunne sikres, dersom Danmark og Norge blev anvendt som udgangsposition for Tyskland i en søkrig, hvorunder Tyskland i så fald ville være lige så gunstigt stillet som England. Admiralen hævdede, at Tyskland burde have sikret sig dette i første verdenskrig, nu gjorde man det som bekendt i den anden.

En strategisk udgangsposition er nemlig lige så betydningsfuld som en effektiv flåde, og kun produktet af disse to faktorer gør, at en sømagt er i stand til at beholde, eventuelt erhverve sig herredømme på havet.

Kommandørkaptajn Araldsens konklusion på hans analyse af Norges strategiske beliggenhed går ud på, at *Norge repræsenterer en gunstig strategisk udgangsposition for en mellem- eller østeuropæisk magt, som agter at gøre vestmagterne rangen stridig om herredømmet på havet.*

Af kapitlet om Norges militærpolitik fremgår, at det var en gennemført neutral politik, som var rådende i Norge op til første verdenskrig og efterhånden udartede sig til, at alle spørgsmål om forsvar og militær nærmest blev betragtet som overflødige. Da 1940-katastrofen indtraf, og Norge blev krigsførende, brød alle illusioner om neutralitetens velsignelser sammen og afløstes af en mere realistisk indstilling, som igen medførte, at Norge tilsluttede sig Atlantpagten i 1949 på tværs af fortidens dogmer.

Forinden tilslutningen til NATO tog Norge imidlertid visse reservationer, som gik ud på, at man i fredstid ikke ville tillade nogen NATO-base indenfor landets grænser.

Dette forhold må opfattes som en reminiscens af den tidligere knæsatte neutralitetspolitik, men var sikkert også en følge af den meget betydningsfulde noteudveksling, som Sovjet gav anledning til i januar-februar 1949, og som afhandlingen indgående gør rede for. Her citeres både ordlyden af sovjetambassadørens note til den norske udenrigsminister af 29. januar 1949, hvorved Sovjet forsøgte at påvirke Norge til at holde sig udenfor Atlantpagten som værende i strid med F.N.-pagten, og den norske regerings svar herpå af 1. februar 1949, hvor Norge bestemt hævder aldrig at ville medvirke til en politik, som har aggressive formål, samt ikke at tillade fremmede magters stridskræfter at danne baser på norsk territorium i fredstid. Dette gav anledning til en længere erklæring fra Sovjet til Norge ved note af 5. februar 1949, som konkluderede i et tilbud om en ikke-angrebstraktat med Sovjet, hvilket blev høfligt, men bestemt afvist fra norsk side i et svar af 3. marts 1949. Disse fire noter er gengivet in extenso i afhandlingen.

Bortset fra Danmark der, hvad hovedlandet angår, har fulgt samme indstilling til baseproblemet som Norge, har ingen andre NATO-lande fulgt samme fremgangsmåde. Det har medført en betydelig svækkelse af det militære forsvars styrke indenfor det land, som går ind for denne politik, hvorfor forfatteren også med rette hævder, at det må være en nødvendig forudsætning, at det norske nationale forsvar som helhed opbygges således, at det er i stand til at møde et pludseligt angreb i krigens første fase, forinden hjælp kan

sættes ind udefra. Dette kræver imidlertid i realiteten en permanent beredskabsstyrke, idet man med den sidste storkrigs erfaringer for øje ikke kan gøre regning på en forudgående længere politisk spændingsperiode forinden et krigsudbrud.

Den aktuelle situation er da, at den spænding der foreligger imellem den østlige og den vestlige magtgruppe har bragt Norge i en meget prekær stilling. Sovjetblokkens hovedstyrke i kampen til søs om forbindelseslinierne på Atlanten, samt herredømmet i de europæiske kystfarvande er nemlig samlet henholdsvis i Østersøen og i det nordlige Ishav med prioritet det første sted. Ingen af disse områder er imidlertid tilfredsstillende som strategisk udgangsposition for en søkrig mod NATO-landene. Norges og Danmarks strategiske stilling er således, at den umuliggør en effektiv sø- og luftkrig fra østblokkens side ført mod vestmagterne, medmindre man behersker disse to lande.

I en konfliktsituation må man derfor regne med et overraskende angreb mod Danmark og Norge, og først når østblokken har sikret sig disse to lande, vil Sovjet råde over en lige så fordelagtig udgangsposition for sin sø- og luftkrig, som den allerede har for sin land- og luftkrig overfor Centraleuropa og Syd-europa, hvor den ovenikøbet er så gunstigt stillet eventuelt at kunne se bort fra overraskelsesmomentet i modsætning til, hvad tilfældet er mod nord.

Sovjet har været en afgjort modstander af det forsøg, der blev gjort for at skabe en skandinavisk forsvarsalliance ved udgangen af 1948, ligesom Sovjet stedse har tilstræbt, at de nordiske lande skulle føre en alliancefri politik både indbyrdes og i forholdet til Vesteuropa; jo mere isoleret hvert af de tre skandinaviske lande stod, jo bedre passede det Sovjets politik.

Da forsøget på at skabe dette skandinaviske militære samarbejde desværre mislykkedes, gled Sverige samtidig ud af skudlinien for sovjetpropagandaen og fremhævedes fra denne side som en nation, hvis neutralitetspolitik det var værd at følge i de andre nordiske lande, ligesom der fra Sovjets side blev givet udtryk for, at Norge og Danmark måtte tage følgerne af tilslutningen til NATO, hvilket Sovjet fralagde sig ethvert ansvar for.

Sovjets krigsmagt behandles indgående i piécen, og der gives en realistisk vurdering af landstridskræfterne, der med sine 175 divisioner i krigstid vil kunne øges til 500 divisioner.

Luftstridskræfterne anslås til 20.000 luftfartøjer, hvoraf særlig udviklingen af det strategiske luftvåben, hvis hovedopgave er bombning af fjendtligt territorium, samt luftbårne styrkers effektive uddannelse, fremhæves.

Flåden opgives til c. 20 moderne krydsere, c. 100 jagere og mindst 350 ubåde af forskellig type foruden motortorpedobåde og et meget stort antal specialfartøjer, hvoraf en del er indrettet til transport af amfibiestyrker med en tonnagekapacitet, der er stor nok til at føre 2 á 3 divisioner frem fra Murmanskområdet og 6—8 divisioner fra Østersøområdet. Sovjets flåde råder over sit eget maritime luftvåben på c. 3000 luftfartøjer af forskellige kategorier deriblandt recognosceringsmaskiner, taktisk flyvevåben og jagerluftfartøjer. Flådestyrkerne er fordelt i Ishavsområdet, Østersøen, Sortehavet og i det fjerne Østen med koncentration i Østersøen. Dette giver et klart billede af, at Sovjets sømagt udbygges rationelt til løsning af sin hovedopgave, som er at angribe og afskære forbindelseslinierne på verdenshavene mellem Europa og det

amerikanske kontinent, samt tilstræber at beherske Europas kystfarvande. Betydningsfuldt er det at bemærke, at Sovjets overfladeskibe ligefra de moderne krydsere af SVERDLOV-klassen og nedefter, samt minevåbnets store udvikling er beregnet på operationer i kystfarvande, medens f. e. hangarskibe ikke indgår i Sovjets flådestyrker. Det påpeges desuden, at overraskelsesmomentet indgår med høj prioritet i de sovjetiske offensivplaner for at sikre sig gode udgangspositioner, og dette fremgår bl. a. af håndhævelsen af den specielle 12 sømilegrænse for russiske kystfarvande, og den vægt Sovjet lægger på hemmeligholdelse af sine militære forberedelser.

I afsnittet om de forskellige angrebsalternativer for Norge konstateres, at et angreb over landgrænsen vanskeliggøres af landets militærgeografi. Sparsomme landkommunikationer ikke mindst i den nordlige del af landet, de store afstande og mange naturlige spærremuligheder gør en fremrykning på land kompliceret, risikabel og tidskrævende. Et angreb fra landsiden er derfor lidet sandsynlig, ikke mindst fordi dette vil medføre, at Sverige, som har sit forsvar i orden, derved tvinges over i Atlantpagten, hvilket er stik imod Sovjets interesser.

For et selvstændigt angreb med luftlandetropper gælder ligeledes, at disse tropper vil møde de samme vanskeligheder, når de er landet, hvorfor dette alternativ kun er sandsynlig i forbindelse med en kombineret sø- eller landoperation.

Et angreb fra søen frembyder derimod gode betingelser for en angriber. Alle landets vigtigste områder kan nemlig nås ad søvejen, ligesom en maritim opmarch kan foregå langt til søs, ubemærket og uden at krænke andre magters territorier og eventuelt ske før-

end et krigsudbrud og med betydelige styrker. Den omtalte norske basepolitik medfører også, at Norge kan komme til at stå alene, når et sådant angreb overraskende sættes ind, hvorfor forfatteren når til den konklusion, at et angreb ført frem over havet kombineret med luftlandetropper — altså netop det tyskerne udførte i 1940 — er det farligste angrebsalternativ for Norge, og, *at det norske maritime forsvar bør udbygges så kraftigt som mulig med et større antal let bevægelige enheder, der egner sig til at optræde i de norske kystfarvande og i Skagerak, samt operere i forbindelse med luftvåbnet.*

Afhandlingen slutter med en omtale af marinens plads i Norges forsvar, og opgaverne sammenfattes således:

1. Sikre Nord-Norge mod invasion.
2. Sikre Syd-Norge mod invasion.
3. Sikre kystfarten.
4. Mineudlægning.
5. Konvoyering af vigtige søtransporter.
6. Understøtte danske sømilitære styrker i det omfang, det er muligt.

Da den overvejende del af disse opgaver må løses udenfor eget kystfarvand, anbefales følgende skibstyper:

Eskorteskibe.

Kystubåde, evt. dværgubåde.

Motortorpedobåde.

Motorkanonbåde.

Mineskibe.

Minestrygere.

Specialskibe.

Et maritimt luftvåben til recognoscering og konvoyering foruden et taktisk luftvåben til angreb.

Det samlede norske forsvarsbudget har i 1954/55 ligget på 563 millioner norske kroner foruden 135 mill. til kystartilleri, luftartilleri og fællesinstitutioner og har dermed nået en sådan størrelse, at det næppe vil kunne forøges. Fordelingen heraf har hidtil været således, at hæren har fået c. 1/2, flyvevåbnet c. 1/3, medens flåden kun har fået c. 1/5, da resten er gået til fællesinstitutioner m.m. og til kystartilleri, som i Norge endnu ikke er henlagt under marinen.

Ved opbygningen af det nationale forsvar i Norge er hovedvægten af de tidligere anførte grunde lagt på hæren, medens marinen har fået sidste prioritet. Da NATO's nordkommando i Danmark-Norge imidlertid står overfor den alvorligste sø- og luftmæssige trusel i hele NATO-området, henstiller forfatteren kraftigt, at det norske forsvarsbudget tages op til en revision, og midlerne fordeles således, at de våben, henholdsvis marinen og luftvåbnet, der skal løse de alvorligste og sandsynligvis største opgaver indenfor det norske forsvar, får midler, der muliggør dette. Dette sættes antydningssvis til 2/7 af forsvarsbudgettet til hæren, 2/7 til marinen og 3/7 til flyvevåbnet, der forudsættes at dække både hærens og marinens behov.

Piécen slutter med at anbefale, at de retningslinier, som blev fastlagt for det norske forsvars opbygning i Atlantpagtens indledende fase, nu bliver taget op til revision for at rette på de skævheder, som efterhånden

har vist sig, men som tidligere var vanskelige at forudsige.

Kommandørkaptajn Araldsen har indenfor den norske marine gjort alsidig tjeneste både til søs og til lands i overordnede stabe og været norsk marineattaché i Washington i efterkrigsårene, hvor han personlig bidrog meget til det gode samarbejde, som de skandinaviske marineattaché'er har haft indbyrdes til gavn for tjenesten. Kommandørkaptajnens velunderbyggede og interessante afhandling om marinens plads i det norske forsvar har i sin helhed været offentliggjort i norsk »Tidskrift for Sjövesen« nr. 5, 1956, der har udsendt afhandlingen som pièce i særtryk, foruden at den har været omtalt i en række norske aviser, ligesom den tidligere chef for den svenske marine, viceadmiral Strömbäck har anmeldt afhandlingen i det svenske »Tidskrift i Sjöväsendet« november hefte 1956.

Det kan anbefales enhver, der interesserer sig for skandinavisk militær-politik og strategi at gøre sig bekendt med kommandørkaptajn Araldsens meget læseværdige arbejde.

Søe-Lieutenant-Selskabets prisspørgsmål for 1957.

1. Der ønskes et forslag til navigations- og manøvre-sagers behandling i søværnet med følgende formål:
 1. at give sagerne en så ensartet og sagkyndig behandling som muligt, samt
 2. at sikre, at de ved sagernes behandling vundne erfaringer i fornødent omfang bekendtgøres for søværnets personel.
2. Giv en vurdering af uddannelsen til søofficer af linien, således som denne har fundet sted under den gældende forsvarslov, og angiv veje til afhjælpning af de alvorligste mangler.
3. Giv en oversigt over traditioner, skikke og regler vedrørende tjenesten om bord og i land som — uden nødvendigvis at være direkte nedfældet i gældende tjenestebestemmelser — har hævd i søværnet, og som derfor bør nedskrives samlet bl. a. med henblik på den subalterne officers forståelse og tilegnelse af begrebet »god orlogsskik«. (Gentagelse af prisspørgsmål nr. 1 1956).
4. En studie efter frit valg over et emne, der kan have betydning eller interesse for søværnet.

Ved besvarelsen af eet eller flere af disse spørgsmål bør der lægges vægt på at gøre denne så kortfattet

som muligt, bl. a. fordi en sådan kortfattet besvarelse vil have mulighed for en langt større udbredelse blandt selskabets medlemmer.

Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at man tilstræber at give besvarelsen et omfang, der skaber mulighed for optagelse som artikel i Tidsskrift for Søværnen, eventuelt hvis indholdet gør offentliggørelse uhensigtsmæssig, i form af et særtryk, der kun tilstilles medlemmerne. En besvarelse bør derfor om muligt holdes inden for rammerne af 20—50 sider i tidsskriftet.

Bestyrelsen undlader ikke at henlede især selskabets yngre medlemmers opmærksomhed på de muligheder, der ved besvarelser af prisspørgsmål gives søværnets officerer for at fremkomme med tanker og meninger, som det måtte være dem magtpåliggende at få drøftet og nøjere belyst.

København, januar 1957.

S. Laub.
formand.

Note til en

»Kort kommentar til disciplin og gruppefølelse«.

Af kaptajnløjtnant Eggert Petersen.

I Septemhernummeret (1956) af dette tidsskrift har kommandørkaptajn H. Rømeling følt sig foranlediget til »som ganske almindelig søofficer« at knytte en kommentar til mine artikler om »Disciplin og gruppefølelse«.

Uagtet kommandørkaptajnen flere gange understreger, at hans indlæg må betragtes som et stoppeskud for den igangværende diskussion, føler også jeg dog trang til at komme med en enkelt afsluttende bemærkning, — ikke mindst fordi kommandørkaptajnens »stoppeskud« synes at hvile på et forkert grundlag.

Kommandørkaptajnen citerer følgende fra min artikel: »Det er altså ikke lederens personlighed, men noget i sig selv hvilende, der får gruppen til at gå frem imod kugleregnen ...«

I Juninummeret (1956) af tidsskriftet står på side 248, ottende linje fra oven: »Det er altså ikke lederens personlighed, som noget i sig selv hvilende ...«

Ved at sammenholde de to gengivelser vil man se, at meningen totalt ændres ved at læse »men« i stedet for »som«. Sætningen, og det den udsiger, giver i kommandørkaptajnens gengivelse udtryk for en pantheistisk livsopfattelse, hvor det tværtimod var meningen, at den skulle give udtryk for det, der var det væsentlige i mine artikler, nemlig en relativ livsopfattelse.

Når kommandørkaptajnen derfor er bange for, at man »skal komme så højt op i de tynde luftlag, at det kniber med at få vejret« — så kan jeg kun dele kommandørkaptajnens ængstelse, ikke mindst fordi de psykologiske og pædagogiske emner er så udpræget abstrakte emner.

Men det må dog anføres, at emnerne ikke bliver mindre abstrakte og uforståelige af meningsforstyrrende fejllæsninger.

Glimt fra Søværnet.

Ved kaptajnløjtnant P. E. Mosbech.

Chefen for Søværnets parol.

Den 7. januar 1957 holdt chefen for søværnet nytårsparol på Holmen for søværnets personel.

Ved denne lejlighed udtalte viceadmiralen:

»Nytårsdag overbragte jeg Deres Majestæter Kongen og Dronningen søværnets hilsner og bedste ønsker for det nye år. Kongen takkede og udtalte sin anerkendelse af søværnets arbejde i det forløbe år og bad mig overbringe Hans Majestæts ønsker om et godt nytår til alt søværnets personel.

Det forløbne år har inden for søværnet været præget af fortsat opbygning og intensiv uddannelse inden for de mange forskellige områder, der er nødvendige for at vedligeholde og forøge søværnets effektivitet i forbindelse med opretholdelsen af det til enhver tid krævede beredskab.

Søværnets økonomiske kår har militært set ikke været tilfredsstillende efter nedskæringen i 1954, men der har fra alle sider været arbejdet godt og ihærdigt på at få det bedst mulige ud af de midler, der har været tildelt os.

Som alle ved, blev der i foråret 1955 nedsat et forsvarsudvalg, og dette udvalgs arbejde førte til et direktiv til forsvarschefen og værnscheferne om at udarbejde forslag til en ny forsvarsordning inden for visse økonomiske rammer.

Værnernes forslag foreligger nu, og der opnåedes værnene imellem enighed om midlernes fordeling. Disse forslag tillige med forsvarsstyrelsens bemærkninger vil nu blive tilsendt udvalget, der så sammen med ministeriet vil behandle det indkomne materiale, hvorefter det i lovforslag vil blive forelagt rigsdagen.

Begivenhederne i det forløbne års sidste del i Ungarn rystede os alle dybt, men det viste os, hvor vanskeligt — ja, næsten umuligt det er at tvinge et folks frihedstrang.

Forholdene i det mellemste Østen omkring Suez problemet medførte i nogen tid øget beredskab for det danske forsvar.

Vender vi os til året, der ligger foran os, så vil det indadtil næppe komme til at afvige meget fra det foregående; udrustningerne, både for skoleuddannelse og videregående taktisk uddannelse, vil finde sted i henhold til de allerede eksisterende og lagte planer, ligeså ved kystbefæstningen.

De tekniske institutioner vil have rigeligt arbejde, og den fastsatte sanering af søartilleriet og søminevæsenet vil forhåbentlig blive påbegyndt.

Det er stadig vort ønske, at orlogsværftet måtte få flere nybygningsopgaver, men herom kan på nuværende tidspunkt intet siges.

Det største og alvorligste problem på lidt længere sigt er afgangen af mange af vore skibe p.g.a. alder i løbet af årene 1958—1963. Der er selvsagt for længst gjort opmærksom herpå, og vedtagelsen af de nye forsvarslove skulle forhåbentlig afgørende rette på dette problem.

Uden våbenhjælpen fra De forenede Stater ville en opbygning af vor flåde have været umulig, og også i den kommende tid vil en fortsættelse heraf være nødvendig.

Tilkomsten af en vesttysk flåde i Østersøen vil under de nuværende forhold selvsagt være en støtte — og en meget betydelig støtte — for vestlige operationer i Østersøen. Men det kan ikke stærkt nok fremhæves, at dette på ingen måde må medføre en svækkelse af det danske søforsvar.

Verdenshistorien bevæger sig hurtigt i disse tider; ingen kender forholdene om blot 10 eller 20 år.

Baserne i Korsør og Frederikshavn vil komme et godt stykke videre i det nye år, ligesom nybygningerne i Grønnedal, hvor en del af den nye kaserne blev taget i brug nu i efteråret. Auderød-lejren får vi først glæde af i 1958.

Til efteråret vil der som sædvanlig blive afholdt en større NATO-øvelse. Vi er efterhånden kommet godt ind i samarbejdet

med de andre NATO-landes flåder, og det er mig en glæde hver gang at erfare, at vi hævder os på en udmærket måde.

For det arbejde, der er udført i det forløbne år, udtaler jeg min uforbeholdne anerkendelse. Langt den største del af søværnets personel udfører deres tjeneste med flid og energi, nogle endog fremragende dygtigt. For kun en meget ringe del lader viljen noget tilbage at ønske; men jeg vil lægge disse få på sinde at tage fat og tage sig sammen.

Jeg vil overfor Dem alle understrege det ansvar, De har over for deres yngre underordnede befalingsmænd og ikke mindst for de menige, matherne og de værnepligtige.

De har ansvaret for dem både med hensyn til moral, disciplin og uddannelse, og dette ansvar holder ikke op sammen med arbejdstiden. En befalingsmands eksempel er af afgørende betydning både tjenstligt og menneskeligt.

Jeg ved godt, det er gamle kendte begreber, jeg her fremdrager, og jeg har sagt det før. Men for tjenestens gode gang og for de værnepligtiges udbytte af deres værnepligtstid er det et såre vigtigt punkt.

Et særligt, lidt nyere, område inden for søværnets virke er det maritime hjemmевærn; dets medlemmer er besjælet af stor interesse og iver efter at gøre en indsats, og de har ikke altid helt lette kår at arbejde under. Når orlogsskibene kommer i havn, og der er lejlighed til det, lægger jeg vægt på, at man søger kontakt med vort hjemmевærn.

Det nye år vil fortsat kræve arbejde og årvågenhed af os alle, forholdene ude i verden er stadig ustabile, og vi skal som altid være forberedte på den vanskeligste og farligste situation.

Til slut vil jeg gerne ønske Dem alle et godt nytår, både for Deres tjeneste og for Deres hjem.»

Svømme- og dykketræning på Holmen.

Søværnets dykkerskole har af flådestationen fået tilladelse til dagligt i tidsrummet fra kl. 0815—1000 at foretage svømme- og dykketræning i området fra u-bådsbroen til Elefanten, idet en sådan træning er nødvendig for de i udlandet til frømandsinstruktør uddannede befalingsmænd.

Udover egentlig vedligeholdelse af de lærte færdigheder, som under træningen udnyttes til udførelse af talrige små-

arbejder, såsom eftersyn af skibbunde og skruer, rensning af søventiler samt eftersøgning og opsamling af diverse interessante genstande, er det tillige formålet at prøve såvel personellet som materiellet i vinterhalvåret for derigennem at indvinde erfaringer med hensyn til frømands anvendelighed året rundt, idet det kolde vand forøger kravene til dette i forvejen til helbred og psyke uhyre krævende speciale.

Træningen finder for hver enkelts vedkommende sted alle hverdage, fordi blot en kort afbrydelse nedsætter modstandsdygtigheden overfor kulden ganske væsentligt, og man ville endvidere ved afbrydelser unddrage sig en del erfaring, idet en ikke konstant trænet person af kulden vil blive tvunget op, og således ikke nå ydergrænsen, hvorimod en person der er vænnet til underafkøling mere pludseligt vil få et »black out« og glide over i bevidstløshed uden kuldegysninger.

Dykningerne, der foretages i et ret trafikeret område for at skærpe svømmerne opmærksomhed, er i det forgangne år forløbet tilfredsstillende, idet man dog blot har savnet og stadig savner muligheden for at få et varmt bad ovenpå det kolde gys.

Hjemvendt fra kursus i udlandet.

I slutningen af 1956 vendte en hel del officerer hjem efter at have afsluttet kurser i udlandet.

Fra Amerika returnerede søløjtnant Broberg efter at have gennemgået et kort supplerende kursus i kampsinformation, og fra England kom kaptajnløjtnant Gøbel efter et kursus i A/U-våben samt kaptajnløjtnant Søderlund, kaptajnløjtnant Rodholm, søløjtnant Ernstsen og søløjtnant Arboe, de fire sidstnævnte alle efter et »Long Gunnery Course«.

Inspektion af byggeriet i Grønland.

Den 4. december 1956 afrejste en kommission bestående af chefen for søværnets bygningsdistrikt, arkitekt Svend Aage Petersen, ingeniør Ullitz fra Saxild-udvalget samt orlogskaptajn Sander Larsen, søværnsstaben med fly til Grønland for at inspicere byggeriet i Grønnedal og for på stedet nærmere at planlægge næste års byggeprogrammer. Kommissionen vendte tilbage til København ved juletid.

Korvetterne fra Italien.

Den 14. november 1956 ankom korvetten DIANA til Holmen, og den blev senere fulgt af TRITON, der arriverede omkring nytår, hvorefter vi nu, FLORA medregnet, har tre af denne type herhjemme. BELLONA, der i Italien skulle være overdraget de danske myndigheder den 17. december, er imidlertid blevet forsinket, således at der endnu går et stykke tid før den viser sig i danske farvande.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajnerne H. M. Petersen, B. Hervad-Jørgensen
og W. W. Christensen.

Chile.

Jagerbygning.

I Sverige er 2 jagere af HALLAND-klassen under bygning til
Chiles flåde. De er blevet døbt

13 DE JULIO og 20 DE JULIO.

Dimensionerne m.m. er således:

Displacement 2.730 tons

fart 35 knob

besætning 248 mand

armering 4 × 120 mm automatisk Bofors i dobbelttårn.
2 × 57 mm i dobbelt tårn
6 × 40 mm i enkeltaffutager.

Revue Maritime 125/1956) H.M.P.

England.

Atomsamarbejde.

Den 14. juni har England undertegnet en overenskomst med
USA vedrørende udveksling af oplysninger om militære atom-
reaktorer. Der vil således være en mulighed for, at England
modtager tekniske oplysninger om ubåden NAUTILUS.

(La Revue Maritime august 1956) B.H.-J.

Overdragelse af skib til New Zealand.

Krydseren ROYALIST blev i juli måned overdraget til den
New Zealandske regering. Krydseren skal tjene som flagskib for
den New Zealandske flåde.

(The United Services and Home Defense Review, aug. 1956.) H.J.

Ny fregat.

H.M.S. WHITBY af klassen af samme navn (*Quality*) blev i juli overdraget til den engelske marine.

(Marineblad 6/1956) *H.M.P.*

Forskellige materieforsøg.

Det i T.f.S. 1956 pag. 346 omtalte togt for Royal Navy's forsøgskrydser H.M.S. CUMBERLAND afsluttedes sent på sommeren. Forsøgene har for det meste fundet sted i Middelhavet, men de afsluttende prøver har været forlagt til Atlanterhavet, og herunder særlig de nordlige farvande for at få lejlighed til at prøve det nye materiel i hårdt vejr.

Foruden de tidligere nævnte forsøgsområder, som næsten alle har givet gode resultater, har man videreført forsøgene med de nye fartøjstyper bygget af fiberglas. Man er herunder nået frem til tre typer, der synes at skulle blive de foretrukne i fremtiden, nemlig en såkaldt »tre-i-éen« hvalbåd, en 25 fods motorbåd og en 16-fods hurtiggående motorbåd. Hvalbåden er forsynet med en luftkølet dieselmotor, der nemt kan udtages, hvorefter båden kan forsynes enten med en decideret redningsbådsrig beregnet på sejlads på åbent hav, eller en nykonstrueret rig beregnet på tur eller kapsejlads. 25-fods motorbåden har under forsøgene været indrettet til at kunne medføre 23 passagerer. 16-fods motorbåden er forsynet med en 50 BHK. super-charged dieselmotor, der giver båden en fart på ca. 15 knob. Den kan tage 3 passagerer og er betydeligt mere sødygtig end de nuværende typer, der anvendes til hurtig transport mellem skibene.

Forsøgene med fiberglasbådene er et led i en stor forsøgsrække, som tilsigter en nedsættelse af vedligeholdelsesarbejdet ombord, herunder i særdeleshed rengøringsarbejdet, og en opnåelse af vægtbesparelser, og hvori fiberglas, rustfrit stål og aluminium spiller en stor rolle.

Forsøgene med det nye artilleri (76 og 150 mm. AL) synes at have været overmåde vellykkede, og i forbindelse hermed skal det nævnes, at den i december 1955 lovede udvidelse af samarbejdet mellem civile og militære teknikere her er blevet ført ud i praksis, idet et antal civile teknikere fra Vickers-Armstrongs har været med under en del af togtet, for direkte at kunne høste erfaringer for hvad der kræves ombord af de nye 150 mm. kanoner.

Endelig har forsøg med den sidste nye udformning af et gyro magnetisk kompas medført, at man har fået et betydeligt større indblik i skibes magnetiske struktur, end hvad der tidligere har været tilfældet.

CUMBERLAND gik til Devenport Dockyard den 1. oktober for i løbet af vinteren at få installeret nyt materiel, klar til 1957's forsøgstogt.

(News Release 21-9-1956) HJ.

Israel.

2 jagere fra England.

Jagerne EILAT (ex HMS ZEALOUS) og YAFFA (ex HMS ZODIAC), der blev købt i England i 1955, er ankommet til Haifa i juni måned i år efter ombygning og modernisering.

(Revue Maritime 125/1956) H.M.P.

Sverige.

Søsætning af nye jagere.

I maj måned blev jagerne ØSTERGÖTLAND og SÖDERMANLAND søsat i Göteborg. Jagerne tilhører en serie på 4 jagere, som er fastsat på nybygningsprogrammet for perioden 1952/58, og som skal erstatte jagere af by-klassen og krydseren GOTLAND. Jageren GÄSTRIKLAND blev søsat i juni 1955 og jageren HÄLSINGLAND er under bygning i Malmö.

Data for jagere er som følger:

Displacement: 2050 t.

Dimensioner: 112 × 11 × ? m.

Fart: 35 knob

Armering: 2 stk. dobb. 120 mm A/L

7 stk. 40 mm A/L

6 stk. 53 cm. t-rør

A/S-våben

Besætning: 250 mand.

Jagerne vil blive forsynet med installationer, der skal sikre mod virkningerne efter atomangreb. Deres mast er konstrueret til at kunne sænkes ned i skibet, og en ny brokonstruktion skal yde større beskyttelse for jagernes stab.

(La Revue Maritime august 1956) B.H-J.

Bog anmeldelser.

Pierre Barjot: »Atomalderens Flotte«.

Marinlitteraturföreningen nr. 50. Stockholm 1956. (Oversat fra fransk af M. Hammar). 202 p. ill.

Viceadmiral d'Escadre Pierre Barjot overtog i august måned 1954 kommandoen over den udrustede franske flåde med hovedkvarter i Toulon, og i november 1956 udnævntes han til stedfortrædende øverstkommanderende for de engelsk-franske amfibiestyrker, der foretog invasion i Ægypten. Han er således nået helt til tops inden for den flåde, han har viet sit liv, og han taler med vægt, der kun er de færreste forundt.

Som den nye vesttyske flådes chef, viceadmiral Ruge, tidligere (»Seemacht und Sicherheit«, se T.f.S. 1955 pag. 551-52) overfor sine landsmænd har præciseret sømagts betydning helt ind i atomkrigens inferno, således søger Barjot nu at forklare fransk-mændene det samme.

De to bøger supplerer hinanden på en fremragende måde. Som Østersøen var tyngdepunktet i Ruges betragtninger, er Middelhavet det i Barjots. Begge have er randhave, der fører dybt ind i flanken af Sovjetunionens magtsfære, og begge er transportveje af stor betydning, Middelhavet endog en verdensøkonomisk livsnerve.

Men selv om Danmarks historie altid nøje har været betinget af magtbalancen i Østersøen, og selv om Barjot altså mest beskæftiger sig med Middelhavet, er hans bog af den største interesse for os.

Den er overordentlig kvikt skrevet og let læst. Med en udmærket ballast af søkrigshistorisk og strategisk viden forklarer han, hvad sømagt er, hvad det betyder, og hvorfor dens betydning vil bestå usvækket i lang tid fremover. I sin omtale og analyse af visse af den 2. verdenskrigs søstrategiske afgørelser har han forstået at uddrage og påvise de store fejl, der blev begået af aksemagterne.

Bogen er inddelt i 4 dele. I 1. del gives en analyse af søtransportens enorme betydning for den frie verden, samt den trusel, som den stærke vækst af Sovjetunionens flåde udgør mod handelsskibsfarten.

2. del beskæftiger sig hovedsagelig med problemet om den rette strategiske doktrin, strategiske erfaringer fra Middelhavet, fejltagelser, der er blevet begået ved at tænke i kontinentale baner samt luftvåbnets og ubådens indflydelse på søkrigen.

3. del er en analyse af den franske flådes opgave i fremtiden, den moralske faktors betydning samt fremtidens amfibiekrigsførelse.

Endelig kaster forfatteren i 4. del et blik ind i fremtiden og giver en måske dristig, men en absolut interessant prognose for morgendagens flåder.

Overalt, hvor lejlighed gives, anvender Barjot historiske eksempler til at underbygge sine påstande og forklare sin problemstilling. Dette og den ildhu, hvormed han forfægter sine synspunkter, gør det til en bog, man dårligt kan lægge fra sig, før man har nået sidste punktum. Det er en bog, som enhver søofficer bør læse. I denne forbindelse må man være den svenske udgiver taknemmelig for den opgave, den har sat sig, at udgive bogen på svensk, og ikke mindre fortjener oversætteren en tak for den sjældent fine sømilitære oversættelse, hvor de sædvanlige ærgerlige oversættelsesfejl, der ofte mispryder sådanne bøger i fagmandens øjne, helt er undgået. Med denne svenske indsats skulle bogen nu være sikret en stor læsekreds også her i landet.

H.M.P.

Felix Steiner: »Von Clausewitz bis Bulganin«.

Deutscher Herimat-Verlag Bielefeldt (288 pag. — ill.).

Den tidligere general i *Waffen-SS* og chef for *SS-division »Wiking«*, hr. Steiner, har med denne bog forsøgt at behandle forskellige hovedproblemer i militærfilosofien. Forfatteren beklager selv, at behandlingsmåden har fået et skitsemæssigt præg, men det er dog lykkedes ham at give en ganske god oversigt over disse emner, set fra en tysk officers måske lidt snævre

synsvinkel. Tankegangen er kontinental, uden synderlig forståelse for sømagtens betydning. Mest interessant er kapitlerne: *Die dritte Dimension als operatives Entscheidungselement og Moderne Heere*. En detalje: Når forfatteren skriver: »Die Freiwilligen (i *Waffen SS*) aus Holland, Dänemark, Norwegen und Belgien suchten ... nach einer neuen und grösseren Ordnung, von der sie eine stärkere, europäische Eigenwirksamkeit erhofften. Sie blieben zu jeder Stunde holländische, dänische, norwegische und belgische Patrioten ...«, viser han tydeligt en temmelig ensidig indstilling, og selv om der i dag er svundet 14 år siden *Frikorps Danmark* på orlov marcherede gennem Københavns gader, mindes dets medlemmer dog næppe nogen steder her i landet som »patrioter«.

Bogen er iøvrigt skrevet i en tør, næsten steril, saglig stil, der gør, at interesserede ikke løber den altfor hurtigt igennem.

H.M.P.

Kemp, P. K.: »H.M. Destroyers«.

(Herbert Jenkins, London 1956, 237 p. ill.)

Den foreliggende bog beskriver udviklingen fra 1870'ernes torpedobåde til nutidens *fleet-destroyers*. Udviklingen går fra skibe, hvis formål udelukkende var angreb med torpedoer via fartøjer, der blev bygget for at tilintetgøre torpedobådene. Udviklingen videreføres af skibe, der deltog i søslagene som en integrerende del af hovedflåderne, til sidste krigs destroyere, der var i stand til at deltage i løsningen af en hvilken som helst opgave i søkrig.

Denne udvikling anskueliggøres med beretninger om søslag i begge verdenskrige, hvori torpedobåde og destroyere har spillet en væsentlig rolle: Jyllandsslaget, Doverpatruljen, kampen om Atlanterhavet, operationerne ved Norge i 1940, evakueringen af Kreta, slaget ved Kap Matapan og mange andre.

I bogens sidste kapitel: *To-day and To-morrow* gør forfatteren status. Lt. Cdr. Kemp påpeger, at der i slutningen af sidste verdenskrig skete en udskillelse af destroyere og opgaver til

Anti-air, Aircraft-direction og *Anti-submarine*, en udvikling, som var affødt af tekniske fremskridt for destroyers oprindelige våben.

Et skib, der har våben til løsning af alle disse tre opgaver, må nødvendigvis blive et skib på størrelse med krydsere.

Et sådant skibs taktiske rolle præciserede Churchill under krigen således: »By steadily increasing the size and cost of destroyers, we transfer them gradually from the class of the hunters to that of the hunted.«

Forfatteren spør derfor, at destroyeren i sin nuværende skikkelse vil forsvinde fra flåderne og blive afløst af forskellige fregattyper og måske tillige af ovennævnte krydsertype.

Bogen er velskrevet og meget instruktiv, hvadenten man interesserer sig for de omhandlede skibstyper, deres taktik eller deres historie.

Den er forsynet med et stikordsregister, hvorfor dens righoldighed på skibs- og personnavne gør den anvendelig som håndbog.

Ved læsningen føles det imidlertid som en mangel, at bogen totalt mangler planer til illustration af de beskrevne søslag.

I forordet skriver Viscount Cunningham of Hyndhope: »Jeg er sikker på, at denne bog vil vise sig at være af stor interesse, særlig for alle tidligere destroyerofficerer, men også for dem, hvis ambitioner fører dem til håbet om den fineste udkommando, som tjenesten kan tilbyde en ung officer.«

Som dansker bemærker man i forbifarten, at destroyeren EXMOOR (fregatten VALDEMAR SEJR) er nævnt i beskrivelsen af konvoj H.G. 76.

P.W.T.

Marinens Bibliotek.

Erhvervelser i december 1956.

- Jane's Fighting Ships 1956—57. ill. index. 446 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Vinterberg, Hermann & C. A. Bodelsen: Dansk-engelsk ordbog, 10. hft. (sluttet) samt bd. 2. Kbh. 1956. 8°. H.
- Haines, C. Grove (Edit.): The Threat of Soviet Imperialism. index. 402 s. Baltimore 1954. 8°. H.
- Shepley, James R. & Clay Blair, jr.: The Hydrogen Bomb. The Men. The Menace. The Mechanism. index. 244 s. N.Y. 1954. 8°. H.
- Reshetar, John S.: Problems of Analyzing and Predicting Soviet Behavior. (Doubleday Short Studies in Political Science) 70 s. N.Y. 1955. 8°. H.
- Hansen, Aage: Udtalen i moderne dansk. Udg. af Det danske Sprog- og Litteraturselskab. 166 s. Kbh. 1956. 8°. H.
- Bistrup, Aage: Kala. Roman fra Grønland. ill. 192 s. Kbh. 1956. 8°. H.
- Documents on British Foreign Policy 1919—1939. 1. Series, Vol. VI: 1919. Ed. by E. L. Woodward and Rohan Butler. 1074 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Donnison, F. S. V.: British Military Administration in the Far East 1943—46. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. United Kingdom Military Series. Ed. by J. R. M. Butler. kort. index. 484 s. Lond. 1956. 8°. H. (3 eksemplarer).
- Dillon, William Henry: A Narrative of my Professional Adventures 1790—1839. Ed. by M. A. Lewis. Vol. II: 1802—1839. ill. kort. index. 516 s. NAVY RECORDS SOCIETY, Vol. 97. Lond. 1956. 8°. H.
- Personnel Man 1 & Chief. NAVY TRAINING COURSES. Navpers 10258-B. ill. index. 372 s. Wash. 1956. 8°. H.
- Lithographer 3 & 2. NAVY TRAINING COURSES. Navpers. 10453. ill. index. 608 s. Wash. 1956. 8°. H.
- Boilerman 3 & 2. NAVY TRAINING COURSES. Navpers 10535-C. ill. index. 442 s. Wash. 1946. 8°. H.
- (Basic) Electricity. NAVY TRAINING COURSES. Navpers 10086. ill. index. app. 684 s. Wash. 1956. 8°. H.

- Herrick, John*: Subsurface Warfare. The History of Division 6, National Defense Research Committee. Issued for the Office of Scientific Research and Development by The Research and Development Board. Prepared under the Direction of John T. Tate. 1. Jan. 1951. Duplikeret. index. 144 s. Wash. 1951. 4°. H.
- Pamphlet of Signal Letters of *Egyptian* Steamers and Sailing Vessels, etc. 1931 + Suppl. 1, 1932. ill. (flag) Cairo 1931/32. 8°. H.
- Liste Officielle des Navires de Mer et des Bâtiments de Pêche Belges avec leurs Lettres Signalétiques. Jan. 1940, 96 s. Ministère des Communications. Adm. de la Marine. 1940. 8°. H.
- List of Latvian Merchant Vessels up to Jan. 1st, 1940. ill. 44 s. Riga 1940. 8°. H.
- Lista dos Navios da Marinha Portuguesa 1942 & 1943. ill. 394 s. + 470 s. Lisboa 1942/43. 8°. H.
- Lista delle Navi Italiane con i Segnali distintivi loro assegnati. Situazione al 1° gennaio 1940. 328 s. Roma 1940. 8°. H.
- Jegstrup, J.*: Lærebog i Dykning. Udarb. til brug på søværnets dykkerskole. ill. 210 s. Kbh. 1950. 8°. H.
- Treue, Wilhelm*: Invasion 1066 bis 1944. Beiheft 1 der Wehrwissenschaftlichen Rundschau, Dezember 1955. kort. 64 s. Darmstadt 1955. 8°. H.
- U.S.A. i tekst og tal. Udg. af De forenede Staters informations-tjeneste. ill. 104 s. Kbh. 1956. 8°. H.
-

Orlogsflåderne ved årsskiftet 1956/57.

Status og fremtidsudsigter.

Af orlogskaptajn H. M. Petersen, orlogskaptajn W. W. Christensen
og kaptajnløjtnant Hother Jensen.

INDLEDNING

Den udviklingslinie inden for stormagtsflåderne, der sidste år på denne plads blev skitseret, har i løbet af 1956 manifesteret sig endnu kraftigere. Den teknologiske revolution, som faktisk udspilles for vore øjne, og hvis fremskridt kan følges måned for måned, kan meget vel sammenlignes med den ganske vist mere evolutionære udvikling, der fandt sted i hundredåret 1815—1915, og som dengang, vil overgang til ny fremdrivningskraft, nye og mere ødelæggende våben og en udvidelse af begreberne tid og rum få både strategiske og taktiske følger for søkrigen.

Vi tillader os her at kaste blikket bagud for at præcisere, at selv om vi i dag er ved at dåne af begejstring over egen magtfuldkommenhed, bør man ikke glemme, at det, der sker, ingenlunde er noget enestående, og at f. eks. indførelsen af damp som fremdrivningsmiddel i begyndelsen af det 19. århundrede vel ingenlunde var af mindre betydning end overgangen til atomdrivkraft i midten af det 20. århundrede.

Mange har sikkert ventet, at den voksende automatisering efterhånden ville nedsætte vægten af den menneskelige faktor, men erfaringen viser tværtimod, at kravene til personellet er stigende, og at de moralske

faktorer bliver stadig vigtigere. Krigsførelsens hovedprincipper berøres ikke af den tekniske udvikling.

De sidste dramatiske måneder af 1956 og de yderst usikre muligheder for fremtiden vil sikkert indtil videre sikre oprustningen til søs. Havenes betydning som transportveje, ja som livsårer for de frie nationer, gør dette nødvendigt.

Forhåbentlig vil nedenstående oversigt overbevise læserne om, at den vestlige verden er i færd med at opbygge en flådemagt, der svarer til dens umådelige afhængighed af søtransporterne.

VESTMAGTER OG NEUTRALE

USA.

Budgettet for året 1956—57 er på ca. 67,5 milliarder kroner.

Personelstyrken, der ikke undergik den forventede nedskæring, udgjorde den 30. juni 1956 for flådens vedkommende ca. 662.800 mand og for marinekorpsets vedkommende ca. 201.000 mand.

De tilsvarende tal forventes den 30. juni 1957 at blive henholdsvis 663.200 og 205.200.

For finansåret 1957 er budgetteret 23 nye egentlige kampskibe samt ca. 5.000 tons landgangsbåde og hjælpefartøjer. Endvidere skal 18 eksisterende større skibe ændres.

Atomkraft.

Programmet for udvikling af atomdrevne skibe til USN ligger nu klart. NAUTILUS' forsøgssejladser, hvis samlede distance nu er oppe på ialt ca. 150.000 sømil, har på trods af mange vanskeligheder været en stor succes. SEAWOLF fulgte umiddelbart efter og syntes at være fuldt så tilfredsstillende. Resultatet er, at USN har 13 atomdrevne ubåde under konstruktion eller i ordre. 7 af disse får samme skrogtype som den hurtiggående forsøgsubåd ALBACORE. En bygges specielt til fjernstyrede våben (*Regulus*), og en kæmpeubåd på ca. 6000 tons neddykket, forsynet med to atomreaktorer, udrustes som *Radar Picket*. Den sidst-

nævntes projekterede fart er på over 30 knob, og den er beregnet til at skulle kunne operere sammen med selv de hurtigste hangarskibe under alle vejrforhold.

For overflade fartøjernes vedkommende bliver næste skridt på atomvejen en 11.000 tons krydser, hvor hele armeringen kommer til at bestå af fjernstyrede våben (*Regulus II + Tartar + Talos* efter hvad der foreløbig opgives). Denne krydser, der bliver atomskib nr. 16, og som forventes klar om ca. 3 år, skal danne grundlaget for udviklingen af et atomdrevet kæmpehangarskib på ca. 85.000 tons, forsynet med 8 atomreaktorer og naturligvis udstyret med fjernstyrede våben.

Efter det for tiden foreliggende skulle USN om 10 år råde over 75 atomdrevne undervandsbåde, og det påregnes, at alle af USN projekterede skibe fra 1960 vil blive atomdrevne.



Atomkrydser (U.S.A.) i tegners opfattelse.

Fjernstyrede våben.

Idet der iøvrigt henvises til T.f.S. 1956 pag. 105 skal her gives en kort oversigt over de nu kendte amerikanske fjernstyrede våben (GM).

Ved udgangen af 1956 er antallet af USN skibe, forsynet med GM, 14, nemlig: 2 hangarskibe, 8 krydsere, 1 jager, 2 u-både samt forsøgsskibet NORTON SOUND.

Heri er ikke medregnet de hangarskibe, der er forsynet med GM-bærende flyvemaskiner, idet et af de sidst udviklede A-9 GM's (*Sidewinder*) er af en så simpel konstruktion, at omskiftning mellem skibene hurtigt kan finde sted.

Navn	Type	Styring	Hær	Flåde	Fl: vå
SPARROW	A-A S-A	beam rider + semi radar-homing		+	
SIDEWINDER	A-A	infra rød		+	
FALCON	A-A				
ORIOLE	A-A			+	
AEROMITE	A-A	bal. raket			
MIGHTY MOUSE ..	A-A	bal. raket			
FIREBIRD	A-A	beam rider X radar homing			udgæet
PETREL	A-U				
GOOSE	A-U				
GORGON V	A-U?	glidebombe med raket			
	A-S				
RASCAL	A-S	programstyring + star tracking + homing + radiostyring			
TARZON	A-S	radiostyring			
AZON					
RAZON					
BOMARE	S-A	com. guid + radar eller infra rød homing			
OERLIKON	S-A	beam rider			
NIKE	S-A	com. guid.	+		
TERRIER	S-A	beam rider		+	
TALOS	S-A	beam rider		+	
TARTAR	S-A			-	
LARK	S-A	beam rider + semi homing + com. guid.		+	
HAWK	S-A				
TAIFUN	S-A	bal. raket			
LOKI	S-A	bal. raket	+		
HONEST JOHN ...	S-S	bal. raket	+		
LITTLE JOHN	S-S	bal. raket	+		
REDSTONE	S-S	beam rider + star tracking?	+		
HERMES	S-S	beam rider + star tracking?	+		
LOON?	S-S	bal. raket	+	+	
REGULUS 1+II ...	S-S	radiostyret		+	
AEROBEE	S-S			+	
CORPORAL	S-S	beam rider + bal. raket	+		
HELLCAT	S-S	radiostyret fra luftfartøj		?	
JUPITER	S-S		+	+	
MATADOR	S-S	beam rider (styres f. — ?)			
NEVAIO	S-S	programstyr. + star tracking			
SNARK	S-S	star tracking			
ATLAS	S-S	I.C.B.M.			
TITAN	S-S				
THOR	S-S				
HERMES	S-?				
ZEUS					
NATIR					
VIKING		forsøgsraket			

Slagskibet MISSISSIPPI, der hidtil har været opført i flådelisterne som »guided missile ship«, og som har fungeret som forsøgsskib for *Terrier*, blev udrangeret i foråret 1956 og blev solgt til ophugning i løbet af sommeren.

USN regner med at råde over 47 GM-skibe i 1961 fordelt på typerne hangarskibe, slagskibe, krydsere, fregatter (opmærksomheden skal her henledes på, at fregat i amerikansk betydning er en jager-leder eller lignende, hvis størrelse ligger i nærheden af de lette krydsere), jagere og u-både. Denne styrke skal være tilstrækkelig til at formere 3 *task-groups*. USN regner også med at råde over ballistiske atomvåben indenfor de nærmeste år. Foreløbig forventer man dog kun at kunne anvende dette våben fra slagskibe og store krydsere, men der udfoldes store anstrengelser for at få udviklet en type til anvendelse i ubåde.

Den umiddelbart forestående udvikling af GM-flåden omfatter for nybygningernes vedkommende atomkrydsere og atomhangarskibet, 7 fregatter af MITCHER-klassen og 8 jagere af en forbedret FORREST SHERMAN-klasse. Planerne for ændring af de eksisterende skibe omfatter det under bygning værende slagskib KENTUCKY af IOWA-klassen (*Jupiter*), 4 lette krydsere af CLEVELAND-klassen, hvor 152 mm kanonerne afløses af *Talos* og 127 mm kanonerne afløses af *Tartar*, 2 u-både af TANG-klassen samt to transportskibe COMPASS ISLAND (tidl. GARDEN STATE MARINER) og EMPIRE STATE MARINER.

Anvendelse af GM i overfladeenheder af størrelse, der ligger væsentligt under jagernes (GEARING-klassen) kan sandsynligvis ikke påregnes foreløbig, idet de fleste overflade-GM af i dag kræver et meget stort og kompliceret udstyr, herunder ikke mindst stabiliseringsfiner, som både jageren GYATT og i COMPASS ISLAND har vist sig nødvendige for at opnå tilstrækkelig træffesikkerhed med 3-A GM.

Hangarskibe.

De stedse stigende krav til disse flydende luftbaser vil medvirke, at de mindste af de i dag som »Attack Carriers« klassificerede hangarskibe om 5—10 år er for små og må afløses af en type, der er endnu større end FORRESTAL-klassen. (Jvf. afsnittet om atomkraft).

Det kan i denne forbindelse nævnes, at man allerede nu, ved bygningen af de største hangarskibe har måttet se bort fra princippet med, at alle skibe skulle kunne passere Panamakanalen.

Det andet hangarskib af FORRESTAL-klassen SARA-TOGA blev afleveret i april 1956. De resterende tre skrider rask fremad, og et sjette, der er blevet sat i ordre, forventes påbegyndt i 1957.

For de eksisterende hangarskibes vedkommende vil ændringen af CORAL SEA og yderligere tre af ORISKANY-klassen blive gennemført i 1957. Endvidere vil ændringen af en del eskortehangarskibe til helikopterhangarskibe fortsætte.

Et betydeligt antal eskortehangarskibe stammende fra første del af den anden verdenskrig står foran en snarlig udrangering.

Slagskibe og krydsere.

En stor del af de ældre enheder (slagskibene CALIFORNIA og TENNESSIE samt krydserne af klasserne NEW ORLEANS, CHESTER, PORTLAND og BROOKLYN) står for kassation, og en del af disse vil sandsynligvis udgå i løbet af 1957. Med hensyn til den øvrige udvikling af disse skibstyper henvises til afsnittene om atomkraft og fjernstyrede våben.

Jagere, eskorteskibe.

Foruden de i afsnittet om fjernstyrede våben omtalte GM-fregatter er yderligere 4 MITSHER-klasse fregatter under bygning.

FORREST SHERMAN-klassen fortsættes, således at der ialt kommer 18 enheder i denne klasse; endvidere er DEALEY-klassen, der er udviklet med mulighed for masseproduktion i en nødsituation for øje, blevet udvidet med 2, således at programmet nu omfatter 17 enheder af denne type. I løbet af 1956 er 4 FORREST SHERMAN og 1 DEALEY blevet afleveret.

Det antydes fra flere sider, at FORREST SHERMAN-klassen må betragtes som de sidste konventionelle jagere, der bygges i USA.

Endelig er et antal eskortejagere blevet omdannet til *Radar Pickets*.

U-både.

Bortset fra det i afsnittene om atomkraft og fjernstyrede våben nævnte er de to 2.000 tons *Radar Picket* u-både SALMON og SAILFISH, der er udstyret med *Air Control Center*, blevet afleveret i 1956. Endvidere er bygningen af den forbedrede TANG-klasse fortsat.

Også for denne skibstype må man regne med, at al yderligere udvikling, i hvert tilfælde indenfor de store og mellem-store typer, vil foregå med atomkraft og fjernstyrede våben. For de helt små u-bådes vedkommende er tanken om »den flyvende undervandsbåd« måske ikke så fjern endda.

Minestrygere.

Ca. 150 minestrygere af forskellig størrelse er bygget eller har været under bygning i 1956. En stor del af disse er bestemt for levering til andre NATO-lande.

England.

Budgettet for finansåret 1956/57 er på 6,7 milliarder kroner.

Personelstyrken er i 1956 blevet formindsket til 128.000 mand og forventes yderligere formindsket, således at den pr. 1. april 1957 skulle udgøre 122.000 mand.

Også i England er der meget stærke kræfter igang for at få udviklet atomkraft og fjernstyrede våben, og det er fra admiralitetets side flere gange officielt blevet bekendtgjort, at man i nær fremtid helt vil overgå til fremdrivning ved atomkraft i undervandsbåde, og at man samtidig vil lade den nuværende A/L armering på krydsere og store jagere afløse af fjernstyrede våben. Det er endvidere blevet bekendtgjort, at planlægningen af en krydser på over 10.000 tons armeret med fjernstyrede våben skrider rask fremad.

Hidtil er de praktiske resultater på disse områder dog ikke nået længere end til igangsætning af et atomkraft-anlæg i land, særlige modelundersøgelser vedrørende atomubådens udførelse samt til udrustning af et forsøgsskib GIRDLE NESS til afprøvning og videreudvikling af fjern-

styrede våben, om hvilke der idag foreligger oplysninger om 4 typer:

<i>Fairey Fireflash</i>	A-A
<i>Armstrong Whitworth SEA SLUG</i>	S-A
<i>English Electric</i>	S-A
<i>Bristol</i>	S-A

Udviklingen af engelske fjernstyrede våben foregår i Aberporth i Cardigan bugten. Yderligere afprøvning har været foretaget i Australien, og de afsluttende prøver foretages fra øen South Uist på Hebriderne.

Den for Admiralitetet temmeligt vanskelige situation, dels på grund af ændringen i søkrigstaktikken som helhed (på grund af atomkraften og de fjernstyrede våbens indførelse) og dels på grund af Englands økonomiske situation, sammenholdt med den kendsgerning, at det britiske koloniherrredømme er meget stærkt på retur, giver sig tydelige udslag i dets dispositioner. For det første synes der at være en tydelig tilbageholdenhed at spore med hensyn til at ofre yderligere på udbygning af flådens større skibe i konventionel henseende. For det andet har der i den senere tid været stor tendens til at sprede de fleste af de skibe, som *Royal Navy* på grund af situationen ikke selv direkte kan operere med, ud til kolonimagter og til venligtsindede nationer.

Hangarskibe.

Fuldførelsen af HERMES, HERCULES og LEVIATHAN skrider langsomt frem, og det er endnu uvist, hvornår de vil blive fuldendt. Det har været nævnt, at HERCULES skulle færdiggøres og overleveres til den indiske og LEVIATHAN til den pakistanske flåde. Moderniseringen af de ældre hangarskibe foregår også kun langsomt.

To lette hangarskibe TRIUMPH og PERSEUS er planlagt fuldt ombygget i 1956—57, således at PERSEUS bliver moderskib for undervandsbåde, og TRIUMPH bliver værktøjskib (endnu uden specialbetegnelse).

Slagskibe, krydsere.

Slagskibene giver ikke anledning til bemærkninger.

De 3 TIGER-klasse krydsere, hvis hovedarmering i løbet

af 1956 er blevet underkastet de afsluttende prøver ombord i forsøgskrydseren CUMBERLAND med tilsyneladende ualmindelig fine resultater, forventes færdige med 2 i 1958 og 1 i 1959.

Endelig er der den tidligere nævnte krydser, der skal udstyres med fjernstyrede våben, men som dog endnu kun er på tegnebordet.

Jagere og eskorteskibe.

DARING-klassen, der hidtil har måttet spille rollen som små krydsere, synes nu at få en afløser på denne post. I året 1955—56 er bestilt to og i året 1956—57 atter to jagere af en type, der er endnu større end DARING-klassen. Det er meningen, at disse »super-jagere« skal forsynes med fjernstyrede våben (S-A).

Den talmæssigt dominerende type indenfor nybygningsprogrammet er i år fregatten. Alle de nyudviklede typer er konstrueret således, at de i en nødsituation hurtigt kan sættes i masseproduktion. Endvidere er der lagt meget stor vægt på at forbedre sødygtigheden, således at skibene under A/U-jagt kan holde deres relativt store fart selv under dårlige vejrforhold.

Oversigt over nye fregatter.

Klasse	Type	Sosat	Færdig	I ordre	Ialt
WHITBY	A/U	3	2	3	8
LEOPARD	A/L	3		2	5
SALISBURY.....	flyleder	2	1	2	5
BLACKWOOD.....	A/U	6	5	4	15
Ny type.....	kombineret			11	11

5 A/U-fregatter påregnes yderligere sat i ordre i 1957. Typen ville blive bestemt, når der er indhøstet yderligere erfaringer med WHITBY og BLACKWOOD-klasserne.

U-både.

En af de nye PORPOISE-klasse u-både på ca. 1500 tons er søsat i 1956. Antallet af både i denne klasse er blevet

indskrænket til 8 til fordel for udviklingen af atomdrevne undervandsbåde, hvoraf en allerede skal være i ordre.

Forsøgsubåden EXPLORER er som den første tilgang af u-både siden A-klassens afslutning blevet afleveret i 1956, og søsterskibet EXCALIBUR forventes snart færdig.

Disse både er forsynet med en ekstra turbine, der anvender dieselolie, forbrændt under tilsætning af opløst brintoverilte, som drivmiddel. Under sine hidtidige sejladser skal EXPLORER have opnået en fart af 24—25 knob neddykket.

Ministrygere.

Der er ikke umiddelbart planlagt yderligere udbygning af ministrygerflåden.

Australien.

Hangarskibet MELBOURNE (tidl. MAJESTIC) er overtaget fra England i 1956. Tre Daring-klasse jagere og fire hurtige A/U-fregatter på 2.000 tons plus et mindre antal specialskibe er under bygning, men et temmeligt stort nybygningsprogram omhandlende ministrygere, *Seaward-Defense* både m.v. er blevet annulleret.

Canada.

Hangarskibet POWERFUL er under ombygning i England, hvor det bl. a. forsynes med vinkeldæk. Det er meningen at det skal overdrages til Canada under navnet BONAVENTURE i løbet af 1957.

Da man ved bygningen af ST. LAURENT-klasse fregatterne har ønsket at være forrest i udviklingen af A/U-skibe, er disse, på grund af den store udvikling indenfor u-bådsvåbnet i de senere år, blevet en del forsinket, men alle 14 enheder forventes færdige ved udgangen af 1957. Fire er blevet afleveret i 1956.

Indien.

Krydseren NIGERIA er under ombygning i England og skal overgå til Indien under navnet MYSORE i løbet af 1957.

Fire WHITBY-fregatter, fire BLACKWOOD og fire A/L-fregatter af LEOPARD-klassen er under bygning i England.

New Zealand.

Et mindre antal minestrygere er ved at blive bygget og overtaget i England.

Krydseren ROYALIST blev i 1956 overtaget af den new zealandske flåde i stedet for BELLONA der tilbageleveredes i 1955.

Pakistan.

Pakistan skal overtage krydseren DIADEM og jagerne CADIZ, GABBARD, CREOLE og CRISPIN.

Alle skibene undergår først en gennemgribende modernisering i England betalt af MDAP.

Syd-Afrika.

Også Syd-Afrika kommer snart ind i billedet som en flådemagt. A/U-fregatten WRANGLER er under navnet VRYSTAAT overtaget i 1956, og 3 WHITBY-fregatter er planlagt bygget i England fra 1958.

Endvidere er et antal minestrygere og *Seaward Defense* både projekteret til bygning i England i perioden 1958—60.

Frankrig.

Budgettet for året 1956/57 er på ca. 1545 millioner kroner.

Personelstyrken er på 69,950 mand.

Hangarskibe.

De to hangarskibe CLEMENSEAU og FOCH på ca. 22.000 tons er begge påbegyndt og ventes færdige i 1959. Et tredje skib af samme type forventes påbegyndt i 1958.

Helikopter-hangarskibet vil nu også holde sit indtog i den franske flåde. Skolekrydseren JEANNE D'ARC der forventes udrangeret i 1960—61 vil blive afløst af et helikopter-hangarskib, der i fredstid skal udrustes som skole-skib. Kølen til dette forventes lagt i løbet af 1957.

Krydsere.

Krydseren COLBERT, der blev søsat i maj måned, forventes færdig i 1958, og det er da meningen, at den skal indgå i eskadre sammen med den nyligt færdigbyggede DE GRASSE.

Krydseren GLOIRE er overgået til reserven og skal snart ophugges.

Jagere, eskorteskibe.

De 5 sidste jagere af SURCOUF-klassen er blevet afleveret i løbet af 1956, således at hele klassen nu omfatter de planlagte 17 enheder.

6 fregatter af CORSE-klassen er afleveret i 1956. 4 forventes færdige i 1957 og den sidste af de ialt 18 i 1958.

Nye projekter er blevet udarbejdet omfattende følgende skibe: 1 A/U-jager på 2.750 tons forsynet med et meget udviklet A/U-udstyr, blandt andet omfattende målsøgende A/U-torpedoer, og 7 fregatter på ca. 1.750 tons også forsynet med målsøgende A/U-torpedoer. I fredstid vil armeringen på disse fregatter blive indskrænket til fordel for en helikopter, af hensyn til skibenes anvendelse som inspektionsskibe i kolonierne,

Endvidere er der planlagt bygning af 3 hurtige fregatter, om hvilke der endnu ikke foreligger nærmere enkelt-heder.

Jagerne LE MAIN og LE TERRIBLE er blevet overført til reserveflåden for at blive udrangeret.

U-både.

Også det franske admiralitet har officielt bekendtgjort, at en atomdreven undervandsbåd er under udvikling. Hvor langt fremme disse planer er, er stadig uvist, men det synes som om man i Frankrig er tilbøjelig til at være tilbageholden i spørgsmålet om atomkraft som fremdrivningsmiddel, sålænge uran er den eneste form for atombrændstof, idet Frankrig jo ikke indenfor sit territorium endnu har fundet dette eller lignende stoffer.

Af de 6 NARVAL-klasse er de 5 søsat. Disse bliver på ca 1.250 tons og er en videreudvikling af den tyske u-båd type XXI.

Derudover haves 4 A/U-u-både af ARETHUSE-klassen (400 tons) under bygning, og 6 stk. 750 tons både er projekteret.

Minestrygere.

4 ældre tidligere tyske M-både LAFFAUX, ANCRE, OISE og SOMME er overført til reserveflåden for kassation.

5 minestrygere af samme type som den engelske TON-klasse er afleveret i 1956 og yderligere 8 er under bygning.

Yderligere 3 amerikanske AM-type er overtaget, og det samlede antal minestrygere er nu 129.

Vesttyskland.

Den vesttyske flåde, som formodentlig allerede i det kommende år vil komme til at præge billedet i den vestlige Østersø, går fremad med stormskridt. Den tyske regering har anmodet USA om tilladelse til at låne 12 jagere i 6 år, det vil sige indtil den nye tyske jagertype er klar. 4 af disse amerikanske enheder nemlig 2 jagere og 2 eskortejagere vil sandsynligvis i det kommende år blive stillet til rådighed. Endvidere har regeringen anmodet det engelske admiralitet om tilladelse til at købe 7 fregatter, der skal bruges til øvelsesskibe. De tyskbyggede og -bemandede minestrygere, som hidtil har været under amerikansk overkommando, er allerede overtaget.

Planerne for den fremtidige tyske flådes sammensætning ser således ud:

- 8 jagere, ca. 2.200 tons (første skib tidligst i 1960)
- 6 fregatter, ca. 1.200 tons
- 6 minestrygere, ca. 700 tons (am. type)
- 18 kystminestrygere, ca. 400 tons (am. type)
- 30 hurtige minestrygere, ca. 200 tons (Räumboote)
- 30 motortorpedobåde, ca. 140 tons
- 1 skoleskib, ca. 4.500 tons

samt diverse mindre fartøjer og hjælpefartøjer herunder et skoleskib med sejl.

Ialt ca. 170 skibe.

Personelstyrken påregnes at blive på ca. 20.000 mand.

Flåden består i dag af følgende skibe:

- 6 minestrygere.
- 26 kystminestrygere (*Räumboote*)
- 6 store, hurtige patruljebåde (S-Boote)
- 5 små, hurtige patruljebåde (*US Coast Guard* type)
- 25 patruljefartøjer (tidligere trawlere)

endvidere 20 fartøjer fordelt på opmålingsskibe, fiskeri-inspektionsskibe, slæbebåde m. v.

2 undervandsbåde af typen XXIII er blevet bjærget. Det er endnu uvist, om de kan sættes i stand. Såfremt dette er muligt, vil de blive brugt som træningsubåde.

De nye jagere er foreløbig projekteret til ca. 136 millioner kroner stykket og byggeværftet menes at blive Krupp-koncernens værft *Weser Werft* i Bremen.

Italien.

Den italienske flåde begynder atter at gøre sig gældende i Middelhavet. To større jagere på 2.775 tons er under bygning. To fregatter på 1.500 tons er leveret i 1956, og yderligere to står for levering i 1957. Tre korvetter af AIRONE-klasse (samme som TRITON) er afleveret. Endvidere er et betydeligt antal minestrygere leveret i 1956, og yderligere et antal skal leveres i løbet af 1957.

Holland.

I betragtning af at Hollands flådebudget »kun« er på ca. 620 millioner kroner, er det fantastisk at se den ud-



Hollandsk jager FRIESLAND.

vikling, der stadig fortsætter indenfor denne flåde. 3 LIMBURG-jagere er blevet afleveret i 1956, og de resterende 5 forventes afleveret i 1957. 4 oceangående u-både på ca. 1.000 tons er under bygning, og 32 minestrygere svarende til den engelske TON-klasse vil være afleveret inden udgangen af 1957.

Japan.

Japans flåde opbygges foreløbig fuldkommen efter amerikansk mønster både hvad administration og materiel angår.

To japansk byggede jagere af HARUKAZE-klassen på 1.700 tons er allerede i tjeneste, og 9 vil følge efter i løbet af de næste tre år. Tre fregatter af AKEBONO-klassen er afleveret i 1956. En 1.000 tons u-båd og et stort antal minestrygere, patruljebåde m. v. er under bygning.

Sverige.

Bygningen af de 4 ÖSTERGÖTLAND-klasse jagere skrider fremad, og foruden de 6 HAJEN-klasse u-både, hvoraf 3 er leveret i 1956, er yderligere 6 af en ny konstruktion projekteret. Det forlyder, at to af de sidstnævnte vil blive forsynet med Walter-turbiner. En minelægger til afløsning af CLAS FLEMMING vil være færdig inden 1958. Endvidere er 15 MTB'ere og 6 kystminestrygere under bygning.

Norge.

De tre FLOWER-klasse korvetter, der anvendtes som inspektionsskibe i det nordlige Atlanterhav, er blevet afløst af tre canadiske RIVER-klasse fregatter, som Norge har lånt af den canadiske flåde. (Jvf. T.f.S. 1956 pag. 263).

Endvidere er 3 store minestrygere leveret i løbet af 1956.

Portugal.

En jager på ca. 1.300 tons er under bygning i Italien. Endvidere er et mindre antal minestrygere under levering på MDAP.

Columbia.

Columbia har i 1955 bestilt to HALLAND-klasse jagere i Sverige. I 1956 blev kølen lagt til den ene på *Götaverken* og til den anden på *Kockums*.

ØSTBLOKKEN

Sovjetunionen.

Indledning.

Det forløbne år har i ringe grad bragt oplysninger, som kan ændre billedet af det tidligere skitserede nybygningsprogram for den russiske flåde.

Sovjetunionen er tonnagemæssig i dag jævnbyrdig med England.

I marts måned trådte admiral Sergei Georgevitch Gorchikov til som chef for den russiske flåde. Admiralen, som tidligere har været chef for Sortehavsflåden, skal være stærkt interesseret i amfibiekrigsførelse.

Der synes at være indtrådt en delvis standsning i krydserbyggeriet set på baggrund af de sidste års byggetempo. Formentlig er der kun færdiggjort 2 SVERDLOV-krydsere i det forløbne år.

Såfremt det oprindelige byggeprogram på 22 enheder stadig står ved magt, tyder nedgangen i byggetempoet på, at russerne erkender nødvendigheden af, at resterende enheder udrustes med mere moderne våben. Spørgsmålet er da, om disse våben er klar i dag, siden byggetempoet synes dalende?

En vis tilgang af istandsatte tidligere tyske transportskibe og nybyggede tankskibe tyder på en begyndende og tiltrængt fornyelse af den russiske hjælpeskibsflåde.

Fordelingen af enhederne til de fire flåder i henholdsvis Østersøen, Ishavet, Sortehavet og Fjerne Østen er ændret derhen, at enheder er flyttet fra Østersøen til Ishavet, hvorfra et større antal enheder ad den Nordlige Søvej er forlagt til Fjerne Østen.

Inden for de enkelte typer af skibe skal i tilslutning til tidligere oplysninger summarisk fremhæves følgende:

Krydsere.

I august 1956 var 16 SVERDLOV-enheder færdigudrustede. Navnene på disse enheder er endnu ikke alle blevet bekræftede, men følgende skal anføres i tilslutning til tidligere oplysninger:

<i>Navn:</i>	<i>Byggeår:</i>	<i>Byggested:</i>
ADMIRAL LAZAREV	1953	Nikolajev
ADMIRAL NAKHIMOV	1953	Komsomolsk?
ADMIRAL USHAKOV	1953	Leningrad
ALEKSANDER NEVSKIJ	1953	Leningrad
ALEKSANDER SUVOROV	1954	Leningrad
DMITRIJ DONSKOI	1953	Komsomolsk?
DMITRIJ POJARSKI	1954	Komsomolsk?
DZERZHINSKIJ	?	?
MIKHAIL KUTUSOV	1954	Nikolajev
MOLOTOVSK	1954	Molotovsk
ORDZHONIKIDZE	1952	Leningrad
OLEG	1952	Komsomolsk?
SVERDLOV	1951	Leningrad
VARJAG	1954	Komsomolsk?
VOLKOV el. RURIK	?	?
ZHDANOV	1952	Leningrad



KIROV efter ombygning jfr. T.f.S., april-maj 1956, pag. 193.

Jagere.

Den nye flushdæk-jager er fremkommet i to udforminger — TALLIN, henholdsvis KOTLIN-klassen — hvoraf den første type måske har været et forsøgsskib.



TALLIN-jager.

Følgende data kan anføres:

Displacement: 3100 (3500?) tons

Dimensioner: 134 × 13,4 × 4,5 m.

Fart: 38 knob

Armering: 4—13 cm (2), 12—37 mm

10 T — 53,3 (5) miner

A/S-våben 2 raketapparater!



KOTLIN-jager.

Displacement: 3100 tons

Dimensioner: 134 × 13,4 × ? m

Fart: 38 knob

Armering: 4—13 cm (2), 4—76 mm (2)

4—37 mm, 10 T-53,3 (5) miner.

Ubåde.

Oplysningerne om det russiske ubådsvåben er stadig sparsomme, men til gengæld stærkt divergerende, hvorfor det er vanskeligt at nå frem til en vurdering af våbenets exakte størrelse og anvendelsesmuligheder. Nybygningsprogrammerne med de stigende krav til atomkraft, raketvåben o. lign., de stigende krav ved ombygning og modernisering af ældre bådtyper med den heraf sikkert forøgede nødvendige afskrivning af gamle både er faktorer, som meget vel kan ændre de hidtidige opgivelser på indtil 400—500 enheder. Formentlig vil de nævnte faktorer bewirke en nedadgående tendens i det samlede antal enheder.

Til den store oceangående bådtype hører de nybyggede W-både, hvorom følgende kan anføres:

*W-klasse*

Displacement:	2000 tons (i overfladen) 2900 tons (neddykket)
Dimensioner:	90—100 m lang
Fart:	18—20 knob i overfladen 16—18 knob neddykket
Aktionsradius:	20000 sømil
Armering:	2—76 mm, 2 lette AA, 6 torpedoer!

Eskortejagere.

Den største af de nye flushdækjagere går under betegnelsen KOLA-klassen. Følgende kan anføres:

*KOLA-jager.*

Displacement: 1500 tons
 Dimensioner: $93 \times 10 \times 3,3$ m
 Fart: 30—31 knob
 Armering: 4—10 cm, 2 (4?) — 37 mm,
 3 T—53,3 (3) miner, dybd bombes

Følgende skibsnavne kan anføres:

DOBLESTNY	DZERSKI
DOSTOINI	DZGUTSHI
DRUSHNY	DZIVUTSHI
DSKARKI	DZOSTKI

Den mindre eskortejager har fået betegnelsen RIGA-klassen, Den er konstateret i 2 udformninger med flg. hoveddata:

Displacement: 1200 tons
 Dimensioner: $85 \times 9 \times 3$ m
 Fart: 25 knob
 Armering: 3—10, 4—30 mm, 3 T-53,3 (3) miner.



RIGA-jager.



RIGA-jager.

Polen.

Der er tilgået den polske flåde 6 russiske ubåde af typen M-II.

Ombygnings- og moderniseringsarbejderne på jagerne BLYSKAWICA og BURZA er afsluttede. Fartøjerne har følgende udseende i dag:



BLYSKAWICA.



BURZA.

Bemærk midterste og agterste skorsten er nu sammenbygget til een skorsten.

Østtyskland.

I *Øst-Tyskland* er »Seepolizei« trådt officielt frem som en østtysk marine.

Tilgangen af egentlige kampskibe er begyndt med bygning af 4 eskortejagere på »Peenewerft« i Wolgast. Eskortejagernes data er følgende:

Displacement: 1400 tons
Dimensioner: 106 × 11 × 2,6 m
Fart: 32 knob
Armering: 4—10,5 cm, mindre AA, 2 torpedoer.

Tilgangen af større enheder fra Sovjetunionen er formentlig også mulig idag.

Den østtyske flåde består desuden af:

12 mine- og minestrygningsskibe

6 lægtvands minestrygere

48 kystbevogtningsfartøjer samt en snes skoleskibe og andre hjælpefartøjer.

(Afsluttet 1/1 1957).

Kildehenvisninger:

La Revue Maritime nr. 128, dec. 1956.

Marinkalender 1957. Udgivet af Sveriges Flotta.

Weyers Flottentaschenbuch 1956/57.

Jane's Fighting Ships 1956—57.

Diverse Tidsskrifter.

Jane's All the World's Aircraft 1956—57.

(Billedmaterialet er stillet til rådighed af forswarets fjernkendingsskole).

Om forfremmelsesbedømmelser.

Af kaptajnløjtnant Eggert Petersen.

Er vore skemaer til forfremmelsesbedømmelser af fenriker, oversergenter og mather m.fl. tilfredsstillende?

Udsiger bedømmelserne noget reelt, eller er de blot udtryk for tilfældighedernes spil?

Er det i det hele taget meningsfuldt at anvende tal som udtryk for bedømmelserne?

Talrige gange hvert år falder det i enhver tjenstgørende officers lod at afgive forfremmelsesbedømmelser af undergivne befalingsmænd og menige.

Disse bedømmelser afgives som bekendt på de såkaldte bedømmelsesmøder, hvori deltager chefen, næstkommanderende, artilleriofficeren el. l. samt den ældste overfenrik inden for vedkommende tjenstegren.

At bedømmelserne i søværnet afgives af en kommission i stedet for af en enkelt person (chefen) er uden tvivl ganske overordentligt værdifuldt, eftersom man på denne måde i højere grad sikrer sig mod vilkårlige bedømmelser — et forhold som i høj grad værdsættes af det personel, som bliver bedømt. Når der her er brugt udtrykket »vilkårlige« bedømmelser, så må det tages med et vist forbehold, så sandt som enhver bedømmelse er vilkårlig, dvs. subjektiv. Det, som et bedømmelsesmøde er en garanti for, er således ikke, at bedømmelsen ikke bliver subjektiv (for flere subjektive bedømmelser gør ikke slutresultatet objektivt), men det er, at man til en vis grad forebygger den personlige forfølgelse fra enkeltperson imod enkeltperson. Og dette er selvfølgelig af meget stor betydning for den

tryghed, hvormed de, der bliver bedømt, imødeser regnskabet's time.

Det er ikke meningen ved denne lejlighed at komme nærmere ind på, hvorledes de bedømte oplever bedømmelserne og bedømmerne, men en enkelt bemærkning vil dog nok være på sin plads. Det har gang på gang slået mig, hvilken stor rolle bedømmelserne spiller for de os undergivne befalingsmænd og faste menige. Der snakkes meget om bedømmelser, der tænkes ofte på bedømmelser, og der handles hyppigt på grund af bedømmelser. Bedømmelserne synes virkeligt at være et Damoklessværd, som hænger over hovedet på mange befalingsmænd og menige. Når bedømmelserne har en så stor virkning, som tilfældet synes at være, må man antage, at det først og fremmest skyldes, at der ligger en realitet bag ved bedømmelserne. Dette er da også tilfældet, hvilket klart fremgår af de meget alvorlige konsekvenser, som en dårlig bedømmelse i reglen implicerer. Men herudover er det mit indtryk, at et ikke helt ringe antal befalingsmænd og menige mener, at de ved een eller anden lejlighed har fået en dårlig bedømmelse, som de slet ikke syntes, de havde fortjent.

Til trods for den større sikkerhed, som bedømmelseskommisionerne frembyder, synes det altså, som om det nugældende bedømmelsessystem ikke har magtet at skabe den ønskværdige tryghedsfornemmelse hos mange befalingsmænd og menige.

Lad os derfor prøve at gennemanalysere bedømmelsessystemet for at se, om der findes huller i systemet, som kan forklare denne usikkerhed.

Vi vil først se lidt nærmere på selve skemaerne.

Det mest karakteristiske for de to almindelige bedømmelsesskemaer (til befalingsmænd af fenrik- og oversergentgrupperne samt til mather m. fl.) er, at de

synes at være meget løst definerede. Det gælder f. x. bedømmelserne »Flid og påpasselighed« og »Opfattelse og optræden som militær«. Uagtet en flittig mand også ofte er en påpasselig mand, kender jeg dog, hvad vel de fleste gør, eksempler på flittige, som ikke er påpasselige. Det kan være den ikke særligt godt begavede mand, der gør alt, hvad han bliver sat til, og som er god til det manuelle arbejde, når der skal skures og skrubbes, men som uvægerligt kommer galt af sted, når han bevæger sig uden for de kendte stier. En sådan mand må siges at være flittig. Kan han derimod klare en vagt som ordonnans eller som vagtasistent? Husker han alle udpurringerne — kontrollerer han, hvad han skal kontrollere — kan han lede nye opgaver eller går det hele i fisk for ham? En mand, der ikke kan alt det, vil ofte i daglig tale erhverve sig betegnelsen »et snosk«, hvilket er det samme som at sige, at han ikke er påpasselig. Omvendt kan man også finde den type befalingsmand eller menig, der er meget påpasselig, dvs gør sin pligt på rette tid og sted, men som egentlig ikke kan siges at være flittig.

Tilsvarende med bedømmelsen »Opfattelse og optræden som militær«. Her er igen en dobbeltbedømmelse, der skal beskrives med et enkelt tal. Thi »opfattelse« og »optræden« er ikke nødvendigvis sammenfaldende. Der kan være den militært korrekte befalingsmand, som altid har den mest fremragende militære optræden, men som alligevel er noget af en nummermand, hvorfor hans »opfattelse« må siges at være dårlig. Men rent bortset herfra kan der, så vidt jeg kan se, puttes en hel masse ind under betegnelsen »opfattelse som militær«. Initiativ, pligttroskab, loyalitet, samarbejdsvilje og -evne, selvstændigheds- og ansvarsfølelse og meget mere — alle disse begreber synes

at være indeholdt i »opfattelse som militær«. Desværre findes der ingen vejledning til disse skemaer, så man kunne få en forklaring på, hvad man egentlig forventer, at denne bedømmelse skal være udtryk for.

Når således en bedømmelse (et femtal f. x.) dels skal rumme to helt forskellige ting (som »opfattelse« og »optræden«), hvoraf den ene endog er flertydig, da må man sige, at bedømmelsen er slet defineret og karakteren som følge heraf dårligt motiveret. Denne løse og mangelfulde definition af bedømmelserne implicerer derfor, at de i virkeligheden ikke udsiger noget som helst, siden vi ikke ved, hvad det er, vi bedømmer.

Ud over disse to bedømmelser består mathskemaet som bekendt af bedømmelserne »i nuværende grad« og »til forfremmelse«, hvoraf den første stort set må antages at være gennemsnitskarakteren af de to tidligere omtalte bedømmelser. Ved første øjekast kunne man tro, at bedømmelsen »til forfremmelse« var en selvstændig karakter, som ikke nødvendigvis havde noget at gøre med de tre andre bedømmelser. Dette kunne tænkes, men i praksis er det i alt fald ikke tilfældet. Thi for det første er praksis mig bekendt den, at »til forfremmelse« ikke kan ligge højere end »i nuværende grad«, hvilket man principielt godt kunne tænke sig, eftersom der f. x. findes et ikke ringe antal mather, som ville egne sig bedre som befalingsmænd end som menige. For det andet er det vist nok almindeligt, at der »til forfremmelse« gives samme talkarakter som, subs. een grad under, »i nuværende grad.« Uden på nogen måde at have kendskab til stamsektionens arkivalier vil jeg tro, at det er meget sjældent, at der er et større spring end een talkarakter mellem de to bedømmelser. Såfremt springet skulle være større, må det dreje sig om ekstraordinære tilfælde (som i så fald

uden tvivl vil kræve en særlig motivering) — enestående eksempler, for hvilke det ikke kan være berettiget at opretholde en sådan speciel bedømmelse.

Man kan derfor med en vis berettigelse sige, at bedømmelsesskemaet til mather i virkeligheden ikke siger noget som helst — siden alle fire bedømmelser enten er slet definerede eller også stort set er et udtryk for gennemsnittet af de slet definerede bedømmelser.

Selve bedømmelsen gives som bekendt i form af et tal. Man har den bekendte syvskala, der i øvrigt er en otteskala, siden karakteren nul også er opført. Da skalaen således rummer et lige antal karakterer, er denne skala som karakterskala betragtet også dårlig defineret, siden det ikke er muligt at angive, hvad der er det gennemsnitlige. Er gennemsnittet 3 eller 4? Skal den gennemsnitlige »flittige og påpasselige« mand have 3 (»noget tvivlsom«) eller 4 (»nogenlunde skikket«) — eller skal han ikke snarere have 5 (»skikket«)? Praksis synes at være, at gennemsnitsmanden får et femtal, hvorefter vi har placeret karakterskalaens midtpunkt $1\frac{1}{2}$ karakter over, hvor den principielt burde ligge. Dette betyder, at der over gennemsnittet kun er to bedømmelsesmuligheder (6 og 7), hvorimod der under gennemsnittet er 5 muligheder (0-1-2-3-4), hvilket er ensbetydende med store vanskeligheder med at differentiere i den øvre ende af skalaen. Det er nok næppe forkert at sige, at den almindelige praksis i søværnet i øvrigt er, at karakteren 7 kun gives ved sjældne lejligheder, hvorfor karakteren 6 bliver den eneste karakter til alle de, der ligger over gennemsnittet. Derved får denne karakter en overordentlig stor vidde. Dette forhold forværres yderligere af, at det efterhånden synes at være almindeligt at regne med,

at bedømmelsen 4 (eller derunder) ikke alene er under gennemsnittet, men også en slags stoppekarakter m.h.t. det videre avancement.

Sådan opfatter jeg bedømmelseskaraktererne og praksis. Andre officerer har måske en helt anden opfattelse af, hvad der er praksis, hvilket indebærer, at bedømmelserne i givet fald kan variere fra tjenestested til tjenestested på grund af forskellige officerers forskellige opfattelse af, hvad der er praksis. Dette betyder, at der alene på grund af bedømmelsernes uklarhed i forbindelse med karakterskalaens mangelfuldhed vil kunne forekomme tilfælde, hvor f. x. en math ikke kommer på oversergentskole, fordi han har været på et ganske bestemt tjenestested, hvor man havde den opfattelse, at karakteren 4 ikke var en stoppekarakter, men blot en karakter, der lå lidt under gennemsnittet. I så tilfælde er tilfældigheden altså den eneste virkelige dommer.

For at undgå dette, bør der principielt fra tid til anden tilgå tjenestestederne meddelelser om, hvad der er praksis m.h.t. bedømmelser (navnlig da så mange sø-officerer forretter praktisk tjeneste med så lange mellemrum), og på hvilke karakterer de advancementsmæssige konsekvenser viser sig (f. x. at en oversergent det eller det år skal have 5,5 i gennemsnit for at komme på fenrikskole).

Sluttelig skal anføres, at det principielt og reelt er vildledende at anvende en så veldefineret karakterskala som en talskala på et så løst defineret område, som de nævnte bedømmelser. At udregne gennemsnittet på decimal svarer til at ville udmåle en udsejlet distance med milimeterskrue. Det nytter altså ikke, at målestokken er nok så nøjagtig (rent bortset fra dens øvrige mangler), når det, der skal måles, er uden grænser og faste konturer. En sådan måleteknik eller

rettere sagt mangel på måleteknik er i ordets egentlige forstand meningsløs.

Det farlige ved en talrække som karakterskala er jo nemlig, at tallene i reglen bliver opfattede som konkrete, objektive størrelser, hvilket den netop gennemførte analyse viser ikke er berettiget i vort tilfælde. Da usikkerhedsmomenterne er så store, dækker f. x. bedømmelsen 4 i virkeligheden formentlig området 3-4-5, ligesom bedømmelsen 5 dækker området 4-5-6. Dette betyder, at bedømmelserne 4 og 5 til en vis grad (d.v.s. i høj grad) overlapper hinanden, hvorfor det principielt er forkert og uden mening at anvende talkarakteren 4 som stoppekarakter.

Skal man i det hele taget anvende en talskala som udtryk for bedømmelser, må tallene tages med meget stort forbehold. Mange har en så stor respekt for tal, at det nærmer sig en tyrkertro — i virkeligheden må man sige, at talskalaen ved det nugældende bedømmelsessystem i højere grad slører de virkelige forhold, end den klarer dem. Tallene forenkler siger man, men det gør spejlene i Tivoli også, så den tykke mand bliver magrere end den magre.

Skemaet til forfremmelsesbedømmelser af fenriker og sergenter rummer ud over de for mathskemaet gennemgåede bedømmelser en del andre: praktisk duelighed, teoretisk kundskab, bedømmelse for hver af de særlige stillinger, kommando samt forhold imod underhavende.

Også disse bedømmelser synes at mangle en del, hvad angår klarhed og afgrænsethed. Det synes således svært at sige, hvor grænselinjen går mellem »kommando« (evne til at lede underordnede) og »forhold imod underhavende«. Det er vist nok almindeligt at opfatte »forhold imod underhavende« som et slags supplement til den førstnævnte bedømmelse og som en

bedømmelse, der specielt omfatter, hvorvidt den pågældende befalingsmand drikker spiritus sammen med de menige, om han låner penge af dem eller på anden måde er i lommen på dem. En talkarakter for denne bedømmelse må vel principielt siges at være umuligt at afgive.

Bedømmelsen »teoretisk kundskab« synes at dække et ret spinkelt område. Det er f. x. ret begrænset, hvad der kan siges om en vagtassistentens teoretiske kundskaber, med mindre man også kommer ind på andre områder som instruktørvirksomhed o. l. I praksis udmærker denne bedømmelse sig da også ved at være mindre obligatorisk end de andre bedømmelser, hvilket turde være en fordel.

Endelig er der bedømmelsen »praktisk duelighed« — som også er dårligt defineret. Menes der f. x., at vagtassistenten passer sine forretninger? Eller menes der, at vagtassistenten har et godt håndelag for den praktiske tjeneste om bord f. x. for fartøjstjeneste? Eller at han er dygtig til spledsning eller malerarbejder? Eller at han altid er i forhånd med, hvad der skal ske på vagten? At han selvstændig kan passe sin vagt? At han sørger for at indhente de fornødne oplysninger og informationer hos sin skifteofficer? At han stedse holder sit skifte underrettet om vagten og dens betingelser o. s. v.?

Det sandsynlige er, at »praktisk duelighed« rummer det meste af alle disse begreber og så en hel del mere. Derved kommer denne bedømmelse til at ligge meget tæt op af bedømmelsen »i nuværende grad« og for så vidt også af bedømmelsen »for hver af de særlige stillinger« (som vagtassistent).

Så vidt de enkelte bedømmelser i bedømmelsesskemaerne.

Det første krav, man må stille til et bedømmelsesskema, er, at det er klart, eentydigt defineret og meningsfuldt. Og det kan man altså ikke sige er gældende for nogen af de to skemaer, tværtimod. På grundlag af disse overvejelser er det derfor næppe for meget sagt, at man må se med betænkelighed på fortsat at opretholde dem. Thi de ikke alene vanskeliggør en retfærdig og homogen bedømmelse, men de umuliggør det.

Det andet krav, man må stille til et bedømmelsesskema, er, at det i størst mulig omfang forebygger en subjektiv bedømmelse.

Kan vi med rette sige, at de gældende skemaer appellerer til en objektiv indstilling hos bedømmeren?

Svaret er i og for sig allerede givet i det foregående, thi hvorledes kan man give en objektiv bedømmelse, når man ikke kan definere, hvad det er, man bedømmer? Jo løsere, jo mere konturløst, jo mere abstrakt bedømmelsesområdet er, des mere subjektivt må bedømmelsen blive. Da vi har set, at bedømmelsesområderne netop udmærker sig ved en stor grad af konturløshed og abstraktion, kan man kun slutte, at de eksisterende bedømmelsesskemaer ikke opfordrer til objektivitet, men tværtimod fremelsker en subjektiv bedømmelsesmåde.

Nu sker der jo vitterligt en udvælgelse på grundlag af de afgivne bedømmelser, lige så sandt som der er forskel på og i bedømmelserne fra mand til mand. Hvorledes rimer dette med den i det foregående dragne konklusion, at bedømmelserne i virkeligheden ikke udsiger noget. Vi må nok hale lidt hjem på denne udtalelse, for selvfølgeligt siger en bedømmelse på grundlag af de eksisterende skemaer noget. Det er blot spørgsmålet, hvad bedømmelsen siger — hvad der

egentligt talt gemmer sig bag ved de magiske tal? Vi vil derfor moderere den tidligere udtalelse derhen, at de afgivne bedømmelser intet som helst udsiger om det, vi tror, de siger noget om, d.v.s. de absolutte omend abstrakte karakteristika, som er opført i bedømmelseskemaerne. Men hvad udsiger de så?

For at belyse dette forhold nærmere vil vi dykke lidt ned i spørgsmålet om vor oplevelse af andre menneskers adfærd.

»Det sete afhænger af øjnene, der ser« er en gammel sandhed, som desværre ikke indtager den plads i den almindelige bevidsthed, som den burde. At den farveblinde ser gråt i stedet for rødt, giver i almindelighed ikke anledning til forundring, fordi man da uvilkårlig regner med, at den farveblinde er »unormal« — i alt fald hvad angår farvesynet.

Anderledes stiller sagen sig, når vi går over på f. x. det æstetiske område. Der kan vi finde to absolut »normale« mennesker komme i diskussion, om et maleri er smukt eller grimt. »Smag og behag er forskellig«, siger vi for ligesom at kunne afslutte en sådan diskussion. Og dog er de to eksempler ikke principielt forskellige. I begge tilfælde kan man sige, at forskellen i den måde, som farven opleves på, og som maleriet opleves på, skyldes en individuel forskellighed hos de pågældende personer. Den subjektive omverden — og det er jo den, vi lever i — er sådan, som hver enkelt person opfatter den: grøn eller grå, smuk eller grim. De domme, som vi fælder, er altså ikke alene afhængig af omverdenen (f. x. farvens fysiske data: elektromagnetiske svingninger), men også af os selv. Det er det, vi forstår ved subjektivitet, hvilket de fleste vel nok anerkender i teorien, om end ikke i praksis. Dette skyldes, at vi i langt højere grad er part

i sagen, end vi til daglig er tilbøjelige til at tro: for den rene, er alting rent — for den mistænksomme, er alle ting mistænkelige (tyv tror, at hvermand stjæler) — for den aggressive, er der fornærmelser allevegne — for den frygtsomme, er der farer både her og der. Der er f. x. sømanden, der en mørk nat i et herrens vejr ser den frygtelige søslange. Han ser virkelig søslangen; det er ikke blot noget, han tror. Nej, han ser den med sine egne øjne på samme måde, som han til daglig i magsvejr, når han ikke er bange, ser en uskyldig række hølgetoppe.

På grundlag af de ydre påvirkninger, som registreres af vore sanseorganer, danner vi en perception, som det hedder i det psykologiske fagsprog. Perception opstår ved en todelt proces: den sansemæssige forarbejdning, som efterfølges af en indordning, hvor mere centrale dele af vores bevidsthedsliv spiller en afgørende rolle, f. x. vore behov, følelser og tillærte indstillinger. Vi kan kaste et blik op på himlens meningsløse skyformationer; de indtryk, som hvert enkelt individ modtager på nethinden, er de samme, men det, vi ser, det vi oplever, eller det vi perciperer, er vidt forskelligt fra individ til individ. Eet menneske ser en hest eller en tiger, et andet en smukt kvindeansigt eller en bølgende barm. Et tredje ser flammer og truende tegn, et fjerde et rynket morlilleansigt, huse, skibe, engle eller noget helt femte. Vi er selv i den grad part i sagen, at vi på grundlag af meningsløse figurer (skyerne) kan opleve helt forskellige ting på himlen — alt afhængig af vores følelser, behov og indstillinger.

Sådan oplever vi vor omverden. I virkeligheden må vi sige, at vi hver for sig lever i vor egen omverden (emneverden kaldet), som er et resultat af den måde,

som de ydre påvirkninger perciperes på i hver enkelt organisme.

To amerikanske psykologer, Bruner og Goodman, har lavet en forsøgsrække over børns vurdering af forskellige mønters størrelse. Det viste sig blandt andet, at børnene overvurderede mønternes størrelse — jo mere, des større pålydende mønten havde. Det viste sig endvidere, at børn af fattige forældre overvurderede langt mere end børn af rige forældre. Man må antage, at de fattige børns behov for penge var større end de rige børns, hvorfor mønterne for dem at se tog sig større ud.

Mange lignende forsøg er siden foretaget, og om end de spænder over vidt forskellige områder, viser de dog alle det samme mere eller mindre tydeligt — at vores behov, følelser og indstillinger er med til at forme vores perceptioner.

Professor Franz From har i sin doktordisputats («Om oplevelsen af andres adfærd») ført disse forsøg et stykke videre. Her er ikke stedet til at referere hans overordentlige interessante og banebrydende forsøgsrække. Blot skal i korthed anføres, at han har vist, at vor hele oplevelse af andres adfærd er højst usikker.

Professor Froms forsøg drejede over simple forsøgsanordninger (film). Springer vi nu fra denne laboratoriesituation over i det virkelige liv, bliver situationen endnu mere kompliceret. Man må antage, at vores evne til at bedømme objektivt bliver endnu ringere, siden billedet i menneskelivets spektrum er så langt mere kompliceret og nuanceret, end hvor det drejer sig om at opleve et maleri, en figur, en bølgetop, nogle skyformationer eller mere eller mindre usammenhængende og meningsløse filmstrimler.

Vi er selv part i sagen — ikke mindst, når vi skal

vurdere andre for at afgive forfremmelsesbedømmelser. Da er vor situation den, at vi ikke alene er tilskuere og skuespiller på en og samme tid, men også kritiker. Det er denne tredobbelte rolle, som vi spiller på een gang — uden muligheder for succes, d.v.s. for at give objektive bedømmelser.

Lad os vende tilbage til spørgsmålet om, hvad bedømmelserne på de eksisterende bedømmelseskemaer i virkeligheden udsiger. For det første kan vi altså på grundlag af de foregående overvejelser sige, at selve det at afgive en objektiv bedømmelse ikke er muligt — dels på grund af skemaernes utilstrækkelighed og dels på grund af, at vi selv i så høj grad er part i sagen. Har en officer, der skal afgive en bedømmelse, et stærkt behov for at dominere, vil han sandsynligvis opleve den meget dominerende oversergent som en ubehagelig karl, som ikke kender sin plads, til trods for at et stærkt behov for dominerende ellers burde være et værdsat behov hos en befalingsmand. Er officeren ængstelig og usikker af sig, eller løber han rundt med nogen mindreværdsfølelse, vil han måske blive meget nærtagende og opfatter derfor et smil som en frækhed, et venskabeligt råd som en udfordring.

Men udover at være tilskuere til de undergivnes adfærd, er bedømmeren jo også medspiller i stykket. »Som herren er, så følge ham svende«, siger folkevisen. Er han energisk og initiativfyldt, kan han sætte skub i den sløve. Har han et godt humør, og er han en smule betænksom, kan han sprede livsglæde. Er han omvendt sur og misfornøjet, skaber han selv misfornøjelse, surhed og manglende arbejdsglæde hos andre. Er han positivt indstillet til personelproblemerne, interesserer han sig for enkelt individ, ligesom han så forsøger på at få det bedst mulige frem i hver enkelt

mand. Er han derimod aggressiv i sin adfærd imod underordnede, vil han skabe aggressioner imod sig eller sit tjenestested, ligesom han så aldrig vil kunne få hverken det gode eller det bedste frem i hver enkelt mand.

Ikke alene *opfatter* (oplever) bedømmeren altså sine oplevelser i overensstemmelse med sig selv, men han *skaber* også sine omgivelser i overensstemmelse med sig selv. Og på grundlag af sin egen vurdering af sit eget arbejde skal han altså bedømme andre, således at han — for at sætte det skarpt op — bedømmer sit eget arbejde ved at bedømme andre og vice versa.

En bedømmelse er derfor i virkeligheden ikke en absolut dom over den pågældende befalingsmands adfærd, men den er et udtryk for en relation mellem bedømmerens personlighed og den bedømtes personlighed.

Det er klart, at dette forhold i sær har gyldighed, hvor bedømmelsesskemaerne som i vort tilfælde opfordrer til subjektivitet. I jo større omfang det lykkes at opstille bedømmelsesskemaer, der opererer med konkrete og veldefinerede bedømmelsesområder, des større mulighed er der for at afgive en bedømmelse, som siger noget om den bedømtes personlighed (subs. adfærd) frem for at sige noget om forholdet mellem bedømmer og bedømt. Da en bedømmelse i praksis stort set altid vil blive opfattet som et udsagn om den bedømte, bliver det derfor en vigtig opgave at tilse, at bedømmelsessystemet siger noget reelt om den bedømte — hvilket altså først og fremmest nås ved, at det opfordrer til objektivitet.

I stedet for at opfatte de nugældende bedømmelser som en række konkrete, objektive udsagn om den bedømtes personlighed (subs. adfærd), må man altså

opfatte dem som et udtryk for, hvordan *forholdet* har været mellem den bedømte og den bedømmende.

Skulle vi sige det på en anden måde, så er en bedømmelse af en fenrik, der f. x. har forrettet tjeneste som banjermester, stort set at betragte som et udsagn om, hvorledes samarbejdet har været mellem næstkommanderende og banjermesteren — henset dog til de specielle forhold, som gælder for tjenestestedet, og som navnlig chefen bærer ansvaret for. Og hvor det drejer sig om en bedømmelse af en math, kan vi passende beskrive det på den måde, at bedømmelsen er et udtryk for, hvorledes mathen har tilpasset sig de forhold, der er på tjenestestedet.

Bedømmelserne på de nugældende skemaer siger altså ikke ret meget om det, vi i hverdagen er tilbøjelige til at tro, men de udsiger noget om den bedømtes forhold til bedømmerne. Dette er værd at notere sig, således at man undgår at drage større konsekvenser af de afgivne bedømmelser, end det er sagligt forsvarligt.

Pædagogisk set er det her fremstillede syn på bedømmelserne af største vigtighed — ikke mindst fordi det bryder med den absolutte livsopfattelse, at enhver er sig selv nok. På et tjenestested er alle gensidigt afhængige, men det må dog stedse erindres, at ansvaret er størst foroven, således at lederne har en forpligtelse til at tage deres del af medansvaret, også hvor det drejer sig om en undergivens mere eller mindre vellykkede præstationer. *Jo mere, vi lægger ansvaret på de ansvarsløse (de uden ansvar), des mere uansvarlige er vi.*

Nu vil det jo alle dage være således, at bedømmelser under en eller anden form er nødvendige for at kunne administrere et så omfattende personelapparats som søværnets. Ved udvælgelsen og tilrettelæggelsen af et bedømmelsessystem og en bedømmelsesmetode, må man imidlertid i størst mulig omfang forsøge på at kompensere for de vanskeligheder og farer, som enhver bedømmelsesgivning rummer.

Lad os på grundlag af de foregående overvejelser forsøge at opstille de krav, som man principielt må stille til et bedømmelsessystem.

- 1) Det skal være veldefineret.
- 2) Det skal i størst muligt omfang udelukke bedømmerens egen personlighed.
- 3) Dette indebærer, at bedømmelsesområderne ikke må være for abstrakte, men skal være så konkrete som vel muligt.
- 4) Det skal være letforståeligt og klart formuleret.
- 5) Det skal sige noget væsentligt om den bedømtes adfærd, subs. personlighed.
- 6) Det skal være nogenlunde let at foretage en bedømmelse.
- 7) Det skal give muligheder for at administrere, personelmæssigt set.
- 8) Det skal muliggøre en homogen bedømmelsesgivning.
- 9) Bedømmelserne må være meningsfyldte, d. v. s. bedømmelsesskalaen må stå i rimeligt forhold til muligheden for at give en meningsfuld bedømmelse.

- 10) Det skal være således udtrykt, at det ikke opfordrer til at drage for store konsekvenser.
- 11) Det skal give mulighed for at føre kontrol med bedømmernes bedømmelsessædvaner.

At konstruere et bedømmelsessystem, der tilfredsstiller alle disse krav, forekommer næsten en umulig opgave. Her skal da ej heller forsøges på at løse denne opgave, der vil kræve lange og indgående analyser, studier og forsøg. Blot skal anføres, at der findes amerikanske, norske og danske bedømmelsesskemaer (f. x. til værnepligtige befalingsmænd af hæren), som i langt højere grad tilfredsstiller de opstillede krav, end de i søværnet eksisterende. Fælles for disse systemer er, at de alle sammen mere eller mindre har relation til den normale fordeling, samt at de i udpræget grad forsøger at undgå den direkte talmæssige bedømmelse.

Hvad angår bedømmelsesmetoden, må man principielt kræve, 1) at bedømmelserne afgives af flere personer i forening, 2) at bedømmelsen meddeles den pågældende, og 3) at den personeladministrerende myndighed til stadighed holder bedømmerne orienterede om forskydninger i gennemsnittet, om stoppekarakterer o. l.

Et retfærdigt og effektivt bedømmelsessystem er af afgørende vigtighed for søværnet, da systemet ikke alene er det middel, hvormed man afgør avancementerne, men også er det grundlag, som forholdet mellem de forskellige personelkategorier hviler på. Kan der gøres noget for at effektivisere det eksisterende system, bør man ikke lade muligheden uprøvet.

Samlet register til Tidsskrift for Søvæsen.

Som det vil erindres blev indledningen til tidsskriftets 125. årgang bl. a. markeret ved udgivelse af et af kommandør H. E. Foss udarbejdet særligt register for perioden 1929—1953 (100.—124. årg.).

Det vil også erindres, at udgivelsen af dette særlige register kun var at betragte som gennemførelse af en del af en plan om at udgive et samlet tidsskrift-register omfattende alle tidsskriftets første 124 årgange.

Denne plan blev lagt for år tilbage, idet det var en almindelig opfattelse, at manglen på et samlet og hensigtsmæssigt ordnet tidsskrift-register var stærkt følelig bl. a. i forbindelse med udnyttelse af tidsskriftet i studieøjemed. Sagen blev gjort til genstand for nærmere drøftelser mellem Søe-Lieutenant-Selskabets bestyrelse og tidsskriftets redaktion, hvilke resulterede i den nævnte plan, og det var oprindelig tanken at søge det samlede register udgivet under eet.

Som første skridt til planens gennemførelse henvendte den daværende formand for Søe-Lieutenant-Selskabet sig til kommandør Foss og spurgte, om denne ville påtage sig arbejdet. Kommandøren nærede sympati for tanken og påtog sig velvilligst opgaven.

I løbet af 1953 kunne kommandør Foss meddele, at forarbejdet var afsluttet med udarbejdelsen af et samlet tidsskrift-kartotek opdelt i 5 hovedgrupper sva- rende til tidsskriftets respektive jubilæumsår. Imidler-

tid viste det sig økonomisk uoverkommeligt at gennemføre den planlagte samlede udgivelse, hvorfor det vedtoges at søge udgivelsen gennemført gradvis med een del ad gangen og begyndende med 5. del, der omfatter det mest aktuelle stof.

Takket være en gave på 4000 kr. til Søe-Lieutenant-Selskabet fra »Carlsbergs Mindelegat for Brygger I. C. Jacobsen« blev det muligt at udgive nævnte 5. del som særtryk af tidsskriftet samtidig med, at dette i januar 1954 påbegyndte sin 125. årgang. Begunstiget af en anden gave på 5000 kr. fra en anonym giver havde selskabet den glæde allerede samme år at kunne iværksætte udgivelsen af registrets 4. del, ligeledes som særtryk af tidsskriftet.

Med klargøringen af registrets 4. og 5. del til udgivelse standsede kommandør Foss imidlertid ikke sit arbejde, men fortsatte med at udarbejde de øvrige dele i manuskript på grundlag af det samlede tidsskrift-kartotek. Med udgangen af januar måned d. å. afsluttedes dette arbejde, og manuskripterne til registrets første 3 dele er henlagt på Marinens Bibliotek, hvor de vil være tilgængelige.

Dermed har kommandør Foss løst den af Søe-Lieutenant-Selskabet i sin tid stillede opgave, idet det færdigtudarbejdede register foreligger således:

- | | | |
|---------|---------------------------|---------------------|
| 1. del: | 1.- 24. årg. (1827-52) | manusk. (dec. 1955) |
| 2. del: | 25.- 49. årg. (1853-78) | » (okt. 1956) |
| 3. del: | 50.- 74. årg. (1879-1903) | » (feb 1957) |
| 4. del: | 75.- 99. årg. (1907-28) | særtryk (dec. 1954) |
| 5. del: | 100.-124. årg. (1929-53) | » (jan. 1954) |

(De i manuskript foreliggende dele — der som nævnt er tilgængelige på Marinens Bibliotek — påreg-

nes med tiden, når tidsskriftets økonomi måtte tillade det, trykt ligesom 4. og 5. del).

Samtidig med bekendtgørelsen af ovenstående skal der fra tidsskriftets side rettes en varm tak til kommandør Foss for det store, veludførte og nyttige arbejde, som gør tidsskriftet i dets helhed lettere tilgængeligt og dermed lettere anvendeligt i studieøjemed.

En varm tak skal også ved denne lejlighed rettes til bestyrelsen for »Carlsbergs Mindelegat for Brygger I. C. Jacobsen« og til den anonyme giver for de smukke gaver, der muliggjorde udgivelsen af 4. og 5. del af registret.

Red.

Glimt fra Søværnet.

Ved kaptajnløjtnant P. E. Mosbech.

Ny kutter til søværnet.

På næste finansårs budget er optaget forslag om midler til bygning af en ny øvelseskutter til søværnet til brug for søværnets officerssskole, idet både SVANEN og THYRA med hastige skridt nu nærmer sig deres endelige, udsejlede distance, hvis sidste sømil endda kun må finde sted i magsvejr. Formodentlig bliver der tale om en kutter af lignende type.

Forsøg med affugtningsanlæg.

Oplægning af søværnets skibe kræver en ikke ringe personelstyrke til vedligeholdelse, såfremt man ønsker, at skibets tilstand til stadighed skal være af en passende høj standard. Grundet mangel på personel til sådanne opgaver ville det være af stor betydning, om man kunne anvende en form for oplægning, hvis effektivitet var lige så stor eller større end den for tiden anvendte, og hvis personelkrav samtidig var mindre. Med henblik herpå afholdes for øjeblikket af kystflåden og søværnets skibs- og maskininspektion forsøg med oplægning ved hjælp af affugtningsanlæg, der nedsætter fugtighedsgraden i skibet ved luftcirkulation og herved i betragtelig grad eliminerer faren for tæring. Motortorpedobåden RAVNEN er oplagt efter denne metode, og man håber, resultatet vil vise, at man herved kan spare ikke blot personel, men også penge.

Kasernen i Grønnedal.

I fortsættelse af en tidligere meddelelse om den nye kasernebygning i Grønnedal kan nu oplyses, at kasernen den 25. oktober blev overtaget af marinestation Grønnedal og umiddelbart derefter blev taget i brug, samt at man i Grønnedal giver udtryk for tilfredshed med den nye bygning.

Søartilleriets værkstedsbygninger.

Saneringen af søartilleriets værkstedsbygninger på Holmen er nu fremadskridende, idet forsvarsministeriet har godkendt de nye byggeplaner, og arbejdets udbydelse i licitation er nært forestående.

Flådehavnen i Korsør.

I juleperioden blev flådehavnen i Korsør taget i brug, idet minelæggeren LINDORMEN, patruljebåden HAMMER og to kuttere tilbragte jule- og nytårsperioden her. Forholdene i havnen er stadig interimistiske, men det kan dog anføres, at Storebælts marinedistrikt benytter havnen til distriktets orlogskuttere.

Besøg af udenlandske officerer ved søartilleriet.

Generalinspektøren for det norske luftværnsartilleri ledsaget af en norsk og en engelsk officer aflagde medio januar besøg ved søartilleriet i ca. 1 uge med henblik på at indhøste erfaringer vedrørende anvendelsen af droner til øvelsesskydninger. De pågældende fik forevist artilleriskolen SJÆLLANDS ODDE, hvor dronerne anvendes og blev en af dagene ledsaget til flyvestation Værløse for der at se på slæbemål og træffeindikatorer.

Kursusbesøg.

I dagene fra den 16. til den 17. december 1956 aflagde den »Norske Forsvarets Høgskole« besøg i København for her at få en orientering om danske forsvarsforhold. Besøget fandt som ved tidligere lejligheder sted ved forsvarsstabens foranstaltning.

Eleverne på »NATO Defence College« gæstede Danmark medio oktober 1956, ligeledes ved forsvarsstabens foranstaltning og ved denne lejlighed holdt stats- og udenrigsminister H. C. Hansen et forsvarspolitisk foredrag for deltagerne.

Flådeøvelser i Østersøen.

I januar måned har 1. fregatdivision, bestående af fregatterne VALDEMAR SEJR, ROLF KRAKE og HOLGER DANSKE, samt 1. ubådsdivision, bestående af undervandsbådene SPRINGEREN og STØREN, afholdt fællesøvelser i farvandet omkring Bornholm. Lejlighedsvis deltog endvidere undervandsbåden SÆLEN.

Øvelserne var i en del af øvelsesperioden begunstiget af meget smukt vejr.

1. fregatdivision inspiceredes i dagene 21. og 22. januar af chefen for kystflåden.

»Military Committee«'s 15. møde.

Forud for NATO ministermødet i Paris i december 1956 holdt »Military Committee« sit 15. møde, ligeledes i Paris. Danmarks repræsentant på sidstnævnte møde var som sædvanlig forsvarschefen, admiral E. J. C. Qvistgaard.

Danske orlogsskibe til øvelser i engelske farvande.

Den 29. januar afgang 1. fregatdivision samt undervandsbåden SPRINGEREN til engelske farvande for her at afholde øvelser som led i skibenes uddannelsesprogrammer.

Øvelserne vil bl. a. omfatte anti-ubådstræning og skydninger, og øvelsesperioden påregnes at strække sig over nogle uger.

Kystflådens vandrepokal for god signal- og radiotjeneste.

I december 1956 afholdtes kystflådens årlige signal- og radio-konkurrence for signal- og radiopersonel i udrustede skibe.

For at stimulere interessen for deltagelse i nævnte konkurrencer har kystflåden indstiftet en vandrepokal, der tildeles det skib, som — baseret på gennemsnitsværdien af de af signalgaster og radiotelegrafister opnåede resultater — har ydet den bedste holdpræstation i årets konkurrence.

Efter konkurrencen i december 1956 tilfaldt vandrepokalen fregatten HOLGER DANSKE.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajnerne H. M. Petersen, B. Hervad-Jørgensen
og W. W. Christensen.

Finland.

Nye patruljebåde.

Den lille finske flåde vil snart få en tilvækst af 2 små patruljebåde, der er blevet døbt KOSKELO og KUIKKA. 2 dieselmotorer vil kunne give en fart af 16 knob. Armeringen omfatter 2×20 mm kanoner. De er desuden udrustet med navigationsradar og ekkolod.

(Revue Maritime 125/1956) H.M.P.

Sverige.

BELOS.

Ubådsbjergningsskibet BELOS, der er bygget i 1885, er nu bestemt til at udgå af flåden og skal erstattes af et nyt skib, der dog endnu ikke er bevilget.

(Officersförbundsbladet 7/56) H.M.P.

U. S. A.

Første radar-atomundervandsbåd.

USS TRITON er den første amerikanske atomdrevne radarundervandsbåd. Den er under bygning hos *Electric Boat Division of the General Dynamics Corp.*, Goaton, Conn., og er opført på marinens nybygningsprogram for 1956.

(Marineblad 6/1956) H.M.P.

Ubåden NAUTILUS.

I mere end 1 år har NAUTILUS nu sejlet rundt, uden at det har været nødvendigt at supplere dens uranbeholdning, og den vil formentlig kunne sejle endnu 1 år uden at få ny forsyning. Indtil nu har den sejlet 26000 sømil, og den har heraf sejlet 1300 sømil på 84 timer i neddykket stand.

(U.S. Naval Institute Proceedings juni 1956) B.H.-J.

LIBERTY-skibene moderniseres.

For at gøre en flåde på 2000 LIBERTY-skibe mere konkurrencedygtig, vil en række af disse forsøgsvis blive forsynet med nogle nye maskintyper samt få påsat en mere moderne stævn, hvilket skulle give skibene en fart på ca. 16 knob.

(U.S. Naval Institute Proceedings juni 1956) *B.H.-J.*

Omarmeret krydser.

Krydseren CANBERRA (CAG-2), der hører til BALTIMORE-klassen, er efter at være forsynet med fjernstyrede våben (jfr. T.f.S. 1956 pag. 52) atter i aktiv tjeneste.

Udrangering af skibe.

Marinen har af økonomiske grunde indstillet til kongressen, at 107 skibe, som allerede var overført til reserveflåden, udgår af flådens tal. Af disse skibe er 35 egentlige krigsskibe som følger:

- 2 slagskibe
- 8 svære krydsere
- 2 lette krydsere
- 1 jager
- 12 ubåde
- 91 hangarskibe
- 10 fly-transportskibe.

Disse 35 krigsskibe repræsenterer en samlet tonnage på 285000 tons.

I løbet af september 1956 skal 17 skibe overføres til reserveflåden. Af disse skal nævnes:

- slagskibet NEW JERSEY (45000 t)
- jagerne KNAPP og TIMMERMAN
- ubådene CORSAIR og BURRFISH samt
- helikopterhangarskibet SIBONEY.

(La Revue Maritime august 1956) *B.H.-J.*

Hangarskib moderniseret.

USS FRANKLIN D. ROOSEVELT har efter endt modernisering hejst kommando. Det moderniserede hangarskib har fuldt udrustet et deplacement på 62.000 tons, med dimensioner 297 × 64 m. Skibet kan operere overlyds-jetfly, der kan medføre atom-bomber.

(Marineblad 6/1956) *H.M.P.*

Nyt super-hangarskib.

KITTY HAWK, det 5. hangarskib af FORRESTAL-klassen er afleveret fra værft. Det påregnes i tjeneste i juni 1959 og vil komme til at koste ca. 200 mill. dollars.

(Revue Maritime 125/1956) *H.M.P.*

Vesttyskland.

Den tidligere U. 2365, der er blevet bjærget i Kattegat, vil indgå i den nye tyske marine som U. 1.

(Marineblad 6/1956) *H.M.P.*

*Ægypten,**Polske skibe overdrages.*

Den polske marine har overladt den ægyptiske marine 4 minestrygere af klasse T-43, bygget på sovjetiske værfter.

(Marineblad 6/1956) *H.M.P.*

Om Hornblæsning i Flaaden.

Af A. V. Arendrup.

Hornblæsning som Kommandoføringsmiddel blev indført i Flaaden ved Kongelig Resolution den 4' Februar 1838.

Der har tidligere været anvendt Trompeter om Bord i vore Orlogsskibe, saaledes som afdøde Oversergent Victor Krohn har beskrevet det i sin Artikel: »Den danske Flaades Signaler, deres Tekster og Historie« i Tidsskrift for Søvæsen, Maj 1937, Side 229—281.

Herom foreligger tillige Optegnelser fra ældre Sø-officerer.

I Lieutenant ved Søs Etaten Jørgen Baltazar Winterfeldt's »Journal holden paa Beseilingen i Aaret 1757 med Orlog Skibene KJØBENHAVN og DRONNING JULIANA MARIA ...« fra 29' October til 18' December 1757 findes:

»Signaler udi taaget Veyr.
1ste Post.

Naar Taage paa kommer, bliver bægge Skibene ved at seyle samme Cours og med samme Seyl saa længe ingen viidere Signal giøres, lader ofte blæse i Trompetterne og ringe med Klokken og hver halve Glas fyhre en Salve af 4 eller 5 Musquet Skud, paa det man ikke skal komme hverandre ombord.«

Og i Lieutenant, Oversøminemester Chr. Bendix Thorstrup's Notater er dette omtalt som »Chefens Musikanter«, hvilket vil sige, at Chefen skulde afholde Udgiften til disse Trompetere af sit Raadighedsbeløb, og derom skriver han bl. a.:

»Commandeur-Capitain Ellbrecht, der 1770 kommanderede Linieskibet SLESVIG var en streng Økonom.

Blandt andre Reductioner af overflødige Udgifter havde han inddraget Musikerne, eller som de kaldtes: *Trompeterne*, hvilke dengang holdtes for Chefens egen Regning.

Naar man tænker paa den barbariske Skik at modtage Chef og Officerer, der gik til eller fra Borde, med Trompetklang, der som oftest ikke var stort bedre end den, der høres i Dag paa Bakken i Dyrehaven, saa kan man ikke sige andet, end at Commandeuren havde Ret i at spare sine Penge.

Medens falske Trompetstød skingrede fra de andre Skibe i Eskadren, vedligeholdte SLESVIG en alvorlig, fornem Taushed.

»Alle de Toner, I der blæser bort, dem har jeg her,« sagde Commandeuren, idet han slog sig paa Lommen.«

I Søartilleriets Arkiv for 1837 findes følgende Korrespondance om Indførelsen af Hornsignaler:

Overequipagemesteren — (Hans Stephansen, 1773 —1851) — skriver den 10' Juni 1837 til Søtøimesteren:



Fig. 1. Bughorn M. 1838.

»Det kongelige Admiralitets- og Commissariats Collegium har under 8de Januar bestemt, at i det nye Reglement for Kanonerne Betjening m. v. i de kongelige Skibe, hvortil Hr. Capitain-Lieutenanten under 22de Marts sidstleden har indgivet Forslag, skal tilføies Signaler under klart Skib med Horn. —

Saadanne Signaler vilde De altsaa behageligen indføre i eller, med fornødne Henvisninger, vedlægge Udkastet, som hermed følger og derefter forventes remitteret. —«

Søtøimesteren — (Capitain-Lieutenant Ove Wilhelm Michelsen, 1800—1880) — svarede den 3' Juli s. A.:

»I Anledning af Deres Høivelbaarenheds Ordre af 10de Juni skulde jeg underdanig foreslaae, at naar Hornsignaler anvendes ved Klarskib ombord, dertil da maatte bruges Bügelhorn, som anvendes ved Jægerne, og hvis Toner ere meget gennemtrængende. —

Signalerne bør være saa simple og tydelige som muligt, og let for vedkommende at blæse. — Efterat have hørt en Mængde af de Signaler, som bruges ved Jægercorpsene, tillader jeg mig underdanig at foreslaae følgende:

<i>Klarskib:</i>	blæse Allarm.
<i>Styrbords-Side:</i>	3 enkelte ligelydende dybe Toner.
<i>Bagbords-Side:</i>	3 dobbelte ligelydende dybe Toner.
<i>Overgang:</i>	det af ovenstaaende Signaler, som tilkiendegiver den Side, der skal besættes.
<i>Doublering:</i>	4 sammenstødte, ligelydende dybe Toner, 3 Gange gjentaget.
<i>Entring:</i>	ved atter at blæse Allarm, hvilket gientages for hvert Entreskifte.
<i>Ophøre Klarskib:</i>	4 ligelydende dybe og 4 ligelydende høie Toner.

Skulde disse Signaler møde Deres Høivelbaarenheds Bifald, tillader jeg mig at foreslaae, at § 28 i Forslaget til Reglementet for Kanonerne Betjening m. v. forandres som paa Medfølgende findes anført. —

Det tilstillede Udkast til det nye Reglement for Kanonerne Betjening remitteres. —«

Reglementet indeholder ikke Noder, kun det nedenfor gengivne; men i det Kongelige Bibliothek findes under Katalog Nr. 27, Side 147 en hos J. D. Quist trykt Nodebog — uden Aarsangivelse —, som efter Indholdet at dømme maa være trykt i Aarene mellem 1846 og 1850. Paa sidste Side findes Noderne til disse Signaler:

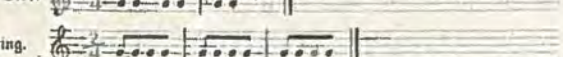
Signaler for Marinen.

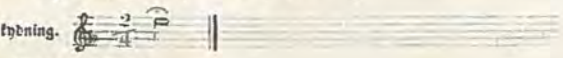
*Den Anhang til Schreyer'stiske Skrift, udsat
af Høiesteren. Februar 1832. Reglement for Søværnets
Hyl. Nord 4/2 1838*

Klar Ekib.  *= Reville 1786*

Styrbords Side. 

Dagbords Side. 

Doubling. 

Dphore Skydning. 

Entring. *Blæst som til Klar Ekib,
høiesteren for hver Entring.* 

Dphore Klar Ekib. 

Kjøbenhavn. *Trykt hos H. B. Møller.*

Fig. 2. Med disse Signaler klarede Flaaden sig igennem 1. Slesvigske Krig.

Det er Chefsrapporten efter Korvetten GALATHEA's Togt i Sommeren 1852 som Vagtskib i Sundet, der har givet Stødet til Indførelsen af samtlige siden 1786 for Jægercorpsene reglementerede Hornsignaler i Flaaden sammen med Ændring af Excerreglementet, idet denne Rapport foranledigede Marineministeriet til den 18' December 1852 at beordre Sætøimesteren, Commandeur-Captain O. W. Michelsen til at udtale sig om de

i Rapporten anførte Erfaringer, hvilket skete i Skrivelse af 23' December s. A.: (Uddrag)

»... Ved al Exerccering, navnlig for de Evolutioner, som Mandskabet skal lære som Landgangscompagnier, ere Hornsignaler næsten uundværlige. — Jeg anseer det derfor høist ønskeligt, om de Lærlinger, der have tilstrækkeligt Gehør, oplæres i at blæse paa Horn en Time daglig i de 3 Vintermaaneder, Januar, Februar og Marts, hvor de fleste af Lærlingerne ere hjemme. Som Lærer antager jeg maae kunne erholdes en Hornblæser fra Garnisonen. —«

Denne Indstilling blev ikke besvaret, og Aaret efter skrev Søtøimesteren en ny Indstilling den 14' Oktober 1853:

»Hornsignalerne er befalet at skulle kunne anvendes ved Kanonmanøuvren; de ere aldeles uundgaaelige ved de Evolutioner, som man maae ønske, at Landgangscompagniet kan udføre, og hvilke altsaa nødvendigviis maae læres af hele Artilleriecorpset.

Det er altsaa et daglig Savn ikke ved Corpset at have Hornblæsere.

Jeg tillader mig i den Anledning at gjentage min under 23de December f. A. gjorde Anbefaling, at nogle af Artillerielærlingerne oplæres i at blæse paa Horn; Stabshornblæser Hoffmann (Frederik Vilhelm H) ved 16' Bataillon er villig til at oplære 10 Elever for et Honorar af 3 Rbd. for hver.

Med 1 à 2 Timers daglig Underviisning ville de være oplærte i 6 à 8 Uger.

ærbødigst

O. W. Michelsen.«

Indstillingen fremsendtes den 24' Oktober af Overrequipagemesteren paa Gammelholm, Commandeur Johan Peter Gandil (1788—1861) med Anbefaling og bevilligedes af Ministeriet den 27' Oktober.

Derefter indstillede Søtøimesteren om at maatte an-

skaffe de fornødne Messinghorn med Banderoller, der skulde koste 8 Rbd. Stk. + 10 Mk. pr. Banderolle.¹⁾

For at faa Undervisningen iværksat hurtigt anmodes Ministeriet gennem Krigsministeriet at udvirke Tilladelse til, at Hornene — indtil Pengene forelaa — udlaantes fra Landarsenalet.

Da de første Hornblæsere var uddannede, beordredes den 3' April Søtøimesteren og Takkelmesteren til hver for sit Vedkommende:

»... behageligen opgive mig, hvilke af Søartilleriecorpsets og Matroscorpsets Lærlinger, der ere oplærte i at blæse paa Horn eller slaa paa Tromme med Vedtegning om, hvilket Skib enhver af dem er udcommanderet eller betænkt til.«

Søtøimesterens Indberetning den 4' April indeholdt følgende Navne:

No. 233 Niels Waldemar Petersen, Briggen ST. CROIX.
No. 235 Eduard I. D. Michelsen, Fregatten TORDENSKJOLD.

No. 237 Johan Torvald Nielsen, Dampskibet HOLLER DANKE.

No. 238 Johan Otto Hansen, Korvetten FLORA.

No. 239 Peter Jacob T. Olsen, Fregatten THETIS.

No. Ludvig Anton Lund, Korvetten VALKYRIEN.

Der var imidlertid ikke Hornblæsere nok til de Skibe, der skulde udrustes; således skrev Marineministeriet den 5' Mai 1854 til den fungerende Overequipagemester:

»Ved de iaar stedfundne Udrustninger har der, som Hr. Commandeuren bekjendt, viist sig Mangel paa Hornblæsere, der ere afgivne fra Landétaten.

¹⁾ 1 Rbd. = 6 Mk. — 1 Mk. = 16 Sk.

Da der imidlertid ikke haves Vished for, at Land-Etaten under alle Forhold vil kunne afsee det fornødne Antal Hornblæsere til Skibenes Forsyning, og Ministeriet anseer det af Vigtighed for at de fornødne Kræfter i denne Retning haves til Disposition, skulde Man tjenstligt anmode Hr. Commandeuren om at ville indsende en Betænkning og Forslag fra Søtøimesteren om den hensigtsmæssigste Foranstaltning til at sikkre Marinen de omhandlede Folk uafhængigt af Landétaten.

Søtøimesterens Forslag i saa Henseende udbeder Ministeriet sig tilstillet ledsaget af Hr. Commandeurens Ytringer.

Steen Bille / R. Petersen.«²⁾

Søtøimesterens Forslag fremsendtes den 18' Mai s.A.:

»Ved Ordre af 6te dennes er det mig paalagt at indgive Betænkning og Forslag angaaende den hensigtsmæssigste Foranstaltning til at sikkre Marinen det fornødne Antal Hornblæsere uafhængigt af Landétaten.

I den Anledning har jeg den Ære at fremsætte følgende:

At have faste Folk, hvis Bestemmelse specielt skulde være at udcommanderes som Hornblæsere, vil i mange Henseender være uhensigtsmæssigt, ligesom det ogsaa vilde medføre ikke ubetydelige Bekostninger. — Tanken maae derfor fæste sig til at anvende af det havende faste Mandskab og Læringerne ene de, som synes nærmest at egne sig hertil, naar deres Oplæring og Øvelse i at blæse paa Horn kan skee saaledes, at dette ikke borttager for megen Tid fra deres øvrige Underviisning, hvorom man efter nogle Aars Forløb vil have erholdt tilstrækkelig Erfaring.

Efter den nu befalede Sammensmeltning af Corpsernes Læringer, bliver det reglementerede Antal 54, samt endvidere een overcomplet Lærning for hver 3 Vacancer i Corpserne, saa at Antallet pr. Medium kan ansættes til omtrent 70.

²⁾ Steen Andersen Bille 1797 — 1883. — N. R. Petersen, Justitsraad og Kontorchef.

Af disse Læringer bliver circa 20 antagne den 1' April og kunne altsaa ikke medregnes blandt dem, som kunne have lært at blæse paa Horn. —

I forrige Aar ved Oplæringen af nogle Læringer fandtes henved Halvdelen uskikkede til at lære at blæse paa Horn, saa at der kan regnes paa at have stadig omtrent 30 Læringer, der kunne anvendes som Hornblæsere, hvilke vil være tilstrækkeligt, selv ved ekstraordinære Udrustninger.

Skulde der i enkelte Tilfælde være Mangel paa Læringer til Hornblæsere, maatte der tages Enkelte af dem, som se nest er avancerede til Halvbefarne. —

Som Opmuntring skulde jeg anbefale, at de Læringer, som kommanderes til at gjøre Tjeneste som Hornblæsere, erholde paa Togtet et maanedligt Tillæg. —

Dersom ovennævnte Forslag bifaldes, udbeder jeg mig bemyndiget til at antage de fornødne Lærere.

Bekostningen forrige Aar for at oplære 10 Elever var 30 Rbdlr. —

Den aarlige Udgift antager jeg derfor at ville blive omtrent 50 Rbdlr. —

ærbødigst

O. W. Michelsen.

Overequipagemesterens fremsendte Indstillingen den 20' Mai:

»Ifølge Ministeriets Skrivelse under 5te dennes, betræffende Tilveiebringelse af Hornblæsere paa udrustede Skibe, har jeg den Ære herved at fremsende det fra Søtøimesteren indhentede Forslag, samt underdanig at indstille:

At Artillerie- og Matros-Læringerne maae, ved Foranstaltning af Søtøimesteren, gives Underviisning og Øvelse i at blæse Horn, forsaavidt de dertil findes skikkede, saa at de ombord kunne benyttes til Hornblæsertjeneste, naar behøves;

at paa Skibenes Bemandingsreglement ikke opføres »Hornblæser«, men ved »Halvbefarne, Søevante og Læringer« anføres »Hvoriblandt (1, 2, 3) til Hornblæsertjeneste«, for at de hertil fornødne kunne blive kommanderede af Læringer saavidt muligt, men ellers af Halvbefarne,

som kunne blæse Horn, samt at de, der benytttes til denne Tjeneste, tilstaaes, i Analogi med Topgaster med Flere, et maanedligt Tillæg af 1 Rd., hvad enten de forøvrigt gageres som Halvbefarne eller som Læringer af 1ste eller 2den Klasse.

J. P. Gandil.³⁾

Ministeriets Svar af 1' Juni lyder:

»I Henhold til Søtøimesterens Forslag til Tilveiebringelse af Hornblæsere til Krigsskibene og Hr. Commandeurens i den Anledning gjorde Indstilling af 20de f. M. har Ministeriet bestemt:

- at Artillerie- og Matros-Læringerne ved Foranstaltning af Søtøimesteren skulle undervises og øves i at blæse Horn, forsaavidt de dertil findes skikkede, for at de naar fornødent kunne anvendes til Hornblæsertjeneste ombord i Skibene. —
- at Hornblæserne, ligesom hidtil, ville blive at opføre særskilt paa Bemandingsreglementerne, og der da commanderer oplærte Læringer, eller hvis det bliver fornødent Halvbefarne af Corpserne til denne Tjeneste;
- at de som Hornblæsere commanderede Læringer eller Halvbefarne tillige, saavidt denne deres Tjeneste tillader det, skulle deltage i andet Arbejde og Tjeneste ombord; og
- at Hornblæserne, foruden Søgage efter deres Grad, erholde et maanedligt Tillæg af 1 Rbdlr. —

Hvilket herved tjenstligt meddeles Hr. Commandeuren til behagelig Efterretning og videre Foranstaltning. —

Steen Bille

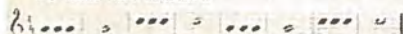
/ N. R. Petersen.

Skrivelsen blev tilstillet Søtøimesteren med Ordre til hvert Aar i Begyndelsen af Marts at fremsende Indberetning om, hvilke Læringer der kunde kommanderes til Hornblæsertjeneste.

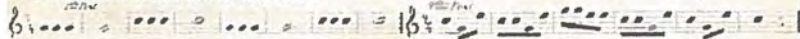
³⁾ Johan Peter Gandil 1788—1861, Overequipagemester paa Gammelholm 1853—1856.

HORNSIGNALER henhørende til Kanon-Exercitien.

N^o 1 Møde efter Skretullen



N^o 2 Møde ved Kanonerne efter Skretullen



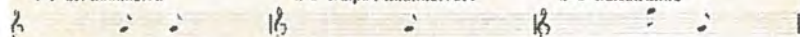
N^o 3 Klarskib



N^o 4 1st Haandarbej

N^o 5 Tempo i Haandarbej

N^o 6 Omskiftning

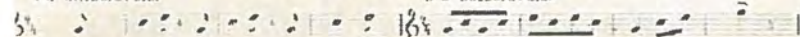


N^o 7 Afmarche fra Kanonen



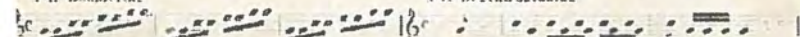
N^o 8 Størheds Side

N^o 9 Bøsteds Side

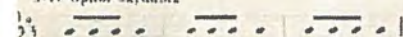


N^o 10 Bomblerne

N^o 11 Bevend Skydning



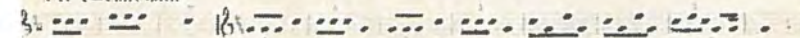
N^o 12 Ophør Skydning



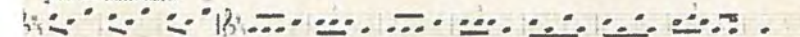
N^o 13 1^{ste} Entreskille



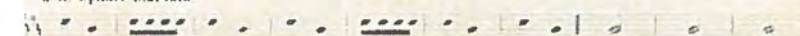
N^o 14 2^{de} Entreskille



N^o 15 3^{de} Entreskille



N^o 16 Ophør Klarskib



N^o 17 Avertissement



Fig. 3.

HORNSIGNALER henhørende til den spredte Føgtning

A. Kjenndings-Signaler.

Nº1 Det Bole

Andantino

Nº2 Blæskerne

Nº3 Reserren

Nº4 Høire Fløi

Andantino

Nº5 Venstre Fløi

Allegro

B. Commando-Signaler.

Nº6 Kjøde

Allegro

Nº7 Advanceer.

Allegro

Nº8 Retbreder.

Andantino

Nº9 Løb

Allegro

Nº10 Løysen marcher.

Andantino

Nº11 Holdt

Andantino

Nº12 Træk til Høire

Andantino

Nº13 Træk til Venstre

Allegro

Nº14 Løyd

Allegro

Nº15 Chargeer

Allegro

Nº16 Hold inde med Chargeerten

Allegro

Nº17 Røir om

Allegro

Nº18 Venstre om

Andantino

Nº19 Appell

Allegro

Nº20 Afkøer

Allegro

Nº21 Avertissement

Andantino

Nº22 Colonne

Allegro

Nº23 Kredse

Allegro

Fig. 3 a.

Den 12' Juni 1854 approberede Kongen et nyt »Exerceer-Reglement for den Kongelige Danske Søetat« hvori Hærens Hornsignaler fra »Exerceer-Reglement for det kongelige danske Infanterie«, 1852, forekommer med de for Flaadens Exercits beregnede Benævnelser. (Fig. 3 og 3a).

Flaadens første Musikkorps dannedes i Sommeren 1857 — ganske vist noget uofficielt — som det fremgaar af efterfølgende.

Efter at have uddannet nogle Hold Lærlinge til Hornblæsere og assisteret ved Indførelsen af Hornsignalerne og disses Tilpasning til Brug i Flaaden, fra traadte Stabshornblæser F. V. Hoffmann i Foraaret 1854 og afløstes af Hoboist ved 6' Bataillon, Jacob Frederik Hüttenrauch, der efter at have forladt den militære Tjeneste var bleven ansat som Portner ved Fødselsstiftelsen (i Amaliegade) den 17' Marts 1854.



Oluf Wilhelm de Fine Skibsted
1814-1891



Harald Fæster
1798-1870

Takket være, at han kunde anvende saa megen Tid til sin Lærervirksomhed i Søartilleriet og viste en ikke ringe Interesse for denne Gerning, kan man tilskrive ham og Søtøimesteren, Orlogskaptain O. W. de Fine Skibsted Æren for, at Flaaden overhovedet har faaet Musikkorps, der i en Aarrække medvirkede og opmuntrede i og udenfor Tjenesten om Bord og i Land, og som Flaaden nu atter med fuld Ret ønsker at faa genoprettet.

Det var om Bord i Fregatten THETIS paa dennes Togt som Exercerskib i Sommeren 1857, at dette første Musikkorps virkede, og den af Skibschefen, Commandør-captain Harald Fæster i sin Chefsrapport til Marineministeriet den 21. September 1857 anførte Motivering vil igen kunne anvendes med ikke mindre Gyl-dighed.

— Der har ogsaa været et særdeles godt Samarbejde mellem ham og Søtøimesteren i god Tid forinden Togtet! —:

»... Til Slutning skal jeg ikke undlade at berøre, at Fregatten var forsynet med et Musikkorps af 9 Personer, som ved Søtøimesterens Foranstaltning i Løbet af sidste Vinter og Foraar vare blevne oplærte og instruerede af den Musikus, Hr. Hüttenrauch, som lærer Lærlingerne at blæse Signalthorn. —

Uagtet dets Præstationer selvfølgelig, efter ikkun nogle faa Maaneders Underviisning, lode meget tilbage at ønske, saa udgjorde dets Repertoire dog henved 30 Nummere. — Marscher, Nationalsange, Valtse og navnlig Psalmemelodier til Brug ved Gudstjenesten —, *og afhjalp laaleligen et af den danske Marines nuværende Generation bestandigen følt Savn, hvilket vistnok langt mere, end man skulde troe, vil tjene til Mandskabets Vel ombord, (udh. af Forf.)* og naar man tillige tager Hensyn til de Instrumenter, hvormed dette Musikcorps var forsynet, nemlig Laan af fra Arméens Musikcorps kasserede Messinginstrumenter, der saa godt som muligt vare blevne reparerede, saa maatte Enhver, der fik Leilighed til at høre det, dog indrømme, at det var langt bedre, end man med Billighed turde have ventet, og for Hans Majestæt Kongen blev, saavel ved Visitten ombord i Fregatten, som ved andre Leiligheder, naar Allerhøistsamme passerede Fregatten, hilst med Musikken, hvilket syntes meget at interessere Allerhøistsamme. Foruden at denne Musik opmuntrede Besætningen særdeles meget ved at spille til forskellige Tider, naar Leilighed dertil gaves, tjente den især til at højtideliggøre Gudstjenesten ved at lede Psalmemelodierne, og blev tillige benyttet ved Exerceerskolens Øvelser iland; og jeg troer at burde udtale, at den for en stor Deel har bidraget til det heldige Resultat, jeg smigrer mig med, at Exerceerskolen har afgivet iaar, efter den kortere Tid, der har været indrømmet til dens Øvelser.

Individerne i bemeldte Musikkorps vare 5 Underkonstabler og 4 Lærlinger, som alle tidligere havde lært at blæse

Signalhorn, og frivillig havde tilbudt sig til videre Uddannelse i Musikken (hvilket Exempel har fundet mange og villige Efterlignere iblandt de øvrige Lærlinger), og efter Musiklærerens Udtalelser love flere af disse unge Mennesker meget i denne Retning, uden at Tienesten i Almindelighed derved har lidt, men det snarere synes at have givet dem forøget Lyst og Drift i deres egenlige Kald. —

Deels til Opmuntring og deels som Belønning bleve de af mig og Messen i Forening lønnede med et maanedlig Tillæg af 1½ Rd. for de Halvbefarne og 1 Rd. for Lærlingerne. —

Idet jeg saaledes herved tillader mig paa egne, Officerernes og hele Mandskabets Vegne, at bevidne Sætimesteren vor Tak for hans Bestræbelser med Uddannelsen af dette Musikcorps, vover jeg underdanigst at udtale det Haab, at det høie Marineministerium af de gode Resultater af dette første Forsøg, maatte finde Opfordring til at understøtte fremtidige Bestræbelser i denne Retning, hvilket det er min Overbevisning ikke alene vil møde almindelig Anerkjendelse hos den farende Deel af Marinen; men ogsaa vil tjene til megen Gavn ombord i Skibene.

underdanigst

H. Fæster.«

Ministeriet indhentede Udtalelse i Sagen hos Constructions og Reglerings-Commissionen, hvorefter det ved Skrivelse Nr. 1285 af 9' November 1857 til Chefen for Orlogsværftet, Viceadmiral K. E. Mourier (1795—1865) udbad sig Forslag til Dannelse af Musikcorps:

»... Constructions- og Regleringscommissionen har med Hensyn til, at Commandeurcapitain Fæster omtalt den gavnlige Indflydelse af et ombord i Fregatten THETIS dannet Musikcorps anbefalet, at der som Begyndelse til Dannelsen af et Musikcorps for Flaadens Skibe maatte blive anskaffet de fornødne gode Instrumenter.

I denne Anledning anmoder Ministeriet tjentligst Deres Excellence om at ville indhente og hertil videresende et detailleret Forslag fra Sætimesteren om, hvorledes der

med de Kræfter, som udvikles ved den stedfindende Underviisning i Hornblæsning, maatte kunne virkes til, at der ombord i Krigsskibene, eller idetmindste i de større, kunde dannes Musikcorps uden videre Udgift end i det Høieste en maanedlig Douceur til de Medvirkende.

Forslaget ønskes ledsaget med et Overslag over Bekostningerne til Instrumenternes Anskaffelse o. s. v.

O. W. Michelsen / N. R. Petersen.*

Søtøimesterens Forslag fremsendtes allerede den 15' December s. A.:

I Anledning af Marineministeriets Ordre af 9' November d. A. har jeg den Ære underdanigst at fremsætte efterfølgende Forslag:

Dersom Bestræbelserne for at tilveiebringe et Musikcorps til Tieneste ombord i de søgaaende Skibe rettedes derhen, at der ønskes dannet een Musikbande til et større Skib og tvende til mindre Skibe, af hvilken den største dannedes af 9 Instrumenter, og hver af de andre af 7 Instrumenter, da skulde ialt 23 Mand efterhaanden oplæres og uddannes dertil. —

Disse 23 Mand kunde da deles i 3 eller 2 Bander eller formeres til een. —

Dette Antal formenes at kunne skaffes tilveie af dem, blandt Corpsernes Underofficerer og Mandskab, som selv yttre Lyst og haver Evne til at kunne uddannes i denne Retning, efterat der ved den reglementerede Underviisning i Signal-Hornblæsning allerede har været Anledning til at bedømme dem. —

Den til Underviisningen og Øvelsen fornødne Tid bør hovedsageligen vælges udenfor den reglementerede Skole-Underviisnings Tid, for at Elevernes vigtigere Faguddannelse ei skal lide i nogen Maade derved. Om Sommeren udenfor Skole Semestret turde det imidlertid tillades at 4 à 6 Timers ugentlig Øvelse i Arbejdstiden foretages med de af bemeldte Elever, der ei vare udcommanderede.

Det vil formentligen ikke være forbunden med stor Van-

skelighed at ordne disse Individuers Udcommando saaledes, at en Musikbande i de udgaende Skibe kan sammensættes, uden at Hensynet til Vedkommendes Øvelse i Faget paa mindste Maade tilsidesættes, eftersom Antallet er meget indskrænket, og Individuerne ville kunne vælges iblandt alle Klasser, ligesom det heller ikke kan antages, at det, at en Mand af Corpserne benyttes til at blæse paa et Instrument ombord, i nogen Henseende kan være hans Skibstjeneste efter Rullerne til Hinder, da Musikken ikke vil blive benyttet samtidig med alle Mand paa deres Post. —

Da Oplæringen af disse Elever nødvendigviis medtager nogen Tid, vil Anskaffelsen af Instrumenter ei behøve at skee paa eengang. —

Den hele Bekostning, som der, til foreslaaede Bander, samt de til Øvelse og Underviisning nødvendige Instrumenter vil andrage, er 1000 Rbdlr. som fordelt paa to Aar giver en Udgift af

aarligt i 2 Aar	500 rdlr.
Til en Lærer i Hornblæsning er hidtil betalt 100 rdlr. à 4 rdlr. pr. Elev, altsaa 8 rdlr. 32 Sk. maanedlig; dersom der for denne betydelige udvidede Information bestemtes maanedlig 20 rdlr., for hvilken Betaling en Lærer fortiden kan erholdes, blev dennes Løn aarligt	240 rdlr.
Til Musicalier, Papirer, Indbinding af Nodebøger etc.	100 rdlr.
Summa aarlig ...	900 rdlr.

Naar saaledes Instrumenterne vare anskaffede, og Individuerne tilfredsstillende indøvede, foreslaaes et Tillæg maanedlig af 1 à 2 rdl. til saamange af Eleverne, som ved Flid og Duellighed qualificerede sig dertil, hertil anslaaes

aarlig	400 rdlr.
Til Læreren som i de første 2 Aar	240 rdlr.
Til Musicalier etc.	100 rdlr.
Til Instrumenternes Vedligeholdelse og Anskaffelse af Ny	160 rdlr.
Den aarlige Udgift vil saaledes andrage	900 rdlr.

Foruden den saaledes fastsatte aarlige Udgiwt foreslaaes tillige, at der tilstaaes et maanedligt Tillæg til dem af Eleverne, der ere udcommanderede, af 1 rdlr. 48 sk. eller 1 rdlr. efter Dygtighed som Musici og den Anbefaling, som de, som saadanne, erhverver sig ombord. —

Til Sammenligning tillader jeg mig underdanig at vedlægge Oplysninger om Sammensætningen og Bekostningen af Musikbanderne ved Brigaderne og Bataillonerne i Arméen, forsaavidt som jeg har været istand til at skaffe saadanne tilveie. —

underdanig

O. W. Skibsted.

Bilag hertil:

»Til hver af de 4 Brigaders Musikcorps, samt til Livgarden til Fods er reglementeret ialt til 27 musici,

Nemlig	Man- ned- lig	For 16 Aars Tjene- ste	Bespis- ning	Quarteer Godt- gjørelse	Under- mun- derings Godt- gjørelse	la
Brigade Tambour, som har	12 rd	4 rd	4 rd 28 sk	frit Huus	90 sk	24 rd
Hoboister af 1ste Classe . .	10 rd	4 rd	4 rd 28 sk	5 rd	90 sk	24 rd
Forblæseren desuden	5 rd					
Hoboister af 2den Classe . . .	8 rd	4 rd	3 rd 64 sk	5 rd	90 sk	21 rd
— — 3die — — —	5 rd	4 rd	3 rd 64 sk	5 rd	90 sk	18 rd
uden 1 Brød hver 5te Dag amt Mundering						

Den hele aarlige Lønning af disse Folk

andrager 5822 rdlr. 24 sk.

Alderstillæg for 16 Aar 1296 -

Til Musik-Underviisning, Musicalier og

Instrumenter etc. 850 -

7968 rd. 24 sk.

Til hver Bataillon er endvidere reglementeret:

1 Stabshornist

8 Hornblæsere af 1ste Classe,

8 — — — 2den —

og der tilstaaes til Instrumenter og Musicalier aarligt 120 rdlr.

Den øvrige Meer-Udgiwt ved Musikken betales af Batalionernes Officerer og andrager circa 150 à 160 rdlr. —

O. W. Skibsted.◊

Dette Forslag laa i Ministeriet $\frac{1}{2}$ Aar. For at faa Gang i Sagens Behandling — og efter nogle mundtlige Forhandlinger, hvor bl. a. Hoboist Hüttenrauch har været Mellemand mellem Søtøimesteren og Instrumentmagerfirmaet P. Schmidt, fremsendte Søtøimesteren den 12^e Juni 1858 et Forslag til, hvorledes Pengene til de fornødne Musikinstrumenter kunde skaffes:

»Af den ved Søetatens Tøihuus værende Beholdning af glatløbende Geværer, ialt 3827 Stk. behøves til Flaaden og Defensionen ialt 2931; der haves saaledes et Overskud af 896 Stk. Geværer.

Iblandt disse findes 500 Stk. af de engelske Geværer, som anskaffedes 1849, disse ere af en Kaliber, som er betydeligt større end dem ved Sø- og Land-Etaten reglementerede 16-lødige (8''') nemlig 12 à 13-lødige (8''' 10). Vi kunne saaledes ikke afbenytte den reglementerede Ammunition, og de ere allerede af den Grund uønskelige at conservere; men de ere dertil af mindre god Forarbejdning og manglende alle Kontrolmærker med Undtagelse af det for Sikkerhedsprøven for Piberne, formodentlig kun bestemte som Handelsvare, sammensatte af forskellige Sorter Svansskruer og Laase, og med meget slet tilpassede og befæstede Bajonetter.

Jeg giver mig derfor ærbødigt den Frihed at foreslaa Deres Excellence, at det maatte tillades ifølge gjort Tilbud af Instrumentmager Smidt at levere ham dette Parti Geværer i Bytte for de i min underdanige Skrivelse af 15de December f. A. til Marinens Musik-Corps foreslaaede Instrumenter. Idet han vil beregne Prisen paa Geværerne til 15 Mark Stk., vil dette Parti andrage 1250 rdlr.

Den opgivne Priis paa de nye Instrumenter er 1000 rdlr. og for de ældre, som tidligere have været Marinen laante, med den fornødne Reparation, Musicalier 250 rdlr.

Det er ikke sandsynligt, at en saa høi Priis vil kunne opnaaes for disse glatløbende Geværer, hvoraf store Partier overalt udbydes, altsom de riflede Vaaben fortrænger hiine i Arméerne, hvorimod den i Instrumenterne erholdte Værdi med større Sandsynlighed vil kunne conserveres.

ærbødigst

O. W. Skibsted.«

Chefen for Orlogsværftet fremsendte Forslaget med en lidt valen Anbefaling den 16' Juni:

»Ved at fremsende hoslagte Forslag fra Søtøimesteren tillader jeg mig underdanig at yttre:

Da de deri omnævnte 500 Geværer ikke ere af en brugelig Sort, synes det at være unyttigt at opbevare dem paa Arsenalet, og Prisen, som kan erholdes for dem, $2\frac{1}{2}$ Rd. pr. Stk., synes derfor antagelig; men om Bytningen af Geværerne imod musikalske Instrumenter kan effectueres, maa jeg henstille til Ministeriet.

Det vilde vistnok være en stor Behagelighed og Opmuntring for alle i Skibene at faae medgivet et lidet Musikcorps i hver Orlogsmand, og forsaavidt tillader jeg mig at anbefale til Anskaffelse af Instrumenter, som et forberedende Skridt til Musikcorpsers Oprettelse; men om deslige vil kunne realiseres for den Sum, der af Søtøimesteren blev opgivet i Skrivelse af 15de December f. A., det betvivler jeg.

K. E. Mourier.«

Ministeriets Svar kom 10 Dage efter, og tiltrods for, at det var Marineministeren, der som Søtøimester i 1849 havde forestaaet Indkøbet af de ikke særlig brugbare engelske Geværer, der synes at have været af den til Salg til de Indfødte i Kolonierne fremstillede Type, der vel kunde bruges som Haglgeværer til Jagt, er Svaret imødekommende, hvad angaar Penge til Musik:

»I Anledning af det med Deres Excellences behagelige Skrivelse af 16de dennes fremsendte Forslag fra Søtøimesteren om at 500 af de engelske Geværer, der anskaffedes i

1849, maae byttes bort med Musik Instrumenter, undlader Ministeriet ikke at meddele, at dette Bytte ikke kan bifaldes; men at der maae anvendes et Beløb af 500 Rdlr. i indeværende Finantsaar til Anskaffelse af Musik Instrumenter til Brug ombord i Krigsskibene efter nærmere Forslag fra Søtøimesteren.

Det er derfor Ministeriets Ønske at tilveiebringe de fornødne Kræfter til at danne i det Mindste enkelte Musikcorps for Krigsskibene, men Man kan ikke ganske bifalde det Forslag dertil, som Søtøimesteren har gjort og som Deres Excellence under 15de December f. A. fremsendte; navnlig finder Ministeriet den foreslaaede Lønning til Læreren høiere end nødvendigt for den Underviisning, som maatte ansees tilstrækkelig og det Maal, der kan stilles, og endvidere troer Ministeriet det aldeles ufornuødent, at der tilstaaes Eleverne noget Tillæg, medens de lære eller naar de efter den Tid ere til Tjeneste i Land, hvorimod Man vel vil gaae ind paa at fastsætte et maanedligt Tillæg som foreslaaet til dem, der udcommanderes og gjøre Tjeneste som Musici. —

Ministeriet ønsker derfor, at Søtøimesteren paany tager Sagen under Overveielse isærdeleshed med Hensyn til en større Oeconomi i Gjennemførelsen, og forventer Man derfor et fornyet Forslag.

O. W. Michelsen.«

Viceadmiral Mourier sendte Skrivelsen videre uden Kommentarer med Ordre til at fremsende det befalede Forslag.

Søtøimesteren tøvede ikke med at omarbeide Forslaget, og allerede den 6' Juli fremsendte han det nye Forslag:

»Til Opfyldelse af Ministeriets Ordre af 26de Juni og Deres Excellences af 28de Juni har jeg den Ære at fremsætte følgende Forslag, hvorved Modificationer i mit ærbødigste Forslag af 15de December f. A. ere foretagne, iden Retning, som ovennævnte Ordre byder. —

Til Instrumenters Anskaffelse vilde de af Ministeriet der-
til for dette Finantsaar tilstaaede 500 rdlr. blive at anvende
saaledes:

Til tvende Bander, hver paa 8 Musici behøves 16 Instru-
menter, af disse anskaffes

ældre

1 Tuba, som koster	36 rdlr.
1 Piccolo, som koster	10 -
1 Cornet, som koster	10 -
1 Althorn, som koster	14 -
1 Tenorhorn, som koster	16 -
1 Trompet, som koster	12 -
1 Bashorn, som koster	18 -
7 Instrumenter, som koster	116 rdlr.
Tenorhorn, som Værftet eier, at reparere	10 -
Ialt 126 rdlr.	

og af Nye

1 Bashorn, som koster	60 rdlr.
1 Piccolo, som koster	35 -
3 Cornetter, som koster	99 -
1 Althorn, som koster	42 -
2 Tenorhorn, som koster	100 -
1 Trompet, som koster	38 -
9 Instrumenter, som koster	374 rdlr.
For 8 ældre Instrumenter,	126 -
Ialt 500 rdlr.	

Der vil da have de fornødne Instrumenter til 2de Ban-
der, og den næste Anskaffelse vil da blive at rette derhen,
at et Sæt nye Instrumenter, samt de fornødne Instrumen-
ter til Indøvelse skaffes tilveie. —

Til Anskaffelse af Musicalier m.m. kan ikke anslaaes
mindre end 100 rdlr. aarlig, da Udsættelsen af Partiturene
og Fordelingen af Stemmerne gjøre dette Arbeide nødven-
digt, — hvilket Arbeide ikke kan udføres med de til Dis-
position staaende Kræfter. —

Til Instrumenternes Reparation og til Anskaffelse af Nye istedetfor ældre utjenstdygtige foreslaaes som mindst mulige Anslag: 100 rdlr.

For Værftet bliver saaledes foreslaaet opført i 2 Aar aarlig:

Til Anskaffelse af Instrumenter	500	-
Til Musicalier m. m.	100	-
Til Instrumenters Reparation etc.	100	-

Ialt aarlig 700 rdlr.

og for Fremtiden ikkun til de tvende sidste Poster et Beløb af 200 rdlr. aarligt.

Lønningerne for Læreren og for de Musici, der gjøre Tjeneste til Søes, foreslaaes afholdt af Udrustningerne paa følgende Maade:

Til Forblæseren tilstaaes maanedlig	5	rdlr.
Til 3 Musici af 1ste Classe hver	3	- 48 sk.
Til 4 Musici af 2den Classe hver	2	- - -

Til Læreren foreslaaes et Honorar af 50 rdlr. for hver Musikbade, der uddannes til Skibene.

Med Hensyn til det foreslaaede maanedlige Tillæg, da bør de anførte høiere Lønninger altsaa afhænge af Elevernes Dygtighed, og bør det bestemmes, at Chefen kan nedsætte eller forhøie Betalingen indenfor de angivne Grændser efter den udviiste Færdighed ombord. —

Hvad Lærerens Honorar angaaer, da tillader jeg mig at bemærke, at da Udcommandoerne ikke kunne rette sig efter Instrumenternes Fordeling i Banderne, bliver omvendt denne nødt til at rette sig efter hine, hvorved det vil blive nødvendigt ved hver Udcommando at oplære flere eller færre nye Elever.

Erfaringen har viist, at 3 à 4 Timer næsten daglig Underviisning har været nødvendig hele Vinteren og Foraaret, da Underviisning maae meddeles Eleverne enkeltviis indtil Udcommandoerne, og endda er nu 2de saadanne Saisoner medgaaede for at opnaae det endnu temmelig ufuldkomne Resultat (for en stor Deel fordi Instrumenterne ere gamle) som paastaaes ombord i Fregatten BELLONA iaar.

Det vil endvidere blive under hans Ansvar, at Instrumenterne m. m. benyttes under Underviisningen og udlaa-
nes til Eleverne for at benyttes til Eftermiddags Øvelser,
deels under hans Ledning og deels paa egen Haand. —

ærbødigst

O. W. Skibsted.«

Chefen for Orlogsværftet fremsendte uden videre
Kommentarer Forslaget til Marineministeriet, der først
besvarede det i October. I Mellemtiden skulde den nye
Tørdok paa Nyholm Værft indvies, og da Hans Ma-
jestæt Kongen ønskede selv at indvie Dokken den 18'
August, skulde der til Ceremonien gerne bruges et
Musikcorps, som paa dette Tidspunkt ikke fandtes.

Altsaa maatte Marineministeriet anmode Krigsmi-
nisteriet om at maatte laane et Musikcorps, og 1' Bri-
gades Musikkorps beordredes til at møde og melde sig
til Undersøtøimesteren, Capitain-Lieutenant Sommer.

3 Uger senere fik Flaaden dog Revanche, idet Søartil-
lericorpsen den 10' September 1858 paraderede med
eget Musikcorps i Frederiksberg Have ved Afsløringen
af Kong Frederik VI's Statue.

Den 1' Oktober 1858 bevilligede Ministeriet Søartil-
leriet de 500 Rdlr. til Anskaffelse af Instrumenter,
hvorimod den øvrige Del af Indstillingen om Musica-
lier, Reparationer og Honorarer ikke omtaltes, og det
gav Anledning til Ubehageligheder, idet Søtøimesteren
den 8' Oktober fremsendte den i Facsimile (Fig. 6)
viste Regning fra Hoboist Hüttenrauch paa Musicalier:

»Jeg giver mig ærbødigst den Frihed at fremsende en
Regning paa de Musicalier, som ere leverede til Brug for
Søetatens Musikcorps, anmodende Deres Excellence om,
at Beløbet maatte blive anviist og udbetalt Herr Hütten-
rauch.

O. W. Skibsted.«

1. 317. Apr 1858

Or. Musik arrangeret og indsat til Brug ved Sættens
Musikcorps.

Levnet:

5. Chorale	20
Marsch (de. Korn)	5
de (Brudbørn)	7
de (La. Gode sinde)	8
Kong Christian 4. ved händ. Hest	4
Danmark dultigt Vang og Vange	4
Om tapre Landsoldat	4
Fransk Nationalmelodie	4
Engelsk de	4
Norsk de	4
Der er et yndigt Land	4
Salme (de.)	5
Polka (Indiansk)	5
de (Marie Tagbana)	5
de (L'infantillage)	5
de (Hæder)	5
Waltz (La. Bogisette)	5
Russisk Symme	4

Kjøbenhavn d. 10. 58.

medarbejder Musikalen og vigtig bemærke
at alle Musikere

J. V. Thibaut

Musiklærer

Dr. N. B. Butler, 1838

Kjøbenhavn, den 1^{te} Feb^r 1858

San Domingo, Martin

Königlich Hof.



of Arms.

Instrument.

Fabrikant

P. SCHMIDT.

Dybenagade 172 i København.

Debet

[illegible]

Chefen for Orlogsværftet fremsendte denne og Instrumentmager Schmidt's Regning (Facsimile Fig. 7) med følgende Skrivelse den 12' Oktober:

»I Henhold til Ministeriets Resolution under 1ste Januar har Søtøimesteren foranstaltet anskaffet, for at medgives Skruetorvetten HEIMDAL, de paa vedlagte Regning fra Hof-Instrumentmager P. Schmidt anførte 8 Blæseinstrumenter med Tilbehør til Beløb 229 R. 64 Sk. Ligeledes har han anskaffet til fornødent Brug ved Underviisningen i og Udførelse af Musik, de Musicalier, som findes anførte paa Musiklærer Hüttenrauchs vedlagte Regning til Beløb 102 -

Disse 331 R. 64 Sk.

giver jeg mig den Frihed underdanig at udbede Leverandørerne anviste.

K. E. Mourier.«

Denne Regning paa Musicalier foranledigede Marineministeriet til at beordre Søtøimesteren til at fremsende en nærmere Forklaring; i Mellemtiden havde Ministeriet bevilliget 40 Rigsdaler til Indretning af et Undervisningslokale i Tagetagen paa Christiansholms Skolebygning til Musikereleverne.

Den 19' November 1858 fremsendte Søtøimesteren Forklaringen:

»I Anledning af Deres Excellences Skrivelse af 16de ds. har jeg den Ære underdanigst at fremsende følgende Erklæring:

I Marineministeriets Resolution af 1ste October d. A. er bevilget et Beløb af 500 Rdlr. til Anskaffelsen af musikalske Instrumenter overensstemmende med mit under 6te Juli indgivne underdanigste Forslag.

Af de i Ministeriets Skrivelse af 15de November d. A. omhandlede af mig underdanigst indsendte 3 Regninger, er

den første stor 229 Rbdlr. 64 Sk. dateret den 8de October paategnet, at Anskaffelsen af de anførte Instrumenter er skeet ifølge den oven citerede ministerielle Resolution, hvorimod den anden Regning dateret den 8de October stor 102 Rdlr. paa Musicalier kun er paategnet, at disse ere leverede, idet jeg ved denne Forskjel i Paategningen har troet tilstrækkelig at antyde, at denne sidste Regnings Beløb ikke er begrundet paa nogen ministeriel Bemyndigelse og altsaa eventualiteter vilde blive nægtet udbetalt, og denne Fremgangsmaade motiveret derved, at ikkun de i min underdanigste Indstilling af 6te Juli d. A. opførte 500 Rdlr. ere approberede; men de 100 Rblr. til Musicalier, som ligeledes dersteds ere opførte, ihvorvel ikke approberede, heller ikke ere nægtede, eller i Ministeriets Skrivelse af 26de Juni fremhævet som Noget, der ikke kan bifaldes, eller ansees uforfødt, hvorved det formenes at være erkjendt, at uden disse Musicalier ville de tilstaaede Instrumenter ikke kunne afbenyttes.

At jeg ikke har turdet antage mig bemyndiget til at indbefatte dette omhandlede Beløb af 100 Rbdlr. til Musicalier iblandt de til Instrumenter approberede 500 Rbdlr. er en ligefrem Følge af den ministerielle Resolution af 1ste October d. A. saa lydende: »at anskaffe Instrumenter, der ere foreslaaede af Sætimesteren i det af Deres Excellence under 8de Juli indsendte Forslag!«, og endeligen har underdanigst indstillet den 3die, dateret den 4de November stor 268 Rd. 80 Sk., saa at de to Regninger for Instrumenter ikkun beløber sig til 498 Rd. 48 Sk., hvorved det til denne Anskaffelse approberede Beløb ikke er overskredet.

Ifølge foranførte tillader jeg mig slutteligen underdanigst at anmode Deres Excellence om at anbefale, at den Udgift af 102 Rd. til Musicalier af Ministeriet maatte bevilges, som en næsten ubetinget Nødvendighed, efter at Instrumenterne ere anskaffede, ligesom ogsaa at et lignende Beløb aarligt maae anvendes. —

underdanigst

O. W. Skibsted.

Chefen for Orlogsværftet anbefalede den 23' November, at Pengene bevilligedes:

»Ifølge Ministeriets Skrivelse under 15de dennes har jeg den Ære herved underdanig at fremsende Erklæring af Søtøimesteren betræffende en af ham, uden Bemyndigelse, foranstaltet Anskaffelse af musicalske Apparater, navnlig Noder.

Med Hensyn til den i Erklæringens Slutning fremførte Anmodning om min Anbefaling til Bevilgelse af Penge til Musicalier, tillader jeg mig at yttre, at ligesom jeg under 12te f. M. har indstillet, at Regningen paa de iaar anskaffede Noder, til Beløb af 102 Rd., maatte betales, saaledes kan jeg i Erkjendelse af, at Noder ere uomgængelig fornødne til hensigtsmæssig Udførelse af Musik, ikke undlade at anbefale til fremtidig Bevilgelse af Penge til det omhandlede Requistit.

K. E. Mourier.«

Ministeriet svarede omgaaende — og vredt! — den 27' November:

»Søtøimesterens, ved Deres Excellences ærede Skrivelse af 23de dennes, indsendte Forklaring om den af ham uden Bemyndigelse foranstaltede Anskaffelse af Musicalier kan aldeles ikke ansees som tilfredsstillende, idet han, da der paa hans Forslag af 6te Juli sidstleden ikke af Ministeriet var meddelt nogen Resolution, var ganske ubeføjet til at foranstalte saadan Anskaffelse.

Dette skulde Man tjenstligt anmode Deres Excellence om at tilkiende give ham, med Tilføjelse, at Musicalier og Musik-Apparater maae i Fremtiden ikke foranstaltes anskaffede uden Ministeriets specielle Tilladelse, og at forsaavidt dertil maatte findes Anledning, vil en passende Sum blive opført paa Budgettet for 1860/62 til slige Anskaffelser.

O. W. Michelsen. / F. C. Eskildsen.« ⁵⁾

Viceadmiral Mourier lod Skrivelsen gaa videre saaledes:

»Gammelholm d. 29de November 1858.

Til

Søtøimesteren.

K. E. Mourier.«

⁵⁾ Justitsraad og Kontorchef.

(fortsættes)

Nekrolog.

Kaptajnløjtnant Erik Erling Olsen blev født den 4. august 1926 i Glostrup, som søn af kasserer S. Olsen.

Han blev kadet i 1946 og søløjtnant II i 1949.

Efter sin udnævnelse til søofficer gennemgik han undervandsbådsskolen og forrettede derefter i 1950 tjeneste i undervandsbåden U 3 og i 1952 i undervandsbåden SPRINGEREN. I den mellemliggende periode gjorde han for en tid tjeneste ved daværende østjydske marinedistrikt, og senere var han chef for forskellige af minestrygerne af Ø-klassen. Fra oktober 1952 til januar 1953 deltog han som 4. kommanderende i fregatten HOLGER DANSKE's togt med sergentelever, og i sommeren 1953 var han chef for kutteren Y 366 på fiskeriinspektion i Nordsøen.

Derefter forrettede han i over eet år tjeneste ved søværnets eksercerskole, og fra oktober 1954 til juli 1955 var han næstkommanderende i depotskibet HJÆLPEREN.

Den 21. juli 1955 tiltrådte han som chef for orlogskutteren TERNEN underlagt Grønlands kommando.

Erling Olsen fik igennem sin afvekslende tjeneste lejlighed til at vise mange sider af sine evner og kunnen som søofficer, men samtidig formåede han ved sin stilfærdige, men altid humorfyldte fremtræden, såvel at skabe et tillidsforhold til foresatte og undergivne, som at knytte mange venner til sig.

Allerede som kadet var han foregangsmand, naar det gjaldt sport og idræt, og som udøver heraf — også senere som officer — var han genstand for megen respekt.

De officerer, han blev uddannet sammen med eller som gennem tjenesten blev knyttet til ham, vil fremover ikke blot savne hans ligefremme væremåde og smittende humør, men også i taknemmelig erindring bevare mindet om en søofficer, som med praktisk dygtighed og på en rolig, sikker og altid velovervejet måde løste de opgaver, han blev stillet overfor.

Han blev gift den 29. oktober 1953 med Ulla Olsen, født Corp, datter af bjergingeniør O. Corp.

Erling Olsen omkom ved TERNEN's forlis ved Ravns Storø den 25. januar 1957, og han blev mindet ved højtideligheden i Holmens kirke for TERNEN's besætning den 2. marts s. å.

S. L.

Glimt fra Søværnet.

Ved kaptajnløjtnant P. E. Mosbech.

OMØSUND hjem fra U.S.A.

Den 20. juni 1956 blev minestrygeren OMØSUND i Seattle modtaget af den danske regering, repræsenteret ved den stedlige marineattaché, kontreadmiral S. Ramlau-Hansen.

Efter ca. 1 måneds ophold i Seattle sattes kursen mod San Francisco, hvor minestrygeren havde et kortere ophold, og herfra videre til San Diego, hvor skibet i lighed med alle amerikanske skibe gennemgik den almene træning, der i U.S.A. anses for nødvendig, før der overgås til specialtræning. For OMØSUND's vedkommende fandt træningen sted i Long Beach, hvor skibet endvidere var i dok og fik foretaget visse småændringer og mindre reparationer.

Fra Long Beach gik turen til Norfolk, Virginia, hvortil minestrygeren ankom den 31. oktober 1956 efter undervejs at have anløbet San Diego, Balboa i Panama og Guantaname på Cuba. Bortset fra et enkelt besøg i Washington D. C., hvor skibet fik overrakt en gylden nøgle til hyen, forblev minestrygeren i Norfolk indtil afgang fra U.S.A. den 4. januar 1957.

Hjemturen, hvorunder benyttedes oliefyldning i søen, foregik via Azorerne og Portsmouth til København, hvortil OMØSUND ankom den 25. januar 1957 efter ialt 12726 sømils sejlads.

Under opholdet i Seattle fandt en kort højtidelighed sted, ved hvilken skibet af borgmesteren i Seattle, Mr. Clinton, fik overrakt en 2,5 m høj totempæl med anmodning om, at den måtte blive overrakt Københavns overborgmester som en gave fra Seattle til København.

Ved en ceremoni på Holmen den 31. januar 1957 blev totempælen, under overværelse af den amerikanske marineattaché, repræsentanter fra MAAG og udenrigsministeriet samt chefen

for mineskibsafdelingen, overrakt Københavns overborgmester, som lovede at totempælen ville blive opstillet et sted, hvor byens borgere og turister ville have mulighed for at se den.

Skydning fra taget af søværnets officersskole.

Den 7. februar 1957 udførtes installationsskydning af den på taget af søværnets officersskole opstillede 40 mm kanon ved anvendelse af »break up«-ammunition, indkøbt fra England. Denne ammunition, der består af en normal 40 mm ladning og et projektil af bakelit fyldt med blyhagl, får pjecen til at funktionere normalt, og projektilet opløses totalt ca. 20 m foran munden under udvikling af en sky af blyilte, hvis giftighed bevirker, at skydning mod vindretningen ikke må finde sted.

Der var foretaget afspærring af området omkring søværnets officersskole, idet foreområdets udstrækning er 100 yards i skudretningen og 100° på hver side af denne.

»Break up«-ammunition til den her anførte kanontype forefindes endnu kun i begrænset mængde til installationsskydning på steder, hvor skarp ammunition ikke kan anvendes, men det vil eventuelt senere blive tilstræbt at fremskaffe mere af denne ammunitionstype til brug under taktiske øvelser.

Minedepoterne.

Udbygningen af de tre nye minedepoter forventes afsluttet ca. 1. april 1957.

Artilleriskolen SJÆLLANDS ODDE.

Anden udbygning af artilleriskolen SJÆLLANDS ODDE er nu afsluttet, og nybygningerne bestående af en værksteds- og en undervisningsbygning, portobeller og et fritidshjem blev den 7. marts ved en højtidelighed overdraget søværnet i overværelse af chefen for søværnet, viceadmiral A. H. Vedel, samt af kontre-admiral H. A. Nyholm.

Overdragelsen af korvetten BELLONA.

Forsvarsministeren med adjutant ledsaget af chefen for kystflåden med adjutant, departementschefen i forsvarsministeriet og repræsentanter fra den herværende amerikanske ambassade samt pressen afrejste den 30. januar 1957 med fly til Italien

for deltagelse i en højtidelighed i anledning af den italiensk-byggede korvet BELLONA's overdragelse til den danske regering.

Ceremonien fandt sted i Castellamare den 2. februar 1957 kl. 1130. Forsvarsministeren modtog på regeringens vegne skibet af MAAG Italien og overdrog det samtidig til søværnet, repræsenteret ved chefen for kystflåden, der overgav skibet til dets første chef, orlogskaptajn I. B. Rodholm.

Under højtideligheden fik BELLONA's italienske gudmoder af forsvarsministeren overrakt en vase af kongelig dansk porcelæn, til erindring om dagen.

Norsk besøg ved kystbefæstningen.

Som et led i samarbejdet indenfor NATO aflagde 4 norske officerer besøg ved kystbefæstningen indenfor perioden fra den 11. til den 16. februar 1957. Deltagerne var chefen for det norske kystartilleri, generalmajor T. H. Unneberg, majorerne J. Övregard og T. Gulbrandsen samt kaptajn E. Halvorsen.

Ledsaget af chefen for kystbefæstningen og søværnets artilleriinspektør med flere fik officererne en af dagene forevist Stevnsfort, hvor det var hensigten at overvære skydninger, der imidlertid på grund af vejrforholdene blev aflyst.

Deltagerne fik endvidere forevist søartilleriet, Lynæsfort samt Dragørfort og aflagde besøg hos chefen for søværnet, viceadmiral A. H. Vedel og kontreadmiral H. K. H. Arveprins Knud.

Danske orlogsskibe på øvelse i engelske farvande.

(jfr. »Glimt«, feb. 1957).

Den 25. februar anløb ROLF KRAKE og VALDEMAR SEJR Chatham for bl. a. at deltage i NATO-øvelsen »Make way« sammen med engelske og hollandske enheder. I samme øvelse deltog 1. torpedobådseskadre. Nævnte enheder returnerede til danske farvande efter øvelsernes afslutning medio marts.

SPRINGEREN og HOLGER DANSKE forblev i Portland-området til henholdsvis 28. februar og 4. marts og deltog bl. a. i en eskorte-øvelse sammen med flg. engelske enheder: 7 fregatter, 4 ubåde og luftfartøjer.

HOLGER DANSKE inspireret af chefen for Kystflåden.

Den 4. marts afgik HOLGER DANSKE fra Portland til danske farvande og udgik samtidig af 1. fregatdivision.

På turen over Nordsøen foretoges en række båndoptagelser for navigationsvæsenet af de til »Consol«-pladsbestemmelse hørende radioudsendelser. Optagelserne er beregnet til undervisningsbrug.

Fregatten ankom til Holmen den 8. marts. Den 11. om aftenen gik chefen for Kystflåden med følge ombord, hvorefter skibet afgik til Østersøen for inspektion.

Inspektionen omfattede bl. a. indenbords øvelser, anti-ubådsøvelser, bugsering og natskydning.

Den 13. afholdtes konkurrenceøvelser med HUITFELDT på Københavns Red, hvorefter HOLGER DANSKE lagde ind på Holmen.

Konkurrencen vandtes af HUITFELDT med 51 points mod 45.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajnerne H. M. Petersen og W. W. Christensen
samt kaptajnløjtnant H. F. Jensen.

Holland.

Personeloversigt.

1/7 1956 havde personellet i den hollandske orlogsmarine følgende fordeling:

A. Flåden.

Officerer	1.343	el.	11,7 %
underofficerer (SG. el. højere)	1.968	el.	17,2 %
korporaler	2.077	el.	18,2 %
menige	6.027	el.	52,9 %
Ialt	11.415	el.	100,0 %

B. Marinens flygevåben.

Officerer	127	el.	7,7 %
underofficerer (SG. el. højere)	494	el.	29,9 %
korporaler	410	el.	24,8 %
menige	620	el.	37,6 %
Ialt	1.651	el.	100,0 %

C. Marinekorpsset.

Officerer	117	el.	6,7 %
underofficerer (SG. el. højere)	387	el.	21,9 %
korporaler	356	el.	20,2 %
menige	898	el.	51,2 %
Ialt	1.758	el.	100,0 %

Sum 14.824

Marinens budget finansår 1957.

A. Driftsbudget	f. 286.070.000
B. Investeringer	f. 66.700.000
Ialt	f. 352.770.000

Driftbudgettet fordeler sig således (i gylden):

I Ministeriet	9.863.000	el.	3,4 %
II Marinestab	2.116.000	el.	0,8 %
III Materiel	107.291.000	el.	37,6 %
IV Personel	136.805.000	el.	47,8 %
V Intendanturtjeneste	12.514.000	el.	4,4 %
VI Sanitetsvæsen	3.800.000	el.	1,3 %
VII Lodsvæsen etc.	12.691.000	el.	4,4 %
VIII Opmåling	940.000	el.	0,3 %
Ialt	f. 286.070.000	el.	100,0 %

Investeringen fordeler sig således:

I Skibe	60.000.000	el.	90 %
II Bygningsanlæg	5.350.000	el.	8 %
III Fyrskibe, lystønder o. l.	1.350.000	el.	2 %
Ialt	f. 66.700.000	el.	100 %

(Marineblad Nr. 1/1957.) *H. M. P.*

*Sverige.**Budget for 1957/58.*

Den svenske flådes budget for finansåret 1957/58 er blevet nedskåret fra de foreslåede 454,5 millioner til 416,6 millioner sv. kroner.

Det er især nybygningskontoen, der er blevet begrænset. Dette bevirker, at 4 kystministrygere udgår, og resten af programmet forrykkes således, at det ikke bliver muligt at opretholde den jævne udskiftningsplan, ja det er endog meget muligt, at det nuværende skibsantal ikke kan opretholdes.

(Kontakt Med Krigsmakten nr. 1. — 1957.) *H. J.*

Helikoptere til den svenske flåde.

Den svenske flåde har hidtil baseret sig på chartrede helikoptere. Nu kommer de første anskaffelser af denne flytype til

flådens luftvåben, idet en eskadrille bestående af 8 store og 4 små helikoptere er under opbygning, fortrinsvis til brug for østkystens marinekommando.

Ny jager søsat.

Jageren HÄLSINGLAND er blevet søsat fra *Eriksbergs Mekaniska Verkstad* i Göteborg. Den er den sidste af ØSTERGÖT-LAND-klassen, der er på ialt 4 enheder, og den er beregnet som en afløser for jageren KARLSKRONA.

Bygningen er bestilt hos *Kockums* i Malmö, som har overladt bygningen af skroget til *Eriksberg*.

Data:	Displacement 2050 t. (standard).
Længde	112 m.
Bredde	11 m.
Armering	4 stk. 120 mm i dobbelaffutage. 4 stk. 40 mm. 6 stk. 53 cm torpedoer samt »moderne A/U-våben«.
Fart	ca. 35 knob.
Besætning	250 mand.

Kystminelægger søsat.

Den sidste af de 10 kystminelæggere, der er beregnet til at skulle arbejde sammen med kystartilleriet, er blevet søsat.

Den er på 220 tons og kan i forhold til sin størrelse tage en meget stor nyttelast af kontrollerede miner. Den fremdrives af to diesel-elektriske propelmaskiner, som giver den en særdeles stor manøvreedygtighed. Armeringen består af en 40 mm kanon. En 7-meter kabelbåd medbringes om bord.

Semaforsignalering afskaffes.

Uddannelsen i national semaforsignalering indenfor den svenske flåde ophører helt fra og med den 1. april 1957.

Grunden hertil er dels det faktum, at afstanden mellem enhederne til søs er blevet større, dels at man må påregne, at størstedelen af operationerne vil foregå i mørke. Endvidere tager uddannelsen en for stor del af de værnepligtiges tid, og man vil derfor koncentrere sig om morsesignaleringen, selvom denne menes at være sværere at lære til bunds.

Det nationale semafor-system har været et for den svenske flåde specielt system. Som reserve for morsesignaleringen vil man for fremtiden basere sig på det internationale semafor-system.

(Officersforbundsbladet, januar 1957.) H. J.

U. S. A.

Første jet-fly skudt ned af sig selv.

Et forsøgsjet-fly af typen F-11.-F1. skulle den 21. september 1956 foretage nogle forsøgsskydninger med 20 mm kanoner over Atlanterhavet.

Piloten gik med en fart af 880 miles i 13000 fods højde, begyndte et svagt dyk, afskød en salve på 64 skud og gik derefter over i et mere stejlt dyk og skød endnu en salve. Ved slutningen af denne blev maskinen ramt af et eller andet på vindspejlet. Piloten troede at have ramt en fugl og ville returnere til sin base. Imidlertid var motoren også blevet ramt, og han måtte med stoppet motor foretage nødlanding.

En grundig undersøgelse viste, at maskinen var blevet ramt af tre af dens egne projektiler, en på vindspejlet, en i næsen og en i motoren.

Følgende forklaring på uheldet er blevet givet. Projektilerne i den første salve forlod maskinen med en hastighed der var 1500 feet/sec. hurtigere end maskinens. På grund af luftmodstand og tyngdekraft har projektilerne beskrevet en bane, der krydsede maskinens nye kurs 2 til 3 miles længere fremme, og hastighederne har da tilfældigvis været sådan, at »kollisionen» har fundet sted.

(United States Naval Institute Proceedings.

Januar 1957.) H. J.

Vesttyskland.

Forsvarets organisation.

Øverste ledelse.

(se fig. 1).

De militære chefer er alle ansat i forsvarsministeriet. Under forsvarsministeren findes dels en militær forsvarsstyrelse, hvor for tiden generalløjtnant Heusinger er formand, dels 4 militære afdelinger, hvoraf 1 er fælles for forsvarssager og de 3 andre

Det vesttyske forsvarsministerium.

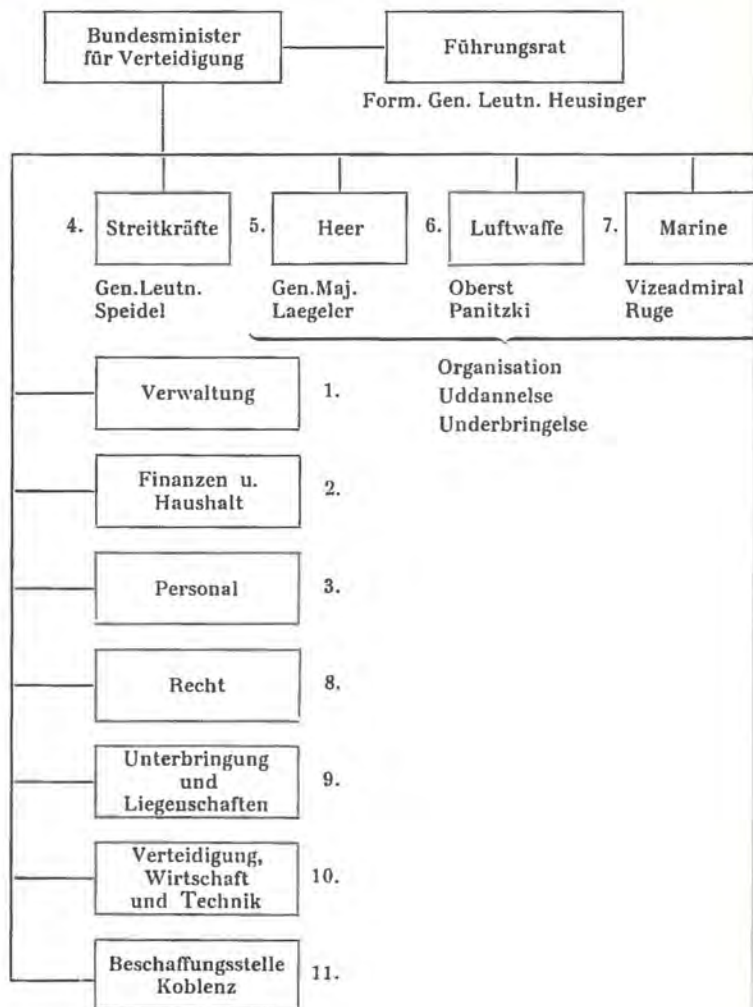


Fig. 1.

for henholdsvis hær, marine og flyvevåben. Disse 4 afdelinger svarer i Danmark nærmest til forsvarsstab, hærstab, søværnsstab og flyvestab med den vigtige forskel, at de hver direkte er underlagt forsvarsministeren.

Territorial inddeling.

(se fig. 2).

Forbundsrepublikken inddeles i 6 militærområder, der har grænser sammenfaldende med de administrative grænser.

Områderne er:

- I Schleswig — Holstein — Hamburg, stab i Kiel.
- II Niedersachsen — Bremen, stab i Hannover.
- III Nordrhein — Westfalen, stab i Düsseldorf.
- IV Rheinland — Phalz — Hessen, stab i Mainz.
- V Württemberg — Baden, tab i Stuttgart.
- VI Bayern, stab i München.

Hvert militærområde inddeles i et antal *Bezirkskommandanturen*, d. v. s. forsvarsområder, og inden for disse findes igen *Standortkommandanturen*.

Hærens organisation.

Den planlagte organisation omfatter 12 divisioner à ca. 13.000 mand, heraf 6 panserdivisioner og 6 pansergrenaderdivisioner. Man forsøger i størst muligt omfang ved detailorganisationen at klare sig med standardafdelinger, idet man helst vil undgå for mange forskellige bataljonstyper.

Flyvevåbnets organisation.

Operativt underlægges flyvevåbnet NATO. Dets organisation påregnes således:

— Dagjagerafdelinger:

4 flotiller à 3 divisioner à 25 fly ialt 300

— Natjagerafdelinger:

2 flotiller à 3 divisioner à 18 fly

1 flotille à 3 divisioner à 20 fly ialt 168

— Jagerbombeflyafdelinger:

8 flotiller à 3 divisioner à 25 fly ialt 600



Fig. 2.

— Rekognosceringsafdelinger:

3 flotiller	à 54 fly ialt	162
-------------	---------------	-----

— Transportafdelinger:

2 flotiller	à 48 fly ialt	96
-------------	---------------	----

Ialt bliver antallet af fly i 1. linie 1326, personelstyrken skal andrage 82.000 mand.

Ved disloceringen søger man størst mulig spredning. Hver flotille fordeles på 3 flyvestationer. Jordorganisationen låses ikke fast til bestemte afdelinger. Herved opnår man mulighed for hurtig omgruppering uden at behøve at flytte jordpersonellet.

Flyvepladskravet bliver stort, ca. 60 pladser i fredstid.

Marinens organisation.

Der er tidligere gjort rede for den tyske flådes opgaver og typer og antal af skibe, der påregnes anvendt. Hvad angår marinefly til rekognoscering, A/U-operationer og øvrigt taktisk samarbejde med skibe, anslås deres antal til 75.

Flådens baser bliver:

- Østersøen: Kiel, Flensburg (Mürvik) og Kappeln.
- Nordsøen: Wilhelmshafen, Bremerhafen og Cuxhafen.

Desuden er der mulighed for anvendelse af de gamle anlæg i Eckernförde, Holtenau, Nordholz, Borkum og Glückstadt.

I øvrigt organiseres marinen således:

Direkte under marineafdelingen i forsvarsministeriet står:

- | | | |
|--|---|-------------------|
| — Chefen for Ostseeflotte | { | operativ ledelse. |
| — Chefen for Nordseeflotte | | |
| — Chefen for søstridskraftkommandoen. | | |
| — Chefen for Nordsøens marinekommando. | | |
| — Chefen for Østersøens marinekommando. | | |
| — Cheferne for de forskellige uddannelseskommandoer. | | |

Østersøflåden vil sandsynligvis komme til at bestå af:

- 2 jagereskadrer
- 11 eskadrer af MTB, fregatter, minestrygere og ubåde
- 2 blandede flygrupper for hver 3. eskadre.

Tjenestegrader indenfor det vesttyske forsvar.

Hæren og flyvevåbnet	Marinen	Den danske marine
<i>Officerer :</i>		
Generalleutnant	Vizeadmiral	Viceadmiral
Generalmajor	Konteradmiral	Kontreadmiral
Brigadegeneral	Flotillenadmiral	
Oberst	Kapitän zur See	Kommandør
Oberstleutnant	Fregattenkapitän	Kommandørkaptajn
Major	Korvettenkapitän	Orlogskaptajn
Hauptmann	Kapitänleutnant	Kaptajnløjtnant
Oberleutnant	Oberleutnant zur See	Søløjtnant I
Leutnant	Leutnant zur See	Søløjtnant II
<i>Andre befalingsmænd :</i>		
Oberbstabsfeldwebel	Oberstabsbootsmann	Overfenrik
Stabsfeldwebel	Oberbootsmann	Fenrik
Feldwebel	Bootsmann	Oversergent
Stabsunteroffizier	Obermaat	Sergent
Unteroffizier	Maat	Sergent
<i>Mandskab :</i>		
	Hauptgefreiter	Ingen
	Obergefreiter	sammenligning.
	Gefreiter	
Grenadier, Jäger, Panzerschütze, Panzer- grenadier, Panzerjäger, Kanonier, Panzer- kanonier, Pionier, Panzerpionier, Funker, Panzerfunker, Schütze, Sanitätssoldat, Flie- ger, Matrose.		

Fig. 3.

Nordsøflåden vil se således ud:

- 1 jagereskadre
- 7 eskadrer af mindre skibe, dog ikke ubåde
- 2 blandede flygrupper for hver 3. eskadre.

Byggeprogrammet omfatter:

- 8 jagere
- 6 fregatter
- 2 mineskibe
- 6 minestrygere, 700 t.
- 18 minestrygere, 400 t.
- 30 minestrygere, 200 t.
- 40 motortorpedobåde
- 12 ubåde.

Gradsbetegnelser.

Graderne indenfor de forskellige værn og personelkategorierne er anført i fig. 3.

Man regner i marinen med normering af

- 1 viceadmiral
- 4 kontreadmiraler
- 15 flotilleadmiraler.

Sammenholdt med organisationen tyder dette på, at de 4 kontreadmiraler bliver chefer for de 2 flåder og de 2 marinekommandoer.

(Tidskrift i Sjöväsenet, januar 1957.) *H. M. P.*

Marinens Bibliotek.

Erhvervelser i januar 1957.

- Lo, Arthur W.m.fl.*: Transistor electronics. ill. index. 522 s. N.J. 1955. 8°. H.
- Pawle, Gerald*: The Secret War 1939—45. ill. index. 289 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Italiensk uden besvær. En praktisk rejseparlør med gode råd og vink for turister. Høsts Lommeparlør. 64 s. stikordreg. Kbh. 1956. 8°. H.
- Weyer's Flottentaschenbuch 1956/57 ill. reg. 332 s. München 1957. 8°. H.
- Erhvervshistorisk årbog. VIII. 1956. ill. 138 s. Aarhus 1956. 8°. H.
- Holm-Petersen, F.*: Fanø-Sejlskibe. Beretninger og breve fra de hvide sejls dage. ill. reg. 334 s. Esbjerg 1956. 8°. H.
- Marinkalender 1957. ill. 234 s. Uppsala 1956. 8°. H.
- Marchant, James*: Winston Spencer Churchill. A Tribute. portr. 172 s. Lond. 1954. 8°. H.
- Churchill, Winston S.*: Great Contemporaries. index. ill. 310 s. Lond. 1949. 8°. H.
- Noel-Baker, F.*: The Spy Web. A Study of Communist Espionage. ill. 204 s. Lond. 1954. 8°. H.
- Schlabrendorff, F. v.*: Offiziere gegen Hitler. Bearb. und ausgegeben von Gero v. Gaevernitz. ill. 204 s. Zürich 1946. 8°. H.
- Taylor, A. J. P.*: Bismarck, The Man and the Statesman. ill. kort. index. 278 s. Lond. 1955. 8°. H.
- Explosives Driver's Handbook. OP 2239. ill. 72 s. Dep. of the Navy, USA 1956. 8°. SAR.
- Atomic Warfare Defense. U.S.Navy. ill. 94 s. USA 1956. 4°. SAR.
- Chinn, George M.*: The Machine Gun, Vol. 4, parts X & XI. USA 1955. 4°. SAR.
- Fagorganisationernes Håndbog 1956-57 + tillæg. Forlaget, Rosenørns Alle. 8°. SAR.
- Broberg, K. B.*: Shock Waves in Elastic and Elastic-Plastic Media. 141 s. Sverige 1956. 8°. SAR.
- Granström, Sune A.*: Loading Characteristics of Air Blasts from Detonating Charges. Kungl. Tekniske Högskolans Handlingar. ill. 93 s. 8°. SAR.
- Rehling, Erik*: Det danske sprog. 233 s. Kbh. 1951. 8°. SAR.
- Oxenvad, Erik*: Nøgle til Det danske sprog. 81 s. Kbh. 1951. 8°. SAR.

- Brändli, Hans*: Waffe und Wirkung bei der Fliegerabwehr. ill. 91 s. Schweiz 1956. 8°. SAR.
- Clark, Wallace*: Gantt-Kortene. For effektivt planlægning og kontrol. ill. 167 s. sagregister. 8°. SAR.
- Braun, Alfons m. fl.*: RKW hefte 27. Härtereitechnik in USA. ill. 88 s. München 1955. 8°. SPA.
- Lips, E. M. H.*: Engineering Metallurgy. ill. 250 s. Holland 1954. 8°. SAR.
- Lange, Bruno*: Kolorimetrisk Analyse. 5. udg. ill. 482 s. Weinheim Verl. 1956. 8°. SPA.
- Bickel, E.*: Die metallischen Werkstoffe des Maschinenbaues. ill. 442 s. Berl. 1953. 4°. SPA.
- National Physical Laboratory. Notes on Applied Science nr. 4. Measurement of Humidity. 20 s. ill. Lond. 1955. 8°. SPA.
- National Physical Laboratory Notes nr. 9. Measurement of Pressure with the Mercury Barometer. 15 s. Lond. 1955. 8°. SPA.
- National Physical Laboratory Notes nr. 12. Calibration of Temperature Measuring Instrument. 48 s. ill. Lond. 1955. 8°. SPA.
- Siebel, E.*: Handbuch der Werkstoffprüfung. Bd. 2. 2. udg. ill. 754 s. Berl. 1955. 4°. SPA.
- Linder, L.*: Safe Working Loads of Lifting Tackle. ill. 344 s. Lond. 1952. 4°. SPA.
- Veibel, Stig*: Vejledning i organiske stoffers identifikation. 3. udg. omarb. 206 s. Kbh. 1947. 8°. SPA.
- McTegart, W. J.*: The Electrolytic and Chemical Polishing of Metals in Research and Industry. ill. 129 s. Lond. 1956. 8°. SPA.
- Schweizerischen Gesellschaft für analytische und angewandte Chemie. Seifen und Waschmittel. 139 s. Bern 1955. 8°. SPA.
- Telefon Fabrik Automatic A/S TFA. Oplysninger om Arbejdsstudier. 36 s. ill. Kbh. 1955. 8°. H.
- Telefon Fabrik Automatic A/S. TFA. Praktiske oplysninger for personalet. ill. 32 s. Kbh. 1955. 8°. H.

Erhvervelser i februar 1957.

- Fuller, J. F. C.*: The Decisive Battles of the Western World and their Influence upon History. Vol. II: From the Defeat of the Spanish Armada to the Battle of Waterloo. ill. index. 562 s. Lond. 1955. 8°. H.
- Vol. III: From the American Civil War to the End of the Second World War. kort. index. 666 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Roskill, S. W.*: The War at Sea 1939—1945. II: The Period of Balance. ill. kort. index. 524 s. Lond. 1956. 8°. H.

- Documents of the British Foreign Policy 1919—1939. Second Series Vol. V: 1933. 908 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Böcher, Tyge W. m. fl.*: Grønlands flora. ill. index. kort. 314 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- McCance, R. A. m. fl.*: The Hazard to Men in Ships lost at Sea 1940—44. Medical Research Council, Special Report Series, No. 291. ill. 44 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Hatt, Gudmund*: Stillehavsproblemer. Det kgl. danske geogr. Selskabs kulturgeografiske Skr. I., kort. 84 s. Kbh. 1936. 8°. H.
- Preston, Richard A. m. fl.*: Men in Arms. A History of Warfare and its Interrelationships with Western Society. index. 376 s. Lond. 1955. 8°. H.
- Eitzen, Kurt Hilmar*: German-English, English-German Military Dictionary. Ed. 1957. 550 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Linder, Bernhard*: Svensk-dansk teknisk ordbog. 324 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Warner, Oliver*: Battle Honours of the Royal Navy. ill. index. 92 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Eisenhower's »Open-Skies«-forslag* og hvordan det kan udføres i praksis. Gensidig Luftinspektion. ill. 36. s. Kbh. u. å. (1956) fol. H.
- Stednavne i Aalborg Amt. Fortegnelse over. 52 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Lockwood, Charles A. & H. C. Adamson*: Through Hell and Deep Water. The Stirring Story of the Navy's Deadly Submarine, the U. S. S. HARDER, under the Command of Sam Dealy, Destroyer Killer. ill. index. 318 s. N. Y. 1956. 8°. H.
- Brittin, Burdick H. m. fl.*: International Law for Seagoing Officers. ill. index. 256 s. Annapolis 1956. 8°. H.
- Thomas, G. C. m. fl.*: Marine Officer's Guide. ill. index. 512 s. Annapolis 1956. 8°. H.
- McCrocklin, James H.*: Garde d'Haiti 1915—1934. Twenty Years of Organization and Training by the United States Marine Corps. index. 262 s. Annapolis 1956. 8°. H.
- Green, William & Gerald Pollinger*: The Observer's Book of Aircraft. ill. index. 288 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Small Arms in Naval Warfare. ill. 84 s. Dansk Industri Syndikat. Kbh. 1957. 8°. H.
- Bryant, Arthur*: The Turn of the Tide 1939—1943. A Study based on the Diaries and Autobiographical Notes of Field Marshal The Viscount Alanbrooke. portr. index. 766 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Gallery, Daniel V.*: Twenty Million Tons Under the Sea. ill. index. 344 s. Chicago 1956. 8°. H.
-

Om Hornblæsning i Flaaden.

(sluttet)

Af A. V. Arendrup.

Flaadens Musikcorps var nu en Kendsgerning, og de blev anvendte efter Formaalet. I Foraaret 1859 befalede Marineministeriet, den 28' April, at der skulde afholdes Gudstjeneste paa Søn- og Helligdage ombord i Logisskibet — DRONNING MARIE —.

Da denne ved Sommerens Begyndelse ophørte, fremsendte Søtøimesteren — klog af Skade — en Indstilling om at maatte faa Udgifterne bevilligede, den 7' Juni:

»Efterat nu den ifølge Marineministeriets Ordre af 28de April d. A. paabudte Gudstjeneste paa Søn- og Helligdage ombord i Logisskibet er ophørt, giver jeg mig den Frihed ærbødigst at indstille til Deres Excellences gunstige Approbation eller videre Anbefaling, om der ikke maatte tilstaaes saavel de af Artillericorpsets Personale, der have udført Koral-Musikken, som Hr. Hüttenrauch, der har saavel udsat Partiturerne som indstuderet Melodierne samt endelig været tilstede hver Gang i Logiskibet og bestandig uviist særdeles stor Iver og Interesse for et heldigt Udfald, en passende Douceur.

Da der ialt har været afholdt Gudstjeneste 7 Helligdage, tillader jeg mig at foreslaa, dersom en saadan Douceur maatte tilstaaes, at denne bestemmes saaledes:

3 Konstabler hver 2 rdlr. er	6 rdlr.	
5 Underkonstabler hver 2 rdlr. er	10	-
1 Halvbefaren Corps Matros	1	- 48 sk.
(har kun været nærværende 4 Gange)		
1 Lærling af 1ste Klasse	1	- 48 -
Salair til Musiklæreren	25	-

Ialt 44 rdlr.

Ærbødigst

O. W. Skibsted.«

Indstillingen bevilligedes uden videre og tilstilledes Søtøimesteren med Viceadmiral Mouriers Paategning af 14' Juni:

»Til Søtøimesteren, som behageligen vilde foranstalle Udbetalingen igjennem Sjouerskriveren.«

En *Sjouerskriver* er en gammel Institution, der direkte havde med de løst antagne Arbejdere — *Sjouerne* — at gøre.

I Commissionsbetænkningen om Landets Forsvars-væsen 1866. II. Side 49, Spalte 2 staar:

»En anden Tjeneste ved Værftet gjør ligeledes Fordring paa ny Organisation, nemlig Betalingen af Lønninger til private Haandværkere og Dagleiere. Det herhenhørende Pengeregnskab sorterer under en saakaldet SJOUEFSKRI-VER, der ikke er underlagt Værftfchefen, og en UDTÆL-LEF, som vel antages af Værftfchefen, men dog staar nærmest i Forbindelse med Sjouerskriveren, til hvem han aflægger Regnskab. ...«

Det fremgaar af alt, hvad her er omtalt og citeret, at de til Flaaden bevilligede Midler forvaltedes med Omhu og Sparsommelighed.

Følgende Skrivelse fra Chefen for Fregatten THE-TIS, Orlogscapitain F. C. G. Muxoll (1804—83) til Søtøimesteren den 31' Juli 1859 er ganske illustrende:

»Men Henviisning til Høistæredes forekommende Meddelelse i ærede Skrivelse af 9de Juni sidstleden, betræffende Deres Bestræbelser for at forskaffe de med Orlogsmændene udcommanderede Musici et maanedligt Tillæg, vil jeg ikke undlade at meddele Dem Resultatet af mit Andragende til Marineministeriet i samme Retning, hvori jeg indstillede Forblæseren til 5 rdlr., Musici af 1ste Classe til 4 rdlr. do. af 2den Classe til 3 rdlr., og Tambouren til 2 rdlr. alt maanedlig.

Herpaa svarede Ministeriet som følger:

»Hr. Orlogscapitainen har under 17de Juni andraget paa, at der maatte blive tilstaaet de Individer af Fregattens Mandskab, der udgjøre Musikcorpset ombord, en maanedlig Gratification som Opmuntring og Belønning for deres Tjeneste i saa Henseende. —

Idet Ministeriet erkjender, at der er Anledning til at tilstaae de omhandlede Folk et maanedligt Tillæg, har Man dog fundet, at de af Hr. Orlogscapitainen foreslaaede Tillæg vilde være for høie i Forhold til de Tillæg, som i forskjellige andre Retninger tilstaaes, og Ministeriet har derfor bestemt Tillægene saaledes:

For Forblæseren	3	rdlr.	maanedlig	
For Musici af 1ste Classe	2	-	—	hver
For Musici af 2den Classe	1	-	3 Mk.	—
For Tambouren	1	-	—	-

hvilket herved tjenstligt meddeles Hr. Orlogscapitainen til behagelig Efterretning og videre Foranstaltning.«

Høistærede vil heraf see, at Ministeriet har gjort et betydeligt Afslag i vore gjensidige Fordringer.

ærbødigst

F. C. G. Muxoll.«

I Vinteren 1859—60 foregik Musikundervisningen i Nyboder paa Hjørnet af Klerkegade og Adelgade. I samme Tidsrum udarbejdedes ved Søartilleriet et Ud-kast til nyt Excercerreglement med dertil hørende Horn-signaler.

Samtidig hermed var der i Landétaten sket det Beklagelige, at Infanteriets Trommer var blevet inddragne, saa der kun raadedes over Signalthorn til Signal-og Marchebrug.

Dette maa ses som et Udtryk for, at Trommer ikke mere slog til i Felten som Signalinstrumenter, og alt-saa var i Veien, naar Kompagnierne foldede ud i spredt Orden.

Om Bord i Orlogsskibene var en lignende Erfaring gjort, her var Trommerne for saa vidt afskaffede som Signalinstrumenter, men — som fortalt af afdøde Overartillerimester, Lieutenant Vilhelm Nielsen — fandtes der i Seilskibene stadig en Tromme — Skibstrommen —, der stod ved Stormasten, men efterhaanden ikke blev brugt.

Med Trommernes Bortfald i Flaaden kunde Søkrigsartiklernes § 882 ikke efterkommes. Den lyder:

»Naar Vores combinerede Admiralitets- og General-Commissariats-Collegium passerer med Flag paa sin Chaloupe inden een Cabellængdes Distance noget af vore Skibe, da skulle Folkene gaae op i Vanterne og Stagerne, alle Vagts-Folkene rangere sig paa Siden af Skibet, præsentere Gevær, slaaes Marche, og Officeren fælde sin Kaarde.

Kommer det om Bord i noget Skib, da træder Vagten ud, præsenterer Gevær, slaaer Marche, og Officeren fælder sin Kaarde.«

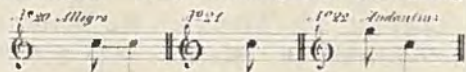
Altsaa maatte der nu foreskrives en Honnørmarche for Signalthorn i Stedet. Det blev der ogsaa, og her kan man ikke fritage Hoboist Hüttenrauch for Ansvarer for at have været med til at vælge at foreslaa Landétatens »Almindelige Marche«. Den var jo — ud over »Honnørmarche for Kongehuset og Flaget« — den eneste Marche i Reglementet. Af naturlige Aarsager kunde man ikke honorere Marineministeren med den for Kongehuset og Flaget foreskrevne Honnørmarche, og saa synes den gode Hüttenrauch ikke at have kendt de mange andre Marcher for Signalthorn.

Marchen var ganske vist i Forveien normeret som Signal til Tjenestens Ophør: »Afmarch fra Kanonerne«. Nu fik den efter denne Betegnelse i Parenthes og med smaa Typer: »(Tillige Honneur for militaire og Standspersoner, vide Søkrigsartiklerne § 882—§ 886.)« og efter Nummeret: »Almindelig Marche«!

Afsmarche fra Kanonerne. Tillige Hødnest for militære og Stands-
personer inde Sukkarsukklernen I 832 — I 886



Nyt Haandgreb. Tempo i Haandgrebet. Omskiftning.



Tapto.



Fig. 8.

Den samme Melodi var oprindelig 3' Post i Generalmarchen 1786—1863, da den nuværende Generalmarche blev indført; tillige var den »Almindelig Marche« og blev som saadan blæst af optrækkende og aftrækkende Vagtstyrker, og som Regel af hjemvendende

Styrker under Indmarchen i Kaserne eller Leir, hvorfor den har faaet den i Landétaten meget naturlige Betegnelse: »Og hvad skal vi have til Middag?»

Denne — noget blandede — Anvendelse af Signalmarchen varede i 22 Aar. Dog har Noderne til Excerreglement for Flaaden 1871 i Nr. 21, kun: »Afmarche fra Kanonen. (Almindelig Marche.)»

I »Hornsignaler for Flaaden« 1882, Side 4, Nr. 2 benævnes den »Honor for Marineministeren, en Vice- eller Kontre-Admiral som Eskadrechef eller Flaadeinspektør« og er — som i 1871 (Fig. 9) — gengivet i den formentlig af H. C. Lumbye i 1862 foreslaaede let ændrede Form. Som Signal til Tjenestens Ophør findes Side 19 under Nr. 25 »Afmarsch fra Batteriet« en anden Signalthornsmarch. (Krohn: Side 245, Nr. 5) og saaledes er den stadig bevaret i Flaaden til Landétatens Undren.

Der har været et udmærket Samarbejde mellem Orlogscaptain Skibsted og Hoboist Hüttenrauch, som Søtøimesteren paa enhver Maade søgte at hjælpe og bevare for Flaaden som Lærer. Sammen med den aarlige Indstilling om Penge til Instrumenter og Musikallier for 1860 forsøgte Søtøimesteren at skaffe Corpsets Musiklærer en bedre Øconomi:

»Søétatens Tøihuus den 13de April 1860.

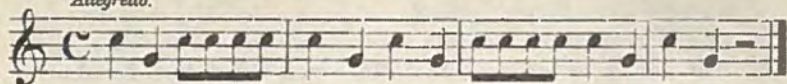
Jeg giver mig ærbødigst den Frihed at anmode Deres Excellence om Tilladelse til at maatte anwise til Udbetaling, at de i Marinens Budget for 1860/61, pag. 16 under L.B.d.1. Skolevæsenet anviste Beløb, følgende, nemlig

Douceur til Undervisning i at blæse paa Horn ...	150 rd.
Til Anskaffelse af Noder	114 -
Til Anskaffelse af Instrumenter	440 -

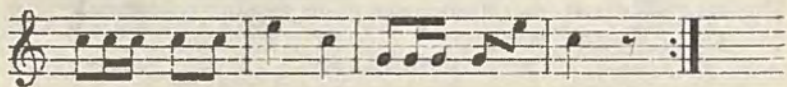
Ialt 704 rd.

Nr. 20. Sætte Kanonerne i daglig Orden. (Tilbage.)

Allegretto.

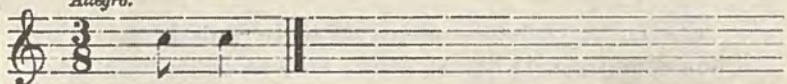


Nr. 21. Afmarche fra Kanonen. (Almindelig Marche.)

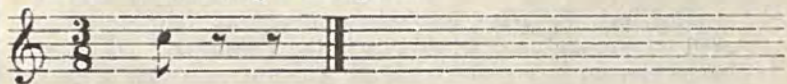


Nr. 22. Nyt Haandgreb.

Allegro.

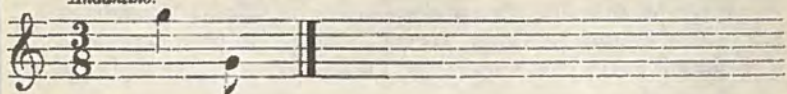


Nr. 23. Underafdeling i Haandgrebet.



Nr. 24. Omskiftning.

Andantino.



Douceuren til Musik Instructeuren, tillader jeg mig ærbødigt at anbefale udbetalt, eftersom hans eget hermed lige ærbødigt fremsendte Andragende derom oplyser, at han, for at anbringe sine Sønner ved een i New-London i Canada etableret Musik og Instrumenthandel, har maattet tie til et yderst trykkende (12 %) Laan.

Jeg føler mig saameget desto mere opfordret til at anmode om, at dette Andragende maatte tilstaaes ham, som hans Utrættelighed og opoffrende Interesse for Marinens Musik-Corps hidtil ikke har nydt noget Vederlag i Penge, og det, som nu betænkte, saaledes tildeels kan betragtes som Godtgjørelse for tidligere Arbeide. —

Anskaffelse af nye Instrumenter har Tid efter anden fundet Sted, efter Leverandeurens Tilbud, naar Savnet af Instrumenter har gjort sig gjældende, saa at Marinen nu, naar det omhandlede Beløb tillades udbetalt, er i Besiddelse af de nødvendige Instrumenter til 1 større og 2 mindre Musikcorps, samt nogle ældre Øvelses Instrumenter.

Anskaffelse af nye Noder til de Corps, som i den tilstundende Sommer ere betænkte udcommanderede har naturligvis været nødvendige saa betimelige, at Afskrivning af disse samt Indbinding har kunnet finde Sted i Tide.

ærbødigt

O. W. Skibsted.«

Chefen for Orlogsværftet fremsendte Indstillingen til Marineministeriet den 17' April 1860 med følgende Anbefaling:

»Hoslagte Skrivelse fra Sætøimesteren af 13de dennes med en Ansøgning fra Læreren i Hornblæsning I. Hüttenrauch om nu at erholde udbetalt 150 Rd., som det Beløb, der i Marinens Budget for indeværende Finantsaar er opført som Douceur for Undervisning i at blæse paa Horn, giver jeg mig den Ære underdanigen at tilstille Ministeriet.

Om denne Sum ved Aarets Udgang vil tilkomme ham, beroer deels paa Antallet af Lærlinger, som han oplærer, deels paa om han vedbliver i sin nuværende Stilling, eftersom han er privat Lærer. Han har hidtil, mod et meget

ringe Vederlag i Penge, med vedholdende Flid underviist i Artilleriecorpset, ikke blot i Hornblæsning, men ogsaa i anden blæsende Instrumentalmusik, dog uden at jeg, der imidlertid ikke er kompetent Dommer, kan udtale mig, hvorvidt hans Dygtighed som Lærer staaer paa samme fordelagtige Trin, som hans Flid med at undervise.

Søtøimesteren har fremdeles i den vedlagte Skrivelse udbedet anviist 440 Rd. til Anskaffelse af Instrumenter samt 114 Rd. til Anskaffelse af Noder, og da der i Marinens Budget staaer opført 700 Rd. til Anskaffelse og Vedligeholdelse af Instrumenter og Noder, tillader jeg mig at anbefale til at bemeldte 554 Rd. anvises. —

K. E. Mourier.«

Marineministeriet svarede omgaaende den 20' April:

»Ministeriet har intet imod, at Søtøimesteren, som af Deres Excellence under 17de April anbefalet, nu disponerer af de paa Marinens Budget pr. 1860/61 anførte Beløb til Anskaffelse af musikalske Instrumenter 440 rdlr. og til Anskaffelse af Noder 114 -

Ialt 554 rdlr.

Søtøimesterens Forslag, om at Læreren i Hornblæsning, Hüttenrauch, maatte udbetales den ham accorderede Douceur af 150 rbdlr. for et heelt Aar forud, kan ikke bevilges, ligesom Tøimesterens Hentydning til, at det tilstaaede Beløb til deels er at betragte som Godtgjørelse for tidligere Arbejde ikke kan gives Medhold, da der er udbetalt ham 96 rdlr. for Underviisning i afvigte Finants-Aar, efter Tøimesterens Regnskab. Men i Betragtning af Søtøimesterens Anbefaling og Deres Excellences fordelagtige Udtalelser om Musiklærerens udholdende Flid ved Underviisningen, bevilger Ministeriet, at Honoraret udbetales for 4 Maaneder ad Gangen forud, med 50 rdlr. fra 1ste April d. A. at regne.

Hvilket tjenstligst meddeles til behagelig Efterretning.

Steen Bille. / Rung.«⁶⁾

⁶⁾ Ulrich Adolph Rung, Krigsassessor, Fuldmægtig.

Søtøimesteren tog nu Skridt til at faa Musikcorpsene fast organiserede og indstillede den 3^e Juli 1860:

»Efterat det høie Ministerium naadigst ved forskjellige Resolutioner har tilkjendegivet, efter Omstændighederne, at bifalde, at Krigsskibene medgives Musikcorps, idet der til disse er bevilget et passende maanedligt Tillæg, saaledes er der blevet tilstaaet:

	1857 Fregatten THETIS	1858 Fregatten ROTA	1858/59 Corvetten HEIMDAL	1859 Ved Guds- tjenesten ombord i Logis- skibet	1859 Fregatten THETIS	1859/60 Briggen ST. THOMAS	18 Ved G tjend omb i L ski
æseren		2 rd		1alt 44 rd	3 rd	3 rd	1alt
i af 1 Cl.	1 rd 48 sk	2 rd	2 rd		2 rd	2 rd	
i af 2. Cl.	1 rd 48 sk	1 rd 48 sk	1 rd 48 sk		1 rd 48 sk	1 rd 48 sk	

og endelig er, i det for Bienniet 1860/62 udkomne Budget for Marinen opført Summer til Instrumenters Anskaffelse og Reparation, samt Musicalier og Musik-Undervisning. —

Idet jeg saaledes paa Grund af Foranstaaende tillader mig ærbødigt at antage det for givet, at den saaledes begyndte Dannelse af Musikcorps for Krigsskibene er definitivt fastsat, saa undlader jeg ikke herved ærbødigt at fremsætte enkelte Forslag sigtende til at fremme en regelmæssig Organisation i denne Retning. —

Det er da for det første i sin naturlige Orden, at det af Ministeriet bestemmes, hvorvidt et Krigsskib skal meddeles Musikcorps, thi ihvorvel det er rimeligt, at større Skibe, og ældre Chefer, erholde dette Agrément altid, saalænge saadant kan skaffes til veie, eller i det Mindste forud for mindre Fartøier, saa turde det muligvis hælde, at Ministeriet vilde foretrække at meddele et mindre Skib Musikcorps fremfor et Større, under visse Forhold, som en Følge af Expeditionens Natur, som kun Ministeriet kan kjende, foruden at det i det Hele taget ikke synes rigtigt, at andre end Ministeriet raader herover. —

Jeg skal desaarsag fremsætte det Forslag, at det udsættes paa Skibenes Bemandings-Reglement, og at der da dertil indføres en nye Linie: —

»... Musikcorps bestaaende af ... Mand«,

samt at et saadant Corps altid bestemmes at bestaa af 6 à 8 for et mindre, og 11 à 13 for et større Corps, da hvilke-somhelst andre mindre Tal ikke lade sig anbringe i Harmonien. —

Dette Musikcorps, som saaledes er aldeles afsondret fra det Antal af Underofficerer, Konstabler og Matroser, Underkonstabler og Halvbefarne Corpsmatroser, Lærlinger af 1ste og 2den Classe samt Værftets Arbeidsmænd, der iøvrigt maatte være opførte paa Reglementet, commanderer Søløimesteren til Skibet. —

Det tillades ham i denne Henseende at sammensætte det, uanseet af hvilke Charger i Corpset, og i fornødent Fald kompletteret med de manglende Stemmer fra Værftscorpset, eftersom det jo ingenlunde er usandsynligt, at der ogsaa blandt de af Artilleriecorpset, der have lært Musik, kan blive Anledning til Oversættelse til Værftscorpset. —

For det andet tillader jeg mig at foreslaae, at der ved en endelig Ministeriel-Bestemmelse fastsættes et Tillæg, som man tilstaaer Musikcorpsets Individuer, og tillader jeg mig i den Anledning ærbødigt at fremsætte følgende Forslag:

	For en Tour som varer		Bliver ialt for 3 eller 4 Maaneder
	mindre end 3 Maaneder	over 3 Maaneder	
	maanedlig	maanedlig	
Forblæseren	4 rd	3 rd	12 rd
Musici af 1. Classe	2 rd 64 sk	2 rd	8 rd
Musici af 2. Classe	2 rd 64 sk	1 rd 48 sk	6 rd

Dog skal det altid beroe paa Chefen, ifølge Vedkommen-des Dygtighed og Opførsel, at indskrænke eller endog aldeles tilbageholde disse Douceurer. —

For Tiden have 3 organiserede Musikcorps, et større og tvende mindre; det større er ombord i Fregatten THETIS,

et mindre i Corvetten HEIMDAL, og et nylig hjemkommet med Briggen St. THOMAS.

Det vilde være meget i Underviisningens og Instuderingens Interesse, om Bestemmelse for et Musikcorps' Uddcommando nogle Uger forinden Equiperingens Begyndelse maatte blive meddelt.

ærbødigst

O. W. Skibsted.«

Chefen for Orlogsværftet fremsendte Indstillingen den 19' Juli:

»I Henseende til en reglementsmaessig Organisation af Musikcorps for Krigsskibene har Søtøimesteren under 3die dennes tilstillet mig det Forslag, ved hvis Fremsendelse jeg tillader mig underdanig at yttre:

Imod at der af det Søtøimesteren underlagte Mandskab udsees circa 30 Personer, hvoraf 3 Musikcorps (1 større paa 11 à 13, og 2 mindre, hver paa 6 à 8 Personer) kunne dannes, har jeg intet at erindre, men jeg troer, at dette Antal ikke bør overskrides, da i saa Fald Oplærelse i Musik i Artilleriecorpset maaske kunne faa Overvægt for Op-lærelse i Artillerie og Sømandskab.

Dog skal jeg tillade mig at udtale som ønskeligt, at en erkjendt dygtig Musicus blev hørt med Hensyn til Ordning og Sammensætning af Musikcorps og Antallet af Personer i hvert.

Da Udførelse af Musik maa betragtes som en Bitjeneste, der ikke skal hindre de Musicerende fra den Tjeneste og de Øvelser, som udkræves i Skibet og for Fremgang i deres egentlige Stilling, saa maa den Tilførsel paa Bemandingsreglementet, som Søtøimesteren har paataenkt, formeentlig skee ved en Anmærkning omtrent saaledes:

»Under ovennævnte ... Konstabler, Matroser og Lærlinger er indbefattet Musikcorps af ... Personer«; og forsaa-vidt Værftsarbeidsmænd skulde være i Musikcorpset maa bestemmes, hvilken Befarenhed de skulle regnes under, og hvorledes de skulle gageres; formeentlig under Halvbefarne, men med Søgage som Huulgaster og Dagvagter.

Søtøimesterens Yttring om, at Musikcorpset er aldeles afsondret fra det paa Reglementet opførte Antal af Under-

officerer, Konstabler m. Fl., kan jeg, paa Grund af Individernes egentlige Bestemmelse, ikke tiltræde, da jeg formener, at de kun undtagelsesviis og efter Skibschefens Skjøn, kunne fritages for de til deres Stilling som Sømilitaire hørende Øvelser og Arbejder, naar disse vilde skade deres Dygtighed som Musici, eller ved hvilke Intet vilde læres, og Mandskab ei savnes.

At Søtøimesteren, ifølge Ordre af Chefen for Orlogsværftet, udcommanderer Musici paa samme Maade som det øvrige ham underordnede Mandskab, der skal udcommanderes, er formentlig en Selvfølge.

Tillæg maanedligt for Musikpersonalet bør formeentlig være eens enten Togtet er kortere eller længere; jeg foreslaaer for Forspilleren 3 Rd., Musici af 1ste Classe 2 R. og af 2den Classe 1 Rd. 48 Sk.

Efter Tøimesterens Forslag vilde Tillægget for et Togt paa $2\frac{1}{2}$ Maaned udgjøre mere end for et Togt paa $3\frac{1}{4}$ Maaned. Jeg formener, at Tillægget bør være mere for et Togt paa $3\frac{1}{4}$ Maaned. Jeg formener ogsaa, at Tillægget bør være løbende og uformindsket saalænge Tjenesten udføres.

Fortjener en Musicus Straf, bør han, ligesom enhver anden Mand ombord, ikjendes den efter de almindelige Regler.

K. E. Mourier.«

Denne Indstilling har Marineministeriets indgaaede Nummer 754 af 29/8 1860. Der er ingen Bemærkninger i Journalen, og den ses ikke at være besvaret!

Den herover beskrevne Ordning af Musikcorpsene synes at være fortsat. Den 6' April 1870 bestemmer Marineministeriet, at Søværnepligtige forsøgsvis skal uddannes som Hornblæsere af Hoboist Hüttenrauch.

Der skulde gaa 20 Aar førend Marinens Musikcorps blev lovfæstet. I »Forslag til Lov om Søværnets Ordning« 1880, § 27: Tøihusafdelingen findes bl. a. opført:

1 Stabsmusiker	=	Underofficer af 1' Grad
5 Hornblæsere af 1' Klasse	=	— - 2' Klasse
5 — af 2' Klasse		

Under Bemærkningerne Side 27, Spalte 2 sidste Stykke:

»Under den nuværende Ordning faar Flaaden de nødvendige Hornblæsere fra Underofficersskolen, hvor samtlige Elever derfor undervises i at blæse paa Horn. Den Maade, hvorpaa Hornsignalerne herved blive udførte ombord, har i Reglen været saa lidt tilfredsstillende, at man allerede af den Grund maa anse Oprettelsen af en fast Stamme af virkelige Hornblæsere som meget ønskelig. Men dertil kommer endnu, at den som en bydende Nødvendighed fremtrædende Forandring i Undervisningsplanen for Underofficersskolen, hvorved den Del af Skolens Elever, hvoriblandt Hornblæserne sædvanlig ere udtagne, ville blive udsendte til samlet Øvelse i et mindre Seilskib, vil umuliggjøre, at man i Fredstid kan benytte Elevernes Tjeneste ombord i Krigsskibene.

I § 27 er derfor opført ved Tøihusafdelingen i Alt 10 Hornblæsere. Dette Antal vil nogenlunde være tilstrækkeligt til Tjenestens Udførelse ved de sædvanlige Fredsudrustninger. I Krigstid vil man derimod behøve et betydeligt større Antal af Hornblæsere, nemlig omtrent 40, og der kunde derfor vistnok have været god Grund til at foreslaa et større Antal af faste Hornblæsere; men man har undladt det af Hensyn til den større Bekostning. De i Krigstid manglende Hornblæsere maa da dels, ligesom nu, lages blandt Eleverne i Underofficersskolens yngste Klasse.«

Loven af 1909 fastsatte 1 Stabshornblæser og 8 Hornblæsere ligestillede med Underofficerer af 1' Klasse af 2' og 3' Grad.

Loven af 1922 fastsatte 1 Musikdirigent og et tilfældigt ubestemt Antal midlertidige Befalingsmænd som Musikere.

10 Aar senere, ved Loven af 1932, afskaffedes alle Musikere.

Med den Udvidelse og Spredning af Flaadens Skibe og Styrker, der nu er under Udvikling, er det paakræ-

vet — af alle de tidligere anførte Grunde og af mange flere — atter at oprette et Corps af faste Musikere i Søværnet til Brug om Bord og paa Flaadestationerne og af en Styrke, der ikke bør være under

- 1 Overmusikdirigent,
- 2 Musikdirigenter og
- 50 faste Musikere suppleret med dertil egnede Værnepligtige.

Kilder:

Marineministeriets Arkiv.
Søartilleriets Arkiv.
Søofficerscorpsets Billedsamling.

Da Dannebrog blev strøget i dansk Vestindien den 31. marts 1917.

Nogle Orlogsminder.

(Udsendt over Statsradiofonien den 31. marts 1957.)

Af kommandør H. E. Foss.

Der var engang 3 små danske øer, som lå langt borte mod vest — fjernt fra Danmark — ved det Caribiske hav — et tropernes eventyr — en ædel juvel i den danske krone.

Således vil mindet om disse tre små øer med deres tropiske naturpragt og livet derude iblandt vore sorte landsmænd blive bevaret af alle danske vestindiefarere; og 40 år er nu henrunden, siden den dag, da Dannebrog blev strøget, og vi for sidste gang hævede den vestindiske station.

I henved 1½ år havde krydseren VALKYRIEN under kommando af kommandør Henri Konow — den senere viceadmiral — været udstationeret i Dansk Vestindien for at varetage den danske stats højhedsret på søen, en opgave, som igennem 250 år har været tillagt den danske orlogsmarine.

Tidligt var Danmark kommet med i kapløbet mellem de kolonisøgende magter, der snart skulle vise sig at blive hårde konkurrenter til Spanien i disse rige egne, hvor sukker, tobak og allehånde krydderier lokkede med store gevinster.

Den første ø, som toges i besiddelse, var St. Thomas, hvor Dannebrog for første gang blev hejst i 1666; senere — i 1716 besattes St. Jan, der dengang var ubeboet, og først i 1733 købtes fra Frankrig den største af øerne — St. Croix; og fra den tid er det, at de store vestindiske dage tager deres begyndelse.

Arbejdskraften til dyrkning af de, navnlig på St. Croix anlagte, store sukkerplantager blev for størstedelen taget fra Vestafrika, hvorfra de nødvendige negerslaver overførtes på de berygtede slaveskibe. — Et sort kapitel i menneskehedens historie.

Det var billig arbejdskraft, som på grund af de ublidde kår, man dengang bød den sorte race, ofte kunne virke som et tveægget sværd, thi det hede afrikanske blod fornægtede sig ikke, og gang på gang kom det til heftige oprør på vore ellers så smilende øer — oprør, som det kostede blod at få undertvunget.

Det heftigste oprør fandt sted på St. Jan i 1733; senere fandt et nok så alvorligt oprør sted på St. Croix i 1848, hvilket havde til følge, at negerslaveriets ophævelse, som fra moderlandets side længe havde været forberedt, trådte i kraft med øjeblikkelig virkning. Det sidste virkelige oprør kom i 1878, hvor fregatten SJÆLLAND blev sendt ud for at lægge en dæmper på de urolige gemytter. Oprøret var slået ned, da fregatten nåede frem, men det ulmede endnu rundt omkring — særlig på St. Croix — og ofte måtte skibets landgangskorps sættes i land for at afpatruljere øen og slukke de sidste brændende gløder.

Med kendskab til, hvad fortiden alt herom har at berette, var det, at regeringen i november 1915 ikke mente at kunne sidde et »råb om hjælp« overhørig, et råb, der kom fra St. Croix, hvor negrene på grund af de usikre forhold, som verdenskrigen dengang medførte,

begyndte at indtage en yderst truende holdning over for de hvide. Og skulle der laves ballade, ja, så skulle dette ske, når høsten gik ind, thi at stikke en glød til de bugnende sukkermarker var en let sag for at få det hele til at stå i lys lue, og dette våben havde altid været negrenes farligste og mest effektive at tage i brug, og planterne frygtede det såre.

Hvad der særlig gjorde situationen vanskelig denne gang, var, at negrene iblandt sig havde fået en virkelig fører eller arbejderleder — den velkendte urostifter, Hamilton Jackson, som både i skrift og tale — og veltalende det var han — efter de bedste mønstre søgte at ophidse den sorte befolkning imod de hvide. Under et ophold i Danmark, hvor han talte sine racefællers sag, indsugede han i moderlandet fagforeningsideerne og kom hjem som ren og skær fagforeningsmand, der på sine agitationsmøder tillige slog på racehadets strenge. — Og for at imødekomme de danskes nødråb var det altså, at den gamle veltjente krydser VALKYRIEN blev sendt til Vestindien. Hvad der ville være sket, hvis krydseren ikke var blevet sendt ud, skal jeg lade være usagt; kun ved man, at alene efterretningen om, at VALKYRIEN var på vej til øerne, havde haft en såre gavnlig virkning, og faren for alvorlige optøjer var drevet over allerede, da skibet lod ankeret gå i »the Bassin«, Christianssted's koralbeskyttede havn på St. Croix.

For et skib af VALKYRIEN's størrelse var det forbundet med en vis risiko at passere indløbet til denne havn, men når vor chef ikke holdt sig tilbage, var det bl. a., fordi Hamilton Jackson skulle have udtalt, at man i Christianssted ikke behøvede at nære nogen frygt for VALKYRIEN — den var for stor til at komme ind bag revene. Om Hamilton Jackson havde fået

»kolde fødder«, da han så VALKYRIEN til ankers på Reden et par hundrede meter fra hans eget domicil i land, kunne meget tyde på, thi en dag kort efter vor ankomst sendte han et brev ombord til kommandør Konow for at få en samtale med ham, vel nærmest et »interview«, og brevet sluttede med en passus om, at på grund af den venlige holdning, som var udvist over for den sorte befolkning af såvel officerer som mandskab, ville han bede skibets chef og dets besætning modtage et hjerteligt velkommen til St. Croix. — Dette lød jo yderst fortrøstningsfuldt, men vor chef tog det nu ikke for mere, end det var — en forfængelig gestus, kan man måske sige, men et »interview« blev der ikke noget af.

Helt roligt var der dog ikke, for negrene, der arbejdede på de store sukkerplantager, var blevet opfordret til at gå i strejke, og VALKYRIEN måtte derfor blive liggende i alarmberedskab ved St. Croix i 6 uger, medens landgangskorps stationeredes rundt omkring på øen.

Nu og da måtte vore orlogsgaster med skarpladte geværer foretage udrykninger til plantagerne, men blodsudgydelser kom det ikke til denne gang, heldigvis; til gengæld var vore mænd dermed blevet en oplevelse rigere.

Men alt får en ende, således også strejken, som efter lange forhandlinger endelig blev afblæst, og forholdene trak sig i lave.

Høsten, som iøvrigt tegnede stort dette år, var alt kommet i gang — omend det i begyndelsen gik noget trevent — thi utilfredsheden lurede stadig. Sukker-rørene faldt for negrenes »cutlas« og bragtes til sukkerfabrikkerne Bethlehem, La Grange og hvad de nu alle hed og omdannedes til det velkendte brune sukker

og — ikke at forglemme — den meget berømte rom. Hvem husker endnu ikke en god gammel St. Croix rom, tilsat Guavaberry, som, når den indtages i rigeligt mål — og det blev den ofte — i løbet af nul-komma-fem kunne slå sin mand ud.

Også for VALKYRIEN oprandt nu en roligere tid, og man vil forstå, at efter 6 ugers »nægtelse af landlov« ombord, kunne det være hårdt tiltrængt såvel for officerer som mandskab at komme i land og få strakt benene lidt. Ved enhver given lejlighed blev derfor det samlede landgangskorps sat i land for at demonstrere vor militære magt, og når dette skete, og landgangskorpset med fuld musik i spidsen til tonerne af »Holmens faste stok« gjorde sin entré, og matrostrampene lød gennem Christianssteds og Frederikssteds gader, videre ud til plantagerne ad den snorlige, palme-omsuste centerline — ja, så kom der liv i kludene. Thi vel har jeg omtalt nogle af vestindiedagenes mørke sider, men når militærmusikken lød, kom negrenes sande livsglade natur til udfoldelse, og det var en fryd at se hele det sceneri, der her udspillede sig for vore øjne.

Jublende, hujende og dansende fulgte den store negerskare os i hælene, alt foregående under store fagter og håndbevægelser.

Deres gang var spænstig, deres holdning rank, navnlig kvindernes, der — for at have hænderne fri — bærer alt på hovedet, lige fra de tungeste byrder til blot et enkelt lille brev, som de da anbringer en sten ovenpå, for at det ikke skal flyve bort med blæsten.

Over for os var negrenes optræden upåklagelig, thi på bunden følte de sig som danske, omend sproget var engelsk eller en slags engelsk. Også flaget viste de den fornødne respekt.

En kendsgerning er det, at negrene i en vis forstand var stolte af Dannebrogssflaget, og altid ved festlige lejligheder, ja, selv under strejkeprocessioner, optrådte med det danske flag i store og små udgaver.

En forfatter har engang skrevet, »at orlogsskibenes togter til Vestindien med de lange ophold i havnene og officerernes og søfolkenes færden mellem befolkningen altid har sat sit præg på livet på vore tropeøer, og var meget velsete af befolkningen«. Disse ord vil jeg gøre til mine, når der som her er tale om VALKYRIEN's togt med alt, hvad vi da oplevede i land, den store gæstfrihed, vi nød, rideturene, picnics, dans under den stjerneklare himmel til tonerne af »La Paloma« — uforglemmelige minder.

Høsten nærmede sig nu sin afslutning, og sommeren gik på hæld. Snart ville orkantiden indtræde, og i den tid plejede intet orlogsskib at være på station i Vestindien. Men om hjemkaldelsesordre forelå der intet; til gengæld havde der i længere tid verseret rygter om et forestående salg af øerne til U.S.A. — rygter, som vi mente at kunne sammenholde med den øjeblikkelige krigssituations udvikling, der muligt kunne medføre, at også Amerika inddroges i krigen og derfor i tide ønskede at sikre sig en fremskudt flådebase til regulering af handelsskibstrafikken på Panama.

Og disse rygter skulle vise sig at tale sandhed.

En første bekræftelse herpå fik vi, da der fra finans- og marineministeriet i sep. indløb telegram om, at vor chef var blevet udnævnt til guvernør ad interim, og at guvernør Helweg-Larsen efter sin afsked havde anmodet chefen for VALKYRIEN om at blive sejlet til Porto-Rico.

Den 3. okt. lød afskedssalutten, da guvernør Helweg-Larsen gik om bord i VALKYRIEN for at tiltræde sin hjemrejse. Det blev en bevæget afsked. For VALKYRIEN's besætning derimod blev det en oplevelse mere — alene det at skulle se nyt land og andre forhold. Opholdet på Porto-Rico blev dog kun af kort varighed, thi allerede 3 dage efter var vi tilbage i St. Thomas igen.

Knappt var vor chef kommet i gang med sit nye hverv, før han skulle få lejlighed til at vise, at foruden sin guvernørgerning var han skibschef, og i en situation, der krævede en sømands fulde åndsnærværelse.

Orkanerne, disse Vestindiens svøber, er et velkendt fænomen, og året 1916 havde været et ganske særlig uroligt år, meteorologisk set. Den 9. okt. ramtes Vestindien da af en af de hårdeste orkaner, der i mands minde er oplevet. Dens center passerede St. Thomas, hvor VALKYRIEN lå opankret i havnen, og det kommende døgn's oplevelser ombord er et kapitel for sig. Men da dagen gryede efter nattens rædsler, var St. Thomas havn, byen med alt, hvad dertil hører, bragt til een ukendelighed. Skibe var gået på land, huse styrtet sammen, tagene revet af, de nye store kulkraner væltede, gader og veje ufarbare på grund af oversvømmelser, og palmerne hang som laser i een stor forvirring. Men — som en enlig svale — lå VALKYRIEN tilbage og red for sine ankre i havnen, ganske vist med lidt flossede gniststænger, men intakt, så den hurtigt kunne træde i funktion for at bringe den første hjælp, som snart skulle vise sig at blive så hårdt tiltrængt overalt. — — —

På en dag som denne — 40-årsdagen for øernes overdragelse — har det været min tanke at ville gen- give i erindringen enkelte af de begivenheder, som

gjorde VALKYRIEN's togt noget mere afvigende fra tidligere orlogstogter til Vestindien. Når jeg imidlertid ikke har undladt at omtale orkanen, der gjorde et så uudsletteligt indtryk på os alle, er det kun for at bekræfte — hvad iøvrigt mange ved — at under tropernes sol udslettes hurtigt virkningerne af selv de voldsomste naturkatastrofer. — —

Derfor — da dagen oprandt hin 31. marts 1917, som skulle blive den sorteste og bitreste dag på hele togtet, havde St. Thomas atter genvundet sit gamle fortryllende udseende. Derinde lå byen som i en dal, og fra dalens bund hævede sig amfiteatralsk det høje kratbevoksede bagland med alle de små huse og de røde tage. Ind imellem tegnede sig tydeligt de fornemme gamle Patricierboliger, det hvidgullige guvernementspalæ, det rosafarvede fort og nede ved havnen salutbatteriet, fra hvis høje flagstang vort gamle flag endnu vajede. —

Men terningerne var kastet — i København og Washington var den endelige afgørelse blevet truffet — salget var en kendsgerning; og for os var der da kun eet tilbage, den formelle overdragelse, som var bestemt til at skulle finde sted kl. 4 om eftermiddagen under udfoldelsen af et højtideligt ceremoniel.

Så sent som dagen forinden var det amerikanske transportskib HANCOCK ankret op på Reden, og med skibets chef, commander Pollock, som De Forenede Staters befuldmægtigede, var alle de sidste forberedelser blevet truffet.

Da tiden nærmede sig, var vejret blevet pragtfuldt med skinnende tropesol, og ceremonipladsen mellem salutbatteriet og det gamle fort med sine smukke omgivelser og den store menneskemængde uden for denne frembød et malerisk skue.

På pladsen havde allerede det amerikanske æreskompagni taget opstilling med front mod kasernebygningen; ligeledes havde indfundet sig de danske embedsmænd — alle i galla — kolonialrådsmedlemmer og særligt indbudte, og til denne gruppe sluttede de danske og amerikanske officerer sig.

Da lød salutten fra VALKYRIEN, og den amerikanske befuldmægtigede modtoges ved landgangen af kommandør Konow; side om side passerede de først det danske æreskompagni, dernæst det amerikanske, hvorefter en præsentation af de fremmødte honora-tiores fandt sted. — Medens det danske æreskompagni indtog sin plads foran for kasernen og med front mod det amerikanske æreskompagni, begav begge de befuldmægtigede sig til kasernens officersbolig, hvor den højtidelige undertegning af protokollerne fandt sted, — og som over for verden skulle bekræfte, at øerne nu ville overgå fra dansk til amerikansk styre.

Efter at denne højtidelige akt var fuldbyrdet, tog de befuldmægtigede opstilling hver foran sit æreskompagni. Under præsenteret gevær, og efter at de med dragen sabel havde saluteret hinanden, udtalte kommandør Konow med høj stemme:

»Conforming to the order of His Majesty King Christian the Tenth of Denmark, I have now together with the representative of the president of the United States of America signed the protocols for the transfer of the Danish Westindian Islands to the United States of America, and I have now to fulfill this act by hauling down our old flag.«

Derpå lød kommandoen:

»Klar overalt!«

»Hal ned Dannebrog!«

Flaget på salutbatteriets flagstang sænkedes langsomt, medens det danske æreskompagnis musikkorps spillede »Kong Christian«. Begge æreskompagnier præsenterede gevær, medens forsamlingen blottede hovedet, og da flaget var halet ned, lød salutten på 21 skud fra salutbatteriet, VALKYRIEN og HANCOCK.

Flagets nedhaling gjorde et gribende indtryk på hele den forsamlede folkemængde; man hørte ikke en lyd, og mange tårer blev fældet, men eet må jeg tilføje, da det er vor gamle chefs egne ord: »at han havde måttet have al sin selvbeherskelse behov for at kunne udføre denne regeringsordre — at nedhale det gamle flag, som i så mange år havde vajet i Vestindien« — og han udførte denne ordre med værdighed.

Æreskompagnierne skiftede nu plads, og under et tilsvarende ceremoniel udtalte kommandør Pollock, at han overtog øerne i præsidenten for De Forenede Staters navn; han gav derpå ordre til at hejse det amerikanske flag, og det amerikanske musikkorps spillede »Columbia the gin of the ocean.« Da flaget var gået til tops, lød atter salutten på 21 skud fra salutbatteriet og de to orlogsskibe.

Set med amerikanske øjne måtte det at se det amerikanske flag vaje over nyt land kun være en glædelig begivenhed; derfor var også mange amerikanske turister mødt op med små sammenrullede amerikanske flag, som skulle udfoldes, når deres flag blev hejst; men ceremonien gjorde efter sigende et så stærkt indtryk på dem, at intet af disse små flag kom frem.

Det danske æreskompagni forlod da pladsen til tonerne af »Riberhus March«, hvorefter den amerikanske befuldmægtigede oplæste præsident Wilsons proklamation og bekendtgjorde samtidig, at øerne fremtidig skulle hedde »The Virgin Islands of U.S.A.«. Slut-

telig afholdtes en kort gudstjeneste, og velsignelse lystes over den ganske forsamling.

I en St. Thomas avis kunne man den næste dag læse en artikel med overskriften »This finished« — ja, »this finished«, og dette gjaldt også for de danske orlogsmænds mission i Vestindien, da VALKYRIEN for sidste gang hævede sin station, *homeward bound*.

Den 4. maj 1917, månedsdagen for vor afrejse fra Vestindien, stod VALKYRIEN efter at have gjort hjemturen over Bermuda og Færøerne atter Kroneløbet ind — rigere på oplevelser var vi, men fattigere på land — men på denne dag hejstes overalt på de 3 små øer det danske flag — som en sidste hilsen til det gamle moderland.

Nekrolog.

Kommandør Karl Hørlyck Paulsen blev født den 1. okt. 1903 i Skanderborg som søn af tandlæge E. J. C. G. Paulsen og hustru Bodil Marie født Hørlyck.

Kommandør K. H. Paulsen blev student fra Århus Katedralskole i 1922, kadet samme år og søløjtnant II i 1925. Han udnævntes til Søløjtnant I i 1926, kaptajnløjtnant i 1935, orlogskaptajn i 1939, kommandørkaptajn i 1950 og kommandør den 1. juli 1955.

Efter sin officersudnævnelse sejlede han i årene 1925 til 1927 skiftevis med fyrinspektionsskibe, torpedobåde og inspektionsskibe, sidst med FYLLA i 1927. I slutningen af 1927 gennemgik han undervandsbådsskolen og sejlede derefter med forskellige undervandsbåde i årene 1928 til 1933 — fra 1929 som chef — afbrudt af gennemgang af officerssskolen i vinterhalvårene 1930 til 1932.

I årene 1933 til 1943 gjorde K. H. Paulsen tjeneste i den daværende marinestab, indtil 1940 samtidig som adjutant hos viceadmiralen, afbrudt af udkommando i 1936 som chef for NARHVALEN, i 1938 som adjutant i øvelseseskadren og i 1942 som chef for HVAL-ROSSEN på togt med kadetter.

I tiden fra 29. august 1943 til 1945 deltog K. H. Paulsen aktivt i den illegale marinestabs arbejde, indtil han i begyndelsen af 1945 måtte gennemgå en alvorlig hjerneoperation.

Efter befrielsen genoptog han sit arbejde i det daværende marineministerium, indtil han i slutningen af 1946 påbegyndte prøvesejladserne med kystjageren WILLEMOES, hvis første chef han blev. Herefter fulgte årene 1947-50 som chef for torpedobådsafdelingen hyppigt afbrudt af udkommandoer som kystjagerchef, gruppechef og flotillechef.

Ved forsvarsstabens oprettelse i slutningen af 1950 tilkommanderedes han denne som chef for operationsafdelingen, fra 1955 som souschef.

Kommandør K. H. Paulsen var fra naturens hånd begavet med rige evner, hvad der i forbindelse med hans enorme flid og uhyre arbejdssevne parret med en aldrig svigtende idealisme gjorde, at han altid helt og fuldt honorerede de mange krav, der blev stillet til ham på de mange krævende poster, hvor han blev sat. Han gjorde lige god fyldest i stabsarbejdet som på søen. Skønt han allerede i 1939 rantes af en alvorlig hjernesygdom, for hvilken han først opereredes i 1945, fortsatte han med aldrig svigtende ildhu sit arbejde håret af en ukuelig vilje. Søofficersgerningen var hele hans liv, og han helmede ikke, før han selv og det personel og materiel, der var ham betroet, havde nået en sådan standard, at han følte, at det kunne løse sine opgaver. Derfor kunne han ofte forekomme tjenstlig streng; men hvad han krævede af andre, krævede han i ikke mindre grad af sig selv, og over for personlige bekymringer og vanskeligheder var han en menneskelig og forstående chef.

Hans store kærlighed var torpedobådsvåbnet, og han regnede selv de 4 år ved torpedobådsafdelingen, som han hyggede op fra intet efter krigen, for sin tjenestetids bedste. Her var noget at tage fat på, og han genskabte med vanlig energi et grundlag i organisatorisk

og taktisk henseende, som arvtagere har kunnet bygge videre på. Det var med sorg, at han forlod dette arbejde under kystflåden for atter at gå ind i stabsarbejdet i den nyoprettede forsvarsstab; men også her tog han arbejdet op med energi og ildhu; også her skulle noget nyt bygges op. Det var ham en stor glæde efter godt 4 års tjeneste i forsvarsstaben atter at skulle vende tilbage til kystflåden, denne gang som stabschef, en ønskestilling i hans øjne, og en stilling han i kraft af sin alsidige tjeneste såvel på søen som i stabe havde alle forudsætninger for at kunne bestride. Denne glæde skulle ikke forundes ham. Umiddelbart efter at være fratrådt som souschef i forsvarsstaben rantes han af sin anden alvorlige sygdom, hvorfra han ikke mere skulle rejse sig.

Kommandør K. H. Paulsen blev gift den 9. nov. 1934 med Magna Paulsen født Dreyer, datter af oberst, kammerherre C. C. B. Dreyer og hustru Lily født Suenson.

K. H. Paulsen var dekoreret med Ridderkorset af 1. grad og Hæderstegnet for god tjeneste ved Søetaten samt en række udenlandske ordener.

Han døde den 9. feb. 1957.

E. W.

Glimt fra Søværnet.

Ved kaptajnlejtant P. E. Mosbech.

Hendes Majestæt Dronningens inspektion i søværnskommandoen.

Fredag den 8. marts 1957 inspicerede Hendes Majestæt Dronningen KM-personellet i søværnskommandoen.

Hendes Majestæt, der var ledsaget af hofdame komtesse K. B. Schack, blev modtaget af chefen for søværnet, chefen for søværnsstaben, chefen for operationsafdelingen samt korpschefen for KM og inspicerede derefter KM-personellet, der paraderede i søværnskommandoens aula. Herefter besøgte Hendes Majestæt operationsrummet og meldecentralen i aktivitet samt overværede undervisningen af KM-personel i udvidet meldecentraltjeneste.

Forsvarets dag i Aarhus.

Det er hensigten at lade afholde en »Forsvarets dag« i Aarhus i dagene 15.-16. juni 1957.

Arrangementet og ledelsen af »dagen« er overdraget garnisonskommandanten i Aarhus. Bælternes Marinekommando varetager søværnets interesser og har tilrettelæggelsen af og ansvaret for søværnets del af arrangementet. Det kan i den anledning anføres, at søværnskommandoen lægger vægt på, at søværnet deltager med så mange skibe og så meget materiel m. v., som forholdene måtte tillade.

Til transporten af materiel til og fra Aarhus er det hensigten at anvende torpedotransportfartøjet SLEIPNER.

Admiralsbesøg.

Den 19. marts 1957 ankom *Vice Admiral Gladstone* ledsaget af *Rear Admiral Collett* til København, hvor admiralerne aflagde besøg i søværnskommandoen hos chefen for søværnet. Programmet for opholdet i Danmark indeholdt desuden en tur til Langeland med forevisning af bl. a. Langelandsfortet. Fra

Langeland returnerede admiralerne til København, hvorfra afrejse fandt sted den 23. s. m.

Besøg af SACEUR.

SACEUR, General Lauris Norstad aflagde i dagene den 13. og 14. marts 1957 besøg i København. Generalen, der ikke tidligere har været i København i sin egenskab af SACEUR, blev ved ankomsten modtaget af forsvarschefen og de tre værnss chefer m.fl.

SACEUR førte under sit ophold forhandlinger med den fungerende statsminister Viggo Kampmann, forsvarsminister Poul Hansen, CINCNORTH *Lieutenant General* Sir Cecil B. Sugden og forsvarsstyrelsen.

SACEUR var inden afrejsen, der fandt sted den 14. marts om eftermiddagen, gæst ved en frokost på Amalienborg hos Deres Majestæter Kongen og Dronningen.

Stabelaflobning på Holmen.

Den 20. februar 1957 løb den anden i rækken af nybyggede undervandsbåde af stabelen på orlogsværftet. Begivenheden overværedes af forsvarsministeren, forsvarschefen og chefen for søværnet m. fl. Den nye undervandsbåd bærer navnet SPÆKHUGGEREN og er af samme type som DELFINEN. Efter søsætningen afholdtes en reception på orlogsværftet for en kreds af særligt indbudte.

BELLONA ankommet til Holmen.

BELLONA, der som tidligere omtalt den 2. februar i Castellamare afleveredes til Danmark, ankom til Holmen, den 28. marts 1957 og blev ved ankomsten budt velkommen af chefen for søværnet. På bradbænken var opmarcheret et honnørkompagni fra søværnets kaserne. De fremmødte gæster besøgte skibet, og deltog bagefter i en reception på søværnets officersskole.

Bjørn på spil i Grønland.

Vejrstationen LA PLACE syd for Daneborg har været udsat for et attentat, idet en bjørn har ødelagt stationshuset for om muligt at finde noget spiseligt. Det hænder ikke så sjældent, at bjørne forgriber sig på sådanne stationshuse og på grund af snemasserne er den »handigste« adgang som oftest gennem taget. Hvorvidt bjørnen i det foreliggende tilfælde fik noget ud af besøget, foreligger der ved redaktionens slutning intet om.

Træning i fri udslusning.

En del af undervandsbåden SPRINGERENS besætning havde under U-bådens ophold i England for nylig lejlighed til at gennemgå træning i fri udslusning fra dybder op til 20 m. En sådan fri udslusning foretages ved hjælp af kunstig opdrift i form af en redningsvest med luft, men uden form for åndeaggregat, som det tidligere har været praksis. Træningen udføres ved, at eleven i den pågældende dybde og under det dertil svarende tryk udånder så meget som muligt af lungernes luftindhold og derefter ved hjælp af redningsvestens positive opdrift stiger til overfladen.

I Amerika, hvor man indtil for nylig har anvendt en anden form for fri udslusning nemlig uden hjælpemidler, men til gengæld med fyldte lunger, er man nu gået over til den engelske metode, hvorved man reducerer risikoen for lungesprængning betydeligt.

Thailandske officerer på besøg.

I dagene fra den 22. til den 28. marts 1957 aflagde tre thailandske officerer besøg i København. Gæsterne var chefen for det thailandske søkortarkiv *Rear Admiral V. Desakorn* ledsaget af *Commodore S. Mahakita* og *Lieutenant Commander S. Akshranugraha*. Under opholdet havde deltagerne lejlighed til at sætte sig ind i danske fiskeri- og havundersøgelser, og løsningen af danske opmålingsopgaver. Officererne fik endvidere forevist søkortarkivet og opmålingsskibet *FREJA* og aflagde en af dagene besøg hos chefen for søværnet. Gæsterne fortsatte herfra til Stockholm.

Sergentelever tiltræder i HOLGER DANSKE.

Onsdag den 20. marts 1957 tiltrådte sergenteleverne tjeneste i fregatten *HOLGER DANSKE* for der at gennemgå næste trin i uddannelsen. Sergenteleverne, der formeret som kompagni med fane marcherede fra sergent- og korporalskolen på Margretheholm, blev efter opmarch foran fregatten modtaget af skibschefen, kommandørkaptajn S. S. Thostrup.

Besøg i Frederikshavn.

Den 1. april 1957 fik Nordsøens og Kattegats marinekommando besøg af den franske marine- og luftattaché *Lieutenant-Colonel*

Jean-Francois Bazaugour, der var ledsaget af sin assistent *Lieutenant Commander* Loos; de to officerer er bosiddende i henholdsvis Oslo og Stockholm. Gæsterne besøgte den nye flådehavn og Bangsbofortet, hvorfra de fortsatte til Karup.

Arktisk visit ved Langelinie.

I dagene fra den 9. til den 16. april kunne man ved Langelinie se det canadiske arktiske patruljeskib LABRADOR. Skibet er bygget i Canada til den canadiske flåde og højeste første gang kommando i juli 1954. LABRADOR, der blev det første store skib, 6500 tons, som forcerede Nordvestpassagen og navigerede norden om Nordamerika, har siden kommandohejsningen udført inspektionstjeneste i arktiske områder, opmålingsopgaver samme steds samt fungeret som led i en radarvarslingskæde, der strækker sig over disse områder.

LABRADOR's europatogt startede med et besøg i Portsmouth, hvorfra turen gik til Oslo for derfra at fortsætte til København, der er den sidste station på »Cruiset«, inden chefen, Captain T. C. Pullen igen sætter kursen mod Canada.

Befalingsmandskurser på MAS »Slipshavn«.

I tiden fra 1. juni til 1. oktober 1957 vil der være højst kommando på DMH's befalingsmandsskole på MAS »Slipshavn«.

Der vil blive afholdt 17 kurser for flotillegaster samt 6 kurser for KM'er, alle af en uges varighed. Kurserne fordeler sig som følger: 6 befalingsmands-, 3 fartøjsfører-, 1 våbenmester-, 5 special-(voice-signal) og 2 elementærkurser.

For KM'er 4 special-(voice-signal) og 2 Almen-Elementær-Special-kurser.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajnerne H. M. Petersen, og W. W. Christensen
samt kaptajnøjtnant H. F. Jensen.

Sovejtunionen.

Den sovjetrussiske skibsfart i 1956.

Centraladministrationen for skibsfart var i 1954 — efter en kortvarig sammenslutning under et fælles ministerium — blevet delt i to ministerier: eet for søfart og eet for skibsfarten på de indre vandveje. Den 31. maj 1956 blev unionsministeriet for indre vandveje ophævet og afløst af flodfartsministerier i de respektive republikker, analogt med hvad der skete for andre administrationsgrene. Centraladministrationen for Dnepr-flodfarten, som administrerer hele Ukraines flodfart, er det betydeligste af disse lokale ministerier.

Det er formentligt også et led i de rådende decentraliseringsbestræbelser, at et nyoprettet Estisk rederi 1. juli 1956 afløste den tidligere distriktsforvaltning for Tallin kystfart, som hørte ind under Østersørederiet. Det nye rederi har fået tildelt en række nye skibe, bl. a. M/S TIKHORETSK og M/S SHEMAKHA, byggede på Donauværft 1956, og BIRJULJ, VILJULJ og VITIM, nybygninger fra fjernøstligt værft, som også i 1955 leverede nogle mindre motorskibe til Tallin kystfart (RUKHNU, MORJAK m. fl.).

Der synes at være kommet fart i det russiske skibsbyggeri, ligesom der tilstræbes mere system i værftreparationerne. Disse tager overordentlig lang tid og er udsat for en stadig kritik i pressen, navnlig på grund af arbejdets ringe kvalitet (især i Fjerne Østen). Det tidligere »Baltiske værft«, nu »Ordzhonikidzeværftet«, som i år fylder 100 år, og som i sin tid byggede de første russiske minekrydsere og slagskibene PETROPAVLOVSK, RJURIK og POLTAVA, har i det forløbne år bl. a. bygget 4 dieselelektriske køleskibe på 7000 brt. af en serie, hvoraf 4: AKTJUBINSK, AKMOLINSK, ZELENOGRADSK og

KURGAN allerede er i fart, og 3 har været i Antarktis. Tankflåden er blevet bygget dels i Leningrad, dels i Kherson. Man er — ligeledes i Leningrad — i gang med at bygge et tankskib med en tonnage på 25000 brt., displacement 47000 tons, som bliver Sovjetunionens største tankskib. Desuden bygges i Nikolajev et hvalfangermoderskib, som bliver dobbelt så stort som SLAVA (ex-tysk): længde 600 f., bredde 80 f., fart 18 knob; formentlig på Kanonerskij værft en atomisbryder på 16000 tons, længde 200 f., fart 18 knob, hovedmaskinens kapacitet 44000 HK. Den skal kunne forcere den sværeste is og nå Nordpolen på en hvilken som helst årstid; sejltid et år uden at tage brændstof ind.

Den katastrofalt synkende vandstand i Kaspiske Hav — ikke mindst efter reguleringen af Volgas løb og anlægget af kraftstationer og kanaler — har skabt en række problemer, hvis løsning muligt vil kræve en omdirigering af vandmasserne fra Petsjora og Irtysh, men som foreløbig har medført byggeri af en serie lavtgående tankskibe, der overflødiggør de mange omladninger af olien fra Baku til Astrakhanj. Det første af denne serie, OLEG KOSHEVOJ, blev gennemprøvet i slutningen af 1955 og med forskellige forbedringer byggedes i 1956 yderligere 4: SERGEJ TJULENIN, LJUBOVJ SHEVTSOVA, IVAN ZEMNUKHOV og ULJANA GROMOVA. Alle disse kan anvendes i kombineret sø- og flodfart.

Der er gjort et stort, men delvis forgæves arbejde for at omstille skibsfarten til regulær liniefart. På den Nordlige Søvej, hvis udvikling stadig går i retning af en normalt besejlet rute, er der langs Murmansk kystland og videre til Dickson oprettet en passagerrute, som regelmæssigt besejles af SESTRORETSK og KOOPERATSIJA, to ældre skibe, som nylig ombyggedes til motorskibe. Desuden var i 1956 lægterne ALAZEJA, BEJA, VIGA, KERETJ, KOLEZHMA, MGA, ROKSHA og TARUSSA med tilhørende bugserbåde fastknyttede til fragtruten Narjan Mar — Murmansk. Murmanskrederiets regulære linietrafik Murmansk — Spitzbergen er blevet hindret i at overholde sejltiderne, fordi andre skibes anløb af anløbsstederne har grebet forstyrrende ind.

I Østersø-rederiet har man gjort gode erfaringer med KOLOMNA og BALASHOV, der sejler efter timeplan på linierne Leningrad — Rotterdam og Leningrad — London — Hull. Derimod er

forsøget med at gennemføre systemet for kystfarten i Østersøen med træmasse ikke lykkedes.

På de regulære malm-kulruter i Sortehavet og Azovske Hav halter den regulære linietrafik stadig. Derimod nødvendiggjorde de store korntransporter i slutningen af året en sådan ordning i Kaspiske Hav, og de 5 skibe AZERBEJDZHANETS, AKMOLINSK, KAFUR MAMEDOV, TJUMENJ og ABAJ KUMANBAJEV blev sat ind på ruten Krasnovodsk — Baku, medens de 4 SHONGAR, PAVLIK MOROZOV, VOLOJDA DUBININ og TARNO-POL kom i rutefart Krasnovodsk — Makhatsjkala.

I det Kaspiske Hav har petroleumstankerne KALININ og KRESTJANIN arbejdet nogenlunde tilfredsstillende efter fartplan.

Med hensyn til den fragtrute, der for et år siden oprettedes mellem Sortehavet og Indien (besejlet bl. a. af ARKHANGELSK, ADM. USHAKOV, SUKHONA, KRASNODAR, IRKUTSK, TIMIR-JAZEV) så er den blevet hindret som følge af begivenhederne i det Nære Østen, men den lod iøvrigt til at være kommet godt i gang. Hver måned afsejlede 2 skibe fra USSR til Indien og to indiske den modsatte vej.

»Hansu«, »Vodnyj Transport«. 1956. W. W. C.

USSR og det geofysiske år.

Af de tre specielt for antarktiske undersøgelser udrustede skibe OBJ, KOOPERATSIJA og LENA afsejlede LENA som det sidste i marts 1956 fra Antarktis med kurs mod Australien, hvor det lastede byg til Østersøen. Det medførte bl. a. det hold montagearbejdere, som i »Mirnyj« havde rejst det geofysiske laboratorium. 92 personer blev tilbage for at overvintre.

På det tidspunkt var den videnskabelige by »Mirnyj«, som ligger ved Pravda-kysten i det punkt, hvor polarcirklen skærer den 93de meridian E, færdigbygget. De nærmeste fremmede stationer er den australske Mawson-station, der ligger ca. 1300 km mod vest, og den franske station Kap Geologie (Adelie-Land) godt 2000 km mod øst. Det blev april, inden den seismografiske station ved »Mirnyj« var så vidt færdig, at man kunne starte slæde-traktorekspeditionerne ind i landet, hvor stationen »Pionerskaja« skulle bygges i en afstand af 400 km fra »Mirnyj« på et plateau i en højde af 2700 m over havet. Med hjælp fra flyvemaskinerne blev de transportable huse rejst og udstyret,

historiens første station i det antarktiske fastland kunne begynde at fungere.

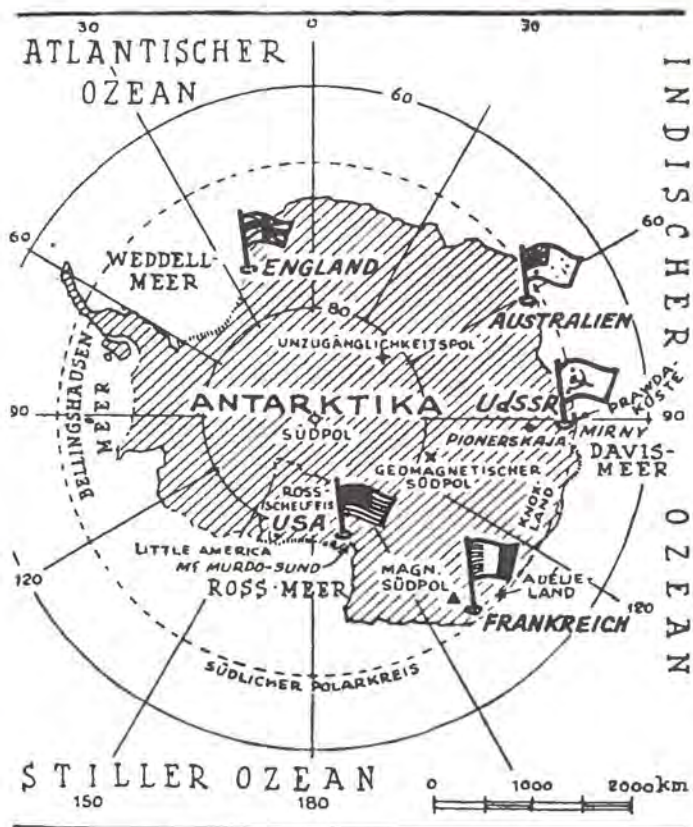
Så kom vinteren, hvor frygtelige storme hærgede navnlig Adelie-Land og Pravda-kysten. Af 183 dage i april-september var der 158 dage storm på indtil 160—200 kilometer i timen. Alt begravedes under det voldsomme snefog, dørene kunne ikke benyttes, man passerede ud og ind af husene gennem en tunnel i taget, som lukkedes tæt med lemme. Den laveste temperatur på Pravda-kysten målt den 20/8, den var på $\div 40,1^{\circ}$, medens der samme dag målt $\div 66,8^{\circ}$ ved »Pionerskaja«, hvor gennemsnitstemperaturen iøvrigt var:

Juni	—	$\div 44^{\circ}$
Juli	—	$\div 50^{\circ}$
August	—	$\div 52^{\circ}$

Meteorologerne har ved hjælp af Bodmann-formlen regnet ud, at klimaet i »Mirnyj« er $1\frac{1}{2}$ så barsk som det arktiske. Til trods herfor har ekspeditionen opnået betydelige resultater. Det er lykkedes at konstatere, hvilke veje cyklonerne på de forskellige årstider tilbagelægger. I nærheden af »Mirnyj« fandtes et punkt, hvor der om vinteren dannes en klimatisk central-cyklon i lighed med, hvad der er tilfældet i Ross-havet, i Wedell-havet og i Bellinghausen-havet.

De såkaldte gletchervinde, der blæser fra isplateauerne ud mod kysten (ca. 40—60 % af samtlige storme ved »Mirnyj«) er blevet udforsket og luftstrømninger i stratosfæren undersøgt med radiosonder. Det her særlig imponerende nordlys og de forunderligste luftspejlinger er blevet observeret og ligeledes de mærkelige magnetiske uvejr, hvor radioforbindelserne forstyrres, og radiosignaler ikke tilbagekastes fra ionosfæren. Gletcherforskningen har indtaget en stor plads, og man mener, at Antarktis nu befinder sig i en periode, der ganske svarer til istiden på den nordlige halvkugle. Målinger af isen viser, at den på sine steder er 1000 m tyk.

På kyststrækningen mellem Knox-Land og »Mirnyj« har geologerne iagttaget to forskellige retninger i isskrammerne, hvilket forklares ved en forbigående varmere periode, efter hvilken gletcheren skiftede retning. Ved alle undersøgelserne har flyverne spillet en stor rolle og et område, der spænder over 2100 km i retning NS og 1000 km i retning WE, er blevet



gentagne gange overfløjet, og de tilsvarende kort reviderede og præciserede. Med australierne har der været et nært samarbejde med udveksling af observationer, men man har også haft føling med de amerikanske og engelske stationer.

Den 7/11 1956 afsejlede OBJ fra Kaliningrad på sin anden antarktiske ekspedition og ankom i februar 1957 til »Mirnyj« med 3500 t. udrustning og materiel til de nye stationer. Under hele rejsen fortsattes målingerne af strøm- og temperaturforhold samt luftfotografering bl. a. af isforekomster og gletchere. Først i december passerede OBJ den sydatlantiske højderyg

(3000 m dybde), og kort efter registrerede ekkoloddets aftegning en dybde på over 4000 m: Angoladybet.

Ved »Mirnyj«-meridianen gik OBJ sydpå og fik den 9. december radiofoni-forbindelse med »Mirnyj«. Den 10. december kredsede et af stationens fly til velkomst over skibet, og kort efter ankrede OBJ ved Hasuel-øerne. Opholdet blev ikke særlig langt, da OBJ skulle videre på en havundersøgelsestur langs det antarktiske kontinents kyster og gennem det Indiske Ocean. Forinden ledsagede det KOOOPERATSIJA, der imidlertid også var ankommet, gennem isen til en sikker ankerplads. KOOOPERATSIJA medførte bl. a. 100 mand dels til afløsning for de overvintrende, dels til bemanning af de nye stationer.

Disse nye stationer var nu ved at blive anlagt: »Vostock« i området ved den geomagnetiske pol, »Sovjetskaja« i nærheden af sydpolen (den relative utilgængeligheds pol) på 82°S/55°E. Imellem dem skulle en mellemstation »Komsomoljskaja« anlægges og yderligere skulle den meteorologiske station »Oasis« bemandes.

Endelig kom også LENA, som i Kaliningrad var blevet indrettet med laboratorier o. s. v. på samme måde som OBJ. Foråret var nu så vidt fremskredet, at kystisen var for skør til at bære en udladning af det tunge gods: traktorer, fly, byggematerialer etc., skibet sejlede derfor videre til den østlige skråning af Shelf-gletcheren, hvor skibets to fly blev samlet og lettede mod »Mirnyj«s flyveplads. Man mente nu at have fundet en nogenlunde gunstig plads i isbarrieren — udfor bjergtoppen »Komsomoljskaja« — om end man var klar over faren for nedstyrtning. LENA sejlede da tilbage til stedet, og det gik godt med losningen af de første 1100 tons, men så begyndte isen at slå revner, og dele af barrieren styrtede ned. Tiden var knap, det gjaldt først og fremmest om at få alle apparater bjerget, hvilket delvis skete pr. fly. Efter tre dage måtte man forlægge losningen 3 km vest for »Mirnyj«, hvor isbarrieren var 15 meter høj. Trods snestorm arbejdede alle i døgndrift, men i skumringen den 3. december skete katastrofen, en 6 meter bred rand af barrieren styrtede ned og begravede mennesker, materiel og skibsdæk i is og sne. Den lille røde isbryder-bugserbåd PINGVIN blev sat ud, endvidere skibets redningsbåde og gummi-både, og efter en heroisk kamp lykkedes det at bjerge de 9 mand, der var i størst fare, idet de med ismasserne var væltet

ud i vandet og for fleres vedkommende slået bevidstløse i faldet. Fra skibet bragtes hårer ned, og de forulykkede kom hurtigst muligt under lægebehandling i LENAs lazaret. To mand var imidlertid døde, og to var meget hårdt medtagne.

Man havde nylig afsløret et mindesmærke for den unge traktorfører, der satte livet til under den første ekspedition.

»Vodnyj Transport«, »Neue Zeit« 1956 W. W. C.

Frankrig.

Helikopterbærende krydser.

Der er givet ordre til bygning af en helikopterbærende krydser. Bygningen vil finde sted på orlogsværftet i Brest, og skibet har følgende data:

— Displacement:	10.000 t (standard).
— Dimensioner:	180 m × 24 m × 6,20 m.
— Fart:	26 knob.
— Aktionsradius:	6.000 mil ved 15 knob.

Skibet skal i fredstid anvendes som erstatning for JEANNE D'ARC (skoleskib).

(Cols bleus 16/3 1957) H. M. P.

Norge.

Aktuelle problemer.

Kontreadmiral R. K. Andresen holdt i Oslo Militære Samfund 28/1 1957 et foredrag om den norske marines aktuelle problemer. Da mange af disse problemer også findes i Danmark, bringes her nogle spredte uddrag:

Om orlogsflådernes betydning i atomtiden:

»... Man får ofte indtryk af, at et skibs brugbarhed og »raison d'être« er bestemt af, hvad der kan ødelægge det. En sådan opfattelse er en vildfarelse. Det, som gør et skib aflægs, er ikke, hvad der kan sænke det, men det, som måtte kunne erstatte dets funktioner. I denne forbindelse er det værd at erindre om, at havet er langt den billigste transportvej, idet 1 HK på søen kan transportere 1—4 tons, medens 1 HK i luften kun kan transportere 7—8 kg. For hver ton last, som flyves fra Nordamerika til Europa, behøves således 1 ton brændstoffer her til at kunne sende flyet tilbage ...

... — Selve transportvejen — søen — kan ikke ødelægges selv af de kraftigste atomvåben.

- De overskyggende krav om spredning og mobilitet opfyldes bedst på søen af skibe og fly.
- Skibe er mest uafhængige af land.
- Skibe skal findes først, inden de kan angribes.
- Skibe kan selv udrustes med de moderne våben ...»

Om den norske flådes forældelse:

»... Senest 1963 vil følgende skibe være forældede:

- 2 af 5 jagere
- 7 af 12 fregatter
- 8 af 8 ubåde
- 18 af 24 MTB
- 7 af 14 kystminestrygere
- 3 af 3 patruljefartøjer

som følge af dels slitage og dels den tekniske udvikling, og man vil ikke længere kunne forsvare med en nogenlunde god samvittighed at sende disse skibe ind i en forsvarskamp mod moderne sø- og luftstridskræfter ...»

Om udrustningerne:

»... I de sidste år har gennemsnitligt 1/3 af skibene været under kommando. Det ligger over, hvad personelstyrken egentlig tillader ...»

... *Flag Officer Norways* HQ er oprettet og udøver fuld operativ kommando over de beredskabsklare skibe i Syd-Norge ...»

Om nyanskaffelser:

»... Der nybygges i øjeblikket 650.000 t orlogsskibe inden for NATO.

Jeg vil antage, at forholdet er det, at vi vel næppe kan gøre os håb om at få nogle af de jagere, fregatter eller undervandsbåde, som i dag står på beddingerne, af den enkle grund, at byggenationerne trænger hårdt til deres nybygninger selv. Når man som os befinder sig i den stilling, at man må bede om hjælp, er det ikke let at stille betingelser. Alligevel — med mindre de fartøjer, som eventuelt måtte blive tilbudt, ved overhalinger og moderniseringer er eller vil blive gjort bedre og således holder mål i længere tid fremover end de, vi har, og selvfølgelig egner sig for at kunne løse vore opgaver i vore farvande under alle vejrforhold — er hverken vi eller NATO tjent med at acceptere ...

... Selv under hensyn til allieret støtte og til løsning af de allervigtigste opgaver må marinen fornyes.

Men selv om den marine, vi virkelig trænger til, er uden for rækkevidde, lad os da i hvert fald ikke slå os til ro med, at den langt overvejende del af den marine, vi har, om et fåtal år vil være forældet. Vort lands ungdom fortjener ikke en gang til at blive sendt ud i forældede skibe mod en veludstyret og højtuddannet fjende.

Når et skib falder for aldersgrænsen, må det udgå. Lad os bruge det personel, på at øge kampværdien af vore tiloversblevne skibe. Efter min opfattelse må dette gøres, selv om det ikke skulle lykkes os at skaffe skibe til erstatning fra vore allierede.

Marinens være eller ikke være er afhængig af, i hvilken udstrækning det måtte lykkes at skaffe erstatning. Det politiske mål og direktiv er, at vi skal forsvare os mod et angreb. Under denne forudsætning fremholdt jeg det syn, at fra det tidspunkt et skib ikke længere opfylder minimumskravene for kampeffektivitet, må det udgå, selv om vi ikke får erstatninger.

Hvis udrangeringer foretages uden erstatninger, vil vi før eller senere nå et minimum for den tiloversblevne skibsstyrke. Hvor grænsen for dette minimum ligger, kan diskuteres, men når en grænse nåes, vil det berettigede spørgsmål rejse sig: »Svarer værdien af den tiloversblevne styrke til de byrder, den koster?» — Jeg vil gerne udtrykke det håb, at vore myndigheder og vort folk vil undgå at blive stillet over for en så alvorlig problemstilling om nogle år ...»

Om personellet:

»... Vort mål går i korthed ud på at udvide personelstyrken i marinen og dermed få mulighed for at:

- øge fredsudrustningerne og dermed D-dags-styrke,
- øge de udrustede skibes kampeffektivitet og operative standard,
- bemane og drive kommando-, varslings- og forbindelsesapparatet,
- bemane skibe i 1. reserve,
- udbygge og sikre en forsvarlig drift ved vore baser og skibe,
- afse teknisk og operativt personel til at dygtiggøre sig for at modtage og anvende nye virkemidler og metoder.

(Norsk Tidsskrift for Sjøvæsen 2/1957) H. M. P.

U. S. A.

De vigtigste havne.

New York havn er U.S.A.s vigtigste havn m.h.t. værdien af skibbåret import og eksport i 1955. Den tog sig af 34 % af en totalværdi på 18.964 millioner dollars.

Iøvrigt er rækkefølgen:

New York	Newport News
New Orleans	Norfolk
Baltimore	Galveston
Philadelphia	San Francisco
Hauston	Los Angelos.

(U.S. Naval Institute Proceedings febr 1957). *H.M.P.*

Verdens hurtigste ubåd.

Flyvning under vandet lyder utroligt, men det er faktisk det, der sker, når ubåden ALBACORE »starter«. Den blev konstrueret og udviklet ved forsøg i *David Taylor Model Basin* og vind tunnelprøver i *Longley Aeronautical Laboratory*. Den er bygget i fiskeform og forsynet med en enkelt 5-bladet skrue, der måler 3,32 m i diameter. På samme måde som et fly går den bedst og hurtigst i sit naturlige element, d.v.s. neddykket.

ALBACORE, der er verdens hurtigste ubåd, er en forsøgs-ubåd med konventionelt fremdrivningsmaskineri. Men medens en almindelig ubåd har en dykkeofficer, som ved ordregivning til dybderorgængere for og agter og siderorgængeren kontrollerer skibets sejlads, så har ALBACORE kun een »pilot«, der klarer alle disse funktioner. Han har et instrumentbord, der minder om et flys. Siddende fastspændt her med sikkerhedsbælter kan piloten få skibet til at vende og dreje, en art vandakrobatik, hvor båden stiger stærkt eller styrtdykker, bevægelser som ingen anden ubåd kan udføre.

Det er lige så nødvendigt for ALBACORE at have en kunstig horisont som for et fly. Ligeledes findes en autopilot.

Mange flypiloter har allerede »fløjet« i ALBACORE og givet gode råd med hensyn til instrumentation og kontrolorganer.

Maksimumfarten er klassificeret, men under en prøvestigning gik den 60 m op i en vinkel på 20° med 18 knobs fart på 35 sekunder, eller ca. 100 m pr. minut.

(U.S. Naval Institute Proceeding febr. 1957). *H.M.P.*

Bog anmeldelser.

»The War at Sea«, Vol. II:

Af Captain S. W. Roskill, D. S. C., R. N. H. M. Stationary Office, London 1956. 523 s. med talrige kort, tabeller og omfattende register.

Det med store forventninger imødesete andet bind af Captain Roskill's bog om krigen til søs i anden verdenskrig, således som denne formede sig set med en britisk historikers øjne foreligger nu.

Og det bør straks siges: Forventningerne indfries fuldt ud.

I dette bind behandles tiden fra 1/1 1942 til 31/5 1943, idet der kun på et enkelt punkt, omtalen af tyske camouflerede handelskrydsere går ud over sidstnævnte dato — iøvrigt af den naturlige årsag, at det sidste af disse skibe MICHEL ved afslutningen af sit 2det togt blev sænket af en amerikansk ubåd i japanske farvande 17/10 1943, således at dette emne er helt færdigbehandlet i nærværende bind.

Perioden betegnes i en undertitel som »The Period of Balance«, således at forstå, at det var i denne periode at balance efterhånden opnåedes i de forskellige operationsområder, ja mange steder endda på afgørende måde henimod dens slutning ændrede sig til de allieredes fordel, kort sagt krigens mest spændende periode, den i hvilken kriserne til søs var alvorligst, såvel i Atlanterhavet som i det indiske Ocean, såvel i Middelhavet som i det fjerne Østen. Måske træffer man bedst ved at prøve at oversætte undertitlen ved »På et hængende hår ...!«

Forfatteren redegør klart i sit forord for baggrunden for opdelingen af stoffet i kapitler, sideløbende i tid, men omhandlende forskellige geografiske områder. Overblikket over den samlede udvikling lettes, dels ved tabellariske oversigter over hovedbegivenhederne indenfor de behandlede tidsafsnit — en nyskabelse i dette bind — dels ved talrige henvisninger i fodnoter til begivenheder, der — nærmere omtalt andetsteds i

værket — har tilknytning til de på pågældende tid og sted stedfindende.

Læseren kan derfor næsten ikke undgå at få fuld klarhed over det meget vigtige samlede billede af den engelske flådes verdensstrategiske problemer og samspillet mellem de forskellige operationsområders krav og behov og disses indvirken på den totale situation.

På alle områder, hvor engelsk og amerikansk søkrigsførelse kom i nærmere kontakt, er der anført citater fra og henvisninger til den amerikanske professor Morrison's officielle amerikanske søkrigshistorie (*The History of United States Naval Operations*) og i forskellige af de spørgsmål, om hvilke der opstod divergenser, såsom kravet fra admiral King om engelsk hangarskibsstøtte til Stillehavsflåden i maj 42 og amerikanernes ønsker om »unified air control« over alle luftstyrker i slaget om Atlanterhavet i 1942/43, går Captain Roskill ikke af vejen for ret polemiske udtalelser til fordel for engelske synspunkter, ligesom han ikke lægger skjul på, at det er hans opfattelse, at amerikanerne disponerede over meget rigelige tonnagemængder i Stillehavet på et tidspunkt, da England måtte stramme rationeringen stærkt på grund af tonnagemangel i Atlanterhavet.

Det vil forhåbentlig af de anførte eksempler fremgå, at det er et friskt og levende interessant stykke historieskrivning, der her er føjet til litteraturen om den 2den verdenskrig; det er en mand, der har sine meningers mod, som skriver, hvilket også er fremgået af presseomtalen, der særlig har lagt vægt på forfatterens kritik af Admiralty's handlemåde i forbindelse med Murmanskkonvojen PQ 17 og hans gendrivelse af Churchills udtalelser i »*The Second World War*« om sit kendskab til disse meget tvivlsomme dispositioner.

Dette er imidlertid kun et enkelt af Captain Roskill's klare og logiske ræsonnementer, der sjældent baserer sig på bagklogskab, selvom han i høj grad bygger på både tyske, japanske og italienske kilder, men som oftest viser, hvorledes fejl og ulykker opstår som følge af tilsidesættelse af simple og anerkendte principper for krigsførelse og kommandoføring eller misforstået tillid til egne kræfter (herunder teknisk udstyr) og deraf følgende mangel på vilje og evne til samarbejde og til at tage ved lære af andres erfaringer.

Forfatteren viser ligesom i første bind en udpræget sans for at illustrere ånden i den engelske flåde med små anekdotiske indslag og kortfattede udsnit af typiske rapporter.

Bogen må derfor anbefales enhver, der søger et værk, som samtidig med at det bringer læseren et fond af viden og konkrete oplysninger (det sidste væsentligt lettet gennem det meget udførlige register) er en nydelse at læse på grund af sin letforståelige og letflydende tekst og sit ypperlige tekniske udstyr.

Måtte tredje og sidste bind snart følge!

H.-H. W.

Dr. phil. Georg Nørregård:
»Fregatten FALSTER ved Marokko 1753«.

Udgivet af Marinehistorisk Selskab 1956.

Kommission hos Ejnar Munksgaard. 64 sider. Ill. Noter.

Som nr. 3 af sine skrifter har Marinehistorisk Selskab udsendt ovennævnte interessante og nydelige publikation.

Beretningen om den danske eksadres tilstedeværelse i marokkanske farvande og om FALSTER's brand på Safis red den 3. juni 1753 er skrevet af dr. phil. Georg Nørregård.

Omend denne beretning er kortfattet — den spænder over 14 af værkets 64 sider — har forfatteren formået at give et klart indtryk af flådens i hine tider betydningsfulde og ofte vanskelige opgave at yde støtte til dansk handelspolitik, herunder direkte beskyttelse for koffardiskibene. Ikke mindst spændende er redegørelsen for de forhandlinger, som førtes med henblik på afslutning af handelstraktater, under hvilke orlogsmændene ofte benyttedes som faktorer, der kunne give ordet vægt.

FALSTER's chef, kaptajn Simon Hoogland (1712—1789), hører man ikke meget om i den almindelige danske søkrigshistorie. Ikke desmindre betegnes han — og med rette — som ikke blot en af de mest eventyromspundne, men også en af de dygtigste og mest anvendte officerer, der har tjent i den danske marine. Han blev viceadmiral i 1772 og admiral i 1782.

Beretningen suppleres af en række kommenterende noter til såvel tekst som illustrationer, og der er i publikationen endvidere aftrykt forskellige aktstykker, som illustrerer forholdene for Danmarks handelsforbindelse med Marokko for 200 år siden. Endelig er der til sidst givet en række detaljerede oplysninger om fregatten FALSTER, herunder aftryk af linietegningen.

Man må komplimentere Marinehistorisk Selskab i anledning af udgivelsen af dette værk, som hermed anbefales alle, der interesserer sig for flådens historie. Efter læsningen ser man med forventning hen til Selskabets kommende udgivelser, thi med en række forestående »runde mindedage« i de nærmest følgende år skulle der være emner og anledninger nok til flere skrifter.

Til sidst kun en beklagelse af, at nærværende anmeldelse fremkommer så sent, hvilket skyldes, at der har været meget stof, som også ventede.

Th.

Dansk Industri Syndikat: »Small Arms in Naval Warfare«.

København 1957. 83 sider. Illustreret.

Med denne lille på engelsk affattede bog forelægges data og prøveresultater for de til marinebrug egnede våben, som fremstilles af Dansk Industri Syndikat. (Compagnie Madsen A/S).

Det drejer sig udelukkende om lette våben — dels typer, der er udviklet på grundlag af firmaets tidligere kendte konstruktioner, dels nykonstruktioner, herunder gastryksvåben. — Disse våben kan anvendes til nærforsvar af skibe mod angreb fra luften eller til skibes selvforsvar under ophold i havn samt til brug for patruljer, der indsættes i *raids* mod landmål.

Som baggrund for våbnenes data behandles følgende problemer i bogens første halvdel:

Air defence of ships at sea (spec. Close range).

Defence of ships in harbour (herunder et detailleret eksempel på et skibs havneforsvarsorganisation såvel dag som nat). samt

Raids from a ship.

Ganske interessant er den i bogen beskrevne 51 mm morter. Det er et enkelt og vægtmæssigt ganske let våben, kun 17,5 kg. Det kan anvendes til såvel krum- som fladbaneskydning og rækningen angives til 750 m. Projektilet har en sprængladning på 170 gr. og en ganske kraftig virkning på de korte afstande. Sikkert et godt våben til brug i havneforsvar m.m.

Th.

Marinens Bibliotek.

Erhvervelser i marts 1957.

Merrill, Grayson m.fl.: Principles of Guided Missile Design. Operations Research Armament, Launching. Ill. index. 508 s. USA 1956. 8°. SAR.

Bonney, E. A. m.fl.: Principles of Guided Missile Design. Aerodynamics Propulsion Structures. ill. index. 595 s. USA 1956. 8°. SAR.

Snow, Edgar: People on Our Side. ill. kort.index. 324 s. NY 1944. 8°. H.

O'Ballance, Edgar: The Arab-Israeli War 1948. kort. index. 220 s. Lond. 1956. 8°. H.

Saabye, E. J.: Modern Ship Equipment 1951. ill. index. glossary. Kbh. 1951. 4°. H.

Collier, Basil: The Defence of the United Kingdom. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. United Kingdom Military Series. ill. kort. index. 558 s. Lond. 1957. 8°. H.

Handelskibes armering og forsvarsmæssige udrustning. •

Af kommandørkaptajn E. Budtz.

I slutningen af den sidste verdenskrig var det lykkedes praktisk talt alle de krigsførende lande at gennemføre en armering af deres handelsskibe, en armering som udelukkende var beregnet til selvforsvar og hovedsageligt mod luftfartøjer.

Herudover havde handelsskibene andet udstyr beregnet til konvojsejlad og til egen beskyttelse, nemlig afmagnetiseringskabler, støjbøjer, tågeudviklingsapparater med mere.

Efter krigens slutning blev alt dette materiale taget i land og kasseret eller opmagasineret. Hvorvidt tilsvarende materiel i en eventuel fremtidig krig atter vil blive taget i brug, eller om de forskellige lande finder et sådant udstyr overflødigt eller økonomisk uoverkommeligt at anskaffe, skjuler sig indtil videre i den militære planlægnings gemmer.

Imidlertid er der intet, som tyder på, at handelskibsfarten på grund af den stedfundne udvikling har mistet sin betydning som transportfaktor i en eventuel fremtidig konflikt, tværtimod. Alle NATO-landene i Europa vil i en sådan situation være afhængig af forsyninger, som for største delens vedkommende skal komme fra USA og andre oversøiske egne, og disse forsyninger må i krig såvel som i fred bringes frem over søen.

Skal handelsskibene imidlertid sejle under en fremtidig krigs hårde vilkår, måtte det rent umiddelbart synes naturligt, at de blev bedst muligt udrustet til at overvinde de farer, de kunne tænkes at ville møde; men da den med en sådan udrustning forbundne udgift er meget betydelig, og da installationen af sådant materiel til en vis grad vil betyde et indgreb i den private ejendomsret, har de fleste vesteuropæiske lande været meget tilbageholdende, i alt fald med at give oplysninger om deres planer.

Det er derfor med stor interesse, man i det svenske »Tidskrift i Sjøvæsenet« for juni 1956 læser artiklen »Årsberättelse för år 1955 i vetenskapsgrenen navigation og sjøfart« af kommandørkaptajn Lagercrantz.

Denne artikel indeholder bl. a. en beretning om, hvilke betragtninger de svenske militære og civile myndigheder har gjort sig vedrørende handelsflådens anvendelse, udrustning og bemanning m.v. under krigsforhold, og da disse betragtninger mere eller mindre direkte synes at kunne overføres til danske forhold, er de i det efterfølgende for visse deles vedkommende gengivet i summarisk form og for andre deles vedkommende i direkte oversættelse.

I Sverige blev der i november 1954 af chefen for marinen nedsat en komite, som fik til opgave at undersøge spørgsmålene om handelsskibsfartens beskyttelse, bevæbning, udrustning m.m.

Komiteen, som antog navnet »Samarbetskommitén Örlogsflottan-Handelsflottan (SØH 1955)«, bestod af 3 repræsentanter fra marinen og 3 fra svenske redier. Formanden var kontreadmiral Gester.

Komiteens betænkning blev afleveret til chefen for marinen i maj 1955, og blev af denne sendt til høring

i et stort antal statsinstitutioner, skibsfartsorganisationer samt forskellige sømilitære institutioner. Efter at disses bemærkninger i fornødent omfang var sammenarbejdet, blev betænkningen afleveret til den svenske regering, idet man bl. a. påpegede, at der var behov for, at planlægningsarbejdet blev ført videre i et permanent organ, som i forslaget foresloges benævnt »Handelsflottan beredskaps kommite (HBK)«. Chefen for marinen tilføjede endvidere, at han tillagde oprettelsen af HBK stor betydning, og fandt den egnet til behandling af skibsfartens beredskab såvel udfra et materielt som personelt synspunkt. Da skibsfarten er af overordentlig stor betydning for totalforsvaret, bør de spørgsmål om handelsskibsfartens anvendelse under krig, som i flere år har været behandlet såvel indenfor de svenske rederier som indenfor forsvaret, marinestaben samt andre statsmyndigheder, ikke længere udskydes, men snarest søges løst i tilslutning til det af SÖH 55 udførte arbejde.

Videre foreslog chefen for marinen, at da HBK hovedsageligt var sammensat af civile, burde den direkte underlægges Kungl. Majestät for at være et permanent virkende, planlæggende og rådgivende organ, hvis arbejdsresultater i forskellige henseender, i form af råd og anbefalinger, skulle meddeles de civile og militære myndigheder, der havde behov derfor.

De nærmere detaljer i HBK's foreslåede kommissorium er der næppe grund til at komme ind på her. Interesserede læsere vil kunne finde det i »Tidskrift i Sjöväsenet«, juni 1956.

Til trods for, at SÖH 55's betragtninger som helhed må antages at være klassificerede, giver referatet et ganske godt begreb om, hvad betænkningen indeholder.

Betænkninger er opdelt i følgende kapitler:

- I. Folkeretten og skibsfarten under krig.
- II. Permanent organ for planlægning i fred af spørgsmål vedr. handelsskibes beskyttelse, bevæbning og udrustning i krig m. m.
- III. Udnyttelsen af den svenske handelsflåde i krig.
- IV. Angrebsmetoder- og midler mod skibsfarten.
- V. Metoder til at beskytte skibsfarten.
- VI. Forbindelsestjenesten.
- VII. Personel til bemanning af artilleriet på handelskibe.
- VIII. Personellets anvendelse.
- IX. Bemandingsmetoden ved handelsflåden.
- X. Vekslede tjeneste i handels- og orlogsflåden.
- XI. Øvelser mellem handels- og orlogsflåden.
- XII. Positionsregistrering af handelsskibe.
- XIII.
- XIV. Resumé.

(1) Vedrørende spørgsmålet om den svenske handelsflådes udnyttelse under krig forudsættes det bl. a., i lighed med hvad der skete under sidste verdenskrig, at svenske oceangående handelsskibe får tilladelse til at benytte de af NATO etablerede konvojer. Man påregner endvidere, at trafikken langs den svenske kyst skal opretholdes længst muligt, og er indforstået med, at der skal afgives hjælpefartøjer til marinen og til løsning af visse opgaver for forsvaret og civilforsvaret.

Den vigtigste del af handelsskibsfarten er uden sammenligning den oceangående skibsfart, som skal besørge den for Sverige uundværlige import og fornødne export. Såfremt den fremtidige krigsudvikling

tillader, at den oceangående tonnage føres frem til de svenske havne, må denne mulighed udnyttes til det yderste. Hvis krigsudviklingen medfører store risici for den oceangående skibsfart, må der gøres alt for, at disse mindskes mest muligt. Da man ikke på forhånd kan forudse, hvorledes krigsudviklingen vil arte sig, må man planlægge på det for Sverige ugunstigste tilfælde, hvorved forstås, omladning af gods fra ocean-skibsfarten til kystskibsfarten på passende steder.

Importen af flydende brændsel med oceantankskibe må på grund af manglen på kysttankskibe under alle forhold fremføres uden omlastning fra udskibningshavnene til de svenske udlosningshavne eller udlosningshavne, som Sverige har rådighed over.

(2) I kapitlet om metoder til skibsfartens beskyttelse behandles bl. a. handelsskibenes udrustning til selvforsvar: valg af våben og i forbindelse hermed behovet for forstærkninger af skibsskroget for installation af artilleri; endvidere spørgsmålene om personlig udrustning til selvforsvar samt skibenes udrustning til selvbeskyttelse og »civilforsvar«.

Vedrørende spørgsmålet om selvforsvar anfører komiteen bl. a., at manglende bevæbning af handelsskibene i realiteten indebærer, at fartøjerne udsættes for sådanne risici, at den livsvigtige krigsimport bringes i fare. Det må iøvrigt anses for at være den svenske stats pligt at sørge for, at svenske søfolk, der udfører en for landets forsyning og modstandskraft nødvendig gerning, har samme muligheder for selvforsvar som deres udenlandske kolleger og ikke bliver prisgivet enhver angribers forgodtbefindende. Komiteen henviser iøvrigt til, at nødvendigheden af, at svenske handelsfartøjer bliver forsynet med tilstrækkelige mulig-

heder til selvforsvar, har været påpeget i den svenske øverstbefalendes tiårsplan, hvor der særlig var anført, at skibene burde forsynes med luftværnsskyts.

(3) *Valg af våben til handelsskibe.*

Valget af armering til handelsskibe synes efter det foreliggende at være faldet på 40 mm og 20 mm hånd-drevet ALK. Hvad angår 40 mm kan overvejelserne sammenfattes som følger:

M/48 er M/36 væsentlig overlegen på grund af den store skudhastighed.

Vedligeholdelsesmæssigt og uddannelsesmæssigt er typerne nogenlunde jævnbyrdige.

Den svenske flåde har standardiseret på M/48, hvilket taler til gunst for denne model.

Kravene til betjening (ladere og langere) vil være større ved M/48 på grund af den større skudhastighed.

Selvom prisen på M/36 er mindre end M/48, er den sidstnævnte kanons effektivitet så meget større, at komiteen alt taget i betragtning anbefaler anskaffelsen af M/48.

Den til betænkningen hørende armeringsplan for den svenske handelsflåde er som vist i oversigten pag. 199.

Komiteen har imidlertid kun foreslået anskaffelse af AL-armering til de oceangående tankskibe samt til kystskibsfarten. Årsagen er ikke oplyst, men må antagelig ses ud fra et økonomisk synspunkt. At det er disse kategorier af skibe, der gives højeste prioritet, er naturligt udfra den under (1) anførte tankegang.

Henset til den store udgift foreslås anskaffelsen af kanoner og ammunition foretaget med først en trediedel af befolkningen, ca. 36 mill. sv. kroner, og resten af anskaffelsen fordelt over 10 år.

ts. tødvægt	pr. 1/3 1955		kanoner	kanon	sv. kr.	udd. personel
<i>A. Océangående tankskibe</i>	70	4-40 mm	280-40 mm	155.000	43.000.000	560
<i>B. Océangående lastskibe</i>						
1. 10.000	25	4-40 mm				
2. 5.000—10.000	173	3-40 mm				
3. 3.000—10.000	115	2-40 mm				
<i>C. Kystskibe</i>						
1. 1.500—3.000	138	1-40 mm 2-20 mm	138-40 mm 276-20 mm	155.000 83.000	21.390.000 22.900.000	552
2. 500—1.500	78	2-20 mm	156-20 mm	83.000	12.948.000	156
3. 200— 500	93	1-20 mm	93-20 mm	83.000	7.719.000	93
		Ialt A + C	418-40 mm 545-20 mm		100.390.000	1361

Anm. 1.: Motorsejlere samt skibe rekvireret til militære og civile myndigheder er ikke medtaget i tabellen.

Anm. 2.: Pr. 40 mm pjece er regnet med 2 og pr. 20 mm er regnet med 1 luftværnsuddannet person.

Anm. 3.: Pr. 40 mm pjece er beregnet 1.300 skud og pr. 20 mm pjece 2.000 skud. $\frac{1}{3}$ i beredskab og $\frac{2}{3}$ i kasser.

Marinen foretager anskaffelse og oplægning af våben og ammunition i passende havne, hvor forstærkning af skibsskrogene — med henblik på installation af kanonerne — ligeledes skal kunne foretages.

(4) *Skrogforstærkning og vægt.*

For at kunne bære de omtalte 20 og 40 mm kanoner må skibsskrogene forstærkes. De hermed forbundne udgifter samt vægtforøgelser fremgår af nedenstående tabel:

Tonnage- størrelse	Beregnet mer- vægt i kg	Beregnete udgifter i sv. kr.	
		nybyg. fartøjer	ældre fartøjer
10.000	2.400	4.000,—	
5.000—10.000	1.900	3.000,—	mellem 10.000
3.000— 5.000	1.200	2.000,—	og 30.000,—
2.500— 3.000	1.200	2.000,—	
500— 1.500	300	700,—	6.000,—
200— 500	150	400,—	3.000,—

Denne del af planen foreslås gennemført på følgende måde, idet det synes at være en forudsætning, at rederen er villig til at bære de med forstærkningen i det daglige forbundne ulemper.

Rederne indsender for de grupper af skibe, der skal forstærkes plan og profiltegninger til HBK, som sørger for, at de for gennemførelsen af forstærkningen nødvendige tegninger og specifikationer udføres, ligesom det for hvert af de pågældende skibe meddeles rederierne, hvor meget ammunitionen i påkommende tilfælde vil veje og fylde samt antallet af ekstramandskab til betjening af kanonerne.

Rederne træffer på grundlag af disse oplysninger bestemmelse om, hvor i skibet, der i tilfælde af krig

skal gøres plads til ammunition, idet det pålægges dem særligt at tage hensyn til ildslukningsmulighederne, samt så vidt muligt at vælge stedet for indkvartering af besætningen i nærheden af de planlagte kanonstandpladser.

(5) *Øvrigt udstyr til selvbeskyttelse.*

(a) *Minesikringskabler og afmagnetisering.*

Af marineforvaltningen er der foretaget nogle undersøgelser vedr. de tekniske foranstaltninger, der er nødvendige for at beskytte et handelsskib mod magnetminer samt beregning af de udgifter, der er forbundet hermed.

Vægt og udgift af minesikringskabler er oplyst at være følgende:

Tonnage- størrelse	Beregnet mer- vægt i kg	Beregnete udgifter i sv. kr.	
		nybyg. fartøjer	ældre fartøjer
20.000—10.000	6.400—4.450	63.000—4.3000	90.000—50.000
10.000— 5.000	4.450—3.150	43.000—30.000	70.000—35.000
5.000— 2.500	3.150—2.000	30.000—23.000	50.000—26.000

Fremgangsmåden ved anskaffelse af ovennævnte materiel er sammenfaldende med den fremgangsmåde, der blev foreslået for skrogforstærkningens vedkommende.

Komiteen understreger i denne forbindelse den betydning det har, at der forefindes afmagnetiseringsanlæg i tilstrækkelig mængde og hensigtsmæssigt anbragt, således at skibsfarten kan betjenes både i fred og krig.

Da behovet for disse anlæg i givet fald vil mangedobles, bør der udarbejdes planer for mobilisering af

yderligere anlæg under krigsforhold, og disse afmagnetiseringsanlæg bør så vidt muligt være bygget i fredstid, henset til den betydning det har for landet, at handelsskibe kan blive afmagnetiseret med mindst mulig forsinkelse.

(b) *Paravanemateriel.*

Dette minestrygningsmateriel kræver en fart på ikke under 12 knob for at virke effektivt.

I hvilken udstrækning svenske handelsskibe skal udstyres med paravaner må udover den nævnte fart afhænge af adskillige faktorer, såsom vanddybde, muligheder for egentlig minestrygning m.m. Komiteen er ikke kommet nærmere ind på disse problemer, men anfører blot, at den beholdning af minestrygningsmateriel, der under den sidste krig blev anskaffet til handelsflåden, stadig bør vedligeholdes og om nødvendigt kompletteres.

(c) *Støjbøjer.*

I lighed med, hvad der er foreslået for minestrygningsmateriellets vedkommende, bør der anskaffes og oplagres støjbøjer, dog kun til tankskibe og kystskibsfarten.

(d) *Røg- og tågeudviklingsapparater.*

På grundlag af oplysninger indhentet fra udlandet foreslår komiteen, at tågeudviklingsapparater kun skal installeres i handelsskibe, der udfører særlige opgaver (troppetransport m.m.).

Tankskibe og skibe i kystfarten bør imidlertid udstyres med tågebøjer 10 stk. pr. skib for den førstnævnte kategoris vedkommende og 5 stk. pr. skib for de sidstnævntes.

(e) *Dybdebomber.*

Passende tegninger og planer bør forberedes således, at dybdebomber kan installeres i de handelsskibe, der skønnes at komme i betragtning.

Marinens forråd af dybdebomber af passende typer bør kompletteres i overensstemmelse hermed.

(f) *Oliefyldning til søs.*

Krigserfaringen har vist betydningen af, at orlogsskibe kan komplettere deres beholdninger af drivmidler til søs, et forhold som principielt må kunne overføres til handelsskibe.

Komiteen har dog ikke fundet tilstrækkeligt tungtvejende grunde til at foreslå de oceangående tankskibe forsynet med sådanne installationer, men vil være parat til at undersøge det nærmere, såfremt udviklingen nødvendiggør det.

(g) *Camoufleringsmaling.*

Komiteen anser det for hensigtsmæssigt, at der udarbejdes camoufleringstegninger for (nybyggede) tankskibe og skibe i kystfarten ved HBK's foranstaltning, f. eks. i forbindelse med udarbejdelsen af forslag til kanonfundamenteringen om bord.

(h) *Handelsskibenes udstyr til civilforsvar.*

For så vidt angår beskyttelsesforanstaltninger mod atomvåbens radioaktive virkninger samt radiologisk og kemisk krigsførelse fordres, at handelsskibene i krigstid er udstyret med apparater til måling af den radioaktive stråling samt apparater til måling og bekæmpelse af kemiske kampmidler.

Det nødvendige materiel bør anskaffes og opmagasineres i fredstid ved den myndigheds foranstaltning,

der får pålagt ansvaret for civilforsvaret i handelsskibene. Det vil sandsynligvis være hensigtsmæssigt at følge de samme retningslinier, der gælder for marinen.

Komiteen foreslår, at de nødvendige instruktionsbøger udarbejdes ved marinens foranstaltning, og at den praktiske uddannelse i princippet foretages af marinen, da den har de dertil beregnede skoler og trænede instruktører.

(6) *Personel til bemanning af handelsskibenes armering.*

For at det i handelsskibene anbragte artillerimateriel skal kunne fungere tilfredsstillende, er det nødvendigt, at det betjenes af personel med en tilstrækkelig god uddannelse. Komiteen har anvist flere udveje til at tilgodese dette behov nemlig:

- (a) militære besætninger, som er overtallige,
- (b) hjemsendte VPL med passende artilleriuddannelse, som endnu er underkastet værnepligt, indkaldes ved beredskabstilstand eller krig og gennemgår en kort repetitionsuddannelse ved en skydeskole. Hvis der ikke er øjeblikkelig brug for dem, hjemsendes personellet med henblik på ved genindkaldelse at blive tilkommanderet handelsflåden som civile søfolk, men med den opgave at betjene artilleriet.
- (c) søfolk, som endnu er underkastet værnepligt og eventuelt endnu ældre årgange uddannes i fredstid ved at gennemgå et 2 ugers frivilligt kursus ved en af marinens skoler med hovedfag ALK-skydning og betjening. Disse kursus skulle kunne søges både af befalingsmænd og mandskab. En gennemgang af den nævnte uddannelse skul-

le kvalificere til betjening af handelsskibenes artilleri.

- (d) visse personelgrupper tilhørende handelsskibenes normale besætning kan gives en hurtig elementær uddannelse samtidig med, at artilleriet ved krig eller mobilisering installeres om bord.

Sluttelig fremsætter komiteen i kapitlerne 7-11 en række forslag og synspunkter vedrørende personellet og uddannelsen, samt skiftevis tjeneste i handels- og orlogsflåden.

Disse synspunkter er beklageligvis ikke blevet oplyst i det svenske tidsskrift.

At den ovenfor omtalte betænkning er blevet mødt med stor interesse af den svenske befolkning, særlig den del som har en direkte tilknytning til skibsfarten, kan bl. a. læses i de svenske aviser, der så sent som den 7/11 1956 oplyste, at en deputation fra de svenske skibsreder- samt søfartens officers- og mandskabsorganisationer primo november søgte foretræde hos forsvarsministeren og handelsministeren og anmodede om, at de i betænkningen nævnte forslag snarest blev taget op til realitetsbehandling. Delegationen anførte bl. a., at den nuværende udenrigspolitiske situation, og ikke mindst den internationale uro i forbindelse med Suez-krisen, syntes at være tilstrækkeligt tungtvejende motiver for, at sagen blev bragt til en tilfredsstillende løsning.

Hvad angår Danmark, kan det formentlig slås fast, at vi med hensyn til transport af forsyninger under krigsforhold deler skæbne med de øvrige vestmagter.

Størstedelen af vor import må under krigsforhold bringes frem på skibskøl.

Tænkt armeringsplan for danske handelsskibe.

Tonnage i BRT.	Antal	Armering ALK	Antal kanoner	Udgift pr. kanon + ammunition danske kroner	Samlet udgift danske kr.	Antal iv. udd. personel
<i>A. Océangående tankskibe</i>	49	4-40 mm	196	217.000	42.532.000	392
<i>B. Last- og passagerskibe</i>						
10.000	1	4-40 mm				
5.000—10.000	61	3-40 mm				
3.000—10.000	61	2-40 mm				
<i>C. Kystskibe</i>						
1.500—3.000	117	1-40 mm	117	217.000	25.389.000	234
		2-40 mm	234	116.200	27.191.000	234
500—1.500	53	2-20 mm	106		12.317.000	106
200—500	35	1-20 mm	35		4.067.000	35
(incl. tankskibe)						
NB. Færger, skibe til særligt formål er ikke medregnet		Ialt A + C	313-40 mm 375-20 mm		111.496.000	1001

Da der endvidere ifølge lov af 31. marts 1952 er blevet nedsat et skibsfartsnævn, som i givet fald har ansvaret for udnyttelsen af dansk handelsskibsfart som led i NATO's fælles forsvarsforanstaltninger, er der næppe nogen tvivl om, at de danske handelsskibe vil komme til at bære deres del af byrden under en eventuel fremtidig krig.

Hvilken stilling den danske regering har indtaget til spørgsmålet om anskaffelse af bevæbning og anden forsvarsmæssig udrustning til de danske handelsskibe er ikke almindelig kendt, og det er derfor ikke muligt på nuværende tidspunkt at give nogen oplysninger om de danske planer eller de dermed forbundne udgifter. Både for skibsfartens og for beredskabets skyld må man imidlertid håbe, at sagen vil blive fremmet mest muligt, idet man må gøre sig klart, at de med forsvaret af handelsskibe forbundne forberedelser og anskaffelser tager lang tid, selvom de fornødne midler umiddelbart kan stilles til rådighed.

For at få en omtrentlig ide om størrelsesordenen af den med armeringen af danske handelsskibe forbundne udgift, er der på foregående side vist en armeringsplan (kun omfattende piecer og ammunition) udarbejdet på grundlag af de svenske principper. Udgiften til den nævnte anskaffelse beløber sig til ca. 112 millioner kroner.

Antallet af skibe er med nogle mindre ændringer taget fra statistisk departements publikation »Danmarks handelsflåde og skibsfart 1954«, udkommet i sept. 1955. Kursen på den svenske krone er sat til danske kr. 1,40.

Da statistisk departement kun oplyser brutto register tonnagen, er denne anvendt i stedet for dødvægts tonnagen.

Admiral De Ruyter

en af Danmarks mest loyale venner.

Af

kaptajnlt. C. J. M. Kretschmer de Wilde, Kgl. Nederlandske Marine.

(Oversat fra engelsk af kommandør H. J. Rasmussen).

For tre hundrede og halvtreds år siden blev der den 24. marts 1607 i den middelalderlige by Vlissingen i den hollandske provins Zealand født en dreng, som blev døbt samme dag i byens reformerte kirke og fik navnet Michiel*) efter sin bedstefader. Efternavnet »Ruyter«, som betyder rytter, antog han meget senere, først omkring 1644, efter sin bedstefader på mødrene side, som var rytter i hæren.

Hans forældre har kun i ringe grad kunnet ane, at deres lille søn, som, efter at være relegeret fra skolen for sine narrestreger, stak til søs som skibsdreng i elleveårsalderen, skulle vokse op til at blive til så megen hæder for sit land og blive alle tiders største, hollandske admiral, hvis verdenskendte ry skulle leve gennem tiderne. Ej heller kunde de ane, at han engang skulle komme til at spille en vigtig rolle i *Danmarks* historie ved at komme dette land til hjælp, da det blev angrebet af svenskerne.

I år blev 350årsdagen for hans fødsel fejret i Holland i nærværelse af Hendes Majestæt Dronning Juliana og Hans Kongelige Højhed Prins Bernhard, medlemmer af regeringen og parlamentet, højtstående officerer fra forswarets forskellige grene, det diplomatiske korps og mange andre.

*) Adriaenszoon efter sin fader. O. A.

Forfatteren af denne artikel er gået ud fra, at det gamle, danske Søe-Lieutenant-Selskabs medlemmer og andre læsere af dette tidsskrift vil være interesseret i at erfare lidt om deres lands hjælper i det 17de århundrede: Admiral De Ruyter, og anser det som marinehistoriker for en stor ære og føler sig i særlig grad foretrukket ved at være den, der får lov til at skrive denne korte essay til Tidsskrift for Søværnen, og det er samtidigt hans håb, at hans anstrengelser må være medvirkende til at knytte de venskabsbånd, som allerede binder de to lande sammen, endnu tættere.

Det er bemærkelsesværdigt, at De Ruyter til sit 45. år var så godt som ukendt, da de mange store bedrifter, han udførte, alle fandt sted i den relativt korte periode af hans livs sidste 15 år. Det vil ikke være muligt at give en udtømmende skildring af hans maritime løbebane, der var så fuld af begivenheder, indenfor disse få sider, uden at måtte give afkald på adskillige af hans usædvanlige bedrifter, men forfatteren håber, at de mangler, som er uundgåelige ved en sådan fremgangsmåde, vil blive ham tilgivet.

Det skal først anføres, at De Ruyter, sandsynligvis på grund af hans vidt udbredte ry ofte anses for at være den egentlige grundlægger af den hollandske sømagt, hvad han imidlertid ikke er, selvom han utvivlsomt i høj grad har medvirket til at gøre den hollandske republik i det 17de århundrede til verdens førende sømagt.

Oprindelsen til den hollandske marine skriver sig til 1569, da Prins William af Oranien gav atten hollandske kaperkaptajner («Watergeuzen») autorisation til at ødelægge spanierne — som Holland var i krig med — så meget som muligt til søs, men man bør samtidigt erindre, at omkring år 900, altså mere end

600 år tidligere, rådede greverne af Holland og Zeeland over flådestyrker.

Det var admiral Maerten Harpertszoon Tromp (1598—1653), som ved at ødelægge resterne af d'Oquendo's armada i slaget ved the Downs den 21. oktober 1639,*) bragte krigen med Spanien til en heldig afslutning. Tromp faldt i kamp mod englænderne i slaget ved Terheide den 10. august 1653, men under hans fremragende ledelse var nye chefer — heriblandt De Ruyter — blevet uddannet til at føre hans livsgerning videre og til at bevise, at i hine dage kunne selv et lille land, støttet til sin sømagt, spille en vigtig rolle i verden.

Disse orlogsbedrifter var ikke blot af lokal interesse, men havde meget videre betydning. F. eks. indvirkede De Ruyters operationer i Østersøen og i danske farvande, i Nordsøen, Kanalen og tilstødende engelske farvande, i Atlanterhavet, Middelhavet og i de vestafrikanske farvande, såvel som i det caribiske hav og i Sydatlanten helt ned til Brasilien ofte på den internationale situation og medvirkede endog i nogle tilfælde til at ændre verdenshistoriens gang.

Som nævnt tidligere var De Ruyter indtil sit 45. år endnu ikke kendt af offentligheden til trods for, at han kunne se tilbage på en lang og udmærket tjeneste i såvel orlogsmarinen som i koffardiflåden. I 1652 bragte forskellige begivenheder ham imidlertid frem i rampelyset, og fra da af blev han i billedet som en bestandigt stigende stjerne.

Engelsk misundelse over den blomstrende, hollandske oversøiske handel resulterede i udbruddet af den »Første hollandske Krig« (1652—54), og den 26. au-

*) Datoerne er efter hollandsk tidsregning og ligger 10 dage efter dagældende danske tidsregning. OA.



DEN E. MANHÄFFTEN ZEPHORIUS MICHEL ADRESSEERDE HET E. V. L. ADMIRALT OVER HOLLAND EN WEST-INDIËLAND
OPPER HOOFD OVER E. LANDS VLOOT.

(Handwritten text in Dutch, likely a dedication or inscription, written in cursive script. The text is arranged in two columns, with some lines indented. It appears to be a formal address or a commemorative note related to the portrait.)

Admiral Michiel de Ruyter.

gust 1652 slog commodore De Ruyter under Tromp's overkommando en fjendtlig eskadre under admiral Ayscue ud for Plymouth. Den 8. oktober kæmpede han med held mod admiral Blake nær the Downs. For første gang blev De Ruyters navn nævnt side om side med admiralerne Tromps, Witte de With's og andre store veteraners navne. Under disse og følgende træfninger gav han bevis på strålende lederevner, taktisk indsigt, offensiv ånd, fremtrædende tapperhed, inspirerende eksempel og fremfor alt ubetinget loyalitet overfor sit land.

Det var visselig ikke hans fejl, at selvom hollænderne spillede strålende komedie, og det ved adskillige lejligheder lykkedes dem at bibringe fjenden svære tab, at flåden i den periode ikke var nogen jævnbyrdig modstander for den på samme tid meget bedre udrustede og bemandede engelske flåde. Skal man se sandheden i øjnene, må man indrømme, at Tredagesslaget ud for Portland (28/2—2/3 1653) endte med et hæderligt nederlag, og at slaget ud for Nieuport den 12. juni mod Monk og Deane ikke var meget bedre. Der var megen bitterhed og misbilligelse over hele landet mod regeringen, som folket med rette holdt ansvarlig for, at flåden havde måttet kæmpe uforberedt og utilstrækkeligt udrustet.

Admiral Maerten Harpertszoon Tromp måtte imidlertid uden hensyn hertil, da handelens frihed, og særligt handelsruterne frihed, stod på spil, som øverstkommanderende sørge for, at nationens pulsåre ikke blev skåret over. Hans hovedopgave måtte derfor være for enhver pris at holde fjenden borte fra egne kyster, og følgelig måtte han også bryde den fjendtlige blokade. Han fulgte således den gamle, virksomme regel, at angreb er den bedste form for forsvar, og bestemte

sig til at kæmpe sagen til ende i en tapper og desperat anstrengelse for at fremtvinge en afgørelse.

Den 4. august stak hans flådes eskadrer til søs fra forskellige havne og ankerpladser og samledes ud for Texel. Om eftermiddagen den 8. august fik de på sydlig kurs kontakt med fjenden ud for Katwyk, og under kampen trak styrkerne syd over, hvorved det endelige og afgørende slag kom til at stå den 10. ud for Terheide. De Ruyter havde kommandoen over venstre fløj, Evertsen over centrum og Tromp selv førte højre fløj. Efter en indledende kannonade på lang afstand i dagens første timer fulgte senere i henhold til datidens taktik heftig skydning, medens de to styrker passerede hinanden i kølvandsorden på klos hold. De Ruyter kæmpede hårdt og led svære tab: af hans besætning på 150 mand, blev 43 dræbt og 35 såret. Endvidere mistede han sin fokkemast og storstang og opbrugte praktisk talt alle sine kanonkugler og alt sit krudt. Skønt hans skib næsten var skudt i stumper og stykker og måtte bugseres tilbage til havn efter slaget, kæmpede han til den bitre ende og ville hellere være sunket end have overgivet sig.

Ulykkeligvis faldt Tromp under slaget og endte således sit ædle liv, som han helt havde viet sit land.

De fjendtlige skibe havde imidlertid også lidt meget under slaget, så meget at det blev nødvendigt for dem at søge tilbage til egne havne for at blive repareret, og som følge heraf blev blokaden af den hollandske kyst hævet, hvorved Tromps mål blev nået.

De Ruyters bedrift blev påskønnet af regeringen, som udnævnte ham til viceadmiral i flådens linie. Krigen blev bragt til afslutning ved freden i Westminster den 15. maj 1654.

Derefter drog De Ruyter to gange til Middelhavet for at kæmpe mod franske kapere og algierske sørøvere, som var en stadig trusel mod handelsskibene.

Der var i mellemtiden opstået vanskeligheder i Nordeuropa, hvor den svenske konge Carl Gustav, hvis stridbare sind altid var ivrigt efter at erobre og overtage fremmed territorium, først havde angrebet Bremen og derefter erklæret Kong Casimir af Polen krig.

De svenske troppers hurtige og heldigt gennemførte fremtrængen vakte stor bestyrtelse i den hollandske republik, hvis udenrigshandel næsten fuldstændigt var baseret på fredsforhold og status quo i Østersøen. For at få et klart begreb om den vigtige rolle, De Ruyter senere kom til at spille i de hollandske somilitære operationer i dette nordiske krigsteater, er det nødvendigt at se lidt nærmere på dette spørgsmål.

I begyndelsen fulgte den hollandske regering en »wait and see«-politik, men efterhånden som situationen blev forværret, og Kong Gustav foretog sig handlinger, som var direkte skadelige for Hollands udenrigshandel, var det klart, at den hollandske republik ikke længere kunne holde sig neutral. Som en sikkerhedsforanstaltning udrustede det hollandske admiralitet derfor seksten linieskibe, som blev holdt klar til kamp mod Sverige, hvis det skulde vise sig nødvendigt. Da der imidlertid blandt den hollandske befolkning var en betydelig modvillie mod at blive indviklet i en ny krig, hvis det kunne undgås, blev der på det tidspunkt intet yderligere foretaget.

Den svenske konge fortsatte imidlertid krigen, satte et hårdnakket angreb ind mod Polen og besatte betydelige dele af dette land. Da en erobring af Danzig forekom sandsynlig indenfor den nærmeste tid, bestemte den hollandske regering sig til at skride ind og til at

sende en stærk flådestyrke til Østersøen under kommando af admiral Van Wassenaer Van Obdam.

Med samme formål blev viceadmiral De Ruyter, som netop var vendt hjem fra en lang og anstrengende ekspedition til Middelhavet, sendt i forvejen med en frem-skudt styrke samlet af viceadmiralerne Cornelis Tromp og Pieter Florizoon, medens admiral Van Obdam vilde følge efter senere.

Efter admiral Maerten Harpertszoon Tromps alt for tidlige død i slaget ved Terheide den 10. august 1653, havde generalstaberne valgt Jacob baron Van Wassenaer Van Obdam til hans efterfølger for at bibeholde én-persons-ledelsen af flåden, i hvert fald blev han ikke valgt på grund af sin egnethed til at føre en flåde, da han var rytterioberst, men snarere på grund af sin rang og adelstitel. Den nærmeste tid skulde snart afsløre, at det var De Ruyter, der i stedet skulde blive den store leder.

De Ruyter afsejlede til Østersøen den 31. maj 1656 med sit flag vajende i flagskibet TYDVERDRYF (Tidsfordriv) og passerede Skagen den 5. juni med ankomst til Helsingør den 8. s. m. Der gik de tre flagofficerer i land for at diskutere situationen med de hollandske gesandter i Skandinavien: Van Beuningen, Van Rhee-de og Van Vierssen, der på et tidligere tidspunkt var ankommet til København, samt med repræsentanter for den danske regering og for den danske flåde.

De Ruyter afventede Van Obdams ankomst ud for Helsingør, hvor yderligere seks skibe stødte til hans flåde. Denne fandt sted den 27. juni med tre skibe, og Van Obdam overtog kommandoen. Hans instrukser lød på først og fremmest at beskytte Hollands, Englands og Danmarks handel mod enhver form for overlast, dernæst på at forhindre — om nødvendigt med

magt — at svenskerne skulde afskære søvejen til Danzig, som de allerede havde helt indesluttet på land-siden.

Den 20. juli ankom viceadmiral Witte Corneliszoon de With til København med resten af admiralitetets eskadre fra floden Maas. Den hollandske ekspeditionsstyrke i Østersøen var hermed komplet og bestod af 42 skibe med ialt 1676 kanoner og 6395 mand om bord. Den 23. juli lettede eskadren og efter passage af Falster og Bornholm, blev kursen sat mod Danzig, hvortil styrken ankom den 27. juli.

De hollandske skibe blev begejstret modtaget af Hansestaden, som nu ikke længere frygtede at blive erobret af svenskerne. I virkeligheden forhindrede ekspeditionsstyrkens rettidige ankomst al yderligere svensk aggression. Under disse omstændigheder opgav Kong Carl Gustav sine tidligere territoriale krav, hvilket blev nedlagt i Elbingtraktaten af 1. september 1656.

Det stod klart, at ekspeditionen var blevet en stor succes, da Danzig var blevet effektivt beskyttet, handelsruterne i Østersøen sikret og den hollandske republiks prestige kendeligt styrket. Admiral Van Obdam og hans chefer blev festligt modtaget såvel i Danzig som i København, og særligt De Ruyter var meget betaget af Kong Frederiks godhed og venskabelige sindelag.

Da faren for svensk aggression syntes at være overstået, bestemte den hollandske regering sig til at trække sin flåde tilbage fra Østersøen. Den 25. september 1656 sejlede admiral Van Obdam hjem med størstedelen af sin styrke, kort efter fulgt af viceadmiral Cornelis Tromp med de resterende 25 mindre skibe. Den 3. november var flåden tilbage i egne havne. For De

Ruyter havde ekspeditionen været meget lærerig, da han havde erhvervet sig et vist kendskab til problemerne i Østersøen, hvor han senere skulle komme til at spille en så vigtig rolle.

Freden varede imidlertid kun kort, da vanskeligheder allerede begyndte igen det følgende år.

De Ruyter blev ca. en måned efter sin hjemkomst fra Østersøen endnu engang sendt til Middelhavet, hvor han opholdt sig et helt år for at holde sørøveriet i ave, da det stadig var en trusel mod søhandelen. Endvidere blokerede han i efteråret 1657 Portugals kyst for at tvinge dette land til at acceptere visse af den hollandske regering fremsatte krav vedrørende Brasilien.

Da Kong Carl Gustav atter begyndte krig, bestemte Kong Frederik III sig til ikke denne gang at holde sig udenfor og erklærede Sverige krig, hvorved han stillede sig på Polens side i den fælles sag.

I begyndelsen havde Kong Frederiks styrker heldet med sig, men snart vendte krigslykken sig imod ham. Kong Gustav vandt den ene sejr efter den anden, foretog midt om vinteren sin dristige fremrykning gennem Jylland, gik over isen til Fyn, over Langeland til Lolland og Falster, hvorefter han invaderede Sjælland og var på vej mod København, da fjendtlighederne pludseligt blev standset som følge af den britiske gesandts mellemkomst, og fred blev sluttet.

Fredstraktaten var ikke alene ugunstig for Danmark, men den indeholdt en klausul vedrørende fremmede orlogsstyrker, som var i særlig grad sårende for Holland. Begge konger blev nemlig enige om, at de aldrig mere ville tillade fremmede krigsflåder at passere Sundet og Bælterne på vej til Østersøen. Denne mærkelige aftale havde øjensynligt sit udspring i Kong

Gustavs vrede over Hollands fådeintervention ved Danzig to år tidligere og i udenrigspolitikken i England, som med misundelige øjne havde været vidne til den hollandske republiks voksende indflydelse og blomstrende handel.

Den hollandske regering var dog klar over, at kongen af Danmark kun havde tiltrådt denne aftale, fordi han ikke havde noget andet valg i den tvangssituation, de svenske våben havde bragt ham i. Man håbede derfor, at forholdene ikke ville vise sig helt så vanskelige i praksis.

Da Kong Carl Gustav imidlertid endnu engang greb til våben mod Kong Frederik og invaderede Sjælland, belejrede København og blokerede den danske hovedstad med sin flåde, ilede den hollandske republik til hjælp for Danmark.

På et møde den 31. august 1658 bestemte den hollandske nationalforsamling under ledelse af statsminister Johan de Witt straks at afsende en stærk ekspeditionsstyrke til Danmark som hjælp mod den svenske aggression.

Denne hollandske marineekspedition resulterede, som vi alle ved, i en stor sejr i *Slaget i Sundet* den 8. november 1658, hvorved den frie passage i denne hovedtrafikåre til Øtersøen blev genoprettet, medens den svenske flåde blev lammet og tvunget på flugt til Landskrona.

Til næste år, når Danmark og Holland sammen vil fejre 300årsdagen for den fælles sejr, vil der utvivlsomt blive en passende lejlighed til nærmere at studere denne historiske begivenhed, og — hvis det ønskes — vil forfatteren af nærværende artikel med glæde yde sit beskedne bidrag til denne festligholdelse overfor læserne af dette gamle tidsskrift. I øjeblikket må vi dog

holde os til admiral De Ruyter, som ikke tog del i slaget i Sundet, da han på det tidspunkt var optaget af operationerne mod Portugal.

Slaget i Sundet havde imidlertid ikke medført en for Danmark gunstig afslutning på krigen med Sverige, da fjenden stadig holdt store dele af dansk territorium besat, herunder praktisk talt alle øer såvel som Skåne. Skønt den hollandske flåde havde brudt den svenske blokade og befriet København fra søsiden, håbede Kong Gustav at erobre byen, som hans tropper fuldstændigt havde omringet på landsiden, men det ønskede den hollandske regering for enhver pris at forhindre.

Holland bestemte sig derfor til at opretholde en flådestyrke i de danske farvande hele vinteren, dels for at sikre den frie passage af Sundet, dels for at blokere Landskrona. Da det ikke ansås for at være nødvendigt at efterlade Van Obdam med hele sin flåde i Sundet til disse formål, blev han beordret til at sejle hjem med størstedelen af sine linieskibe, og efterlod kun tolv skibe til at overvintre. Det var hensigten yderligere at sende fire krigsskibe til København med 4000 mand friske tropper under kommando af viceadmiral De Ruyter, som — efter særlig indtrængende anmodning fra den danske regering — skulde afløse admiral Van Obdam som øverstkommanderende. Danmark havde åbenbart ikke glemt, hvad De Ruyter havde gjort for Danzig to år tidligere.

Denne plan måtte imidlertid opgives på grund af Englands og Frankrigs tvetydige holdning. Disse lande frygtede begge Hollands overherredømme i Østersøen, hvorfor England afsendte en flådestyrke under viceadmiral Goodson, hvis skibe dog blev standset ved Skagen af is i Skagerrak, og de måtte senere vende om.

Under disse omstændigheder blev De Ruyters afrejse udsat.

I betragtning af svenskernes fortsatte belejring af København og af visse rygter om en engelsk flåde, som blev angivet at være sendt til Danmark under kommando af admiralerne Montague og Lawson, bestemte Holland sig den 28. februar 1659 til at stille en meget stærkere styrke til De Ruyters rådighed, end man oprindeligt havde planlagt.

Den 23. maj afsejlede De Ruyter endelig med en kraftig flåde på 83 skibe. Den 1. juni nåede han Skagen, hvor han modtog et brev fra den engelske admiral Montague, som meddelte ham, at der kort efter hans afsejling var blevet undertegnet en traktat mellem England, Frankrig og Holland med den virkning, at disse tre magter uden væbnet indblanding ville samarbejde for at genoprette freden mellem Danmark og Sverige. Følgelig foreslog Montague at afstå fra at anvende magt. Medens den engelske admiral tog station ved indgangen til Sundet, søgte De Ruyter, som krydsede mellem Seirø og Røsnæs, føling med Van Obdam, hvis skibe var gået fra København og var ankret ved Sprogø ud for den af stærke fjendtlige tropper besatte Nyborg by. Begge styrker blokerede således Nyborg, hvorfor svenskerne sendte en flåde på 28 skibe under kommando af den unge admiral Wrangel til støtte for deres truede position på Fyn. Den engelske admiral Montague, som var bange for et hollandsk angreb på svenskerne, indtog hurtigt en strategisk gunstig stilling ud for Kalundborg fjord, og den hollandske styrke gjorde det samme nær Romsø. Således dækket af Englænderne kunde Wrangel bringe sig i sikkerhed i Sundet, hvor han fik en meget ubehagelig modtagelse af

Kong Gustav, fordi han havde løbet en så vovelig risiko.

Den engelsk-hollandske spænding aftog, da Montague den 5. september sejlede hjem, som følge af den politiske situation i England. Fra da af behøvede De Ruyter og Van Obdam kun at regne med svenskerne, men på grund af den forlængede våbenstilstand mellem Danmark og Sverige, måtte de til De Ruyters ærgrelse afstå fra kamphandlinger.

Den 19. juli blev De Ruyter og andre hollandske admiraler festligt modtaget af Kong Frederik III, og aflagde også et besøg i København, som stadig var indesluttet af svenskerne på landsiden. Efter forhandling med den danske admiral Bjelke, lettede De Ruyters styrke — der da bestod af 60 skibe — den 2. august, sammen med den danske flåde og styrede syd på for at beskytte Hollands skibsfart i Østersøen mod hyppige svenske angreb. De Ruyter sloges med svenske kapere ved Fehmarn og Rostock. Derefter vendte han tilbage til København, hvortil han ankom den 5. september, og stod videre op i Sundet, hvor han holdt gående mellem Kronborg og Landskrona for at demonstrere sin styrke.

De Ruyter følte sig langt fra veltilpas, fordi de diplomater, som forhandlede, forhindrede ham i at føre krig, alt imens hans provisioner efterhånden blev brugt op, og vinteren stod for døren. Admiral Van Wassenaer Van Obdam, som i den senere tid havde været syg, fik tilladelse fra den hollandske regering til den 1. november at sejle hjem med tyve skibe, og fra da af var De Ruyter øverstkommanderende i de danske farvande. Efter Van Obdams afrejse havde han endnu 50 kraftige skibe og flere dygtige chefer, som f. eks. viceadmiral Kortenaer og kontreadmiralerne Van Bra-

kel og Thyssen — kort sagt en betydelig styrke under sin egen dygtige ledelse.

De Ruyter planlagde, efter langt om længe at have fået tilladelse til at angribe svenskerne, et angreb på Fyn, hvor fjenderne kun beløb sig til 4000 mand rytteri og 2000 mand infanteri. Med dette formål sejlede han med hele sin styrke og talrige transportskibe til Kiel, for dér, foruden sine egne hollandske tropper at indskibe de forenede allierede tropper, der bestod af både kejserlige, brandenborgske og polske tropper, ialt 5200 ryttere og 4600 mand infanteri.

Om eftermiddagen den 8. november ankom den hollandsk-danske ekspeditionsstyrke ud for Nyborg, og næste morgen udkæmpede De Ruyter en kanonduel med det fjendtligt besatte kystfort Knudshoved, og den 10. blev også Kerteminde overraskende beskudt.

De Ruyter ville have admiral Bjelke og feltmarskal Schack (som kommanderede de danske tropper) til ikke at tøve med at angribe og ville straks sætte et generalangreb ind. »Når vi nu er her, skal vi gå i land!«

Kort efter kl. to om eftermiddagen fulgte Bjelke og Schack endelig hans indtrængende anmodning, og han gik straks i gang med arbejdet. Da danskerne var i hjemlige farvande, kom man overens om, at de skulde lede angrebet, men da de første landgangsfartøjer løb på grund på sandbankerne udfor kysten, opstod der en kritisk situation, hvorfor De Ruyter — klædt som almindelig sømand — selv sprang i en båd med fire roere for personligt at føre landgangsstyrken til kamp.

De Ruyter stod oprejst i sin båd, uden frygt for den svære fjendtlige skydning, og skønt to af hans mænd nærmest ved ham blev dræbt, opmuntrede han landgangsstyrken ved at råbe: »Angrib, manne, angrib! eller I vil alle blive slagtet!« (»Valt aen, mannen, valt



Admiral de Ruyter's styrker fordriver svenske tropper fra en skanse ved Nyborg, Nov. 1659.

aen! of ghy sult altemaele vermoort werden!«) Som følge af hans inspirerende eksempel blev operationen en fuldstændig succes.

Efter Kerteminde var det Nyborgs tur til at blive angrebet. Her var 7000 mand — eliten af Kong Gustavs tropper — koncentreret. Efter forhandling med Bjelke, Schack, Cornelis Evertsen og Van Brakel bestemte De Ruyter sig til at landsætte alle hollandske og fremmede tropper næste dag og til at lade dem marchere over Odense mod Nyborg, medens samtidigt de hollandske og danske flåder skulle stå syd på langs kysten mod Nyborg. Ifølge den officielle rapport om operationen arbejdede De Ruyter som almindelig sømand »med reb i hånd« under udskibningen af tropperne. Hans begejstring var altid et inspirerende eksempel for hans folk.

Kong Frederik sendte indtrængende bud fra København for at bede om hjælp af den forenede hollandskdanske flåde til at befri den belejrede hovedstad, men De Ruyter, som så en chance til at tilbageerobre hele øen Fyn, foretrak at fortsætte operationen og at tage Nyborg først. Begivenhedernes forløb viste, at han havde ret heri.

De hollandske tropper, som marcherede mod Nyborg fra Odense nærmede sig efterhånden deres mål, og den 23. november 1659 blev de fjendtlige tropper slået og trak sig tilbage til Nyborg. Den følgende dag, medens de allierede tropper indesluttede byen fra land-siden, sejlede admiral De Ruyter med en del af sin flåde ind mod havnen til kun et bøsseskuds afstand fra kysten. Dér åbnede han ild med sine svære kanoner, bredside efter bredside hamrede systematisk og uophørligt løs på de fjendtlige linier. Mens De Ruyters liniskibe således »blæste helvede« ind over der

dømte by, udviskede bølgende røgskyer målet, og fjenden flygtede i panik fra de hensmuldrende rester af de ødelagte huse og fæstningsværker. Efter en hård og blodig kamp overgav Nyborg sig betingelsesløst, og hele garnisonen blev taget til fange. Mange højtstående svenske officerer faldt derved i de allieredes hænder sammen med 3000 andre fanger. Herudover beløb de fjendtlige tab sig til 2000 dræbte. I løbet af et felttog på kun 15 dage var hele øen Fyn blevet tilbageerobret.

Hård frost tvang De Ruyter til at udsætte yderligere kamphandlinger indtil det følgende forår. Tropperne gik i vinterkvarter på Fyn, og de kombinerede hollandsk-danske flådestyrker sejlede til Lübeck den 28. november for at proviantere. Den 19. december var alle De Ruyters skibe opankret i Københavns havn indenfor sandbankerne med undtagelse af otte skibe, der lå udenfor på vagt.

Den 29. december inspicerede De Ruyter bastionerne og voldene i den belejrede by, som han forsynede med kanoner fra sine skibe og bemandede med sømænd under kommando af deres egne chefer.

Kong Frederik benådede De Ruyter med en gylden kæde og medaille med hans Majestæts billede prydet med prægtige ædelstene. Den 12. januar 1660 viste kongen af Danmark endvidere De Ruyter den ære at være hans gæst om bord i hans flagskib.

Da Kong Carl Gustav af Sverige pludseligt døde i Gøteborg den 23. februar 1660, blev den svenske regering villig til fred. De svenske admiraler prøvede at benytte sig af lejligheden til at lade ni af deres sværeste skibe afgang fra Landskrona og prøve på at stikke af til Stockholm for at undgå, at danskerne og hollænderne skulde ødelægge dem. Da fredsforhandlingerne imidlertid vilde blive ugunstigt påvirket ved disse skibes undslip-

pen, forhindrede Admiral De Ruyter dette ved at blokere Sundet.

Den svenske regering syntes meget påvirket af dette magtopbud, og under trykket af den hollandske flådes intervention, blev der den 3. juni 1660 sluttet fred mellem Danmark og Sverige i København. Fredstraktaten var til fordel for Danmark, da den tilbagegav praktisk talt alt tabt territorium med undtagelse af de skånske provinser.

Den 12. august 1660 blev admiral De Ruyter adlet af Kong Frederik III af Danmark for sine strålende tjenester for dette land. Et bemærkelsesværdigt kapitel i den dansk-hollandske historie var hermed afsluttet, og stærke venskabsbånd har altid siden bundet de to lande sammen.

I 1661 straffede admiral De Ruyter endnu engang de algierske sørøvere i Middelhavet, og i 1664 udførte han en vigtig opgave i Vestafrika og på Antillerne, hvor han tilbageerobrede flere af det hollandsk-vestindiske kompagnis bopladser, som var blevet taget af englænderne, en begivenhed, der var uden fortilfælde i fredstid. Ved sin tilbagekomst til Holland blev han modtaget med den dårlige nyhed, at Van Obdam og Kortenaer var blevet dræbt i slaget ved Lowestoft den 13. juni 1665, efter at den anden hollandske krig med England var blevet erklæret i marts samme år.

De Ruyter blev modtaget med stor begejstring, og hans tilbagekomst fra det caribiske hav på et så heldigt tidspunkt i denne nationens nødstime fik udsigterne for den nærmeste fremtid til at tegne sig lysere. Fra nu af ville alting gå bedre for den hollandske republik!

Den 11. august blev De Ruyter forfremmet til ad-

miral og samtidigt blev han ansat som øverstkommanderende over flåden. En af hans første gerninger i sin nye stilling var at oprette det hollandske marinekorps (til at begynde med ét regiment), som stadig eksisterer, og som snart vil kunne fejre sin 300årige beståen.

Man gik energisk i gang med at opbygge en ny og kraftig marine og i juni 1666 var De Ruyters flåde færdig. Den bestod af 84 lineskibe, 13 fregatter og adskillige hjælpefartøjer med 4600 kanoner og 22000 mand. Med denne flåde vandt De Ruyter om bord i sit flagskib DE ZEEVEN PROVINCIEËN en stor sejr over englænderne i Fire-dages-søslaget den 11.—14. juni 1666.

Eskadrerne blev formeret den 3. juni. De Ruyter tog selv kommandoen over første eskadre med admiral Van Nes som næstkommanderende. Admiral Cornelis Evertsen havde kommandoen over anden eskadre og admiral Cornelis Tromp (søn af Maerten Harpertszoon Tromp) over tredje eskadre. Den 6. juni hejste De Ruyter det »blå flag« og stak til søs, holdende kurs mod den såkaldte »flat sea« øst for Themsmundingen. Det var hans hensigt overraskende at angribe fjenden, i overensstemmelse med hans store læremester og forgænger, afdøde admiral Maerten Harpertszoon Tromps ideer, således som denne havde nedlagt dem i sine »betragtninger« af 1652.

De instrukser, som De Ruyter havde fået af sin regering, viste dens fulde tillid til hans dygtighed og lederevner, idet de overlod praktisk talt alt til hans egen afgørelse. Han fik blot ordre til »at angribe, bemægtige sig og ødelægge fjenden« og til at »fejle ham bort fra søen« — hvorledes og hvornår blev helt overladt til ham selv.

Under de to fjendtlige flåders første møde, som fandt sted om morgenen den 11. juni og varede tre timer, blev fjenden tvunget i en for ham meget uheldig position med Cornelis Tromp på den ene side og De Ruyter og Evertsen på den anden. Resultatet var alvorligt for englænderne, som samtidigt blev beskudt fra to sider. Deres avantgarde blev indviklet i et frygteligt melée, medens deres admiral Berkeley med sit skib SWIFTSURE og nogle få andre skibe blev skilt fra hovedstyrken. Berkeley blev dræbt. Højst ulykkeligt led Evertsen senere samme skæbne, hvad der var et alvorligt tab for hollænderne. Denne første dags slag endte uafgjort: hollænderne mistede to skibe, englænderne tre. I løbet af natten reparerede begge styrker såvidt muligt den lidte skade og gjorde deres skibe klar til næste dags kamp.

Om morgenen den 12. juni blev kampen genoptaget på den sædvanlige måde med livlig skydning, medens begge styrker passerede hinanden i kølvandsorden på kort afstand. Pludseligt befandt Cornelis Tromp, som var blevet afskåret fra de andre, sig i en meget kritisk stilling. De Ruyter, som straks så faren herved, beordrede »blodflaget« hejst som signal til almindeligt angreb og brød gennem den fjendtlige linie for at komme Tromp til undsætning. Efter at have genoprettet kamplinien styrede De Ruyter atter mod fjenden og iværksatte to andre angreb. Hollænderne mistede ét skib, medens de fleste af fjendens skibe blev alvorligt beskadiget.

På slagets tredie dag modtog den engelske admiral Albemarle en forstærkning på tyve skibe under kommando af Prins Robert. Ikke desto mindre blev den engelske admiral Ayscue taget til fange sammen med

hele sin besætning, og hans flagskib ROYAL PRINCE blev taget og brændt.

Endelig på slagets fjerde og sidste dag bibragte De Ruyter fjenden et afgørende nederlag, som tvang denne til at stå mod sine hjemmehavne for at søge beskyttelse. Hans ordre: »at feje fjenden fra havene« var således bogstaveligt blevet udført. Ialt havde han mistet 4 skibe og 2000 mand, medens fjenden mistede 17 skibe og 8000 mand.

På den anden side endte To-dages-søslaget den 4.—5. august 1666 utilfredsstillende som følge af genstridighed og manglende kamplyst hos Cornelis Tromp samt på grund af nogle chefers mangel på samarbejdsvilje. Takket være en mesterlig manøvre lykkedes det dog De Ruyter at bringe sine skibe i sikkerhed bag de flamske grunde.

Et af højdepunkterne i admiral De Ruyters orlogskarriere var hans berømte *raid* på Chatham i juni 1667 i den hensigt at angribe fjenden i hans egne, indre farvande.

Om aftenen den 17. juni ankom De Ruyters kampstyrke til Themsmundingen, og om eftermiddagen den 20. juni stod en eskadre under kommandør Willem Joseph Van Ghent op ad floden til Sheerness ved indløbet til floden Medway. Fortet blev erobret, det engelske flag nedhalet og det hollandske hejst. Nogle engelske skibe, som havde været opankret på floden, kappede og flygtede op ad denne, så snart hollænderne åbnede ild.

De Ruyter var selv blevet om bord i sit flagskib DE ZEEVEN PROVINCIEËN ud for Themsmundingen, da det var hans pligt som øverstkommanderende at blive ved hovedstyrken og at beskytte eskadren på floden

mod fjendtlige angreb, hvis dette skulle vise sig nødvendigt. På anmodning af Cornelis de Witt, som befandt sig om bord som regeringens repræsentant, stod De Ruyter den 22. juni også op ad Medway om bord i et mindre skib. Englænderne havde hurtigt sænket nogle blokskibe og strakt en kæde tværs over floden. Kommandør Jan Van Brakel, som skulle gøre bod for nogle fejl, for hvilke han var blevet straffet, tilbød at forcere den snævre passage. Hans tilbud blev modtaget, og uden at fyre et eneste skud sejlede han med sin lette fregat VREEDE (»Fred«) under kraftig fjendtlig ild op til lige foran kæden. Så åbnede han ild med alt, hvad han havde, mod det forreste engelske skib UNITY, som han erobrede. Derefter brød Jan Daniëlszoon Van Den Ryn, chef for en brander, kæden tværs over Medway og satte det store engelske skib MATTHEUS i brand.

Ved De Ruyters ankomst til kampscenen overtog han kommandoen over operationen på Medway. Han beordrede syv fregatter til at åbne ild mod Upnor castle for at sætte nogle brandere i stand til uden hindringer at angribe nogle få store engelske skibe, der lå oppe ad floden. De Ruyter sprang i en båd og førte personligt en brander mod ROYAL JAMES, ROYAL LONDON og ROYAL OAK, som alle blev stukket i brand lige for næsen af hertugen af York.

Som følge af det grundede farvand, talrige vrage og faldende vande var det uklogt at stå længere op ad floden. Natten blev tilbragt i Chatham, hvor flere værfter og pakhuse blev stukket i brand. Den næste morgen, den 24. juni, trak hollænderne sig tilbage ud til kysten, som de nåede i sikkerhed, og derefter sejlede de hjem uden videre oplevelser.

Det tappert udførte angreb på Chatham, som var uhørt i historien, fremkaldte meget røre i England og medvirkede til at fremskynde den fred, som i oktober samme år blev sluttet i Breda, og som bragte den anden hollandske krig til ophør.

I 1671 blev en anden flåde udrustet under De Ruyters overkommando. Det følgende forår erklærede de allierede magter Frankrig og England krig mod den hollandske republik, og dermed begyndte den tredie hollandske krig (1672—74), i hvilken De Ruyter vandt sin største berømmelse. Han modtog den engelsk-franske udfordring til sit land og besvarede den med tre strålende sejre:

Den 7. juni 1672 ud for Solebay bibragte han den engelske flåde svære tab og afværgede derved i rette tid faren for en invasion på den hollandske kyst.

Den 7. juni 1673, nøjagtigt ét år efter, slog han den forenede engelsk-franske flåde ud for Schooneveld, leverede dem et andet nederlag den 12. juni og jagede dem tilbage til deres havne.

Endelig vandt De Ruyter på sin berømmelses højdepunkt sin store og afgørende sejr i slaget ud for Kijkduin den 21. august 1673, hvor han fik lejlighed til at vise sit taktiske geni og sine strålende lederevner i en sådan grad, at det endog vakte hans fjenders beundring.

Med disse tre sejre bidrog De Ruyter væsentligt til at hjælpe sit land ud af en yderst farlig situation, og hans tjenester for Holland kan næppe overvurderes. I 1674 bragte fredstraktaten i Westminster den tredie hollandske krig til ophør, og Frankrig var herefter den eneste tilbageværende fjende. Det år foretog De Ruyter et togt til Martinique.

Han var nu blevet 68 år gammel og havde tilbragt praktisk talt 57 af disse år til søs. Fra barndommen til alderdommen havde han gennemlevet disse svundne tiders hårde liv på søen. Til trods herfor skulde dog ingen hvile falde i hans lod.

For — i kraft af en traktat af 1673 — at efterkomme dronningeregenten af Spaniens ønske om at sende en eskadre for at forhindre, at Sicilien og det spanske kongedømme Neapel skulde falde i franskmændenes hænder, blev De Ruyter sendt til Middelhavet.

De Ruyter, som vidste, at den franske flåde på den tid var meget stærk og havde udmærkede chefer, advarede mod risikoen ved en fiasko, men et af admiralitetsmedlemmerne i Amsterdam sagde spottende hertil:

»Jeg tænker ikke, Sir, at De i Deres høje alder bliver bange og mister modet.« Hvortil De Ruyter svarede:

»Nej, jeg taber ikke modet. Jeg sætter gerne mit liv på spil for staten, men jeg er forundret over, og jeg beklager, at Deres Nåde i så høj grad vil risikere nationsflaget.«

Da nogle af medlemmerne blev ved med at trænge ind på ham og bede ham om at modtage udkommandoen, udtalte De Ruyter sine berømte ord:

»Deres Nåde skal ikke bede mig, men beordre mig, og selvom jeg blev beordret til at hejse nationsflaget i kun et eneste skib, vilde jeg stikke til søs, thi:

Hvis Deres Nåde ønsker at risikere Deres flag, skal jeg gerne risikere mit liv . . .«

Den 8. august 1675 afsejlede De Ruyter for sidste gang. Det ville føre for vidt, hvis vi skulle følge ham dag for dag på dette togt, men det er måske værd at erindre om, at han ved sin ankomst til Middelhavet udførte en barmhjertighedsgerning, som må appellere til vore hjerter også i dag, hvor vi er fulde af sym-

pati for det ungarske folk. De Ruyter befriede nemlig dengang 26 ungarske præster, som fristede en kummerlig skæbne som slaver i de neapolitanske galejer. Der står endnu i byen Debrèchen i Ungarn et monument, som blev rejst af taknemmelige mennesker til minde om admiral De Ruyter, og som stadig minder om denne dåd.

Den 8. januar 1676 kæmpede De Ruyter — meget underlegen — ud for Stromboli en tapper, men desperat kamp mod overlegne franske styrker under kommando af Du Quesne. Han blev tvunget til at trække sig tilbage til Palermo, efter kun at have mistet ét skib.

Det næste møde med fjenden fandt sted den 22. april ud for Augusta på Sicilien, indenfor synsvidde af Etna, hvor De Ruyters eskadre forstærket med ti spanske skibe optog kamp med 29 af Du Quesnes skibe. De Ruyters flagskib EENDRACHT var i avantgarden. Den hollandske ild bibragte de franske skibe megen skade på master og rigning, og De Ruyter prøvede at fremtvinge en afgørelse ved at sætte et voldsomt angreb ind på sin stærkere modstander. Han gav sine ordrer og ledede manøvrerne stående på sin sædvanlige plads på skansen ved siden af rorgængerens. Hvor mange gange havde han ikke stået dér på sin høje, ansvarsfulde post som øverstbefalende, førende den hollandske flåde i slag?

Med et brag blev på kort hold affyret en salve fra kanonerne i den franske admiral d'Almérs flagskib. Da røgen drev bort, var De Ruyters plads på skansen tom: dødeligt såret af en kanonkugle, som havde revet en del af hans venstre fod af og knust det højre ben over anklen, var admiralen styrtet om stærkt blødende.

Til trods for stærke smerter havde han kun tanke for sine mænd og sine skibe, og han forlangte at blive holdt løbende underrettet om slagets gang. Han vedblev at opmuntre sine mænd ved at sige: »Fat mod, mine børn, fat mod! Det er vejen til sejr!« ... Hans sidste ordre var at passe de sårede matroser godt.

Så hørte man ham bede: »Store, nådige Gud, jeg takker Dig, fordi Du så ofte før har frelst og beskyttet mig ...«

Admiral De Ruyter døde den 29. april 1676 om bord i sit skib EENDRACHT i bugten ved Syracus. To dage efter hans død, modtog flåden nyheden om, at kongen af Spanien havde udnævnt ham til hertug. Kong Ludvig den 14de beordrede den franske flåde til at salutere skibet EENDRACHT, der førte admiralens lig hjem til Holland.

Liggende højt over gennemsnittet af menneskelig præstationsevne, er historien om admiral Michiel De Ruyters liv mest af alt en beretning om genial begavelse, tapperhed, offervilje og tro. En beretning om en mand, som man efter mere end 300 års søkrigshistorie er stolt af at se tilbage på. De Ruyters historie er imidlertid ikke en legendarisk illusion, men en levende inspiration, der maner til tapper efterfølgen.

I dag — tre og et halvt århundrede efter hans fødsel — svæver hans ånd stadig over havene — engang hans virkefelt — som en opildnende hvirken, sagte båret af vinden, i bøn om at bevare og beskytte havenes stolteste traditioner, som altid havde været ledestjernen gennem hans lange og fremragende tjeneste i marinen.

Om forfremmelsesbedømmelser.

Enkelt betragtning i relation til kaptajnløjtnant Eggert Petersen's artikel i T.f.S. februar 1957.

Af kaptajnløjtnant J. Arentoft.

Forfatteren drager i sin artikel et meget vigtigt og interessant emne frem, og lad mig med det samme sige, at jeg i det store og hele giver forfatteren ret i de fremsatte synspunkter. Der er store mangler ved de nuværende bedømmelseskemaer for fenriker, oversergenter, mather m. fl. — men til gengæld er der også mange måder at udfylde bedømmelseskemaer på. Det kan gøres mere eller mindre omhyggeligt afhængig af omstændighederne.

F. eks. hvis det kun drejer sig om en enkelt eller enkelte bedømmelser ved afgang, gøres der en hel del ud af afgivelsen. Men det ligger langt vanskeligere, såfremt der skal afgives mange bedømmelser ved chef-skifte og kommandostrykning (hvor mange andre opgaver presser på) eller i November, hvor bedømmelser afgives »på samleband«. Ligeledes finder jeg, at det er en svaghed ved de nugældende bedømmelseskemaer, at der ved talskalaen er anført, »såfremt bedømmelsen 2 gives eller 4 til forfremmelse skal bedømmelsen motiveres«. Dette giver i mange tilfælde den bedømmende lejlighed til »at springe over, hvor gærdet er lavest« — det er lettere at give 5 til forfremmelse og undgå motivering end at give 4 eller 3 og motivere.

Derfor må det først og fremmest være et uafviseligt

krav til alle, der bedømmer andre, at personlige forhold skubbes til side, og der benyttes den fornødne tid til en omhyggelig afgivelse af forfremmelsesbedømmelsen.

For at råde øjeblikkelig bod på de nuværende bedømmelsesskemaers mangelfuldhed vil jeg tillade mig at fremsætte et par forslag til afhjælpning, indtil fyldestgørende skemaer fremkommer.

De pågældende, der skal bedømmes, kan bedømmes for deres specielle tjenester ombord. Eksempelvis kan en skibbyggermath bedømmes som skibbygger (skibstømmer), som dykker og for evt. vagttjeneste. Heraf vil det måske fremgå, at mathen er en udmærket håndværker, men ikke særlig anvendelig til vagtstjeneste, der normalt heller ikke vil være hans hovedopgave.

Ligeledes vil jeg foreslå, at skalaen hæves til at gå til 10, med 5 som »det normale«, eller, at det tillades at give karakterer med een decimal — dette vil lette de bedømmende, især mellem tallene 4 og 6 med den nu gældende skala.

Vigtigst anser jeg dog en udtalelse på enhver bedømmelse for at være. Det bør være obligatorisk, at en udtalelse følger enhver bedømmelse — dette vil give den bedømmende lejlighed til at kommentere sine tal og være en lettelse for de personelforvaltende myndigheder i vurderingen. Dette vil ligeledes lette den bedømmende, hvor det drejer sig om karakteren 2 og 4 til forfremmelse, idet der næppe er nogen mulighed for at komme bort fra bedømmelser i talform.

Sluttelig vil jeg tillade mig at foreslå, at det bestemmes, at enhver bedømmelse skal bekendtgøres for den bedømte, uanset om bedømmelsen er god eller dårlig. Ikke sådan at forstå, at en chef derved giver den bedømte lejlighed til at diskutere sine bedømmelser —

bedømmelserne skal kun bekendtgøres for den pågældende i lighed med eksamenskarakterer o. lign. på skolerne. Efter oplæsningen bevidner den bedømte med sin underskrift på bedømmelsesskemaet, at han er blevet gjort bekendt med indholdet. Dette vil skabe fuld tryghed til bedømmelsers afgivelse hos de bedømte, der ligeledes vil få det rette indtryk af, hvorledes tjenesten har været udført, ligesom det forebygger, at den bedømte kommer ud for »ubehagelige overraskelser« ved senere at skulle møde hos chefen for personelkontoret.

Forfatteren til ovennævnte artikel har utvivlsomt ret i, at der er store forskelle i opfattelsen af middelkarakteren på de forskellige tjenestesteder — nogle steder er det 4, andre steder er det 5. Her vil et vist kendskab hos personelkontoret til de bedømmende officerer kunne råde nogen bod — der vil efterhånden indvindes en vis erfaring for hvilke officerer, der normalt giver højere eller lavere bedømmelser end det almindelige. Dette giver naturligvis ingen virkelig sikkerhed for de bedømte — men det må tælle med i personelkontorets vurdering af de indsendte bedømmelser.

Da emnet forfremmelsesbedømmelser er bragt på bane, foreslås derfor, at søværnets personelkontor tager sagen op til revision og udsender nye bestemmelser for bedømmelsers afgivelse ledsaget af en fyldigere vejledning med henblik på at skabe ensartethed i så høj grad som muligt, og således at personelkontoret fremtidig får indsendt forfremmelsesbedømmelser, hvoraf det kan drage de rette konklusioner til fordel for det tjenstgørende personel og derved for hele søværnet.

Nekrolog.

Kommandør Henry Christian Gad blev født den 18. august 1873 i København som søn af kontreadmiral Nicolaus Urban Gad og hustru, forfatterinden Emma Gad, f. Halkier.

Han blev kadet 1890, sekondløjtnant 1894, premierløjtnant 1900, kaptajn 1911, orlogskaptajn 1923, kommandørkaptajn s. å. og kommandør 1930; afsked i linien 1935 og ansattes s. å. i reserven; afsked i reserven 1938.

De første officersår deltog han i marinens forskellige togter og sejlede i årene 1897—98 med fyrinspektionsskibet C. F. GROVE. I 1902—03 var han i italiensk tjeneste; gik i koffardifart i 1905 og var i 1906—09 fører af postdampskibet CERES på Island. 1910—11 næstkommanderende i skonnerten INGOLF til Vestindien. 1911—14 næstkommanderende på kadetskolen, i årene 1912 og 1913 tillige meddommer ombord i krydseren HEIMDAL (kadetskib).

Under sikringsstyrken (1914—18) var han i 1914 med kystforsvarsskibet HERLUF TROLLE, 1915—16 chef for torpedobåde og 1917—18 chef for 2. torpedobådsflotille. I 1918—19 næstkommanderende i kystforsvarsskibet OLFERT FISCHER.

I 1919 var han chef for krydseren HEIMDAL, hvor han hjemførte sønderjydske krigsfanger fra England og Frankrig; i 1920 chef for krydseren HEIMDAL som kadetskib, på hvilket togt de 2 unge kongesønner, kronprins Frederik og prins Knud, deltog som kadet-

ter; 1921—23 var han chef for undervands- og flyvebådsdelingen og i 1923 chef for kongeskibet DANNEBROG. 1923—29 stabschef hos viceadmiralen, i årene 1924 og 1925 tillige stabschef i eskadre under viceadmiralens kommando.

I årene 1927, 1928 og 1929 var han chef for orlogsskibet NIELS JUEL på selvstændigt togt og derefter i eskadre, i 1928 på kongerejsen til Finland og i 1929 til Middelhavet. Efter afsluttet togt 1929 ansattes han som ekvipagemester og stabschef hos chefen for flådestationen (kystflåden) og forblev i denne stilling indtil sin afsked i linien 1935.

I 1935—38 var han chef for kystudkigsvæsenet, og i årene 1939 og 1940 virkede han en kortere periode som sømilitær distriktschef henholdsvis på Skagen og i Esbjerg.

Han var formand i »Kgl. Aeronautisk Selskab« 1924—27 og formand for »Søofficersforeningen« 1926—1935.

Udgået fra et fint og højt kultiveret søofficershjem indtrådte H. C. Gad i marinen med de bedste forudsætninger for at gå en lovende fremtid i møde. Allerede fra hans tidligste ungdom havde søens liv stået ham nær, og som man vil se af ovenstående, blev et virksomt liv i den danske marine ham da også til del. Alle hans mange og lange udkommandoer bevidner mere end noget andet, at han blev den farende søofficer. Udrustet med sund dømmekraft og praktisk sans for søens forhold var han den fødte sømand, og med det for en sømand karakteristiske fribårne syn på reglementer og bestemmelser; til gengæld var han i alle situationer realitetsbetonet, og så mere på en hensigtsmæssig og effektiv udførelse af tjenesten.

Han var så udpræget »chefen« ombord, ansvarsbevidst og med den for en chef så gode egenskab, at han aldrig veg tilbage for også at kunne overlade andre et ansvar, når disse engang havde vundet hans tillid. Under mottoet »Frihed under Ansvar« blev han for den yngre generation en virkelig lærer og vejleder, respekteret og dertil i en sjælden grad afholdt.

Hans ridderlige optræden og usvigelige retfærdighedssans var hans særkende. Overalt, hvor han færdedes — det være sig ombord som i land — skabte han sig ved sin bramfri og uhøjtidelige væremåde, ved sit gode humør og medfødte lune kun gode venner. Da søofficersforeningen derfor i 1926 stod over for valg af ny formand, blev Gad den selvsikre mand til at udfylde denne tillidspost. Ved sin personlighed og sine repræsentative evner prægede han livet i foreningen igennem en lang årrække og medvirkede sit til at fremme kammeratskabsfølelsen indenfor søofficersstanden. Ung i sindet til det sidste forblev han en trofast og skattet deltager i SOF's sammenkomster. Han vil blive savnet, og med taknemmelighed vil mindet om ham blive bevaret.

Han blev i 1917 Ridder af Dannebrog, 1924 Dannebrogsmænd og i 1930 Kommandør af 2. grad.

Kommandør Gad blev gift 1906 med Helga G. (død 1915), datter af amtmand Havsten i Reykjavik og hustru f. Westengaard; gift 2. gang 1916 med Else Marie G., datter af proprietær Ræder og hustru f. Aarestrup.

Han døde den 3. marts 1957, bisattes under nærværelse Hs. Maj. Kongen fra Holmens kirke den 6. s. m. og begravedes næste dag på Holmens kirkegård.

E. F.

Glimt fra Søværnet.

Ved kaptajnløjtnant Aa. A. Jans.

GALATHEA-maleri til Haderslev kaserne.

Som eneste i landet finder man i Haderslev marinestuen på en af hærens kaserner. Det der garnisonerede Slesvigske Fodregiment og især dettes chef, oberst Gabel-Jørgensen, har altid udvist stor interesse og velvilje overfor søværnet.

Med korvetten GALATHEA på Jordomsejling 1845—47 var, ifølge den tids sædvane, udkommanderet en soldatersque. Denne soldatersque var sammensat af soldater fra 3. bataillon, der nu er lokalforsvarsbataillon under Slesvigske Fodregiment.

Til minde om dette samarbejde mellem hær og flåde har marineforeningen til ophængning i regimentets parolesal skænket et maleri af GALATHEA til ankers ved Nicobarerne, malet af kommandør P. B. Sinding.



GALATHEA til ankers ved Nicobarerne.

Overrækkelsen fandt sted ved Slesvigske Fodregiments 93. parolaften den 4. april 1957 på Haderslev kaserne under overværelse af blandt andre chefen for søværnet, marineforeningens hovedbestyrelse, Haderslev afdelings bestyrelse og regimentets befalingsmandskorps.

Forsvarets dag i Aarhus.

Ved forsvarets dag i Aarhus, der, som tidligere omtalt, finder sted i dagene 15.—16. juni 1957, er det hensigten, at kystflådens øvelsesdeling I/57, bl. a. bestående af FGD 1 (fregatterne ROLF KRAKE og VALDEMAR SEJR), TBE 1 (depotskibet HJÆLPEREN og 8 motortorpedobåde) samt kystjageren HUITFELDT og patruljebåden HAMMER, skal deltage.

Under opholdet i Aarhus skal skibene flage over toppene og så vidt muligt illumineres.

FGD 1 og HUITFELDT skal stille deltagere til forsvarets æreskompagni samt fane til festgudstjeneste og faneparade lørdag og et landgangskompagni søndag.

Endvidere påregnes det, at øvelsesdelingens enheder søndag eftermiddag deltager i en øvelsesopvisning på Aarhus bugt samtidig med flyvevåbnet. I denne sejlads kan formentlig deltage indtil 400 gæster.

»Dagen« planlægges afsluttet med asfaltbal på honnørkajen ved Toldboden, samt fyrværkeri fra øvelsesdelingens enheder.

H. M. Dronning Elisabeth og H. K. H. Prins Philip's besøg i København.

Mandag den 20. maj 1957 kl. 1800 blev R. Y. BRITANNIA under eskorte af jagerne DUCHESS, DIAMOND og CORUNA mødt af FGD 1 10 sml. W for Skagen rev F/S, hvor der afgaves salut for H. M. Dronning Elisabeth. Efter salutafgivelsen indgik FGD 1 i eskorten.

Tirsdag den 21. maj 1957 afgaves salut for H. M. Dronning Elisabeth fra Kronborg ved R. Y. BRITANNIA's passage. Umiddelbart efter afgaves salut for nationsflag af jageren DUCHESS. Denne slut besvaredes af salutbatteriet på Kronborg.

Efter passagen af Ven's sydspids indgik yderligere to motor-torpedobåde i eskorten. Lige inden R. Y. BRITANNIA passerede

Kroneløbet, blev den overfløjet af tre eskadriller fra flyvevåbnet.

Efter at Kroneløbet var passeret, afgaves salut for H. M. Dronning Elisabeth fra Sixtus, og umiddelbart efter afgaves salut for H. M. Kong Frederik IX fra jageren DUCHESS.

Derpå gik BRITANNIA, DUCHESS, DIAMOND og ROLF KRAKE i bøje, medens CORUNA og VALDEMAR SEJR fortøjede ved Langelinie.

Filmsforevisning.

Under det canadiske patruljeskib LABRADOR's besøg i København i april blev der den 11/4 i Fjernkendingsskolens filmsal arrangeret en forevisning af filmen »The Navy Goes North«. Filmen, der er optaget under LABRADOR's gennemsejling af Nordvestpassagen, indledtes med, at chefen for LABRADOR, captain Pullen, R. C. N., gav en orientering om skibet.

Til forevisningen var udsendt indbydelse til Ministeriet for Grønland, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den kgl. grønlandske Handel, D. S. B., B. & W., rederiet J. Lauritzen m. fl. samt officerer og teknikere under Søværnet.

Tilslutningen af Søværnets personel var så stor, at adgangen på grund af pladsmangel (FKS's filmsal kan rumme ca. 110 tilskuere) desværre måtte begrænses i meget betydelig grad.

For et år siden — nøjagtig den 9/4 1956 — blev den samme film, der dengang var lånt fra den canadiske ambassade, vist ved en af Fjernkendingsskolens mandagsforevisninger.

Antallet af tilmeldte var dengang 10 (ti).

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajnerne H. M. Petersen og W. W. Christensen
samt kaptajnløjtnant H. F. Jensen.

Atlantpagten.

NATO og sømagt.

Man behøver ikke at være en stor strateg for at fatte betydningen af søherredømmet for deltagernationerne i NATO.

Et enkelt blik på vort kort vil vise den betydning, havet har for alliancen. Atlanterhavet forbinder de fjerne U.S.A. og Canada og deres 175 millioner indbyggere samt deres umådelige økonomiske og industrielle potentiel med Island og Vesteuropas 255 millioner indbyggere og disses landbrugsmæssige og industrielle rigdomme. Halvøen Vesteuropa er selv havomskyllet, i nord af Ishavet og mod syd af Middelhavet og Sortehavet.

Af en samlet verdenstonnage på over 100 millioner BRT råder NATO over 65 millioner. I fredstid besejles Kanalen daglig af næsten 1000 skibe, medens mere end 1000 befinder sig i tilstødende havne. I Middelhavet findes til stadighed 500 skibe i søen (her 50 % tankskibe) og ligeså mange i havn. Hver dag ankommer til europæiske NATO-havne 300.000 tons varer, hvoraf 80.000 tons olieprodukter. I krigstid vil disse tal være betydeligt højere.

I løbet af den 2. verdenskrig overførtes 4.300.000 amerikanske tropper til Europa, og i samme periode lossedes amerikansk materiel omfattende ialt 126 millioner tons i Europa.

Imidlertid hører man ofte udtalt, at atomvåben og fjernstyrede raketter vil gøre sømagt overflødig, samt at flyve-maskinens voksende betydning vil medføre en formindskelse i flådernes opgaver. En lidt dyberegående undersøgelse af problemerne vil hurtigt bedømme sådanne betragtninger som pessimistiske. Den vil vise, at den tekniske udvikling og de nye våben tværtimod vil øge marinernes muligheder, og at flyvevåbnet langt fra at detronisere flåderne kun er et af flere nyttige redskaber, der stilles til disposition for kampskeibene.

I vore dage tillader flyvemaskinen en flåde at se længere bort og forøger dens offensive kraft. Den erstatter rekognosceringsskibene og det storkalibrede skyts. Den spiller en hovedrolle i kampen mod ubådene, luftforsvaret og mineudlægningen.

Med skiftende teknik udvikler taktikken sig, nye skibstyper og nyt udstyr vinder indpas, men sømagtens problemer forbliver de samme. Selv de mest avancerede militærpersoner er overbeviste om, at sømagtens betydning vil bevares i en fremtidig krig (Montgomery).

Man glemmer ofte den stærkt maritime karakter af SACEUR's område. Af 4 kommandoer er een næsten udelukkende en søluftkommando (Middelhavet), og 2 (Syd og Nord) har et stærkt markeret maritimt islæt. Kun centralkommandoen er land-luftdomineret, men selv den besidder nogle af verdens største havne (Anvers, Rotterdam og Hamburg).

Marinen beskyldes ofte for at være stok-konservativ. Den bebrejdes for at acceptere de tekniske fremskridt for sent og være for længe om at overføre disse fremskridt til taktik og strategi. Men disse bebrejdelser er uden bund i virkeligheden. Før noget andet værn har marinen udnyttet den udvikling, der er gennemløbet i de sidste år. Her skal blot nævnes atomdrift, installation af fjernstyrede våben, elektroniske installationer og anvendelse af hangarskibe med atombombebærende fly. I en atomkrig vil flåderne nyde fordel af egenskaber som evne til at sprede sig og stor bevægelighed.

(Admiral Sala i Cols bleu 9/3 1957) *H. M. P.*

Italien.

Overtagelse af ministryger.

Ministrygeren SALMONE, den anden af ialt fire store ministrygere, der bygges i USA på MDAP, ankom den 12. februar til La Spezia.

(Notiziario per la Marina, Februar 1957) *H. J.*

Nybygningsprogram.

Den italienske forsvarsminister har fornyligt skitseret visse retningslinier for den italienske flådes ændrings- og nybygningsprogram.

Jagerne IMPETUOSO og INDOMITO, der ventes færdige i løbet af 1957, vil få et søsterskib med navnet IMPAVIDO.

En ny klasse eskorteskibe, foreløbig betegnet CV2, bestående af 4 enheder med nedenstående data vil blive påbegyndt.

Displacement:	ca. 1300 t.
Maskinkraft:	ca. 16000 HK.
Fart:	ca. 25 knob,
Armering:	3 stk. 76 mm aut. A/L. 2 stk. 40 mm. samt antiubådsvåben.

Endelig vil bygningen af en ny ubådstype og planlægning af et helikopterhangarskib blive iværksat.

En ombygning af krydseren GARIBALDI vil omfatte installation af fjernstyrede våben.

(La Revue Maritime, Marts 1957). H. J.

U. S. A.

Atombatterier.

Elgin National Watch and Walther Kidde Nuclear Laboratories har udviklet et batteri, der benytter energien fra en beta-udstrålende radioisotop som energikilde.

Disse batterier, der dog endnu ikke er produceret udover forsøgsstadiet, skal være i stand til at levere brugbar strøm uafbrudt i op til fire år, og vil utvivlsomt få en kæmpemæssig betydning indenfor fremtidens transistordrevne modtagere, herunder ikke mindst eventuelle individuelle atomangrebsalarmeringsmodtagere.

(Electronics, Marts 1957) H. J.

Nyt skib til radarkæden.

Det elektroniske udstyr på det nyligt i tjeneste satte *radar picket ship* USS OUTPOST (YAGR-10) er vurderet til mere end 3 millioner dollars inklusive installationsudgifter.

OUTPOST er det tiende Libertyskib, der er ændret til at kunne indgå i den søgænde del af den hesteskoformede radarkæde, som går nærlig fra Santa Barbara, Kalifornien, gennem Alaska og det nordlige Canada ned til Savannak. Foruden YAGR-skibe indgår et større antal radarfregatter (DER) i denne kæde (Continental Air Defense Command's Sea Surveillance, og der er planlagt et stort antal radarstationer, herunder radarplatforme anbragt til søs i stor afstand fra kysten.

(Electronics, Marts 1957) H. J.

Ny type raketvåben.

Den amerikanske flåde har en ny type raketvåben kaldet *Polaris* under udvikling hos *Lockheed Aircraft Company*.

Denne type vil formodentlig erstatte flådens anvendelse af *Jupiter*, hvis videreudvikling derefter helt overgår til hæren.

Polaris sættes i forbindelse med spørgsmålet om udvikling af et raketprojektil, der kan affyres fra en neddykket under-vandsbåd.

(United States Naval Institute Proceedings, Marts 1957) *H.J.*

Træning af personel til atomdrevne skibe.

Den amerikanske flåde uddanner nu årligt over 2000 mand til varetagelse af tjenesten som atom-teknikere. Indtil nu har træningen været foretaget af personel fra flåden og atom-energikommissionen i forening, i forbindelse med bygningen og senere forsøgene med såvel NAUTILUS som et antal land-baserede atomreaktorer.

Personellet til atomteknikergruppen rekrutteres indenfor den ubådsuddannede del af maskinister, elektroteknikere og hospitalspersonel. De pågældende skal have mindst 4 års tjeneste og må ikke være over 30 år.

(United States Naval Institute Proceedings, Marts 1957) *H.J.*

Oversigt over amerikanske forkortelser for skibstyper.

Da det ved opslag i marinekalendere o. lign. ofte kan være svært at tyde de amerikanske forkortelser for skibstyper, som jo ikke følger NATO-forkortelserne fuldt ud, skal der her bringes en liste over førstnævnte.

AB	Crane Ship
AD	Destroyer Tender
ADG	Degaussing Vessel
AE	Ammunition Ship
AF	Store Ship
AFDB	Large Auxiliary Floating Dry Dock
AFDL	Small Auxiliary Floating Dry Dock
AFDM	Medium Auxiliary Floating Dry Dock
AG	Miscellaneous
AGB	Icebreaker
AGC	Amphibious Force Flagship
AGP	Motor Torpedo Boat Tender

AGS	Surveying Ship
AGSC	Coastal Surveying Ship
AG (SS)	Auxiliary Submarine
AH	Hospital Ship
AK	Cargo Ship
AKA	Attack Cargo Ship
AKD	Cargo Ship, Dock
AKL	Light Cargo Ship
AKN	Net Cargo Ship
AKS	General Stores Issue Ship
AK (SS)	Cargo Submarine
AKV	Cargo Ship and Aircraft Ferry
AN	Net Laying Ship
AO	Oiler
AOG	Casoline Tanker
AO (SS)	Submarine Oiler
	(C: ubåd der er udrustet som tankskib)
AOR	Replenishment Fleet Tanker
AP	Transport
APA	Attack Transport
APB	Self-propelled Barracks Ship
APC	Small Coastal Transport
APD	High Speed Transport
APL	Non Self-propelled Barracks Ship
AP (SS)	Transport Submarine
AR	Repair Ship
ARB	Battle Damage Repair Ship
ARC	Cable Repairing or Laying Ship
ARD	Auxiliary Floating Dry Dock
ARG	Internal Combustion Engine Repair Ship
ARH	Heavy-hull Repair Ship
ARL	Landing Craft Repair Ship
ARS	Salvage Ship
ARSD	Salvage Lifting Vessel
ARST	Salvage Craft Tender
ARV	Aircraft Repair Ship
ARVA	Aircraft Repair Ship (Aircraft)
ARVE	Aircraft Repair Ship (Engine)
AS	Submarine Tender
ASR	Submarine Rescue Vessel
ATA	Auxiliary Ocean Tug

ATF	Fleet Ocean Tug
ATR	Rescue Ocean Tug
AV	Seaplane Tender
AVB	Advanced Aviation Base Ship
AVC	Large Catapult Lighter
AVM	Guided Missile Ship
AVP	Small Seaplane Tender
AVS	Aviation Supply Ship
AW	Destilling Ship
BB	Battleship
BBG	Guided Missile Capital Ship
CA	Heavy Cruiser
CAG	Guided Missile Heavy Cruiser
CB	Large Cruiser
CBC	Large Tactical Command Ship
CG	Guided Missile Cruiser
CL	Light Cruiser
CLAA	Anti-aircraft Light Cruiser
CLC	Tactical Command Ship
CLG	Guided Missile Light Cruiser
CVA	Attack Aircraft Carrier
CVE	Escort Aircraft Carrier
CVHA	Assault Helicopter Aircraft Carrier
CVHE	Escort Helicopter Aircraft Carrier
CVL	Small Aircraft Carrier
CVS	Anti-submarine Warfare Support Aircraft Carrier
CVU	Utility Aircraft Carrier
DD	Destroyer
DDC	Corvette
DDE	Escort Destroyer
DDG	Guided Missile Destroyer
DDR	Radar Picket Destroyer
DE	Escort Vessel
DER	Radar Picket Escort Vessel
DL	Frigate
DLG	Guided Missile Frigate
DM	Minelayer, Destroyer
DMS	Minesweeper, Destroyer

IFS	Inshore Fire Support Ship
IX	Unclassified Miscellaneous
LCU	Utility Landing Craft
LPH	Amphibious Assault Ship
LSD	Dock Landing Ship
LSM	Medium Landing Ship
LSMR	Medium Landing Ship (Rocket)
LST	Tank Landing Ship
MCS	Mine Warfare Command and Support Ship
MHC	Coastal Minehunter
MMA	Auxiliary Minelayer
MMC	Coastal Minelayer
MMF	Fleet Minelayer
MSA	Auxiliary Minesweeper
MSB	Mine Sweeping Boat
MSC	Coastal Minesweeper (nonmagnetic)
MSC (O)	Coastal Minesweeper (old)
MSF	Fleet Minesweeper (steel hulled)
MSI	Inshore Minesweeper
MSO	Ocean Minesweeper (nonmagnetic)
PC	Submarine Chaser (173')
PCE	Escort (180')
PCER	Rescue Escort (180')
PCS	Submarine Chaser (136')
PF	Patrol Escort
PGM	Motor Gunboat
PR	River Gunboat
PT	Motor Torpedo Boat
PY	Yacht
PYC	Coastal Yacht
SC	Submarine Chaser (110')
SS	Submarine
SSG	Guided Missile Submarine
SSK	Anti-Submarine Submarine
SS (N)	Nuclear Power Submarine
SSR	Radar Picket Submarine
SST	Target and Training Submarine
X	Submersible Craft

YAG	Miscellaneous Auxiliary
YAGR	Ocean Radar Station Ship
YC	Open Lighter
YCF	Car Float
YCK	Open Cargo Lighter
YCV	Aircraft Transportation Lighter
YD	Floating Derrick
YDT	Diving Tender
YF	Self Propelled Covered Lighter
YFB	Ferryboat or Launch
YFD	Yard Floating Dry Dock
YFN	Non Self Propelled Covered Lighter
YFNB	Large Covered Lighter
YFND	Covered Lighter (For Use With Dry Docks)
YFNG	Special Purpose Covered Lighter
YFNX	Special Purpose Lighter
YFP	Floating Power Barge
YFR	Self Propelled Refrigerated Covered Lighter
YFRN	Non Self Propelled Refrigerated Covered Lighter
YFRT	Range Tender Covered Lighter
YFT	Torpedo Transportation Lighter
YG	Self Propelled Garbage Lighter
YGN	Non Self Propelled Garbage Lighter
YHB	House Boat
YM	Dredge
YMP	Motor Mine Planter
YMS	Auxiliary Motor Mine Sweeper
YNG	Gate Vessel
YO	Self Propelled Fuel Oil Barge
YOG	Self Propelled Gasoline Barge
YOGN	Non Self Propelled Gasoline Barge
YON	Non Self Propelled Fuel Oil Barge
YOS	Oil Storage Barge
YP	Patrol Vessel
YPD	Floating Pile Driver
YPK	Pontoon Stowage Barge
YR	Floating Workshop
YRB	Submarine Repair and Berthing Barge
YRBM	Submarine Repair, Berthing and Messing Barge

YRDH	Floating Dry Dock Workshop (Hull)
YRDM	Floating Dry Dock Workshop (Mach.)
YRL	Repair Covered Lighter
YSD	Seaplane Wrecking Derrick
YSR	Sludge Removal Barge
YTB	Large Harbour Tug
YTL	Small Harbour Tug
YTM	Medium Harbour Tug
YTT	Torpedo Testing Barge
YV	Drone Aircraft Catapult Control Craft
YVC	Catapult Lighter
YW	Self Propelled Water Barge
YWN	Non Self Propelled Water Barge

„E“ foran betegnelsen angiver, at det pågældende fartøj er „experimental“.

„T“ angiver, at det pågældende fartøj hører under MSTS (Military Sea Transportation Service).

H. J.

Bog anmeldelser.

Pawle, Gerald: »The Secret War. 1939-45«.

289 pag., 23 billedsider. George G. Horrap & Co. Ltd., London. 1956.

Dette er historien om *Department of Miscellaneous Weapon Development* (D.M.W.D.) i Admiralitetet. Det blev oprettet som en hemmelig afdeling kort tid efter evakueringen fra Dunkerque i 1940 med den opgave at anvise nye metoder til at betvinge fjenden og bryde hans kvælertag i søkrigen. Under fremragende videnskabelig ledelse af Lieutenant-Commander Charles Good-eve, R.N.V.R., gjorde »The Wheezers and Dodgers«, som de snart blev kaldt, en strålende indsats inden for næsten alle områder af søkrigen. Her gives for første gang en samlet fremstilling af de resultater, som denne mærkelige organisation nåede, en organisation der næppe fandtes magen til hos nogen anden krigsførende magt. Det var D.M.W.D., der udviklede det første fremadkastende A/U våben, *Hedgehog*; de konstruerede forbløffende raketvåben, særlige apparater til at rive planerne af fjendtlige fly, og minefelter, der kunne udlægges i luften. Da forberedelserne til den 2. front begyndte, byggede de veje, der flød på havet, et kæmpestort, eksplosivt hjul til gennem-brydning af Atlanterhavsvolden, og amfibieuhyrer, der kunne kravle op fra havet og ødelægge fjendtlige forsvarsanlæg.

En let læst og spændende bog.

H. M. P.

Robertson, T.: Walker R. N.

The story of Captain Frederik John Walker, C.B., D.S.O.
and three Bars, R.N.

Evans Brothers Ltd., London 1956, 216 sider, ill.

Endnu en biografi om Captain Frederic John Walker har set dagens lys, dennegang skrevet af Mr. Terence Robertson, tidligere kendt som forfatteren til *The Golden Horseshoe*.

Den beskriver hans liv fra kadettiden til hans død og er dermed blevet mere omfattende end de tidligere udkomne bøger. Grunlaget for bogen er officielle dokumenter, samt breve og dagbogsoptegnelser, der er blevet stillet til forfatterens rådighed af Mrs. Walker og en række officerer.

Bogen handler hovedsagelig om *The Second Support Group* og dens indsats i kampen om Atlanterhavet. Gennem en række beretninger om tilintetgørelsen af u-både får man indblik i Walkers evner som taktiker og en indirekte redegørelse for hans indflydelse på den A/S-taktik, der den dag i dag anvendes inden for NATO.

Captain Walker skildres som en idealistisk, modig, beskeden og venlig søofficer, en karakteristik, der tiltrædes i forordet af Admiral Sir Alexander Madden, K.C.B., C.B.E., R.N.

Man får tillige indblik i Walkers livsparadoks: De første kapitler beretter om hans vanskeligheder, da han før krigen forgæves forsøgte at overbevise ældre søofficerer om den betydning, bekæmpelsen af u-både ville få for søkrigsførelsen.

I de sidste kapitler møder vi ham som en meget stejl mand, når nye våben og metoder skal prøves — et offer for den konservatisme, han i sin ungdom heftigt angreb.

Sprog og stil er journalistisk med en karakteristisk overdosering af superlativer. Det har formentlig været forfatterens hensigt at dramatisere indholdet; men det forekommer læseren at være overflødigt.

Captain Walker var en tilstrækkelig farverig personlighed i sig selv, og bogen virker stærkest, hvor hans eget simple sprog citeres fra dagbøger og breve.

Billedmaterialet er delvis nyt med sit tilskud fra Mrs. Walkers private billedsamling.

The Times Literary Supplement gør i sin anmeldelse af bogen opmærksom på det fortjenstfulde i, at der er skrevet en bog om Walkers store arbejde for de allieredes sag.

Han fremhæves som et eksempel og en inspirationskilde for sin egen og senere generationer af søofficerer. Men denne mand, der; »Så snart han var borte fra broen på sit skib var yderst beskeden, fortjener en biografi, der i højere grad i kvalitet og sprog svarer til noget han selv kunne have skrevet.«

Det synspunkt kan man absolut tilslutte sig.

P. W-T.

Marinens Bibliotek.

Erhvervelser i april 1957.

- Briand de Crevecoeur*: Havets pionerer. Menneskehedens ældst kendte eventyrsejladser. ill. kort. 214 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Starlinger, Wilhelm*: Russland und die Atlantische Gemeinschaft. 164 s. Würzburg 1957. 8°. H.
- Aagaard, Bjarne*: Fangst og Forskning i Sydishavet. Antarktikas Historie, III, 2. ill. kort reg. kronol. oversigt over Antarktikas opdagelseshistorie. Biografi over antarktisk litt. 548 s. Oslo 1934. 4°. H.
- Kolonibestyrer *Johan Petersen*. Ujuåts Dagbøger fra Østgrønland 1894—1935 ved B. Rosenkilde-Nielsen. DET GRL. SELSKABS SKR. XIX. ill. kort. 316. s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Polarårboken (Polarboken) 1949, 50, 51, 52, 53, 54, 55. ill. Oslo 8°. H.
- Aerographer's Mate 1 & C. Navpers 10364. NAVY TRAINING COURSES. ill. index. 400 s. Wash. 1956. 8°. H.
- Disbursing Clerk 1 & C. Navpers 10275—B. NAVY TRAIN. COURSES. ill. index. 226. s. Wash. 1956. 8°. H.
- Blackett, P. M. S.*: Atomic Weapons and East-West Relations. 104 s. Cambr. 1956. 8°. H.
- Bergsøe, Bent*: Biografiske Oplysninger om Havnefoged ved Gammel Strand, Skipper Bærent Bærentsen, 1790—1864. 10 s. maskinskr. 1957. fol. H.
- Mählen, C. E. (Red.)*: Sohlmans Sjölexikon. ill. 1220 s. Sthlm. 1955. 4°. H.
- Buhl, Ingeborg*: Et Haandskrift fra 1736 i Roskilde adelige Jomfrukloster. (Just Juels Dagbog) Særtryk af »Fra Københavns Amt«, 1957. ill. 28 s. 1957. 8°. H.
- Butler, J. R. M.*: Grand Strategy II. HIST. OF SEC. WORLD WAR. United Kingdom Military Series. ill. app. index. kort. 604 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Friis, Aage*: Andreas Peter Bernstorff og Ove Høegh Guldberg. Bidrag til den Guldbergske Tids Historie (1772—1780). personreg. 288 s. Kbh. 1899. 8°. H.
- Creighton, Kenelm*: Convoy Commodore. ill. kort. 206 s. Lond. 1956. 8°. H.

- Simpson, C. J. W.*: North Ice. The British North Greenland Expedition. ill. kort. app. 384 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Brennecke, Jochen*: Jäger — Gejagte'. Deutsche U-Boote 1939—45. ill. kort. 382 s. Biberach/Riss 1956. 8°. H.
- Ahlman, Axel*: Fra Øresund til Thule. Sommersejladser og grønlandtogter. overs. fra svensk. ill. 224 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Forester, C. S.*: The Naval War of 1812. ill. kort. index. 256 s. Lond. 1957. 8°. H.
-

Om straffens pædagogiske placering.

Af kaptajnløjtnant, cand. psych. Eggert Petersen.

Hvorledes er den almindelige straffepraksis?
Hvad er subjektiv og objektiv retfærdighed?
Hvorledes er forholdet mellem provokation,
indberetning og straf?

Hvem har den reelle straffemyndighed? Chefen eller oversergenten?

Hvorledes kan man delvist forebygge straf?
Hvorledes kan man helbrede de tilpasningsvanskelige?

I den militære straffelov, kundgørelser, chefsordrebøger m. v. er der klart og utvetydigt fastslået, at chefen og kun chefen er i besiddelse af arbitrær straffemyndighed såvel som af myndigheden til at pålægge disciplinarmidler (bortset fra tilrettevisninger).

Det må vist først være på sin plads at pege på de tilfælde, hvor hverken lovens ånd eller bogstav overholdes. Jeg tænker her på de tilfælde, hvor en befalingsmand, der ikke retmæssigt er sikret straffemyndighed (og herved forstås i det følgende for nemheds skyld også myndigheden til at pålægge disciplinarmidler), tager sig selv til rette ved at beordre eller påtvinge en menig sådanne handlinger, som har karakter af straf, i det følgende omtalt som straffeforanstaltninger. Man kan skelne mellem kollektive og individuelle straffeforanstaltninger. En kollektiv straffeforanstaltning er f. x. stroppeturen, hvor denne maskeret

som øvelse anvendes som straf for, at een eller flere af de menige f. x. har udvist dårlig opførsel eller ydet ringe præstationer. Under de individuelle straffeforanstaltninger kommer f. x., at en mand tildeles ekstra arbejder, eller at han opfordres til ikke at søge nattegn. Enhver, der har været orlogsgast eller soldat, og enhver, der har haft øjnene med sig i den praktiske tjeneste, har været ude for sådanne eksempler. Tilsvarende har man i årene efter krigen gang på gang set sådanne eksempler i aviserne — ja til tider endog eksempler på en konstruktiv og konsekvent forfølgelse af een eller flere menige fra befalingsmands side. Ret kendt er også de tilfælde, hvor en menig har begået en forseelse, og som — stillet over for valget om at tage en straffeforanstaltning eller en indberetning — »frivilligt« vælger straffeforanstaltningen.

Det turde være unødvendigt at gå nærmere ind på disse tilfælde, da de er og i alle tilfælde har været ret almindelige.

Fælles for hele denne gruppe er imidlertid, at det drejer sig om tilfælde, hvor befalingsmanden uretmæssigt og imod chefens bestemmelse har taget sig selv til rette. Takket være den lange række soldateraffærer i efterkrigstiden og takket være hele den proces, der under navnet demokratiseringen har ændret værnens struktur, er denne tagen sig selv til rette imidlertid blevet mindre udbredt. Bogstavelig talt alle chefer er på vagt herimod og griber ofte ind imod sådanne handlinger med stor hårdhed. Ligeledes har denne udvikling medført, at langt de fleste befalingsmænd er klar over risikoen ved en sådan optræden, hvorfor de anvender den i mindre grad eller i en så kamoufleret form, at det bliver vanskeligt at rejse nogen tiltale imod dem.

Om således udviklingen efter krigen har medført, at denne »sorte« befalingsmandskriminalitet er blevet mindre almindelig, er der dog næppe grundlag for at hævde, at den er afskaffet. Sålænge cheferne imidlertid er positivt indstillet til at værne deres straffeprivilegium (hvilket de i alle tilfælde vil være, så længe offentlighedens interesse opretholdes herfor), så længe må man gå ud fra, at den mest åbenlyse og alvorlige misbrug bliver holdt i ave.

Man må dog i øvrigt anføre, at det vel i praksis er udelukket helt at afskaffe dette misbrug af befalingsmandsstillingen — først og fremmest fordi der altid vil være et mellemområde mellem pædagogik og straf-
forfølgelse, hvor pædagogiske handlinger får straffere-
ttslige konsekvenser (indberetninger) og dels virker som straffeforanstaltninger.

En pædagogik uden straffeforanstaltninger forudsætter, at såvel befalingsmanden som de menige altid er 100 % objektive i deres vurderinger af hverandre. Og det, ved man med sikkerhed, er ikke muligt — tværtimod er vi alle stærkt subjektive. Nu først befalingsmændenes subjektivitet. Selv om en befalingsmand tilstræber den mest retfærdige optræden over for alle sine undergivne, kan han lige så lidt som at lægge en alen til sin vækst totalt undlade at være part i sagen. Der er således nogle menige, som han rent umiddelbart har sympati for og andre, som han har antipati for. Den dårlige befalingsmand lader sig åbenlyst lede af sine sympatier og antipatier — og giver de foretrukne det gode arbejde og de andre det dårlige arbejde eller anvender straffeforanstaltninger imod dem, han ikke kan lide, og belønninger på dem, han kan lide. Den gode befalingsmand er derimod på vagt imod sine personlige sympatier, men kan dog stadig-

væk ikke helt undgå det, jeg med en vending fra socialpsykologien vil kalde »halloeffekten«. Sympatier har nemlig en mærkværdig evne til at vibrere i luften — og man er derfor i reglen klar over, om den anden part kan lide en eller ej. Og alle forhold lige, er man nu engang mere tilbøjelig til at udføre en ordre givet af en person, som man selv kan lide eller af en person, som man føler værdsætter en, end man er det fra en person, som man ikke bryder sig om, eller som man ved ikke estimerer en særligt højt.

Hvad angår de meniges subjektivitet, må først anføres det samme, som ovenfor er omtalt for befalingsmændene — at de vurderer befalingsmændene og deres handlinger ud fra en personlig basis. Men herudover er der et andet forhold, som må påpeges. Selv om en befalingsmand er objektiv (eller så strengt retfærdigt, som det er menneskeligt muligt at være) i sit forhold til f. x. to menige, er det dog ingen garanti for, at hans adfærd opfattes af de to menige som værende retfærdig. Samme arbejde tildelt de to menige kan af den ene opfattes som en retfærdig ordre og som god pædagogik og af den anden som det modsatte. En havnearbejder har sandsynligvis lettere ved at affinde sig med at slæbe ammunition eller ølkasser end en arkitekt har det. Her kommer altså problemet ind om »rette mand på rette plads«. Nogen skal endvidere have megen anerkendelse for ikke at blive »oprørere« — andre kan nøjes med bevidstheden om at have gjort deres pligt. Nogen har megen behov for frihed (specielt når de bor i Vendsyssel), andre er ligeglade, om de skal blive på tjenestestedet eller ej.

Det har i mange år været god latin inden for forsvaret, at alle skulle behandles ens, hvilket jeg vil kalde princippet om *objektiv retfærdighed*. Den pæda-

gogik, som grunder sig på den moderne psykologi, forsøger derimod at finde frem til en praktisk anvendelig måde til at få alle til at *føle* sig retfærdigt behandlet på, hvilket jeg vil kalde princippet om *subjektiv retfærdighed*.

Hvor målet for den gamle pædagogik var den mest ensartede behandling af alle menige, der er målet for den nye pædagogik en behandling af den enkelte menig, som fremkalder en maksimal tilfredshed hos alle menige. Det er nemlig een af de vigtigste grundsætninger inden for den moderne pædagogik, at den største effektivitet opnås gennem tilfredshed. »Fuld tilfredshed — eller pengene er spildt«, kunne være forsvarets pædagogiske slogan.

Men lad mig efter denne afstikker ind på subjektivitet og pædagogisk vende tilbage til mellemområdet mellem pædagogik og strafforfølgelse. Jeg har omtalt, at en befalingsmands pædagogiske handlinger (navnlig i den gammeldags pædagogik) i givet fald kunne virke som straffeforanstaltninger og har antydnet, at en pædagogisk handling kan få strafferetslige konsekvenser. Lad os se lidt nærmere på dette sidste forhold.

Lad mig prøve på at skildre den situation, som mest almindelig — såvidt jeg kan se — ligger bag ved en indberetning. Jeg vil i den forbindelse i første omgang se væk fra de pædagogisk set mere uklare tilfælde, der skjuler sig under navnet: de kronisk tilpasningsudygtige.

En befalingsmand er leder af en gruppe (det være sig en deling, et skifte eller lignende). I denne gruppe er der nogle, som er arbejdsomme og godt motiverede for værnepligtstiden og andre, som er det modsatte, og der er nogle, som han sætter pris på og andre, som han ikke kan lide. Hvorledes vil nu denne befalings-

mands holdning være over for en værnepligtig, der kan karakteriseres med følgende ord: med hensyn til de fleste præstationer ligger han i den dårligste fjerdedel af gruppen; hans ydre fremtræden er præget af sjuskethed; han unddrager sig gerne arbejdet («snajer den»), såfremt der er en mulighed herfor, og han er et par gange kommet forsent efter landlov.

Jeg tror, at der er en overvejende sandsynlighed for, at befalingsmanden ikke vil synes særlig godt om den menige, men tværtimod karakterisere ham som en »drabant«. Alle forhold lige, vil han normalt være mere villig til at indberette denne mand, end hvor det drejer sig om »en god mand«. Ja, ualmindeligt er det ikke, at befalingsmanden i realiteten (bevidst eller ubevidst) ligefrem går og venter på, at der skal komme en chance, så han kan »knalde« manden, så »han får alt, hvad den kan trække« og så helst lidt til. Er den menige — til trods for hans hele habitus — samtidig så behændig, at han i det daglige forstår at gå lige til stregen, så vil befalingsmanden ikke alene være tilbøjelig til at afvente chancen, men han vil måske (igen bevidst eller ubevidst) forsøge på at provokere manden til at forløbe sig. Ofte vil en »dårlig« menig netop vise en sådan adfærd, og det ved den erfarne befalingsmand udmærket — og derfor venter han, som katten på musen, og slår til, når han har fået lokket den menige ud i åben mark. Når her er talt om, at befalingsmanden provokerer den menige, kan det tages både i den videre og i en snævrere betydning. En befalingsmand kan provokere en sådan mand direkte ved f.x. at »åle ham igennem«, ved til stadighed at tildele ham det mest ubehagelige arbejde og ved at være mindre »large« imod ham, end han er imod »den gode mand«. Men han behøver imidlertid slet ikke at

være nogen »Peitersen-type«, for at der kan være tale om en provokation. Han kan bevidst forsøge på at være retfærdig imod ham, og alligevel kan hans personlige antipati spille ham et puds, ved at hans stemme får en lidt anstrengt klang, når han taler med den menige, ved at hele hans holdning imod den menige er mindre positiv, end imod de andre menige og ved selve det faktum, at den »dårlige« menige næsten aldrig får ros, men derimod utallige (objektivt set berettigede) tilrettevisninger.

Er den meniges problem i virkeligheden det, at hans selvrespekt til stadighed bliver krænket, da han *netop* har et stort behov for anerkendelse, så kommer befalingsmandens adfærd imod denne mand — psykologisk set ud fra princippet om subjektiv retfærdighed — til at virke som en provokation. Det er nemlig — som sagt — befalingsmandens opgave at finde frem til en metode, hvormed han kan stille også denne mand tilfreds.

Lad os nu sige, at en befalingsmand efter at have tildelt en sådan menig utallige tilrettevisninger er blevet ked af legen og efter et vist tidsforløb indberetter manden for en klar overtrædelse af den militære straffelov — fremkommet med eller uden provokation. Hvad er så den videre procedure i sagen? Indberetningen går videre til chefen, der beordrer næstkommanderende til at foretage en afhøring. Er befalingsmanden nu tilstrækkelig erfaren, så han har valgt et sikkert grundlag for indberetningen, er sagen i og for sig klar: chefen må ikende den menige en straf efter taksten.

Men hvem er det nu i realiteten, som effektuerer chefens straffemyndighed? Det er faktisk befalingsmanden, thi chefen har (når befalingsmanden som

sagt kender straffepraksis) ingen chancer for at gøre andet end at ikende den menige en straf (under evt. hensyntagen til en åbenlys provokation). Såfremt chefen vil forsøge med et andet pædagogisk middel (hvilket rent juridisk også kan være vanskeligt), vil det møde på stærk modstand fra befalingsmandens side. Han vil føle og sige, at han ikke får støtte fra oven, hvilket jo unægtelig også må siges at være sandt. Hans indstilling til chefen, såfremt denne desavouerer ham, vil derfor blive negativ, hvilket ikke vil kunne undgå at give sig udslag i hans arbejde. Modsat vil den menige triumfere og prale med begivenheden over for kammeraterne, til skade for disciplinen og for straffelovens generalpræventive virkning.

Men vælger chefen nu at tage indberetningen til følge ved at ikende den menige en straf, så har han i realiteten sanktioneret, at han kun udøver den formelle og befalingsmanden den reelle straffemyndighed.

For at undgå et sådant forløb burde chefen havde grebet ind langt før, hvilket han havde kunnet gøre, såfremt befalingsmanden havde grebet sagen anderledes an. Lad mig skitsere, hvordan man principielt og reelt kunne behandle et sådant tilfælde.

Jeg vil igen starte med, at befalingsmanden har sin gruppe af »gode« og »dårlige« folk og forudsætter, at der er gået så lang tid, at de to parter kender hinanden.

Når nu befalingsmanden er blevet klar over, at der er een (eller flere) af hans folk, som arbejder dårligt, opfører sig utilfredstillende, eller som i det hele taget giver anledning til bemærkninger uden dog direkte grovt at overtræde de gældende bestemmelser, da må han først selv prøve på at løse problemet med denne mand. For at kunne klare det er det nødvendigt, at

han ikke alene erkender, at den menige er en »drabant«, men også at der *findes en årsag til*, at manden opfører sig, som han gør. Han må derfor gå på jagt efter grunden. Måske er det ham ikke muligt at finde nogen årsag til den meniges adfærdsforstyrrelse (en kronisk tilpasningsudygtig mand f. x., hvis hele livs-holdning er en protest imod samfundet); måske kan han opdage, at den menige reagerer positivt over for tålmodig og anerkendende hjælpsomhed; måske kan han opdage, at manden har personlige vanskeligheder, eller måske kan han opdage, at manden er utilfreds med sin militære stilling på grund af, at han ikke synes, at han udnyttes efter fortjeneste. Der er lige så mange grunde, som der er »drabanter« — og det bør befalingsmanden vide. Skal han imidlertid selv kunne klare problemet, er det nødvendigt, at han bruger sine øjne (psykologisk iagttagelse, kan det kaldes) og lægger mærke til den meniges reaktioner. Det er dernæst nødvendigt, at han viser en positiv stilling til den menige (og det er måske det sværeste af det hele — at vise venlig, neutral holdning imod en sådan »kedelig karl«), for man kan ikke forvente, at den menige vil fortælle noget om sine problemer, såfremt han mærker, at befalingsmanden har »et horn i siden på ham«.

På denne måde kan det tænkes, at befalingsmanden kan finde frem til årsagen til den meniges utilfredsstillende adfærd og selv finde frem til den rette måde at behandle ham på. Og så er alt jo godt. Men lad mig nu videre forudsætte, at befalingsmanden ikke kan finde frem til nogen årsag, hvilket kan skyldes forskellige forhold såsom manglende erfaring, manglende evne til psykologisk iagttagelse, manglende evne til at vise positiv holdning til en »dårlig« mand, manglende evne til at skabe et tillidsforhold eller simpelthen

på grund af manglende autoritet. En vis minimums-autoritet er nemlig nødvendig, for at den menige kan anerkende befalingsmanden som værende værdig til at tale med om personlige forhold. Befalingsmanden må derfor erkende, at *han* ikke er i stand til at løse problemet omkring denne menige. Og denne erkendelse er, som mentaliteten er i øjeblikket, meget svær at nå for de fleste befalingsmænd, — opdraget som vi er til, at alle skal kunne klare alle personelproblemer selv.

Erkender befalingsmanden imidlertid, at han ikke kan få den menige til at fremvise en tilfredsstillende adfærd, bør han i stedet for at vente på en chance til at indberette ham, opsøge sin nærmeste foresatte, hvad enten det så er banjermesteren, skifteofficeren eller næstkommanderende, og forelægge denne problemet. Da man i reglen kan gå ud fra, at hans nærmeste foresatte både har en større uddannelse og i reglen også en større erfaring samt en større autoritet, er der al mulig grund til at tro, at hans foresatte har større sandsynlighed for at finde frem til en løsning af den meniges problem, end han selv har. Metoden hertil er den samme, som før omtalt. Men såfremt heller ikke f. x. banjermesteren eller skifteofficeren kan finde frem til en holdbar ordning, går »sorteper« videre til næstkommanderende og sluttelig til chefen.

For hver gang, sagen går et trin op, opstår der nye muligheder — ikke mindst fordi de personlige sym- og antipatier gør sig langt mindre gældende hos de, der ikke er i den direkte kontakt med de menige, end hos de, der lever op og ned af dem.

Denne fremgangsmåde, som man kan sige rummer et aktivt pædagogisk samarbejde, har en række fordele frem for den tidligere skitserede praksis, nemlig:

1) Der er en langt større sandsynlighed for at finde frem til den *egentlige årsag* til den meniges adfærdsforstyrrelse end ved den nugældende praksis, hvor man i reglen er tilbøjelig til at lade sig nøje med skinforklaringer som at sige, at den menige er en »drabant«.

2) Givet i og hermed er også, at der er en langt større sandsynlighed for at finde frem til en *fornuftig behandlingsmetode* af den menige.

3) På grund af det *aktive pædagogiske samarbejde* opsummeres befalingsmændenes autoritet over for den menige (i stedet for mulig desavouering og gensidig mistro), hvilket i sig selv har den værdi, at den menige mærker, at befalingsmændene står sammen. Den højere autoritet smitter derved uvægerligt af på den lavere autoritet, og man kan derfor nu sige, at befalingsmanden modtager en virkelig støtte fra oven.

4) Chefen sættes ikke i den situation, at han bliver eksekvent for befalingsmanden, ved at denne vælger sag, tid og sted for en indberetning — i alle tilfælde ikke, før han sammen med de mellemliggende befalingsmænd har haft en chance for at anvende *andre pædagogiske midler end straffen*.

5) Ved ikke fortrinsvis og nødvendigvis at klare pædagogiske problemer med straf, er der en større mulighed for at fremkalde en *positiv indstilling* til det daglige liv på tjenestestedet så vel som en positiv holdning til søværnet i almindelighed. Enhver hjemsendt menig bliver en god »ambassadør« for søværnet.

For at en sådan procedure overhovedet kan foregå, er der imidlertid een vigtig fordring, som må være opfyldt: der må eksistere et tillidsfyldt *samarbejde* mellem befalingsmænd af alle grader.

Det siger sig selv, at man ikke kan forvente, at f. x. en oversergent vil opsøge banjermesteren, skifteofficeren eller næstkommanderende, såfremt han ved, at han modtages med en negativ indstilling til ham selv og specielt til de personelproblemer, som han har. Oversergenten må føle sig sikker på, at hans overordnede ikke betragter ham som en dårlig befalingsmand, fordi han erkender, at der er en mand, som han ikke kan »klare«. Han må i den forbindelse navnlig føle sig overbevist om, at hans advancementsmuligheder ikke bliver ringere af, at han opsøger sine foresatte for at få assistance.

Hvor samarbejdet i almindelighed er dårligt, er det klart, at befalingsmanden ikke vil kunne føle den fornødne tillid til sine foresatte. Han vil derfor i stedet for vælge at tage sagen i sin egen hånd, hvilket han kan gøre ved indberetninger, ved at lade syv være lige eller ved at anvende straffeforanstaltninger imod den menige. Ingen af disse løsninger er acceptable ud fra nutidens fordringer.

Her skal ikke i enkeltheder gås nærmere ind på problemet om samarbejde, men blot peges på en enkelt vej hertil; ved at befalingsmændene fra chefen til den yngste oversergent lærer hverandre at kende og navnlig, ved at de lærer hinandens problemer at kende. Problemer er der nok af — og en del problemer kan udryddes, hvis man har viljen til det. Oversergentens problemer er f. x. hans vanskelige placering mellem de faste befalingsmænd og de menige, eller det er netop vanskeligheder med folkene. Og næstkommanderendes

problemer er måske vanskeligheden med at skabe en effektiv uddannelse på grund af en almindelig surhed, »slow-motion« arbejdstempo eller på grund af den menige besætnings negative holdning — målelig i daglige straffe. En masse af sådanne problemer kan løses ved, at man taler ud om tingene — og det gør man f.x. udmærket på et ugentligt eller halvmånedligt møde, hvor man sætter disse fælles problemer under debat — og hvor ordet er frit, selvfølgelig under hensyntagen til god militær tone. Man vil opdage, at vanskeligheden ved at tale sammen bliver mindre og mindre, samtidig med at evnen til at løse problemerne bliver større og større.

Ved den i det foregående opridsede procedure til imødegåelse af adfærdsforstyrrelser er der — som nævnt — i første omgang tænkt på de tilfælde, hvor der er gået et rumt stykke tid, således at befalingsmanden har fået tid til at lære sine folk at kende, uden at det er kommet til åbenlyse og grove overtrædelser af den militære straffelov.

I de tilfælde, hvor adfærdsforstyrrelserne viser sig ved den meniges første møde (og den næstfølgende tid) med tjenestestedet, og hvor forseelsen er grov, vil den i reglen straks blive indberettet. I det tilfælde er det vanskeligt at anvise nogen anden vej end den hidtil anvendte — en prompte ikendt straf. Man er her nødt til at »helbrede« — da der simpelthen ikke er tid til at forebygge en kommende straffesag.

Når den menige imidlertid har afsonet sin straf, evt. imens han afsoner den (kvarterarrest), er tiden inde til at forsøge på at lære baggrunden for hans lov-

overtrædelse at kende. Måske kan man herved også for denne meniges vedkommende finde frem til en adækvat behandlingsmetode (rent pædagogisk, altså). Der er nemlig ikke nogen grund til at tro, at der ikke også for denne meniges vedkommende findes en årsag til hans adfærdsforstyrrelse.

Ved således hele tiden at forsøge på at tage den meniges problemer alvorligt og efter bedste evne forsøge på at eliminere de årsager — tjenstlige eller personlige — der ligger til grund for den meniges adfærdsforstyrrelse, er der al mulig grund til at tro, at man kan afbøde nogle af de fremtidige lovovertrædelser.

Man må imidlertid regne med, at der bogstavelig talt altid vil være nogle menige, som i ordets egentlige mening er tilpasningsudygtige (måske netop een, som laver ballade fra den første dag). Det vil da i reglen dreje sig om personer, som af den ene eller anden ydre eller indre grund aldrig har lært at tilpasse sig samfundet, hvilket som oftest har givet sig udslag i vanskeligheder i hjemmet, i skolen, på arbejdspladsen, ved civile lovovertrædelser og nu også i forsvaret.

Der findes selvfølgelig undtagelser fra denne hovedregel om sammenhæng mellem civil og militær kriminalitet — og der findes også de tjenestesteder, hvor der er et så stort antal tilpasningsvanskelige, at man med rette kan tvivle på, at det er de menige, som er tilpasningsudygtige. Forklaringen kan være den, at tjenestestedet er så dårligt organiseret og anvender en så dårlig pædagogik, at det ligefrem skal skabe tilpasningsvanskeligheder hos »normale« menige.

Ser man imidlertid væk fra dette sidste heldigvis ualmindelige forhold, må man dog regne med en vis procent kronisk tilpasningsudygtige menige. Hvorledes skal man forholde sig over for dem?

Ud fra en pædagogisk betragtning ville det ideelle være, om alle de svært tilpasningsvanskelige menige (her: værnepligtige) kunne blive kasserede på sessionen eller i den første samlede uddannelsestid. Dette lader sig imidlertid ikke gøre ved den nugældende, højst ineffektive sessionsordning, rent bortset fra at forswarets personelbehov (i alt fald i øjeblikket) er så stort, at man i alle tilfælde tvinges til at anvende et anseligt antal tilpasningsvanskelige værnepligtige. Ved en effektiv sessionsbehandling ville man imidlertid være i stand til at kassere de lettere åndssvage, de mest udtalte sinker og de med hensyn til karaktermæssige vanskeligheder sværest ramte.

Man må nok derfor altid regne med en vis procent »problemværnepligtige« — selv om antallet kunne være væsentligt mindre, end det er i øjeblikket.

Den almindelige praksis over for dette »klientel« er, at man forsøger at fremtvinge deres tilpasning ved en konsekvent anvendelse af straf. Efter alle de gennemdokumenterede erfaringer, som den moderne psykologi og pædagogik råder over, og som yderligere så tydeligt kan læses ud af forswarets straffeboøger, kan man med sikkerhed sige, at i alt fald de alvorlige tilpasningsvanskeligheder *ikke alene* kan kureres med straf.

Paradoksalt nok, kan *straffens rette pædagogiske anvendelsesområde stort set siges at spænde over de normale mennesker*. De er nemlig så »problemfrie«, at de er i stand til at holde sig på »dydens smalle sti« af respekt for og frygt for straf, samt i givet fald af de af en enkelt straf flydende ubehageligheder af fysisk og psykisk art.

De svært tilpasningsvanskeliges problem kan normalt hverken løses af den praktisk arbejdende pæda-

gog (befalingsmand) eller af en auditor. Deres problemer kan kun løses, såfremt de kommer under egentlig psykologisk-psykiatrisk behandling.

Dette er dog ikke ensbetydende med, at dette »klientel« eller i alt fald en del af det ikke kan finde anvendelse inden for forswarets rammer. Det kan det godt — for så vidt man er villig til at betale prisen for det. Og prisen herfor er, at man i et vist tidsrum (måske 2—6 måneder) lader de pågældende gennemgå en særlig tjeneste.

I England havde man under krigen nogle specielle uddannelseslejre for sådanne tilpasningsudygtige soldater. Joseph Trenaman har i sin bog »Out of Step« givet en redegørelse for, hvordan dette forsøg spændte af. Efter 4—6 måneders ophold i disse »Special Training Units« blev soldaterne sendt tilbage til deres regimenter — men ikke tilbage til deres gamle underafdeling. På grundlag af en »follow-up« undersøgelse konstateredes det, at 68 % af de tilpasningsvanskelige ikke alene havde forbedret sig, men at de nu af deres nye chefer blev vurderede som værende gennemsnitssoldater eller derover.

Der kunne jo i grunden ikke ske noget ved at prøve med et lignende forsøg herhjemme. Eftersom antallet af tilpasningsudygtige har været i støt og sikker stigning i de senere år, og eftersom de tilpasningsudygtige er til overordentlig stor gene for tjenestestederne, var der alt at vinde ved et sådant forsøg — og intet at tabe.

Lad mig skitsere, hvordan man kunne tænke sig et sådant forsøg løbe af stabelen inden for søværnet.

I et stykke tid har søværnet anvendt en patruljebåd af KRIEGER-klassen til uddannelse af 40 mm besætninger, der bl. a. har været rekrutteret fra besæt-

ninger, der ikke tidligere har fået nogen egentlig krigsmæssig uddannelse. Uddannelsescyklen for artilleribesætningerne (de øvrige har været faste) har andraget ca. 3 måneder.

Man kunne tænke sig, at en sådan KRIEGER-båd i stedet for at uddanne det hidtidige mandskab blev et slags »stamskib« for søværnets tilpasningsudygtige, det vil f.x. sige værnepligtige (og mather?), som tjenestestederne ønskede at slippe af med.

Efter bestemte regler blev de tilpasningsvanskelige sendt om bord på dette stamskib — hvor de skulle forblive, indtil to betingelser var opfyldt: 1) at deres personlige problemer var blevet så meget afklarede, at de ville have en rimelig chance for at kunne tilpasse sig et almindeligt tjenestested og 2) indtil de havde fået en 40 mm uddannelse. Regnes der med en fire måneders cyklus, ville stamskibets kapacitet blive ca. 100 mand om året, hvilket nærlig er 4—5 % af flådens værnepligtige. Dette, skulle jeg tro, ville være tilstrækkeligt i første omgang.

Det ville selvfølgelig ikke blive nogen nem opgave — samtlige befalingsmænd måtte f.x. have en indledende specialuddannelse, og alligevel ville der være et væld af vanskeligheder, som først skulle overvindes, før forsøget ville give rigtig bonus. Bare det, at til- og afgangene måtte antages at ske enkeltvis, ville stille befalingsmændene over for helt nye krav m. h. t. individuelle undervisningsmetoder, ligesåvel som hele omgangsformen og de pædagogiske principper ville blive underledes end på et almindeligt tjenestested.

Ville det blive et »straffeskib« i klassisk forstand? Nej, eftersom straf antagelig ville blive det eneste pædagogiske middel, som aldrig toges i anvendelse.

Ville det da så ikke gøre de menige uegnede til at glide ind i den almindelige tjeneste? Rent bortset fra, at »klientellet« i forvejen var uegnet til at tilpasse sig det militære samfund, må man antage, at det ville være muligt at nå frem til noget i retning af de resultater, som Trenaman nåede i England. Det, som betyder noget, er nemlig ikke i første række de (militær-) sociale regler om, hvordan man skal opføre sig — men det er, at den menige er *villig* til at underkaste sig disse regler. Formålet med dette stamskib skulle altså være at lære de pågældende at være villige til at underkaste sig de for et miljø gældende betingelser, med andre ord lære at tilpasse sig. Og hvordan kunne man lære den menige dette — specielt når hverken hjemmet, skolen, arbejdspladsen eller tjenestestedet havde formået det tidligere? Ved at søge efter årsagen til den meniges personlige problem og på grundlag heraf give ham en hjælpende hånd til at løse dette problem. Gennem en individuel pædagogik byggende på tolerance, hjælpsomhed og forståelse parret med en psykologisk behandling ville den menige for første gang i sit liv have en chance for at få en effektiv hjælp i sin kamp imod sig selv.

En patruljebåd, en forstående chef, en specialuddannet befalingsmandsbesætning, 1—2 psykologer, en læge og en socialrådgiver ville kunne udgøre et sådant *team* — man må tro til glæde for de tilpasningsvanskelige og til gavn for søværnet.

Hører kystbefæstningsanlæg principielt fortiden til?

Af orlogskaptajn E. Bloch-Jensen.

Ifølge en norsk forsvarspresseoversigt har den engelske viceadmiral C. V. Gladstone (COMNAVNORTH) udtalt følgende:

„Jeg må erklære meg enig i Boyesen udvalgets indstilling, for jeg ser ingen fornuft i å dynte opp menn i et batteri, som alle vet beliggenheten av. I de første dagar av en krig vil kanonerne bli bombet, man-skapene drept. På den anden side kan det tenkes, at mennene på batterierne må ligge der og vente i det uendelige. Fienden vet, at de må være der, og disponerer da heller sine styrker på et annet sted. Efter min mening er den bedste form for kamp å bringe sig selv til fienden, istedet for omvendt. Det kan vi gøre med skip — skip som fienden ikke kan vite oppholds-stedet til, fordi de stadig beveger sig.“

Nu blev imidlertid Boyesen udvalgets indstilling ikke fremlagt for det norske storting, men forsvars-staben har siden behandlet en nyvurdering af det norske forsvar, denne vurdering fremkom som en stortingsproposition i midten af januar i år. Der vil her-efter blive taget standpunkt til kystartilleriets frem-tidige organisation og plads i forsvaret.

Når en højtstående engelsk officer — der i dette tilfælde beklæder en NATO-stilling, hvorfra overord-net ledelse af bl. a. KBF's virksomhed under krigs-forhold vil blive øvet — offentligt udtaler sig som

foran citeret, kan det næppe undgås, at en sådan indstilling til kystartilleriets kampværdi vil påvirke dansk militær tænkning og planlægning.

I et dansk tre-værns foredrag i det krigsvidenskabelige selskab i marts måned i år udtalte den sømilitære foredragsholder, at principielt hører kystbefæstningsanlæg fortiden til.

Selvom foredraget stort set kun blev overværet af officerer fra de to andre værn, synes jeg ikke udtalelsen skal stå uimodsagt, da den ikke forekommer mig at være en korrekt vurdering.

I det følgende skal jeg derfor pege på en del faktorer, der efter mit skøn må medtages i nutiden og i nærmeste fremtid ved bedømmelse af kystbefæstningsanlægs kampværdi.

Grundlaget for at bedømme et våbens berettigelse er dets effektivitet, ikke den absolutte effektivitet, men effektiviteten set i forhold til øvrige forsvarsmidler, der er til rådighed, og i forhold til dets opgave.

Den anden verdenskrig viste, at kystbefæstningsanlæg vanskeligt kan nedkæmpes af fly eller søartilleri med konventionelle våben, men meget vel kan erobres ved infanteriangreb.

Siden sidste krig er forbedringer indført vedr. bl. a. flyenes hastighed, våbenvirkning og deres sigtemuligheder; men selv med de nyeste bombesigter øges spredningen med flyvehøjden. En præcisionsbombning vil derfor i større eller mindre grad trække flyene ned, afhængig af målets størrelse. Ved taktiske luftangreb i lav højde er visuelt sigte fremdeles nødvendigt. Dette betyder bl. a. at luftværnsartilleriforsvar

af punktmål ikke er nytteløst. Yderligere vil forsvareren kunne få hjælp af skinanlæg, sløring og røgudlægning.

Søartilleris bekæmpelse af mål på land med konventionelle våben har ikke ændret sig væsentligt siden den sidste krig.

Når der derfor tales om, at kystbefæstningsanlæg hører fortiden til, må der tænkes på anvendelse af ABC-våben overfor disse forsvarsværker.

Få grene af vort forsvar har imidlertid i dag en bedre udgangsposition, hvad angår modstandskraft under en ABC-krig end moderne kystbefæstningsanlæg. Der skal i denne forbindelse erindres om vore flyvepladser og flådestationer, som formodentlig indgår med større prioritet i en eventuel fjendtlig atombombning. Disse har dog endnu ikke fået betegnelsen forældede.

Det forekommer mig ikke at være en overdrivelse at påstå, at kystbefæstningsanlæg er eller kan gøres stærkere og mere modstandsdygtige end noget andet våbens kampmidler, også mod atomvåben.

Atombombens tilkomst har givet befæstningskunsten øget betydning. Dette har jeg forsøgt at skitsere i en artikel i dette tidsskrifts juli nr. sidste år. Denne betydning vil formodentlig ikke formindskes efterhånden som rækken af taktiske atomvåben bliver forøget. For få år siden fandtes der kun få lønnende atommål i Danmark; men den tid er formodentlig ikke fjern, da skibe af fregatstørrelse eller hærstyrker på 100 mand kan forvente at blive udsat for taktiske atomvåben.

Ifølge de seneste, officielle udtalelser om den kommende forsvarsordning, vil grundtanken blive, at vort

forsvar skal, som en varig ordning, have en kerne af kampklare, væbnede styrker, og man vil ikke i så høj grad som tidligere forlade sig på et mobiliseringsforsvar. I forbindelse med dette skal varslingsstjenesten gives en høj prioritet.

Et kystbefæstningsanlæg har altid i højere eller lavere grad et beredskab. Dette beredskab vil hurtigt kunne bringes op til action selv med en begrænset personelstyrke. Beredskabet kan til enhver tid og gennem lange perioder holdes på maksimum. Da kystbefæstningsanlæg indgår i varslingsstjenesten, vil det taktiske beredskab kunne forhøjes uden forudgående ordrer udefra.

Fordelene ved et fast kystbefæstningsanlæg kan summeres til:

- batteriet er i den position, hvor det skal virke og kan momentant sættes ind i sin skudsektor,
- personellet kan praktisk taget ubegrænset leve i en beredskabsperiode med dets kampmidler lige ved hånden,
- materiellet kan stå klargjort gennem længere tid,
- kanoner, ammunition, personel m. m. er beskyttede,
- kanonerne vil kunne anvende atomgranater. Raketter og udskydningsapparater vil kunne fredsplaceres her i nærheden af anvendelsesområdet,
- kystbefæstningsanlæg giver den mest effektive og økonomiske udnyttelse af personellet,
- personellet vil have intimt lokalkendskab til området og have erfaringer fra en række øvelsesskydninger netop i det forvandsområde, hvor krigsskydning skal finde sted,

- personellet repræsenterer ikke udelukkende stationære opsætninger, men er også uddannet som feltstyrker,
- forsvaret mod kupforsøg vil kunne gennemføres effektivt gennem lang tid,
- det kan indgå i fredsmæssige funktioner, f. eks. farvandsovervågning og alarmering,
- værksteds-, vedligeholdelses- og forbindelsestjenesten kan blive effektiv,
- kystbefæstningsanlæg er relativt billige at bygge og vedligeholde, samt har en lang levetid,
- kystbefæstningsanlæg kan udgøre en væsentlig forsvarsfaktor evt. den eneste, indtil andre styrker når at blive kampberedte.

Objekterne, der skal forsvares, er stationære, det er derfor naturligt at placere permanente anlæg til deres forsvar, med de fordele dette indebærer. Nye taktiske våben har endnu ikke formået at eliminere de taktiske fordele, forsvareren normalt besidder.

Kystbefæstningsanlæg vil være anlagt på strategisk vigtige steder. Hvis fjenden beslutter sig til ikke at angribe disse anlæg og dermed at forlægge sin aktivitet andetsteds, har disse anlæg givet god dividende.

Under 2. verdenskrig hindrede de stærke batterier i Calais-Boulogneområdet ved deres beliggenhed de allierede i at foretage invasion over Kanalens smalleste del. Brohovedet måtte vælges på åben, men svagt forsvaret kyst mellem to havne. Som en følge af de tidskrævende forberedelser, måtte operationen udskydes over et år.

Det synes, som de faste befæstningsanlægs betydning tidligere er blevet overvurderet, og en vis desillu-

sion senere har bredt sig. Man har tilsyneladende glemmt, at befæstninger kun er et hjælpemiddel for forsvaret med følgende begrænsede funktioner:

- de formindsker forsvarerens sårbarhed,
- de muliggør modangreb,
- de kompenserer for underlegenhed med hensyn til våben og materiel,
- og de tvinger den angribende til koncentration, hvilket ofte giver forsvareren en tidsfrist.

Jeg mener, at kystbefæstningsenheder har gode muligheder for at overleve atom- og luftkrigens pres i materiel og psykisk henseende, således at hovedopgaven skulle kunne løses, når det endelige kampøjeblik forestår.

Forløbet af fremtidens krig er vel mere end nogensinde et tankeeksperiment, men det er nødvendigt at forsøge at se fortid, nutid og fremtid i sammenhæng, eller som Lidell Hart udtrykker det "to throw the film of the past through the material projector of the present on to the screen of the future".

Selvom kystbefæstningsanlæg har en lang levetid, vil der også indenfor dette område være behov for en langtidsplanlægning samt en forsknings- og udviklingsvirksomhed.

En bemærkning om kystbefæstningsanlæg.

Af kommandør Aa. Linde.

Idet jeg præsenterer mig som den sømilitære foredragsholder ved det foran omtalte treværnsforedrag i det krigsvidenskabelige selskab i marts måned vil jeg gerne indlede med at citere min udtalelse ved nævnte lejlighed:

Den lød in extenso: „For kystbefæstningens værker og søforter er forholdet derimod, at de er stedbundne. Principielt hører sådanne værker fortiden til, de er „pinpointed“ af angriberen og kan slås ud, hvis han sætter de fornødne styrker ind på opgaven.

Jeg vil dog udtrykkeligt tilføje, at vi anser de eksisterende værker for værdifulde. De er bragt til veje for en billig penge — ca. prisen for 2 MTB — og bedømmes stadig som en magtfaktor. Der skal meget præcis træfning til, før de er blevet slået ud, og dette vil tære på fjendens kræfter. Men som sagt må jeg mene, at fremtiden kræver kystbatterier eller erstatninger herfor, der er mobile, og som næsten fra time til time skifter position.«

Orlogskaptajn Bloch-Jensen synes ikke, at udtalelsen skal stå uimodsagt og fremfører herefter en fyldig redegørelse for bevarelsen af kystbefæstningsanlæg, som jeg ikke skal imødegå, idet den i det store og hele indeholder rigtige argumenter, der dog efter min mening ikke er udtømmende, særlig fordi de mere gene-

relle operative hensyn ikke er fremdraget i tilstrækkeligt omfang.

Tilbage står imidlertid at bedømme stationære værkers værdi overfor mobile enheders, og det er efter min mening herom uenigheden eventuelt foreligger.

Jeg vil derfor gerne uddybe min overfor citerede udtalelse lidt nærmere.

Forinden vil jeg indskyde, at når jeg her i det efterfølgende taler om mobile enheder, tænker jeg ikke på det svære skyts, der er anbragt tæt ved en kyst på, f. eks. jernbanespor og som har en ret begrænset mobilitet, der kan bringes til ophør ved ødelæggelse af skytsets kørebane og derfor ikke i art adskiller sig overvældende meget fra stationære anlæg, men på helt moderne våben, særlig raketudskydningsapparater, hvis vægte ikke er så overvældende store, og som derfor kan opnå den virkelige mobilitet, d.v.s. at de inden for timer kan flyttes fra en dækket eller sløret position til den næste, helst forud recognoscerede.

At kystbefæstningsværker i en atomtid må betegnes som hørende fortiden til skal forstås derhen, at man ikke i den overskuelige fremtid bør opføre nye stationære kystbefæstningsværker. Deres position er og bliver uforanderlig kendt i modsætning til mobilt kystartilleri, der til stadighed kan ændre position, og som derfor først skal findes, før et bombeangreb derimod kan planlægges og udføres.

Den anden væsentlige faktor, der taler mod det stationære batteri er, at en angriber kan omgå det. I så fald er anlæget stort set kraftspild i modsætning til det mobile, der kan deployeres til en ny position, hvor det kan komme til at virke mod angrebene. Jeg skal dog ikke underkende orlogskaptajnens udtalelse om, at man naturligvis vil anbringe — og også her i landet

har anbragt — de stationære værker på de for en angriber mest ugunstige steder, og at en omgåelse af dem vil volde en angriber vanskeligheder.

I denne forbindelse er det dog værd at hæfte sig ved, at en omgåelse også kan finde sted ad luftvejen, og jeg vil i denne sammenhæng også gentage orlogskaptajnens bemærkning om, at kystbefæstningsanlæg meget vel kan erobres ved infanteriangreb. Dette infanteri kan også være luftlandsat (jvfr. bl. a. erobringen af fort Eben Emael i Belgien). „Atlantehavsvolden“ havde sin defensive virkning forud for de allieredes landgang i Normandiet; men efter at der var slået et hul heri, var hele resten af de overordentlig omfangsrige kystforsvarsværker kun af ringe betydning for resten af landkrigsførelsen i Vesteuropa. Hvad tyskerne nu havde brug for var mobile enheder, der hurtigt kunne føres frem mod de fremtrængende allierede armeer.

Spørgsmålet er, om det ikke havde været nyttigere for tyskerne i stedet for de uhjælpeligt stedbundne, svære værker at have investeret kræfterne i flere mobile enheder. Jeg tror det selv.

Endnu en ting finder jeg anledning til at fremdrage som værende betydningsfuld: På basis af erfaringer fra den sidste krig anses det af kystbefæstningseksperter for en nødvendighed, at de stationære værkers skyts er yderst godt beskyttet; hvis kanonerne ikke er opstillet i panserkuppel eller i jernbetonbunkers, anses de for så sårbare, at de næppe er værd at opretholde.

Men disse beskyttelsesforanstaltninger er både meget kostbare og forøger vedligeholdelsesomkostningerne i meget betydelig grad, særlig hvis kanonerne skal anbringes i panserkuppel. Og vælger man i stedet

jernbetonbunkeren, nedsættes skydefriheden stærkt og dermed kanonernes effektivitet. Skulle det lykkes en angriber forud at skaffe sig oplysning om de døde vinkler — og det er vel nok så vanskeligt igennem en længere fredsperiode at bevare en sådan hemmelighed — ja så er værkets værdi yderst ringe, eller dets antal af kanoner må 2 eller 3 dobles for at give samme effekt.

Da orlogskaptajnen i sine indledende bemærkninger ikke har omtalt mine ved nævnte treværns foredrag fremsatte supplerende udtalelser, finder jeg det rigtigt at pointere, hvad der fremgår af ovenstående citat, at jeg aldeles ikke anser allerede etablerede værker for værdiløse. De nyest anlagte har kun medført relativt små investeringer og er reelle kraftkomponenter, der ikke kan slås ud uden et vist kraftforbrug af en angriber.

Men det ændrer ikke denne min anførte stillingtagen, at man ikke bør planlægge på oprettelse af nye, når man i stedet kan få noget, der er bedre, og det mener jeg altså, at man kan.

Jeg skal afslutte med at udtale, at de her anførte få bemærkninger langt fra er nok til at belyse dette komplicerede spørgsmål. Trænings- og beredskabshensyn, investerings- og vedligeholdelsesproblemer, således som også berørt af orlogskaptajnen, og ikke mindst de årlige driftsudgifter må inddrages i overvejselen for at kunne nå frem til en fuld gyldig analyse.

Endelig må en solid „intelligence“ om den formodede angribers hensigter og praktiske muligheder tages med. Hvis angriberen ud fra helt andre interesser slet ikke har til hensigt at gå til angreb mod det område eller den ø, hvor fæstningsværket ligger, da fal-

der også det moderne mobile kystbatteri ud som mindre hensigtsmæssigt, og man vil i et land med vor geografiske struktur naturligt rette sine øjne mod flådestyrker.

Kort sagt, der er mere end stof nok til en prisafhandling eller en hel studiegruppes arbejde i lang tid.

Bog anmeldelser.

»Warner, O.: *Battle Honours of the Royal Navy*«.

George Philip and Son Ltd., London 1956, 91 sider, ill. 12/6.

Formålet med *Battle Honours* er — med det Britiske Admiralitets ord — at tilskynde skibsbesætningerne til „personlig interesse for krigsbegivenheder ikke alene for deres nuværende skib, men også for de skibe med samme navn, der i tidligere tid gjorde sig berømte“.

På grundlag af admiralitetets officielle liste af 1. oktober 1954 over *Battle Honours* er den foreliggende bog skrevet. Den indledes med definitioner af forudsætningerne for, at et skib, et regiment eller en *fleet-air-arm squadron* kan tildeles værdigheden. Derefter følger den officielle liste over søslag, som tilfredsstiller ovennævnte forudsætninger, en liste over skibe, regimenter og *squadrons*, som har fået værdigheden tildelt, og den afsluttes med en fortegnelse over skibenes våben (*ships' badges*).

Bogen er forsynet med et stikordsregister, og den er en nyttig håndbog for *Royal Navys* venner. Det er en engelsk pendant til „Vort Søværns Hæders- og Mindedage“, og endnu et vidnesbyrd om, at traditioner tillægges større betydning i England end herhjemme.

P. W.-T.

Palle Lauring: »Vikingerne«.

Ill. 222 s. Det Schønbergske Forlag, København 1956.

Som en fortsættelse af „De byggede Riget“ har Palle Lauring nu fortalt vikingetidens danmarkshistorie. Bogen har været anmeldt i adskillige aviser og blade af professionelle historikere og litterater, og Lauring er overalt blevet hævet til skyerne for sin objektivitet, klogskab, dømmekraft og sit overlegne mesterskab som forfatter. Det kan ikke gøres bedre, og det skal derfor

her kun siges, at en »menig« søofficer også bøjer sig i ærbødighed for denne bog og dens forfatter. Thi ved siden af at bogen er kunst-, kultur- og religionshistorie, er det også historien om nordisk sømagt i fuldeste blomstring, med alt hvad dette begreb indebærer. Det er sjældent, man hos en i denne forbindelse lægmand møder et sådant strategisk overblik og forståelse for de enkelte komponenters betydning i storstrategien. Selv om forfatteren et par gange selv bruger ordet „strategi“, hvor der burde stå taktik (pag. 94), ændrer det ikke ved ovenstående indtryk. De skibsbygningstekniske redegørelser er ligeledes storartede, og beskrivelsen af østersøvældet, der alt for ofte forbigås, af stor værdi.

Bogen kan på det varmeste anbefales alle søofficerer som både underholdende og belærende. For en ordens skyld skal det tilføjes, at det fornemme udstyr med kort og fotografier svarer til indholdet, der iøvrigt ikke er kapitelinddelt, hvilket ingenlunde gør læsningen sværere, men derimod forhøjer indtrykket af den fuldendte syntese, hvori alle enkelthederne er gået op.

H. M. P.

»Normanns Historiske Atlas«. Ved rektor Aksel Strehle og lektor, dr. phil. Jørgen Hæstrup. 2. udgave.

M. Normanns forlag A/S. Odense. 1957. — Pris ca. 14.00 kr.

Til brug for historieundervisningen både „i folkeskolens øverste klasse og i de videregående skoleformer“ foreligger nu et smukt tegnet og trykt historisk atlas. Der er i dette atlas taget så skyldigt hensyn til sådanne større maritime hændelser, som har haft videregående historisk betydning, at atlaset vil kunne finde anvendelse på de af søværnets skoler, hvor der undervises i søkrigshistorie. Det er ofte vanskeligt ved gennemgangen af den almindelige historiske baggrund for søkrigshistorien at knytte en forestilling hos eleverne om samspillet mellem historiske tildragelser og geografiske forhold, simpelthen fordi det kortmateriale, der er til rådighed, er utilstrækkeligt.

Her vil dette atlas udfylde et stort savn. Af de enkelte kortplancher (der alle er forsynet med forklaringer) skal følgende fremhæves som særlig værdifulde ved undervisning i søkrigshistorie:

- Vikingetiden.
- Hansevældet.
- Opdagelsesrejserne.
- De forskellige kort over Danmark og det øvrige Norden, der klart viser de geografrisk-strategiske forhold og bevægelser.
- Japan som stormagt. Den 2. verdenskrigs bevægelser medtaget.
- Nordafrika under krigen 1939—45.
- Storkrigen i Europa (2 kort: 1939—1941 og 1942—1945).
- Norden i det 20. århundrede (2. verdenskrig 1939—40 medtaget).

Det er klart, at forfatterne har måttet begrænse sig, men det forekommer alligevel som en mangel, at 1. verdenskrig er forbigået i tavshed.

H. M. P.

Hans Majestæt Kongens 40-års jubilæum i Søværnet.

Fredag den 5. juli 1957 overrakte chefen for søværnet, viceadmiral Vedel, på søofficerernes vegne en gave til Hans Majestæt Kongen i anledning af Majestætens 40-års jubilæum i søværnet den 4. juli.

Gaven bestod i en af sølv forfærdiget model i halv størrelse af krydseren Hejmdals skibsklokke.



Chefen for søværnet modtog den 5. juli 1957 følgende takkeskrivelse fra Hans Majestæt Kongen:

Til

Søofficererne.

Dybt rørt over den smukke erindringsgave, jeg modtog fra viceadmiralen i anledning af 40-års dagen for min indtræden i marinen, beder jeg Dem alle modtage min inderligste og varmeste tak.

Frederik R

Skibsventilation.

Af orlogskaptajn J. Teisen.

Skibsventilation omfatter 2 hovedområder:

- I. Lastventilation eller med et mere omfattende udtryk lastkonditionering.
- II. Ventilation af aptering, herunder *airconditioning*.

Hertil kommer proviantkøleanlæg, hvor en vis luftcirkulation og -fornyelse kræves, maskinrumsventilation m. v.

Hele spørgsmålet er så omfattende, at der i det følgende kun vil blive omtalt de 2 hovedområder i stærkt koncentreret form.

I. Lastkonditionering.

Dette er ikke det mest brændende problem for dette tidsskrifts læsere; men dels kan man ikke nævne ordet skibsventilation uden at tage dette med, dels har udviklingen i de sidste årtier været så interessant, at en kort behandling af emnet vil være på sin plads.

Ventilering af last var før i tiden et problem, man ikke spekulerede særligt over, det overlodes til skibsofficerernes skøn. Den omhyggelige styrmand inspirerede sine laster og havde specielt øjet åbent for letfordærlige varer etc. I godt vejr fjernede han lugerne for at få luften fornyet, i dårligt vejr skalkedes lugerne for at holde vandet ude. Trods al omhu var lasten ofte helt eller delvis ødelagt, når den nåede

frem, særligt når den beregnede sejltid blev meget overskredet.

I dag bygges specialskibe til mange former for last — tankbåde, bananskibe etc. — og man indretter sit ventilationssystem med henblik på de sandsynlige laster og de ruter, skibet konstrueres til.

I den daglige anvendelse af ventilationsanlægget tages for lastens vedkommende hensyn til:

- a) fugtighedsforholdene,
- b) temperaturforholdene og
- c) luftens indhold af skadelige luftarter.

ad a) Stor fugtighedsprocent vil give risiko for udskillelse af kondensvand, hvorved stålplader, maskiner, konservesdåser m. v. udsættes for rustdannelse; korn, majs m. v. kan spire eller få svamp; trævarer, uld m. v. kan forringes kvalitetsmæssigt. Andre varer kan ved for stor affugtning miste så meget i vægt, at ladningsejeren udsættes for tab ved svind.

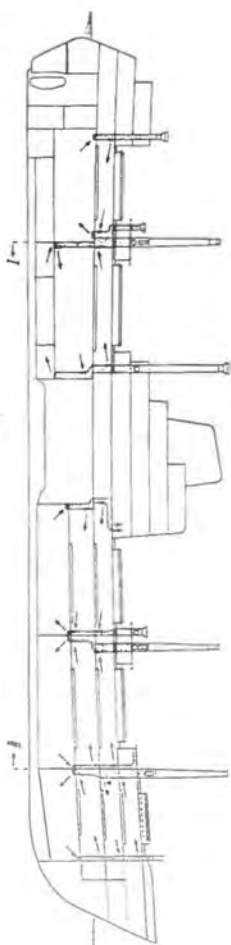
ad b) Høje temperaturer betyder, at frugt-last kan komme frem i overmoden tilstand, at brand kan opstå ved selvantændelse etc.

ad c) Af farlige gasarter kan f. eks. nævnes (1) gas, udviklet i kullaster, der kan fremkalde eksplosion, (2) de luftarter, der fremkaldes ved gæring eller forrådnelse i lasten og som, hvis de ikke fjernes, kan brede smitten til hele lasten.

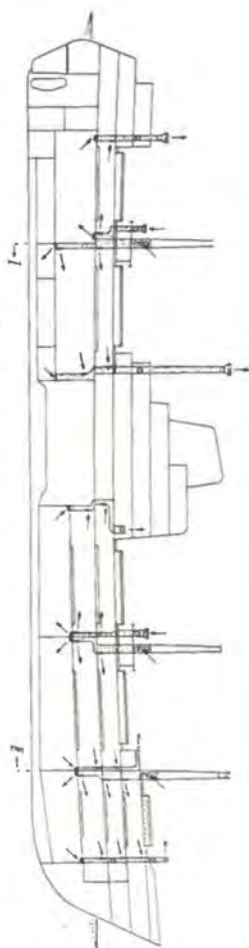
Det er ikke nok at sætte sit ventilationssystem i gang ved rejsens begyndelse og lade det køre, til man kommer frem; der skal en daglig, omhyggelig kontrol til.

Har man lastet i tropisk havn og sejler mod koldere strøg, vil lastens yderskodder få lavere temperatur end luften i lasten. Er lastrummet uden luftfornyelse, vil den relative fugtighedsprocent i den varme luft let stige til 100 og derved give kondensvand

Kunstig ventilation — recirkulation.



Kunstig ventilation — friskluft.



på skod og den nærmest liggende del af lasten. Har indladningen fundet sted i regn, vil lasten afgive fugtighed til luften, og man risikerer kondensvand på skodder, dæk og hele lastens overflade.

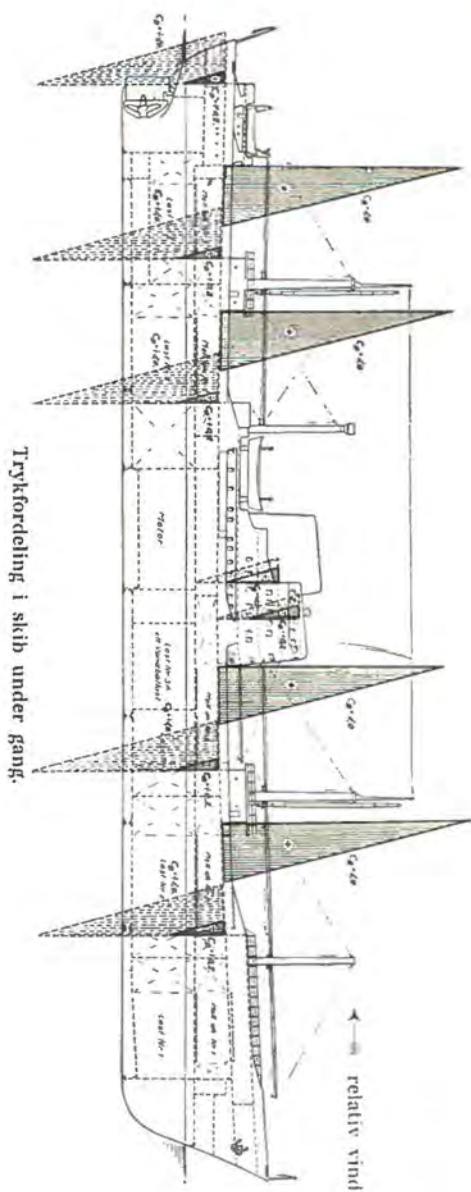
Ved transport af last fra varmere til koldere egne vil man som regel med fordel kunne indblæse friskluft i lastrummene, idet den varme last så vil afgive noget af varmen til luften, således at en del af fugtigheden fjernes, og lastrummet langsomt afkøles. Man må dog passe på, at lasten ikke udtørres — sker dette, må der omgående lukkes for yderluften, og luften må recirkulere i lastrummene.

Ved transport fra koldere til varmere zoner kan man ved frisklufttilførsel meget let risikere kondensation, da lastens temperatur ofte vil ligge under udeluftens dugpunkt. Man må altså i dette tilfælde klare sig med recirkulation af luften.

Det kan heraf ses, at skibsofficeren må have kontrol med såvel lastluftens som yderluftens temperatur og relative fugtighed, og ved hjælp af det såkaldte I-x diagram kan han så til enhver tid beregne sig til, hvordan han i et givent tilfælde bedst kan udnytte de muligheder, skibets ventilationssystem indebærer, således at lasten kan komme velbeholden til bestemmelsesstedet.

Der findes forskellige måder at holde fugtighedsprocenten i lasten nede på, f. eks. ved at lade luften passere et tørreelement med silica-gel eller lignende, der er i stand til at binde luftens fugtighed. Mod skadelige luftarter kan særlige ozon-anlæg installeres. Hvorvidt rederen vil anskaffe disse anlæg, afhænger til en vis grad af det pågældende skibs normalrute og -last.

Ofte består lasten af forskellige varer, der hver skal



have individuel behandling. De bør ikke stuves i samme lastrum, da den ene vare måske kræver recirkulation, medens den anden godt kan tilføres friskluft. At man alligevel ikke altid kan opnå den ideelle fordeling af lasten, er en anden sag.

Lasten skal stuves således, at ventilationsluften får adgang overalt — i en for tæt stuvet last får kun det yderste af den udbytte af ventilationen, og som mindste skade opnås uensartethed i det lossede parti.

Konstruktørerne skal sørge for, at der opnås den nødvendige ventilation med det mindst mulige kraftforbrug. Med naturlig ventilation bør der ved anbringelse af ventilationsåbningerne tages hensyn til, at der i skibe under sejlads normalt er et overtryk på forkant, et undertryk på agterkant af opbygningerne; med kunstig ventilation må man forud beregne, i hvilken højde hætterne bør være anbragt for at få størst virkning.

I lasten skal ventilationsåbninger og -kanaler være anbragt efter omhyggelige beregninger, der dels tager hensyn til den i kanalerne opstående modstand (tryktab), dels til luftstrømmens fordeling i lasten; eksempelvis skal kølende luftstrøm indblæses i lastrummets bund og udsuges i dets top, varm luft modsat.

Det vil næsten altid være en fordel, om ventilatorerne er reverserbare, hvorved man med mellemrum har mulighed for at vende luftstrømmen i lastrummene, således at varerne ikke ventileres ensidigt under hele transporten. Endvidere har man så også, når forholdene tillader det, mulighed for at fordoble luftskiftet i lastrummene ved at åbne lugerne og lade såvel indblæsnings- som udsugningsventilatorerne trykke luften ned i rummene.

II. Ventilation af apteringen.

Enhver af os ved, hvor utåleligt varmt der kan være på et skib, når solen har magt. Blot en stille sommerdag i en torpedobåd i Randers havn virker overbevisende, hvordan så ikke med skibe på tropefart?

Besætningerne på de i vor tid så vigtige tankbåde lider stærkt, dersom der ikke træffes særlige luftklimatoriske foranstaltninger; den stærke hede, men ikke mindst luftens store fugtighed virker trykkende og sløvende; der fremkommer sygdomme, feber, hedeslag, stærkt generende hudsygdomme, for ikke at tale om de mange tilfælde af »tropekuller«.

Uden nogen form for ventilation er forholdene om læ værre end selv i sol på dækket, regelmæssig søvn kan ikke opnås. At besætningerne op gennem tiderne har søgt at afhjælpe dette ved naturlig ventilation — åbne køjer, med kulsejl o. lign. — er givet; men rederne tænkte før i tiden kun i ringe grad over dette problem, og først ved »Merchant Shipping Act« 1894 blev sagen taget officielt op ved bestemmelsen om, at besætningernes opholdsrum »skal være behørigt oplyst og ventileret«. Man har vel her mest tænkt på den varme tid — at få den kolde udenbordsluft ned i de dårligt opvarmede rum om vinteren, har vist ikke fristet mange.

Ventileringen var i begyndelsen kun med naturlig ventilation — den relative vind indfanget af vindfang, forskellige former for hætter m. v. — på tropefart af og til kompletteret med punkaer betjent af negerslaver. Indførelsen af elektriske vifter var et stort fremskridt; at de til gengæld gav mulighed for at opnå sygdomme, forårsaget af træk, er en anden sag.

Fra de elektriske vifter gik udviklingen naturligt over til større ventilationssystemer med kraftige ventilatorer, der fordelte luften gennem et forgrenet kanalsystem. I det heraf udviklede lavtryksventilationssystem regner man i dag med en luftfornyelse i rummene på ca. 15 gange i timen.

Det lægevidenskabelige krav om luftfornyelse har været medvirkende til ønsket om friskluft om vinteren, d. v. s. om at få den indblæste luft opvarmet. Dette opnås ved at indføre varmeelementer, der opvarmer friskluften til omkring den ønskede indendørstemperatur. Normalt foregår opvarmningen i averteringen ved radiatorer; ved nogle systemer cirkuleres luft gennem særlige kabinetter, hvori radiatorerne er indbygget; ved tostrengssystemerne foregår opvarmningen udelukkende med den indblæste luft, hvoraf der fra den ene streng blæses forvarmet, fra den anden også eftervarmet luft. I de enkelte rum kan temperaturen reguleres individuelt ved at regulere mængden af de 2 luftstrømme.

Disse systemer virker ikke tilstrækkeligt til at gøre forholdene tålelige under tropeforhold. Selv om den stadige luftstrøm fremkalder en fordampning fra huden og derfor virker afsvælende, er den indblæste luft stadig af udendørs temperatur og med samme vandindhold — de fleste foretrækker derfor opholdet på dækket under solsejl.

For få årtier siden byggedes de første skibe med *air-conditioning*, d. v. s. med et køleaggregat indsat i systemet; samtidig med, at luften ved passage af dette afkøles, stiger den relative fugtighed hurtigt til mætning, og der afgives kondensvand. Denne vandmængde er betydelig, f. eks. vil der i en 19.000 ts. tanker med fuldt moderne *aircondition* afgives op til 2,5 ts.



Uden køling i apteringen opholder besætningen sig på dækket døgnet rundt under tropeforhold.

vand i døgnet. Når den nedkølede luft blandes med rumluften, fås en temperatur, der af helbredsgrunde bør ligge ca. 5° under udendørstemperaturen. Fugtig-

hedsprocenten i rumluften ligger, når udendørsluftens er stor, betydeligt under denne.

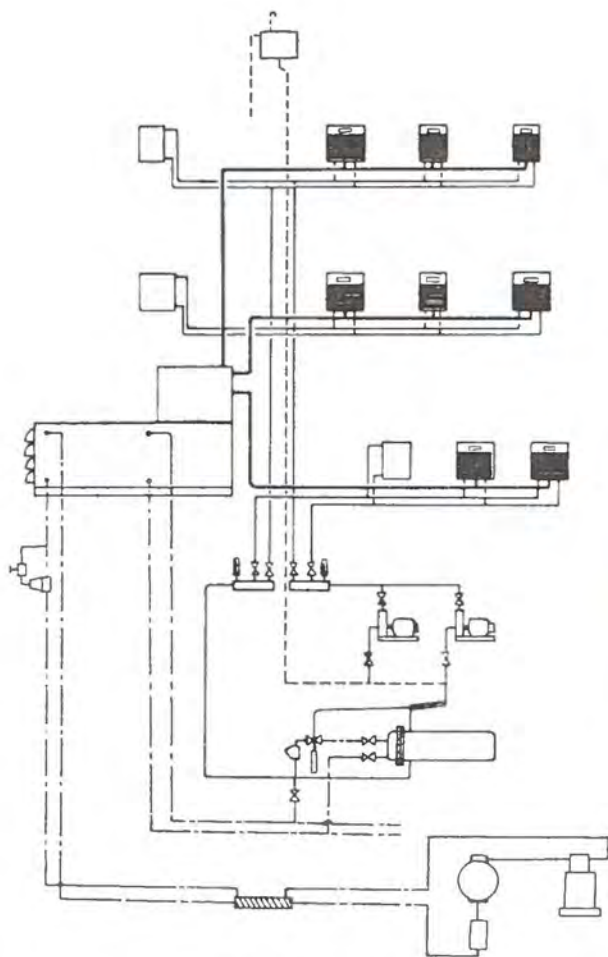
De her omtalte ventilationsanlæg er behæftet med ulemper:

De store luftmængder, det drejer sig om, kræver stort energiforbrug for henholdsvis opvarmning og afkøling, hvorfor man som regel recirkulerer en del af luften og kun bruger relativt lidt friskluft. Røg og mados fra messer og opholdsrum sendes på denne måde rundt i skibet, hvilket ikke kan benævnes som egentlig luftfornyelse; desuden kræves mange og store kanaler, hvis krav om plads volder skibbyggerne mange kvaler. Kanalerne tager yderligere plads, når der haves *aircondition*, idet det kræver en effektiv, damptæt isolation for at undgå kondensvand på kanalernes yderside med deraf følgende ulemper. Disse kanaler, som af vægt- og bekostningsmæssige grunde fremstilles af tynd plade, frembyder en stor fare for udbredelse af brande i apteringen.

Den relativt langsomme luftstrøm tillader støv- og fedtpartikler at lægge sig på kanalens bund; opstår brand i et rum, vil ilden let få adgang gennem kanalens tynde ydervægge, og det brandfarlige lag i kanalernes bund beforder ilden, ofte med explosiv hast, ligesom kulilte og giftige gasarter kan brede sig til hele apteringen. Selv om kanalerne forsynes med brandspjæld, har man ikke sikkerhed for, at disse virker, særligt ikke når ventilationsanlægget har nået en vis alder.

Hertil kommer, som tidligere nævnt, at den direkte luftstrøm, som nok føles behagelig, giver fare for gift og andre sygdomme.

De nævnte ulemper er nu overvundet ved indførelse af højtryksventilation. Blandt systemer af denne art



HI-PRES-systemet
med central, kabinetter, radiatorer, køle- og varmesystem.

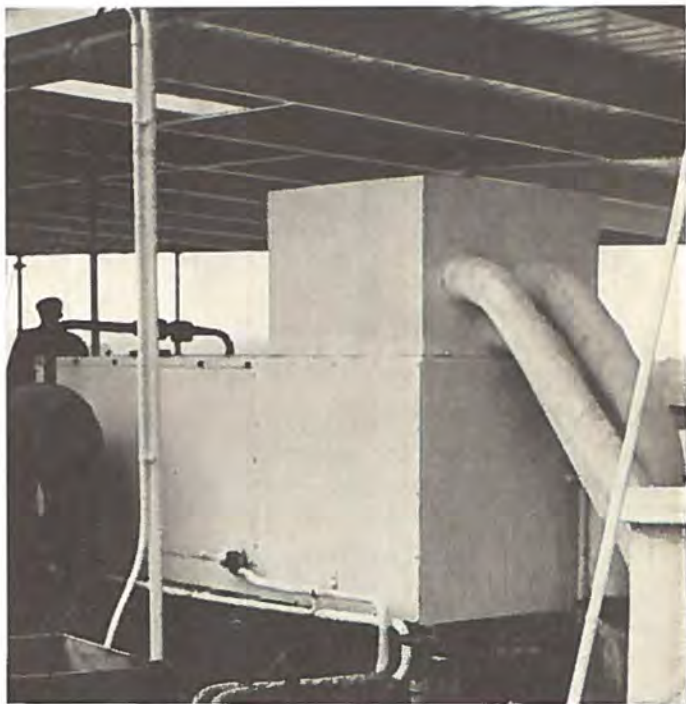


HI-PRES lufttrør.

findes det danske HI-PRES system, der er så anerkendt, at der siden dets indførelse i 1953 allerede er udrustet over 100 større skibe med dette anlæg, heraf ca. halvdelen danske.

I HI-PRES systemet indblæses friskluft under 200—300 mm overtryk gennem lette stålrør med en diameter fra 110 til 45 mm, d. v. s. ca. 1/10 af de normale lavtrykskanalers tværsnit. Rørene er med særlige samlemuffer lette at installere, og lufthastigheden, der er op til 30 m/sek., hindrer støvpartikler i at lægge sig i dem.

Luften indblæses fra særlige centraler, opstillet frit på dæk eller i hus og passerer et filter, lydsluse og henholdsvis varme- eller kuldeaggregat. Lufttilgangen i de enkelte rum sker gennem kabinetter, idet luften passerer en stuts i kabinettets bund, en lydsluse og en ejektor. Ved ejektorvirkningen indsuges rumluft gennem et jalousi og en bagved dette anbragt el- eller vandkalorifere. Blandingen af rum- og friskluft indblæses gennem kabinettets top, hvorved blandingen, som har opnået en temperatur, der ikke ligger mange grader henholdsvis over eller under rumtemperaturen,



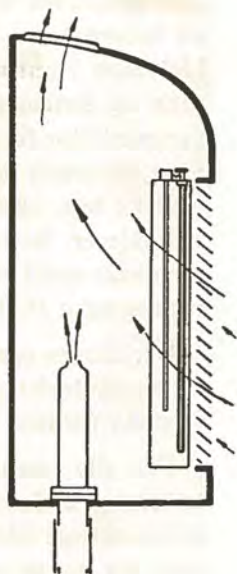
HI-PRES central på »ESSO ÅRHUS«.
Taget under bygning på Odense Stålskibsværft.

blæses op langs skoddet og derved ikke direkte på beboeren. Ved kabinettets virkemåde cirkuleres luften i rummet, så temperatur og fugtighedsgrad er ensartet.

Mængden af indblæst luft i dette system er mindre end ved lavtryksanlæg, nemlig 3—6 imod ca. 15 gange luftskifte. Det svarer til det af skibstilsynet fastsatte krav og overstiger det af lægevidenskaben udregnede behov. På grund af ejektorvirkningen bliver luftcirkulationen dog 12—14 gange. Selv om det ved systemet



HI-PRES kabinet.

Tværsnit af kabinet,
principskitse.

opnås, at den »brugte« luft ikke kommer igen, suppleres ofte med et udsugningsanlæg for saloner o. lign. for at opnå, at røg og mados ikke trænger ud i gangene.

Rummets overskydende luft fjernes gennem åbninger i dørene og borttransporteres gennem gangene, hvis temperatur derved holdes nogle få grader over/under beboelsesrummenes. Kabinetterne giver mulighed for individuel regulering af såvel ønsket temperatur som luftmængde.

Der findes forskellige former for (a) opvarmning, idet centralen kan opvarmes med damp, vand eller el, kabinetterne med vand eller el og for (b) køling, idet man i centralen enten benytter direkte fordampning af kølemediet eller sender kølevædske gennem samme kalorifere, som om vinteren bruges til opvarmning. Normalt benyttes centralkøling alene, men kølevædske kan også sendes gennem kabinetternes vandkaloriferer. Dette giver en bedre individuel regulering, men kræver til gengæld, at man foruden at isolere luft-rørene også skal isolere vandrørene kraftigt.

Der findes også et tostrengssystem i lighed med det under lavtrykssystemet nævnte, men med højtrykssystemets fordele.

For alle ventilationssystemer gælder iøvrigt, at toiletter og baderum opvarmes med radiatorer og har deres særlige udsugningssystem — luftfornyelsen kommer fra gange eller tilstødende opholdsrum.

Højtryksanlægget har været underkastet videnskabelige prøver og har bevist, at det ved en apteringsbrand ikke vil sprede denne, ligesom giftige lufarter heller ikke kan få adgang til den øvrige aptering, et fremskridt, der ikke kan vurderes højt nok.

En filosofi for atomsøkrigsførelse.

Refereret af orlogskaptajn H. M. Petersen.

I »*United States Naval Institute Proceedings*« hefte for marts måned 1957¹⁾ offentliggøres en prisafhandling, forfattet af Commander Malcolm W. Cagle, U. S. Navy. Afhandlingen bærer titlen: „*A Philosophy for Naval Atomic Warfare*“, og forfatteren er af U. S. Naval Institute blevet belønnet med en guldmedalje, et livsvarigt medlemskab af selskabet, samt 1500 dollars.

Selv om selskabet gør opmærksom på, at de synspunkter, der udtrykkes i afhandlingen, er forfatterens egne og ikke må betragtes som officielle eller hidrørende fra *Navy Department* eller *Naval Institute*, antyder belønningen af afhandlingen, at den vil blive læst og dens ideer taget med i betragtning, når U.S.A.'s officielle atomfilosofi skal udarbejdes. Da endvidere afhandlingen bringer flere originale tanker op, synes det rent umiddelbart, at den også vil være af interesse for danske søofficerer, hvorfor den her i store træk skal gennemgås.

Forfatteren indleder straks med at udtrykke målet for marinens moderne filosofi: *Præcisionsaflevering af atomvåben, der har nøje afmålt styrke mod militære og dermed beslægtede mål, med det formål at opnå en forud beregnet ødelæggelse.*

¹⁾ United States Naval Institute Proceedings, Vol. No. 83, No. 3, March 1957, Whole No. 649, pag. 250-258.

Inden denne filosofi udvikles nærmere, ønsker forfatteren dog først,

- at dokumentere marinens historiske brug af magt,
- at dokumentere sådanne problemer — den teknologiske revolution og begivenhedsforløbet — som har haft indflydelse på marinens atomfilosofi,
- at forsøge at besvare spørgsmålet: „Vil atomsekrigsførelse nogensinde blive anvendt?“,
- at dokumentere, hvorledes marinens muligheder for at føre atomsekrig er vokset.

Marinens historiske brug af magt.

Herunder anføres, at U.S.A.'s marine i 181 år har anvendt sin styrke til opnåelse af nationale mål i overensstemmelse med international lov og på en civiliseret måde. Med yderst få undtagelser har marinen kun sænket og opbragt fjendtlige skibe, bombarderet og blokeret fjendtlige havne og beskyttet U.S.A.'s søfart.

Selv efter tilkomsten af marinefly og den langtrækende kanon anvendte marinen den hermed følgende mulighed for at nå langt ud over kystliniens traditionelle grænser til stadigvæk kun at ramme militære og dermed beslægtede industri- og transportmål.

Ved eksempler fra 2. verdenskrig og Koreakrigen bevises denne påstand, idet det navnlig fremholdes, at marinen altid anvendte præcisionsbombardement og -skydning. Ordreerne ved amfibieoperationer mod Inchon i Korea belyser dette klart: „Unnecessary destruction will impede our progress Bombing will be confined to targets whose destruction will contribute to the conduct of operations — accu-

rate gunfire rather than area destruction is contemplated“.

Sammenfattende anføres, at marinen altid har begrænset magtanvendelser til den *militære* sfære ved brug af våben mod *udvalgte* mål og afleveret ved *præcise* metoder og således må betegnes som civiliseret krigsførelse.

Teknologisk revolution.

I løbet af de sidste 10 år har marinen gennemgået en teknologisk revolution, hvis virkninger kan opsummeres i 2 ord: *Fart* og *kraft*.

Revolutionen begyndte i luften, hvor jetæraen som sin konsekvens førte til større hangarskibe med vinkeldæk, dampkatapulte og kompliceret elektronisk udstyr. Den større flyfart krævede derudover bedre instrumenter, nyt sikkerhedsudstyr, længere startbaner i land, bedre metallegeringer, bedre træning, mere krævende vedligeholdelse og kraftigere defensivt artilleri, nye doktriner og ny taktik.

For overflade- og undervandsstyrkerne betød indførelsen af atomfremdrivning, at *marchfart* var lig med *maksimumsfart*, og videre betød det en udvikling af undervandsbåden fra et *våben* til et *våben-system*.

Marinens våbenkraft blev ikke alene enormt forøget, men blev langt mere varieret, kompliceret, dødbringende — og langt mere kostbar.

Kombinationer af *fremdrivningskraft* og *våbenkraft* har multipliceret marinens *slagkraft* med en million.

Begivenhederne.

Forfatteren gennemgår her udviklingen fra 2. verdenskrigs slutning gennem begyndende nedrustning,

græsk borgerkrig, Berlinblokade og NATO's oprettelse til Koreakrigen, der i løbet af 1 år medførte en fordobling af marinen.

Derefter omtales eksplosionen af den første sovjetiske A-bombe i 1949 og eksplosionen af U.S.A.'s første B-bombe i 1952, alarmerne omkring Formosa og Indokina og de nye begivenheder i Østeuropa og det mellemste Østen. Ligeledes nævnes væksten i de farvede folks nationalisme, der har ført til nye statsdannelser og alliancer, ligesom neutralismen er voksende.

I hele denne 10-årige periode har marinen måttet kæmpe med sine egne interne problemer — den militære løbebanes faldende prestige, forældede skibe og de stigende udgifter til forsyninger og udstyr.

Hver af disse begivenheder har haft dybtgående virkning på marinen, dens opgaver og udvidelsesmuligheder samt på udviklingen af en atomfilosofi.

Vil atomkrigsførelse nogensinde blive anvendt?

I dette afsnit af sin afhandling påviser forfatteren, at man for at kunne besvare et sådant spørgsmål først og fremmest må definere atomkrigsførelse. Drejer det sig om verdenskrige eller lokale krige? Og mere vigtigt — hvad slags og hvilken størrelse atomvåben — brintbomber med flere megatons sprængkraft eller atombomber med brøkdele af kiloton sprængkraft?

Såfremt det drejer sig om en verdensomspændende krig mellem den frie verden og den kommunistiske koalition med brug af „massive“ atom- og brintvåben, er svaret simpelthen: „Ingen kan vide det“. Det er sikkert, at U.S.A. aldrig vil begynde en sådan krig og lige så sikkert, at angribes U.S.A., vil frygtelige gengældelsesangreb blive følgen.

I en sådan krigsførelse kan og skal marinen tage

del og bidrage i en grad, man endnu ikke kan forestille sig. Det gælder om ikke at nøjes med en enkelt gengældelsesstyrke eller et enkelt system. Churchill citeres: „Not only must the nuclear superiority of the western powers be stimulated in every possible way, *but the means of delivery of bombs must be expanded, improved and varied.*“

Med sin strategiske bevægelighed og evne til spredning kan netop marinen give variation i U.S.A.'s gengældelsessystem. Ligegyldigt hvor overraskende eller snigende et angreb falder, vil en del af nationernes gengældelsesstyrke overleve og være tilstrækkelig til at slå igen, og måske vil netop marinen være denne overlevende del — det afgørende lod i vægtskålen.

Det er derfor, at marinen *skal* være rede til at bidrage med styrke og variation i, hvad der givet vil blive en irrationel, utænkelig og umoralsk krig.

Vender man sig nu til mindre og lokale krige, vil taktiske A-våben så blive anvendt? Forfatteren mener, at svaret er usikkert, selv om det ikke burde være det. Han vender sig mod to, rimeligvis kommunistisk inspirerede teser, der har fundet grobund:

- Den, der først bruger et atomvåben — stort eller lille — taber ikke blot krigen, men også den efterfølgende fred.
- Den, der først bruger et atomvåben, starter en kædereaktion, der efterhånden vil føre til almindelig atomkrig.

I forskellige udtalelser fra journalister og politikere, der går ud fra disse påstande, finder forfatteren følgende to fejltagelser:

- Der skelnes ikke mellem *præcisions*-krigsførelse og *massiv* atomgengældelse,
- der tillægges et bestemt våben *umoralitet*.

Atomvåben er ikke i sig selv mere umoralske end granater, torpedoer eller almindelige bomber. Det er brugen, der bestemmer umoraliteten. Ulykkeligvis har udviklingen i skabelsen af atomvåben for den læge kun betydet stadigt større knald, men det er ikke det fulde billede. Til støtte herfor citeres en udtalelse af Præsident Eisenhower: „We have learned to make weapons which reduce fall-out to a minimum and whose destructive effect can be concentrated on military objectives.“ (4/10-1956).

Atomkrigsførelse kan imidlertid kun begrænses, hvis verden — både venner og fjender — kender til de typer og små størrelser af våben, der kan anvendes, og forstår den vældige forskel mellem *præcisionsatomkrigsførelse* og *masseodelæggelseskrigsførelse*.

Herefter påvises, at vi i dag er ved at nå et punkt, hvorfra vi ikke kan vende tilbage, med andre ord, hvor der ikke gives anden mulighed end at anvende atomvåben.

Følgende 5 grunde opgives:

- 1) *Væksten i våbenteknologi*. Atomvåben kan nu bygges i en mangfoldighed af former og størrelser til løsning af de forskellige opgaver. De kan „skræddersys“ med højst varierende sprængkraft — *meget små* såvel som *meget store*.
- 2) *Militær effektivitet*. Atomvåben giver den militære chef større fart, fleksibilitet og effektivitet i udførelsen af hans opgaver. Taktiske atomvåben betyder større styrke ved mindre risiko og omkostninger.

- 3) *Økonomi*: Omkostningerne ved at skabe og vedligeholde moderne militærstyrker stiger så kraftigt, at de bringer nationens økonomiske stabilitet i fare. Dette fører til reduktioner et eller andet sted — og hyppigt på bekostning af konventionelle våben.
- 4) *Sund sans*. Det er naragtigt at bygge et fly til en eller flere millioner dollars og risikere, at det går tabt som følge af luftværnsild i et forsøg på at aflevere for 90 dollars maskinkanonammunition, for 100 dollars raketter eller en TNT-bombe til 180 dollars.
- 5) *Historien*. Med giftgas som mulig undtagelse er det et historisk faktum, at mennesket aldrig har afstået fra at bruge de stadig frygteligere våben, det har udviklet.

Væksten i marinens muligheder for atomkrigsførelse.

Forfatteren går herefter over til at beskrive, hvorledes marinen fra et tøvende begyndelsesstandpunkt med hensyn til atomkrigsførelsens muligheder meget snart blev overbevist om, at den hurtigst muligt måtte tilpasse sig jet-atomalderen for at kunne påtage sig sit grundlæggende og traditionelle ansvar. Striden mellem luftvåbnet og marinen om superhangarskibene berøres. Det drejede sig som bekendt om en misforståelse af marinens hensigter med hensyn til dens opgaver i den strategiske luftkrigsførelse. Marinens officielle syn på dette spørgsmål udkrystalliseredes i en erklæring af Rear-Admiral Ralph Ofstie overfor en kongres-komité i 1949:

„There is a belief, that the Navy is attempting to encroach on strategic air warfare and

that this was a principal consideration in planning the so-called "supercarrier". Thi is a misconception which is quite at variance with the facts. We consider that strategic air warfare as practiced in the past and as proposed in the future is *military unsound* and of *limited effect*, is *morally wrong* and is decidedly harmful to the stability of the postwar world."

Atomkrigsførelsens filosofi.

I denne netop citerede erklæring finder nu forfatteren nøglen til opstilling af en filosofi for atomsøkrigsførelsen.

Atomsøkrigsførelsen må være

- militær sund,
- effektiv,
- moralsk rigtig,
- nyttig for efterkrigssikkerhed.

Han spørger, om denne filosofi, der kom til udtryk for brintbomben eksisterede, kan anvendes både i ubegrænsede og lokale krige?

I førstnævnte tilfælde mener han „nej“, fordi ingen global atomkrig kan tænkes at være militær sund, effektiv, moralsk rigtig eller nyttig for efterkrigstiden. Ikke desto mindre bør marinen i en sådan krig stadig anvende våben, der svarer til målet, våben, som er så „rene“ som teknisk muligt og afleveret af præcisionssystemer. Marinen bør aldrig være tilfreds med at kaste en bombe og vælge en sprængladning, der skal kompensere for afleveringsfejl (mangel på træffesandsynlighed). Kriteriet må være *Target-destruction*. Stadige anstrengelser bør ofres på nøjagtighed for at sikre en nedgang i ødelæggende kraft.

I tilfælde af lokale krige har vi set, at atomkrigsførelse kan og skal føres i overensstemmelse med vor maritime arv og de 4 principper. Eksplosionskraften bør være lille, våbenkonstruktionen skal reducere nedfaldet til et minimum, og afleveringsmetoderne må altid søge at placere våbnet i det nøjagtige sigtepunkt. Fejlgrænserne må begrænses til størrelsesorden 3 meter.

Derefter viser forfatteren, hvorledes taktiske atomvåben med held kunne have været anvendt i Korea-krigen ved ganske bestemte lejligheder.

Slutning.

I afhandlingens sidste afsnit opføres følgende principper, der bør følges ved udviklingen til atomsøkrigsførelsen:

- 1) Atomsøkrigsførelsen bør være militær sund, effektiv, moralsk rigtig og nyttig for efterkrigssikkerheden.
- 2) Der bør ikke vises modvilje eller tøven — hverken af moralske eller historiske grunde — over for marinens forberedelser til at deltage i en global atomkrig.
- 3) Både i lokale krige og verdensomspændende krige må marinen tænke på freden, som altid følger efter.
- 4) Der må udsendes erklæring om, at marinen i tilfælde af aggression vil gøre brug af præcisionsatomvåben.
- 5) Marinen bør fortsætte med at udvikle doktriner og taktik for brug af mindre, mere diskriminerende, „renere“-våben, afleveret ved præcisionsmetoder.

- 6) Den dybtgående forskel mellem en lokalkrig udkæmpet med taktiske præcisionsvåben og en global ødelæggelseskrig udkæmpet med massive våben må publiceres.

Afhandlingen slutter derefter med at anføre marinen strategiske målsætning vedrørende anvendelse af atomvåben: *Præcisionsaflevering med afmålt styrke for at opnå forudberegnet ødelæggelse af militære og dermed beslægtede mål.*

Den tekniske udviklings indflydelse på udførelsen af kamphandlinger på havet.

Af professor, kontreadmiral N. Pavlovitsj.

Ved orlogskaptajn W. W. Christensen.

Nedenstående artikel, der er oversat fra russisk, fandtes i den sovjetiske avis SOVJETSKIJ FLOT for 26. juli 1956. Modsat det meste, der iøvrigt offentliggøres inden for søkrigsvidenskabelige emner, udmærker den sig ved at være næsten blottet for propaganda (politisk) og er holdt i en sagligt refererende stil. Uden iøvrigt at kommentere artiklen skønner redaktionen, at det må være af interesse at bringe stof, der kan give et fingerpeg om de taktiske og strategiske tankebaner, der følges »på den anden side af bakken«.

Den sovjetiske militærvidenskabs lære om den moderne krigs objektive lovbundethed støtter sig på den marksistiske lære om krigen. En umådelig betydning for vore krigsstyrker har marksisme-leninismens slutninger om afhængigheden mellem teknikens udvikling, fremkomsten af nye våben og måderne at udføre kamphandlinger på.

F. Engels skriver i sin afhandling »Mulighederne og forudsætningerne for den hellige ententes krig mod Frankrig i 1852«: »Ligesom fabriksvævens produktivitet ikke kunne firedobles uden udskiftning af håndkraften med dampkraften, d.v.s. uden skabelsen af et nyt våben for produktionen, der har meget lidt tilfælles med den gamle håndvæv, kan krigsvidenskaben heller ikke fremtvinge nye re-

sultater med gamle midler. Kun skabelsen af nye, betydeligt stærkere midler giver mulighed for at kunne opnå nye og storslåede resultater. Engels påviste, hvorledes udviklingen af krigskunsten i alt væsentligt afhænger af produktionsmidlerne, og af det niveau, produktionen har nået i den givne periode. Krige har klart bekræftet denne påstand, og den er blevet grundlæggende for den sovjetiske krigsvidenskab, der går ud fra, at udviklingen af produktionen forudbestemmer såvel forandringerne i de væbnede styrkers udrustning og deres tekniske hjælpemidler som forandringer i udførelsen af kamphandlinger og krig i det hele taget.

1. Fremkomsten af nye våben og nye kampmidler fremkalder forandringer i anvendelsen af hære og flåder, når der er fundet hensigtsmæssige og effektive former for deres brug i kamp. Med udviklingen af nye kampmidler bliver det nødvendigt at perfektionere de eksisterende modkampmidler og fremstille nye, der tildels eller fuldstændigt kan neutralisere den effektive brug af den nye kampteknik. Samtidigt kræver disse modmidlers udvikling en forandring såvel i form som i brug af de nye angrebsvåben og en yderligere perfektionering af disse våben. Selv om Sovjets krigsvidenskab anerkender den store betydning af krigstekniken, har den aldrig betragtet den som tilstrækkelig i sig selv. Man kan ikke stille mennesket og kamptekniken op mod hinanden, da det ikke er mennesket eller tekniken, men mennesket, udrustet med tekniken, der bestemmer slagets resultat. Under moderne forhold er militærteknikens betydning særlig stor, men trods udrustningens komplicering og styrke og de forskellige afdelingers tekniske hjælpemidler er det dog evident, at til en bedre og mere effektiv udnyttelse af denne udrustning er det nødvendigt at have en velforberedt, stabil og politisk udviklet soldat og en forståelse af, at det er mennesker, det drejer sig om — ikke maskiner. »Uden initiativrige og bevidste soldater og matroser kan man ikke opnå succes i den moderne krig« lærte V. I. Lenin.

Tendensen til at gøre tekniken til en fetisch og forsøgene på at løse spørgsmålet om at erstatte mennesket med tekniken er karakteristisk for mange militærledere i de

kapitalistiske lande og nøje forbundet med disse landes klassestruktur og med den uretfærdige karakter af de krige, som disse lande fører.

Den stadig stærkere voksende tekniske udvikling ikke mindst indenfor kamptekniken måtte nødvendigvis medføre en hurtig udvikling indenfor alle grene af krigskunsten i hær og flåde, hvilket igen begunstigede en videre udvikling af kamptekniken. Denne har i løbet af de sidste tiår ført til løsningen af en række problemer, som allerede viste sig i slutningen af krigen 1914—18, og som tegnede sig klart under den anden verdenskrig, hvilket igen har betinget en forhøjelse af den væbnede kamps dynamik og rejst kravet om en radikal revision af synspunkterne for, hvorledes søoperationer skal forberedes og gennemføres.

Til de vigtigste af disse problemer må regnes: flyenes hurtigt voksende fart og operationsradius, den betydelige forøgelse af undervandsbådenes fart og evne til at opholde sig under vandet, forøgelsen af kanonernes rækkevidde og deres stærkt voksende ødelæggelsesevne og sluttelig den forøgede rækkevidde, hurtighed og sikkerhed af kommunikations- og recognosceringsforbindelserne.

Takket være flyenes voksende fart har det været muligt i betydelig grad at indskrænke det »døde tidsrum«, d.v.s. tidsrummet mellem det øjeblik, fjenden opdages, og til angrebet sættes ind mod ham. Forhøjelsen af farten og kampstyrkernes operative radius sammen med våbnenes større rækkevidde har gjort det muligt at forøge operationernes dybde mod fjenden og gøre det bælte bredere, hvor operationen foregår og ligeledes formindske tidsrummene mellem angrebene. Alt dette har muliggjort en hurtigere udvikling og større kraft i kamphandlingerne. Endelig har man opnået en betydelig større mulighed for pludselige angreb med reaktivt skyts og luftangreb med førerløse kampmidler på grund af flyenes voksende hurtighed og operationsradius.

2. Et af de vigtigste spørgsmål i sotaktiken og et, der i høj grad bestemmer måden at føre slaget på, er spørgsmålet om kampafstanden, som direkte afhænger af skytsets rækkevidde, dets træfsikkerhed, dets ødelæggende evner,

dets nøjagtighed samt recognosceringsmidlernes hurtighed og sluttelig af skibenes og flyenes fart.

Fra det tidspunkt, flyvevåbnet blev en slagkraft for flåden og blev i stand til at deltage i slaget som sådant samt blev hovedmidlet for taktisk recognoscering, kunne det storkalibrede skibsartilleris rækkevidde ikke sikre mulighed for ildvirkning på modstanderen fra begyndelsen af kampkontakten med ham. Sagen er, at dybden af den taktiske recognoscering ved søslag ved slutningen af førkrigsperioden er vokset fra 30—50 til 100—150 mil med tendens til yderligere stigning. Således er der opstået en modsætning mellem rækkevidden af skibenes store våben — det storkalibrede artilleri — og de på grund af forøgelsen af den taktiske recognoscerings dybde opståede mulige skydeafstande til fjenden. Under god og mellemgod sigtbarhed syntes »det døde tidsrum« fra opdagelsen af fjenden på havet ved hjælp af den taktiske recognoscering indtil artilleriets mulige skydeafstand for stor. Fjenden kunne, hvis han var forsynet med tilstrækkeligt fremskudte taktiske recognosceringsmidler, enten undvige slaget, hvis kamp syntes ham uformålstjenlig eller ufordelagtig, eller han kunne tilkalde forstærkninger fra nabostyrker eller baser. Derfor opstod først og fremmest nødvendigheden af at kunne forstyrre fjendens bevægelighed med et dobbelt formål — for det første for ikke at give ham lejlighed til at undvige slag og for det andet for at kunne nedsætte farten for den af hans grupper, der er udset til hovedkampmål og dermed sikre sine hovedstyrker den gunstigst mulige position for angreb: operationer mod fjenden i »det døde tidsrum« var blevet mulige ved hjælp af fly og ubåde. Flyangreb foretoges ved hjælp af fly fra hangarskibe, som allerede på den tid var tilstrækkeligt udviklede, eller med fly, baseret på land, hvis den opdagede fjende befandt sig indenfor deres aktionsradius. Forstyrrelse af fjendens bevægelighed ved hjælp af ubådsangreb måtte foregå enten ved rettidig indsættelse af ubådene på hans mulige kurs eller ved rettidig placering af ubådsnet på den af recognosceringen opgivne kurs. I sidste tilfælde krævedes der af ubådene en fart, som muliggjorde deres hurtige omdirigering til den opdagede fjendes kurs. Imidlertid har en

sådan ubådsfart indtil fornylig været sjælden. Desuden havde man i førkrigsperioden betydelige vanskeligheder med dirigeringen af ubåde, da der på den tid ikke fandtes midler til forbindelse over længere distancer med dem, når de befandt sig i neddykket stand.

Taktiske synspunkter, der støttede sig på denne tingenes tilstand, eksisterede i næsten alle store flåder før 2. verdenskrig, og de lå til grund for brugen af fly i de søslag, der foregik i løbet af krigens første periode. (Slaget ved Kalabriens kyst 9. juli 1940, ved M. Spartivento eller ved M. Teulada 27. nov. 1940, dagslaget ved M. Matapan 27. marts 1941, jagten på »Bismarck« 26—27 maj 1941). I alle disse slag blev flyene brugt i forholdsvis små grupper og kunne meget naturligt ikke opnå sådanne afgørende resultater, som man før i tiden regnede med for store overvandsstyrker, der arbejdede med lette torpedobådsstyrker og bombefly.

Imidlertid måtte man snart forandre sit syn på dette forhold. Som de senere erfaringer i 2. verdenskrig viste, kunne — ved søslag på lang eller mellemstor afstand — et massivt luftangreb straks efter den taktiske recognoscerings opdagelse af fjenden enten fuldstændig overflødiggøre brugen af skibsartilleriet (og torpedovåbnet) eller begrænse dets rolle til kun at medvirke til hovedangrebets succes, efter at dette var udført af flyvåbnet.

Erfaringer fra kamphandlinger fra den anden halvdel af 2. verdenskrig (slaget i koralhavet 7. og 8. maj 1942, ved Midway 3. og 4. juni 1942, ved Salomonøerne 24. august 1942, ved Filippinerne 25. oktober 1944) viste alle tydeligere og tydeligere, at fly i massive angreb var blevet den vigtigste slagkraft i slag på store og mellemstore afstande. Ved små afstande vedblev overfladestyrkerne at være den vigtigste slagkraft, men det blev dog stadig tydeligere, at de kun spiller denne rolle, indtil flyevåbnet bliver i stand til at udføre massive angreb også under sådanne forhold.

3. I forbindelse med de forandrede forhold for søslag opstod der stadigt voksende krav til skibsartilleriets rækkevidde og nøjagtighed. Det riflede artilleri havde udtømt

sine tekniske muligheder og kunne ikke løse denne opgave. På samme måde som i sin tid med det glatløbende artilleri gik det storkalibrede, riflede artilleri sin krise imøde. Det samme skete med de storkalibrede artilleriskibe. Dette hang ikke alene sammen med det storkalibrede artilleris krise, men også med teknikens uensartede løsninger af de vigtigste problemer, som blev stillet den af taktiken. Udviklingen af våben og kampmidler i overfladeskibene gik i en række år ud på perfektionering efter de eksisterende linier og ikke efter skabelsen af en ny udvikling. En undtagelse var forsøg med opstillingen af reaktivt artilleri på overfladeskibe, men det varede længe, før de kom over forsøgsstadiet. Tilbage stod det ikke løste problem om forøgelse af overfladeskibenes bevægelighed, da deres fart under moderne forhold viste sig utilstrækkelig til udførelse af hurtige manøvrer fra spredt slagorden med det formål at koncentrere dem i en bestemt retning. Det eneste problem, hvis løsning til en vis grad kunne forbedre overfladeskibenes kampkraft, var den forøgelse af deres våbens nøjagtighed, som var blevet mulig ved udviklingen af recognosceringens tekniske midler.

Imidlertid viste overfladeskibenes våben, både de store, mellemste og mindste, sig ikke at være langtrækkende nok under moderne forhold. På samme tid bidrog den voldsomme udvikling af flyhastigheden, den betydelige udvikling af ubådenes fart (også under vandet), fremkomsten af akustiske torpedoer, forhøjelsen af luftbombernes styrke og de betydelige resultater opnået med hensyn til nøjagtig bombekastning under dårlig sigtbarhed til yderligere styrkelse af flyets og ubådens betydning under kamphandlinger på havet. Forhøjelsen af ubådenes fart og den moderne kommunikations-, recognoscerings- og identificeringstekniks stade har lettet deres mulighed for taktisk samarbejde med flyvåbnet under kamphandlinger på det åbne hav. Den første verdenskrig lagde grunden til den nærmere taktiske udvikling af søkrigens forskellige midler, hvoraf det vigtigste var overfladeskibe. De fremskridt i kamptekniken, som skete i slutningen af 2. verdenskrig, bidrog til den taktiske udvikling af forskellige søkrigsstyrker, hvis vigtigste slagvåben flyvåbnet allerede var blevet.

En ny periode for den taktiske udvikling af søstridskræfternes enkelte elementer begyndte med fremkomsten af fjernstyrede, reaktive projektiler, en forbedring af luftangrebets førerløse midler, udviklingen af de selvstyrende systemer og sluttelig fremkomsten af atomvåbnet. Efter den videre udvikling af reaktionsvåbnene og i særdeleshed de fjernstyrede, reaktive projektiler, som kan affyres fra orlogsskibe og undervandsbåde, og efter at der er blevet mulighed for at kunne forsyne sådanne projektiler med atomladning, er flyet ophørt med at være den eneste måde, ved hvis hjælp man kan foretage angreb på lange afstande mod opdagede fjender. I kraft af dette vil der efter udenlandske søkrigseksperters mening som hovedvåben nu kunne bruges alt, hvad der kan transportere atom- eller reaktionsvåben. Den ødelæggende virkning af atomvåben af alle slags og deres store aktionsradius har selvfølgelig ikke kunnet undgå at indvirke på alle slags krigshandlinger på havet og specielt på selve søslagetets førelse. Først og fremmest opstod nødvendigheden af yderligere forøgelse af slagordnens dybde for de forskellige styrker, bestemt til udførelse af forskellige opgaver, og deres spredning med henblik på at undgå en samtidig overrumpling med en atomsprængning af tætliggende grupper.

Takket være dette er slagets område betydeligt forøget, og omfanget af beskyttelsesområdet forstørret, medens dets organisation er blevet mere kompliceret, og nødvendigheden af de beskyttende midlers antal er stærkt vokset. I særlig grad er luftværnsartilleriets rolle og dets komplicerede organisation vokset med dets kampopgaver på havet. Fjendens forskellige midler og metoder til overrumpling på lange afstande har påny rejst spørgsmålet om rækkefølgen i operationerne mod fjenden og sammenhængen af de planlagte angreb og har tvunget til en væsentlig ændring i samarbejdets organisation.

Brugen af styrbare reaktionsprojektiler har fremkaldt nødvendigheden af at udvikle nye midler til forsvar mod lette våben. Mellem de mere effektive midler i kampen mod overrumpling af styrbare, reaktive projektiler og førerløse luftmidler lægger ledende militærpersoner i USA og England særlig vægt på alle slags hindringer og bru-

gen i stor målestok af maskerende forholdsregler*). Det er i endnu højere grad blevet nødvendigt at anvende beskyttende midler og frem for alt en nøjagtig bestemmelse af det skibs eller flys position, der bruger de reaktive våben.

Efter afslutningen af den anden verdenskrig og særlig i de sidste år viser der sig tydeligere og tydeligere en tendens til at gå væk fra bygningen af panserflåder, der siden Krimkrigen i næsten 90 år har været det vigtigste søkrigsvåben. Det ville imidlertid slet ikke være rigtigt at sige, at de nye våben og en ny slagteknik helt vil fortrænge de gamle. Ved føling med modstanderen indenfor de traditionelle våbens rækkevidde vil skibe og fly, der er bevæbnede med disse, få øget mulighed for effektivt at forfølge resultatet af de reaktive våbens angreb ...

I den udenlandske militære presse understreges det, at det riflede artilleri og følgelig også dets vigtigste bærere, overfladeskibene, beholder deres betydning i alle tilfælde, hvor det drejer sig om en længere påvirkning på fjenden. Endelig vil overfladestyrkerne, takket være deres universelle udnyttelse, ligesom før være hovedkærnen i beskyttelsesstyrkerne.

Med fremkomsten af de nye kampmidler er kravene til chefer og stabe vokset betydeligt. Ledelsen af slaget skal foregå i meget hurtigt tempo, hvad der forudsætter en omhyggelig organisation af tjenesten i enhederne, på skibene og i afdelingerne. Under moderne forhold har det en stadig voksende betydning, at skibe, underafdelinger og enheder ved udførelsen af de af ledelsen stillede opgaver kan arbejde selvstændigt. De nye våben, som har en kolossal slagkraft, og muligheden for på afgørende måde at kunne bekæmpe fjenden på lang afstand har således sammenlagt været årsag til en afgørende forandring i metoderne til forberedelse og udførelse af kampoperationer på havet.

Et omhyggeligt studium af de moderne våbens og kampmidlers brug set i den senere tids lys i forbindelse med den trolige udvikling i den kommende tid tillader at skabe et

*) ECM (O.A.).

overblik over, på hvilke måder det er mest hensigtsmæssigt at bruge de nye våben og den nye teknik. En granskning af disse slutninger om kampforberedelsesprocessen giver pålideligt grundlag for formulering af nye taktiske synspunkter.

Sovjets krigsvidenskab og søkrigsførelsens folk bør omhyggeligt følge udviklingen af de nye kampfmidler for i rette tid at kunne skabe nye metoder og former for benyttelsen af flådestyrker på havet. Deri ligger den vigtigste pligt for vore militærstyrker, som er kaldet til at skabe et pålideligt forsvar for det sovjetiske fædrelands statsinteresser.

Nekrolog.

Søløjtnant Flemming Fliis blev født i København den 3. september 1933 som søn af forvalter Fliis.

Han gennemgik søværnets officerssskole i årene 1951 til 1955 og var fra udnævnelsen til søløjtnant II på togt med minestrygeren ALSSUND. Efter dette togt gennemgik han officerssskolens kursus for søløjtnanter II, og vendte derpå tilbage til mineskabsafdelingen.

I efteråret 1956 rejste han til USA for deltagelse i afhentning af minestrygeren GRØNSUND. Under turen fra USA tilbage til Danmark faldt han ved en ulykkelig hændelse over bord i den Biskayiske bugt natten til den 28. februar 1957, og al eftersøgning var forgæves.

Hans alt for tidlige bortgang føltes som et stort tab for de få, der nåede at lære ham at kende. Han vil særlig blive mindet for, at han i sin adfærd altid bevarede evnen til at se lyst og muntert på tilværelsen, ligesom han altid var parat til at stå andre bi med råd og hjælp, en hjælp, der takket være hans iltre sind ofte var af meget stor udstrækning.

S. T. P.

Soe-Lieutenant-Selskabets virksomhed 1956—57

Det 172. forsamlingsår.

- 30. oktober 1956: I henhold til lovens § 32.
- 6. november 1956: Mag. art. J. Danstrup: »Udenrigspolitisk orientering«.
- 20. november 1956: Vice-Admiral G. V. Gladstone, C. B., R. N.:
»The command structure in AFNE after the German re-armement«.
- 4. december 1956: Generalmajor i flyvevåbnet K. Ramberg:
»Flyvevåbnet i dag«.
- 11. december 1956: Orlogskaptajn E. C. F. Petersen:
»Erfaringer fra tjenesten som forbindelsesofficer i Grønland«.
- 18. december 1956: Kaptajnløjtnant W. Ric.-Hansen:
»Moderne dykning«.
- 8. januar 1957: 1. Fremsættelse af forslag til prisspørgsmål for 1957.
2. Kommandørkaptajn P. T. Krøyer:
»ABC-beredskab i skibe«.
- 15. januar 1957: 1. Meddelelse fra formanden.
2. Afstemning om forslag til prisspørgsmål for 1957.
3. Kaptajnløjtnant S. E. Thiede:
»Artilleritaktik«.
Søløjtnant J. Jensen:
»Torpedotaktik«.
- 22. januar 1957: Orlogskaptajn F. S. Thostrup:
»U-bådsoperationer«.
- 29. januar 1957: »Demonstration af en sømilitær operation i danske farvande«.
- 5. februar 1957: Kommandørkaptajn P. P. Holm:
»De nye flådebaser«.
- 12. februar 1957: Commander J. Nickolls, R. N. V. R.:
»Seaward Defence«.
- 19. februar 1957: Commander C. Fetherston-Dilke, R. N.:
»Erfaringer fra kystflådens øvelsesdelinger 1956«.
- 5. marts 1957: Forsvarsminister Poul Hansen:
»Hovedlinien i forsvarrets fremtid«.

12. marts: 1957: Kaptajnløjtnant H. E. Lensbøl:
»Et studieophold ved 6. amerikanske flåde«.
19. marts 1957: Viceadmiral A. H. Vedel:
»Søværnets aktuelle problemer«.
26. marts 1957: 1. Valg af bestyrelse m. v.
2. Behandling af en besvarelse af Selskabets prisspørgsmål nr. 10/1956 med titlen: »En studie over rationalisering af ordreudgivelsen i søværnet«.

*

Til forsamlingsårets 3., 11., 14. og 17. møde var indbudt gæster.

*

På forsamlingsårets første møde valgtes til:

Redaktør af »Tidsskrift for Søværnen«:
Kommandørkaptajn S. S. Thstrup.

Redaktørsuppleant:
Orlogskaptajn H. M. Petersen.

Retdaktionsudvalg:

Orlogskaptajn O. Felding.
Kaptajnløjtnant P. Wessel-Tolvig.
Kaptajnløjtnant E. Rabjerg.
Kaptajnløjtnant P. Mosbech.
Søløjtnant I. P. Broberg.

Voldgiftsråd for »Tidsskrift for Søværnen«:

Kommandør P. Ipsen.
Kommandør F. Kjølsen.

Det stående udvalg:

Kontreadmiral S. Pontoppidan.
Orlogskaptajn F. Heisterberg-Andersen.
Orlogskaptajn A. Struckmann.

Revisorer:

Kommandørkaptajn F. Hempel-Jørgensen.
Kommandørkaptajn P. Holm.

Revisorsuppleant:

Orlogskaptajn H. J. Jørgensen.

Følgende udvalg er nedsat i forsamlingsåret:

Udvalg til affattelse samt bedømmelse af prisspørgsmål 1958:
Kommandør A. Schmidt, formand.
Orlogskaptajn J. Nielsen.
Kaptajnløjtnant J. P. Rasmussen.

Suppleanter:

Kommandørkaptajn A. O. Schultze.
Orlogskaptajn N. F. Lange.
Kaptajnløjtnant Aa. A. Jans.

Udvalg til behandling af prisspørgsmål 1957:

Kommandørkaptajn F. Haugsted, formand.
Orlogskaptajn H. E. Hansen.
Kaptajnløjtnant K. J. Rodholm.

Suppleanter:

Orlogskaptajn H. Nørgaard.
Orlogskaptajn A. U. Villesen.
Kaptajnløjtnant A. Holm.

Til bestyrelse for det 173' forsamlingsår er valgt:

Kaptajnløjtnant A. Møllgaard, formand.
Kaptajnløjtnant H. F. Jensen, næstformand.
Kaptajnløjtnant P. Broberg, regnskabsfører.

Suppleant:

Søløjtnant I G. Mathiesen.

S. Laub,
formand.

Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet.

Søe-Lieutenant-Selskabets medalje i guld.

Tildelt post mortem, kontreadmiral E. M. Dahl.

Ved skrivelse af 15. marts 1957 indstillede Selskabets bestyrelse til medlemmerne at tildele Søe-Lieutenant-Selskabets medalje i guld post mortem til kontreadmiral E. M. Dahl.

Medaljen ville i givet fald blive forfærdiget for midlerne af søløjnant Gregers Bojesens mindelegat i henhold til den af legatbestyrelsen vedtagne tilføjelse til legatets fundats, som blev meddelt ved Selskabets møde den 15. januar 1957.

Ved den i henhold til Selskabets loves § 37 påfølgende urafstemning blandt Selskabets 369 stemmeberettigede medlemmer, fordelte de *indsendte stemmesedler* sig som følger:

213	medlemmer	stemte	ja,
8	»	»	nej,
20	»	ønskede ikke at stemme.	

Bestyrelsens forslag blev således vedtaget.

Tirsdag den 2. juli 1957 overrakte Selskabets formand medaljen til admiralinde R. Dahl ved en kort højtidelighed i admiralindens hjem.

Efter overrækkelsen nedlagde formanden på Selskabets vegne en krans på kontreadmiral Dahls grav.

S. Laub,
formand.

Glimt fra Søværnet.

Orientering for civile embedsmænd.

En række civile embedsmænd fra udenrigsministeriet, økonomi- og arbejdsministeriet, ministeriet for handel og søfart, ministeriet for offentlige arbejder og forsvarsministeriet samt fra civilforsvaret har i dagene 31/5—5/6 aflagt besøg på en del af forswarets tjenestesteder.

For søværnets vedkommende fordelte orienteringen sig på besøg og sejlads som følger:

31/5: Artilleriskydeskolen SJÆLLANDS ODDE, torpedostation Kongsøre og Storebælts marinedistrikt.

1/6: FM: Holmen med besøg på forskellige skibe, værksteder og skoler.

EM: Sejlads med motortorpedobåd til Rødvig, hvorefter besøg på Stevnfort.

NATO defence college.

Deltagerne på NATO defence college's 11. kursus aflagde i dagene 28.—30. juni besøg i Danmark.

Under besøget orienteredes deltagerne om danske forhold af bl. a. forsvarschefen, fhv. minister, professor Thorkild Kristensen og ambassadør N. Svenningsen.

Endvidere aflagdes besøg på Stevnfort med transport København—Rødvig og tilbage pr. motortorpedobåd.

Viceadmiral G. V. Gladstone's afskedssignal til chefen for søværnet.

Ved viceadmiral G. V. Gladstone's tilbagetræden fra stillingen som COMNAVNORTH sendte admiralen nedenanførte signal (citeret i uddrag) til chefen for søværnet:

»Please convey to the officers and men of the Royal Danish

Navy my warm appreciation of their support in our great task of insuring world peace.

On leaving NAVNORTH may I wish you and the Royal Danish Navy all continued success and fresh strength.

Good-bye.«

»Forsvarets Dag« i Aarhus den 15. og 16. juni 1957.

Dette arrangement blev det største, som forsvaret endnu har deltaget i, og da vejret var det bedst tænkelige, blev det en stor succes.

Ved udstillinger og arrangementer på Vester Allé's kaserne, Langelandsgades kaserne og Vester Enggård præsenterede hænen, flyvevåbnet, civilforsvaret, hjemmeværnet m. fl. sig for den jydsk befolkning, og det må siges, at værnenes repræsentanter blev godt modtaget.

Søværnet viste sit ansigt ved byens fineste kaj, der helt var reserveret søværnets udstilling. De flagsmykkede skibe indrammede udstillingsterrænet på den festligste måde, og gav netop det friske pust, der er søværnets eget. Ved udendørsarrangementer og ved indendørsudstillinger havde søartilleriet, søminevæsenet, kystbefæstningen, flådemagasinet, fjernkendingsskolen, navigationsvæsenet, beklædningsmagasinet, søofficersskolen i samarbejde med personelkontoret, dykkerskolen, det maritime hjemmeværn, marineforeningen og de kvindelige marinere skabt et arrangement af virkelig format. De forskellige stande var fikst opbyggede, og gennem et omfangsrigt billedmateriale, plancher og plakater fik de besøgende de supplerende oplysninger, der var nødvendige for at få udbytte af besøget. Asfaltballet var selvsagt en kæmpesucces, og skibenes festfyrværkeri ved ballets slutning blev af den stedlige presse betegnet som »alle tiders fyrværkeri«. Søndag eftermiddag fik 500 heldige jyder en sejltur med skibene og fik her et fuldgyldigt indtryk af søværnet og dets arbejde, og i tilgift fik man også et lille glimt af 2 flyverangreb på de sejlene enheder.

I det store fællesarrangement på stadion lørdag og søndag aften havde forsvaret lavet et dansk TATTOO af fin karat. Her deltog et hold fra Marinestation Aarhus med stor hæder i konkurrencen i samling af jeeps. Holdet blev nr. 2 lørdag aften, og søndag aften — da fjernsynet udsendte TATTOO'et — blev holdet en fin nr. 1.

Søværnets indsats i disse 2 forsvars dage var absolut af en sådan karakter, at den var søværnet værdigt, og den stedlige presse var da også enige om, at udstillingens tyngdepunkter var søværnet ved Honnørkajen og så opvisningen ved Vester Enggård. Man har ingen tal på de besøgende, men tilstrømningen var overvældende, og der er ingen tvivl om, at Forsvarets Dag i Århus opfyldte sin mission nemlig, at skabe kontakt og forståelse folket og forsvaret imellem.

Udenlandske flådebesøg i sommeren 1957.

Nedennævnte udenlandske flådebesøg forventes aflagt i danske havne i tiden 1. jul. til 1. nov. 1957:

København:

Ank. 18/7 - afg. 22/7: Britisk fiskeriinspektionsskib WAVE.
Operativt.

Ank. 11/10 - afg. 14/10: Fransk fiskeriinspektionsskib ALLIETTE. Uofficielt.

Ank. 21/10 - afg. 28/10: Canadiske destroyere:
ST. LAURENT, ASSINIBOINE,
OTTAWA, SAGUENAY,
NOOTKA, HAIDA og MICMAC.
Uofficielt.

Helsingør:

Ank. 26/8 - afg. 30/8: Britiske RNVR-øvelsesfartøjer HUMBER
og KILLIECRANKIE.
Operativt.

Rønne:

Ank. 23/7 - afg. 27/7: Svenske motortorpedobåde
T 43, T 44, T 53, T 54, motorbåden
TORPEDBÄRGAREN, minestrygerne
M 10, M 13, M 14 og M 16.
Uofficielt.

Aabenraa:

Ank. 26/7 - afg. 28/7: Svenske øvelsesfartøjer
GLADAN og FALKEN.
Uofficielt.

Ank. 30/7 - afg. 2/8: Britiske RNVR-øvelsesfartøjer
NORTHUMBRIA og HUMBER.
Operativt.

Aarhus:

Ank. 25/7 - afg. 29/7: Svenske minestrygere
VEN, TJURKÖ, STURKÖ, ORNÖ, UTÖ,
TARNÖ, M 7, M 8, M 9, M 15, M 17, M 18,
ORUST og TJÖRN, og 4 hjælpeminestry-
gere.
Uofficielt.

Kalundborg:

Ank. 1/7 - afg. 6/7: Britisk destroyer VIGO.
Uofficielt.

Korsør:

Ank. 30/7 - afg. 2/8: Britiske RNVR-øvelsesfartøjer.
Operativt.
CURZON, THAMES, VENTURER og
WARSASH.

Middelfart:

Ank. 30/7 - afg. 2/8: Britiske RNVR-øvelsesfartøjer
MONTROSE og KILLIECRANKIE.
Operativt.

Vejle:

Ank. 2/8 - afg. 8/8: Britisk fregat TEAZER.
Uofficielt.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajnerne H. M. Petersen og W. W. Christensen
samt kaptajnløjtnant H. F. Jensen.

Belgien.

Ministrygere fra Amerika.

Yderligere 2 ministrygere er blevet leveret fra Amerika nemlig GEORGES TRUFFAUT og FRANCOIS BOVESSE.

(La Revue Maritime, Marts 1957). H. J.

Canada.

Overtagelse af hangarskib.

Hangarskibet POWERFUL er under navnet BONAVENTURE overtaget af den canadiske flåde i Belfast. Flyvemaskinemateriellet vil komme til at bestå af F2H3 *Banshee* og CS2F1 *Tracker*.

(La Revue Maritime, Marts 1957) H. J.

England.

Personelomsiftninger.

Viceadmiral G. V. Gladstone skal til oktober afløse admiral Sir Alan Scott-Moncrieff, *Commander in Chief, Far east station*.

Kontreadmiral Sir John Tyrwhitt, *Flag Officer Flotillas, Indian Navy* afløser i april måned kontreadmiral W. G. Brittain som *Flag Officer, Malta*.

Posten som *Deputy Chief of Naval Personnel (training and manning)* og *Director of Naval Training* er i februar måned overtaget af kontreadmiral R. T. Sanders efter kontreadmiral B. Bryant.

Admiral Sir Guy Grantham, tidligere *Commander in Chief Mediterranean station*, afløser i maj måned admiral Sir John Creasy på posten som *Commander in Chief Portsmouth* og *Commander in Chief Channel* (NATO).

(La Revue Maritime, Marts 1957.) H. J.

Fregatter.

Fregatten GRAFTON (BLACKWOOD-klassen) er den 9. januar afleveret til den engelske flåde.

(The Admiralty News summary, 1. februar 1957). H. J.

Aktionen mod Suez.

I aktionen mod Suez deltog følgende skibe fra *Royal Navy*:

Hangarskibene EAGLE (Captain H. C. D. Maclean), THESEUS (Captain E. F. Pizey), BULWARK (Captain J. M. Villiers), ALBION (Captain R. M. Smeeton) og OCEAN (Captain I. W. T. Beloe).

Krydserne JAMAICA (Captain A. D. Lennox-Conyngham), CEYLON (Captain M. E. Butler-Bowdon) og NEWFOUNDLAND (Captain J. G. Hamilton).

Minelæggeren MANXMAN (Captain D. S. Tibbits).

Jagerne DUCHESS (Captain N. H. G. Austen), DEFENDER (Captain M. L. Hardie), DIAMOND (Captain M. G. Haworth), DECOY (Captain P. J. Hill-Norton), DIANA (Captain J. R. Gower), DARING (Captain D. H. R. Bromley), ARMADA (Captain A. A. F. Talbot), CHIEFTAIN (Captain A. E. T. Christie), BARFLEUR, CHEVRON, CHAPLET, ST. KITTS og ALAMEIN.

Fregatterne UNDINE (Captain J. F. D. Bush), CRANE (Captain B. S. Pemberton), URANIA, MODESTE, ULYSSES og URSA.

Depot- og værkstedsskibene MEON (Commodore R. de L. Brooke), FORTH (Captain V. J. H. van der Byl), WOODBRIDGE HAVEN (Captain J. H. Walwyn), TYNE (Captain J. W. H. Bennet) og RANPURA (Captain N. H. Pond).

Undervandsbådene TOTEM, TUDOR, TRECHANT, SENTINEL og SEA DEVIL.

Landgangsskibene STRIKER, PUNCHER, SUVLA, REGGIO, RAVAGER, ANZIO, LOFOTEN, SALERNO, PARAPET, PORTCULLIS BASTION, RAMPART, CITADEL, REDOUBT, COUNTERGUARD, BUTTRESS, og SALLYPORT.

Desuden opmålingsfartøjet DALRYMPLE, 15 kystminestrygere, 2 søgående bjærgningsfartøjer, 1 kystbjærgningsfartøj, 2 netlæggere, 2 slæbefartøjer og 10 bjærgningspontoner.

Forsyningsgruppen bestod af tank- og forsyningskibene TIDE-RACE, TIDERANGE, OLNÄ, RETAINER, FORT SADUSKY, WAVE MASTER, WAVE LAIRD, WAVE CONQUEROR, WAVE SOVEREIGN, EDDYBEACH, BROWN RANGER, BLUE RANGER, SURF PIONEER, SPABURN, SPAPOOL, FORT DUQUESNE, BACCHUS og AMHERST.

(Marineblad nr. 2 — 1957). H. J.

Marinens Bibliotek.

Erhvervelser i maj 1957.

- Petrov, V. & E.*: Empire of Fear. ill. index. 352 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Hughes, Robert*: Through the Waters. A Gunnery Officer in H.M.S. Scylla 1942—43. ill. kort. 202 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Wilson, Andrew*: Flame Thrower. ill. kort. 202 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Klindt-Jensen, J.*: Generalmarch. Parol: Christiansø. Feltråb: Danmark. Uddrag af *M. C. Bech's* erindringer fra 1808—10. ill. 70 s. Rønne u.å. (1957) 8°. H.
- Postan, M. M.*: British War Production. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. Introductory. app. index. 512 s. Lond. 1952. 8°. H.
- Titmuss, R. M.*: Problems of the Social Policy. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. Introductory. app. index. 596 s. Lond. 1950. 8°. H.
- Statistical Digest of the War. Prepared in the Central Statistical Office. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. Introductory. 248 s. Lond. 1951. 8°. H.
- Hammond, R. J.*: Food. Vol. I: The Growth of Policy. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. General Series. index 436 s. Lond. 1951. 8°. H.
- Medlicott, W. N.*: Economic Blocade. Vol. I. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. General Series. app. index. 732 s. Lond. 1952. 8°. H.
- Court, H. B.*: Cola. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. General Series. index. 422 s. Lond. 1951. 8°. H.
- Hargreaves, E. L. & M. M. Gowing*: Civil Industry and Trade. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. General Series. index. 678 s. Lond. 1952. 8°. H.
- O'Brien, T. H.*: Civil Defence. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. General Series. index. 368 s. Lond. 1954. 8°. H.
- Hurstfield, J.*: The Control of Raw Materials. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. War Production Series. app. index. 530 s. Lond. 1953. 8°. H.
- Hall, H. Duncan*: North American Supply. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. War Production Series. index. 558 s. Lond. 1955. 8°. H.

- Ashworth, W.*: Contracts and Finance. HISTORY OF THE SECOND WORLD WAR. *Civil Series*. War Production Series. app. index. 310 s. Lond. 1953. 8°. H.
- Blond, Georges*: Ordeal Below Zero. The Heroic Story of the Arctic Convoys in World War II. ill. 200 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Navy List 1956. Lond. 1956. 8°. H.
- Fahrmbacher, Wilhelm & W. Matthiae*: Lorient. Entstehung und Verteidigung des Marine-Stützpunktes 1940/45. ill. planer. navnefortegnelse. 136 s. Weissenburg 1956. 8°. H.
- Turner, John Frayn*: Periscope Patrol. The Saga of Malta Submarines. ill. app. 218 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Monks, Noel*: That Day at Gibraltar. (Adm. Sir Dudley North) ill. 192 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Documents of British Foreign Policy, 1919—1939. Second Series. Vol. VI: 1933—34. 996 s. Lond. 1957. 8°. H.

Meddelelse.

»Den 4. juli, på de hempelske firmaers stiftelsesdag, er den årlige legatydelse fra J. C. Hempel's Legatfond uddelt til følgende:

Georg Stages Minde (til beklædning),
 Søfartens Bibliotek,
 Søfartsklubben,
 Bombebøssen,
 Sømandsforeningen af 1856,
 Indenlandsk Sømandsmission,
 Danmarks Fiskerhøjskole, Middelfart, (fripladser),
 Navigationsskolerne (til uddeling af flidspræmier),
 Søfartens Hygiejnekomite,
 Sømandshjemmet Bethel,
 Københavns Maskinskole,
 Aage Falk Hansen (til arbejde indenfor arbejdsledige søfolk),
 Dansk Styrmandsforening,
 Søfolkenes Mindehotel,
 Dansk Sømandskirke i fremmede havne,
 Danmark-Amerika Fondet,
 Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe,
 Skoleskibet Danmark,
 Danmarks Skibsfører Forening,
 Foreningen for skandinaviske sømandshjem i fremmede havne.»

Sovjetrussiske Transportforhold.

Af Per Kongstad.

I. Introduktion.

Det sovjetrussiske samfunds geografiske, økonomiske og politiske struktur afviger i mange henseender saa stærkt fra vort samfunds, at det er vanskeligt for os at forstaa og vurdere de enkelte mekanismer i den russiske samfundsmaskine. Vi savner et relevant bedømmelsesgrundlag, og vurderinger af sovjetrussiske forhold fører derfor ikke sjældent til fejlagtige konklusioner.

Det er således en ikke ualmindelig antagelse blandt vesterlændinge, at Sovjetunionen er en »kolos paa lerbødder« alene paa grund af et iøjnefaldende primitivt transportnet. Maalt med en vesteuropæisk alen er primitivitet og mangelfuldhed unægtelig et bemærkelsesværdigt træk i sovjetrussisk transport; men spørgsmaalet er saa bare, om den alen, hvormed dommen udmaales, er et relevant bedømmelsesgrundlag? I dette tilfælde er den det ikke; for om U.S.S.R. transportmæssigt staar paa lerbødder afhænger udelukkende af, om transportbehov og transportmuligheder svarer til hinanden — set med russiske øjne, ikke med vesteuropæiske.

Dette synspunkt betyder ikke, at vestlige vurderinger af sovjetrussiske forhold er umulige — men blot at disse vurderinger denne incl. bør behandles med megen sund skepsis.

I denne og følgende artikler vil jeg forsøge at beskrive nogle af de forhold, der bestemmer transportvilkårene i Sovjet, endvidere at give eksempler paa vigtige godstransporter, og sidst at gennemgaa de vigtigste transportnet.

Emnet er afgrænset saaledes, at alene den interne samfærdsel behandles og kun godstrafikken, derfor er til eks. luftfart ladet ude af betragtning; det betyder ingenlunde, at U.S.S.R. ikke har lufttrafik, den spiller blot ingen større rolle for afviklingen af godstrafikkens hovedmasse.

Til artiklerne er knyttet tre skitser; 1) Industri, landbrug og transportveje i U.S.S.R., 2) Sovjetunionens jernbaner, 3) Floder og kanaler, rørledninger m.v. i U.S.S.R.

Efter den afsluttende artikel følger litteraturhenvisninger.

II. Nogle faktorer,

der paavirker samfærdselsvilkårene i U.S.S.R.

Samfærdselens omfang, retning og art er bestemt ved samspillet mellem en række faktorer, naturgivne som økonomisk-politiske.

Nært knyttet til havet, rent geografisk, udviklede først Middelhavslandenenes, senere Vesteuropas folkeslag en søfartsteknik, der gjorde det muligt at udstrække riger og imperier tværs over havene, og billig søtransport er fremdeles et af de fundamenter, hvorpå Vestens økonomiske og politiske tilværelse hviler.

Senere, da den industrielle revolution var indledt i Vesteuropa og U.S.A., kom jernbanerne til, og dermed var hurtig og billig massetransport mulig over land. Flod- og kanalfart mistede mange steder sin betydning i takt med jernbanernes fremtrængen. Sidst,

i dette århundredes første halvdel, udvikledes samfærdselsmønstret yderligere ved automobilets og flyvemaskinens tilsynekomst.

Det er karakteristisk for U.S.A.s og Vesteuropas samfærdsel nu om dage, at den er yderst sammensat; intet enkelt transportmiddel har trafikmonopol, alternative transportmuligheder findes næsten overalt.

Stærkest staar søtransporten, fordi den varetager samkvemmet *mellem* den gamle og den nye verden og desuden har sin væsentlige andel i den interne trafik. Derimod maa det vist siges, at »jernbanealderen« gaar paa hæld i U.S.A. og Vesteuropa, mens biler, fly og rørledninger har voksende betydning. Endelig har flod- og kanalfart undergaaet en renæssance, tilpasset til de nye forhold. Saaledes er samfærdselsmønstret gjort rummeligt og bekvemt for den, der har et transportbehov.

I Sovjetunionen er transportforholdene anderledes. Landets udprægede kontinentale struktur og de extreme klimatiske vilkaar i dets nordlige del reducerer mulighederne for billig og effektiv søtransport. Det maa dog erkendes, at russerne snart længe har gjort sig store anstrengelser for at udnytte til eks. den Nordlige Søvejs muligheder. Kommandørkaptajn R. Steen Steensens udmærkede artikler herom er jo velkendte for Tidsskriftets læsere.

Endvidere har den økonomisk-politiske udvikling fulgt andre baner i Sovjetunionen end her. Alene det forhold, at den enkelte borgers »transportønsker« og dertil konkurrencemomentet ingen videre rolle spiller i sovjetrussisk trafik, gør hele trafikbilledet en smule fremmedartet for en vestlig iagttager. Det efterlader maaske hos ham et indtryk af utilstrækkelighed og udløser dommen: »Kolos paa lurfødder«.

I det følgende vil jeg forsøge at beskrive nogle af de vilkaar, naturgivne som menneske-skabte, der præger sovjetrussisk transportvæsen.

A. Naturgivne faktorerers indflydelse paa samfærdselen.

1) Sovjetunionen er i realiteten en verdensdel og dækker en landmasse 22 mill. km² stor. (U.S.A. er ca. 9 mill. km²).

Fra vestgrænsen ved Østersøen til østgrænsen ved Stillehavet er der over 8000 km, og afstanden fra nordgrænsen ved Polarhavet til sydgrænsen er flere steder over 3000 km. Transport over meget lange afstande er med andre ord en forudsætning for inter-regionalt samarbejde i dette store land. Som et eksempel herpaa kan det anføres, at ikke mindre end 40 % af de russiske jernbaners godsmængde fragtes over afstande større end 1500 km.

2) En væsentlig del af samfærdselen i en industri-stat hidrører fra transport af raastoffer. Disses indbyrdes beliggenhed faar da afgørende indflydelse paa transportmønstrrets udformning. Det er almindelig kendt, at U.S.S.R. har store mineral-ressourcer, ingen ved vel hvor store, men ialt fald findes de spredte over det meste af landomraadet; vigtigst eller mest udnyttede er imidlertid mineralforekomster i det indre af landet .

Kul og olje forekommer saaledes rigeligst i et bælte, der strækker sig fra Ukraine over Volga og Ural til Baikal søen i Midtsibiren. *Jernholdige malme* forekommer i det samme bælte, men findes endvidere mod nord paa Kolahalvøen. Transport af energiraastoffer

og af jernmalm og jern udgør ca. 45 % af de russiske jernbaners transportmasse maalt i ton-kilometre og foregaar mellem industriomraaderne i vest (Moskva—Leningrad, Donets) og de nye industrier i Uralbjergene og Vestsibirien (se kort 1). *Andre mineraler*, saasom nikkel og kobber forekommer kun enkelte steder og maa derfor transporteres over længere afstande.

3) Landbrugets geografiske udstrækning og befolkningsfordelingen er faktorer, der har indflydelse paa behovet for transport af korn og andre levnedsmidler.

Landbrugsmulighederne er bedst i en zone, der omtrent falder sammen med »sortjordsbæltet«; det strækker sig som et lavland fra Vestukraine syd om Moskva og ind i Vestsibirien.

Norden for denne zone bliver vækstsæsonen relativt hurtig for kort og vinteren for streng til, at agerbrug lønner sig. Sønden for zonen er agerbrug en umulighed uden kunstvanding paa grund af det tørre klima. Øst og sydøst for denne zone er det østsibiriske og Centralasiatiske højland; dets agerbrugsmæssige værdi er begrænset, men til gengæld har det sidstnævnte bjergomraade gode græsgange til kvæg.

Befolkningsmajoriteten er naturligt nok der, hvor ernæringsbetingelserne er bedst, og i ældre tid var agerbrugsmulighederne aldeles afgørende i saa henseende. Fra gammel tid har sortjordsbæltet derfor en tætboende agerbrugsbefolkning, det gælder specielt dets vestlige del — Ukraine.

I nyere tid har andre erhvervsmuligheder været befolkningslokaliserende i udpræget grad, det gælder

saaledes industrien som mere eller mindre knyttet til raastofforekomsterne ofte findes udenfor agerbrugszonen eller i dens grænseomraade. Interregional transport af levnedsmidler er saaledes nødvendig. Fra Ukraine føres korn og rodfrugter til Moskvaregionen; men ogsaa fra Vestsibirien forsynes dette »centrale industriomraades« millionbefolkning med fødemidler. Udnyttelsen af Nord- og Østsibliens mineralressourcer vil utvivlsomt medføre en forøgelse af de interregionale levnedsmiddeltransporter, men det forhold at bybefolkningen vokser, er i sig selv medvirkende hertil; i 1926 udgjorde bybefolkningen ca. 20 % af den samlede befolkning, i 1956 var tallet 43 %.

4) Samfærdselsmulighederne afhænger bl. a. af klima og terræn, og disse faktorer har haft afgørende indflydelse paa samfærdselsmidlernes udvikling i Sovjetunionen. Store omraader i U.S.S.R. er lavland; højsletter og bjergland findes mestendels i grænseomraaderne samt i Østsibirien. Rent topografisk er lavlandsbæltet særdeles velegnet til *jernbane og vej-anlæg*. Mellem Østersøen og Midsibirien er Uralbjergene den eneste større terrænmæssige trafikbarriere, men flade skraaninger og lave pas gør det let at overskride dem. Set fra et jernbane og vejteknisk synspunkt har dette lavlandsomraade kun to væsentlige ulemper.

Mod nord i den øde del af Rusland og Vestsibirien er der vidtstrakte og delvist sumpede skove; og om sommeren, naar de øverste jordlag tøer op, har jernbaner og veje en vis tilbøjelighed til at »flyde væk«, fordi de øverste jordlag bliver vanddrukne; de dybere liggende jordlag er permanent frosne og overfladevandet kan derfor daarligt synke ned.

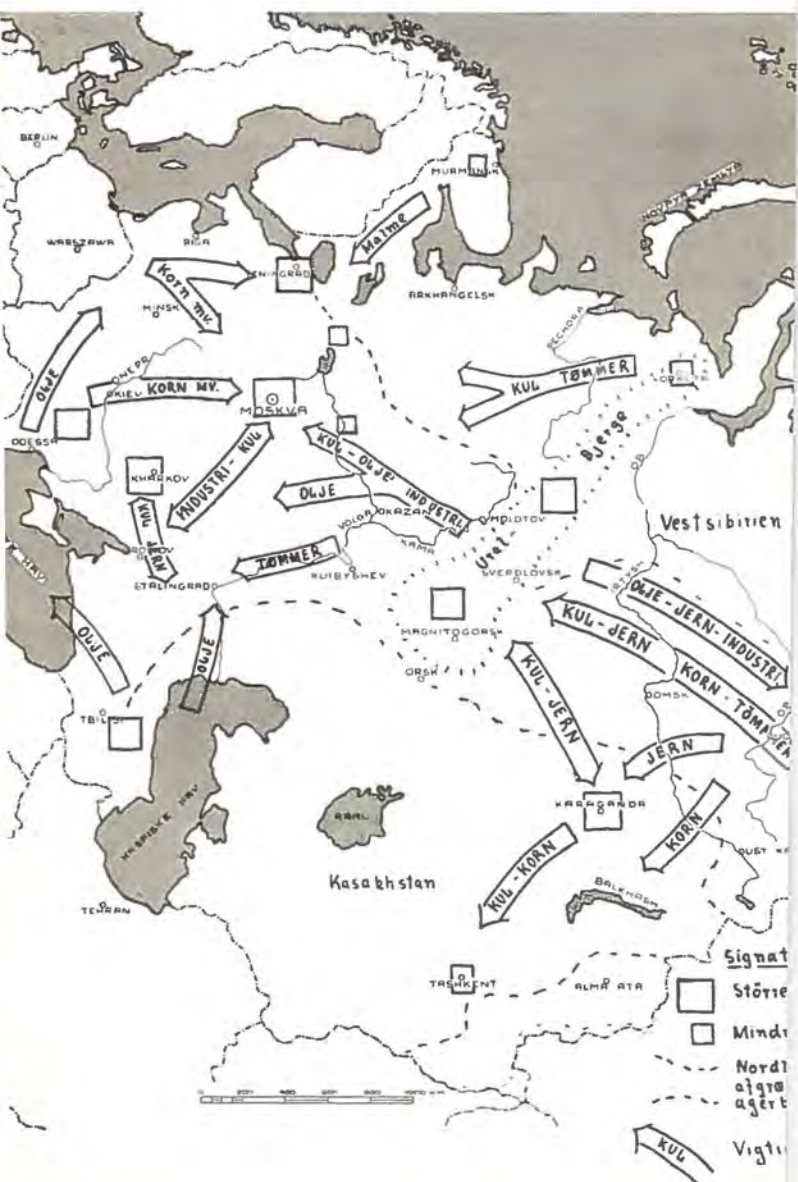
Mod syd i det tæt befolkede sortjordsbælte er jorden stenfattig, jernbane og vejbygningsmaterialer maa derfor hentes langvejsfra, vejene især er prægede af denne stenfattighed, det er jordveje, støvede om sommeren, mudrede i tøbrudstiden.

I højlandet er trafik over land naturligvis vanskeligere, men talrige sænkninger og floddale gennemskærer de fleste bjergmassiver og giver relativt gode forbindelsesmuligheder; saaledes følger den transsibiriske jernbane Amurflodens dal paa sin vej igennem de Østsibiriske bjerge.

Flod og kanaltrafik turde være begunstiget af det ringe fald og rolige løb, der karakteriserer de fleste sovjetrussiske floder. Volga til eksempel falder blot 300 meter under sit 3700 km lange løb. Til gengæld generes flodskibsfarten af talrige bankedannelser, som specielt i de mellemste løb, hvor strømhastigheden er lille, begrænser skibenes dybgang.

Klimaets vexlen begrænser sejlsæsonen. I vinterhalvaaret er baade floder og *kyster* lukkede af is. Kun faa havne og ingen større flodløb er isfrie. Islukningen varierer stærkt, ved Arkhangelsk i N.Dvinas munding varer den ca. et halv aar, ved Rostov i Dons munding ca. tre maaneder. De store sibiriske floder er lukkede i indtil otte maaneder i de nedre løb nær Polarhavet, men væsentligt kortere tid i de øvre løb, et forhold der som oftest giver anledning til voldsomme isskruninger og oversvømmelser, naar foraarflommen naar frem til de endnu islagte munding.

Uensartet vandføring er endvidere medvirkende til at begrænse de sovjetrussiske floders sejlbarhed. Hen paa sommeren er mange flodsystemer til eksempel ufarbare for større fartøjer paa grund af lav vand-



stveje i U.S.S.R.



(INDUSTRI. = _INDUSTRIVARER)

PK.

stand; dette kommer stærkest til udtryk i de indre dele af landet, hvor nedbøren er ringe, mens fordampningen er stor i sommermaanederne.

Ret beset ligger den største hindring for trafikal udnyttelse af floder og kyster i disses retning og beliggenhed i forhold til transportbehovets orientering. De store sibiriske floder løber gennemgaaende mod nord igennem mennesketomme omraader og udmunder i Polarhavet; de nordrussiske floder lider af samme skavank. Volga løber igennem tættere befolkede omraader og havde specielt i ældre tid en afgørende betydning som samfærdselsvej.

Nogle kystregioner ved Sortehavet og Østersøen er tætbefolkede og har derfor ogsaa en relativt livlig kysttrafik. Men med risiko for at generalisere for groft kan man sige, at floders og kyster trafikale værdi er mindsket betydeligt i nyere tid, fordi transportbehovet nu opstaar inde i landet og er øst-vest vendt, det er forbindelsen mellem Donetsbækkenet, Moskvaregionen, Uralbjergene og Vestsibirien, der bestemmer transportmønstret.

5) Det foranstaaende taget i betragtning: Ressourcernes beliggenhed, befolkningens fordeling, afstandene og trafikmulighederne virker det ikke unaturligt, at jernbanerne, ogsaa i nutiden, maa have et delvist trafikmonopol i Sovjetunionen; det er ligeledes naturligt, at transportafstandene i gennemsnit er meget store, og at hovedtrafikretningen er øst-vestvendt, og en god del af Sovjetunionens transportproblemer ligger i disse tre faktoreres konstante tilstedeværelse. Den politiske og økonomiske udvikling i landet har imidlertid forstærket deres indflydelse; det følgende afsnit giver eksempler herpaa.

B. Politiske og økonomiske faktorerers indflydelse paa samfærdselen i U.S.S.R.

Tsar-tidens Rusland var et agerbrugssamfund, Sovjetunionen er i vore dage et industrisamfund. Mellem disse to stadier er der sket overordentligt meget — ogsaa transportmæssigt. Nedenstaaende tabel viser, hvorledes jernbanernes godsbefordring (maalt i ton-kilometre), transportafstanden, og linjenettet har udviklet sig i aarene 1913 til 1955. Endvidere anføres jernbanernes andel af den totale godsbefordring i henholdsvis 1913 og 1955.

Tabel I.

	1913	1955
1. Godsbefordring, mrd. t/km*) ...	80	970
2. Transportafstand i km (gnmsn.)	500	770
3. Linjenettets længde i km ... ca.	70000	120000
4. Jernbanernes andel i den samlede godsbefordring	57 %	84 %

*) befordrede tons $\times$ afstanden i gennemsnit.

Ad 1. Der er sket en ganske kolossal forøgelse af godstrafikken og de sovjetrussiske jernbaners transportydelser er idag paa størrelse med de amerikanske jernbaners. Industrialiseringen, og først og fremmest det tempo, hvori svær-industriens udvikling er foregaaet, er aarsagen til denne udvikling. De industrielle raavaretransporter præger godstrafikken, saaledes at ca. 75 % heraf stammer fra transport af: Kul, olje, malm, metaller og mineralske bygningsmaterialer.

Ad 2. Naar godsbefordringen maalt i ton-kilometre er vokset saa stærkt, skyldes det ikke blot, at gods-

mængden er meget større idag end for fyrre aar siden, den voksende transportafstand bærer ogsaa et ansvar herfor. Betydelige transportafstande er som nævnt et delvist naturligt fænomen i et land paa 22 mill. km². Naar transportafstanden er *vokset* skyldes det bl. a.:

a) at ressourcer stadig længre væk fra de traditionelle befolknings- og industricentre har maatte tages i brug. Mens hovedparten af kulbrydningen førhen foregik i Donetsbækkenet maa betydelige mængder nu ogsaa brydes i Vestsibirien, ikke blot for at kunne forsyne de nye industrier der, men ogsaa for at kunne dække behovet for kul i Europæisk Rusland. Da en meget betydelig del af Sovjetunionens energi og jernmalmsressourcer findes øst for Uralbjergene, mens over 60 % af befolkningen findes vest for disse, maa man forvente, at de meget lange raastoftransporter er et permanent træk i samfærdselsbilledet.

b) Tredivernes Kombinatspolitik. En meget vidtgaaende produktionsspecialisering førte i tyverne og trediverne til dannelse af kæmpekombinater. Ural-Kuznets kombinatet fremstillede staal og staalprodukter, og det spændte over virksomheder fra Ural til Stalinsk. Denne industripolitik førte til de meget lange pendultransporter mellem kombinaternes enkelte virksomheder.

Nu er kombinatstanken forlængst begravet, og i stedet forsøger man at udbygge raastof og industriproduktionen i hver enkelt region mest muligt. Alligevel transporteres der hvert aar ca. 10 mill. tons kul fra Vestsibirien til Moskva, vel at mærke overflødige kul, thi ifølge russiske aviser skulle Moskva kunne for-

synes med kul fra lejerne ved Tula syd for byen. Irrationelle transporter, som de ovenævnte kaldes i U.S.S.R., har paa mange maader bidraget til voksende transportafstande.

Ad 3 og 4. At jernbanerne har et vist trafikmonopol i U.S.S.R. er som nævnt naturligt; at jernbanerne nu varetager ca. 85 % af alle godstransporter er imidlertid resultatet sovjetrussisk transportpolitik i aarene indtil 1955.

Forholdet er det, at man under femaarsplanerne har foretrukket at koncentrere de flest mulige kræfter omkring opbygningen af en svær-industri og de midler, som derefter blev overladt transportvæsenet, anvendtes hovedsageligt til forbedring og udvidelse af jernbanerne. De øvrige trafikmidler forsømtes i større eller mindre grad, og specielt flod- og kanaltrafikken mistede hurtigt terræn. Tarifpolitikken begunstigede ligeledes jernbanerne, og varegrupper, der tidligere transporteredes ad flodvejen, til eks. tømmer, blev derfor i udstrakt grad befordret med jernbane.

I perioden 1913 til 1955 er jernbanenettet vokset fra ca. 70.000 km til 120.000 km eller med godt 50.000 km, et tal der ikke virker imponerende, naar det betænkes, at transporttydelserne er mere end ti-doblede i samme tidsrum. Som en art sammenligningsgrundlag kan det anføres, at U.S.A. har over 300.000 km jernbane, der iøvrigt ikke som i U.S.S.R. bærer 85 % af transporttydelserne, men kun ca. 40 %.

Den sparsomme og ensidige udbygning af transportnettet medførte en langvarig og alvorlig krise i trediverne. Flere millioner tons gods hobede sig op paa stationer og i fabrikker, og krisen truede med at bremse den industrialisering, paa hvilken der var lagt

saa stor vægt. En række foranstaltninger, kortsigtede saavel som langsigtede, blev truffet for at afhjælpe transportvanskelighederne. Til de kortsigtede hørte tekniske forbedringer af hovedjernbanerne, til de langsigtede den opdeling af landet i delvist selvforsynende regioner, der allerede er omtalt. Forsøget paa at etablere regioner, der mere eller mindre hviler i sig selv rent forsyningsmæssigt, er bl. a. gjort for at bremse de saakaldte irrationelle transporter i at vokse, og denne del af tredivernes transport-kampagne vedvarer fremdeles.

Siden tredivernes har Sovjetunionen ikke haft transportkriser; det lykkedes at skaffe transportmuligheder i takt med behovet derfor. Men det skete ikke uden besvær; og tænker man paa den industrielle og landbrugsmæssige udvikling, der nu foregaar i Sibirien og Kasakhstan, synes det sovjetrussiske transportnet heller ikke — dets beskedne udstrækning og ensidighed taget i betragtning — at rumme væsentlige kapacitetsreserver. Hvis Sovjetunionen har transportproblemer i øjeblikket, kan disse maaske bedst sammenfattes under begrebet: Manglende rummelighed i samfærdselsnettets struktur.

(fortsættes)

The Abridged Nautical Almanac 1958 (TANA 1958) i ny skikkelse.

(The Unified Nautical Almanac).

Af orlogskaptajn H. Johs. Jørgensen.

Lige siden året 1950, hvor man i de nautiske almanakker for første gang undlod at opgive den tidligere anvendte koordinat Rectascension som primær opgivelse, idet man i stedet for fixstjernernes vedkommente indførte koordinaten SHA (himmellegemets timevinkel W-over i forhold til meridianen gennem forårspunktet) samt forårspunktets timevinkel i Greenwich (Grw), medens man for sol, måne og navigationsplaneterne indførte disses timevinkel i Grw, er de forskellige nautiske almanakker hvert af de følgende år undergået visse redaktionelle ændringer, baseret på de indhøstede erfaringer — ændringer, som imidlertid ikke har været større, end at den bruger, der een gang havde sat sig ind i den pågældende almanaks forklaringer, med lethed kunne anvende denne.

Efter at de forskellige almanakker således hver især efterhånden havde nået et vist fast udseende, besluttedes det fra engelsk og amerikansk side at udarbejde en fælles nautisk almanak, der skulle indeholde det bedste og mest hensigtsmæssige fra de af henholdsvis Nautical Almanac Office, US Naval Observatory og HM. Nautical Almanac Office, Royal Greenwich Observatory sidst udgivne almanakker.

Det er denne fællesudgave, der nu foreligger for året 1958, og som fremstår som et konglomerat af The Ab-

ridged Nautical Almanac, England og The Nautical Almanac, US.

Et flygtigt blik i denne »fællesudgave« synes at indikere, at det er de amerikanske repræsentanter i fællesudvalget til udarbejdelsen af denne, der har haft størst indflydelse på redaktionen, ikke mindst hvad trykket angår, men ved et nærmere eftersyn viser det sig dog, at de fleste opgivelser alligevel ikke adskiller sig væsentligt fra de, man kender fra de sidste udgaver af den engelske nautiske almanak, og som i udstrakt grad har været anvendt i søværnet i de senere år, især ved sejlads udenfor danske farvande.

Man skal derfor i det følgende indskrænke sig til kort at anføre de forskelligheder, som denne nye udgave har fra »The Abridged Nautical Almanac 1957«. (TANA 1957).

Højderrettelser.

Under henvisning til ønsket om også at kunne anvende observerede astronomiske højder under 10 grader har man i de senere år underkastet højderrettelserne for sådanne små højder en indgående undersøgelse. Resultatet heraf foreligger i form af visse særlige højdekorrektionstabeller for små højder (højder mellem 0 og 10 grader), der tager særligt hensyn til tryk og temperatur. Disse højderrettelser er opgivet foran i almanakken umiddelbart efter de almindelige højderrettelser og er næsten identiske med de i den sidste udgave angivne rettelser for små højder.

Daglige opgivelser. (fig. 1 og 2).

De »daglige« sider i den nye udgave er de, der er undergået størst forandring, idet man herigennem har tilsigtet, at brugeren skal foretage færrest mulige op-

slag, hvorfor man har søgt at samle de fleste mulige oplysninger på disse »daglige« sider.

Hver dobbeltside i den nye udgave dækker opgivelser for tre på hinanden følgende dage, mod tidligere kun to.

a. På den venstre side (fig. 1)

af disse dobbeltsider er der, — for hver enkelt af epokens tre dage samt til hver hele time i GMT — opgivet ariespunktets (forårspunktets) GHA, samt de fire navigationsplaneters GHA og deklination med dertil hørende koordinatvariationer. Umiddelbart ved siden af navigationsplaneterne navne er deres størrelsesorden angivet; desuden er klokkeslet (LMT) for ariespunktets og de fire navigationsplaneters meridianpassage over observators meridian angivet forneden på denne side (henholdsvis i dennes venstre og højre hjørne); disse opgivelser er hver især middelværdier for epokens tre dage.

Endelig findes en alfabetisk opstillet fortegnelse over 57 udvalgte fixstjerner med disses SHA og deklination, som gælder for den pågældende tredages periode.

b. På den højre side (fig. 2)

af disse dobbeltsider, opgives for månen — for hver af periodens tre dage samt for hver time af GMT — efemeriderne GHA, deklination og horisontalparalakse med disses korrektioner, månens op- og nedgangsklokkeslet i Grw til visse standardbredder for en periode på fire dage i træk, for at man herved kan være i stand til at rette for længden, samt endelig for hver enkelt af epokens tre dage, klokkeslet for månens øvre og nedre meridianpassage i Grw, dens alder,

1958 JANUARY 1, 2, 3 (WED., THURS., FRI.)

G.M.T.		ARIES	VENUS -4-3	MARS +1-7	JUPITER -1-5	SATURN +0-7	STARS		
d. h.		G.H.A.	G.H.A. Dec.	G.H.A. Dec.	G.H.A. Dec.	G.H.A. Dec.	Name	S.H.A. C	
WEDNESDAY	00	100 08.4	142 37.7 515 27.3	215 48.3 521 16.0	253 07.8 S 9 48.9	201 30.7 521 41.5	Acamar	315 49.7 S 41	
	01	115 10.9	157 39.6 26.6	230 49.0 16.3	268 10.0 49.0	216 32.9 41.5	Achernar	335 57.6 S 41	
	02	130 13.3	172 41.6 25.9	245 49.6 16.6	283 12.1 49.1	231 35.0 41.5	Acruz	173 55.7 S 62	
	03	145 15.8	187 43.5 25.3	260 50.2 17.0	298 14.3 49.1	246 37.2 41.6	Adhara	255 44.9 S 61	
	04	160 18.3	202 45.5 24.6	275 50.9 17.3	313 16.5 49.4	261 39.4 41.6	Aldebaran	291 36.9 N 11	
	05	175 20.7	217 47.4 23.9	290 51.5 17.6	328 18.6 49.5	276 41.5 41.6			
	06	190 23.2	232 49.4 515 23.2	305 52.1 521 17.9	343 20.8 S 9 49.6	291 43.7 521 41.6	Alioth	166 57.3 N 5	
	07	205 25.6	247 51.4 22.5	320 52.8 18.3	358 22.9 49.7	306 45.8 41.6	Alkaid	153 31.8 N 4	
	08	220 28.1	262 53.3 21.8	335 54.4 18.6	373 25.1 49.8	321 48.0 41.7	Al Nair	28 36.3 S 5	
	09	235 30.6	277 55.3 21.2	350 54.0 18.9	388 27.3 49.9	336 50.2 41.7	Alnilam	276 28.3 S 5	
	10	250 33.0	292 57.3 20.5	5 54.6 19.2	43 29.4 50.0	351 52.3 41.7	Alphard	218 36.7 S 5	
	11	265 35.5	307 59.3 19.8	20 55.3 19.6	58 31.6 50.1	6 54.5 41.7			
THURSDAY	12	280 38.0	323 01.3 515 19.1	35 55.9 521 19.9	73 33.8 S 9 50.2	21 56.6 521 41.8	Alphecca	126 46.5 N 2	
	13	295 40.4	338 03.3 18.4	50 56.5 20.2	88 35.9 50.3	36 58.8 41.8	Alpheratz	358 26.7 N 2	
	14	310 42.9	353 05.3 17.7	65 57.2 20.5	103 38.1 50.4	52 01.0 41.8	Altair	62 49.2 N 4	
	15	325 45.4	8 07.2 17.1	80 57.8 20.9	118 40.2 50.5	67 03.1 41.8	Ankaa	353 56.8 S 4	
	16	340 47.8	23 09.3 16.4	95 58.4 21.2	133 42.4 50.6	82 05.3 41.9	Antares	113 17.7 S 2	
	17	355 50.3	38 11.3 15.7	110 59.0 21.5	148 44.6 50.7	97 07.4 41.9			
	18	10 52.8	53 13.3 515 15.0	125 59.7 521 21.8	163 46.7 S 9 50.8	112 09.6 521 41.9	Arcus	146 33.9 N 1	
	19	25 55.2	68 15.3 14.4	141 00.3 22.1	178 48.9 50.9	127 11.8 41.9	Arcturus	108 57.4 S 6	
	20	40 57.7	83 17.3 13.7	156 00.9 22.5	193 51.1 51.1	142 13.9 41.9	Avior	234 34.4 S 5	
	21	56 00.1	98 19.3 13.0	171 01.6 22.8	208 53.2 51.2	157 16.1 42.0	Bellatrix	279 16.4 N 5	
	22	71 02.6	113 21.3 12.3	186 02.2 23.1	223 55.4 51.3	172 18.3 42.0	Betelgeuse	271 46.0 N 5	
	23	86 05.1	128 23.4 11.6	201 02.8 23.4	238 57.5 51.4	187 20.4 42.0			
FRIDAY	00	101 07.5	143 25.4 515 11.0	216 03.4 521 23.7	253 59.7 S 9 51.4	202 22.6 521 42.0	Canopus	264 14.1 S 5	
	01	116 10.0	158 27.4 10.3	231 04.1 24.0	269 01.9 51.6	217 24.7 42.1	Capella	281 35.5 N 4	
	02	131 12.5	173 29.5 09.6	246 04.7 24.4	284 04.0 51.7	232 26.9 42.1	Deneb	50 00.2 N 4	
	03	146 14.9	188 31.5 09.0	261 05.3 24.7	299 06.2 51.8	247 29.1 42.1	Denebola	183 16.0 N 1	
	04	161 17.4	203 33.6 08.3	276 05.9 25.0	314 08.4 51.9	262 31.2 42.1	Diphda	349 37.7 S 1	
	05	176 19.9	218 35.6 07.6	291 06.6 25.3	329 10.5 52.0	277 33.4 42.1			
	06	191 22.3	233 37.7 515 07.0	306 07.2 25.6	344 12.7 S 9 52.1	292 35.5 521 42.2	Dubhe	194 42.5 N 6	
	07	206 24.8	248 39.8 06.3	321 07.8 25.9	359 14.9 52.2	307 37.7 42.2	Elmath	279 04.9 N 6	
	08	221 27.2	263 41.8 05.6	336 08.4 26.3	374 17.0 52.3	322 39.9 42.2	Eltanin	91 06.0 N 5	
	09	236 29.7	278 43.9 04.9	351 09.1 26.6	389 19.2 52.4	337 42.0 42.2	Enif	34 28.2 N 5	
	10	251 32.2	293 46.0 04.3	6 09.7 26.9	44 21.4 52.5	352 44.2 42.3	Fomalhaut	16 10.1 S 2	
	11	266 34.6	308 48.0 03.6	21 10.3 27.2	59 23.5 52.6	7 46.4 42.3			
SATURDAY	12	281 37.1	323 50.1 515 02.9	36 10.9 521 27.5	74 25.7 S 9 52.7	22 48.5 521 42.3	Gacrux	172 47.2 S 5	
	13	296 39.6	338 52.2 02.3	51 11.6 27.8	89 27.9 52.8	37 50.7 42.3	Gienah	176 35.1 S 1	
	14	311 42.0	353 54.3 01.6	66 12.2 28.1	104 30.0 52.9	52 52.8 42.3	Hadar	149 47.2 S 6	
	15	326 44.5	8 56.4 00.9	81 12.8 28.5	119 32.2 53.0	67 55.0 42.4	Hamal	328 47.6 N 2	
	16	341 47.0	23 58.5 15.0	96 13.4 28.8	134 34.4 53.1	82 57.2 42.4	Kaus Aust.	84 39.4 S 2	
	17	356 49.4	39 00.6 14 59.6	111 14.1 29.1	149 36.5 53.2	97 59.3 42.4			
	18	11 51.9	54 02.7 514 58.9	126 14.7 521 29.4	164 38.7 S 9 53.3	113 01.5 521 42.4	Kochab	137 19.0 N 7	
	19	26 54.4	69 04.8 58.3	141 15.3 29.7	179 40.9 53.4	128 03.7 42.5	Markab	14 20.0 N 1	
	20	41 56.8	84 06.6 57.6	156 15.9 30.0	194 43.0 53.5	143 05.8 42.5	Menkar	314 58.4 N 4	
	21	56 59.3	99 09.0 57.0	171 16.6 30.3	209 45.2 53.6	158 08.0 42.5	Menkent	148 56.8 S 3	
	22	72 01.7	114 11.1 56.3	186 17.2 30.7	224 47.4 53.7	173 10.1 42.5	Miaplacidus	221 47.7 S 6	
	23	87 04.2	129 13.3 55.6	201 17.8 31.0	239 49.5 53.8	188 12.3 42.5			
SUNDAY	00	102 06.7	144 15.4 514 55.0	216 18.4 521 31.3	254 51.7 S 9 53.9	203 14.5 521 42.6	Mirfak	309 39.6 N 5	
	01	117 09.1	159 17.5 54.3	231 19.0 31.6	269 53.9 54.0	218 16.6 42.6	Nunki	76 50.3 S 1	
	02	132 11.6	174 19.7 53.6	246 19.7 31.9	284 56.1 54.1	233 18.8 42.6	Peacock	54 25.4 S 1	
	03	147 14.1	189 21.8 53.0	261 20.3 32.2	299 58.2 54.2	248 21.0 42.6	Pollux	244 18.2 N 1	
	04	162 16.5	204 24.0 52.3	276 20.9 32.5	315 00.4 54.3	263 23.1 42.7	Procyon	245 43.0 N 1	
	05	177 19.0	219 26.1 51.7	291 21.5 32.8	330 02.6 54.4	278 25.3 42.7			
	06	192 21.5	234 28.3 514 51.0	306 22.2 521 33.1	345 04.7 S 9 54.5	293 27.5 521 42.7	Rasalhague	96 45.4 N 7	
	07	207 23.9	249 30.4 50.4	321 22.8 33.4	0 06.9 54.6	308 29.6 42.7	Regulus	208 27.6 N 3	
	08	222 26.4	264 32.6 49.7	336 23.4 33.8	15 09.1 54.7	323 31.8 42.7	Rigel	281 51.8 S 5	
	09	237 28.9	279 34.8 49.0	351 24.0 34.1	30 11.3 54.8	338 33.9 42.8	Rigel Kent.	140 48.9 S 3	
	10	252 31.3	294 36.9 48.4	6 24.6 34.4	45 13.4 54.9	353 36.1 42.8	Sabik	103 00.6 S 3	
	11	267 33.8	309 39.1 47.7	21 25.3 34.7	60 15.6 55.0	8 38.3 42.8			
MONDAY	12	282 36.2	324 41.3 514 47.1	36 25.9 521 35.0	75 17.8 S 9 55.1	23 40.4 521 42.8	Schedar	350 28.0 N 7	
	13	297 38.7	339 43.5 46.4	51 26.5 35.3	90 19.9 55.2	38 42.6 42.8	Shaula	97 18.9 S 3	
	14	312 41.2	354 45.6 45.8	66 27.1 35.6	105 22.1 55.3	53 44.8 42.8	Sirius	259 10.1 S 3	
	15	327 43.6	9 47.8 45.1	81 27.7 35.9	120 24.3 55.4	68 46.9 42.9	Spica	159 15.2 S 3	
	16	342 46.1	24 50.0 44.5	96 28.4 36.2	135 26.5 55.5	83 49.1 42.9	Suhail	223 22.7 S 3	
	17	357 48.6	39 52.2 43.8	111 29.0 36.5	150 28.6 55.6	98 51.2 42.9			
	18	12 51.0	54 54.4 514 43.2	126 29.6 521 36.8	165 30.8 S 9 55.7	113 53.4 521 43.0	Vega	81 07.6 N 3	
	19	27 53.5	69 56.6 42.5	141 30.2 37.1	180 33.0 55.8	128 55.6 43.0	Zuben'ubi	137 51.7 S 3	
	20	42 56.0	84 58.8 41.9	156 30.8 37.4	195 35.2 55.9	143 57.7 43.0			
	21	57 58.4	100 01.1 41.2	171 31.4 37.7	210 37.3 56.0	158 59.9 43.0			
	22	73 00.9	115 03.3 40.6	186 32.1 38.0	225 39.5 56.1	174 02.1 43.0			
	23	88 03.3	130 05.5 39.9	201 32.7 38.3	240 41.7 56.2	189 04.2 43.1			
Mer. Pass. 17 12-7		v 2-1	d 0-7	v 0-6	d 0-3	v 2-2	d 0-1	v 2-2	d 0-0
								Saturn	101 15.1

Fig. 1

1958 JANUARY 1, 2, 3 (WED., THURS., FRI.)

SUN				MOON				Lat.	Twilight		Sun-rise	Moonrise			
G.H.A.	Dec.	G.H.A.	Dec.	G.H.A.	Dec.	H.P.	Naut.		Civil	1		2	3	4	
179 10.9	S 23 03.6	61 36.1	12.2	N 14 54.6	6.9	55.5	N 72	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m
194 10.6	03.4	76 07.3	12.1	15 01.5	6.9	55.5	N 70	08 04	09 48	10 47	10 47	10 55	11 43	12 48	13 49
209 10.3	03.2	90 38.4	12.0	15 08.4	6.9	55.5	68	07 49	09 16	10 26	11 14	11 28	11 55	12 48	13 49
224 10.0	03.0	105 09.4	12.0	15 15.3	6.7	55.5	66	07 37	08 52	10 06	11 35	11 55	12 29	13 23	14 25
239 09.7	02.8	119 40.4	11.8	15 22.0	6.7	55.6	64	07 26	08 33	09 49	11 52	12 17	12 54	13 49	14 49
254 09.4	02.6	134 11.2	11.9	15 28.7	6.7	55.6	62	07 17	08 18	09 22	12 05	12 34	13 14	14 09	15 09
269 09.1	S 23 02.5	148 42.1	11.7	N 15 35.4	6.5	55.6	60	07 09	08 05	09 02	12 17	12 48	13 30	14 25	15 18
284 08.8	02.3	163 12.8	11.7	15 41.9	6.5	55.7	N 58	07 02	07 54	08 45	12 28	13 00	13 43	14 39	15 36
299 08.5	02.1	177 43.5	11.7	15 48.4	6.5	55.7	56	06 55	07 44	08 31	12 36	13 11	13 55	14 51	15 48
314 08.2	01.9	192 14.2	11.5	15 54.9	6.3	55.7	54	06 49	07 35	08 19	12 44	13 20	14 06	15 01	16 00
329 07.9	01.7	206 44.7	11.5	16 01.2	6.3	55.7	52	06 44	07 28	08 08	12 52	13 29	14 15	15 10	16 10
344 07.6	01.5	221 15.2	11.5	16 07.5	6.2	55.8	50	06 39	07 20	07 58	12 58	13 36	14 23	15 18	16 19
359 07.3	S 23 01.3	235 45.7	11.3	N 16 13.7	6.2	55.8	45	06 28	07 05	07 38	13 12	13 52	14 40	15 36	16 33
14 07.0	01.1	250 16.0	11.3	16 19.9	6.0	55.8	N 40	06 18	06 52	07 22	13 23	14 06	14 55	15 50	16 47
29 06.7	00.8	264 46.3	11.2	16 25.9	6.0	55.8	35	06 09	06 40	07 08	13 33	14 17	15 07	16 03	17 02
44 06.4	00.6	279 16.5	11.2	16 31.9	5.9	55.9	30	06 00	06 30	06 56	13 42	14 27	15 17	16 13	17 12
59 06.1	00.4	293 46.7	11.0	16 37.8	5.9	55.9	20	05 44	06 11	06 35	13 57	14 44	15 36	16 31	17 30
74 05.8	00.2	308 16.7	11.1	16 43.7	5.7	55.9	N 10	05 28	05 54	06 17	14 10	14 59	15 52	16 47	17 47
89 05.5	S 23 00.0	322 46.8	10.9	N 16 49.4	5.7	56.0	0	05 12	05 38	06 00	14 22	15 13	16 07	17 02	18 02
104 05.3	S 22 59.8	337 16.7	10.9	16 55.1	5.6	56.0	S 10	04 53	05 20	05 43	14 35	15 27	16 22	17 17	18 17
119 05.0	59.6	351 46.6	10.8	17 00.7	5.5	56.0	20	04 31	05 00	05 24	14 48	15 42	16 38	17 33	18 33
134 04.7	59.4	6 16.4	10.7	17 06.2	5.5	56.1	30	04 02	04 35	05 03	15 03	15 59	16 56	17 51	18 52
149 04.4	59.2	20 46.1	10.5	17 11.7	5.5	56.1	35	03 44	04 21	04 50	15 12	16 10	17 07	18 02	19 04
164 04.1	59.0	35 15.8	10.5	17 17.0	5.3	56.1	40	03 22	04 03	04 35	15 22	16 21	17 19	18 14	19 18
179 03.8	S 22 58.8	49 45.3	10.6	N 17 22.3	5.2	56.1	45	02 52	03 41	04 18	15 34	16 35	17 34	18 29	19 34
194 03.5	58.6	64 14.9	10.4	17 27.5	5.1	56.2	S 50	02 08	03 12	03 56	15 49	16 52	17 51	18 46	19 46
209 03.2	58.3	78 44.3	10.4	17 32.6	5.1	56.2	52	01 42	02 57	03 45	15 55	16 59	18 00	18 55	19 54
224 02.9	58.1	93 13.7	10.3	17 37.7	4.9	56.2	54	01 02	02 40	03 33	16 03	17 08	18 09	19 04	20 04
239 02.6	57.9	107 43.0	10.3	17 42.6	4.8	56.3	56	///	02 19	03 20	16 12	17 18	18 20	19 14	20 14
254 02.3	57.7	122 12.3	10.2	17 47.4	4.8	56.3	58	///	01 51	03 04	16 21	17 29	18 32	19 26	20 26
269 02.0	S 22 57.5	136 41.5	10.1	N 17 52.2	4.7	56.3	S 60	///	01 08	02 44	16 32	17 42	18 46	19 40	20 40
284 01.7	57.3	151 10.6	10.0	17 56.9	4.6	56.4	Lat.	Sun-set	Twilight		Moonset				
299 01.4	57.1	165 39.6	10.0	18 01.5	4.5	56.4		Civil	Naut.		1	2	3	4	
314 01.1	56.8	180 08.6	9.9	18 06.0	4.4	56.4	N 72	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m	h m
329 00.9	56.6	194 37.5	9.8	18 10.4	4.3	56.4	N 70	13 27	15 45	05 59	08 44	10 46	12 48	14 50	16 52
344 00.6	56.4	209 06.3	9.8	18 14.7	4.2	56.5	68	14 19	16 03	05 21	07 04	08 46	10 49	12 51	14 53
359 00.3	S 22 56.2	223 35.1	9.7	N 18 18.9	4.1	56.5	66	13 41	15 15	04 34	05 57	07 13	08 13	09 13	10 13
14 00.0	56.0	238 03.0	9.6	18 23.0	4.1	56.5	64	14 19	15 34	04 18	05 36	06 48	07 48	08 48	09 48
28 59.7	55.7	252 32.4	9.6	18 27.1	3.9	56.6	62	14 45	15 49	04 05	05 19	06 28	07 28	08 28	09 28
43 59.4	55.5	267 01.0	9.5	18 31.0	3.8	56.6	60	15 06	16 02	03 54	05 05	06 13	07 11	08 11	09 11
58 59.1	55.3	281 29.5	9.4	18 34.8	3.8	56.6	N 58	15 23	16 14	03 44	04 53	05 59	06 58	07 58	08 58
73 58.8	55.1	295 57.9	9.4	18 38.6	3.6	56.7	56	15 37	16 24	03 36	04 43	05 47	06 46	07 46	08 46
88 58.5	S 22 54.8	310 26.3	9.3	N 18 42.2	3.6	56.7	54	15 49	16 33	03 28	04 34	05 37	06 35	07 35	08 35
103 58.2	54.6	324 54.6	9.2	18 45.8	3.5	56.7	52	16 00	16 41	03 21	04 26	05 28	06 26	07 26	08 26
118 57.9	54.4	339 22.8	9.2	18 49.3	3.3	56.8	50	16 09	16 48	03 15	04 19	05 20	06 18	07 18	08 18
133 57.6	54.1	353 51.0	9.1	18 52.6	3.3	56.8	45	16 30	17 03	03 02	04 03	05 03	06 00	07 00	08 00
148 57.4	53.9	8 19.1	9.1	18 55.9	3.1	56.8	N 40	16 46	17 17	02 51	03 50	04 49	05 46	06 46	07 46
163 57.1	53.7	22 47.2	9.0	18 59.0	3.1	56.9	35	17 00	17 28	02 42	03 39	04 37	05 33	06 33	07 33
178 56.8	S 22 53.5	37 15.2	8.9	N 19 02.1	2.9	56.9	30	17 12	17 38	02 34	03 30	04 26	05 22	06 22	07 22
193 56.5	53.2	51 43.1	8.8	19 05.0	2.8	56.9	20	17 32	17 56	02 20	03 14	04 09	05 04	06 04	07 04
208 56.2	53.0	66 10.9	8.8	19 07.8	2.8	57.0	N 10	17 51	18 13	02 08	02 59	03 53	04 48	05 43	06 43
223 55.9	52.8	80 38.7	8.8	19 10.6	2.6	57.0	0	18 08	18 30	01 57	02 46	03 38	04 33	05 28	06 28
238 55.6	52.5	95 06.5	8.7	19 13.2	2.5	57.0	S 10	18 25	18 48	01 45	02 33	03 24	04 18	05 13	06 13
253 55.3	52.3	109 34.2	8.6	19 15.7	2.5	57.1	20	18 43	19 08	01 34	02 19	03 08	04 02	05 02	06 02
268 55.0	S 22 52.1	124 01.8	8.5	N 19 18.2	2.3	57.1	30	19 05	19 32	01 20	02 02	02 50	03 43	04 38	05 38
283 54.8	51.8	138 29.3	8.5	19 20.5	2.2	57.1	35	19 17	19 47	01 03	01 53	02 40	03 32	04 28	05 28
298 54.5	51.6	152 56.8	8.5	19 22.7	2.1	57.2	40	19 32	20 05	00 46	01 33	02 18	03 10	04 06	05 06
313 54.2	51.4	167 24.3	8.4	19 24.8	2.0	57.2	45	19 50	20 27	00 30	01 15	02 01	02 51	03 46	04 46
328 53.9	51.1	181 51.7	8.3	19 26.8	1.8	57.2	S 50	20 12	20 55	00 19	01 04	01 51	02 40	03 30	04 30
343 53.6	50.9	196 19.0	8.3	19 28.6	1.8	57.2	52	20 22	21 10	00 04	01 07	01 49	02 39	03 39	04 39
358 53.3	S 22 50.6	210 46.3	8.2	N 19 30.4	1.7	57.3	54	20 34	21 27	00 03	01 00	01 51	02 40	03 30	04 30
13 53.0	50.4	225 13.5	8.2	19 32.1	1.5	57.3	56	20 48	21 48	///	00 20	01 01	01 51	02 40	03 40
28 52.7	50.2	239 40.7	8.1	19 33.6	1.4	57.3	58	21 04	22 16	///	00 12	00 51	01 30	02 19	03 19
43 52.5	49.9	254 07.8	8.0	19 35.0	1.4	57.4	S 60	21 23	22 58	///	00 03	00 29	01 05	01 53	02 53
58 52.2	49.7	268 34.8	8.0	19 36.4	1.2	57.4	Lat.	SUN			MOON				
73 51.9	49.4	283 01.8	8.0	19 37.6	1.1	57.4	Day	Eqn. of Time	Mer. Pass.		Mer. Upper	Mer. Lower	Age	Phase	
88 51.6	S 22 49.2	297 28.8	7.9	N 19 38.7	0.9	57.5	1	m s	m s	h m	h m	h m	h m	h m	h m
103 51.3	48.9	311 55.7	7.9	19 39.6	0.8	57.5	2	03 16	03 30	12 04	20 34	08 09	11	12	13
118 51.0	48.7	326 22.6	7.8	19 40.5	0.7	57.5	3	03 44	03 58	12 04	21 25	08 59	12	13	14
133 50.7	48.4	340 49.4	7.8	19 41.2											

Fig. 2.

fase og halvdiameter. Det skal bemærkes, at man i denne udgave er overgået til at opgive månens op- og nedgangsklokkeslet i tidsminutter mod tidligere i tiendedele timer.

For solens vedkommende opgives — for hver af epokens tre dage samt for hver time af GMT — GHA, deklination og dennes v korrektion samt — ligeledes for hver af de opgivne tre dage — tidsæqvationen to gange samt solens meridianpassage een gang daglig. Som middelværdi for epokens tre dage angives endvidere for solen halvdiameter samt tabeller over solens op- og nedgangsklokkeslet på observators meridian (LMT), det borgerlige og det nautiske tussmørkes begyndelse subsidiært ophør ligeledes på observators meridian til visse standardbredder.

Opgivelsen af det nautiske tussmørkes begyndelse på de »daglige« sider er ganske ny og sker på bekostning af de tidligere anvendte tabeller over det nautiske og det astronomiske tussmørkes varighed.

Endvidere skal det bemærkes, at der er indført letfattede signaturer, der angiver, om det pågældende himmellegeme er over eller under horisonten hele døgnet samt for de lyse nætter.

Stjernetabeller.

Stjernetabellerne, der omhandler ialt 173 fixstjerner, er indordnet efter de respektive stjerners SHA mod tidligere Rectascensionen. Denne sidste koordinat betragtes nu som navigationen uvedkommende og opgives overhovedet ikke mere.

Polaristabeller. (fig. 3).

Foruden de »daglige« sider er også Polaristabellerne undergået mindre redaktionelle ændringer, hvorved tabellerne i deres ny form er spredt over 3 sider mod

POLARIS (POLE STAR) TABLES, 1958

FOR DETERMINING LATITUDE FROM SEXTANT ALTITUDE AND FOR AZIMUTH

A. ES	0°- 9°	10°- 19°	20°- 29°	30°- 39°	40°- 49°	50°- 59°	60°- 69°	70°- 79°	80°- 89°	90°- 99°	100°- 109°	110°- 119°
	a_0	a_0	a_0	a_0	a_0	a_0	a_0	a_0	a_0	a_0	a_0	a_0
0 10.1	0 06.1	0 03.8	0 03.1	0 04.2	0 06.9	0 11.3	0 17.1	0 24.2	0 32.4	0 41.3	0 50.8	
09.7	05.8	03.6	03.1	04.4	07.3	11.8	17.8	25.0	33.2	42.2	51.7	
09.2	05.5	03.5	03.2	04.6	07.7	12.3	18.4	25.8	34.1	43.2	52.7	
08.8	05.3	03.4	03.2	04.8	08.1	12.9	19.1	26.6	35.0	44.1	53.7	
08.3	05.0	03.3	03.3	05.1	08.5	13.4	19.8	27.4	35.9	45.0	54.6	
0 07.9	0 04.7	0 03.2	0 03.4	0 05.3	0 08.9	0 14.0	0 20.5	0 28.2	0 36.7	0 46.0	0 55.6	
07.5	04.5	03.2	03.5	05.6	09.4	14.6	21.2	29.0	37.6	46.9	56.6	
07.2	04.3	03.1	03.7	05.9	09.8	15.2	22.0	29.8	38.5	47.9	57.6	
06.8	04.1	03.1	03.8	06.2	10.3	15.8	22.7	30.7	39.5	48.9	58.5	
06.5	03.9	03.1	04.0	06.6	10.8	16.5	23.5	31.5	40.4	49.8	59.5	
0 06.1	0 03.8	0 03.1	0 04.2	0 06.9	0 11.3	0 17.1	0 24.2	0 32.4	0 41.3	0 50.8	1 00.5	
	a_1	a_1	a_1	a_1	a_1	a_1	a_1	a_1	a_1	a_1	a_1	a_1
0.5	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.2	0.1	0.1	
.5	.6	.6	.6	.6	.5	.4	.4	.3	.2	.2	.1	
.5	.6	.6	.6	.6	.5	.5	.4	.3	.3	.3	.2	
.6	.6	.6	.6	.6	.5	.5	.5	.4	.4	.3	.3	
0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.4	
.6	.6	.6	.6	.6	.6	.6	.6	.5	.5	.5	.5	
.6	.6	.6	.6	.6	.6	.6	.6	.6	.6	.6	.6	
.6	.6	.6	.6	.6	.6	.6	.7	.7	.7	.7	.7	
.6	.6	.6	.6	.6	.6	.7	.7	.8	.8	.8	.8	
0.7	0.6	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.8	0.8	0.9	0.9	0.9	
.7	.6	.6	.6	.6	.7	.7	.8	.9	0.9	1.0	1.0	
.7	.6	.6	.6	.6	.7	.8	.9	0.9	1.0	1.0	1.1	
0.7	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.1	1.2	
	a_2	a_2	a_2	a_2	a_2	a_2	a_2	a_2	a_2	a_2	a_2	a_2
0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	
.6	.7	.7	.7	.8	.8	.8	.8	.8	.8	.8	.8	
.5	.5	.6	.6	.7	.8	.8	.8	.9	.9	.9	.9	
0.3	0.4	0.4	0.5	0.6	0.6	0.7	0.8	0.8	0.9	0.9	1.0	
.2	.3	.3	.4	.4	.5	.6	.6	.7	.8	.8	.9	
.2	.2	.2	.3	.3	.4	.4	.5	.5	.6	.7	.8	
0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5	0.6	
.4	.3	.3	.3	.2	.2	.3	.3	.3	.4	.4	.4	
.5	.5	.4	.4	.3	.3	.3	.3	.3	.3	.3	.3	
0.7	0.6	0.6	0.5	0.5	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	
0.9	.8	.8	.7	.7	.6	.5	.5	.4	.4	.3	.3	
1.0	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8	0.7	0.6	0.6	0.5	0.4	0.4	
AZIMUTH												
0.4	0.2	0.1	359.9	359.7	359.6	359.5	359.3	359.2	359.2	359.1	359.1	
0.4	0.2	0.1	359.9	359.7	359.6	359.4	359.3	359.2	359.1	359.1	359.0	
0.5	0.3	0.1	359.9	359.7	359.5	359.3	359.1	359.0	358.9	358.8	358.8	
0.6	0.4	0.1	359.8	359.6	359.4	359.1	359.0	358.8	358.7	358.6	358.6	
0.7	0.4	0.1	359.8	359.6	359.3	359.0	358.8	358.6	358.5	358.4	358.4	
0.8	0.5	0.1	359.8	359.5	359.2	358.9	358.6	358.4	358.3	358.2	358.1	
0.9	0.6	0.2	359.8	359.4	359.1	358.7	358.4	358.1	358.0	357.9	357.8	

Latitude = corrected sextant altitude $-1^\circ + a_0 + a_1 + a_2$

table is entered with L.H.A. Aries to determine the column to be used; each column refers to a 10° . a_0 is taken, with mental interpolation, from the upper table with the units of L.H.A. Aries in as argument; a_1 , a_2 are taken, without interpolation, from the second and third tables with arguments and month respectively. a_0 , a_1 , a_2 are always positive. The final table gives the azimuth of *Polaris*.

tidligere 2, men disse ændringer har lettet fremgangsmåden ved udtagningsarbejdet af de respektive korrektioner. I denne udgave af Polaristabellerne opgives azimut ikke længere ved hjælp af en E-lig eller W-lig vinkel i forhold til nordretningen, men ved selve den azimutale retning.

Tabellerne over »Increments and Corrections« (fig. 4)

er udvidet, idet v og d korrektionerne nu er opgivet for hver tiendedel bueminut fra 0,0 til 18,0 mod tidligere for hver 3. tiendedel, hvilket selvsagt har gjort tabellerne mere omfangsrige.

Løsblad.

Som bogmærke anvendes stadigvæk et hvidt løsblad i lighed med tidligere, men med anden tekst, forårsaget af fixstjernernes optagelse på de »daglige« sider.

På den ene side af dette bogmærke er der trykt de almindelige højderrettelser for sol, planeter og fixstjerner (aftryk af indersiden af omslaget), på den anden side er der trykt en oversigt over de udvalgte fixstjerner, såvel i alfabetisk som kronologisk orden med de respektive fixstjerners størrelsesorden samt deres SHA og deklination på nærmeste hele grad. Denne tabel, der er et aftryk af pag XXXIII (INDEX TO SELECTED STARS) er velanvendelig ved stjerneidentifikation.

Identifikationstabeller. (fig. 5).

De tidligere opgivne tabeller over de fire navigationsplaneter, der også kunne anvendes som hjælpetabeller ved identificeringsarbejdet, er udgået. Af identifikationstabeller forekommer i den nye udgave kun den ovenfor nævnte, der gælder for de udvalgte fixstjerner.

INCREMENTS AND CORRECTIONS

m

SUN LANETS	ARIES	MOON	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	SUN PLANETS	ARIES	MOON	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ
0 00-0	0 00-0	0 00-0	0-0 0-0	6-0 0-1	12-0 0-1		00 0 15-0	0 15-0	0 14-3	0-0 0-0	6-0 0-2	12-0 0-3	
0 00-3	0 00-3	0 00-2	0-1 0-0	6-1 0-1	12-1 0-1		01 0 15-3	0 15-3	0 14-6	0-1 0-0	6-1 0-2	12-1 0-3	
0 00-5	0 00-5	0 00-5	0-2 0-0	6-2 0-1	12-2 0-1		02 0 15-5	0 15-5	0 14-8	0-2 0-0	6-2 0-2	12-2 0-3	
0 00-8	0 00-8	0 00-7	0-3 0-0	6-3 0-1	12-3 0-1		03 0 15-8	0 15-8	0 15-0	0-3 0-0	6-3 0-2	12-3 0-3	
0 01-0	0 01-0	0 01-0	0-4 0-0	6-4 0-1	12-4 0-1		04 0 16-0	0 16-0	0 15-3	0-4 0-0	6-4 0-2	12-4 0-3	
0 01-3	0 01-3	0 01-2	0-5 0-0	6-5 0-1	12-5 0-1		05 0 16-3	0 16-3	0 15-5	0-5 0-0	6-5 0-2	12-5 0-3	
0 01-5	0 01-5	0 01-4	0-6 0-0	6-6 0-1	12-6 0-1		06 0 16-5	0 16-5	0 15-7	0-6 0-0	6-6 0-2	12-6 0-3	
0 01-8	0 01-8	0 01-7	0-7 0-0	6-7 0-1	12-7 0-1		07 0 16-8	0 16-8	0 16-0	0-7 0-0	6-7 0-2	12-7 0-3	
0 02-0	0 02-0	0 01-9	0-8 0-0	6-8 0-1	12-8 0-1		08 0 17-0	0 17-0	0 16-2	0-8 0-0	6-8 0-2	12-8 0-3	
0 02-3	0 02-3	0 02-1	0-9 0-0	6-9 0-1	12-9 0-1		09 0 17-3	0 17-3	0 16-5	0-9 0-0	6-9 0-2	12-9 0-3	
0 02-5	0 02-5	0 02-4	1-0 0-0	7-0 0-1	13-0 0-1		10 0 17-5	0 17-5	0 16-7	1-0 0-0	7-0 0-2	13-0 0-3	
0 02-8	0 02-8	0 02-6	1-1 0-0	7-1 0-1	13-1 0-1		11 0 17-8	0 17-8	0 16-9	1-1 0-0	7-1 0-2	13-1 0-3	
0 03-0	0 03-0	0 02-9	1-2 0-0	7-2 0-1	13-2 0-1		12 0 18-0	0 18-0	0 17-2	1-2 0-0	7-2 0-2	13-2 0-3	
0 03-3	0 03-3	0 03-1	1-3 0-0	7-3 0-1	13-3 0-1		13 0 18-3	0 18-3	0 17-4	1-3 0-0	7-3 0-2	13-3 0-3	
0 03-5	0 03-5	0 03-3	1-4 0-0	7-4 0-1	13-4 0-1		14 0 18-5	0 18-6	0 17-7	1-4 0-0	7-4 0-2	13-4 0-3	
0 03-8	0 03-8	0 03-6	1-5 0-0	7-5 0-1	13-5 0-1		15 0 18-8	0 18-8	0 17-9	1-5 0-0	7-5 0-2	13-5 0-3	
0 04-0	0 04-0	0 03-8	1-6 0-0	7-6 0-1	13-6 0-1		16 0 19-0	0 19-1	0 18-1	1-6 0-0	7-6 0-2	13-6 0-3	
0 04-3	0 04-3	0 04-1	1-7 0-0	7-7 0-1	13-7 0-1		17 0 19-3	0 19-3	0 18-4	1-7 0-0	7-7 0-2	13-7 0-3	
0 04-5	0 04-5	0 04-3	1-8 0-0	7-8 0-1	13-8 0-1		18 0 19-5	0 19-6	0 18-6	1-8 0-0	7-8 0-2	13-8 0-3	
0 04-8	0 04-8	0 04-5	1-9 0-0	7-9 0-1	13-9 0-1		19 0 19-8	0 19-8	0 18-9	1-9 0-0	7-9 0-2	13-9 0-3	
0 05-0	0 05-0	0 04-8	2-0 0-0	8-0 0-1	14-0 0-1		20 0 20-0	0 20-1	0 19-1	2-0 0-1	8-0 0-2	14-0 0-4	
0 05-3	0 05-3	0 05-0	2-1 0-0	8-1 0-1	14-1 0-1		21 0 20-3	0 20-3	0 19-3	2-1 0-1	8-1 0-2	14-1 0-4	
0 05-5	0 05-5	0 05-2	2-2 0-0	8-2 0-1	14-2 0-1		22 0 20-5	0 20-6	0 19-6	2-2 0-1	8-2 0-2	14-2 0-4	
0 05-8	0 05-8	0 05-5	2-3 0-0	8-3 0-1	14-3 0-1		23 0 20-8	0 20-8	0 19-8	2-3 0-1	8-3 0-2	14-3 0-4	
0 06-0	0 06-0	0 05-7	2-4 0-0	8-4 0-1	14-4 0-1		24 0 21-0	0 21-1	0 20-0	2-4 0-1	8-4 0-2	14-4 0-4	
0 06-3	0 06-3	0 06-0	2-5 0-0	8-5 0-1	14-5 0-1		25 0 21-3	0 21-3	0 20-3	2-5 0-1	8-5 0-2	14-5 0-4	
0 06-5	0 06-5	0 06-2	2-6 0-0	8-6 0-1	14-6 0-1		26 0 21-5	0 21-6	0 20-5	2-6 0-1	8-6 0-2	14-6 0-4	
0 06-8	0 06-8	0 06-4	2-7 0-0	8-7 0-1	14-7 0-1		27 0 21-8	0 21-8	0 20-8	2-7 0-1	8-7 0-2	14-7 0-4	
0 07-0	0 07-0	0 06-7	2-8 0-0	8-8 0-1	14-8 0-1		28 0 22-0	0 22-1	0 21-0	2-8 0-1	8-8 0-2	14-8 0-4	
0 07-3	0 07-3	0 06-9	2-9 0-0	8-9 0-1	14-9 0-1		29 0 22-3	0 22-3	0 21-2	2-9 0-1	8-9 0-2	14-9 0-4	
0 07-5	0 07-5	0 07-2	3-0 0-0	9-0 0-1	15-0 0-1		30 0 22-5	0 22-6	0 21-5	3-0 0-1	9-0 0-2	15-0 0-4	
0 07-8	0 07-8	0 07-4	3-1 0-0	9-1 0-1	15-1 0-1		31 0 22-8	0 22-8	0 21-7	3-1 0-1	9-1 0-2	15-1 0-4	
0 08-0	0 08-0	0 07-6	3-2 0-0	9-2 0-1	15-2 0-1		32 0 23-0	0 23-1	0 22-0	3-2 0-1	9-2 0-2	15-2 0-4	
0 08-3	0 08-3	0 07-9	3-3 0-0	9-3 0-1	15-3 0-1		33 0 23-3	0 23-3	0 22-2	3-3 0-1	9-3 0-2	15-3 0-4	
0 08-5	0 08-5	0 08-1	3-4 0-0	9-4 0-1	15-4 0-1		34 0 23-5	0 23-6	0 22-4	3-4 0-1	9-4 0-2	15-4 0-4	
0 08-8	0 08-8	0 08-4	3-5 0-0	9-5 0-1	15-5 0-1		35 0 23-8	0 23-8	0 22-7	3-5 0-1	9-5 0-2	15-5 0-4	
0 09-0	0 09-0	0 08-6	3-6 0-0	9-6 0-1	15-6 0-1		36 0 24-0	0 24-1	0 22-9	3-6 0-1	9-6 0-2	15-6 0-4	
0 09-3	0 09-3	0 08-8	3-7 0-0	9-7 0-1	15-7 0-1		37 0 24-3	0 24-3	0 23-1	3-7 0-1	9-7 0-2	15-7 0-4	
0 09-5	0 09-5	0 09-1	3-8 0-0	9-8 0-1	15-8 0-1		38 0 24-5	0 24-6	0 23-4	3-8 0-1	9-8 0-2	15-8 0-4	
0 09-8	0 09-8	0 09-3	3-9 0-0	9-9 0-1	15-9 0-1		39 0 24-8	0 24-8	0 23-6	3-9 0-1	9-9 0-2	15-9 0-4	
0 10-0	0 10-0	0 09-5	4-0 0-0	10-0 0-1	16-0 0-1		40 0 25-0	0 25-1	0 23-9	4-0 0-1	10-0 0-3	16-0 0-4	
0 10-3	0 10-3	0 09-8	4-1 0-0	10-1 0-1	16-1 0-1		41 0 25-3	0 25-3	0 24-1	4-1 0-1	10-1 0-3	16-1 0-4	
0 10-5	0 10-5	0 10-0	4-2 0-0	10-2 0-1	16-2 0-1		42 0 25-5	0 25-6	0 24-3	4-2 0-1	10-2 0-3	16-2 0-4	
0 10-8	0 10-8	0 10-3	4-3 0-0	10-3 0-1	16-3 0-1		43 0 25-8	0 25-8	0 24-6	4-3 0-1	10-3 0-3	16-3 0-4	
0 11-0	0 11-0	0 10-5	4-4 0-0	10-4 0-1	16-4 0-1		44 0 26-0	0 26-1	0 24-8	4-4 0-1	10-4 0-3	16-4 0-4	
0 11-3	0 11-3	0 10-7	4-5 0-0	10-5 0-1	16-5 0-1		45 0 26-3	0 26-3	0 25-1	4-5 0-1	10-5 0-3	16-5 0-4	
0 11-5	0 11-5	0 11-0	4-6 0-0	10-6 0-1	16-6 0-1		46 0 26-5	0 26-6	0 25-3	4-6 0-1	10-6 0-3	16-6 0-4	
0 11-8	0 11-8	0 11-2	4-7 0-0	10-7 0-1	16-7 0-1		47 0 26-8	0 26-8	0 25-5	4-7 0-1	10-7 0-3	16-7 0-4	
0 12-0	0 12-0	0 11-5	4-8 0-0	10-8 0-1	16-8 0-1		48 0 27-0	0 27-1	0 25-8	4-8 0-1	10-8 0-3	16-8 0-4	
0 12-3	0 12-3	0 11-7	4-9 0-0	10-9 0-1	16-9 0-1		49 0 27-3	0 27-3	0 26-0	4-9 0-1	10-9 0-3	16-9 0-4	
0 12-5	0 12-5	0 11-9	5-0 0-0	11-0 0-1	17-0 0-1		50 0 27-5	0 27-6	0 26-2	5-0 0-1	11-0 0-3	17-0 0-4	
0 12-8	0 12-8	0 12-2	5-1 0-0	11-1 0-1	17-1 0-1		51 0 27-8	0 27-8	0 26-5	5-1 0-1	11-1 0-3	17-1 0-4	
0 13-0	0 13-0	0 12-4	5-2 0-0	11-2 0-1	17-2 0-1		52 0 28-0	0 28-1	0 26-7	5-2 0-1	11-2 0-3	17-2 0-4	
0 13-3	0 13-3	0 12-6	5-3 0-0	11-3 0-1	17-3 0-1		53 0 28-3	0 28-3	0 27-0	5-3 0-1	11-3 0-3	17-3 0-4	
0 13-5	0 13-5	0 12-9	5-4 0-0	11-4 0-1	17-4 0-1		54 0 28-5	0 28-6	0 27-2	5-4 0-1	11-4 0-3	17-4 0-4	
0 13-8	0 13-8	0 13-1	5-5 0-0	11-5 0-1	17-5 0-1		55 0 28-8	0 28-8	0 27-4	5-5 0-1	11-5 0-3	17-5 0-4	
0 14-0	0 14-0	0 13-4	5-6 0-0	11-6 0-1	17-6 0-1		56 0 29-0	0 29-1	0 27-7	5-6 0-1	11-6 0-3	17-6 0-4	
0 14-3	0 14-3	0 13-6	5-7 0-0	11-7 0-1	17-7 0-1		57 0 29-3	0 29-3	0 27-9	5-7 0-1	11-7 0-3	17-7 0-4	
0 14-5	0 14-5	0 13-8	5-8 0-0	11-8 0-1	17-8 0-1		58 0 29-5	0 29-6	0 28-2	5-8 0-1	11-8 0-3	17-8 0-4	
0 14-8	0 14-8	0 14-1	5-9 0-0	11-9 0-1	17-9 0-1		59 0 29-8	0 29-8	0 28-4	5-9 0-1	11-9 0-3	17-9 0-4	
0 15-0	0 15-0	0 14-3	6-0 0-1	12-0 0-1	18-0 0-2		60 0 30-0	0 30-1	0 28-6	6-0 0-2	12-0 0-3	18-0 0-5	

Fig. 4.

Afsluttende bemærkninger.

En vurdering af almanakken i sin nuværende skikkelse må uden tvivl falde ud til gunst for denne, selv om der kan gøres visse mindre indvendinger. Af tabellerne fra de tidligere udgaver af TANA savnes således kun opgivelsen af månens perigæum og apogæum. Dette kan især have betydning ved tidevandsforudsigelse, hvor der skal tages hensyn til månens og jordens indbyrdes afstand, hvilket f. eks. er tilfældet ved den i »Browns strømatlas« og »Den færøske lods« angivne tidevandsforudsigelsesmetode for Færøerne.

Tidspunktet for, når jord og måne er hinanden nærmest, kan imidlertid findes ved at betragte månens halvdiameter på de »daglige« sider; hvilket dog er besværligere end forhen.

De i den tidligere udgave anvendte tabeller over såvel det nautiske som det astronomiske tusmørkes varighed er udgået til fordel for opgivelser af LMT for både det borgerlige og det nautiske tusmørke på de daglige sider. Imidlertid kan man med tilstrækkelig stor nøjagtighed regne med, at det astronomiske tusmørke har næsten samme varighed som det nautiske. Denne metode anvendtes også i de første udgaver af TANA umiddelbart efter 1950.

Den nye udgave af TANA's styrke er, at den indeholder det, som titlen angiver; den fordrer imidlertid at blive anvendt sammen med andre nautiske publikationer og giver det ikke ud for at være et nautisk universalværk, hvad mange kommercielt betonedede almanakker desværre søger at gøre — et forhold, der kan give brugeren af sådanne en falsk tryghedsfølelse.

Det kan derfor stærkt anbefales, at denne nye ud-

INCREMENTS AND CORRECTIONS

3^m

SUN PLANETS	ARIES	MOON	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	3 PLANETS	ARIES	MOON	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ	$\frac{v}{d}$ or Corr ⁿ
30.0	0 30.1	0 28.6	0.0 0.0	6.0 0.3	12.0 0.5	00	0 45.0	0 45.1	0 43.0	6.0 0.0	12.0 0.7
30.3	0 30.3	0 28.9	0.1 0.0	6.1 0.3	12.1 0.5	01	0 45.3	0 45.4	0 43.2	6.1 0.0	12.1 0.7
30.5	0 30.6	0 29.1	0.2 0.0	6.2 0.3	12.2 0.5	02	0 45.5	0 45.6	0 43.4	6.2 0.0	12.2 0.7
30.8	0 30.8	0 29.3	0.3 0.0	6.3 0.3	12.3 0.5	03	0 45.8	0 45.9	0 43.7	6.3 0.0	12.3 0.7
31.0	0 31.1	0 29.6	0.4 0.0	6.4 0.3	12.4 0.5	04	0 46.0	0 46.1	0 43.9	6.4 0.0	12.4 0.7
31.3	0 31.3	0 29.8	0.5 0.0	6.5 0.3	12.5 0.5	05	0 46.3	0 46.4	0 44.1	6.5 0.0	12.5 0.7
31.5	0 31.6	0 30.1	0.6 0.0	6.6 0.3	12.6 0.5	06	0 46.5	0 46.6	0 44.4	6.6 0.0	12.6 0.7
31.8	0 31.8	0 30.3	0.7 0.0	6.7 0.3	12.7 0.5	07	0 46.8	0 46.9	0 44.6	6.7 0.0	12.7 0.7
32.0	0 32.1	0 30.5	0.8 0.0	6.8 0.3	12.8 0.5	08	0 47.0	0 47.1	0 44.9	6.8 0.0	12.8 0.7
32.3	0 32.3	0 30.8	0.9 0.0	6.9 0.3	12.9 0.5	09	0 47.3	0 47.4	0 45.1	6.9 0.1	12.9 0.8
32.5	0 32.6	0 31.0	1.0 0.0	7.0 0.3	13.0 0.5	10	0 47.5	0 47.6	0 45.3	1.0 0.1	13.0 0.8
32.8	0 32.8	0 31.3	1.1 0.0	7.1 0.3	13.1 0.5	11	0 47.8	0 47.9	0 45.6	1.1 0.1	13.1 0.8
33.0	0 33.1	0 31.5	1.2 0.1	7.2 0.3	13.2 0.6	12	0 48.0	0 48.1	0 45.8	1.2 0.1	13.2 0.8
33.3	0 33.3	0 31.7	1.3 0.1	7.3 0.3	13.3 0.6	13	0 48.3	0 48.4	0 46.1	1.3 0.1	13.3 0.8
33.5	0 33.6	0 32.0	1.4 0.1	7.4 0.3	13.4 0.6	14	0 48.5	0 48.6	0 46.3	1.4 0.1	13.4 0.8
33.8	0 33.8	0 32.2	1.5 0.1	7.5 0.3	13.5 0.6	15	0 48.8	0 48.9	0 46.5	1.5 0.1	13.5 0.8
34.0	0 34.1	0 32.5	1.6 0.1	7.6 0.3	13.6 0.6	16	0 49.0	0 49.1	0 46.8	1.6 0.1	13.6 0.8
34.3	0 34.3	0 32.7	1.7 0.1	7.7 0.3	13.7 0.6	17	0 49.3	0 49.4	0 47.0	1.7 0.1	13.7 0.8
34.5	0 34.6	0 32.9	1.8 0.1	7.8 0.3	13.8 0.6	18	0 49.5	0 49.6	0 47.2	1.8 0.1	13.8 0.8
34.8	0 34.8	0 33.2	1.9 0.1	7.9 0.3	13.9 0.6	19	0 49.8	0 49.9	0 47.5	1.9 0.1	13.9 0.8
35.0	0 35.1	0 33.4	2.0 0.1	8.0 0.3	14.0 0.6	20	0 50.0	0 50.1	0 47.7	2.0 0.1	14.0 0.8
35.3	0 35.3	0 33.6	2.1 0.1	8.1 0.3	14.1 0.6	21	0 50.3	0 50.4	0 48.0	2.1 0.1	14.1 0.8
35.5	0 35.6	0 33.9	2.2 0.1	8.2 0.3	14.2 0.6	22	0 50.5	0 50.6	0 48.2	2.2 0.1	14.2 0.8
35.8	0 35.8	0 34.1	2.3 0.1	8.3 0.3	14.3 0.6	23	0 50.8	0 50.9	0 48.4	2.3 0.1	14.3 0.8
36.0	0 36.1	0 34.4	2.4 0.1	8.4 0.4	14.4 0.6	24	0 51.0	0 51.1	0 48.7	2.4 0.1	14.4 0.8
36.3	0 36.3	0 34.6	2.5 0.1	8.5 0.4	14.5 0.6	25	0 51.3	0 51.4	0 48.9	2.5 0.1	14.5 0.8
36.5	0 36.6	0 34.8	2.6 0.1	8.6 0.4	14.6 0.6	26	0 51.5	0 51.6	0 49.2	2.6 0.2	14.6 0.8
36.8	0 36.9	0 35.1	2.7 0.1	8.7 0.4	14.7 0.6	27	0 51.8	0 51.9	0 49.4	2.7 0.2	14.7 0.8
37.0	0 37.1	0 35.3	2.8 0.1	8.8 0.4	14.8 0.6	28	0 52.0	0 52.1	0 49.6	2.8 0.2	14.8 0.8
37.3	0 37.4	0 35.6	2.9 0.1	8.9 0.4	14.9 0.6	29	0 52.3	0 52.4	0 49.9	2.9 0.2	14.9 0.8
37.5	0 37.6	0 35.8	3.0 0.1	9.0 0.4	15.0 0.6	30	0 52.5	0 52.6	0 50.1	3.0 0.2	15.0 0.8
37.8	0 37.9	0 36.0	3.1 0.1	9.1 0.4	15.1 0.6	31	0 52.8	0 52.9	0 50.3	3.1 0.2	15.1 0.8
38.0	0 38.1	0 36.3	3.2 0.1	9.2 0.4	15.2 0.6	32	0 53.0	0 53.1	0 50.6	3.2 0.2	15.2 0.8
38.3	0 38.4	0 36.5	3.3 0.1	9.3 0.4	15.3 0.6	33	0 53.3	0 53.4	0 50.8	3.3 0.2	15.3 0.8
38.5	0 38.6	0 36.7	3.4 0.1	9.4 0.4	15.4 0.6	34	0 53.5	0 53.6	0 51.1	3.4 0.2	15.4 0.8
38.8	0 38.9	0 37.0	3.5 0.1	9.5 0.4	15.5 0.6	35	0 53.8	0 53.9	0 51.3	3.5 0.2	15.5 0.8
39.0	0 39.1	0 37.2	3.6 0.2	9.6 0.4	15.6 0.7	36	0 54.0	0 54.1	0 51.5	3.6 0.2	15.6 0.8
39.3	0 39.4	0 37.5	3.7 0.2	9.7 0.4	15.7 0.7	37	0 54.3	0 54.4	0 51.8	3.7 0.2	15.7 0.8
39.5	0 39.6	0 37.7	3.8 0.2	9.8 0.4	15.8 0.7	38	0 54.5	0 54.6	0 52.0	3.8 0.2	15.8 0.8
39.8	0 39.9	0 37.9	3.9 0.2	9.9 0.4	15.9 0.7	39	0 54.8	0 54.9	0 52.3	3.9 0.2	15.9 0.8
40.0	0 40.1	0 38.2	4.0 0.2	10.0 0.4	16.0 0.7	40	0 55.0	0 55.2	0 52.5	4.0 0.2	16.0 0.8
40.3	0 40.4	0 38.4	4.1 0.2	10.1 0.4	16.1 0.7	41	0 55.3	0 55.4	0 52.7	4.1 0.2	16.1 0.8
40.5	0 40.6	0 38.7	4.2 0.2	10.2 0.4	16.2 0.7	42	0 55.5	0 55.7	0 53.0	4.2 0.2	16.2 0.8
40.8	0 40.9	0 38.9	4.3 0.2	10.3 0.4	16.3 0.7	43	0 55.8	0 55.9	0 53.2	4.3 0.3	16.3 0.8
41.0	0 41.1	0 39.1	4.4 0.2	10.4 0.4	16.4 0.7	44	0 56.0	0 56.2	0 53.4	4.4 0.3	16.4 0.8
41.3	0 41.4	0 39.4	4.5 0.2	10.5 0.4	16.5 0.7	45	0 56.3	0 56.4	0 53.7	4.5 0.3	16.5 0.8
41.5	0 41.6	0 39.6	4.6 0.2	10.6 0.4	16.6 0.7	46	0 56.5	0 56.7	0 53.9	4.6 0.3	16.6 0.8
41.8	0 41.9	0 39.8	4.7 0.2	10.7 0.4	16.7 0.7	47	0 56.8	0 56.9	0 54.2	4.7 0.3	16.7 0.8
42.0	0 42.1	0 40.1	4.8 0.2	10.8 0.5	16.8 0.7	48	0 57.0	0 57.2	0 54.4	4.8 0.3	16.8 0.8
42.3	0 42.4	0 40.3	4.9 0.2	10.9 0.5	16.9 0.7	49	0 57.3	0 57.4	0 54.6	4.9 0.3	16.9 0.8
42.5	0 42.6	0 40.6	5.0 0.2	11.0 0.5	17.0 0.7	50	0 57.5	0 57.7	0 54.9	5.0 0.3	17.0 0.8
42.8	0 42.9	0 40.8	5.1 0.2	11.1 0.5	17.1 0.7	51	0 57.8	0 57.9	0 55.1	5.1 0.3	17.1 0.8
43.0	0 43.1	0 41.0	5.2 0.2	11.2 0.5	17.2 0.7	52	0 58.0	0 58.2	0 55.4	5.2 0.3	17.2 0.8
43.3	0 43.4	0 41.3	5.3 0.2	11.3 0.5	17.3 0.7	53	0 58.3	0 58.4	0 55.6	5.3 0.3	17.3 0.8
43.5	0 43.6	0 41.5	5.4 0.2	11.4 0.5	17.4 0.7	54	0 58.5	0 58.7	0 55.8	5.4 0.3	17.4 0.8
43.8	0 43.9	0 41.8	5.5 0.2	11.5 0.5	17.5 0.7	55	0 58.8	0 58.9	0 56.1	5.5 0.3	17.5 0.8
44.0	0 44.1	0 42.0	5.6 0.2	11.6 0.5	17.6 0.7	56	0 59.0	0 59.2	0 56.3	5.6 0.3	17.6 0.8
44.3	0 44.4	0 42.2	5.7 0.2	11.7 0.5	17.7 0.7	57	0 59.3	0 59.4	0 56.6	5.7 0.3	17.7 0.8
44.5	0 44.6	0 42.5	5.8 0.2	11.8 0.5	17.8 0.7	58	0 59.5	0 59.7	0 56.8	5.8 0.3	17.8 0.8
44.8	0 44.9	0 42.7	5.9 0.2	11.9 0.5	17.9 0.7	59	0 59.8	0 59.9	0 57.0	5.9 0.3	17.9 0.8
45.0	0 45.1	0 43.0	6.0 0.3	12.0 0.5	18.0 0.8	60	1 00.0	1 00.2	0 57.3	6.0 0.4	18.0 0.8

III

Fig. 5.

gave af TANA fremtidigt vil blive gjort obligatorisk i søværnets skibe.

På grund af den forholdsvis lave pris anvender skibsfarten herhjemme for tiden ofte »Dansk Nautisk Almanak«, der udgives af et civilt dansk firma. Dansk Nautisk Almanak er i sin nuværende skikkelse et udvalgt aftryk af visse almanakker og tabeller bl. a. af den amerikanske Nautical Almanac, men må i denne skikkelse anses for utilstrækkelig til søværnets brug.

Klicheerne til TANA's tabeller vil imidlertid uden større bekostning kunne udlånes til de officielle nationale fremstillere fra HM Stationary Office i London, og da man indenfor navigatørkredse herhjemme ikke har vanskeligheder ved at læse og anvende de engelske betegnelser og forklaringer og derfor ikke behøver at tænke på en oversættelse af disse, vil det sikkert være umagen værd at undersøge, om udgifterne ved en sådan optrykning herhjemme af det pågældende tabelværk ikke vil være mindre end udgifterne ved indkøb af almanakkerne fra England via civile danske leverandører.

Tordenskiolds Dødssted genfundet.

Uddrag af orlogskaptein *Rolf Scheen's* beretning herom
ved *G. Honnens de Lichtenberg*.

Med stor ihærdighed har den norske marinehistoriker, orlogskaptein *Rolf Scheen*, under en rejse i Tyskland i år eftersøgt og fundet det sted, hvor den dansk-norske søhelt, viceadmiral *Peter Wessel Tordenskiold*, blev dræbt i en ulyksalig duel med den svensk-baltisk-tysk-polske oberst *Jacob Staël von Holstein* den 12. november 1720.

I en artikel i *Norsk Aftenposten* har orlogskapteinen redegjort for sine undersøgelser og med forfatterens tilladelse bringes her et uddrag af beretningen:

Den kendte Tordenskioldsforsker, kommandør *Olav Bergersen*, anfører i sit store værk om vor fælles søhelt, at »stedet for duellen endnu påvises ved landsbyen Gleidingen på vejen til byen Hildesheim« (Bogen er skrevet for 30 år siden), ligesom der gives følgende oplysninger om selve duellen og dens forhistorie:

Under et selskab hos kammerpræsidenten, baron *von Görtz*, i Hannover den 9. november 1720 udtalte *Tordenskiold* sig så skarpt mod falskspillere, at oberst *Staël von Holstein* følte sig ramt og udfordrede *Tordenskiold* til duel, hvilket denne modstridende gik med til. Da duellering imidlertid var forbudt i staten Hannovers område, blev stedet for valpladsen fastsat til



et sted lige over grænsen til Hildesheim. *Von Holstein* siger: »2 mil fra Hannover« og Tordenskiolds kammer-tjener, *Kold*, fortæller, at de 2 mil fra Hannover kom til en bom, som »var Laas for, kaldtes ellers Rejten og er Skillet mellem Hannoveranske og Hildesheimske Grænser, og da vi nu kom en Fjerdingvej længer hen på de Hildesheimske Grænser ...«, så var de snart på pladsen.

»Europäische Fama« skriver »nach Glady« og grev *Tessin* anfører: »i nærheten av en landsby ved navn Gledinge«.

Som bekendt blev der kæmpet på kårder i stedet for som aftalt pistoler og *Tordenskiolds* 20 år ældre mod-stander stak ham ned på en sådan måde, at egnens bønder kaldte *von Holstein* for morder og jog ham bort med stokkeslag og stenkast, medens liget i henhold til »Kiøbenhavns Post-Rytter« blev »indsat i Kirken udi Rheden«.

Med sporvogn tager turen fra Hannovers centrum til Hildesheim i dag kun 27 minutter, og den lille, noget indeklemte kirke i Rheten blev hurtigt fundet. Den derværende præst, der for tiden skrev på kirkens historie, havde dog aldrig hørt om *Tordenskiold*, men henviste til præsten i Gleidingen, der muligvis vidste mere. Den lille landsbykirke var iøvrigt smukt pyntet med blomster til gudstjenesten palmesøndag, men ellers var den så enkel, som den vel kunne være. Der var 4 vinduer i hver side af kirkens skib, et kors over alterbordet med fire lys, en prædikestol og en døbefont — men alt var nyt eller nyoppudset, så det var svært at forestille sig situationen for 237 år siden, da *Tordenskiolds* blodige legeme hvilede oppe ved siden af alteret, hvor kisten var henstillet, da der intet sakristi var i kirken.

Efter at have fotograferet kirken i Rethen fortsatte orlogskaptein *Scheen* videre sydover ad den moderne Hildesheimer landevej mod Gleidingen under flittig spejden efter en trægruppe, som kunne dække selve duelstedet, men Gledingen nåedes uden noget resultat, først syd for byen sås en lille lund.

En henvendelse til det lokale politi resulterede i, at man der aldrig havde hørt om nogen duel, derimod om et bortgemt stenkors langt borte, men en forbindelse mellem dette og *Tordenskiold* måtte straks forkastes. Imidlertid skabtes kontakt med en meget historisk interesseret familie på egnen, der ganske vist ikke selv kendte til sagen, men også henviste til stedets præst. I første omgang ville heller ikke denne kende noget til duellen — men senerehen kom han i tanke om et gammelt sagn om, hvordan grev Königsmark en gang skulle have lokket en dansk officer afsides og dræbt ham.

Nu var det vejledende »halmstrå« fundet.

Oberst *Staël von Holsteins* svigermoder var født *von Königsmark*. Hendes bedstefader, den svenske feltmarskalk, grev *Hans Christoph von Königsmark*, var den, der under plyndringen af Praha under tredivårskrigen, havde tilegnet sig den syvhovede slange, som netop havde spillet så stor en rolle i forhistorien til *Tordenskiolds* duel — dog andet end et halmstrå blev det nu ikke.

Derimod gav besvarelsen af spørgsmålet om Hildesheimsstrasse altid havde gået der, hvor den nu gik, oplysning om, at den gamle landevej havde gået på den anden side af floden *Leine*, der løber forbi Hannover, og dette var en betydningsfuld oplysning. Det førnævnte stenkors fik påny aktuel interesse, skønt der kun var en enkelt ung mand, der kendte det, og en bilekspedition iværksattes. Først kørtes tilbage til Rethen, så mod vest og over *Leine* og videre sydover gennem landsbyen Koldingen, hvorfra den gamle Hildesheimvej svinger til venstre — og nu var det ikke længere vanskeligt at skabe sig en illusion om, hvorledes *Tordenskiold* var vandret af gårde mod sit livs endeligt.

Efter at have kørt den af *Kold* angivne fjerdingvej, gjorde man orlogskaptein *Scheen* opmærksom på nogle mærker i jordoverfladen og ca. 20 m længere fremme stod et enligt træ, men man vidste, at der her tidligere havde stået en hel trægruppe.

Ved træet fandt man den eftersøgte sten — gammel var den, næsten en meter ragede den op over jorden, den ene side dækket af et stort kors — dødens tegn.

Stenen havde været væltet, men var nu rejst igen, dog desværre med den nederste ende opad. Det må formenes, at der er en inskription på den del af stenen, der nu er under jorden, men stenen var beklage-

ligvis for tung til, at ekspeditionens deltagere kunne rokke den:

Orlogskaptein *Rolf Scheen* slutter på klingende norsk sin beretning således:

»Her stod vi altså ved en minnestein for en *død*. Den var reist et kort stykke fra det hannoveranske territorium, så langt, at den var trygt inde på det hildesheimske. Avstander, naturen, veien — alt stemte. Ingen tvil var lenger mulig.

Det var *Tordenskiolds* stein, vi hadde for os.

Vi stod på en plett, hvis jord en gang hadde vært vætet av *Tordenskiolds* blod —«

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajnerne H. M. Petersen, og W. W. Christensen
samt kaptajnløjtnant H. F. Jensen.

Belgien.

Ministryger.

Ministrygeren M 935 (ex MSC 260) ankom den 23. januar 1957 til Ostende. Denne var den sidste af en serie på 18 MSCere leveret fra USA. 8 tilsvarende er bygget i Belgien.

(La Revue Maritime, april 1957). H. J.

Brazilien.

Overtagelse af skibe.

Hangarskibet VENGEANCE vil under navnet N.A.E.L. MINAS GERAIS blive overtaget fra den engelske flåde efter at have gennemgået en omfattende modernisering.

Undervandsbådene PADDLE og MUSKALUNGE er under navnene HUMAITA og RIACHUELO overtaget fra den amerikanske flåde for 5 år.

(Journal of the Royal United Service Institution, feb 1957 og
La Revue Maritime april 1957). H. J.

Canada.

Nye skibe.

Fregatten SKEENA er indtrådt i aktiv tjeneste som den 5. af ST. LAURENT klassen den 30. marts.

Undervandsbåden AMPHION er overtaget fra den engelske flåde, og bygningen af en ny type kystministryger på 390 tons, med en fart på 16 knob og en besætning på 3 officerer og 35 mand, er påbegyndt.

(La Revue Maritime, april 1957). H. J.

Frankrig.

Sosætning af nye fregatter.

Den 26. januar søsattes 3 nye hurtiggående fregatter til den franske marine, nemlig L'AGENAIS, LE BEARNAIS og L'AL-SACIEN.

Disse fregatter har et déplacement på 1250 t., en besætning på 198 mand, maskinkraften er på 10000 HK og armeringen består, foruden et meget veludviklet antiubådsudstyr, af 3 dobbelte, radarstyrede 57 mm. kanoner og 2 stk. 20 mm. kanoner.

(La Revue Maritime, Marts 1957.) H. J.

Nye bestillinger af patruljebåde.

Den franske flåde har hos *Constructions Mecaniques de Normandie* (Cherbourg) bestilt 3 patruljebåde af den 324 t. store FOUGEUX-klasse. Nybygningerne vil få navnene LE HARDI, LE FRONDEUR og L'INTREPIDE. Endvidere er der på samme værft bestilt 8 hurtige patruljefartøjer til havneforsvarstjenesten. Disse fartøjer er på 72 tons og er forsynet med 2 dieselmotorer med tilsammen 2700 AHK, som skulle give fartøjerne en fart af 28 knob.

(The French shipbuilders Association, Januar 1957). H. J.

Jagere.

De 2 sidste enheder af den store franske jagerserie bestående af SURCOUF-klassen og dennes videreudvikling DUPERRÉ-klassen, TARTU (*Ateliers et Chantiers de Bretagne*) og JAYRE-GUIBERRY (*Forges et Chantiers de la Gironde*) har følgende data:

Deplacement:	2750 t. (3750 t. fuldt udrustet)
Dimensioner:	128,6 × 12,7 × 5,0 m.
Maskinkraft:	63000 AHK svarende til en fart af 32 knob fuldt udrustet.
Oliebeholdn.:	800 t.
Aktionsradius:	5000 sml. ved 18 knob.
Armering:	6 127 mm. i dobbeltaf. 6 hofors 57 mm. i dobbeltaf. 6 20 mm. 6 55 mm. torpedorør (antitubådstorpedoer.)

Den væsentligste forskel mellem de to ovennævnte klasser består i, at DUPERRE-klassen har et større elektronisk udstyr, der bl. a. sætter den i stand til at lede luftfartøjer.

(The French shipbuilders Association, Januar 1957.) H. J.

Oprettelse af skole for personel til atomkraft og -våben.

Under hensyntagen til den kendsgerning, at anvendelse af atomkraft og -våben i fremtiden vil blive en livsbetingelse for en flåde, har den franske flåde besluttet allerede nu at oprette en maritim atomenergiskole i Cherbourg.

Skolens opgave bliver i første række at uddanne officerer og besætning til en kommende atomdrevet undervandsbåd.

(La Revue Maritime, april 1957). H. J.

Navneændring.

Fregatten L'ESCARAMOUCHE er blevet omdøbt til AILETTE.

Udrangering af minestrygere.

Minestrygerne AILETTE, VIMY, YSER, BELFORT, MEUSE og LAFFAUX er udrangeret.

(La Revue Maritime, Januar 1957). H. J.

Grækenland.

Lån af undervandsbåde.

Undervandsbådene JACK og LAPON af GATO klassen (1525 tons) er overtaget for 5 år fra den amerikanske flåde.

(La Revue Maritime, april 1957). H. J.

Holland.

Udrangering af skibe.

Jagerne VAN GALEN og BAUCKERT samt minestrygerne ROOMPOT, MALZWIN, SCHIERMONNIKOOG, SCHOUWEN, STORTEMELK, SCHULPENGAT, VLIETER, URK og WALCHEREN (tidligere tyske Räum-boote) er udgået af flådens tal.

La Revue Maritime jan. og april 1957). H. J.

Overtagelse af MDAP-skibe.

Korvetten LYNX, bygget i Italien samt minestrygerne MEPPEL og RHENEN, bygget i Holland, er i november og december 1956 overtaget af den hollandske marine.

(La Revue Maritime, Marts 1957). H. J.

*Israel.**Erobret fregat.*

Den ægyptiske fregat IBRHIM EL AWAL, der blev erobret under Suez-krigen, er efter istandsættelse indgået i den israeltiske flåde den 11. januar 1957 under navnet I.N.S. HAIFA.

(La Revue Maritime, april 1957). H. J.

*Italien.**Overtagelse af nye skibe.*

Minestrygerne PALMA og ROVERE, bygget på off-shore programmet, blev den 28. februar overtaget af den italienske flåde.

Minestrygeren SGOMBRO, bygget på MDAP, blev den 12. marts overtaget fra den amerikanske flåde.

Fregatten CIGNO, bygget i Italien, blev den 7. april overtaget af den italienske flåde. Fregatten har følgende data:

Deplacement: 1500 t. standart (1900 t. fuldt udr.)
Maskinkraft: 2 turbiner af 22000 HK.
Fart: 26 knob
Armering: 4 stk. 76 mm/62 AL-kanoner i dobbelttårne.
4 stk. 40 mm/70 i enkeltaffutage.
2 stk. udskydningsrør for A/S projektiler.
Besætning: 260 mand.

(Notiziario per la marina nr. 5 og 6 1957). H. J.

*Pakistan.**Overtagelse af skibe fra England.*

Jageren HMS CADIZ (BATTLE-klassen) er den 1. februar 1957 overtaget af den pakistanske marine under navnet P. N. S. KHAIBAR. Jageren HMS GABBARD er under navnet P. N. S. BADR ligeledes overtaget, og jagerne CRISPIN og CREOLE samt krydseren DIADEM vil følge efter.

(Marineblad nr. 2 — 1957). H. J.

Sovjetunionen.

Landsætning med helikoptere.

Nedenstående er en oversættelse af en reportage i den røde hærs blad. Den viser, at man også i Sovjetunionen er interesseret i vertikal landsætning. Da noget sådant meget vel kan tænkes udført i forbindelse med amfibieoperationer skønnes artiklen af interesse for tidsskriftets læsere. -

Idag blev der i en underafdeling i N-området foretaget en interessant og lærerig øvelse. Observationsstatet for chefen for infanteriunderafdelingen befandt sig i udkanten af en lille skov. Herfra sås tydeligt den mark med skyttegrave, der lige havde været benyttet af en underafdeling af første echelon af fremtrængende tropper. Fra sit skjul så chefen fra tid til anden opmærksomt op på himlen, hvor der hvert øjeblik kunne vise sig helikoptere, der skulle tage landingsstyrken og dens udstyr ombord. Langs skovkanten lå i deres udgangsstillinger skytter, mortérmandskab og artillerister klar til at gå ombord i helikopterne. Folkene var anspændte — foran dem lå en ansvarsfuld og vanskelig opgave: underafdelingen skulle indtage en vigtig stilling i dybden af »fjendens« forsvaret. Under forberedelserne og landsætningen har chefen for de kombinerede styrker meget at bestille. Alle forholdsregler skal foretages under streng camouflering, i meget begrænsede tidsrum og med omhyggelig organisering og disciplin af mandskabet. Derfor må de underordnede i forvejen oplæres strengt og nøjagtigt i at opfylde deres pligter under landingen og reagere hurtigt og skjult, og der har i forvejen været foretaget øvelser, hvor soldaterne lærte at forlade deres udgangsstillinger rigtigt og hurtigt indtage deres plads i maskinerne. Idag før øvelsen har chefen foretaget beregninger for landingen, bestemt rækkefølgen for afdelingernes optagelse i helikopterne og forholdsregler ved indløsning af udrustningen og våbnene. Han har også sørget for at finde den bedst skjulte og egnede plads til helikopterens landing.

Pludselig viste de store »guldsmede« sig. De hang et øjeblik i luften, som om de søgte efter et sted at lande, og nu lander een af dem ved skyttegravene på den lille plads. Ujævnhederne generer ikke flyveren. »Chefen fra helikoptergruppen kaptajn M«, præsenterer sig for chefen for infanteriunderafdelingen. Uden at fjerne sig fra helikopteren taler de to officerer om si-

tuationen, og nogle minutter efter følger signalet til indstigning. Som de første løber mod maskinerne mortermandskabet sergent L og undersergent Zj. De begynder hurtigt at indlæsse morterer og ammunition og tager derefter selv plads i maskinen. Mandskabet og våben anbringes i maskinerne. Det er slet ikke så længe siden, at der ved indladning i en model-helikopter gik betydeligt længere tid, altså har træningen været nyttig. I løbet af de beregnede minutter blev der i helikoptererne indlæsset antitankvåben og anden udrustning. På et aftalt signal kommer nu fra dens udgangslinie løjtnant P's deling løbende og indtager hurtigt plads i maskinen. Efter indladningen minder løjtnanten dem endnu en gang om, hvorledes de skal forholde sig i luften, og gør det klart, hvem der skal fyre maskinpistolerne, hvis »fjenden« skulle vise sig ved landsætningen.

Landsætning er en vanskelig operation, hvor alt skal gennemtænkes og udregnes, men hvor man først og fremmest ikke må spilde tiden, som her spiller en afgørende rolle. Der kræves en god organisering af samarbejdet mellem underafdelingerne og mellem de enkelte våbenarter. Lad os sige, at der i helikopter nr. 5 er indladet en kanon, medens traktoren står i helikopter nr. 6. D.v.s. at helikoptererne må lande ved siden af hinanden, og traktorføreren må vide, hvor han skal søge sin kanon. Sådanne »småting« må forudses før indladningen, og hvis landsætningsofficeren glemmer det, må hans »luftkammerat« komme ham til hjælp. Selvom øvelsesopgaven kun bestod af indladning i helikopter uden at hæve sig i luften, forklarede luftofficeren dog de andre officerer, hvad der særligt skulle tages hensyn til ved udlosningen. Erfaringerne fra øvelser viser, at det er yderst vigtigt for landtropperne at samarbejde med helikoptererne, da indladningen i disse, selv uden at de går i luften, giver god øvelse for mandskaberne, og forhøjer officerernes organisatoriske rutine. Ved god planlægning og nøje samarbejde mellem land- og luftafdelingerne kan der opnås store resultater i luftlandsætning af tropper.

(Krasnaja Zvezda, 28. februar 1957.) W. W. C.

U. S. A.

Nyt helikopterhangarskib.

Et nyt helikopterhangarskib er under udarbejdelse. Det bliver på 15000 tons og skal kunne medføre 45 helikoptere af typen

HRS samt 1500 mand fra marinekorpsset med fuldt udstyr. Helikoptere af typen HRS, der vejer ca. 3 t. kan medtage op til 12 passagerer eller en last på 1200 kg og kan opnå en hastighed af ca. 140 km i timen.

(La Revue Maritime, Marts 1957). H. J.

BATO.

Bato (= *balloon assisted take — off*) er et nyt system, der anvendes af den amerikanske flåde i forbindelse med undersøgelse, som foretages i anledning af det geofysiske år.

En ballon løfter en raket op til ca. 70 000 fods højde, hvorefter raketten startes. Derved opnår man, at raketten straks fra starten arbejder nærligt i det lufttomme rum, hvilket er ensbetydende med, at denne kan nå op til en højde omkring 60 miles mod normalt kun 20 ved affyring fra jordoverfladen.

Raketens opgave i disse højder er at give oplysninger om virkningerne af solforstyrrelserne (solpletterne) på radiokommunikationen.

(All Hands, Februar 1957.) H. J.

Venezuela.

Ny torpedojager.

Den sidste af de seks italienskbyggede torpedojagere på 1150 t. bestemt for Venezuela, ALMIRANTE JOSE' GARCIA, er søsat på *Asaldo* værftet i Livorno.

(La Revue Maritime, Januar 1957). H. J.

Vesttyskland.

Indkøb af fregatter.

De i T. f. S. pag. 61 — 1957 nævnte 7 fregatter, som Vesttyskland har anmodet om at måtte købe i England, bliver fregatterne ACTAEON, FLAMINGO, HART, MERMAID (BLACK SWAN-klassen) OAKLEY, ALBRINGTON og EGGESFORD (HUNT-klassen).

(La Revue Maritime, Marts 1957). H. J.

Flådebesøg i England.

Det første tyske flådebesøg i England efter den anden verdenskrig blev aflagt i tiden fra den 30. november til den 3. december 1956, da skoleskibene EIDER og TRAVE, hver med en

besætning på 3 officerer, 20 officerskadetter og 40 mand, aflagde besøg i Portsmouth under et træningstogt, hvorunder bl. a. også Brest blev besøgt.

H. J.

Første nybygning efter krigen.

Det første krigsskib bygget i Vesttyskland til den nye vesttyske flåde blev kystministrygeren LINDAU, der den 16. februar 1957 søsattes fra *Yacht und Boot Werk*, Burmeister i Bremen.

(La Revue Maritime, april 1957). H. J.

Boganmeldelser.

»Öst och Väst och Vi«.

Gruppearbejde under ledelse af Helge Jung.

Nordstedt & Söners forlag, Stockholm. 17,50 sv. kroner.

Vi savner herhjemme i disse år stærkt en bog om Danmarks stilling i den nuværende verdenspolitiske og strategiske situation. Ikke alene fordi den ville give forsvarets personel et klarere indtryk af, hvordan vi står i dag, men også fordi en saglig og redelig fremstilling af Danmarks placering og muligheder i den standende magtkamp måske kunne rejse en sund og gavnlig diskussion i offentligheden om landets forsvar.

Men indtil vi får »vores egen bog«, må vi nøjes med den bog, svenskerne har udgivet i marts d. å. om Sveriges stilling i den nuværende verdenssituation.

Bogen er et gruppearbejde under ledelse af den tidligere svenske forsvarschef, general Jung, og med mange fremtrædende civile og militære bidragydere. Den indeholder følgende afsnit: 1) Den storpolitiske udvikling efter 2. verdenskrig. 2) Krigsteknikkens udvikling efter 2. verdenskrig. 3) Ideologiske modsætninger mellem Øst og Vest. 4) Ressourcer for krigsførelsen. 5) Sveriges stilling mellem Øst og Vest. 6) General Jungs konklusion.

Bogen opfylder to missioner. Den er for det første en opslagsbog, både på det storpolitiske og på det militære område. En kort og koncis beskrivelse giver hovedlinierne i de talrige taktiske og strategiske spilfægtier i de seneste års kolde krig, medens afsnittene om krigsteknikkens udvikling og om Østs og Vests ressourcer, ligeledes i hovedtrækkene, giver et billede af de moderne våbens slagkraft og de to magtblokkes personel-mæssige og økonomiske potentiel. Altså en række fakta, som man

nødvendigvis må kende, hvis man vil bedømme magtgruppernes styrke.

For det andet indeholder den en bedømmelse af Sveriges stilling som neutral stat mellem Øst og vest, set på grundlag af ovennævnte storpolitiske og militære fakta. Og uagtet Danmark på grund af medlemsskabet i NATO på sin vis jo er i en ganske anden position, er der dog mange ligheder i landenes forsvarsmæssige problemer i dag. Også denne del af bogen er derfor af interesse for danske læsere. Her behandles indgående Sveriges muligheder i en eventuel krig, og bidragsyderne kommer herunder ganske naturligt ind på hele Nordens stilling. Danmark har, ligesom Norge og Finland, fået sit eget afsnit, der giver den uvildige iagttagers syn på vore forudsætninger og muligheder for at forsvare vort territorium og de vigtigste gennemsejlingsfarvande.

Under denne 2. del kommer så general Jungs slutord, hvori han med henvisning til Sveriges udsatte position på det kraftigste advarer mod en nedskæring af det svenske forsvarsbudget. Af særlig interesse forekommer her at være hans uforbeholdne tilslutning til tanken om, at det svenske forsvar bør udrustes med atomvåben. Ved at besidde sådanne våben har selv et land på Sveriges størrelse en reel chance for at kunne afskrække endog en stormagt fra angreb.

Hermed være bogen varmt anbefalet til tidsskriftets læsere.

D. H.

»Architectura Navalis Mercatoris«.

Robert Loef, Burg Bezirk Magdeburg, 5 sider + 62 pl. index.
(Tilsendt fra Boghandler Strube.)

I 1768 udkom den store svenske admiral og skibbygger Fredrik Henrik af Chapman's (1721—1808) store og nu meget kostbare værk: »Architectura Navalis Mercatoria« i stor folio (55 × 42 cm) med 62 kobberstukne plancher, et værk som var af største betydning for skibbygningen.

For den historiske studie af træskibsbygningen er værket stadig af stor værdi, men dets format og sjældenhed gør det ret vanskeligt tilgængeligt.

I 1937 udsendte forlaget Robert Loef, Burg Bez. Magdeburg, en fuldstændig udgave af dette værk i halv størrelse i løse plancher i mappe, og i år har samme forlag påny udsendt det fuldstændige værk i ca 2/5 størrelse (34 × 21 cm) i indbunden stand. Hermed er dette storværk om træskibbygning blevet tilgængeligt for enhver, der beskæftiger sig med dette spørgsmål. De gengivne linietegninger står klart og smukt, mens de fine detaljer i forslingerne nødvendigvis må lide noget under formindskningen.

H. F. K.

H. C. Røder: »De sejlede bare. . .«

En beretning om danske sømænds og fiskeres indsats
hjemme og ude i den anden verdenskrig.

Høst og Søns forlag. København. 432 sider. Ill. Reg.

Så kom da bogen om den danske handelsflåde og dens mænd under krigen, Danmarks første frihedskæmpere, der var med fra begyndelsen til den bitre ende. Den samling danske mænd, der på søen under de vanskeligste forhold kæmpede den lange kamp for deres land side om side med de allierede.

Kaptajn H. C. Røder, der ofte selv var med i begivenhedernes brændpunkt, beretter her omkring egne oplevelser gennem hele krigen om de forhold, hvorunder kampen kæmpedes. En bog, som giver gode oplysninger om handelsflådens hele færden og om alle de vanskeligheder, som mødte rederier og førere før de, bistået af diplomater og andre danske i de allierede lande, blev anerkendt som ligeberettigede i den store kamp mod Nazismen.

Denne bog, som bør findes hos alle danske, der er interesseret i vor handelsflådes indsats i frihedskampen, sætter vore søfolk — såvel de mere end 2000, der gav livet for deres land, som de der, trods utrolige lidelser, overlevede — et smukt og

værdigt minde og giver samtidig pålidelige historiske og politiske oplysninger om de danske skibes skæbne gennem hele krigen bygget på såvel officielle kilder som egne og andres optegnelser.

De talrige illustrationer af krigsforliste skibe giver eftertiden et fyldigt billede af tidens skibstyper.

H. F. K.

Niels Arley og Helge Skov: »Atomenergiens udnyttelse«.

Scandinavian University Books. Gyldendal København 1957.

99 sider. Ill. Stikordsregister.

Atomalderen, på hvis tærskel vi nu befinder os, stiller menneskeheden overfor et vældigt problemkompleks, idet udnyttelsen af atomenergien indebærer problemer af teknisk, medicinsk, meteorologisk, oceanografisk, geologisk, økonomisk, administrativ og politisk natur. Disse problemer er eller bliver også aktuelle for vort land.

Alment tilgængelige, samlede fremstillinger på dansk om de vigtigste problemer vedr. atomenergiens udnyttelse, som i den kommende tid vil få stigende betydning for den enkelte borger, har hidtil været savnet.

Denne mangel har forfatterne ønsket at afhjælpe med det foreliggende værk, som udkom i februar i år, og som bygger på en række forelæsninger afholdt dels på Danmarks Tekniske Højskole, dels på Universitetet — forelæsninger som bl. a. baserede sig på studier i udlandet, ikke mindst i Norge og Sverige.

Bogens indhold, der omhandler redegørelser dels om »De ingeniørmæssige problemer ved atomenergiens udnyttelse«, dels om »De biologiske farer ved ioniserede stråler og atomenergi«, er holdt i en forholdsvis elementær form beregnet for en større kreds, men vil med udbytte også kunne læses af tidsskriftets læsere som supplement til andre, særlige redegørelser vedr. atomenergiens udnyttelse.

Th.

E. Briand de Crèvecoeur: »Havets pionerer«.

C. A. Reitzels forlag. København 1957. 214 sider. Ill. Kr. 14,75 hft.

Efter gennemgang og bearbejdelse af et omfattende kildemateriale har admiral Briand de Crèvecoeur skrevet denne interessante og nydelige bog om menneskehedens ældst kendte eventyrsejladser.

I sit forord anfører forfatteren, at formålet har været at skabe lødigt underholdning for skibsbesætningerne på frivagter samt for den søfartsinteresserede og videbegærlige ungdom iøvrigt.

Efter gennemlæsning erkender man imidlertid, at udbyttet blev noget mere end blot underholdning. Thi her er tale om en introduktion til søfartens historie.

Man læser om fartøjernes udvikling i de gamle oldtidsriger ved Middelhavet og i den nære Orient, om søfartens vilkår, om flodfart og kystfart samt om de først kendte langfarter langs Sydeuropas og Afrikas kyster. Desuden hører man om søfartens relation til den antikke mytologi, og mange af de gamle, skønne græske sagn refereres.

Bogen, der er udgivet med støtte af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, J. Lauritzens rederi og Det østasiatiske kompagni, er rigt og smukt illustreret.

Th.

*H. C. Hansgaard:**»Af Gøngernes og Gøgehøvdingernes Saga«.*

Søren Lunds forlag. Aarhus 1955. 188 sider. Ill.

Denne bog omhandler sabotage- og partisankrig for Danmark gennem 150 år, d.v.s. i perioden fra den nordiske syvårskrig til den store nordiske krig.

Forfatteren, oberstløjtnant Hansgaard, har med sit værk villet skildre de betydningsfulde og interessante tildragelser, der i løbet af nævnte periode fandt sted under bekæmpelse af

svenske besættelsestropper med såvel regulære danske hærstyrker som partisangrupper.

I denne forbindelse har forfatteren særligt villet rehabilitere de tapre mænd blandt vor tidligere grænsebefolkning i de skånske provinser mod en ofte ensidig svensk karakteristik.

Skønt bogen udelukkende behandler landkrigshistoriske begivenheder kan den med udbytte studeres af dette tidsskrifts læsere som supplement til øvrige krigshistoriske værker med det formål at skabe et samlet billede af dansk krigshistorie i en periode, der var rig på betydningsfulde søkrigsbegivenheder.

Th.

Marinens Bibliotek.

Erhvervelser i juni 1957.

- Johansson, C. H. m. fl.:* Svenska Nationalkommittén för Mekanik. Föredrag vid Kollokvium om Initiering av Sprängämnen 14.-15. april 1955. 22 afsnit. ill. Sverige 1955. 4°. SAR.
- Beckenbach, Edwin F.:* Modern Mathematics for the Engineer. ill. index. 514 s. U.S.A. 1956. 8°. SAR.
- Karlebo handbok. Teknisk handbok. Maskinaktiebolaget Karlebo. ill. 775 s. Sverige 1950. 8°. SAR.
- Liikkanen, Ilmari:* Zur Störungstheorie der äusseren Ballistik. ill. 71 s. Finland 1943. 8°. SAR.
- Morrow, L. C.:* Maintenance Engineering Handbook. index. 16. kapitler. USA 1957. 8°. SAR.
- Hansen, Halfdan & S. Salén:* Kappseilas. Regler og taktikk. ill. 158. s. Oslo 1952. 8°. H.
- Chapman, Fredrik H. af:* Architectura Navalis Mercatoria. Lys-tryk-gengivelse i mindre målestok. ill. 62 pl. Burg Bezirk Magdeburg 1957. 4°. H.
- Loef, Robert (ed.):* Schiffsriss zur Schiffbaugeschichte. I: Holländische und deutsche Schiffe 1597-1680. ill. 8 + 17 pl. Magdeburg 1957. 4°. H.
- Winter, Heinrich:* Die katalanische Nao von 1450. ill. 52 s. + 12 pl. Magdeburg 1957. 8°. H.
- Bamford, P. W.:* Forests and French Sea Power 1660-1789. index. 240 s. Oxford 1956. 8°. H.
- Wint, Guy & Peter Calvocoressi:* Middle East Crisis. kort. 142 s. Middlesex 1957. 8°. H.
- Robertson, Terence:* The Ship with Two Captains. ill. index. 192 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Harbitz, G. P., S. Oppegård & R. Scheen:* Den norske Leidangen. ill. 310 s. + 4 pl. Oslo 1951. 8°. H.
- Bromberger, Merry & Serge:* Les secrets de l'expédition d'Egypte. ill. kort. Reims 1957. 8°. H.
- Brodie, C. G.:* Forlorn Hope 1915. The Submarine Passage of the Dardanelles. kort. 92 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Poolman, Kenneth:* Ark Royal. ill. 202 s. Lond. 1956. 8°. H.

- Cocchia, Aldo*: Submarines Attacking. ill. app. 204 s. Lond. 1956. 8°. H.
- The Travels of Leo of Rozmital*. HAKL. SOC. PUBL. Second Series. No. CVIII. Cambridge 1957. 8°. H.
- Fraser, Ian*: Frogman V. C. ill. 216 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Macintyre, Donald*: U-Boat Killer. ill. 180 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Joy, C. Turner*: How Communists negotiate. 178 s. N.Y. 1955. 8°. H.
- Lauring, Palle*: De byggede riget. Dansk oldtids historie. ill. 220 s. Kbh. 1954. 8°. H.
- Lauring, Palle*: Vikingerne. ill. 228 s. Kbh. 1956. 8°. H.
- Normanns historiske atlas ved rektor Aksel Strehle og lektor dr. phil. Jørgen Hæstrup. 2. udg. kort. 32 s. Kbh. 1957. 4°. H.
- Kaufmann, William W. m.fl.*: Military Policy and National Security. index. 274 s. Oxford 1956. 8°. H.
- Boserup, Mogens*: Sydeuropas landbrugsproblem. Udenrigspolitiske Skrifter. 2. serie. 52 s. Kbh. 1956. 8°. H.
- Bach, Erik*: Sydamerika. Udenrigspolitiske Skrifter. 2. serie. 84 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Taylor, E. G. R.*: The Haven Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook. ill. index. 296 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Morison, Samuel Eliot*: Christopher Columbus Mariner. ill. kort. index. 236 s. Lond. u. å. (1957) 8°. H.
- Healiss, Ronald*: Adventure Glorious. 144 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Putnam, David Binney*: David goes to Greenland. ill. 168 s. N.Y. 1927. 8°. H.
- Rasmussen, Knud*: I Bjørnejægerens og Aandemanernes Land. 196 s. Kbh. 1945. 8°. H.

Erhvervelser i juli 1957.

- Hofer, Ernst*: Arctic Riviera. A Book about the Beauty of North-East Greenland. ill. 125 s. Berne u.å. (1957) 4°. H.
- Churchill, Winston S.*: A History of the English-Speaking Peoples.
Vol. 1: The Birth of Britain. index. 416 s. Lond. 1957 8°. H.
Vol. 2: The New World. index. 344 s. Lond. 1957. 8°. H.

- Lists of Men-of-War 1650—1700. The Society for Nautical Research Occasional Publications no. 5. Part I: English Ships 1649—1702, Part: II: French Ships 1648—1700, Part III: Swedish Ships, Danish-Norwegian Ships, German Ships, Part IV: Ships of the United Netherlands 1648—1702, Part V: Indexes, etc. Lond. 1935/39. 8°. H. (indbundet sammen).
- Røder, H. C.*: De sejlede bare ... En beretning om danske sømænds og fiskeres indsats hjemme og ude i den anden verdenskrig. ill. reg. 432 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Turkey. Publ. by Turkish Press, Broadcasting and Tourist Department. ill. 200 s. Ankara 1957. 4°. H.
- Rogers, S.*: Barenetha Rock. A true drama of the sea. ill. index. app. 224 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Duff, Douglas V.*: Sea Pie. ill. index. 192 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Carse, Robert*: The Age of Piracy. ill. index. 276 s. NY 1957. 8°. H.
- Grut, Edmund*: Krigen i Indo-Kina og Sydøstasiens krise. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER, Serie I, no. 1. 68 s. Kbh. 1953. 8°. H.
- Kobyliniski, Hanna*: Kinas revolution. UDENRIGSPOLITISKE SKR. I, 3. 64 s. Kbh. 1954. 8°. H.
- Danstrup, John*: Raceproblemer i Sydafrika. UDENRIGSPOL. SKR. I, 4. 70 s. Kbh. 1955. 8°. H.
- Nørretranders, Bjarne*: Tjekoslovakiets forvandling. UDENRIGSPOL. SKR. II, 1. 48 s. Kbh. 1955. 8°. H.
- Taffrail*: Arctic Convoy. ill. 316 s. Lond. 1956. 8°. H.
- Haandbog i Slægtsforskning ved Albert Fabritius og Harald Hatt. ill. reg. 374 s. Kbh. 1953. 8°. H.
- Fane, Francis Douglas*: The Naked Warriors. ill. index. 308 s. NY 1956. 8°. H.
- Barjot, P.*: Vers la Marine de l'âge atomique. ill. 302 s. Paris 1955. 8°. H.
- Coindreau, Rogers*: L'argot baille. L'École Navale et ses Traditions. ill. Paris. 1957. 8°. H.
- Rohde, Peter P.*: Sovjetunionens udenrigspolitik. UDENRIGSPOLITISKE SKRIFTER: I, 2. 143 s. Kbh. 1954. 8°. H.
-

Raketvåbnene og fremtiden.

Af kontreadmiral i den svenske marine E. Biörklund*).

De sidste måneders begivenheder har bevirket, at raketvåbnene er kommet i brændpunktet i udenrigs-politisk henseende. For den politisk interesserede i almindelighed, må det derfor være af interesse at vide noget om disse våbens værdi, men også noget om deres begrænsning, hvorved det vil være lettere at bedømme disse nye våbens sandsynlige indflydelse på politiske og storstrategiske forhold i verden. Et øget kendskab i dette henseende kan også modvirke en eventuel tendens til at sprede håbløshed blandt de vestdemokratiske folk på et tidspunkt, da netop sammenholdet mellem de vestdemokratiske folk er af stigende betydning. Lad os derfor først behandle problemets politiske — og derefter dets storstrategiske perspektiver for at kunne udforme en almen opfattelse af, hvorledes krigsførelsesproblemerne vil arte sig i den nærmeste fremtid samt sluttelig foretage en kort undersøgelse af, hvordan disse våben i det store og hele vil påvirke krigsplanlægningen og andre planer for forsvaret samt valget af angrebsmetoder under en krig.

*) Oversat af orlogskaptajn O. Felding.

Raketvåbnene indflydelse i politisk henseende.

Den politiske trussel, der kan udøves af den, som mener sig i besiddelse af en vis overlegenhed med hensyn til raketvåben, er efter alt at dømme et særdeles alvorligt problem. Det ville være ønskeligt, om ledende statsmænd tog afstand fra at benytte sig af sådanne midler til politisk tryk. Men da Sovjets ledelse ikke modstod fristelsen til at udnytte et tilfældigt forspring indenfor et begrænset område af raketvåbenfremstillingen, er rakettruslen («missile blackmail») desværre blevet indregistreret blandt udenrigspolitikens skræmmemidler.

Det er allerede nu klart, at raketvåbnene i den nærmeste fremtid kommer til at få øget betydning for såvel politiske alliancer og aftaler som for krigsplanlægningen, samt for problemerne vedr. effektiv beskyttelse af livsvigtige forbindelser i luften, til søs og til lands. Raketvåbenproblemerne er ikke længere interne problemer indenfor de forskellige landes flyvemyndigheder, men har fået et stærkt udenrigspolitisk præg, hvortil kommer den nære sammenhæng mellem atompolitik og raketvåbenpolitik.

Allerede i 1955 meddelte Bulganin, at Sovjet havde en »transoceansk raket«, hvormed han uden tvivl mente, at man eksperimenterede med en sådan, og en gang i 1956 forsikrede Krustjev, at man »snart« havde en raket med brintbombeladning klar. Således, som det blev forudsagt i den amerikanske kongres i begyndelsen af 1956, fik Sovjet også i løbet af dette år visse typer raketter med mere begrænset rækkevidde end de transoceanske færdige, og dette skabte faktisk grundlaget for Sovjets note til Storbritannien den 5. november 1956. I denne note erklærede Sovjet sig »rede til at gribe ind med magt mod aggression i

Ægypten« samt understregede, at der nu findes lande, der kan nå England med raketvåben. Noget senere udfærdigede Sovjet en »advarsel« til USA om ikke at gøre sine i udlandet beliggende, fremskudte flyvebaser til raketvåbenbaser.

Udfra kendskabet til, at USA havde til hensigt at forsyne sine NATO-allierede med raketvåben, greb Sovjet til metoden med at udstede sine så bekendte trusselsnoter (af Bulganin senere omdøbt til »advarsler«) til Norge, Danmark, Holland, Vesttyskland og Spanien; hvortil endvidere kom radiomeddelelser eller pressemeddelelser i samme anledning til Island, Italien, Grækenland, Marokko, Tunis, Tyrkiet og Østrig, samt noget senere til Belgien, Japan og Iran (Persien) m. fl. I april erklærede marskal Sjukov, at Warszawa-pagtens lande skulle få atomvåben og raketvåben i samme omfang som USA's allierede.

Det russiske spil går ud på — helt negligerende, at Sovjet har et stort raketvåben, som i høj grad kan true dets nærliggende naboer — at søge at skræmme andre lande til at afstå fra anskaffelse af både atom- og raketvåben, d. v. s. at holde grænselandene svage. En sådan tilstand gør det nemlig lettere for Sovjet at fortsætte med sin hævdvundne politik: at foretage større og større landvindinger uden at løbe risikoen for en verdenskrig, ved hvilken Sovjet kun ville være udsat for, at dets satellitstatsystem gik i opløsning.

Sovjets raketvåbenpolitik er i tidens løb gået ud på at beskytte sin egen raketvåbenproduktion bag dobbelte »jerntæpper« og praktisk talt holde den russiske befolkning i total uvidenhed om russisk raketfabrikation samt bagved sikkerhedstjenestens høje mure — at opbygge et raketvåben ved hjælp af de tyske V-våben og det tyske V-personel, som man i 1945 kunne

inddrage fra Peenemünde, Berlin, Halle og den tyske østzone. Personellet var på daværende tidspunkt beskæftiget med de færdigkonstruerede A4 (V2) og de projekterede A9 og A10. Men amerikanske kilder har sandsynligvis ret i, at man i Sovjet fra 1950 begyndte at afskedige tyske specialister for senere praktisk talt kun at anvende russiske. Sovjets videnskabelige standard er nu uden tvivl særdeles god.

For at kunne bedømme den politiske faktor, som hedder russiske raketvåben, er det af interesse at vide, at Sovjet i begyndelsen af 1957 har 35 udskydningsstationer for raketter (Kronstadt, Riga, Peenemünde, Kolberg og Liepaja, 9 på den østtyske front, 5 på sydfronten, 6 i Østasien samt ikke mindre end 10 på ishavskysten mellem Anadyrbasen ved Berings Strædet og basen på Kolahalvøens vestlige del). Disse suppleres af 14 raketvåbenfabrikker (9 i Europa og 5 i Asien) og bagved kæden af udskydningsstationer et utal af depoter til oplagring og raketjustering. Hele billedet viser et vel tilrettelagt system for produktion, afprøvning og militær anvendelse med hovedvægten lagt på den sydlige Østersø, Østtyskland, fronten Sachalin—Anadyr samt Ishavskysten med henblik på polarflyvninger.

Sovjets sædvanlige dobbeltspil røber sig klart ved, at dets regering hæftigt bekæmper USA's ret til at anlægge atom- og raketbaser i allierede lande, medens de russiske satellitstater, ifølge russiske anskuelser, ikke er at betragte som »udenlands«. De russiske trussels-noter i den senere tid må ses i sammenhæng med andre russiske skridt taget for at undergrave vestmagternes styrke og NATO's sammenhold. Man synes ikke i Sovjet at kunne indse, at en sådan trusselsstrategi kan fremkalde lige det modsatte resultat, som det

man ønsker, nemlig at Sovjets grænselande væbner sig i tide mod en sådan trussel.

USA's raketpolitik er ikke lagt i faste rammer, måske af den grund, at USA vil holde muligheden åben for såvel en begrænset som en ubegrænset krigsførelse; hvilket gælder både for atom- og raketvåbnene; thi USA ønsker ikke, at Sovjet skal kunne bestemme dets handlemåde, på et tidspunkt hvor Sovjet selv tier vedrørende fremtidige krigsførelsesmetoder. Amerikansk raketpolitik har derfor, ligesom dets atompolitik to linier: en officielt erklæret linie om kraftig gengældelse og en i praksis mere tillempet om så længe som muligt at tilbageholde anvendelsen af de langtrækkende våben. Denne metode med at holde Sovjet hen i det uvisse er i den senere tid i USA blevet kaldt »den dobbelttonede politik«.

Ved anvendelse af pengemidler, der allerede beløber sig til det dobbelte af, hvad atombombens tilblivelse kostede, har USA bygget et raketvåben op, som væsentligt overstiger Sovjets. Antallet af raketfabrikker — der i modsætning til Sovjets til en vis grad er private fabrikker — prøvestationer og skydebaner er vokset lavineagtigt. USA har uden tvivl et meget stort antal raketter af varierende typer færdige (»missiles plenty«), men ligesom det gælder for Sovjet, tager det sikkert også her endnu et antal år, inden de største typer er operative, d. v. s. praktisk anvendelige (»operational«). Produktionen har i de senere år hovedsagelig fulgt to retninger: den ene at få visse eftertragtede forsøgstyper frem til produktionsstadiet, den anden at fremme produktionen af udeksperimenterede typer under hensyntagen til den store politiske betydning det måtte have at kunne forsyne de allierede nationer med anvendelige raketter. Det ameri-

kanske forslag i april 1957 om, at man skulle indstille produktionen af spalte-materiel til militært formål, stillede som en betingelse en international inspektion og kontrol, som Sovjet hidtil har afvist, hvorfor det må anses for et teoretisk forslag, der udfra et propagandasynspunkt viser den gode vilje til en afspænding, på hvilken man i USA i virkeligheden ikke tror.

Efter Suez-krisen har man set, hvor presserende det er at styrke NATO, og USA har derfor lovet sine allierede leverancer af amerikanske raketvåben fra omkring 1958, nogle typer eventuelt tidligere. Således har bl. a. Norge og Danmark fået tilbud om raketter, dog uden atomladning (atomkrigshoved). For at undgå overtrædelse af visse amerikanske love, for hvilke kongressen dog kan bevilge dispensation, har USA fundet den udvej, at man i nogle af de allierede lande kan opstille amerikanske »støtteenheder«, som dels opbevarer visse atomvåben, men tillige atomladninger til anvendelse ved de allerede for træningsformål leverede raketvåben. Ved krigsudbrud kan ladningerne udleveres til landenes egne militære styrker, som på forhånd er indøvet i våbnenes anvendelse.

Eisenhower-doktrinen skal nu afhjælpe vestmagternes modgang i Ægypten og udstrække sin beskyttelse mod kommunismens fremmarch til Afghanistan i øst, Østafrika og Belgisk Kongo i syd samt den sydlige Middelhavskyst i vest. Fuldt udbygget kan den danne en vældig beskyttelsesvold, men problemet med, hvordan den skal forenes med Bagdadpagten, den endnu ganske vage Seatopagt samt den Anzuspagt, som binder Australien og Ny Zealand sammen med USA, er endnu uklart. Fra USA's side er det blevet antydet, at det vil blive en forsigtig skridt-for-skridt-politik. Adskillige af de her omtalte lande har fået tilbudt raket-

våben fra USA. Med hensyn til forbindelsen mellem raketpolitikken og atompolitikken bør det også noteres, at Dulles har erklæret, at USA agter at benytte sig af lettere (taktiske) atomvåben ved krigeriske konflikter i Syd- og Sydøst-Asien. Hermed er det klarlagt, at USA har til hensigt også at levere raketter med atomladninger til asiatiske lande, som trues af Sovjet. USA har placeret »Matador«-enheder på Formosa samt på Okinawa.

Nogen afspænding med hensyn til raketvåben ligger således ikke inden for rækkevidde, snarere er en alvorlig skærpelse at imødesee. Brevvekslingen mellem Eisenhower og Bulganin har berørt raketproblemet, men det eneste hidtil synlige resultat af dette er, at USA har erklæret sig villig til at diskutere problemet om rumraketter og jordsatellitter. USA er villig til at stille visse forsøg under international kontrol, hvilket imidlertid afvises af Sovjet. Sidstnævnte stormagt opretholder sit krav om forbud mod anvendelse af alle slags atom- og raketvåben, men anstrenger sig samtidig af alle kræfter for at kunne overgå USA på dette område. Nogen mulighed for at få en aftale i stand om at begrænse sprængkraften i raketvåben eller komme til en overenskomst om, at sådanne våben kun må sættes ind overfor militære mål (»Counterforce-strategy«) synes ikke at foreligge i den nuværende temmelig usikre verdenssituation.

Storbritanniens radikale omlægning af sit forsvar er vel kendt gennem pressen. Denne stormagts stilling er forværret ved raketvåbnenes voksende rækkevidde, og man indrømmer i England, at landet er meget sårbart for bombe- og raketangreb på byer, industriområder og havne m. m. Storbritanniens handlemåde giver alvorlig stof til eftertanke for de, der konservativt

prøver at holde udviklingen af raketvåbnene tilbage til fordel for luftfartøjerne eller som tøver med at stille de nødvendige summer til raketvåbnenes udvikling til disposition. Storbritanniens raketpolitik går ud på, at man ved siden af betydelige indkøb i USA, søger at fuldende et stort antal engelske forsøgsraketter, samt i defensivt henseende særlig at beskytte de dele af England, hvor der er baser for de våben med hvilke en modtrussel eller en gengældelsesaktion skal udføres.

Overladende betydelige dele af sine verdensopgaver til USA, vil Storbritannien dog stadig have indflydelse i det Mellemste Østen, og man regner med, at man fra flyve- og raketbaser i Tyrkiet, på Cypren og i Iran samt takket være sø- og landstridskræfterne beregnet til amfibiekrig vil være i stand til at yde den britiske udenrigspolitik den nødvendige støtte. Det er en ulempe, at Storbritannien ser på det mellemøstlige storstrategiske problem som en udløber af Middelhavsproblemet, medens USA på den anden side ser på det som en udløber af USA's Stillehavsproblem. På grund af de forskellige politiske, geografiske og økonomiske forhold, har det ikke hidtil været muligt at komme til enighed om den målsætning, der er nødvendig for at kunne fastlægge en storstrategisk linie for fremtiden. At dette hænger sammen med Eisenhowerdoktrinen fremkomst er indlysende. NATO-problemerne vedrørende nye former for krigsførelse er mangfoldige.

I Frankrig er fremstillet flere raketter af mindre typer samt et stort antal forsøgsraketter, disse suppleres nu med amerikanske rakettyper samt den enhed af amerikanske Matadors, som allerede befinder sig i Frankrig til støtte for Elbe- og Rhinlinierne.

Rakatlitteratur.

Medens USA foretrækker princippet med en meget vidtgående publicering vedrørende raketvåbnene for at gøre Sovjet opmærksom på, hvilke hindringer et russisk angreb på USA vil møde, er russisk litteratur og presse meget sparsom med oplysninger om Sovjets våben. Selv når USA gør forsøg på at publicere oplysninger om russiske raketvåben tier Sovjet. Man tillader nogle få journalister at skrive om raketterne, men disse artikler går altid ud på, at USA vil angribe Sovjet, medens tilstedeværelsen af et meget stort russisk raketvåben fuldstændig ignoreres. Det er ejendommeligt at se, hvorledes et stort folk kan holdes i uvidenhed om, hvad der foregår omkring det. De bedste kilder til at bedømme raketproduktionen i verden er derfor overvejende amerikansk. Et antal engelske, nogle få tyske og yderst få russiske værker er af stor interesse. Disse suppleres dog af en strøm af flyvetidsskrifter på forskellige sprog. En håndbog som »All the World's Aircraft« giver kun sparsomme oplysninger om Sovjet, medens »Brassey's Annual« er mere oplysende. Ved assistance fra sagkyndige specialister er det muligt at opstille en oversigt over nuværende og kommende raketvåben.

Ordet raketter dækker i det efterfølgende både begreberne »ballistic missiles«, »guided missiles« og »free rockets«.

Raketvåbnenes indflydelse på moderne storstrategi.

Allerførst må man gøre sig klart, at luftfartøjer i dag udfører og i fremtiden delvis vil kunne udføre de samme opgaver, som vil blive pålagt raketvåbnene. Man kan ikke se bort fra den kendsgerning, at selv-

om Sovjet har et forspring i nogle retninger, så har USA stort set større muligheder for at ødelægge Sovjet, end omvendt. Skønt året 1960 anses for det tidspunkt, da raketvåbnene begynder at overflødiggøre visse flyvemaskintyper, så vil det — sandsynligvis i de næste 5—10 år — være de store amerikanske og russiske bombemaskintyper, der udgør den væsentlige tyngde i et luftangreb. Hertil kommer USA's gunstige udgangsstilling for en offensiv. Man skal derfor ikke stirre sig så blind på de nye våben, at man glemmer de våben, der allerede eksisterer. Hermed er enhver panik i anledning af visse russiske forspring på raketvåbnenes område henvist til sin rette plads; men at oplyse de truede regeringer og folk om de virkelige forhold er ikke uden betydning i en tid, da pressepropagandaen benytter sig af alt, hvad der er nyt.

Det er af storstrategisk betydning at foretage den rigtige vurdering af, hvorlænge man skal regne med en kombineret indsats af luftfartøjer og raketvåben, d. v. s. hvor hurtigt de sidstnævnte vinder terræn på de førstnævntes bekostning. General Twining, admiral Radfords efterfølger som forsvarschef i USA, har udtalt, at i USA bruges allerede nu 35 % af luftvåbnets budget til raketvåbnene, og i 1961 vil forholdet sandsynligvis blive 50—50. Andre eksperter taler om en ti-års-periode eller endog om længere tid. Vil man finde et årstal, som det sandsynlige tidspunkt ved hvilket raketvåbnene i almindelighed vil dominere over luftfartøjerne, må det blive 1965. Stort set er eksperterne enige om fordelene ved raketvåbnene: Vanskeligheden ved at standse dem undervejs og afværge et angreb, den forøgede mulighed der er for at yde de meget små udskydningsstationer en effektiv beskyttelse, samt den omstændighed, at behovet for jagereskorte

bortfalder, har meget stor betydning. Ud fra et økonomisk synspunkt er spørgsmålet derfor, om raketvåbnene stort set er fordelagtige, hvis modstanderen har et mod luftangreb effektivt forsvarssystem, samt om raketterne har en sådan præcision og ødelæggelsesvirkning, at deres »kill probability« giver valuta i forhold til de udgifter angrebet koster. Man er dog enige om, at forsvar til bekæmpelse af luftangreb kræver både raketter, luftværnsartilleri og ihvertfald indtil videre jagermaskiner.

Raketvåbnenes indflydelse på storstrategien påvirkes imidlertid også af det spørgsmål, om alle vigtige raketproblemer i virkeligheden er løst; men dette er ingenlunde tilfældet. Særlig med hensyn til styring foreligger der endnu mange problemer. Admiral John E. Clark, chef for den amerikanske marines raketproduktion, har fornylig fremført, at man må se at at få løst spørgsmålet om, hvorledes man skal forhindre en fjende i at gribe ind i en rakets styring ved udsendelse af falske styresignaler, samt hvorledes man skal kunne hindre forstyrrelse af egne radiostyrede raketter. På styreprocessen, som i højeste grad afgør våbnenes effektivitet, indvirker, at radiostyringen ad en radarstråle eller ved television afløses af raketten egen målsøger i nærheden af målet. Det er nødvendigt, at raketten kommer indenfor denne afstand (»lock-on-range«), for at man overhovedet skal få nogen virkning af det kostbare våben.

De intercontinentale raketter er endnu ikke fuldt udeksperimenterede, og derfor må man regne med en spredning på 10—15 km omkring målet. Dette forårsager, at de kun bliver anvendelige overfor meget store mål samt som politisk trussel. Desuden er man i tvivl om, hvad der vil ske med en sådan raket, når

den fra meget stor højde i stratosfæren kommer ind i jordens atmosfære og derved ophedes stærkt. Den største uro i verden skabes i øjeblikket af de mellemstore raketter, hvormed Sovjet fornylig truede.

Der findes en vigtig forbindelse mellem raketstrategi og atomstrategi, idet mange raketter ikke får tilstrækkelig effekt uden at være forsynet med atomladning, men for at bruge sådanne kræves en regeringsbeslutning om, at man ønsker at indsætte atom- eller brintvåben i en krig. En sådan politisk beslutning kan forårsage den ubegrænsede krig, som alle ønsker at undgå. Dette kan blive en hindring for raketternes anvendelse, idet man aldrig kan forudse, hvilken beslutning, der vil blive taget, hvis en ugunstig krigssituation opstår for en af parterne. Det er blevet fremført, at man måske i fremtiden vil se på atomladningerne på samme måde, som man bedømmer de lette atomvåben, d. v. s., som ordinære bestanddele i et moderne forsvar, men endnu er dette problem fuldstændig uafklaret, så længe man ikke har kunnet komme til en international aftale i så henseende.

De intercontinentale raketter. »Intercontinental (ballistic) missiles« (ICBM) er beregnet til at skulle have en rækkevidde på ca. 8000 km. Det forventes, at de kan passere Atlanterhavet på en halv time og Stillehavet på en timestid. Uden at komme ind på teknisk interessante detaljer, skal her kun påpeges, at hverken Øst eller Vest har sådanne raketter i tjeneste, men i løbet af nogle år kan de beskyde hinanden med raket-skyts i både østlig og vestlig retning. Som grundlag for en bedømmelse kan nævnes, at afstanden fra Thulebasen på Grønland til Moskva er ca. 4500 km, og fra den russiske Anadyrbase i Østsibirien til Washington er der ca. 6300 km.

Mellemdistanceraketter. »Intermediate range ballistic missiles« (IRBM) anvendes på afstande fra 800—3000 km. De er beregnet anvendt til bombning af fjendtlige flyvebaser, byer, industriområder, kommunikationscentre, elektricitetsværker samt vigtige militære mål af en vis udstrækning. De egner sig til trusselsstrategi og produktionsbekæmpelse samt som strategisk støtte ved operationer i bl. a. Europa, Nordafrika og Asien. Af amerikanske typer er kun »Matador« klar og af russiske typer findes sandsynligvis kun et begrænset antal T-2 raketter, men om nogle år har forholdet ændret sig således

- at amerikanske IRBM fra England kan nå til henholdsvis Kolahalvøen, til den anden side af Moskva og til den østlige del af Middelhavet. (»Matador« kan fra baser i Frankrig allerede i dag nå til Reval—Odessa—Tripolis); samt
- at russiske IRBM fra Polen kan nå til Norge, Island, England, Spanien, hele Middelhavet, samt fra baser i Mongoliet til Japan, Formosa, Thailand og Pakistans vestlige del (fra den russiske Ishavskyst vil de gå den nærmeste vej over Nordpolen til USA).

Det faktiske grundlag for Sovjets trussel mod England har sandsynligvis været en kombination af den under produktion værende T12 samt de fuldførte J-2 og T-1. Det fremgår heraf, uden yderligere kommentarer, hvilken uhyre indflydelse de øgede rækkevidder vil få på fremtidens storstrategi, samt, på alle former for fremtidig krigsførelse.

Raketvåbnene i moderne krigsførelse.

Man må, indtil det tidspunkt kommer, da enhver lands raketvåben har overgået de allerede eksisterende luftstridskræfter, betragte raketvåbnene som et supplement til de nuværende flyvemaskintyper. Et kombineret angreb med f. eks. amerikanske B 47 eller B 52 og med raketter af Matador- og Rascaltypen er meget sandsynligt, ligesom en kombination af russiske flyvemaskintyper og visse T-raketter. Så længe de amerikanske bombemaskiner er de russiske overlegne og lettere kan nå de udsete mål, er dette en faktor, som ikke må underkendes. Dette forhold indvirker på såvel luft- som sø- og landkrigsførelsen.

Luftkrigsførelse.

Før et flyver- eller raketangreb vil ofte foregå en luftforsvarskamp, der har til formål at mindske angrebets effektivitet. Under denne luftkamp — »fly mod fly» — føres raketvåbnene frem mod den angribende ved hjælp af flyvemaskiner af forskellige typer. Jagere med eller uden raketter går til modangreb og herved forøges rakettenes praktiske rækkevidde. Følgende fremtidsbillede kan gives af forsvaret mod et russisk angreb på USA: Ved første radarvarsling starter flyvemaskiner med fjernstyrede jagere, derefter angriber flyvemaskiner med fjernstyrede raketter, på nærmere hold afskydes mindre luftforsvarsraketter, og til slut sætter det egentlige luftværn sine pjecer i funktion. Selvom en vis procent af de angribende kan nå frem til målet, bliver tabene meget betydelige.

Et angreb mod russiske mål møder ikke et så omfangsrigt varslings- og forsvarssystem som i USA, men raketter, der styres fra flyvemaskiner, findes, og luft-

forsvarsraketterne betegnes som middelgode; hertil kommer yderligere jagermaskinerne.

Såvel USA som Sovjet har de såkaldte radobrandrør («proximity fuze») i sine luftværnsraketter, hvorfor eksplosionen ikke kræver kontakt med målet, men sker i en vis afstand fra dette. Næsten alle typer har atomsprængladning. Problemet med at fremstille antiraketter mod ICBM og IRBM er endnu ikke løst, selv om omfattende forsøg foretages både i USA og Sovjet. Med hensyn til luftrekognosceringen skal bemærkes, at — selvom der allerede findes raketter med television, hvorfra billedet overføres til startpladsens kommandocentral — så fordrer bedømmelsen af situationen fra luften stadig tilstedeværelsen af hurtige rekognosceringsmaskiner.

Når man i store træk betragter luftkrigsførelsen, er det almindelig kendt fra sidste verdenskrig, at uoverensstemmelser ofte opstod indenfor den højeste ledelse om, hvorvidt bombemaskinerne kun skulle sættes ind til angreb på befolknings- og produktionscentre i fjendens land eller afses til støtte for vigtige sø- og landoperationer. Samme problem kan opstå vedrørende raketvåbnet i fremtiden, og løsningen er vel den, som højerestående flyverchefer kom til ved krigens slutning, at operationsmålene kunne veksle efter princippet: Periodevis at foretage en hovedindsats mod modstanderens livsvigtige anlæg og periodevis anvende de omtalte våben til støtte ved vigtige angrebsoperationer til lands og til vands.

»Fly mod jord« domineres stadigvæk af bombemaskinernes virksomhed, hvortil kommer de mindre angrebsraketter, der indsættes mod fjendens stridskræf-

ter eller mod hans luftforsvar for at rense ud inden et kommende angreb. I denne henseende ligger USA uden tvivl forud for Sovjet.

»Fly mod skib« — Våbnene består foruden af bombemaskiner også af angrebsraketter. I USA er man af den ganske bestemte opfattelse, at skibenes væsentligt forøgede raket- og luftforsvarsvåben i høj grad formindsker risikoen for skibet. Den stigende trussel fra raketter anvendt mod angribende luftfartøjer forøger risikoen for sidstnævnte, hvorfor de hellere søger andre mål end moderne, velbeskyttede søstyrker, hvis høje fart og zig-zagkurser yderligere forhindrer gennemførelsen af et heldigt angreb. Raketter fra stationer i land har heller ikke den træfsikkerhed, som man tidligere troede, idet skibe kan bevæge sig i ukendt retning i den tid, raketten er om at passere fra startpladsen til det udpegede mål. Dette kan forårsage, at raketten målsøger ikke træder i funktion, da raketten ikke kommer så tæt til målet, som det kræves for at denne skal træde i funktion. Men naturligvis må en flådestyrke ofre stor opmærksomhed på radarvarsling, manøvrere under hensyntagen hertil samt være i besiddelse af både et stærkt luftværn og moderne luftværnsraketter. Da målsøgeren ikke kan skelne mellem højt land og skibe, har stilleliggende fartøjer den fordel, at de bagved høje kyster kan finde en ikke ubetydelig beskyttelse imod raketangreb; dog må opmærksomheden over for fjendtlige luftangreb naturligvis være stor. Den militære skribent Hanson W. Baldwin udtrykker sin mening om spørgsmålet med ordene: »Skibe er betydeligt sværere at ødelægge, hvis de disponerer over raketvåben end baser i land.«

Søkrigsførelse.

Kampen »skib mod skib« præges i den nærmeste »raketalder« af de fjernstyrede raketters øgede rækkevidde, der ofte bevirker kamp uden for synsvidde både om dagen og om natten. Endvidere kan man nu installere våben med betydelig forøget virkning selv i mindre skibe, hvilket er en stor fordel for mindre mariner.

I storstrategisk henseende må der tages hensyn til søkampenes ændrede karakter og til det forhold, at Storbritannien har måttet overlade mange af sine oversøiske opgaver til USA for at kunne beskytte Englands egne interesser samt for at kunne opfylde sine NATO-forpligtelser.

De amerikanske flådestyrker er velforsynede til kamp over lange afstande samt råder over en mængde våben, hvormed overfladefartøjer kan udskyde raketter og målsøgende torpedoer mod fjendtlige overfladefartøjer eller u-både; en luftfartøjstype kan affyre raketter, der er styrbare i luften, og i vand styres af en målsøgningsanordning, u-både kan skyde målsøgende torpedoer mod fjendtlige overfladefartøjer og u-både, og helikoptere kan kaste raketter og miner. Kun engelske og franske flådestyrker følger med i moderniseringen. Nogle russiske fartøjer kan afskyde raketter med betydelig rækkevide, russiske u-både har målsøgende torpedoer, og nogle søluftfartøjer kan medføre raketbomber.

Man skal ikke blive forbavset over at se raketter, der udskydes fra u-både, i en sky af ild og skum, fare op fra vandoverfladen, sådan som det allerede fandt sted i 1944 ved de tyske V 2-forsøg i Østersøen. Eksperimenter foretages med raketter, der udskydes

fra u-både på store dybder mod luftfartøjer i betydelig højde. Under passagen gennem vandet bremses raketten kun meget lidt, da den har form som en moderne torpedo. I luften går disse raketter ved hjælp af målsøgere mod fjendtlige luftfartøjer. Dette forhold formindsker luftfartøjets anvendelse under u-bådsjagter.

U-bådskrigen på verdenshavene og på de hjemlige have skærpes ved bygning af atomdrevne u-både med stor udholdenhed under vandet, nye torpedo- og rakettyper, radar, helikoptere samt nye metoder til at lokalisere u-både med. Det er vigtigt at forhindre u-både, der kan udskyde raketter med rækning helt op til 150 km eller mere, i at komme i nærheden af militært vigtige kyststrækninger, som nærmere omtalt nedenfor.

Anti-u-bådskrigen må såvel i de hjemlige farvande som på verdenshavene benytte sig af nye metoder til beskyttelse af handelsskibsfarten f. eks. ved en ændret og udbredt benyttelse af konvojsystemet samt anvendelse af moderniserede fartøjstyper til beskyttelse af importen. En defensiv form for sø-luftstrategien må skabes. Denne må baseres på anvendelse af u-både, hurtige strejftog af overfladefartøjer, i særlige tilfælde støttet af jagere og krydsere med høj fart, luftrekognoscering (helikopterrekognoscering), moderne lytteapparater til u-bådsjagt og atomladede dydbomber samt helt nye raketvåben til u-bådsjagt.

Samtidig med at disse fremskudte stridskræfter holder fjendtlige u-både borte fra kysten, danner de den bedst tænkelige radar-varslingskæde, uden hvilken kysterne vil kunne overaskes af angreb med fly og raketvåben. Dette er et uundværligt led i forsvaret af

lande med ringe geografisk udstrækning og med store kyststrækninger. Denne ubådsbeskyttelse hænger sammen med fartøjernes øgede muligheder for beskydning af mål i land.

»Skib mod land«-våbnene får i stormagternes hænder stor offensiv betydning derved, at flådestyrker («carrier-task-forces»), bestående af hangarskibe, raketkrydsere, jagere og flyformationer kan foretage angreb i forskellige verdenshave på én gang. Fra Vestens side kan forventes sådanne angreb som en del af stormagternes sø-fly-strategi med det formål ikke blot at ødelægges Østens ubådsbaser og havne, men også at forårsage store ødelæggelser ved beskydning af mål over 1000 km inde i landet f. eks. fra Ishavet, ved Østersøens indløb, fra Middelhavet, den persiske havbugt samt fra asiatiske og Stillehavsfarvande.

Amerikanske og snart også engelske fartøjer kan udføre sådan virksomhed og på denne måde i høj grad påvirke krigen på landjorden, medens Sovjet med sine T-våben kan udøve stor indflydelse i storstrategisk henseende både til lands og til vands. Udviklingen af de russiske Comet-typer bør man være særlig opmærksom på. Sovjet bygger også bugserbare beholdere, hvorfra man kan udskyde raketter under vandet på signal fra den u-båd, der har udlagt beholderen ved et velegnet kystområde.

»Skib mod fly«-våbnet er som allerede antydnet blevet forøget i effektivitet. USA er særlig godt stillet i så henseende, og den amerikanske flådes bevægelsesfrihed og angrebskraft er derfor blevet stærkt forøget, men også England, Frankrig og i visse henseender Sovjet står forholdsvis godt.

Landkrigsførelse.

Ved krig på landjorden yder raketvåbnene et utroligt tilskud af ildkraft, som i høj grad må komme til at påvirke fremtidens storstrategi og kampmetoder for landkrigsførelse.

»Land mod land«-våbnene bevirker, at stridskræfterne må spredes betydeligt, et forhold som også atomvåbnene fremtvang. Kampladserne bliver bredere, meget dybere, og grænserne mellem disse og de bagvedliggende landområder bliver meget vanskelige at udpege. Grænsen mellem strategi og taktik samt mellem strategiske og taktiske våben udslettes. ICBM og IRBM varetager opgaverne over de lange strækninger, og en stor samling våben til udførelse af opgaver over korte afstande forefindes. Flytning af landraketter lettes yderligere ved fremstilling af sindrige transportmidler samt ved anvendelse af helikoptere til transport af mindre tunge våben. En moderne forsyningsorganisation samt en forbedret beskyttelse af raketmateriellet har vist sig nødvendigt. De utroligt store skudafstande fordrer nye organisationer for ildledning og kommunikationer. Adskillige af atomstrategiens principper kan tillæmpes raketstrategien. Raketvåbnene holdes også i reserve til kombinerede operationer.

Når man tænker på, at den amerikanske »Jupiter« fra England kan nå enten til Reval eller til Athen, »Regulus I« fra England til Stockholm, Warszawa eller Rom og »Redstone« til København, Berlin eller Marseille, vil man let kunne indse, hvor stor betydning raketvåbnene har for krigsførelsen i land. Det må gentages her, at også mindre luftfartøjer har lignende rækkevidde, hvorfor et samarbejde mellem raketvåben og luftfartøjer vil give det bedste resultat.

Fra russisk side giver T-2, men også J-2, T-1 og T-7 vidtrækkende muligheder for at støtte landoperationer i Europa samt for at ødelægge Vesteuropas vigtigste områder, men »land mod land«-våbnene er ikke egnet til at bekæmpe bevægelige mål.

»Land mod fly«-våbnene kan beskytte vigtige flyvepladser, raketbaser, større byer og industriområder.

Selvom vejen over polaregnene er den korteste fra den russiske Ishavskyst, har radarkæderne en tendens til at udvikle sig i Grønland, i Canada samt i Alaska. Bomarc, Talos, Tartar og Nike-typerne beskytter 13 af de vigtigste områder. Også England, Frankrig og Sovjet har udbygget deres radarkæder, men på grund af Sovjets uhyre arealer er luftforsvaret der, på trods af den store udbygning, meget spredt. I årene 1956—57 er det russiske varselsnet fra Sortehavet og op til Kolahalvøen samt østover mod Stillehavet dog blevet fuldført, medens sydfronten endnu er lidet tilgodeset. For begge parter gælder det, at der praktisk talt ikke findes noget forsvar mod fjendtlige angreb med ICBM og IRBM.

»Land mod skib«-våbnene består foruden af atomartilleri på kystbefæstningsanlæggene ofte af kystraketter af mindre moderne typer.

De russiske muligheder for at kunne afvise et af Vestens »task-forces« iværksat angreb kan vanskeligt bedømmes uden et indgående kendskab til enkelthederne i det russiske kystforsvar. At anvende kystraketter af Corporal-typen mod fartøjer er utænkeligt, da sidstnævnte vil bevæge sig betydeligt i løbet af raketens flyvetid.

Raketvåbnenes indflydelse på krigs- og forsvarsplaner.

Da de langtrækkende raketvåben er meget sværere at bekæmpe end angreb med bomber, er de førstnævnte velegnede til anvendelse som politisk trussel, men hvis afstandene ikke er store, kan også andre raketvåben bruges hertil — alt afhængig af hvilke lande det gælder.

Hver enkelt regering må sørge for at skaffe sig forsvarsmidler mod en evt. rakettrussel, og heraf ser man tydeligt nødvendigheden af at anskaffe sig egne raketvåben. Velhavende nationer vil uden tvivl anskaffe sig våben, med hvilke de kan foretage gengældelsesangreb, dårligere stillede nationer må nøjes med at anskaffe rent defensive våben, men et godt middel til at holde modstandsånden oppe i et truet land er forvisningen om, at giver man efter for et ultimatum fra den ene side, så bliver man sandsynligvis udsat for et raketangreb fra den anden side. Dette forhold bør en regering udnytte til styrkelse af forsvarsviljen. Behovet for nye raketbaser og radarstationer øger desværre risikoen for aggression fra de krigsførendes side.

Terrorkrig og produktionsbekæmpelse samt krig mod fjendens forbindelseslinier kan nu, udover at foregå med fly og blokerende søstridskræfter, også finde sted med forskellige slags raketvåben. Nødvendigheden af at holde raketførende u-både fra livet må der tages hensyn til i lande med vigtige kystområder. Krig mod forbindelseslinierne vil komme til at foregå i luften, til lands og til søs, og det er ikke umuligt, at der vil opstå nye blokademethoder. Det bliver en livsbetingelse for Vesten at kvæle Østens u-bådskrig i fødslen, hvilket vil forårsage kraftige kystangreb, nye metoder

til beskyttelse af handelsskibsfarten samt forøgelse af raketbevæbningen i orlogsfartøjer og måske også i handelsfartøjer.

Krigsoperationerne får en tendens til at vokse i bredden, dybden og højden, hvorved i en storkrig næsten alle lande vil komme til at »ligge i skudlinien« med deraf følgende risiko for luftkampe over territoriet samt nedstyrtning af ukontrollerede raketter. Søkrigen kommer mere end tidligere til at indvirke på krigen til lands.

Invasion over hav og land samt i luften bliver sværere at udføre, dersom forsvareren har et harmonisk sammensat forsvarssystem uden synlige huller samt er forsynet med moderne fjernstyrede raketter.

Eisenhower har sagt: Vestmagterne havde ikke kunnet udføre landgang i Normandiet, hvis de tyske V-våben havde været operative 6 måneder tidligere, end det var tilfældet. Dette viser verden værdien af defensive, fjernstyrede våben. Teorien om, at landgangsforøg fremtidig skal erstattes af et stort antal spredte småinvasioner på en meget bred front forekommer mindre hensigtsmæssig set fra en angribers synspunkt.

Behovet for landstridskræfter er, når man ser bort fra denne teori, ganske klar både med hensyn til invasionsforsøg over hav og land samt til luftlandsætning.

Hvorledes en fjende kan kombinere disse bekæmpelsesmetoder bliver grundlaget for krigsplanlægningen samt — for den svagere parts vedkommende — for forsvarsplanlægningen.

Uden at gå ind på de mindre landes forhold, hvilket ville føre for vidt, kan det konstateres, at hvad angår

stormagterne står to helt forskellige anskuelser overfor hinanden.

Sovjets fastlandsnatur har allerede i lang tid resulteret i et kontinentalt tankesæt, hvor man vil udnytte den centrale beliggenheds fordele samt muligheden for at slå fra sig i forskellige og i for modstanderen ukendte retninger.

Dette giver en centraltbeliggende stormagt et forspring ved offensive foretagender, som periferimagten først må indhente. Sovjets naturlige stræben er derfor en udvikling i sydlig retning, som deler verden i to halvdele.

Dette system kan medføre en overklipping af Vestens vigtigste forbindelser over visse verdenshave samt eventuelt sætte Vesteuropa i klemme mellem et kommunistisk Afrika og et overrumplet Nordeuropa, og dette system fører også med sig, at man senere kan anvende samme metode over for USA ved hjælp af det fjerne Østen samt Syd- og Mellemamerika eventuelt tillige ved tryk fra et russisk Europa.

Studerer man Ruslands politik og propaganda samt alle dets militære forhold incl. dets raketpolitik, får man et afgjort indtryk af, at omtrent således må Østblokkens storstrategi på længere sigt være opbygget.

Vestens maritimt betonedede stilling som periferimagt leder i modsætning hertil til en storstrategisk tænkning, der udnytter fordelene ved at planlægge en gruppering med det formål i krigstilfælde at sætte Østen i en cirkelformet knibtang med tænder langs hele periferien. Disse tænder er ikke blot de i litteraturen så hyppigt forekommende pile pegende fra Vestens luftbaser mod Østens vigtigste områder, men omfatter tillige kombinerede operationer fra alle ret-

ninger samt raketangreb fra faste og bevægelige baser i forskellige verdenshave og fra forskellige retninger. En sådan storstrategi ligner den, hvormed tyskerne blev knust i 1945, men den store forskel er, at det er umuligt at foretage en egentlig besættelse af Sovjet og Kina, hvorfor en sådan krigsplanlægning i det store og hele må baseres på randlandenes effektive medvirken og en ny udformning af underkastelsesmetoder udkrystalliseres. Det er årsagen til, at USA nu støtter forsvaret i landene fra Tyrkiet til Sydøstasien, kaldet de »grå områder« (the grey areas) samt tilbyder at forsyne dem med moderne våben, dersom de selv vil medvirke til at forsvare sig mod en fremtrængende kommunisme.

Kapløbet med hensyn til raketterne synes desværre at bidrage til en intensivering af spændingen mellem stormagtsblokkene. På begge sider har man indset, at raketterne er det bedste forsvar mod luftfartøjer (hurtigere end lyden), der flyver i stor højde, og det eneste tænkelige forsvarsmiddel mod fjendtlige raketangreb.

Stridskræfterne til lands, til søs og i luften må stadigvæk bibeholdes og forsynes med moderne raketvåben. Dette koster betydelige summer. Men samtlige stormagter har indset, at raketterne er nødvendige som modmiddel mod en politisk rakettrussel, som middel mod fjendtlig terror og produktionsbekæmpelse, som beskyttelse for vigtige forbindelseslinier samt til at forhindre en fjendtlig invasion. Desuden udgør de under krig eller ved truende krigsfare et middel til at opretholde en god modstandsånd.

Mindre lande har måske ikke økonomiske muligheder for at skaffe sig store raketvåben til modangreb over store afstande, men kravet om mindre raketter til luftfartøjer, raketter til marinen samt raketter til

luftforsvaret til lands og til søs og endelig til afvisning af luftlandsætninger, bør tilgodeses.

Den dag, da anvendelige antiraketvåben kan konstrueres, hvorved man får et forsvarsmiddel mod raketter af mellemrækkevidde og måske også mod raketter med kort rækkevidde, bliver anskaffelsen af sådanne våben af primær betydning, men så langt er udviklingen endnu ikke kommet.

Kildefortegnelse.

Følgende kilder er anvendt:

1. Bulganins note findes i Pravda m. fl. russiske aviser den 6.—9. november 1956. Jfr. endvidere Times og New York Times den 6. nov. 1956.
2. Henry L. Roberts: The Crisis in the Soviet Europe, Foreign Aff. Jan. 57.
3. P. M. S. Blackett: Atomic weapons and East-West Relations, Cambridge. 56.
4. Paul-Henri Spaak: The West in Dissarray, Foreign Aff. Jan. 57.
5. Hanson W. Baldwin: The new face of war, Bull. Atom. Scientists. Maj 56.
6. P. Barjot: Vers la marine de l'âge atomique, Paris 56.
7. Grayson Merrill and others: Principles of Guided Missile Design, New York 53 (et standardværk).
8. Kenneth G. Gatland: Development of the Guided Missile, London 54.
9. Frank Ross Jnr.: Guided Missiles: Rockets and Torpedoes, New York 54.
10. Army Information Digest, Alexandria, Va, USA 56 (indholdsrig).
11. Nels A. Parson Jnr.: Guided Missiles in War and Peace, Cambridge, Mass., USA 56.
12. J. N. Leonard: Flight into Space (erfaringer fra amer. raketbaser), USA 55.
13. John Humphries: Rockets and Guided Missiles, London 56.

14. A. R. Weyl: Guided Missiles, London 49 (historisk interesse). Artikler i »Flight«, 56.
 15. Jane's All the Worlds Aircraft, 1956—57 (indeholder tillige et kort, hvor skibsrakettenes rækning dog ikke er indlagt; det viser vanskelighederne ved at fremstille et overskueligt kort der omfatter hele jordkloden, og hvor alle vigtige raketter er taget med).
 16. Brassey's Annual, 1956 (mange oplysninger vedr. russiske raketter).
 17. Liddle Hart: The Soviet Army, London 1956 (vedr. russiske flåderaketter).
 18. W. Dornberger: V2-, Der Schuss ins Weltall, Esslingen 53.
 19. B. J. Goroschtschenko: Aerodinamika skorostnavo samoljåta, Moskva.
 20. Robotspecialisten K. E. Tsiolkovsky: Trudy proraketnoj tecknike, Moskva.
 21. B. V. Liapunov: Samoljåt (flygplan) — Raketa (raket) — Snarjad (robot), Moskva.
 22. Amerikanske, engelske, franske, russiske, tyske og schweiziske flyvetidsskrifter samt pressemeddelelser. Særlig værdifuldt har det schweiziske »Interavia« og det amerikanske »Missiles and Rockets«, 56—57, været.
 23. Colonel G. C. Reinhardt: American Strategy in the Atomic Age, Oklahoma 55.
 24. Miksche: Atomic weapons and Armies, London 54.
 25. P. Gallois: The Policy and Strategy of Air Nuclear Weapons, Bull. Atom. Scientists, 56.
 26. James Clayton: Journal Inst. Mech. Engineers, Jan. 56.
 27. E. J. Kingston-McCloughry: Global Strategy, London 57 (erfaringer vedr. krigsledelse og planlægning).
-

Sovjetrussiske Transportforhold.

Af Per Kongstad.

(fortsat)

III. Nogle vigtige transportter i U.S.S.R.

I den forrige artikel forsøgte jeg at beskrive nogle af de faktorer, der bestemmer samfærdselsvilkårene i Sovjetunionen.

I denne artikel vil jeg redegøre for transport af nogle vigtige varer.

I tabel II nedenfor er vist, hvorledes jernbanernes godsbefordring fordeler sig paa vigtige varegrupper. Da jernbanerne varetager ca. 84 % af al godstransport i U.S.S.R., er tallene i et vist omfang repræsentative for transport af de paagældende varer i det hele taget. De anførte tal stammer fra bogen: »Die SSR in Zahlen«, en tysk oversættelse af det statistiske tabelværk, der offentliggjordes i Moskva for et aar siden. Tallene i parentes viser fordelingen i 1913.

Tabel II.

Jernbanernes godstransporter 1955.

	Mrd. t/km	i procent	Transp.lgd. Gnstl. og i km
Samlede godstrafik:	970 (66*)	100	766 (496)
Deraf:			
Kul og koks.	267 (13)	27 (19)	686 (485)
Mineralolie	102 (4)	10 (5)	1309 (601)
Jernmetaller.	76 (?)	8 (?)	1055 (?)
Malme	44 (?)	5 (?)	532 (?)
Træ (tømmer og brænde)	125 (7)	13 (11)	ca. 1250 (400)
Mineralske bygningsmat.	82 (?)	8 (?)	334 (?)
Korn	55 (10)	6 (15)	950 (544)
Øvrige godsarter	220	23	(?)

*) Andre kilder opgiver dette til 80 mrd.t/km.

Tabellen viser, hvorledes jernbanernes transportydelser er vokset, bl. a. fordi den gennemsnitlige transportafstand er øget.

Derudover har godsmassens sammensætning ændret sig paa afgørende punkter. Det bemærkes, at gruppen *energiraastoffer* udgør 37 % af de samlede transportydelser imod 24 % i 1913. Gruppen *malme og metaller* tegner sig for ca. 13 %, hvilket formentligt ogsaa er væsentligt mere end i 1913. Derimod er *korntransporternes* andel faldet fra 15 % til 6 %. *Tømmertransporternes* stilling er nogenlunde uforandret.

De voksende transportydelser, forandringerne i godsmassens sammensætning og de forøgede transportafstande er udtryk for den økonomiske udvikling, der er sket i Sovjetunionen mellem 1913 og nutiden.

I 1913 hørte Rusland til de omraader, hvorfra Vesteuropa hentede korn og andre raavarer. Mange af jernbanerne i Vest- og Syd-Rusland (Ukraine) er byggede med henblik paa transport af korn til Sortehavshavnene og Østersøhavnene, hvorfra kornet udskibedes.

Industrielt stod landet tilbage for England og Vesteuropa, og den industri, der fandtes, laa hovedsageligt i Skt. Petersborg, Donetsbækkenet og Moskva. Transporter af kul, jern og staal gik med bane eller ad Volga til Moskva regionen fra Donetsbækkenet. Transporter af korn fra Ukraine gik samme vej samt til Skt. Petersborg. Denne by hentede iøvrigt sine kul og andre raavarer fra Østersøområdet eller England.

Transportmulighederne til og fra Ural og Sibirien var endnu faa, og disse omraader var i al fald industrielt set lidet udviklede.

I Nutiden spiller korneksport ingen væsentlig rolle i russisk økonomi, og i det hele taget er handel med

omverdenen blevet tildelt en mere underordnet og tilfældig rolle.

Den industrielle udvikling er, paa en vis maade, sket indefra. Med udvidelser af kul og staal-produktionen i Donetsbækkenet som basis kunne den industrielle udvikling fortsættes. Gennem nye jernbane-anlæg knyttes det saakaldte »Første industrielle Centrum« (Moskva og Leningrad) nærmere til kul og staalindustrierne i Donets.

Senere tog man fat paa at udnytte Uralbjergenes metalforekomster og Vestsibiriens kulforekomster; det saakaldte »Andet industrielle Centrum« eller Ural-Kuznets Kombinatet blev resultat heraf. Nye jernbaner anlagdes mellem Moskva og Uralbjergene, og snart strømmede kul og raastaal til Centralrusland ogsaa østfra, medens færdige produkter, industrielt udstyr og forbrugsvarer gik den modsatte vej. Som det sikkert vil erindres, kom der yderligere skred i denne »østvandring« under krigen, da Tyskland besatte bl. a. Donetsbækkenet og dermed afskar Moskva regionen fra at faa kul og staal derfra.

Paa kort I pag. 344/345 kan man se, hvorledes der har dannet sig et trafikmønster med to hovedretninger. *Een* der er nord-syd vendt; langs den gaar trafikken mellem Donetsbækkenet (Ukraine) og »Centrum« (Moskva-Leningrad) — og *een* der er øst-vest vendt; i den gaar trafikken mellem »Centrum« og de nye industrier i Ural og Vestsibirien. Idag er den sidstnævnte vigtigst; endvidere fortsætter industrien sin »østvandring«, et »tredie industrielt Centrum« er under dannelse i Midt-sibirien omkring Baikalsøen, og nye arealer er kommet under ploven i Vestsibirien og Kasakhstan.

Sovjetunionens politiske og økonomiske engagemen-

ter i Østasien er formentlig en anden grund til at ru-terne tværs igennem Sibirien nu hører til de tættest trafikerede i landet.

Transport af Kul og Mineralolje.

A. Kul.

Sovjetunionens kulproduktion (sten- og brunkul) er paa ca. 400 mill. ts. om aaret, og kul er stadigvæk det vigtigste energiraastof i landet. Selvom forekomster af kul findes i de fleste industri- og befolkningscentre, kan man alligevel tale om omraader med udpræget »kulunderskud«; det er forklaringen paa, at 30 % af jernbanernes godsmængde bestaar af kul. Rundt regnet brydes halvdelen af Sovjetunionens kul i den del af landet, der ligger vest for Ural-bjergene. Energiforbruget i denne del af Sovjetunionen er imidlertid vokset stærkere end kulproduktionen. Indtil 1955 blev dette underskud dækket gennem kultilførsler fra Sibirien, det nye kulfelt i Vorkutaregionen og Polen.

Moskvaregionen har brunkul i Tula syd for Moskva. Men minerne i Tula kan langt fra dække regionens kulforbrødenheder. Ca. 5 mill mennesker lever i Moskva og væsentlige dele af den jernforarbejdende industri, tekstilindustrien mv. er beliggende i eller omkring byen. Førhen dækkedes kulunderskuddet næsten udelukkende af Donets-kul.

Specielt i de senere aar er der imidlertid opstaaet lignende produktionsvanskeligheder i Donetsminerne som i de engelske kulminer, og trods anstrengelser stiger produktionen kun langsomt. Derfor vokser kultilførslerne fra Sibirien og Kasakhstan (Kuznets, Karaganda); i 1955 transporteredes over 10 mill ts kul

den ca. 3000 km lange vej fra Vestsibirien til Moskva ad jernbanen.

Leningradomraadet er et andet eksempel paa industriregioner med smaa lokale energiresourcer. I byen lever ca. 3 mill mennesker, og der findes foruden værftsindustri især elektroteknisk industri; endvidere har flaaebasen og handelshavnen formentlig stadigvæk brug for dampkul. Før revolutionen dækkedes omraadets kulforbrug bl. a. gennem import ad søvejen, saaledes fra England. Senere kom kullene hovedsageligt fra Donetsbækkenet; transporten sker med jernbane og turen er over 1000 km lang.

I de seneste aar spiller tilførsler fra Vorkutaminerne en stadig voksende rolle. Disse miner, der ligger over 2000 km fra Leningrad, forsyner nu det meste af Nordvest-Rusland med kul, saaledes ogsaa det nye staalværk Cherepovets ved Rybinsk-reservoiret nord for Moskva. Vorkutaminerne har forbindelse til det øvrige land gennem Pechorabanen, der byggedes under den anden verdenskrig.

Uralbjergene er rige paa metaller og ca. 1/3 af jern og staalproduktionen foregaar i denne region. Der findes kul i Ural, men ikke nok, og specielt er der mangel paa gode koks-kul til brug i højovnene; derfor modtager Ural-regionen meget betydelige mængder kul fra Vestsibirien og Kasakhstan. I de senere aar mest fra det sidstnævnte omraade (Karagandafeltet).

Energiproblemet i Europæisk Rusland og dets transportmæssige konsekvenser var genstand for indgaaende drøftelser i Sovjetunionen, da den nye femaarsplan blev forelagt i 1955. Det meddeltes saaledes, at jernbanerne mellem Volga og Ural var overbelastede

om følge af de voksende kultilførsler til Moskvaregionen; endvidere at trafikforholdene kunne udvikle sig katastrofalt, saafremt der ikke blev truffet foranstaltninger til enten at mindske transportpresset eller at øge transportkapaciteten.

Tilsyneladende er begge forslag under overvejelse. I al fald indeholder femaarsplanen bestemmelser om, at yderligere udvidelser af stærkt energikrævende industrier skal ske øst for Ural.

I Sibirien findes $\frac{3}{4}$ af landets energiressourcer og ved at placere til eks. nye staalvalseværker der, kan nye kultransporter igennem det kritiske omraade undgaas. Endvidere er det besluttet endnu en gang at søge kulproduktionen i Tula- og Donets-minerne bragt i vejret.

Omlægning af energiproduktionen er ogsaa et middel til at overvinde de vanskeligheder, der har udviklet sig i forbindelse med kulproduktionen og dens fordeling. Elektricitet fra vandkraftværker langs Volga og stigende udvinding af olje og jordgas skal dække en væsentlig del af stigningen i det vest og central-russiske energiforbrug. Transportkapaciteten udbygges bl. a. gennem elektrificering af hovedjernbanerne mellem Europæisk Rusland og Sibirien; derved spares endvidere en del transport af lokomotivbrændsel.

B. Olje

Som energiraastof spiller mineralolje ikke den samme rolle som i U.S.A. Imidlertid er oljeproduktionen i stærk vækst, og meget yder paa, at en vis omlægning af energiforbruget er igang, saaledes at det i løbet af nogle aar kommer til at ligne Vestens mere end nu. Mellem 1950 og 1955 fordobledes produktionen af raa-

olje, og i 1956 var den ca. 90 miles ts, (U.S.A. ca. 350 mill ts).

Tre fjerdedele af raaoljen udvindes i omraadet mellem Volga og Uralbjergene, og kun ca. 20 % kommer fra Baku og andre kaukasiske felter. Resten fordeler sig paa Kasakhstan, Stillehavsoen Sakalin og Ukraine.

Da produktionen af olje saaledes i hovedsagen sker i et enkelt omraade, mens forbruget er fordelt over hele landet, bliver oljetransporterne nødvendigvis lange. *Raaoljen* har kortest transportvej, idet den føres fra felter til raffinaderier; de færdige produkter derimod transporteres til industrielle forbrugere, militære anlæg og landbrugets maskinstationer over hele landet.

I øjeblikket varetager jernbanerne ca. 60 % af alle oljetransporter; resten gaar ad floderne, ad søvejen eller i rørledninger.

Volgasystemet spillede tidligere en afgørende rolle som transportvej for Baku-oljen. Dengang gik hovedparten af oljetransporterne ind i Volgas munding og fortsatte mod nord til Stalingrad, Saratov eller Gorki, hvor omladning til jernbanerne fandt sted. I nutiden, da oljeproduktionen er rykket nordover og har sit centrum øst for Volgas mellemste løb transporteres ligesaa meget olje nedad som opad floden, men iøvrigt er flodskibsfartens andel i oljetransporterne som helhed betragtet blevet væsentlig mindre; et forhold der maaske vil ændre sig igen, naar Volgasystemet bliver sejlbart for flodtankere paa op til 12.000 ts. Det sker efter planerne i 1960, da omfattende reguleringsarbejder vil være tilendebragt.

Oljetransport ad søvejen sker i det Kaspiske Hav mellem Bakufelterne og Volgas munding; i Sortehavet mellem Batumi og Odessa, hvorfra oljetransporter

gaar nordover ad jernbanen til Vestukraine og Lenin-gradregionen; mellem Sortehavs-havne og havnene paa Stillehavskysten via Suez-kanalen. Disse sidstnævnte transporter har voksende betydning, bl. a. fordi den transsibiriske jernbane, som før omtalt, er overbelastet. Som følge af Suezkanalens lukning maatte disse transporter indstilles i mere eller mindre grad, og det er en lidet paaagtet kendsgerning, at kanal-krisen ikke blot skabte oljevanskeligheder i Vesteuropa, men ogsaa i dele af Sovjetunionen.

Transport af olje i rørledninger spiller en stadig større rolle. Begyndelsen til et transkontinentalt rørledningssystem er lagt med ledningen fra Volga-Ural distriktet til Omsk i Sibirien. I 1960, da systemets første etape ventes færdigbygget, skal rørledningerne udføre et transportarbejde svarende til 85 mrd t/km eller nogenlunde det samme som jernbanernes olje-transporter i 1954.

C. Andre raastof og industri-transporter.

Transport af energiraastofferne kul og olje udgør ca. 35 % af jernbanernes godsbefordring maalt i t/km. Et andet betydeligt transportemne er malm og metal. Denne varegruppe tegner sig for ca. 15 % af jernbanernes godsbefordring.

Malmtransporterne er relativt korte og sker mellem minedistrikter og udsmeltningssværker. Mellem 30 og 40 % af Sovjetunionens *jern og staal* fremstilles i *Ukraine* paa basis af jernmalm fra Krivoi-Rog og Kursk-minerne. Donetsbækkenet leverer kul til udsmeltningen. Kul og malm gaar i pendultrafik mellem mine- og udsmeltningssdistrikter (Fra Krivoi-Rog over Dnepropetrovsk til Stalino og omvendt), og transportafstanden er forholdsvis lille, fra 200 til 400 km.

I *Uralsdistriktet* fremstilles ligesaa meget jern og staal som i Ukraine eller ca. 15 mill ts.

Tidligere transporteredes jernmalm fra Ural til *Kuznetsbækkenet* i Sibirien (Stalinsk); den modsatte vej gik kul, og i begge ender af dette »pendul« fremstilledes jern og staal. I nutiden forsynes Uralindustrierne med kul fra Karaganda, og saavel Ural som Kuznets distriktet henter jernmalm fra et bælte af forekomster, der strækker sig fra nord til syd mellem floderne Ob og Jenisei. Ved disse »nye« forekomster anlægges nu jern- og staalværker, og jernmalmens transportvej forkortes tillige derved.

Paa *Kolahalvøen* findes betydelige jernmalmsforekomster, og malmen herfra føres til Cherepovetsværket, et nyt staalværk anlagt ved Rybinsk-reservoirets nordbred. Kul til udsmeltningen kommer fra Vorkutafeltet i Nordøst Rusland.

Jernmalmtransport foregaar hovedsageligt med jernbane; Kola-malmen transporteres dog ogsaa ad Stalinkanalen i de isfrie perioder.

Jernmalm transporteres i større mængder end alle andre malme tilsammen. Blandt de øvrige malmarter er *Bauxit* og *kobbermalm* dog relativt vigtige transportemner; saaledes transporteres bl. a. Ungarsk bauxit til Aluminiumsindustrierne i Ural og Kaukasus omraaderne.

Raajern, staal og staalprodukter transporteres fremfor alt til Moskva og Leningrad regionerne fra Ukraine, Ural og Vestsibirien. Som tidligere omtalt findes en væsentlig del af den metalforarbejdende industri i dette »gamle« industriomraade, og automobilfabrikker, elektroteknisk industri og skibsværfter er eksempler paa staalforbrugende industrier i denne del af landet.

Mens *jernmalmen* har en relativ kort transportvej, maa *raajern* og *staa*l transporteres over forholdsvis lange strækninger; i gennemsnit ca. 1000 km.; det skyldes først og fremmest, at en voksende del af *staa*lfremstillingen foregaar i den østlige del af landet, mens den vestlige del endnu har det største forbrug af *jern* og *staa*l.

Jern og *staa*l transporteres næsten udelukkende med *jernbanerne*.

D. Transport af Tømmer.

Mellem 30 % og 40 % af Sovjetunionens areal er dækket af skov, men størst træ-rigdom har Nordrusland og Sibirien. Steppebæltet mellem Karpaterne i vest og Mellemsibirien i øst er derimod ligesom Kirgisersteppen næsten træløs.

Væsentlige dele af skoven har dog ingen videre økonomisk betydning i øjeblikket, bl. a. fordi den er utilgængelig, det gælder især de sumpede skovarealer, »*Taigaen*» i Nordsibirien.

Forbruget af tømmer er stort. Fra gammel tid har træ spillet en overordentlig stor rolle som bygnings og konstruktionsmateriale. Industrialiseringen og maaske især genopbygningen efter krigen har yderligere sat forbruget af tømmer i vejret.

I ældre tid var tømmerets transportvej bestemt af forholdet mellem skov og steppe i Europæisk Rusland. Fra Nord og Vestrusland førtes tømmer til Ukraine og mellemste Volga. En væsentlig del af transporterne foregik paa floderne, i første række paa Volga. I nutiden maa tømmer fra Sibiriens skove dække en væsentlig del af træforbruget i Europæisk Rusland. Denne udvikling har ført til, at *jernbanerne* har måttet overtage en betydelig del af tømmer-trafikken. Des-

uden er tømmerets transportvej blevet væsentlig længere. Paa jernbanerne transporteres tømmeret i gennemsnit ca. 1200 km, og mere end 40 % af tømmerbefordringen sker mellem Sibirien og Europæisk Rusland.

For bl. a. at aflaste jernbanerne er der i de senere aar gjort forsøg paa at overføre en betydelig del af tømmertransporterne til kysttrafikken langs den nordlige søvej. Saaledes udskibes tømmer bestemt for Europæisk Rusland fra havnene i Obs og Yeniseis munding.

E. Transport af korn. mv.

Der er tidligere gjort rede for, hvorledes en voksende del af Sovjetunionens industribefolkning lever udenfor eller i randen af de omraader, hvori agerbrug lønner sig. Det er ligeledes omtalt, at korn udgør en væsentlig mindre del af jernbanernes transportmasse end tidligere. Det sidste forhold skyldes imidlertid, at industritransporterne er vokset stærkere end levnedsmiddeltransporterne; for absolut set er ogsaa de førstnævnte større end for fyrré aar siden; korntransporterne er endda blevet femdoblede i det tidsrum.

I Europæisk Rusland føres korn og andre næringsmidler fra Ukraine og Hviderusland til industribyerne i Leningrad og Moskva distrikterne. Endvidere modtager denne del af Sovjetunionen voksende levnedsmiddelforsyninger fra Vestsibirien og Nord-Kasakhstan.

I løbet af de sidste fire aar er ca. 30 mill ha land bragt under ploven i disse omraader, og yderligere jordreserver skal tages i brug i de næste fem aar. En udvidelse af levnedsmiddelproduktionen i Sibirien og Kasakhstan er ikke blot nødvendig, fordi bybefolk-

ningen vokser i Europæisk Rusland; i *Midt-Sibirien*, specielt omkring Angarafloden, og i *Central-Kasakhstan* omkring Karaganda etableres nye mine- og industrisamfund, der må forsynes med næringsmidler fra Vestsibirien.

Korntransport foregaar i hovedsagen med jernbane, dog sejles en del korn opad Volga, ligesom der gaar korntransporter opad de store Sibiriske floder til minedistrikter og handelsstationer i Nordsibirien. Iøvrigt er korntransporterne sæsonbetonede, et forhold der hvert aar giver anledning til en del trafikvanskeligheder, fordi jernbanernes kapacitet i forvejen er omtrent udnyttet; det gælder især de relativt faa linjer, der forbinder Vestsibirien og Volgaregionen.

(fortsættes)

Glimt fra Søværnet.

Ved kaptajnløjtnant S. Laub.

Omklassificering af minestrygere.

Søværnskommandoen har med virkning fra 15. august d. å. bestemt, at de 4 minestrygere af M-klassen (SØHESTEN, SØHUNDEN, SØLØVEN og SØRIDDEREN) ophører tjenesten som sådanne og fremtidigt benævnes *patruljebåde*.

Ligeledes er det fastsat, at minestrygerne af NÆS-klassen (ASNÆS, EGENÆS, HELGENÆS, LYNÆS, STIGSNÆS, TRELLENÆS og VORNÆS) omklassificeres til *bevogtningsfartøjer*.

Skibene vil indtil videre fortsat være underlagt mineskibsafdelingen på Holmen.

Orlogskutteren TERNEN hævet.

Orlogskutteren TERNEN, som forliste den 25. jan. 1957 ved Ravns Storø, er den 5. aug blevet hævet af det norske bjergningsskib ACHILLES og bugseret til Færingehavn.

Ved den foretagne undersøgelse af skibet, er det konstateret, at der ingen lækage er i skroget, men herudover er der ikke fremkommet nye oplysninger, der yderligere kan belyse de nærmere omstændigheder ved TERNENS forlis.

Nogen afgørelse vedrørende TERNEN's videre skæbne er endnu ikke truffet.

Nye klasser til søværnets reserveofficersskole.

Primo aug har 34 sergenter NA (værnepligtige styrmænd) og 60 sergenter TK (værnepligtige ingeniører) påbegyndt uddannelsen å søværnets reserveofficersskole (SRS). Den 2. sep oprettes endvidere en klasse for 18 underlæger.

Eleverne er alle underbragt på skolen, og undervisningen foregår dels på SRS, dels på forskellige institutioner og tjenestesteder i land.

Uddannelsen til søløjtnant af reserven varer for navigatørlinien ca. 2½ måned og for teknikerlinien godt 4 måneder, idet dog sidstnævnte uddannelse suppleres med ca. 1 måneds praktisk tjeneste inden udnævnelsen til søløjtnant RE TK.

Underlæggerne afslutter uddannelsen ca. 5. okt.

Kadetskibet.

Efter afslutningen af vintertoget medio marts — jfr. Tfs. marts 1957 pag. 130 — klargjordes fregatten HOLGER DANSKE til sommertogt som øvelsesskib for sergentelever og kadetter.

Den 20. marts mødte 43 sergentelever, heraf 38 af sølinien, og 5 af intendanturlinien til uddannelse om bord.

I løbet af den første periode frem til 28. april gennemførtes — jævnsides med udførelse af eftersynsarbejder i skibet og afvikling af påskeorlov — kurser ved artilleriskolen SJÆLLANDS ODDE (skydning), søminevæsenet (anti-ubådsvåben) og artillerihallen (kanonbetjening) samt indledende fartøjsøvelser og gennemgang af skibsorganisation.

Den 15. april tiltrådte 7 søløjtnanter II tjeneste om bord som kadetter af ældste klasse.

I perioden 29. april til 24. maj foretoges besejling af danske farvande med øvelser under gang og til ankers.

Under kransenedlægning ved søfartsmonumentet i Aarhus den 5. maj paraderede fregattens landgangskompagni og aflagde honnør, idet skibets 10 mands orkester blæste og slog tapto.

Ved anløb af Kolding den 16. maj modtoges fregatten med kanonsalut fra fabrikant Burcharths landsted, og der blev de følgende dage af byen og marineforeningen arrangeret besøg på Koldinghus samt udflugt til Skamlingsbanken for besættningen.

Den 25. maj afsejlede HOLGER DANSKE fra Holmen på togt til Norfolk, Virginia, USA for at deltage i den internationale flåderevy, der under mottoet »Freedom of the Seas« afholdtes på Hampton Roads den 12. juni i anledning af 350-året for grundlæggelsen af den første engelsktalende koloni i Amerika. I revyen deltog over 110 orlogsmænd, hvoraf ca. 80 amerikan-

ske, medens resten fordelte sig på 17 andre nationer. HOLGER DANSKE afgik fra Norfolk den 15. juni og var den 29. atter tilbage på Holmen.

Efter eksamensafslutning på søværnets officerssskole mødte øvrige kadetter den 2. juli til uddannelse på togt og fordeltes mellem HOLGER DANSKE og 4. minestrygerdivision (BAAGØ, ENØ, FÆNØ, HJORTØ og LYØ).

Øvelsesskibene aflagde i tiden 18.—21. juli besøg i Uddevalla for dels at afholde det 10. Nordiske Kadetidrætsstævne sammen med svenske og norske kadetter, dels at deltage i højtideligheden ved indvielse af et nyt havneanlæg. Resultatet af kadetidrætsstævnet blev, at Norge vandt roning, Sverige vandt fri idræt og håndbold, medens Danmark vandt pistolskydning og kapsejlad.

I juli måned afholdtes iøvrigt øvelser under gang og til ankers i danske farvande. MSD 4 fortsatte hermed i august, medens HOLGER DANSKE i denne måned holdt øvelser i Nordsøen og i forbindelse hermed forrettede fiskeriinspektion. Fregatten anløb den 9.—11. august Amsterdam og den 16.—19. august Edinburgh. Der var i Amsterdam arrangeret udflugter for besætningen, bl. a. besøg på en atomudstilling i lufthavnen. I Edinburgh var hele besætningen inviteret til at overvære det berømte Tattoo på Edinburgh Castle, i hvilket et detachment af livgarden deltog, og der var også her arrangeret udflugter.

I september fortsættes med øvelser i danske farvande.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajnerne H. M. Petersen og W. W. Christensen
samt kaptajnløjtnant H. F. Jensen.

Sverige.

Den svenske flådes fremtid.

Chefen for den svenske flåde, viceadmiral Stig H:son Ericson, har i marts måned holdt et foredrag på Kungliga Sjøkrigsskolan under titlen »Konservatism eller Reformanda«.

Admiralen gav heri en oversigt over udviklingen indenfor den svenske flåde under og efter krigen og skitserede derefter visse retningslinier for den fremtidige udvikling, hvorefter en del her skal bringes i uddrag.

Om undervandsbådsvåben udtaler admiralen: »Nye torpedo-konstruktioner er introduceret og andre er på experiment-stadiet. Meget fine præstationer og høj træfsikkerhed er opnået. Men da selv en lille marine kan forbeholde sig retten til hemmelige våben, går jeg ikke nærmere ind på dette spørgsmål. Det samme gælder anti-ubådsvåbnene og minerne. Jeg kan imidlertid forsikre Dem om, at vore videnskabsmænd og konstruktører har været fremgangsrige i deres arbejde«.

Atomenergi: »Spørgsmålet om anvendelse af atommaskineri indenfor den svenske flåde har naturligvis været genstand for indgående drøftelser mellem vore specialister. Der er udstukket personel, der har til hovedopgave at følge udviklingen på dette område. Vi anser det ikke for umuligt, at spørgsmålet indenfor en relativ nær fremtid kan blive aktuelt for vor fortsatte ubådsbygning. En ny type fremdrivningsmaskineri for undervandsbåde nærmer sig sin fuldendelse hos os. Inden vi har fået erfaringer fra dette, er vi imidlertid ikke i stand til at træffe beslutninger om fremtiden.«

»Spørgsmålet om atomsprængstofferne udnyttelse i vore vå-

ben må bedømmes ud fra en større synsvinkel, hvor mange forskellige synspunkter gør sig gældende, herunder også politiske, som jeg dog ikke skal tage op her. Vi må imidlertid ikke lade begrebet »atombombe« få en sådan magt over tanken, at selve atomsprængstoffet og dets mangeartede anvendelsesmuligheder kommer i miskredit.

Maritimt set må man regne med torpedoer, dybdebomber, raketter og til og med svære projektiler ladet med atomsprængstof. Virkningsgraden af disse våben vil blive mange gange større, således at omkostningerne ikke absolut behøver at blive større ved anvendelse af atomsprængstof. Set ud fra såvel et pengeøkonomisk som et stridsøkonomisk synspunkt må det antages, at atomsprængstof i de maritime våben meget vel lader sig indpasse selv i en flåde af vor begrænsede størrelse.

Set ud fra et våbentaktisk synspunkt råder der ingen tvivl om deres uhyre betydning. En krigsmagt, som stilles overfor opgaven, uden taktiske atomvåben at bekæmpe en modstander med sådanne, står overfor alt for mange uløselige problemer. Da man med meget stor sikkerhed kan vente sig, at disse våben vil blive introduceret i en fremtidig krig af større omfang, anser jeg det for nødvendigt, at det svenske forsvar indrettes til at kunne anvende atomsprængstoffet.

Forrest af alle vore målsætninger står dog, at vor krigsmagt og øvrige forsvarsforberedelser må indgive en sådan respekt, at vi overhovedet ikke bliver overfaldet. I atomtiden vil vi aldrig kunne nå dette mål, medmindre vi har våben af samme kvalitet som vore mulige modstanderes, hvilket vi kun kan få ved at udnytte atomsprængstoffer i vore våben.

En flåde uden program for erstatningsbygning for forældede fartøjer og et kystartilleri uden våbenplaner er dømt til at forsvinde.

Udtjente forsvarsmidler må erstattes med andre som udfylder hullerne.

Kystartilleriet må under hensyntagen til den sandsynlige fremtidige invasionsteknik overgå til velbeskyttede, hurtigskydende batterier. Hurtigheden i kommende invasionsforetagender kræver elektroniske varslingsnet og permanente forsvarsdispositioner langs kysterne. Teknikkens landvindinger peger på muligheden for at gribe ind i krigen til søs i et begrænset hav med batterier af kystrobotter.

På samme måde påvirkes planerne for fartøjserstatninger i låden. Den lette flåde har gjort sit definitive gennembrud, hvilket absolut ikke betyder ringere forsvarsbetingelser. Med idnyttelse af våbenudviklingen er det lykkedes at bringe farøernes størrelse ned til fordel for antallet af de enkelte enheder. En tendens til at skyde våbenudrustningen over mod anti-luft og anti-ubådsvåben er tydelig at se, og helt på linie med udviklingen.

En af vore primære opgaver bliver at jage ubåde fra luften, fra overfladen og fra havdybet. Det er frem for alt den mere og mere indlysende ubåds-aktivitet omkring vore kyster i en fremtidig krig, som må sætte sit præg på planerne for vort erstatningsbyggeri. Hertil kommer den kendsgerning, at vort lands livsbetingelser undergår en gradvis forskydning mod en større og større afhængighed af importen over søen, især i spørgsmålet om flydende brændsel. Herigennem fremkommer søfartsbeskyttelsen som en af marinens vigtigste opgaver. Tankskibenes sikre ankomst til vore havne kan muligvis blive af større betydning end udfaldet af den enkelte træfning.

I lighed med hvad der allerede er sket i mange andre lande, vil vort nybygningsprogram gå i retning af en fregattetype på 15—1700 ts. med en fart af 25—28 knob.

Admiralen sluttede sit foredrag med at udtale: »Jeg har mindre forståelse over for dem, der klager over for stor reformiver. Udviklingen skal drives frem uden ryk. Jeg har gjort den erfaring, at modstandere af vore reformer har svært ved at se de store linier i udviklingen og ofte kritiserer ud fra lokalmotiver samt fra synsvinklen »Således har det altid været før, hvorfor kan vi ikke fortsætte med det«. Hvorledes havde status været i dag, om denne parole havde været ledetråd for vore forholdsregler i de senere år. Den svenske marine har været, er og vil forblive at være en forsvarsgren, som er besjælet af at holde sig kvantitativt på toppen med fuld forståelse for samarbejdet med alle komponenter i det totale forsvar.«

(Tidsskrift i Sjöväsenet — April 1957) H. J.

Træministrygere til den svenske flåde.

En 300 tons stor, umagnetisk ministryger er påbegyndt i Sverige. Den første af foreløbig ialt 9 enheder, ARKÖ søsattes den 21. januar fra motorbådsværftet i Fisksätra. Den armeres

med 1 stk. 40 mm kanon og udrustes til at kunne anvende alle former for minestrygningsgrej.

Der vil senere blive taget stilling til, om klassen skal omfatte 12 enheder.

(Officersförbundsbladet — April 1957) H. J.

Robotvåben.

I 1946 prøveskød den svenske flåde sin første forsøgsrobot, en styrbar lufttorpedo. Siden da er arbejdet med robotter ført videre i større og større omfang i et forsøg på at få udviklet effektive robotter til brug for flåden og kystartilleriet. Udbygningen af denne del af forsvaret påregnes afsluttet omkring 1956.

(Officersförbundsbladet — April 1957) H. J.

Marinens Bibliotek.

Erhvervelser i august 1957.

- Der militärische Dolmetscher. Recueil méthodique franco allemand de termes et expressions militaires. 5. ed. 544 s. Paris 1956. 8°. H.
- D'Albas, Andrieu: Death of a Navy. Japanese Naval Action in World War II. ill. index. 362 s. N. Y. 1957 8°. H.
- Pugh, Marshall: Frogman. Commander Crabb's Story. ill. 208 s. N. Y. 1956. 8°. H.
- Lohmann, W. & H. H. Hildebrand: Die deutsche Kriegsmarine 1939—45. 1. Lieferung. Bad Nauheim 1956. 8°. H.
- Wilkinson, Burke: By Sea and by Stealth. ill. bibl. 224 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Jameson, William: Ark Royal 1939—1941. ill. index. 372 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Pratt, Fletcher: The Compact History of the United States Navy. ill. index. 347 s. U.S.A. 1957. 8°. H.
- U. S. Navy Marine Climatic Atlas of the World. Vol. II: North Pacific Ocean. NAVAER 50-1C-529. ill. U.S.A. 1956. tværfol. H.
- Nyt fra Historien. Vol. 1 ff. Kbh. 1950 ff. 8°. H.
- Trap: Danmark. 5. udg. Svendborg Amt, V, 2. ill. Kbh. 1957. 8°. H.
- Garde, H. G.: Bidrag til Sømagtens Historie 1814—18. fotokopi af Hist. Tidsskr. Kbh. 1866/67. 8°. H.
- Fowler, H. W. & F. G. (Ed.): The Concise Oxford Dictionary of Current English. 14. ed. rev. by E. Mcintosh app. 1540 s. Oxford 1956. 8°. H.
- Hansen, C. Rise: Centraladministrationens afleveringer til Rigsarkivet 1921—45. 53 s. Kbh. 1956. 8°. H.
- Kerr, J. Lennox & Wilfred Granville: The R.N.V.R. (Royal Navy Volunteer Reserves) A Record of Achievement. ill. index. 304 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Gottlieb, A. C.: Lærebog i Teleteknik afsnit A: Elementær Elektroteknik. Generaldir. f. Post- og Telegrafvæsenet. Danmark 1955. ill. 422 s. 8°. SAR.

- McShane m. fl.*: Exterior Ballistics. ill. 834 s. USA 1953. 8°. SAR.
- Hütte*: Des Ingenieurs Taschenbuch. I: Theoretische Grundlagen. ill. 1668 s. Tyskl. 1955. 8°. SAR.
IIa: Maschinenbau. ill. 1292 s. Tyskl. 1954. 8°. SAR.
III: Bautechnik. ill. 1616 s. Tyskland. 1956. 8°. SAR.
IV: A: Elektrotechnik. ill. 946 s. Tyskl. 1957. 8°. SAR.
V B: Verkehrstechnik Teil B. und Vermessungstechnik. ill. 588 s. Tyskl. 1955. 8°. SAR.
- Her Majesty's Stationary Office. Automatiseringens Perspektiver. (Overs. fra engelsk) ill. 148 s. Det danske Forlag. Danm. 1957. 8°. SAR.
- Balslev, N.*: Elektroteknisk Materiallære. ill. 235 s. Danm. 1949. fol. SAR.
- Gladh, G.*: Nyere metoder för kvalitetsövervakning och kvalitetskontroll. ill. 46 s. Sverige 1947. 8°. SAR.
- Schmidt, Robert*: Praktische Ballistik. ill. 114 s. Tyskl. 1957. 8°. SAR.
- Bellmann, Richard*: The Theory of Dynamic Programming. The Rand Corporation. 23 s. USA 1954. 8°. SAR.
- Bellmann, Richard*: Dynamic Programming. The Rand Corporation. 5 s. USA 1956. 8°. SAR.
- Flood, Merrild M.*: On Stochastic Learning Theory. The Rand Corporation. 24 s. USA 1952. 8°. SAR.
-

Nekrolog.

Hans Majestæt Kong Haakon VII af Norge var født den 3. august 1872 på Charlottenlund slot som søn af Deres Majestæter Kong Frederik VIII og Dronning Louise af Danmark og fik i dåben navnene Christian Frederik Carl Georg Valdemar Axel.

Prins Carl valgte søofficersgerningen og sejlede som lærling med fregatten »Jylland«. I 1889 blev prinsen optaget på søofficersskolen og deltog som de andre kadetter i undervisningen om bord og i land, indtil han den 24. august 1893 udnævntes til secondløjtnant i søofficerskorpset.

Hans udkommandoer var derefter følgende:

Eksercerskibet »Dannebrog«	15/ 9 93—27/ 6 94
Panserskibet »Helgoland«	27/ 6 94—25/ 9 94
Korvetten »Dagmar«	1/10 94—31/ 1 95
Krydseren »Hejmdal«	16/ 4 95—25/ 9 95
Krydserfregatten »Fyen«	31/10 95—14/ 3 96
Torpedobåden »Havhesten«	7/ 8 97— 8/10 97
Kanonbåden »Falster«	15/ 3 98—13/ 8 98
Kanonbåden »Falster«	15/ 3 99—14/ 8 99
Krydseren »Hekla«	1/ 8 00— 6/10 00
Panserskibet »Herluf Trolle«	7/ 6 01—20/ 7 01
Panserskibet »Tordenskjold«	20/ 7 01—28/ 9 01
Panserbatteriet »Skjold«	31/ 8 02— 4/10 02
Fyrinspektionsskibet	
»C. F. Grove«	5/ 9 03—12/12 03
Krydseren »Hejmdal«	20/ 5 04— 1/ 7 04
Krydseren »Hejmdal«	12/10 04—15/ 2 05
Kanonbåden »Store Bælt«	26/ 8 05—23/ 9 05

Prins Carl blev den 22. juli 1896 i Buckingham Palace formælet med Hendes Kongelige Højhed Prinsesse *Maud* Charlotte Marie Victoria, født Prinsesse af Storbritannien og Irland, datter af Deres Majestæter Kong Edward VII og Dronning Alexandra.

Den 2. august 1896 udnævntes Prins Carl til premierløjtnant og den 3. oktober 1905 til kaptajn.

1905 var et alvorligt og blev et skelsættende år i Nordens historie.

Allerede i halvfemserne var unionsforholdet mellem Norge og Sverige under debat, og denne antog efterhånden stadig skarpere form.

Denne tid hører nu historien til og er behandlet mange steder, dels i memoirer, dels i selvstændige værker, (f. eks. Dr. Yngvar Nielsen: »Norge i 1905« og i »Haakon 7« udgivet af den norske regering 1947, i et kapitel af Jacob S. Worm-Müller).

De mangesidede og ingenlunde lette forhandlinger førte til, at Prins Carl blev valgt til Norges Konge den 18. november 1905. Prins Carl havde med megen fasthed forlangt en folkeafstemning, og først da denne var afholdt, og det norske folks mening var blevet klart tilkendegivet, efterkom han henvendelsen og meddelte samtidig, at han antog navnet Haakon VII, og at hans søn skulle kaldes Olav.

Den 20. november ankom en norsk delegation til København, og meddelelsen om kongevalget blev officielt forebragt Kong Christian IX.

Den 23. november afrejste Deres Majestæter Kong Haakon VII og Dronning Maud med Kronprins Olav fra Nordre Toldbod med kongeskibet »Dannebrog« og ankom den 25. til Oslo. Herom skriver Dr. Yngvar Nielsen:

»På Kjøbenhavns nordre Toldbod mødtes den 23de

November en glimrende Forsamling af Konger og Prinser, medens uoverskuelige Folkemasser var i Bevægelse. Kongeskibet »Dannebrog« lå ved Bryggen, færdigt til Afgang. I den samme Stund, som Kong Haakon den syvende og Dronning Maud betrådte dets Dæk, gik Norges gamle Kongeflag tiltops. For første Gang på mange Århundreder vaiede det stolte røde Kongebanner med den gyldne Løve. Det foldede sig ud for Vinden, som om det vilde vise, at det var sig bevidst, hvad dette Øieblik havde at betyde for norske Hjerter. Så lagde Kongeskibet ud. Fra Bateriaet Sixtus lød den første Salut for Norges Konge og Norges Dronning under Løvebanneret, medens »Dannebrog« førte dem hen over Valpladsen fra den 2den April 1801. I en fredelig Højtidsstund dundrede Kanonerne sin Torden over Kjøbenhavns Rhed, medens Kongeskibet gled forbi det Mindesmærke, som er reist over Iver Huitfeldt, smykket med Kanoner fra et andet »Dannebrog«.

Overreisen var stormfuld. Men trods Uveir, Sneslud og Tåge kunde Kongeparrets høitidelige Indtog i Norges Hovedstad finde Sted efter Bestemmelsen den 25de November. På Akershus heistes atter på norsk Grund, for første Gang, det norske Kongeflag. To Dage senere aflagde Haakon VII, sin Kongsed i Norges Storting.«

Kong Haakon var kadet og officer i en tid, hvor uddannelsen stod højt, han havde fået hele sin praktiske kadetuddannelse i sejlskibe og havde i sin officerstid forholdsvis mange udkommandoer; Kong Haakon har ved flere lejligheder udtalt, hvor stor betydning han tillagde sin uddannelse og sine unge år i marinen. Han var en rask og dygtig søofficer, præget af forældrenes og bedsteforældrenes hjem, hvor pligt og troskab var i højsædet.

Kongens kadettid faldt i de år, hvor kommandør, senere kontreadmiral W. A. Carstensen var chef, og i hans og i hans frues gæstfri hjem færdedes Prins Carl med sine kadetkammerater og anden glad ungdom.

Den nuværende generation af søofficerer vil huske Kong Haakon fra hans besøg her med kongeskibet »Norge« hver sommer efter 2. verdenskrig. Vi husker hans trofasthed mod sine jævnaldrende, hans venlighed og hjertelighed over for os yngre, hans sjældne hukommelse og hans smittende humør.

Som Norges Konge vil Kong Haakon VII mindes som en Konge, der i sin lange regeringstid viste en ubrydelig troskab over for forfatningen og grundloven og i fuldeste mål levede op til det valgsprog, han selv havde valgt: »Alt for Norge«, og han vil mindes for sin faste og frygtløse holdning under krigen.

Trods sin høje alder bevarede Kongen et ualmindeligt godt helbred, men for 2 år siden beskadigede Kongen hoften ved et fald på slottet; der fulgte et langt sygeleje efter, og helt rettede Kongen sig aldrig.

Kong Haakon VII døde den 21. september og blev bisat fra Oslo domkirke og gravsat i Akershus den 1. oktober. Et stort følge fulgte Kongens kiste fra slottet gennem Karl Johan til domkirken, hvor biskop Smemo talte. Langs ruten tog tusinder af norske mænd og kvinder afsked med deres gamle, højtagtede Konge.

Den danske marine var repræsenteret ved kystjageren HUITFELDT, hvis besætning havde taget opstilling ved Akershus, og af chefen for søværnet.

A. H. V.

Søredningstjeneste. (*"Search and Rescue"*).

Af orlogskaptajn P. J. Wethje.

Spørgsmålet om redning af skibbrudne mennesker har været aktuelt gennem hele søfartens historie, og interessen man skænkede spørgsmålet var vel — beskæmmende nok — afhængig af, om man var reder eller aktiv søfarende. De nyere tiders mere humane indstilling medførte bedringer på dette område, og der oprettedes i forskellige lande, dels på statslig og dels på privat initiativ, redningsvæsenet, som kunne undsætte eller forsøge at undsætte skibbrudne fra strandede skibe og fartøjer i nærheden af kysten.

Såfremt skibe, for hvis sikkerhedsmæssige udrustning og kvalitet senere LLOYD gjorde et stort arbejde, forliste i rum sø, måtte man stadig stole på egne redningsmidler og besætningernes udholdenhed under strabadser i åbne både, indtil et eventuelt forbipasserende skib kunne samle dem op. Radioens fremkomst bødede selvsagt meget på dette forhold, idet man nu fra et nødstedt skib havde mulighed for at kalde andre skibe til assistance.

Med luftfartens rivende udvikling op mod slutningen af trediverne stod man overfor problemet om også at skulle redde de på havet nedstyrtede flyvere; men det var dog først under anden verdenskrig, at der blev tale om en udvikling i større målestok, idet bl. a. *Royal Air Force* oprettede særlige redningsafdelinger, der var stationeret langs kysterne, hvorfra de så på grund af et højt beredskab meget hurtigt kunne komme nedstyrtede flyvere og skibbrudne søfolk til und-

sætning. Disse afdelinger sendte luftfartøjer udover havet for i nærheden af opgiven position at søge efter de forulykkede, og såfremt de ikke selv var i stand til at hjælpe, da at melde de skibbrudnes eller nødstedtes position til redningsskibe og -fartøjer.

Efter krigen er denne organisation på grund af den civile luftfarts stadige udvikling udvidet på international basis, idet den er en nødvendig sikkerhedsforanstaltning for at kunne gennemføre passagerflyvning over verdenshave og kontinenter med en rimelig chance for, såfremt en katastrofe skulle indtræffe, at kunne komme de i et nødstedt luftfartøj værende mennesker til undsætning.

Den 1. marts 1947 tiltrådte Danmark den allerede i 1944 i Chicago af flere lande undertegnede konvention angående international civil luftfart og påtog sig herved at træffe forholdsregler til hjælp for luftfartøjer, som var i nød indenfor dansk territorium, ligesom man forpligtede sig til at samarbejde med kontraherende stater i overensstemmelse med fælles forholdsregler.

I henhold til nævnte konvention oprettedes »International Civil Aviation Organization« (ICAO), som er en verdensomspændende organisation, der varetager den internationale organisering af trafikken i luften i henhold til »Convention on international civil aviation«. Til denne konvention udsender ICAO tillæg (annexer) om forskellige emner luftfarten vedrørende, af hvilke annex 12 omhandler SEARCH AND RESCUE, i det følgende kaldt SAR*).

*) SAR er den internationale forkortelse for Search and Rescue og må ikke forveksles med vor national ligelydende forkortelse for Søartilleriet, men en del af forvekslingsmulighederne kan undgås ved altid f. eks. at anvende formen SAR-operation.

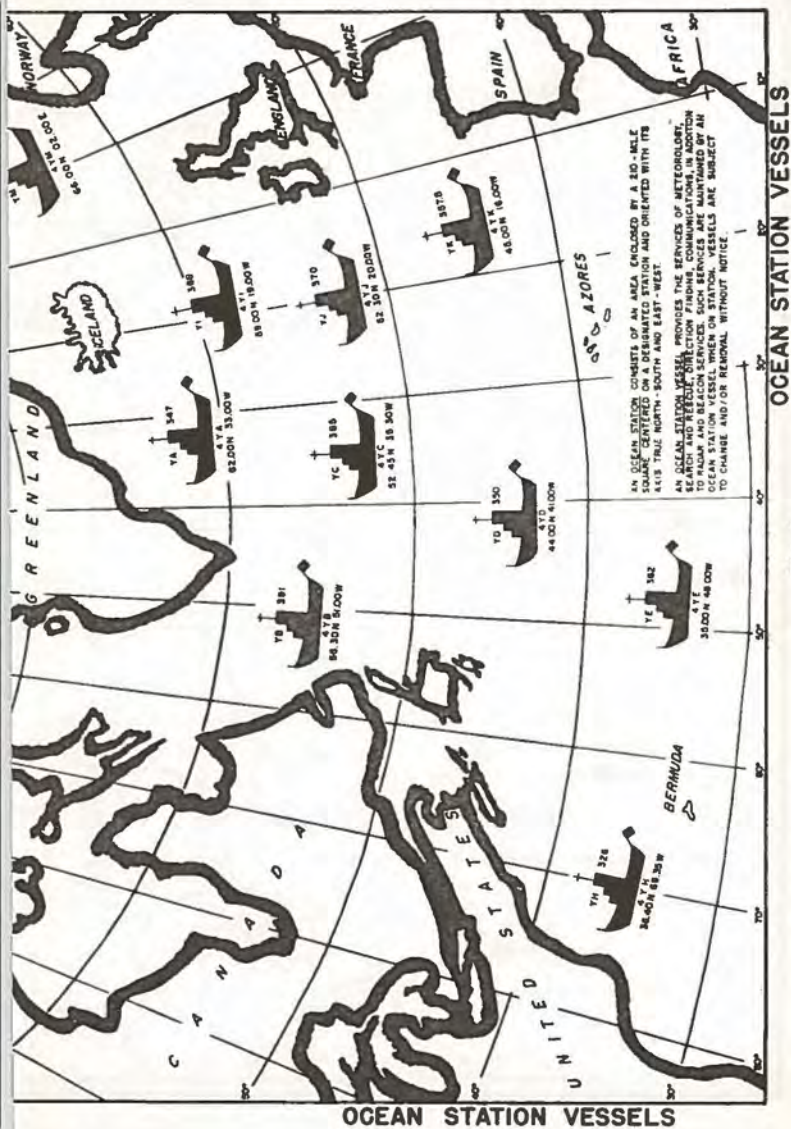
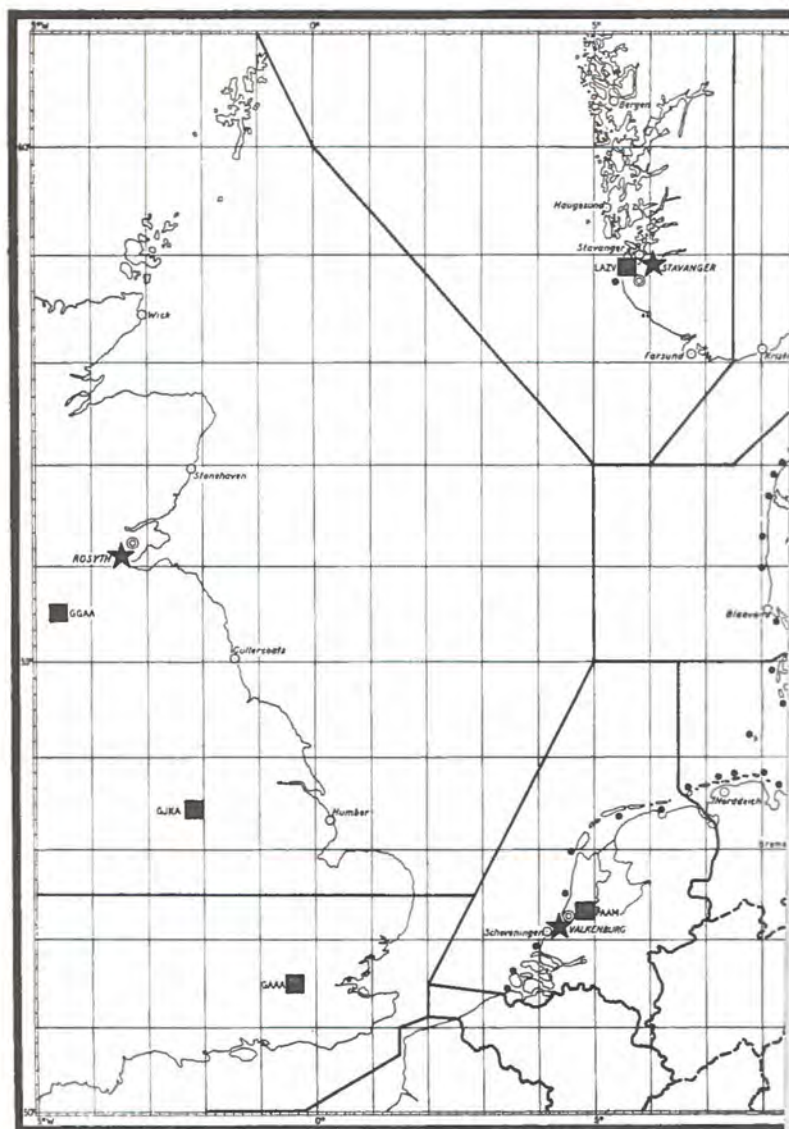


Fig. 1.

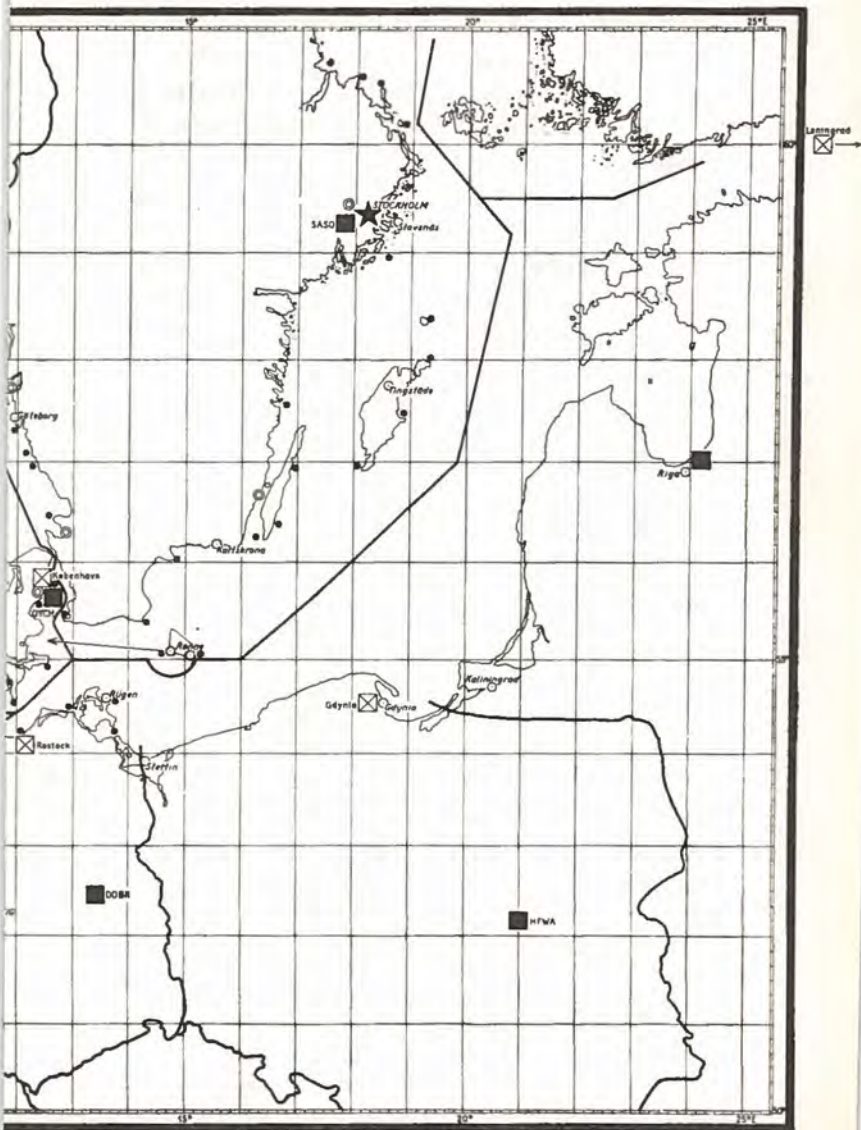


★ RESCUE COORDINATION CENTRE

☆ RESCUE SUB-CENTRE

⊠ SPECIAL SEA RESCUE CENTRE

SAR-OMRÅDER



★ AIRCRAFT

● SURFACE CRAFT

◻ COASTAL RADIO STATION

RESCUE SUB-CENTRE

■ AIR TRAFFIC CONTROL CENTRE

Som det fremgår af det foranstående, er SAR oprindelig en organisation, som er oprettet af hensyn til luftfarten, og da samme luftfart, såfremt en nødsituation over søen opstår, er nødt til enten at kunne disponere over fartøjsmateriel eller hurtigt at kunne opnå assistance af sådant materiel, er de ortodokse redningsvæsener og institutioner, som har egnede fartøjer til rådighed, kommet ind i billedet. Dette vil i mange lande, og heriblandt Danmark, sige at det — foruden almindelig skibsfart — er søværnet og dets underlagte institutioner, man støtter sig på. I det rationelle U.S.A. har man simpelthen henlagt ansvaret for SAR-organisationer i de amerikanske farvande til *Coast Guard's* arbejdsområde.

Da det blev mere og mere klart, at faste retningslinier savnedes for et samarbejde mellem luft og sø, afholdtes i marts 1947 i London på foranledning af den engelske regering et forberedende expertmøde til drøftelse af muligheden for koordinering af de bestræbelser, der udfoldes inden for søfart, luftfart og telekommunikation med henblik på sikkerheden til søs og i luften.

Denne komités rapport blev forelagt den i London i 1948 afholdte internationale konference om sikkerhed for menneskeliv på søen, og til den på konferencen vedtagne konvention knyttedes en række rekommandationer. Disse foranledigede bl. a., at der her i landet, efter et orienterende møde i januar 1951 samt forskellige undersøgelser og underhåndsdrøftelser, i sommeren 1952 af ministeriet for Handel, Industri og Søfart nedsattes et udvalg med det kommissorium: at overveje og til ministeriet gøre indstilling om en koordinering af eksisterende redningstjenester på og over havet samt under hensyntagen til mulighederne

for samvirke med rednings- og sikkerhedstjenester i udlandet at overveje og eventuelt fremkomme med forslag til yderligere foranstaltninger vedrørende sådanne tjenester.

Dette udvalgs arbejde resulterede i en indstilling til ministeriet om, at søværnet og flyvevåbnet overtog det praktiske arbejde med redningstjenesten medens — som hidtil — ministeriet for offentlige arbejder, hvorunder luftfartsvæsenets flyveledertjeneste sorterer, er ansvarlig over for ICAO for så vidt angår etablering af en SAR-tjeneste.

I 1956 pålagde forsvarsministeriet, under hvis resort den praktiske udførelse af SAR-operationer blev henlagt, søværnet og flyvevåbnet ansvaret for disse operationers udførelse, og den daglige ledelse foregår for søværnets vedkommende ved søværnskommandoen, og for flyvevåbnets vedkommende ved *Rescue Coordination Center* (RCC) i Karup.

Medens flyveredningstjenesten er organiseret i henhold til direktiver givet herfor i ICAO's bestemmelser, er søredningstjenesten organiseret i henhold til internationale konventioner samt nationale love og bestemmelser.

Vedrørende SAR-opgaver på Grønland har U.S.A. påtaget sig at være til rådighed herfor med materiel, stationeret på Grønland, og der pågår i øjeblikket forhandlinger mellem Danmark og U.S.A. om oprettelse af SAR-områder på Grønland. Hidtil har SAR-organisationen på Grønland virket fra Narssarssuaq, men er nu flyttet til Thule, og i øjeblikket har den til sin rådighed 3 *long range aircraft* (C 54) og 2 *helicopters*. Grønlands kommando deltager i SAR-operationer efter evne med det materiel, som til enhver tid måtte være til rådighed.

Endvidere medvirker samtlige udlagte vejrstations-skibe i SAR-ordningen. Disse skibes opgaver er ifølge OCEAN STATION VESSEL MANUAL at tjene som vejrskibe, hjælp ved navigation (radar, pejling m. v.), kommunikation og SAR-opgaver, og det er udtrykkeligt anført, at det sidste punkt har prioritet over alle andre opgaver, og i et sådant tilfælde må skibet forlade sin station. Disse skibes positioner i Atlanterhavet er vist på Fig. 1, og et tilsvarende antal er stationeret i Stillehavet.

I tilfælde hvor en fremmed nation ikke er medlem af ICAO, må der oprettes særaftaler, såfremt et samarbejde med den pågældende nation er ønskeligt.

Under stats- og udenrigsminister H. C. Hansens besøg i Sovjetunionen 1956 blev der undertegnet en overenskomst mellem de to nationer om gensidigt samarbejde ved redning af menneskeliv i Østersøen. Denne overenskomst trådte i kraft 1. oktober 1956 og bekendtgørelse herom er udsendt af udenrigsministeriet 16. november s. å. Overenskomsten, der foreløbig er afsluttet for et tidsrum af 3 år, forlænges automatisk for 1 år ad gangen, såfremt den ikke senest 6 måneder før gyldighedsperiodens ophør er opsagt af een af parterne.

Ifølge overenskomsten er de to lande forpligtiget til — i den udstrækning, som til rådighed stående personel og materiel tillader — at foretage redningsaktioner til fordel for besætninger og passagerer i skibe og luftfartøjer uanset disses nationalitet. Det lands redningstjeneste, der modtager meddelelse om nødsituationen skal — dersom stedet for nødsituationen ligger nærmere ved det andet lands kyst, eller hvis det iøvrigt findes påkrævet — sætte sig i forbindelse med det andet lands redningstjeneste. Dog skal sam-

råd altid finde sted, såsnart det ene lands redningstjeneste får kendskab til, at et skib eller fartøj tilhørende det andet land er i nød.

Forbindelse til Sovjetunionen foregår over Lyngby eller Skagen radio til en rusisk radiostation; men som mellemed kan i givet tilfælde benyttes den svenske radiostation Stavnæs ved Stockholm. En russisk delegation har oplyst, at man i Østersøområdet havde redningsbugserbåde samt 68 redningsmotorbåde med dykkerudstyr.

Med øvrige østmagtlande, såsom Polen og Østtyskland, der heller ikke er medlemmer af ICAO, er der ikke afsluttet specielle aftaler om redningstjeneste. Forbindelsen til disse to lande foregår for søens og luftens vedkomende henholdsvis til Gdynia kystradio og Warszawa lufthavn i Polen og i Østtyskland til Rügen radio og *Air Safety Centre* i Berlin.

Lad os engang se på, hvordan denne SAR-organisation er opbygget:

Som det fremgår af Fig 2, er dele af jordens overflade inddelt i forskellige *Flight Information Regions* (FIR). Indenfor hver FIR dirigeres al lufttrafik fra et *Area Control Center* (AAC), som har den rent »taktiske« kontrol med de inden for FIR'en værende luftfartøjers start, flyvning, landing samt i det hele holder nøje føling med deres bevægelser.

Indenfor hvert land kan der — afhængig af landets og det omgivende farvands geografiske udstrækning — være oprettet flere FIR. Indenfor hver FIR er der oprettet — på enten civil eller militær flyveplads — et *Rescue Coordination Center* (RCC), som er ansvarlig for organisation og udførelse af den i området virkende SAR-tjeneste, ligesom det også er RCC's opgave at lede enhver redningsaktion, der angår et nødstedt luftfartøj.

Sker en ulykke indenfor en lufthavns område, vil det dog normalt blive en lokal opgave uden deltagelse fra RCC, idet lufthavnene skal være udrustet med materiel til brug ved lokale ulykker.

Såfremt et luftfartøj udenfor en lufthavns lokale område er styrtet i søen, må RCC i stor udstrækning støtte sig til skibe og fartøjer, og da — som tidligere omtalt — RCC her i landet ikke selv råder over sådanne, i første række støtte sig på søværnets og andre statsinstitutioners skibe og fartøjer og i anden række på civile skibe og fartøjer omkring de danske kyster, i rum sø som oftest civile skibe. Statsskibe kan beordres til at deltage i SAR-operationer, hvorimod ikke-statsskibe og fartøjer i øjeblikket ikke kan beordres til at gå til assistance, men kun anmodes derom (ministeriel bekendtgørelse nr. 11 af 21. januar 1936 afsnit 111).

Såfremt det drejer sig om en søulykke, har søværnskommandoen ledelsen af operationen, med assistance fra flyvevåbnet. I tilfælde, hvor det skønnes ønskeligt eller formålstjenligt, kan SVK delegere ledelsen af en SAR-opgave på søen til en marinekommando. Til brug ved sådanne tilfælde har forskellige kommandoer udarbejdet deres egne interne planer som f. eks. Sundalarm og Kattegatsalarm. Disse to alarmeringsformer var oprindeligt selvstændige; men siden oprettelsen af SAR-organisationen må de betragtes som interne ordninger, da man vanskeligt kan have flere sideløbende ordninger.

I oversigtsplanen (Fig. 3) er vist, hvilke led og instanser SAR-organisationen i København FIR, d.v.s., Danmark, kan udnytte. Denne oversigtsplan må ikke betragtes som kommunikationsplan, men kun som organisationsplan. En omtrent tilsvarende organisationsplan vil eksistere for hvert enkelt FIR. Fig. 4 viser

Københavns FIR med kystradiostationer og fast placeret materiel til rådighed for SAR-operationer. Disse forskellige FIR'er er knyttet sammen gennem radio-telefon- og fjernskriverforbindelser. Såfremt en kyst-radiostation opfanger et nødsignal fra et skib indenfor egen FIR, går det automatisk videre til SVK, der iværksætter nødvendige foranstaltninger. Drejer det sig om et nødstedt skib i fremmed FIR, gives nødsignalet straks videre til en kystradiostation i det pågældende FIR i den hensigt at sikre sig, at nødmeldingen kommer frem til den RCC, som skal handle.

Såfremt man under en nødsituation ønsker forbindelse med RCC i en tilstødende FIR, kan man også få forbindelse etableret over det civile luftfartskontrolnet — her i Danmark fra Kastrup lufthavn — men man må i så fald først have signalet omsat i den på det civile luftfartskontrolnet anvendte form, således at formen ikke giver anledning til sinkende forespørgsler.

Da Grønlandske Handels skib SVÆRDFISKEN den 24. november 1954 under hjemrejse fra Grønland kom i vanskeligheder i nærheden af Scotland, blev der, i den hensigt at prøve denne forbindelsesvej samt at få vished for at assistance ydedes, fra SVK til RCC Rosyth sendt en forespørgsel om, hvilken »action«, der var taget. 24 minutter senere modtoges de ønskede oplysninger, ligesom SVK fra tid til anden blev holdt løbende underrettet. Det er en selvfølge, at man aldrig udnytter denne forbindelsesmulighed hverken til at »blande sig« i den aktive FIR's arbejde eller ide- lig anmode om ligegyldige detaljer, men kun anvender den til alarmerings- og absolut nødvendig informationstrafik.

Skulle en RCC ønske assistance i en redningsaktion, henvender den sig herom til en tilstødende RCC, der,

såvidt det er muligt, afgiver det nødvendige materiel. En sådan afgivelse indeholder selvfølgelig et »opcon«-problem*), men dette er for luftens vedkommende klarer, idet luftfartøjerne ved overskriden af FIR-grænsen automatisk bliver underlagt den RCC, som leder operationen. Slet så simpel er sagen ikke for søens vedkommende. Der er ikke fastlagte grænser for søens FIR-område, og spørgsmålet om »opcon« er ikke løst sådan, som luftens er det. Muligvis vil dette i praksis ikke give anledning til større misforståelser, men det må altid anses for vanskeligt at have et skib under egen »opcon«, i samarbejde med fremmede enheder i fremmede områder. Af hensyn til kommunikationen vil det også være ønskeligt om »chopning«**) til den opererende myndighed fandt sted.

For søulykkers vedkommende vil de oplysninger, som de forskellige SAR-operationer iværksættes på, som oftest komme ind over kystradiostation, og såfremt den modtagne station er udstyret med pejler, iværksættes omgående pejlinger fra denne og een eller flere samarbejdende stationer for at bestemme positionen for den sender, der afgiver nødsignalet.

For luftfartøjs vedkommende vil oplysningen om en nødsituation i de fleste tilfælde foreligge først i den ACC, som kontrollerer det pågældende luftfartøjs flyvning, idet man her enten:

- a) — ikke har modtaget melding fra luftfartøjet senest 5—30 minutter efter beordret tidspunkt, alt afhængig af forholdene, eller
- b) — har modtaget melding om vanskeligheder, som kan føre til en nødsituation eller
- c) — har modtaget nødmelding.

*) »opcon«: »operational control«.

**) »chop«: »change of operational control«.

Ved modtagelsen af en af ovenanførte meldinger underretter ACC sit RCC, hvor der øjeblikkelig i tilfælde af:

- c) — indtræder *Distress-phase*,
- b) — *Alert-phase*, der eventuelt går over *Distress-phase*,
- a) — *uncertainly-phase*, som efter forholdene enten kan gå over i *Alert-phase* eller direkte i *Distress-phase*.

I hvert af de to første tilfælde træffes ved RCC nøje planlagte forberedelser, således at en eventuel *Distress-phase* udløser øjeblikkelig »action«.

Nødsignalerne kan være afgivet pr. telegrafi eller telefoni og enten komme fra skibes eller luftfartøjers egen station, så længe denne kan anvendes, eller siden fra små transportable sendere, som kan medbringes i redningsbåde eller -flåder. Der har været holdt en del forsøg med en særlig lille sender, SARAH (Search and Rescue and Homing), der bl. a. kan indbygges i redningsveste, og simpelt hen startes ved, at man trækker en sammenskydelig antenne op i sendeposition, hvorefter signalerne udgår automatisk fra den, således at pejlstationer og SAR-fartøjer kan pejle sig frem til positionen. Udstyret har bl. a. været demonstreret for det danske flyvevåben, hvor det vil være indført medio oktober. Til redningsbåde findes en transportabel sender, hvorpå den påværende position kan indstilles, og ved drejning på et håndsving udsendes nødsignal og den indstillede position.

Det siger sig selv, at der ved sende- og pejleprocedure af nødsignaler må udvises den største omhu, idet mindre korrekt sending og evt. retransmission af signalerne kan få den pejlede station til at give RCC

oplysninger, som forårsager at en SAR-operation startes i en forkert retning og megen kostbar tid derved går tabt, og det må vel nok i mange tilfælde antages, at redningsaktion til fordel for nødstedt fly haster mere end i de tilfælde, hvor den startes til fordel for et nødstedt skib.

Således blev der fra Oran, som følge af pejling af retransmitterede nødsignaler, startet en SAR-operation i området ved Balearerne, medens det nødstedte fly befandt sig i nærheden af Gibraltar, hvorved kostbar tid gik tabt. Et lignende tilfælde kendes fra en SAR-operation i anledning af nedstyrtet C 119 transportmaskine tilhørende *US-airforce*. Også her skabte mindre korrekt udført retransmission store vanskeligheder, der dog heldigvis ikke fik katastrofale følger.

I Danmark har pejling fra kystradiostationer ikke været anvendt i større omfang, idet man til navigationsbrug i stor udstrækning har anvendt radiofyr. Det moderne SAR-udstyr har imidlertid gjort anvendelse af radiopejlere i redningstjenesten aktuel, og der er nu ved at blive oprettet pejlstationer i forbindelse med kystradiostationerne.

Nødsignaler afgivet visuelt ved raketter eller blus er en gammel metode. Indtil 1954 har raketter, der anvendtes som nødsignaler, været af en hvilken som helst farve og art, men fra dette tidspunkt overgik man til, at kun røde raketter og lyskugler måtte anvendes som nødsignaler. Imidlertid har åbenbart ikke alle mariner udelukket benyttelsen af røde lyssignaler til øvelsesbrug. Dette gælder f. eks. den svenske marine, som senere forårsagede en redningsaktion iværksat i den nordlige del af Kattegat, hvor der fra skibe og danske kystudkigstationer var observeret

røde raketter og lyskugler, der blev indberettet som nødsignaler. Da de alarmerede skibe og fartøjer nåede frem til området, viste det sig, at lyssignalerne var afgivet fra svenske orlogsfartøjer, som afholdt øvelser langs den svenske vestkyst. Denne kalamitet er foreløbig afhjulpet ved, at svenske marinemyndigheder, ved påtænkte øvelser langs den svenske vestkyst, i forvejen underretter søværnskommandoen om evt. brug af lyssignaler, der kan mistydes. Men også fra dansk side har man forårsaget falsk alarmering, idet man ved en fornylig afholdt havnefest i Stege havde affyret en del fyrværkeri, heriblandt røde raketter. Disse observeredes af et skib, der befandt sig et godt stykke syd for Møn. Skibet slog alarm og en eftersøgning, der pågik natten igennem, forblev resultatløs, og først næste formiddag opklaredes sagens rette sammenhæng ved, at man tilfældigt hørte om havnefesten i Stege.

Under omtale af falske alarmer bør for en fuldstændigheds skyld nævnes, at der fra privat side ofte gøres forsøg på at få startet eftersøgningsaktioner på grund af manglende oplysninger om familie og venners bevægelser med lystfartøjer af den ene eller anden art; men det må i samme åndedrag nævnes, at såfremt der virkelig er årsag til ængstelse, kommer oplysningerne herom ofte alt for sent frem til at give et nogenlunde grundlag for en eftersøgnings udførelse.

For at forklare »gangen« i en SAR-operation anføres efterfølgende eksempel. For at få så mange som muligt af de i organisationsplanen (Fig. 3) anførte komponenter ind i billedet — såvel på sø- som luft-siden — tænkes det OPDIGTEDE skibsforlis at gælde en passagerdamper med ca. 500 mennesker ombord. Skibet har udsendt nødsignal på omtrentlig position

57° 30' N 09° 10' E (mellem Hanstholm og Hirtshals), og årsagen tænkes at være en mineeksplosion, som forårsager stærk slagside. Af et supplerende telegram til nødmeldingen fremgår, at bugserassistance er uden interesse; det drejer sig altså om at få de ombordværende mennesker reddet i land, inden skibet synker. Til støtte ved dette eksempel anvendes Fig. 5, idet man stadig må erindre sig, at komponenterne i Fig. 3 anvendes efter behov. Dette sidste har to begrundelser, nemlig at man ikke sætter flere instanser i bevægelse, end der er behov for, og at man selv har nemmere ved at bevare overblikket jo færre komponenter, der er med i spillet.

Fig. 6 angiver de komponenter, som i dette tilfælde bør anvendes, og Fig. 5 viser forbindelserne fra land til ulykkesstedet.

Ved SVK modtages nødmeldingen fra Skagen Radio, som har opfanget den direkte fra havaristen, og umiddelbart efter modtages fra de andre kystradiostationer en fra henholdsvis udenlandsk radiostation og andet skib retransmitteret nødmelding. Endelig modtages også noget senere fra ACC i Kastrup den af et rutefly med telegrafist modtagne nødmelding. Fra politiet modtages ifølge sagens natur intet.

Når meldingen modtages ved SVK erkendes nødsituationen, og man danner sig et hurtigt overblik over situationen som helhed. Nu gælder det om for SVK, så hurtigt som muligt, at alarmere de myndigheder, som skal bidrage til løsning af opgaven, således at de i størst mulig udstrækning kan foretage lokal alarmering og klargøring.

De myndigheder som først underrettes er:

1. Nordsøen og Kattegats marinekommando (NMK),

der igen alarmerer

- a) redningsstationer i nærheden,
- b) redningsdamperen i Thyborøn,
- c) lodsartøjer i nærheden,
- d) orlogsfartøjer under egen »opcon«,
- e) hjemmeværnsfartøjer under egen »opcon«,
- f) fiskefartøjer.

2. *Rescue Coordination Center* (RCC) som underretter:

- a) Flyvestation Værløse, hvor eskadrille 721 (SAR-eskadrille) er stationeret (på 30 min. varsel),
- b) Flyvestation Karup, såfremt man har brug for observationsfly,
- c) RCC i tilstødende FIR, såfremt man ønsker mere materiel til rådighed,
- d) ACC, som adviserer rutefly, der måtte befinde sig i luftområdet over ulykkesstedet, om, at SAR-operation er i gang.

3. Statsradiofonien, som udsender nødmelding, således at skibe i nærheden, som kun har radiofonimodtager, har mulighed for at få nødmeldingen og gå til assistance.

4. Kystradiostationer, der fortsætter udsendelse af nødmeldingen.

5. Søværnets skibe i nærheden, hvadenten disse er i havn eller i søen. SVK »chop'er« disse skibe til NMK (÷ de, der allerede evt. var under NMK).

6. Marinens overkommando i Oslo, således at eventuelle norske orlogsskibe i nærheden kan yde assistance, såfremt det måtte være nødvendigt.

I dette eksempel synes det hensigtsmæssigt, at ledelsen af operationen på søen af SVK delegeres til NMK, hvilket meddeles pr. signal (RCC info).

SVK optræder nu som koordinerende led mellem NMK og RCC, og i denne forbindelse skal stærkt fremhæves betydningen af, at alle signaler, operationen vedrørende, som udfærdiges af SVK, NMK eller RCC, har begge de andre adressater med, enten som TO- eller INFO-adressater. (Iøvrigt skal i alle tilfælde den ene eller de to andre parter holdes underrettet om en sådan operations udvikling, selv om den (de) ikke er aktiv (e) deltager (e) på det pågældende tidspunkt, således at vedkommende er inde i billedet, hvis »action« senere kræves).

I mellemtiden har SVK modtaget yderligere oplysninger om situationen på ulykkesstedet, og disse meddelelser skal straks videregives til NMK og RCC. Disse oplysninger gælder f. eks.:

- Skibet ramt af mineeksplosion,
- antal mennesker ombord
- redningsbådene i den ene side af havaristen kan ikke affires,
- oplysning om flydemidler ombord,
- en del af de ombordværende sårede,
- havaristens evt. drift,
- hvorvidt kommunikation med havaristen er mulig og stadig vil være det (to-vejs),
- alle andre oplysninger, som kan tænkes at være af vigtighed.

Ved NMK er f. eks. foretaget følgende:

1. afgående fartøjer er i mulig udstrækning forsynet med tæpper, ekstra flydemidler, forbindssager, evt. læge,
2. der er sørget for transport af ilandbragte personer (ambulancer for de såredes vedkommende),
3. hospitaler underrettet om, at sårede må forventes,

4. såfremt havaristen synker, såvidt gør ligt pladsbestemme og evt. foreløbig afmærke vraget og underrette SVK og fyr- og vagervæsenet.

Ved RCC er f. eks. følgende foretaget:

1. I tilfælde af lang flyvetid fra Værløse, er andet fly sendt ud over havaristen for at holde RCC og kommende SAR-fly underrettet om situationen (vejr, sigt og evt. dropforhold for flåder o. lign.),
2. Udkørsel af benzin og jordpersonel til det sted på kysten, hvor man har bestemt at landsætte de bjergede pr. helikopter,
3. Transportmidler til viderebringelse af de bjergede.

Til udførelse af de nævnte transportopgaver må man i de fleste tilfælde lade f. eks. politiet organisere denne side af sagen, da man normalt selv vil have nok at gøre med varetagelse af den egentlige operation.

Nu er hele SAR-operationen igang, og i SVK samles de fra NMK og RCC indkomne oplysninger, og man er i stand til at danne sig et skøn over hele situationen, såfremt det af een eller anden årsag skulle vise sig nødvendigt at gribe ind.

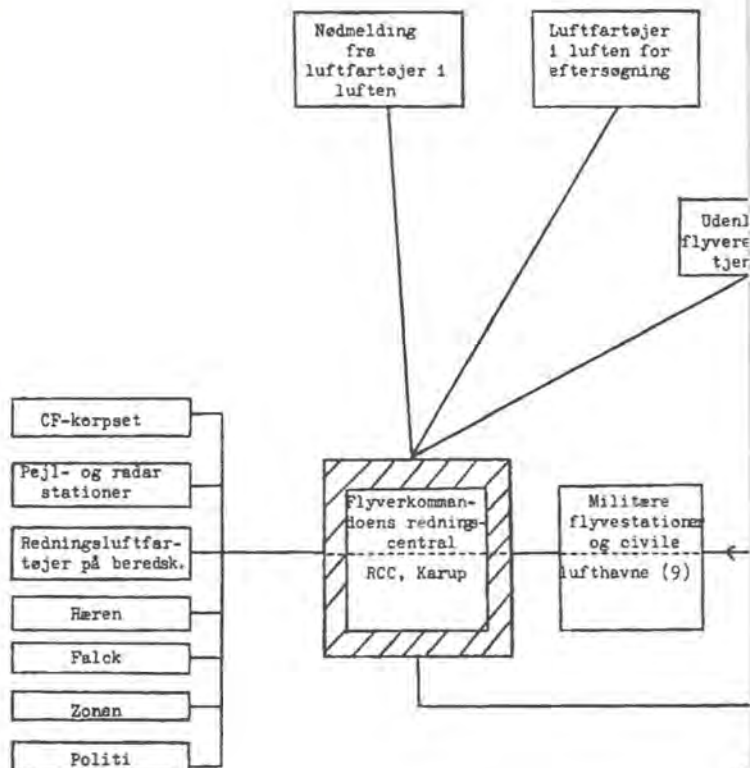
Alle meldinger, som i denne forbindelse vil komme via kystradiostationer fra civile skibe om position og ETA*) ulykkesstedet, videregives, men det har ofte vist sig at være et problem at undgå overbelastning af nødfrekvenserne i sådanne tilfælde.

Det er også nødvendigt at søge overfyldning af ulykkesstedet undgået, og efterhånden som operationen nu skrider frem, trækkes tilbage, hvad der ikke længere er nødvendigt.

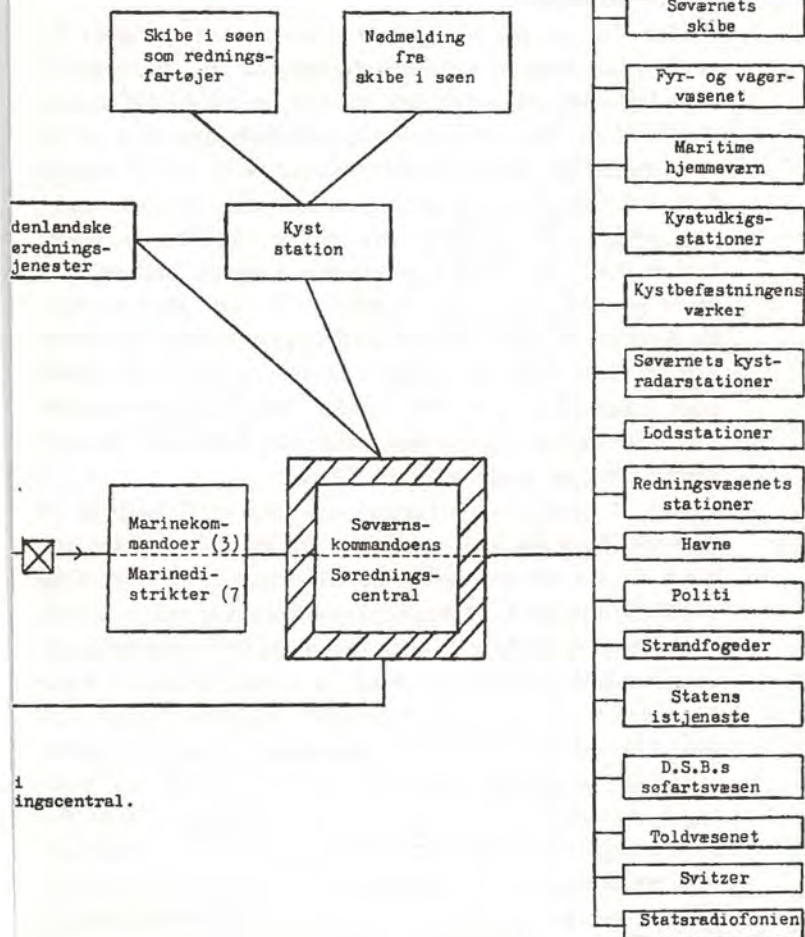
*) ETA: "Expected Time of Arrival".

UDVALGET VEDRØRENDE SKIBSFARTENS
OG LUFTFARTENS REDNINGSTJENESTER

Skibsfartens



redningstjenester.

i
ingscentral.

En ting opmærksomheden også skal henledes på er, at SAR-operationen udelukkende angår menneskeliv og altså intet har med bjærgning af materiellet at gøre; og i denne forbindelse kan nævnes, at kystradio-stationerne underretter LLOYDS stedlige agent samt Svitzer bjærgningsselskab.

Men lad os nu antage, at operationen forløber til ende uden senere komplikationer, og de implicerede myndigheder lidt efter lidt går tilbage til daglig orden.

Ofte kan der være store besværligheder med at få de forskellige ønskede oplysninger, som er af vigtighed, fremskaffet, og kommunikationen er ofte ikke så hurtig, som man kunne ønske sig. Desværre er heller ikke alle SAR-operationer i deres helhed forløbet så godt, som man kunne ønske det; men en vigtig ting er, at der i en fart kan improviseres, for hvem kender ikke den »miserable« situation, som kan opstå som følge af, at een eller anden evt. flere uforudsete ting indtræffer, og i mange tilfælde kan man næsten regne med, at noget sådant vil ske.

For at belyse ovenstående påstand skal anføres et tilfælde, hvor en SAR-operation fik en helt uventet løsning. Et svensk dampskib havde udsendt nødsignal og samtidig meddelt, at bugserassistance var uden betydning; det drejede sig kun om at redde besætningen, ca. 20 mand. Vejret var hårdt, og eneste skib, der kunne sendes ud, var redningsskibet VESTKYSTEN. En del skibe, der havde hørt nødsignalet, ilede til hjælp. Efter at oplysninger om forholdene på stedet var modtaget, besluttedes det at kaste gummiflåder ned fra luftfartøj, da skibet ikke kunne sætte egne både ud. RCC mobiliserede en helikopter fra Sild, som når den kom frem, kunne bjærge folkene fra gummiflåderne, ligesom der oprettedes landingsplads på nærmeste strandbred.

Svenskerne havde sendt 2 Harvard maskiner, som intet kunne udføre, da de måtte lande i Aalborg på grund af benzinmangel. Bedst som det hele var godt i gang, dukkede en svensk tankbåd op, som efter sin tidligere opgivne position endnu skulle være flere timers sejlads væk. Den tog, på trods af det hårde vejr, havaristen på slæb og trak den ind i læ af Ska-gen. Her blev skibet opankret og den forskubbede jernlast, som var årsag til situationen, omstuvet.

Om den økonomiske side af sagen bør der også anføres et par ord. Når en båd med f. eks. en lystfisker om bord, som tidligere anført ikke er kommet ind til tiden, kan ængstelige pårørende ofte ikke forstå, hvorfor der ikke omgående afsendes luftfartøjer for eftersøgning, og det er ofte vanskeligt at forklare dem, at der må sikre oplysninger til, før en sådan eftersøgning startes, idet omkostningerne gerne er meget store, således koster f. eks. en Catalina, en Pembroke og en Sikorsky helikopter hhv. 1530, 600 og 1860 kr. pr. flyvetime, heri ikke medtaget løn til personel. Hvad det koster at sende søværnets skibe ud på en dårlig overvejet SAR-opgave, er enhver af dette tidskrifts læsere bekendt. Det er derfor under hensyn til søværnets stramme budget ønskeligt at begrænse indsættelse af materiel til det allernødvendigste. Selv om det selvfølgelig også for flyvevåbnet er et spørgsmål om økonomi, er forholdet her det, at man for overhovedet at gennemføre flyvning, såvel i freds- som i krigstid, opretholder SAR-beredskab med dertil hørende materiel.

Det har været fremført, at man kunne lade en indgiver af falsk alarm betale, men det i artiklens begyndelse omtalte udvalg kunne ikke tiltræde tanken, ud

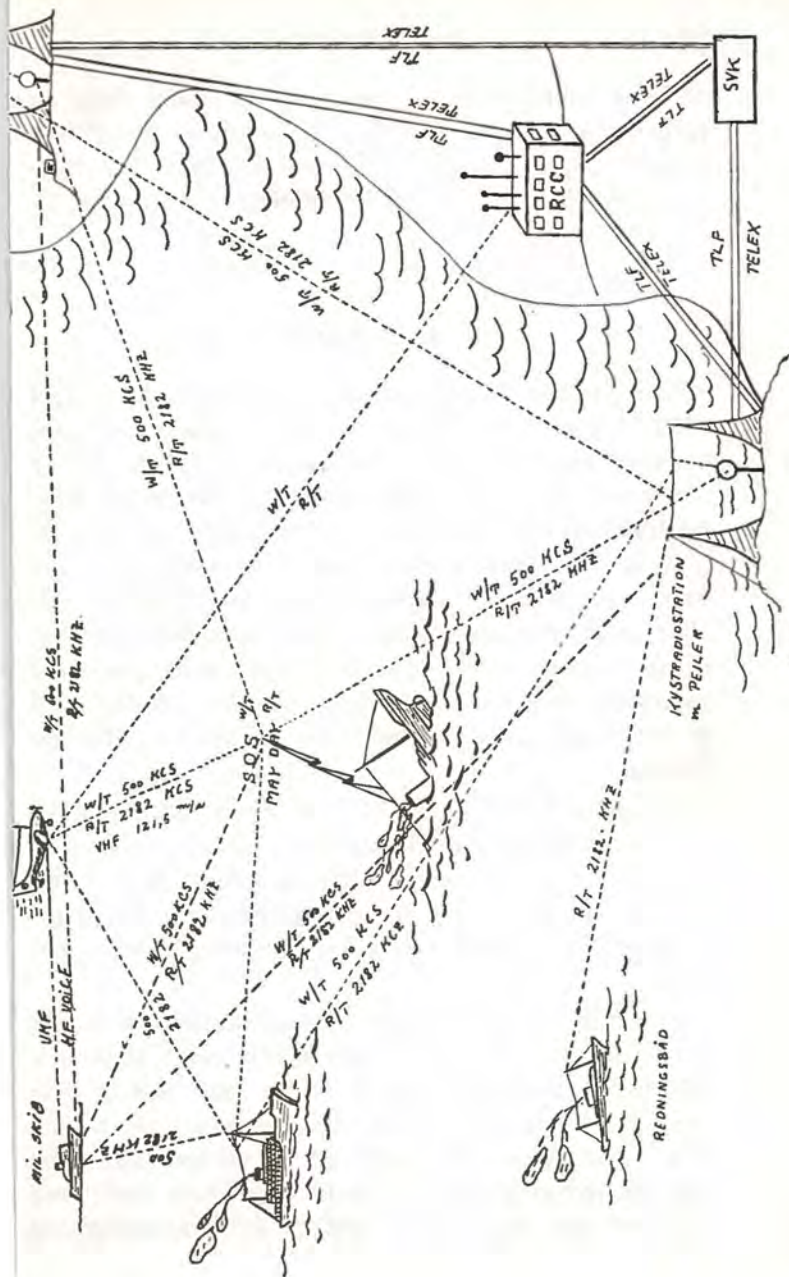


Fig. 5.

fra den betragtning, at en anmelder, som følge af frygt for at komme til at betale udgifterne i tilfælde af falsk anmeldelse, muligvis ville undlade en anmeldelse, der kunne vise sig begrundet.

Efterskrift.

Selvom vort redningsvæsen, som siden det i året 1852 blev ordnet ved lov, har udført mange og store opgaver, hvorved det har indlagt sig megen hæder og fortjeneste, må man udfra den betragtning, at hurtig hjælp er dobbelt hjælp, vel nok sige, at tiden er inde til modernisering, da man meget hurtigere må kunne nå frem til ulykkesstedet. Det hjælper lidt eller intet med en effektiv kommunikation, dersom de hjælpemidler, der ved meddelelsens modtagelse skal aktiveres, ikke kan magte opgaven eller i bedste fald er for længe om at nå frem. Her tænkes på redningsbådene.

Ved vore kyster findes et stort antal redningsbåde, hvoraf mange ikke er tidsvarende, selvom modernisering stadig finder sted, hvilket også fornylig er kommet til orde i pressen, hvor folk inden for redningsvæsenet har henledt opmærksomheden på dette forhold.

For at få et mere effektivt søredningsmateriel kunne man f. eks. tænke sig, at der rundt om i Danmark stationeres redningskrydsere af en type nærlig som den i flere tidsskrifter beskrevne svenske type. Denne redningskrydser er et fartøj på ca. 40 tons med stor fart og sødygtighed. At fartøjet endvidere skal være udrustet med RADAR og DECCA er en selvfølge, og

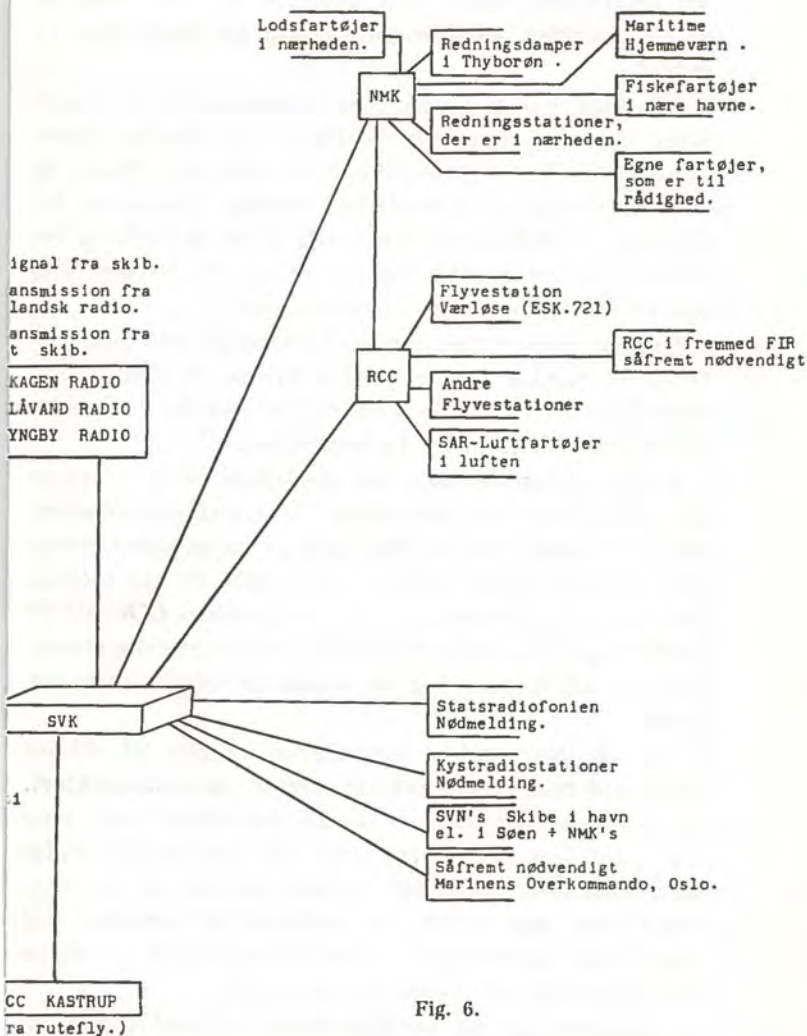


Fig. 6.

sådanne fartøjer vil selv i tåge og usigtbart vejr være i stand til hurtigt at nå frem til en havarist. Fartøjet bør selvfølgelig også være udstyret med radiostation af en størrelse, så kommunikation til flere sider er muligt.

Ydermere vil disse skibe øge muligheden for et udvidet samarbejde med helikoptere, som fra den flyveplads, hvor de er stationerede, *hurtigt* kan flyttes til en strandbred i ulykkesstedets nærhed. En sådan helikopters pladsmæssige krav ved start og landing beløber sig til et område på ca. 50×50 m, hvilket kan skaffes de fleste steder på vore kyster.

Såfremt der er tale om en stranding, kan helikopteren nu direkte fra havaristen bringe de skibbrudne ind på land, hvorfra de, i tilfælde af sårede, i tilkaldte ambulancer kan køres til hospitaler.

I rum sø kan det blive helikopterens rolle at bringe de skibbrudne fra havaristen til redningskrydseren, såfremt denne i høj sø ikke kan gå langs siden, hvorefter krydseren går til havn med dem. Denne metode blev med stor succes anvendt, da fyrskibet GOODWIN SAND for et par år siden forliste i en orkanagtig storm, hvor en helikopter tog de sidste to overlevende fra borde.

Nu vil spørgsmålet om tilvejebringelse af midler hertil nok med rette dukke op. Det er på forhånd klart, at en sådan udbygning vil koste betydelige beløb, men i en stat som Danmark, hvor alt, som er beslægtet med humanitet ofte har relativt let ved at få midlerne, kan man måske — såfremt det magiske ord rationalisering nævnes i samme forbindelse — skabe lidt forståelse for følgende synspunkt:

1. Anskaffelser og vedligeholdelse af redningsbåds-materiel til stationer indenfor Skagen bortfalder.

2. Toldkrydsere, hvis betydning i dag af forskellige årsager — bl. a. luftfartøjer — muligvis slet ikke er så stor som før, inddrages.
3. Fiskerikontrollfartøjer inddrages, da disses opgaver for den uheldede iagttager lige så godt vil kunne løses som nedenfor skitseret.

For de midler, som derved spares, lægges grunden til en flåde på et nærmere bestemt antal redningskrydsere, f. eks. 7, stationeret på følgende steder:

Skagen eller Frederikshavn, Anholt, Hundested, Korsør, Stubbekøbing, København og Bornholm.

Da den tid, disse fartøjer er beskæftiget med SAR-opgaver, alligevel vil være den mindste, er der mulighed for i mellemtiden at lade dem udføre de opgaver, som ellers udføres af toldkrydsere og fiskerikontrollfartøjer; men det skal være en absolut selvfølge, at sådant arbejde straks afbrydes, såfremt en SAR-operation iværksættes i det pågældende område.

Også personelmæssigt skulle det være overkommeligt at løse sagen, idet det ved de nuværende redningsfartøjer ansatte personel kun har den tjeneste som bierhverv, og der mellem de folk, der er beskæftiget i toldkrydsere og fiskerikontrollfartøjer sikkert findes kvalificerede folk, der kan føre og betjene sådanne redningskrydsere, og det samme gælder sikkert for de menige besætningsmedlemmer.

Denne ordning vil indebære større betjeningskendskab til fartøjet, når det skal bruges i hårdt vejr, hvor de under pkt. 2 og 3 anførte fartøjer normalt ikke anvendes.

Men tanken om sådanne fartøjer er desværre nok en ønskedrøm under den i øjeblikket rådende økonomiske situation.

Sovjetrussiske Transportforhold.

Af Per Kongstad.

(sluttet)

IV. Trafiknettet.

Det følgende er en kort beskrivelse af samfærdselsmidlerne i Sovjetunionen. Mest udførligt behandles jernbanerne, mere summarisk, vandvejene, vejene og rørledningsnettet. Af nedenstaaende tabeller ses de enkelte samfærdselsmidlers andele af den totale godsbefordring i udvalgte aar. Endvidere gengives en række tal for de absolutte transportydelser i aaret 1954. Samtlige tal stammer fra »Die UdSSR in Zahlen, Berlin 1956«.

Tabel III

Forskellige samfærdselsmidlers andele af den totale godsbefordring i Sovjetunionen. I procent af det totale antal t/km.

Aar	Jernbaner	Vandveje (indre og ydre)	Automobil- transport	Rørledning (olje og gas?)	Ialt
1913	57,4	42,2	0,1	0,3	100
1940	85,1	12,3	1,8	0,8	100
1955	83,4	11,7	3,7	1,2	100
1960 (beregnet efter plantal)	76,0	14,7	4,7	4,6	100

Tabel IV

Forskellige samfærdselsmidlers absolutte transportydelser i aaret 1954.

(Afrundede tal)

	Jernbaner	Indre vandveje	Søfart	Automobil-transport (1955)
1. Fragt i mill ts.	1130	130	45	3300
2. Gnstl. transportlængde	760	590	1270	12
3. Fragtydelse i Mrd. t/km	860	60	55	12

Jernbanernes trafik-»monopol« fremgaar af tabel III: men iøvrigt synes tallene at vise en udvikling henimod større udnyttelse af andre transportmidler; specielt synes vandvejstrafik og rørledninger at skulle spille en større rolle end nu, forsaavidt femaarsplanen 1955—60 da gennemføres. Af tabel IV vil det ses, at transportydelserne maalt i t/km i virkeligheden dækker over væsentlige forskelligheder i de enkelte transportmidlers befordringsmønstre.

Bilernes transportydelser er, maalt i befordrede tons, tre gange større end jernbanernes; til gengæld er transportafstanden lille; der er i hovedsagen tale om bytransport.

De indre vandveje og søfarten tegner sig for ca. 60 mrd. t/km hver; de førstnævnte transporterer relativt store godsmængder over korte strækninger, den sidstnævnte gør det modsatte.

Som en art sammenligningsgrundlag til tabel III kan det anføres, at jernbaner næppe tegner sig for mere end 30 til 40 % af de samlede godstransporter i U.S.A.. Til gengæld har automobiler og rørledninger i fællesskab en lignende andel; mens kysttrafik og



aner.



trafik paa de store søer tegner sig for det meste af resten.

A. De Sovjetrussiske jernbaner. (se kort II)

I tabel V nedenfor vises nogle tal for jernbanetætheden i Sovjetunionen, U.S.A. og Danmark. (1950—53).

Tabel V

	U.S.S.R.	U.S.A.	Danmark
Linjenet i km	120.000	350.000	4800
Km jernbane pr 1000 indbg.	0,6	2,5	1,1
Km jernbane pr 1000 km ²	5,5	46,5	110,0

Som det vil ses af tallene er Sovjetunionens bane-net ikke særlig stort maalt i forhold til areal og be-folkning, sammenlignet med andre landes. Hvad an-gaar jernbanetætheden *pr. arealenhed* bør det imid-lertid erindres, at maaske halvdelen af landets areal er tundra, sump, ørken eller andet land, der vanskeligt lader sig udnytte.

Et jernbanenet i europæisk forstand findes kun i den del af Sovjetunionen, der ligger vest for Uralbjer-gene. I Sibirien og Kasakhstan er nettet saa groft »ma-sket«, at der i og for sig kun er tale om enkelte for-bindelseslinjer fra egn til egn. Linjenettet er ca. 120.000 km langt. De 65.000 km heraf er byggede før revolutionen, 40.000 km er byggede i aarene mellem 1919 og 1955, og ca. 15.000 km er kommet til som føl-ge af territoriale udvidelser mellem 1939 og 1945.

De Vest og Central-Russiske baner stammer saa-ledes i hovedsagen fra tiden før revolutionen, ligesom den Transsibiriske Bane og Murmanskbanen fuld-førtes i denne periode. Men iøvrigt er jernbanerne i Ural, Sibirien og Kasakhstan hovedsageligt byggede

efter 1919, og disse udgør nu en trejdedel af det samlede linjenet.

I Europæisk Rusland byggedes hovedbanen mellem Donetsbækkenet og Moskva samt den mellemste forbindelseslinje til Uralbjergene begge i løbet af trediverne. Under krigen mod Tyskland byggedes forbindelseslinjen mellem Murmanskbanen og Arkhangelsk saaledes, at »laane- og lejeleverancer« udløssede i Murmansk kunne føres udenom frontomraadet ved Leningrad. Endvidere byggedes Pechorabananen saaledes, at kul fra Vorkuta-feltet kunne føres til Moskva og Leningrad (Donetsbækkenet var besat af Tyskerne). Endelig byggedes banen lang Volgas vestlige bred; ad denne linje undsattes bl. a. Stalingrad.

I den østlige del af landet byggedes banen mellem Østkasakhstan og Midtsibirien, den saakaldte Turksib-linje, i løbet af trediverne; desuden paabegyndtes bygningen af en »Anden Transsibirisk Bane«; den er nu færdig paa strækningen fra Sydural til kort før Stalinsk. I Ural byggedes en bane, der følger bjergene fra nord til syd, og der blev anlagt flere nye baner tværs igennem bjergene fra vest til øst.

Efter 1945 er der først og fremmest anlagt nye jernbaner i Vestsibirien og Kasakhstan, et forhold der skyldes industrialisering og opdyrkning af disse omraader. Saaledes er der anlagt en bane igennem Kasakhstan fra omraadet sydvest for Balkashøen til den Transsibiriske Bane vest for Omsk. Endvidere er en bane under bygning igennem Vestkasakhstan vestom Aralsøen til Astrakhan.

Planerne for bygning af jernbaner under den femaarsplan, der løber fra 1955—60, har til formaal 1) at udvikle linjenettet mellem Vestsibirien og Volgaregionen, 2) at udvide forbindelsesmulighederne til Øst-

sibirien og Kina samt 3) at udvikle linjenettet i Nordrusland og Nordsibirien.

Ad. 1.) Stykket mellem Uralbjergene og Volgaregionen er i øjeblikket det Sovjetrussiske systems flaskehals. De forholdsvis få baner, der fører igennem området udsættes for et stadigt voksende transportpres. Fra Ural og Sibirien mod Europæisk Rusland øges befordringen af kul, industriraastoffer og levnedsmidler; den mosatte vej vokser transportbyrden vel ikke slet saa meget, men forsendelser af bl. a. industrielt udstyr til Midsibirien og Kina har dog taget et opsving. Endelig er områdets eget økonomiske liv i rivende udvikling; det skyldes oljeforekomsterne, som nu leverer godt 70 % af Sovjetunionens råolje. Anlæg af nye baner, men især forbedring af de eksisterende skal eliminere den opstaaede flaskehals i løbet af de kommende aar.

Ad 2. I Østsibirien fortsættes bygningen af den Anden Transsibiriske Jernbane; den er ført nordom Baikalsøen gennem jernmalmsfeltet ved Angara-floden og skal ende i Komsomolsk nær Stillehavet.

Kinas tilslutning til Østblokken har selvsagt øget behovet for gode samfærdselsveje mellem dette land og Sovjetunionen. Een jernbane er anlagt fra Baikalområdet tværs igennem Gobiørkenen til Nordvestkina, og een er under bygning; den sidstnævnte skal udgaa fra Turksibbanen øst for Balkashsøen og føres derefter igennem Sinkiang-provinsen til Vestkina. Naar banen er fuldført, vil det være aabnet muligheder for udnyttelse af Sinkiangs mineralressourcer og endvidere vil Sovjetunionen være udrustet med en forbindelseslinje til Østasien, som ikke belaster den Transsibiriske Jernbane.

Ad 3. I Karelen bygges en jernbane parallelt med Murmanskbanen, blot vestligere end denne. Banen skal befordre tømmer, papir og træmasse samt malm fra Kolahalvøen, men banen vil naturligvis ogsaa forbedre de militære forsyningsmuligheder i grænseområdet til Skandinavien.

Det hævdes endvidere, at der bygges en bane fra Vorkuta i Nordrusland ind i Nordsibirien til egnen omkring Igarka ved Jenisej. Sovjetrussiske tidsskriftsartikler om femaarsplanen fortæller imidlertid kun, at der eksisterer planer om bygning af et linjenet i Nordsibirien, ikke hvornaar disse planer skal bringes til udførelse. Etableringen af den Nordlige Søvej har vel ogsaa formindsket behovet for en saadan bane i al fald for en tid. Nordsibirien er fremdeles tyndt befolket, og skovbrugene og minedistrikterne har adgang til omverdenen via floderne.

De sovjetrussiske jernbaners tekniske standard er meget uensartet. Hovedlinjerne er vel efterhaanden paa højde med vigtige Vesteuropæiske jernbaner med hensyn til kapacitet. Banerne, der forbinder Donets med Moskva, Moskva med Ural og Ural med Vestsibirien, har stor tog-fyldning, og der køres med toglaste paa indtil 3000 ts; men tilsyneladende er toghastigheden væsentlig lavere end i Vesteuropa og U.S.A.

Det er imidlertid karakteristisk for den løbende transportplan, at den lægger større vægt paa tekniske forbedringer end paa udvidelser. En væsentlig del af linjenettet skal forsynes med ballast af skærver, hvad mange linjer ikke har haft indtil nu. Men især lægges der vægt paa en omfattende elektrificering af hovedlinjerne. I øjeblikket har U.S.S.R. godt 7000 km elektriske jernbaner, og i titiden indtil 1960 skal yderligere

8000 km gøres elektrisk drevne, saaledes den Transsibiriske Jernbane som helhed. Elektrisk kraft skal leveres fra de store hydroelektriske centraler, der er under bygning langs Volga, Kama, Ob og Jenisei, og elektrificeringen skulle derfor kunne medføre en nedgang i jernbanernes kulbefordring og dermed en forøgelse af transportmulighederne for andet gods.

B. De indre vandveje. (Se kort III).

Før jernbanernes tidsalder havde floder og kanaler en afgørende indflydelse paa samfærdselsmønstret i Rusland. Endnu i 1913 afvikledes ca. 35 % af godstrafikken ved hjælp af pramme og floddampere. Naar flod og kanaltrafik ikke længre spiller nogen afgørende rolle for samfærdslen skyldes det som tidligere anført bl. a. 1) at trafikens hovedmasse gaar paa tværs af de store flodløbs retning, 2) at floder og kanaler er ufarbare i vinterhalvaaret paa grund af tilfrysning og i andre perioder paa grund af ringe vandføring, 3) at flod og kanaltrafikken har manglet de bevilgende og forsendende instansers bevaagenhed, den har alene jernbanerne haft, i al fald indtil for faa aar siden.

Sovjetrusland har et stort antal sejlbare floder, og ialt kan en strækning paa ca. 120.000 km deraf be sejles. Endvidere er det i regelen let at anlægge kanaler, hvor det er nødvendigt, fordi højdeforskellen mellem de floder, der skal forbindes, som oftest er lille, og ialt er der anlagt kanaler med en samlet længde på 4000 km.

Volgasystemet er trafikalt set langt vigtigere end noget andet flodsystem i U.S.S.R. Over 60 % af al flodtransport i landet foregaar paa dette system, der nu er forbundet med Østersøen, Hvidehavet, Moskva og Sortehavet ved hjælp af kanaler. Nedad floden føres

tømmer og andre bygningsmaterialer, samt olje fra felterne omkring Kuibyshev. Opad floden sejles korn, olje fra Baku, og kul. Som besejlingsforholdene er endnu i dag, kan store flodfartøjer ikke befare Volga-systemet i dets helhed, men kun sektioner af det. Størst dybdegang taaler Volga-Don kanalen — der forbinder systemet med Sortehavet, og Moskva-Volga kanalen. Mariinsk-kanalen, der fører til Østersøen via floderne Svir og Neva, er derimod lavvandet og har smaa sluser; endvidere er Volgas delta i det Kaspiske Hav lavvandet, saaledes at tankskibene der fragter Baku-oljen over havet, maa udlosses i deltaet; mindre flodtankere fører derefter oljelasterne opad floden. I disse aar udføres imidlertid en række store reguleringsarbejder, som til sin tid skal gøre det muligt at besejle Volga og dens vandrige biflod Kama samt de tilstødende kanaler med store flodfartøjer. Gennemførelsen af dette omfattende reguleringsprojekt kan være forårsaget af en anden og ny holdning til transportspørgsmaal hos de dirigerende myndigheder i landet, men det har sikkert været et tungtvejende argument for gennemførelsen, at Volga og Kama har en overordentlig stor potentiel vandkraft, hvis udnyttelse kunne bidrage til at løse det Europæiske Ruslands energiproblem.

Reguleringsprojektet tager sigte paa at opdæmme Volga og Kama bag en halv snes store dæmninger; derved omformes flodlejet til en række store søer, f. eks. søen eller reservoiret ved Kuibyshev på ca. 6000 km². I 1960, da Volga-Kama projektet skal være fuldført, vil ialt 11 mill kw kunne frembringes i hydrocentralernes generatorer. Endvidere skal flodskibe på op til 15000 ts kunne befare hele systemet. Mariinsk-kanalen er ligeledes under udvidelse, og man må derfor reg-



SIGNATURE

1 VOLGA-DON KANAL

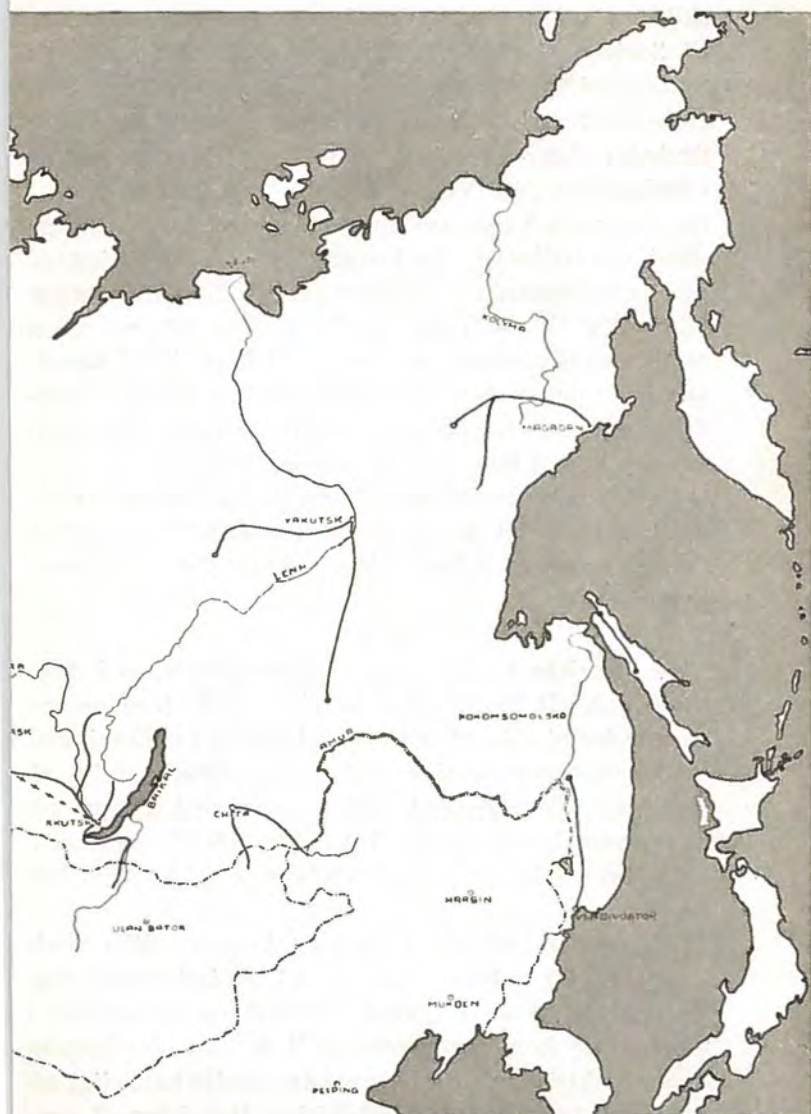
2 MOSKVA-VOLGA KANAL

3 MARIINSKIY SYSTEMET

4 N. DVINA KANAL

5 STALINKANAL

nger i U.S.S.R.



ne med, at det bliver muligt at sejle med store flodskibe og mindre oceangående fartøjer fra Østersøen til Sortehavet eller fra Hvidehavet til Østersøen og Sortehavet.

De nordrussiske floder Pechora og Nord-Dvina skal ligeledes stemmes op og kanaliseres, idet de sættes i forbindelse med Volgas biflod Kama. Det sker bl.a. for at skaffe Volga systemet en større og mere konstant vandtilførsel. De kunstige søer og bygning af kunstvandingsanlæg i tilslutning til flodreguleringen vil nemlig få indflydelse på Volgas vandøkonomi, og mindre vandmængder end før vil nå frem til det Kaspiske Hav; det ønsker man imidlertid at undgå, i særdeleshed fordi Kaspiahavets overflade i forvejen sænker sig. Ved at lade de nordrussiske floders vand flyde ind i Volga-systemet håber man på, at det vil lykkes at stabilisere det Kaspiske Havs overflade. I modsat fald vil søfart og fiskeri i dets nordlige del være alvorligt truet.

De Sibiriske floder har en voksende trafikal betydning. Specielt kan Jenisei besejles med store oceangående fartøjer langt ind i landet, og med etableringen af den nordlige søvej er det derfor blevet muligt at lægge en regelmæssig trafik i sommermånederne på havne som Igarka og Dudinka. Der udskibes tømmer og malm fra disse havne, der til gengæld modtager kul og stykgods.

På øvre Ob, Irtysh, Jenisei og Angara spiller flodtrafik en vis rolle — lokalt; det er imidlertid som energikilde, at disse flodløb vil få størst betydning; i løbet af de kommende fem til ti år skal der bygges hydro-elektriske centraler med en samlet kapacitet på ca. 8 mill kw i Vest og Midtsibirien. Halvdelen af den-

ne kapacitet installeres ved Angara-floden, som bliver centrum for jern-stål og aluminiums industri.

Det fantastiske projekt, der under navnet Dawydow-planen gik ud på at vende de store sibiriske floder, så de kunne løbe mod Aralsøen og det Kaspiske Hav istedet for som nu at udmunde i Polarhavet, er vist henvist, i al fald har man intet hørt til dets skæbne siden Stalins død. Men skabelsen af et Sibirisk indhav, som forudset i planen, ville jo ganske rigtigt give Sovjetunionen hvad den mangler rent trafikalt, et maritimt forbindelsesled mellem kul og jernmalmsforekomster, sådan som man har det i U.S.A.

Når den sovjetrussiske flodskibsfart skal forøge sin andel i den samlede godsbefordring i de kommende år, må det formentlig ses som et forventet resultat af Volga-systemets udbygning; de øvrige floder og i særdeleshed de sibiriske vil endnu en tid lang være uden afgørende betydning for godstrafikkens afvikling.

C. Kyst- og Oceantransport.

I den første artikel anførte jeg, at kyst- og oceantransport ikke havde nogen væsentlig andel i den samlede godsbefordring i U.S.S.R., et forhold der også fremgår af tabellerne III og IV. Her er det måske så på sin plads at tilføje, at søtransport på den anden side spiller en væsentlig rolle i udenrigstrafikken. De russiske, polske og vestlige handelsflåder befordrer en betydelig del af de varer, der omsættes mellem Østblokkens lande indbyrdes og mellem disse og resten af verden.

I den interne trafik er søtransport vigtigst mellem: Kaspiahavets oljehavne, Sortehavets olje og kornhavne, og mellem Østersøhavnene. Dertil kommer i de senere år en voksende trafik mellem havne i Europæ-

isk Rusland og havne i Det Fjerne Østen ved Stillehavet. Bl. a. sejles Sortehavsolje til disse havne, og hele denne interne trafik ad verdenshave har nok til dels sin forklaring i de overbelastede jernbaner igennem Sibirien. Etableringen af den Nordlige Søvej er måske et forsøg på at tilvejebringe et alternativ til ruten via Suez eller Afrika; men skal vel nok i højere grad ses på baggrund af den almindelige interesse for de arktiske egne og deres muligheder økonomisk som militært.

Den sovjetrussiske handelsflåde er nu på godt 3 mill BRT. En del af flåden består stadigvæk af gamle dampere, men specielt i de seneste år er mange nye skibe kommet til. Størsteparten af flåden består af tørlastskibe, i 1954 var der saaledes knapt $\frac{1}{2}$ mill BRT tankskibstonnage. Byggeprogrammet er stort. De russiske værfter bygger især tankskibe til gengæld købes tørlastskibe i Polen, Østtyskland eller Vesteuropa. Under den femårsplan, der løber nu, skal bygges 1,14 mill ts tørlastskibstonnage og 0,46 mill ts tankertonnage på russiske værfter. Til gengæld må man som nævnt regne med, at en ikke uvæsentlig del af den øjeblikkelige tonnage består af delvist udrangerede skibe. Til den egentlige handelsflåde kommer slæbebåds- og lægterflåden; alene i årene 1955—60 skal der bygges 2,2 mill ts lægtertonnage og et meget stort antal kraftige slæbebåde. Disse flodfartøjer bygges ofte således, at de kan anvendes i kysttrafikken, specielt den nyere del af lægterflåden er indrettet til sådan sejlads.

D. Landevejstransport. (Se kort III).

Et landevejsnet i vesteuropæisk forstand har Sovjetunionen ikke, og automobiltransport har derfor størst betydning i byerne og i disses umiddelbare nærhed.

Vejene er bedst i Europæisk Rusland; der findes helårsveje mellem Leninggrad og Moskva, mellem Moskva og Polen, mellem Moskva og Sortehavet; men til eksempel ikke mellem Moskva og Uralbjergene end-sige Sibirien.

Ialt har Sovjetunionen 200.000 km landevej, der er overflade-behandlet, (1/15 af det amerikanske vejnet) endvidere talløse jordveje, som specielt i tøbruds-tiden er ganske ufremkommelige. Det er som omtalt i den første artikel overordentlig kostbart at bygge veje i den centrale del af Sovjetunionen, fordi over-fladen der er fattig på gode vejbygningsmaterialer, og det er vel en grund til, at der findes så få virkelige veje. En anden grund er, at de kommunistiske ledere ikke har lagt vægt på vejene, og vejtransport over længre strækninger har hidtil været et ukendt fæno-men i sovjetrussisk transport.

Med den sjette femårsplan er der tilsyneladende sket en ændring i den sovjetrussiske holdning overfor auto-mobilveje og transport. Som det vil ses af kort III, skal der bygges en række nye store veje, og der læg-ges tilsyneladende vægt på at få de enkelte vejnet kæ-det sammen til eet sammenhængende net.

Automobilproduktionen er steget en del i de senere år, men der er fremdeles meget få personbiler pr. ind-bygger. Antallet af lastbiler pr. indbygger er derimod ikke stort mindre end i mange Vesteuropæiske lande, og just det forhold skulle vel kunne give anledning til en øjeblikkelig transportmæssig udnyttelse af et sammenhængende vejnet.

E. Rørledningsnettet. (Se kort III).

Der har længe eksisteret rørledninger i Sovjetunio-nen, men de var ligesom landevejene ikke sammen-

hængende i et net. Mest kendte er de ledninger, der fører Baku-oljen til Sortehavet (se kort III) og ledningerne i Moskva regionen. Indtil 1954 var der ialt ca. 10.000 km olje (og gas?) ledninger i U.S.S.R. alle beliggende vest for Uralbjergene, og ca. 1/5 af alle oljetransporter udførtes ved hjælp af rørledninger. På det Nordamerikanske kontinent fandtes på samme tid mere end 200.000 km rørledninger, og dette system udførte ca. $\frac{3}{4}$ af alle olje og benzin-transporter. Det forhold, at U.S.S.R.s oljeproduktion er stærkt voksende og nu foregår i området mellem Volga og Ural, har imidlertid givet anledning til en omlægning af oljetransporterne. Det Kaspiske Hav, Volga og Sortehavet spiller ikke den samme rolle for oljedistributionen som tidligere, da oljen i hovedsagen kom fra de Kaukasiske felter. Til gengæld er transport i rørledning blevet et mere almindeligt fænomen, og specielt i de sidste tre år er der bygget flere store rørledninger, eller rettere begyndelsen er lagt til et sammenhængende net af ledninger. Vigtigst er den hovedledning, der skal gå fra egnen omkring Ufa over Uralkæden til Omsk, Krasnojarsk og Irtusk i Midtsibirien. De første 1500 km af ledningens samlede længde på godt 4000 km er lagt. I tilslutning til ledningen anlægges 4 nye raffinaderier, og således skal det voksende behov for flydende brændstoffer kunne dækkes, uden at jernbanetransport er en direkte forudsætning herfor.

Endvidere er der planlagt ledninger fra Ural-Volga feltet til Moskva regionen, samt en ledning fra det nævnte felt til Bryansk og Kiev. Ialt skal der i årene indtil 1960 lægges godt 14.000 km rørledninger beregnet til transport af såvel råolje som af raffinerede produkter. Da ikke alene olie, men også naturgas vil komme til at spille en større rolle i Sovjetunionens

energihusholdning, skal der endvidere lægges et betydeligt antal gasledninger. Disse skal transportere gassen fra felterne i Østural, Kaukasus og Ukraine til Moskva, Leningrad og andre forbrugscentre. Der skal lægges ialt 9.000 km gasledninger.

Moskva, der som anført må tilføres ca. 10 mill ts kul om året ad jernbanen, skal, efterhånden som olje- og gasledninger bliver færdige, kunne nedsætte »importen« af kul til godt 1 mill ts om året. På den måde vil rørledningerne kunne aflaste jernbanerne og specielt de linjer, der fører til Vestsibirien over Uralbjergene.

V. Resumé — Afslutning.

Hvis man til slut vil karakterisere transportforholdenes udvikling i Sovjetunionen med nogle få sætninger må det blive følgende:

I perioden 1919—55 er transportydelse, især jernbanernes, forøget kolossalt, idet transportbehovet er vokset konstant som følge af en forceret industrialisering med hovedvægten lagt på udvikling af sværindustri. Transport af energiråstoffer, andre industrielle råstoffer og industriprodukter har udgjort en stadigt voksende andel af den samlede godsbefordring.

Samtidig er der sket en forskydning af transportmønstret, idet samfærdslen mellem landets østlige og dets vestlige del er vokset overordentlig stærkt, hvilket må ses som et resultat af Sibiriens og Kasakhstans industrialisering og af en tiltagende knaphed på råstoffer, specielt energiråstoffer, i europæisk Rusland.

Samfærdselsnettet er udvidet i et forholdsvis beskedent omfang. Den fornødne transportkapacitet er i første række tilvejebragt ved at udnytte det eksisterende jernbaneanlægs muligheder. I trediverne affødte

denne transportpolitik en langvarig og almindelig transportkrise. Senere er det imidlertid lykkedes så nogenlunde at holde transportbehov og transportmuligheder i balance. Det er især bemærkelsesværdigt, at det lykkedes at gennemføre krigen mod Tyskland, uden at der opstod generelle transportkriser, selvom der naturligvis forekom lokale transportvanskeligheder som følge af alvorlige skader på transportnettet i Vestrusland og i Ukraine.

Da der således ikke siden trediverne har været tegn på, at transportforholdene i Sovjetunionen skulle kunne virke hæmmende på den økonomiske udvikling i landet, tør man vel opgive den tanke, at U.S.S.R. skulle være en kolos på lerfodder på grund af den transportmæssige situation. Derimod tør man nok stadig hævde, at landet set fra et vestligt synspunkt ejer en meget ringe transportreserve, til dels fordi dets samfærdsel næsten udelukkende hviler på udnyttelsen af et enkelt transportmiddel — jernbanerne.

Målene for den sjette femårsplan (1955—60) turde imidlertid vise, at det nu også er hensigten at tilintetgøre myten om Sovjetunionen som stormagten uden landeveje.

Litteraturhenvisninger.

N. N. Baranski: Die ökonomische Geographie der UdSSR, Berlin 1954.

Die UdSSR in Zahlen, Berlin 1956.

Holland Hunter: Soviet Transportation Policy, jan. 1956, Haverford, Pa.

A. Lebed: The Development of Railroad Transportation During the Sixth Five-Year Plan, i tidskriftet Bulletin, Institute for the Study of the USSR, juli 1956.

Oxford Regional Economic Atlas, The USSR and Eastern Europe, Oxford University Press 1956.

Y. G. Saushkin: Economic Geography of the Soviet Union, Oslo 1956.

Harry Schwartz: Russia's Soviet Economy, New York 1954.

Affæren ved Split den 12. februar 1945.

Af kommandørkaptajn Adam Helms.

De to sidste verdenskriges søkrigshistorie frembyder adskillige eksempler på, at den lokalt underlegne, ved uortodokse midler eller ved udnyttelse af overraskelsesmomentet, med kvantitativt ringe indsats har opnået meget betydelige resultater, takket være fantasi parret med omhyggelig planlægning og fremragende mod og personlig indsats ved udførelsen.

Det britiske angreb på TIRPITZ og det italienske angreb på de britiske slagskibe i Alexandrias havn er blot et par velkendte eksempler herpå.

I det følgende skal, på redaktørens opfordring, beskrives en lille og mindre kendt episode, som — omend uden indflydelse på krigens gang i øvrigt og uagtet foretagendet mislykkedes — dog indeholder visse lærerige og tankevækkende aspekter, der illustrerer de muligheder, søkrigen under visse geografiske forudsætninger byder den underlegne part.

Beskrivelsen er et uddrag af mine optegnelser om krydseren DELHI's tjeneste i Adriaterhavet i krigens sidste år.

Først et par ord om den militære situation i Adriaterhavet i slutningen af 1944:

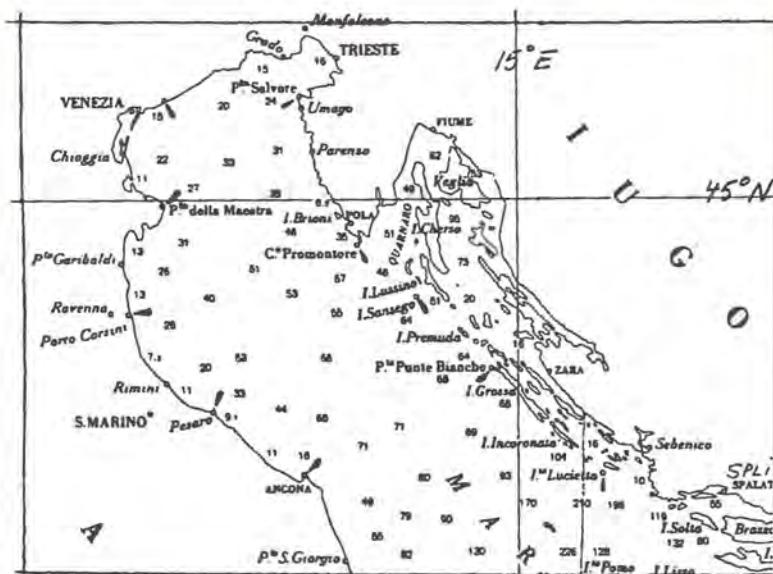
Field-Marshal Alexanders hære var under den langsomme fremrykning nord på i Italien nået omtrent til

Rimini. Nord herfor sad tyskerne fast i Norditalien og det nordlige Jugoslavien og beherskede flådebaserne Venezia, Triest, Pola og Fiume.

I Jugoslavien havde Marskal Tito i september indledet sin store offensiv, som i oktober førte hans styrker til Belgrad. På samme tid var de tyske hære i det mellemste og sydlige Jugoslavien under en langsom retræte nordpå for, efter at Grækenland var rømmet, at forene sig med styrkerne i det nordlige Jugoslavien. Den tyske hovedstyrke i det sydlige Jugoslavien var splittet i to dele: Den største gruppe (hærgruppe E) stod i Serbien omtrent øst for Albaniens nordgrænse. Den mindre gruppe (21' bjergkorps) stod i det område, hvor den jugoslavisk-albanske grænse når ud til havet, og var afskåret fra hærgruppe E af partisaner og en britisk artilleribrigade, men gjorde adskillige forsøg på at genoprette forbindelsen med hovedstyrken. Dennes retræte kunne kun gå gennem floddalene i nordvestlig hovedretning forbi Sarajevo, som i lang tid var en stærk tysk bastion i det system af stillinger, som skulle sikre den sydlige hærgruppes tilbagerykning og forbindelse med hærene i det nordlige Jugoslavien.

De vigtigste havne i Dalmatien: Zara, Split og Dubrovnik var kort tid i forvejen blevet tilbageerobret af partisanerne, og kysten var — bortset fra området ved den albanske grænse — fri op til et stykke nord for Zara. De jugoslaviske øer nord herfor var ligeledes på tyske hænder; her skal særligt nævnes Øen Lussin Piccolo, som var en meget anvendt basis for E-både og andre småfartøjer.

Kommandomæssigt var de britiske flådestyrker i Adriaterhavet underlagt Rear-Admiral Morgan, hvis titel var »Flag Officer Taranto and Liaison Italy«.



Nordlige del af Adriaterhavet.

og hovedbasen var Taranto; endvidere var der baser i Bari, Manfredonia og Ancona.

Omtrent samtidig med krydseren DELHI's ankomst udfor Split i efteråret 1944 blev krydseren COLOMBO sendt til Zara, hvortil der endvidere sendtes en del MTBs og Motorlaunches.

Formålet med disse skibes ophold på jugoslavisk territorium var dels at repræsentere britiske interesser i Jugoslavien, dels at assistere skibsfarten, som via de dalmatiske havne bragte forsyninger til partisanernes styrker og til den civile befolkning samt dels at assistere ved forsvaret af havnene og forbindelseslinierne.

I midten af februar 1945 lå DELHI (Captain G. R. Waymonth, R. N.) i Split havn fortøjet på siden af



Engelsk krydser af DELHI-kl.

vraget af en passagerdamper, der var sænket ved luftangreb.

DELHI lå fortøjet med stb.side til vraget og stævnens øst i. Vraget lå på nordsiden af en kaj i østenden af havnen. Havneindløbet lå i pejling omtrentlig WSW og ca. 600 m fra skibet og var på grund af ret livlig trafik af småfartøjer ikke spærret af net eller på anden måde. Udenfor havnen holdtes nærpatrulje af en motorlaunch, og indløbene til Split dækkedes af 2 patruljerende destroyere.

Den 11' februar ankom fra Italien en L.C.F. (Landing craft Flak, armeret med 9 stk. 40 mm Boforskanoner), som fortøjede på DELHI's bagbords side. Beredskabet i DELHI var som normalt i havn: 2—20 mm Oerlikon kanoner og 1 Pompon bemandede (besætningerne samtidigt udkigge), maskinen på 4 timers varsel, vagtchefen på dækket. Ombord i L.C.F.'en holdtes ingen særlig vagt. Vejret var skyet, ringe vind og sø, nymåne.

Kl. 0520 lød signalet for »action stations« på alarmapparaterne.

Medens jeg var på vej op til min klartskibspost åb-



Split havn (retvendt N-S).

nedes ilden med de agterste Oerlikon, og kort efter rystedes skibet af en voldsom eksplosion, som bevirkede, at lyset gik ud og alt løst grej faldt ned.

Da jeg kom op til maskinskytset agter, så jeg, at nogle hurtige motorbåde havde passeret — og et par var ved at forcere — havneindløbet. Bådene toges under ild fra maskinskytset, medens hovedarmeringen oplyste havneindløbet med lysgranater. Kort efter åbnedes ilden fra partisanernes kystbatteri vest for havnen med maskinskyts, idet bådene var fuldt belyste, dels af DELHI's lysgranater og dels af en projektør fra partisanbatteriet.

Ekspllosionen hidrørte fra den første båd, som — sigtet mod DELHI's agterende — ramte låringen på L.C.F.'en. På grund af dennes form og en funktioneringsfejl i båden, kapsejsede denne og fortsatte ca. 10 m væk fra L.C.F.'en, hvor den eksploderede.

Nr. 2-båd, der ligeledes var på vej mod DELHI, blev ca. 100 m fra skibet truffet af en 20 mm granat fra en af de agterste Oerlikons og sank. Nr. 3-båd blev beskudt fra DELHI og kystbatteriet, rammes af en 20 mm granat fra sidstnævnte og eksploderede. Endnu en fjerde eksplosion udenfor havneindløbet noteredes.

Angrebet var gennemført med stort mod og beslutsomhed, som vakte berettiget beundring hos os alle. Selvom man vidste, at tyskerne havde den slags småfartøjer i den nordlige del af Adriaterhavet, kom angrebet som en overraskelse — dels på grund af tilstedeværelsen af britiske patruljer udenfor, og dels på grund af det sene tidspunkt på døgnet (kort før det blev lyst). På den anden side virkede DELHI's beredskab, som det skulle, og besætningen mødte hurtigt på klartskibsposterne, således at foretagendet mislykkedes (hvilket dog tillige skyldtes den før omtalte funktioneringsfejl ved den første båd).

Den materielle skade var ringe: L.C.F.'en fik en læk, som dog midlertidigt kunne udbedres og havde 1 mand let såret. DELHI's rør blev beskadiget (hvilket først kunne udbedres helt ved senere dokning på Malta), og desuden blev en del lettere grej i agterskibet (service, møbler etc.) ødelagt, men der var ingen sårede.

Der iværksattes straks forskellige sikkerhedsforanstaltninger: havneindløbet spærredes med wire i døgnets mørke timer. L.C.F.'en flyttedes til en kajplads, hvorfra havneindløbet kunne dækkes af ilden fra dens

40 mm batteri, en wire fra DELHI's agterende til kajen nord derfor (hvor L.C.F.'en lå fortøjet) var halet tot i de mørke timer. Endvidere skærpedes udviggen, varslingsradaren afsøgte — trods dårlige forhold — den sektor, hvorfra angreb kunne forventes. Direkte telefonforbindelse med fortet og med L.C.F.'en etableredes, fuldstændig mørklægning iværksattes, og der udsattes poster, bevæbnede med maskinpistol og håndgranater på en pram, som blev halet hen for at dække DELHI's agterende. Endelig blev nærpatruljen uden for havnen trukket nærmere til havneindløbet.

Disse forholdsregler tog sigte ikke alene på en gentagelse af angrebet, men tillige på bekæmpelse af enmandstorpedoer, dværgubåde, sabotører o. lign.

Næste dag erfarede det, at 3 overlevende fra motorbådene var svømmet i land og havde overgivet sig til partisanerne. Chefen for DELHI forsøgte gennem partisanmyndighederne at udvirke, at fangerne — når partisanerne havde afhørt dem — måtte blive udlånt til de britiske myndigheder og sendt til Italien med luftfartøj for at blive afhørt af Intelligence eksperterne ved *Central Mediterranean Forces Headquarters*, idet man var meget interesseret i at få noget nærmere at vide om basis, organisation og taktik m.m.

Partisanmyndighederne kunne imidlertid ikke imødekomme dette ønske, hvorefter chefen bestemte sig til at forsøge at lade en officer fra DELHI forhøre fangerne. Tilladelse hertil opnåedes ved fornyet henvendelse til partisanerne på den betingelse, at partisanofficerer overværede afhøringen.

Chefen beordrede derefter mig til — sammen med den engelske forbindelsesofficer i land — at afhøre fangerne, og vi blev i jeep ført til partisanernes flådehovedkvarter i Sucurac.

Da partisanernes forhør af fangerne ikke havde bragt nogetsomhelst resultat, stod vi praktisk talt på bar bund, da vi begyndte afhøringen. Til stede ved forhøret var foruden os tre partisanofficerer, som forstod tysk nogenlunde godt.

Fangerne, som forhørtes enkeltvis, viste en god militær holdning. To af dem var relativt villige til at udtale sig efter at være »hjulpet lidt på glee«, medens den tredje ikke ville udtale sig om forhold af militær vigtighed, som f. eks. kunne skade hans kammerater.

Ved at sammenholde de tre fangers udtalelser, fremkom følgende oplysninger om angrebet og baggrunden for dette:

De tilhørte en styrke, som kaldtes 612' K.K.-Flotille, baseret i Pola. Flotillen bestod af et antal eksplosive motorbåde (på tysk kaldet »Sprengboote«, på engelsk »explosive motorboats«). En sådan båd, der angaves at være ca. 5 m lang, var bemannet med kun 1 mand. I bådens stævn fandtes en sprængladning på ca. 250 kg, som bragtes til detonation ved anslag mod målet. Agter fandtes plads for føreren med rat og diverse betjeningshåndgreb (heraf et til udløsning af en lille »platform«, som benyttedes, når føreren, som senere nævnt, springer af). I borde agter fandtes benzintanke, og endvidere var medgivet en dunk med ca. 50 l benzin. Båden var ikke forsynet med søkort eller kompas, men var henvist til at følge en førerbåd. Bådens maximumsfart angaves at være ca. 30 knob, marchfarten ca. 20 knob. Aktionsradien har i dette tilfælde været betydelig, idet afstanden fra Pola til Split er ca. 145 Sml. En førerbåd så ud ganske som de andre både, men havde i stedet for sprængladningen i stævnen en væsentlig forøget benzinbeholdning.

Når et mål skulle angribes, hvilket normalt skete om natten, ledede førerbåden de øvrige under opmarchen, indtil selve angrebet sattes ind, hvorefter bådene individuelt efter hinanden angreb målet ved med høj fart at styre imod dette, idet føreren i en afstand af ca. 100 m ved udløsning af det tidligere nævnte håndgreb udløste sin »platform« og sprang i vandet, medens båden fortsatte mod målet og bragtes til detonation ved anslaget mod dette. Bådens fører, som bar redningsvest, skulle da søge hen imod førerbåden, hvis opgave det var at optage besætningen fra gruppens både og derefter med høj fart vende tilbage til basen. Foruden mod, dygtighed og beslutsomhed synes der således at måtte kræves en vis portion optimisme for at gå ind for en sådan opgave. Besætningerne til den her omtalte ekspedition var ikke — som man skulle tro — udvalgt blandt frivillige; folkene var imidlertid af utvivlsom god kvalitet.

Det fremgik af forhøret, at besætningerne i Pola til daglig havde mindst muligt at gøre med deres både. Nogle af dem havde været ude på enkelte øvelser, men ellers så de ikke meget til dem, og de havde kun lært så meget om indretningen, som var absolut nødvendigt for at kunne betjene dem. Operationsgrupperne bestod af et varierende antal både — alt efter opgaven — bemandet med underofficerer, medens førerbåden førtes af en officer.

Først den 11. februar om morgenen havde delta-gerne fået deres ordrer angående ekspeditionen, idet målet angaves at være »en engelsk krydser i Split havn« (efter en af fangernes udsagn: »Engelske forsyningsskibe«). Besætningerne var i bil blevet kørt fra kasernen til kajen, hvor bådene lå. Af detaljer vedrørende køreturen — i forbindelse med studiet af

et stort havnekort over Pola — kunne såvel kasernens som stationens pladser fastlægges.

Søndag den 11. februar kl. 1000 forlod førerbåden og 5 andre både Pola havn og stod syd på. Udfor Istriens sydspids fik en af bådene et mindre maskinhaveri og blev sendt tilbage. De 5 andre fortsatte vest om øerne (ude til søs) og var ved mørkets frembrud udfor øerne syd for Split. Kort tid efter brækkede førerbåden ned, og føreren gik om bord i en af de andre både efter at have sænket sin båd ved med en økse at have hugget hul i bunden. Der må være hængt meget lang tid med denne omskiftning og med påfyldning af benzin fra reservedunken, ligesom der sikkert har været visse vanskeligheder med navigeringen.

Efter at bådene var ankommet til farvandet udfor Split, voldte anduvningen af selve havnen ikke større vanskeligheder, da mørklægningen i byen ikke var total.

Det lykkedes 3 af de 4 både at forcere indløbet. Den 4. båds fører blev blændet af projektørerne fra kystbatteriet og sprang af, idet hans båd fortsatte mod molens stensætning og eksploderede. Selv svømmede han hen til molen og overgav sig til partisanerne.

Af de tre både, som forcerede havneindløbet, eksploderede — som tidligere omtalt — den første efter anslag mod L.C.F.'eren, og den anden sænkedes af DELHI's ild. Den 3. (med lederen af expeditionen om bord foruden føreren) opgav formentlig forehavendet, drejede rundt i havnen og stod ud igen — muligvis for at virke som »opsamlingsbåd« — hvorefter den indhentedes af sin skæbne i form af partisanernes maskinskyts, assisteret af DELHI's lysgranater.

Det ville føre for vidt at gå nærmere i detaljer med hensyn til alle de oplysninger, som fremkom ved det 5 timer lange forhør. Efter tilbagekomsten til skibet affattedes en foreløbig telegrafisk rapport til Admiraltetet, C-in-C, *Mediterranean Fleet* med flere, og den følgende dag blev en detaljeret rapport udfærdiget.

Dagen efter fik R.A.F. detaljerede oplysninger om forskellige militære anlægs nøjagtige beliggenhed i Pola.

Få dage efter meddelte B.B.C., at »a hundred heavy and medium bombers had bombed harbour installations in Pola«.

Ved en senere lejlighed gentoges tilsyneladende tyskernes forsøg på at komme i angreb. Der var alarm, og ilden åbnedes mod nogle småfartøjer, som efter nogen tids beskydning trak sig tilbage i W-lig retning med høj fart.

Kystbefæstningen 1932—1957.

Af orlogskaptajn H. E. B. Gyller.

Forsvarslovene af 1932 tog sigte på at give de militære værn et sådant omfang, at disse kun skulle være i stand til at løse begrænsede opgaver. En nærmere angivelse af den foreliggende hovedopgave præciseredes ikke i lovene, men fremgik alene af de dertil knyttede bemærkninger, hvorved for søværnets vedkommende anførtes, »at dette hovedsagelig af økonomiske Hensyn bør baseres på et normalt Budget på 11,5 mill. kr.«

For det faste kystforsvar, der overførtes til søværnet som et af dettes hovedbestanddele: *Kystdefensionen*, medførte dette en nedsættelse af det under hæren tidligere forvaltede normalbudget på ca. 1,7 mill. kr. til ca. 0,7 mill. kr. (forhøjedes i 1937 til 0.9 mill. kr. + 0.3 mill. kr. årligt i 5 år til ekstraordinære anskaffelser) og *for hvilket beløb det faste kystforsvar skulle opretholdes i den udstrækning, det var muligt.*

Det politiske spil, som gik forud for 1932-ordningen, var et nok så interessant kapitel i vore forsvarsloves historie.

Den konflikt, som var opstået mellem Det konservative Folkeparti og Venstre angående forsvaret, førte til et brud i 1929. Som følge af den økonomiske verdenskrises tryk og efter det engelske £'s afsked med guldet nødtes Venstre til at søge et samarbejde med ministeriet Stauning-Munch.

Under forsvarssagens behandling i Landstinget hav-

de dette ladet et underudvalg — udvalgsformand Stensballe, venstreordfører Hauch og de tre andre partiordførere — prøve at enes om en ændring af 1922-ordningen for at nedbringe de militære udgifter ved en omorganisation af hær og flåde.

Til udvalgets brug havde general With og admiral Rechnitzer udarbejdet hver sin skitse for en hærordning uden og en flådeordning med kystbefæstning på henholdsvis 21,5 mill. kr. og 9,5 mill. kr. i årlig driftsudgift. — Kystbefæstningens overgang fra hær til flåde afgjordes således i realiteten i et lukket underudvalg og kom ikke i sig selv til offentlig rigsdagsdebat.

Dette grundlag samlede dog ikke underudvalget, og et tilbud fra den konservative Ellinger på en ordning til 37 mill. kr., hvis alle fire partier gik med, samt forslag fra Stensballe og Hauch på 24 mill. kr. til hæren og 11,5 mill. til flåden, skabte heller ikke enighed.

16. marts 1932 forelagde Stensballe sine og Hauchs 2 lovforslag i Landstinget, hvor han i sin »tilpasnings-tale« oplyste, at Venstre, efter at Det konservative Folkeparti havde meldt fra, havde opnået aftale om, at regeringspartierne stemte for de 2 forslag, Stensballe forelagde. Om kystbefæstningen faldt i hele forhandlingen kun Stensballes to bemærkninger: » . . . Marineministeriet overtager efter Forslaget Sødefensionen til en paaregnet udgift af ca. 700.000 kr. . . .« og » . . . Kystdefensionen er, som jeg har nævnt det før, foreslaaet overført til Søværnet, hvad man har anset for formaalstjenligt blandt andet under Hensyn til Samarbejdet med Flaadens Skibe. De af Anlæggene, der kun har ringe Værdi, er foreslaaet nedlagt, saaledes som det fremgaar af Lovforslaget og nærmere er beskrevet i Bemærkningerne . . .«

På forhånd sikret endelig vedtagelse — med Venstres, Socialdemokraters og Radikales 50 stemmer mod de Konservatives 10 — fik lovforslagene en så let gang gennem Landstinget 18. marts, at Socialdemokratiets ordfører ved afslutningen følte trang til at gøre opmærksom på, at den nye militærordning var bragt til veje af to af tingets medlemmer med sø- og landmilitær assistance og gennemført på een eftermiddag ved tre behandlinger uden udvalg. — En forelæggelse på 40 minutter, en 1. behandling på 2¼ time, 2. behandling kl. 5.20—5.22 og 3. behandling kl. 5.25—5.35 er givet et særsyn i vore forsvarsloves historie.

Ved overleveringen af kystartilleriet fra hæren til søværnet d. 1/11 1932 kom kystdefensionen til at bestå af følgende værker

1. Københavns søbefæstning:

	Lynetten (kommandostation)
Nordre afsnit	{ Middelgrundsfort Flakfort
Søndre afsnit	{ Dragørfort Kongelunds batteri

2. Forter og batterier udenfor København:

Køge bugt afsnit	Mosedø batteri
Smålandsfarvands- og Grønsund afsnit	{ Masnedøfort Borgsted batteri Haarbølleskanse
Issefjordsafsnit	{ Lynæs batteri (Spodsbjerg batteri)

3. Christiani Qvinti Bastion og Lynette.

Taarbækfort.

Samlet skytsantal	Kaliber	Modelår
94 kanoner opstillet	35,5 cm til	1882 til 1914
11 kanoner ikke opstillet	47 mm	
22 stk. haubitzer	29 cm til 12 cm	

Hvad forterne omkring København angik, tilfredsstillede de ikke de krav, der måtte stilles til en moderne fæstning, idet hovedskytset med undtagelse af Flakforts var ca. 40 år gammelt. Det var ikke tilstrækkelig langtrækkende og hurtigskydende og ikke beskyttet i sine opstillinger hverken bygningsmæssigt eller luftforsvarsmæssigt.

Værkerne var anlagt til beskyttelse af København mod angreb eller bombardement fra søsiden, og bortset fra Middelgrundsfort, der havde så mange batterier, at det kunne skyde i alle retninger, var de øvrige forters hovedarmering opstillet således, at kanonerne kun kunne skyde i bestemte vinkler over søen og ikke mod angreb fra ryggen.

Masnedøfort i forbindelse med Borgstedbatteri samt Lynæsbatteri ved Issefjorden tjente egentlige flådeformål. Disse værker havde ved deres tilbagetrukne beliggenhed i de pågældende farvandsafsnit dog ikke den betydning, som de ved en heldigere beliggenhed kunne have haft som støtteforter for flådens lettere fartøjer. Deres oprindelse skyldtes forsvarsloven af 1909 og var formodentlig et led i venstrepolitikeren I. C. Christensens tanke om en dansk-tysk militær forståelse.

For artillerimateriellets vedkommende var krudtet gammelt og delvis kassabelt. En stor del af projekti-

lerne til det svære skyts var umoderne og beholdningerne i det hele for ringe. Der manglede brugelige ildledelsesapparater og meddelelsesmidler. Der fandtes kun enkelte, umoderne luftværnskanoner, og projek-tørmateriellet var gammeldags, men vel vedligeholdt.

For samtlige værker gjaldt, at alt mandskab var bevæbnet med gevær M 67/96 (enkeltskudsgevær), foruden at der fandtes ret store mængder af rekylgeværer til nærforsvar mod angreb fra land. Gasmasker og stålhjelme fandtes ikke.

Mobiliseringsbeholdninger af inventar og forbrugs-gods var til stede og fordelt på de forskellige værker, klar til brug.

Samtlige værker var i bygningsmæssig henseende i ret god stand og efter omstændighederne vel vedligeholdt.

Med de midler, der blev stillet til rådighed efter søværnsloven i 1932, var der ingen muligheder for en virkelig udvikling (nyanskaffelser) indenfor kystdefensionen. Men for at undgå enhver svækkelse af de overleverede forter og batterier, blev det besluttet, indenfor de mulige grænser,

- at kassere forældet materiel, som ikke havde mulighed for modernisering,
- at forøge det resterende skyts effektivitet gennem modernisering,
- at holde mandskabsuddannelsen på et effektivt niveau,
- at opbygge og vedligeholde de fornødne mobiliseringsbesætninger,
- og over en årrække at bringe forter og batterier op i en tilstand af 1ste krigsberedskab.

Herudover undlod kystdefensionen ikke ved enhver

given lejlighed at præcisere sine synspunkter for tilvejebringelse af en virkelig kystdefension, der ikke kun indskrænkede sig til forhåndenværende fortifikatoriske anlæg, men også omfattende nyanlæg for at skabe en dybere front og et mere effektivt og sejere forsvar.

Kystdefensionens organisation i fredstid var fra begyndelsen stærkt centraliseret med en nøje gennemført arbejdsfordeling i centralledelsen, således at arbejdsområder og ansvar var klart afgrænset.

Derved opnåedes en væsentlig forenkling, der var besparende i personel, tid og penge, og som samtidig tillod et nøje overblik over anvendelsen af kystdefensionens midler, en nødvendighed som følge af den ministerielle bestemmelse om, at chefen for kystdefensionen overfor marineministeriet havde det fulde ansvar for administrationen af kystdefensionens budget.

Overførelsen af kystartilleriet til søværnet medførte naturligt en gennemgribende ændring af den bestående personelordning.

De overførte befalingsmænd bevarede deres grad i hæren og tilbageførtes hertil, efterhånden som stillingerne ved kystdefensionen blev besat med befalingsmænd o. l. af søværnet.

Efter overtagelsen skulle kystdefensionen have følgende personel, hvorom der i bemærkningerne til loven var givet enkelte retningslinier for tilvejebringelsen. Således anførtes at

»Ledelsen af Kystdefensionen er underlagt en særlig Chef med en til denne knyttet Stab. Til stadig Tjeneste ved Værkerne er kun tænkt anvendt saa meget Personel, som kræves til Mandskabets almindelige skolemæssige Uddannelse, samt til Udførelse af det

almindelige Tilsyn. Det øvrige Befalingsmandspersonel paaregnes hovedsagelig tilvejebragt fra Personel i Reserven, herunder bl. a. fra saadant Personel, der afskediges i yngre Alder, fordi det ikke længere egner sig til Tjeneste paa Søen, men maa forudsættes at kunne bestride den særlige Landtjeneste«.

Foruden chefen med stab kunne i fredstid til *stadig* tjeneste ved kystdefensionen samt ved personellet's uddannelse beordres: 3 orlogskapajner (fortchefer), 3 kaptajnløjtnanter, 26 kvartermestre samt personel til teknisk tjeneste, og til *midlertidig* tjeneste personel i fornøden udstrækning.

De første år (1932—34) bibeholdtes ordningen med 3 årlige indkaldelser med hold af begrænset størrelse, men ordningen viste sig uholdbar, og i 1935 indførtes en forårs- og en efterårsindkaldelse. Det værnepligtige mandskab inddeltes i 2 kategorier, et stammandskab med 8 og et artillerimandskab med 6 måneders tjenestetid.

Efter eksercerskolen gennemgik det personel, der var bestemt til stammandskab, en kort artilleriuddannelse ved let skyts med direkte ildledning, hvorefter det fordeltes som vagt- og fortmandskab til de forskellige værker.

Artillerimandskabet gennemgik efter eksercerskolen en artilleriskole ved svært eller mellemsvært skyts med indirekte og direkte ildledning. Jævnside hermed uddannedes mandskabet i felttjeneste med henblik på nærforsvaret af egne værker. Denne særlige uddannelse lededes af en officer fra hæren, og som oftest afsluttedes med en større øvelse med hærens afdelinger. Efter artilleriskydningerne fordeltes besætningerne til mobiliseringsstederne og hjemsendtes.

Denne form for mandskabsuddannelse var enkel og

effektiv og gav gode resultater, og ved skiftende belægningsarbejder mobiliseringsbesætninger til de forskellige værker.

Henset til det ringe antal søofficerer, som i en overskuelig fremtid kunne forventes tilkommanderet kystdefensionen, blev det nødvendigt at søge tilvejebragt og uddannet et særligt reserveofficerspersonel, som tillige kunne erstatte det fra kystartilleriet overførte personel af løjtnants-, sekondløjtnants- og kornetgraden, efterhånden som dette udgik af rullerne.

Selvom loven af 1932 ikke hjemlede egentlig beføjelse for en sådan uddannelse, og bestemmelser herom først forekom i loven af 1937, indledtes uddannelsen med et hold kystkadetlærlinge i 1934 og fandt sted årligt med undtagelse af 1940.

Som elever antoges unge mænd med fornødne kvalifikationer såsom styrmandseksamen, afgangseksamen fra maskin- eller elektroteknikum, adgangsprøve til Polyteknisk Lærestanstalt eller studentereksamen. Uddannelsen varede 18 måneder, hvorefter de udnævntes til kystløjtnanter II (R). En del af kystofficererne, som forblev til tjeneste, avancerede til kystløjtnant I (R) og kystkaptajnløjtnant (R), og en del blev kontraktantaget til vedvarende tjeneste.

For at kunne erstatte det overførte personel af sergent- og korporalsgraden, efterhånden som dette udgik af rullerne, påbegyndtes i 1934 en uddannelse til overkonstabel og underkanoner i reserven. Som overkonstabellærlinge antoges unge mænd med en vis forudgående faglig skoleuddannelse. Uddannelsen varede i 12 måneder, hvorefter de udnævntes til overkonstabler og efter yderligere 1 års forløb til underkanoner i reserven. En del af underkanonerne, som forblev til tjeneste, udnævntes til kanoner i reserven.

I tiden fra overtagelsen i 1932 til 9. april 1940 foretoges ret væsentlige ændringer og forbedringer indenfor de materielle og bygningsmæssige områder. Som følge af det stramme budget var det dog kun muligt at gennemføre de forskellige saneringer skridt for skridt og fordelt over flere år.

I 1937 blev budgettet forøget til 0,9 mill. kr. med en tillægsbevilling på 1,5 mill. kr. fordelt over en 5-årig periode til ekstraordinære anskaffelser af ammunition, skyts m.v.

Den udenrigspolitiske krise i 1938 samt beredskabsperioderne i 1939 og 1940 gav nok yderligere midler til rådighed, men da var tiden forpasset, og der blev ikke mulighed for at indhente og bringe til udførelse, hvad kystdefensionen for længst havde foreslået som tvingende nødvendigt.

Indenfor de enkelte områder skal i hovedtrækkene nævnes:

Artilleriet.

Hovedparten af haubitz-batterierne, som var utidsvarende overfor moderne hurtiggående skibsmål, blev kasseret og ophugget. Ligeledes blev forældet kanonmateriel afhændet.

Hovedparten af alt krudt blev udskiftet, og projektilernes form blev ændret og forbedret, hvorved rækning og stabilitet forøgedes.

Det svære skyts på Middelgrundsfort blev moderniseret, således at højde- og sidebevægelse samt ammunitionsophejsning foregik ved elektrisk kraft, hvorved skudhastigheden sættes op. Ammunitionsbeholdningerne blev gjort større ved, at de nedlagte batteriers granater blev afdrejet, så de passede til disse kanoner.

Sideretningsbevægelsen på samtlige mellemsvære ka-

noner forbedredes, og natsigtemidler og -belysning blev påmonteret overalt.

Umiddelbart forinden overtagelsen havde den designerede chef for kystdefensionen og undersøjtøjmeisteren på en tjenesterejse til England og Holland haft lejlighed til at gøre sig bekendt med forskellige i udlandet anvendte ildledelsessystemer og -apparater.

På grundlag heraf planlagdes kystdefensionens fremtidige ildledelsessystem og skydemetoder ved kystdefensionens stab samtidig med, at kystdefensionens uddannelseskommission, hvori søartilleriet var repræsenteret, påbegyndte udarbejdelse af en »Vejledning i Artilleriets Organisation og Anvendelse paa Kystdefensionens Værker.«

Ved øvelsesskydninger på de følgende artilleriskoler blev ildledelsessystemet afprøvet i forbindelse med de i flådens skibe anvendte systemer for henholdsvis svært, mellemsvært og let skyts, og man fik derved et grundlag for bedømmelsen af de forskellige systemers nytte og værdi for kystdefensionen.

Som resultat heraf udarbejdedes et ildledelsessystem for lette batterier baseret på direkte sigte fra kanonen, og et ildledelsessystem, der anvendtes til indirekte skydning med svære og mellemsvære batterier. Til brug for dette ildledelsessystem indrettedes artillericentraler på forterne, og gennem forsøg fandt man frem til egnet ildledelsesmateriel, der blev fremstillet ved søartilleriet, søminevæsenet og orlogsværftet. Pejlstationer oprettedes langs kysten, og materiellet hertil blev tilvejebragt.

Der blev fremskaffet ildledelsesmateriel til det lette skyts, og ildledelsesposter etableredes til disse batterier.

Det optiske materiel forbedredes gennem indkøb af pejls- og ildlederkikkerter samt overtagelse af afstandsmålere fra udrangerede artilleriskibe.

De 11 mm Remingtonrifler udskiftedes med 8 mm karabiner, ligesom en fornyelse fandt sted af rekylgeværer. Ammunition til disse håndvåben tilvejebragtes. Enkeltmandsudrustningen blev tilpasset de nye håndvåben, og beholdninger af stålhelme og gasmasker oparbejdedes.

Nærluftforsvaret søgtes gennem særbevilling forbedret ved bestilling af 40 mm og 20 mm maskinkanoner, men kun en del af de sidste, som var af dansk fabrikat, blev opstillet, idet leveringstiden på 40 mm kanoner fra udlandet var meget lang, og krigsudbruddet i 1939 satte en stopper for leverancen.

Kommunikationsnettet udbyggedes ved udlægning af søkabler samt udvidelse og forbedring af interne meddelelsesmidler.

Maskinmateriel.

Efterhånden som moderniseringen af artilleriet skred fremad, blev kapaciteten af forternes maskin-anlæg med tilsluttede akkumulatorbatterier for ringe. I 1939 til 1941 udskiftedes derfor en del af maskinerne med Burmeister & Wain dieselmotorer med tilkoblet shuntdynamo. Som følge af den forhøjede driftspænding foregik samtidig en udbygning af strømtavler og kabelnet.

Bygninger.

I perioden 1932—1942 foregik en stærkt tiltrængt sanering af barakbebyggelsen på værkerne.

På Lynetten byggedes en ny kaserne i 1934—36. På Haarbølleskanse anlagdes en projektørstation med maskinrum.

I 1938—39 foretoges en gennemgribende ændring af Kongelundsfort, idet det nedlagte haubitzbatteri blev erstattet med et fladbanebatteri, hvilket krævede en radikal ændring af fortkernen. Samtidig opførtes en ny mandskabsbarak og sanitetsbygning.

I 1938 nedlagdes Taarbækfort, der overgik til brug for søminevæsenet.

Selvom 1932-ordningen betegnede en fortsættelse af 1922-ordningen, omend målsætningen blev en anden: at skabe et teknisk bedre værn, bestemt til løsning af begrænsede opgaver, så løste »tilpasningen« af 1932 dog ikke misforholdet mellem opgaver og midler.

Nøgternt erkendte socialdemokratiet i 1935, at overgreb udefra truede alle, og partiet opgav den isolerede afrustning. — Konsekvensen blev forsvarsordningens revision 1937. Ved lovforslagernes fremsættelse i Folketinget 4. februar 1937 betonedes forsvarsminister Alsing Andersen fejlen i 1909-, 1922- og 1932-ordningerne. »Man har vedtaget Love, hvis Indhold var irrationelt; man har stillet Mandskab op uden at skaffe det Materiel, som var fornødent, fordi der ikke var bevilget de nødvendige Penge dertil.«

For kystdefensionens vedkommende foresloges, at årsbudgettet skulle forbedres noget, og der skulle tilføres 5 årlige ekstraordinære beløb af 300.000 kr. til fornyelse eller anskaffelse af ammunition, skyts — især antiluftskyts til Københavns forsvar — gasmasker o. l. materiel.

Oppositionen undlod selvsagt ikke ved 1. behandling at tage regeringspartiernes »omvendelse« til indtægt, men den konservative ordfører for søværnsfor-

slaget, orlogskaptajn Westermann, talte temperamentsfuldt mod forslaget, der for kystdefensionen lod »fem være lige« ved at byde på 9 officerer til 10 værker, hvor man skulle mobilisere 3—4000 mand, og på nye 5 × 300.000 kr., der var ganske utilstrækkeligt til de forfærdende materielmangler.

Westermann førte det 20. århundredes hidtil varmeste parlamentariske forsvar for kystdefensionen:

»Jeg vil her særlig have Lov til at understrege Kystdefensionens Betydning, saaledes som den ligger for dansk Forsvar i Dag. Naar man ved denne Lovgivning afskaffer Artilleriskibe, maa man i hvert Fald i højere Grad end hidindtil lægge Vægten paa den eneste Artilleristøtte i Farvandene, som de lette Fartøjer kan faa, nemlig de faste Søforter og Kystværker rundt omkring Sjælland. Det er de eneste Steder, hvor disse Fartøjer overhovedet kan søge nogen Beskyttelse, naar de bliver forfulgt af fjendtlige Kræfter, de eneste Steder, hvorfra de kan gøre de Udfald, som kan true fjendtlige Styrker, og de eneste Steder, hvor Undervandsbaade kan finde Hvile til Opladning af Akkumulatorbatterier og deslige. For Københavns Vedkommende spiller Søforterne ogsaa en betydelig Rolle. Man taler saa meget om Luftbombardement af København, men der er jo ingen grund til at ofre dyre Flyvemaskiner, naar der ikke er noget Forsvar til at hindre, at Artilleriskibe kan lægge sig i Køge Bugt med en Ammunitionsdamper ved Siden og derfra beskyde København. Kystdefensionen kunde, naar den fik de fornødne Midler dertil, paa Grund af den Placering, Værkerne har i en Bue omkring København, danne et fortrinligt Led i Luftforsvaret af København. Men

det kræver selvfølgelig Bevilling af Midler, som vil være ret betydelige, fordi Luftmaalskyts og hvad dertil hører er ret kostbart.»

Westermanns saglige uddybning af sit forsvar for kystdefensionen ved 2. behandling 15. april vandt endnu mindre gehør, og forsvarsministeren afviste Westermanns kritik i tillid til at have søværnets ansvarlige leder bag sig. Skønt Westermann endnu ved 3. behandling 20. april slog hårdt igen, var sagen afgjort, og forslaget blev vedtaget.

Septemberkrisen i 1938 og de urolige udenrigspolitiske forhold i 1939 medførte store beredskabsforanstaltninger og genindkaldelser af mandskab til Middelgrundsfort, Flakfort og Dragørfort, og på Kongelundsfort var mobiliseringsbesætning under uddannelse. I løbet af sommeren afholdtes skydninger med svært og mellemsvært skyts af større format, end det tidligere havde været tilfældet ved kystdefensionen.

Ved en så stor udvidelse af mandskabsstyrken og gennem udførelse af de beordrede beredskabsforanstaltninger fik kystdefensionen lejlighed til at indvinde mange praktiske erfaringer, og selv om de materielle og personelle svagheder kom tydeligere frem ved disse store belægninger, så blev der gennem ekstrabevillinger åbnet mulighed for at råde bod på en del af manglerne.

På foranledning af marineministeriet resumerede kystdefensionen i 1938 sine ønsker og krav med hensyn til hovedforterne. De vigtigste omfattede:

- fornyelse af forternes kraftanlæg,
- forbedring af projektørmateriellet,
- udlægning af et nyt kabelnet samt
- fornyelse af antiluftskytsarmeringen.

Som følge af krigsudbruddet nåede kun en del af disse ønsker at blive opfyldt, og for nærluftforsvarets vedkommende kom planen ikke til udførelse.

Den 1. september 1939 blev der påny formeret en sikringsstyrke til belægning af forterne omkring København samt Mosede batteri. Endvidere beordredes

Københavns minespærringer,
mineeftersøgnings- og uskadeliggørelsestjenesten i
Sundet og Køge bugt,
bevogtnings- samt
vagt- og lodstjeneste

etableret og underlagt kystdefensionen.

Sikringsstyrken hjemsendtes efter afholdelse af artilleriskudninger i oktober, og kommandoen blev strøget på Kongelundsfort og Mosede batteri. Samtidig indkaldtes eksercer- og artilleriskole på Middelgrundsfort, men på grund af vinterens isvanskeligheder nåede dette mandskab ikke at få sine afsluttende artilleriskudninger.

Beredskabet for det kommende vinterhalvår indskrænkede sig til de 3 søforter med artillerimandskab ved let skyts til sikring og bevogtning af minespærringer.

Denne ordning suppleret med belægning af Borgsted batteri i januar 1940 bibeholdtes i det væsentlige indtil 9. april 1940, på hvilken dato besætninger til mobiliseringsuddannelse ved Middelgrundsforts svære skyts samt besætninger til det luftværnsskyts, som var planlagt opstillet i løbet af 1940, var berammet indkaldt.

For at gøre klar til modtagelse af det mødende mandskab var Middelgrundsforts artilleribesætning

overført til Flakfort. Chefen for Middelgrundsfort blev frakommanderet om eftermiddagen den 8. april og nåede trods isvanskelighederne ind til København i løbet af aftenen sammen med en del befalingsmænd, der næste dag skulle møde til indkaldelsen på Holmen.

Det var således kun stambesætningen, der var til stede på fortet den skæbnesvangre morgen den 9. april 1940, og heri lå formodentlig årsagen til, at den kanon, der skulle anvendes til varselskud mod de tyske fartøjer, blev ladet med en brisantgranat, uden at beskyttelseshætten blev fjernet, hvilket selvsagt måtte give lukkevanskeligheder for kilen, og vanskelighederne blev næppe mindre, efterhånden som et par andre patroner med beskyttelseshætter blev forsøgt indladet.

Det skud, der ikke faldt fra Middelgrundsfort, gav nok så megen genlyd i offentligheden og i de følgende undersøgelseskommisioner, hvorimod skydningen fra Flakfort mod 6 tyske luftfartøjer blev forbigået næsten i tavshed, uagtet det var kystdefensionens eneste ild mod en fjende siden kanonbådskrigen.

I henhold til krigsministeriets og marineministeriets skrivelse den 9. april 1940 beordredes kystdefensionens værker efter nærmere ordre overladt de tyske tropper, idet samtlige anlæg og etablissementer skulle opretholdes og afgives i uskadt stand.

I den anledning udstedtes samme dags aften til kystdefensionens forter og batterier en særlig forholdsordre, hvorefter hovedparten af befalingsmænd og værnepligtige menige hjemsendtes den 11. april, og kun en mindre styrke forblev til overlevering af værkerne til den tyske værnemagt.

De forter og batterier, som blev overdraget til tyskerne, var:

Masnedøfort	d. 9. april
Flakfort	» 16. april
Dragørfort	» 2. maj
Mosedø batteri	» 20. maj

medens Lynetten, Middelgrundsfors, Kongelundsfors, Borgsted batteri, Haarbølleskanse og Lynæs batteri forblev i dansk besiddelse.

Med denne overlevering af værkerne til den tyske værnemagt opfyldtes general v. Falkenhorsts plan af 13. marts 1940 for operation »Weserübung«.

Efter disse begivenheder begrænsede virksomheden ved kystdefensionen sig i hovedsagen til befalingsmandsuddannelse og en grunduddannelse for de værnepligtige besætninger.

Der blev kun afholdt artilleriskydninger med befalingsmandselever fra Lynæs batteri. De værnepligtige blev efter eksercerskolen fordelt som vagt- og fortmandskab, og selv om nogen skytsuddannelse fandt sted ved det svære og mellemsvære skyts på Middelgrundsfors, blev uddannelsen ikke afsluttet med skydninger.

I maj 1940 påbegyndte den tyske værnemagt en demontering af en del af kystdefensionens skyts, og dette blev siden opstillet andre steder som et led i den tyske Atlanterhavsvold.

Knap så planmæssigt som i 1940 forløb de tyske planer i august 1943. Viceadmiral Vedels forholdsordre af 7. juli 1943 i tilfælde af invasion eller større raid mod dansk område, medens landet var besat af tyskerne, lod kystdefensionen etablere forstærket bevogtning. Forsvarsminister Brorsons sidste, fortrolige ordre af 28. august lød derimod: »Ifølge Regeringens

Ordre maa en Besættelse af Kystdefensionen ikke imødegaas med Magt« — og derved blev det.

Efter begivenhederne den 29. august 1943 overtog tyskerne hele kystdefensionen, og de danske kystforsvarsanlæg var for første gang helt på fremmed hånd, hvilket for kystdefensionen betød desorganisation og vanrøgt, som det efter befrielsen 1945 tog år at bøde på.

Da krigen sluttede i 1945, var tilstandene for kystdefensionen overordentlig triste, idet kun Flakfort lå i skudklar tilstand.

Mange af værkerne var mere eller mindre demonterede. Alt kystdefensionens tidligere personel var spredt, og før genopbygningen begyndte, måtte der foretages en saglig vurdering.

Meget rigelige mængder af ammunition og skyts fra 75 mm til 38 cm var efterladt her i landet, og store depoter af maskin- og projektørmateriel m. v. blev overtaget.

En besigtigelseskommission med chefen for kystdefensionen som formand berejste og gennemgik alle tyske efterladte værker. I sin indstilling foreslog kommissionen, på grundlag af sine strategiske betragtninger, at det fremtidige kystforsvar opbyggedes såvel i form af faste batterier som af bevægeligt skyts, som led i forsvaret af *gennemsejlingsfarvande, vigtige havne, støtte for flådestyrker og for landforsvaret samt forbindelsen mellem landsdelene.*

Foruden de allerede bestående danske værker foreslog kommissionen dels oprettelse af nye batterier, dels overtagelse af tidligere tyske værker, som lå sådanne steder, at de kunne indgå i en ny dansk kystbefæstning.

Det foreløbige resultat blev imidlertid, at kun

Bangsbøfort ved Frederikshavn og Hornbæk batteri blev overtaget af kystdefensionen, medens Masnedøfort og senere Mosede batteri blev nedlagt. Resten af de tyske anlæg blev sløjfet og arealerne frigivet. Det svære skyts blev skåret op, medens tunge luftværnskanoner samt lette og mellemsvære kanoner blev istandgjort og lagt på depot. Hovedparten af de danske kanoner blev genopstillet på de oprindelige steder. De meget store lagre af ammunition, projektør-, maskin- og forbindelsesmateriel blev sorteret, og det brugelige blev istandgjort for senere anvendelse.

Med besigtigelseskommissionens betragtninger og forslag som baggrund og ud fra resultatet af en opbygningskommissions undersøgelser af mulighederne for udvidelse af den daværende kystdefension med mobile kystartilleribatterier udarbejdedes i årene op til 1950 adskillige planer for kystforsvaret.

I begyndelsen var planernes grundidé et stærkt, stationært kystforsvar med tyngden lagt på gennemsejlingsfarvandenens snævringer og udbygget i flere linier af hensyn til dybdeforsvaret. Til armeringen var beregnet eksisterende kanonmateriel, suppleret med moderne nærluftværnskanoner.

De økonomiske forhold bevirkede imidlertid en stadig beskæring af planerne med deraf følgende nedsat effektivitet, og da projekteringsordrerne forelå i 1951, var de af så begrænset omfang, at der for de nyanlæg, som opførtes, kun var tale om delprojekter, og kun luftværnsskytset på de eksisterende værker omkring København blev fornyet, hvorimod fladbaneskytsets status var forringet i forhold til situationen i 1940.

De nyanlæg, der blev tale om, var Langelandsfort og Stevnfort. Armeringen hertil var tidligere tyske kanoner af mellemsvær kaliber med moderne ildledelses-

anlæg. Den fortifikatoriske udformning af disse to forter var væsensforskellig fra andre danske anlæg og indbyrdes af vidt forskellig karakter som følge af de stedlige forhold, og selv om erfaringerne fra 2. verdenskrig blev medtaget i byggemåderne, manglede endnu væsentlige beskyttelsesforanstaltninger.

Det tredje nyanlæg omfattede Bangsbofort, som var påbegyndt af tyskerne, men ikke færdigbygget. Fladbaneanreringen blev ligeledes suppleret med moderne ildledelsesanlæg, og luftværnsskytset blev til dels udbygget.

På nogle af forterne ved København opstilledes de fra tyskerne overtagne tunge luftværnskanoner som led i Københavns luftværnsartilleriforsvar.

Samtlige forters nærluftforsvar forbedredes med de på våbenhjælpen modtagne maskinkanoner, og i takt med disse udvidelser øgedes kraftcentralernes kapacitet.

Hertil kom bygning af en ny mathskole på Lynæsfort og en stærkt tiltrængt sanering af de sanitære forhold på de gamle værker.

I april 1946 nedsattes en kommission til undersøgelse og overvejelse af forsvarets fremtidige ordning med den opgave at afgive betænkning med en samlet plan. Imedens fortsattes med vedtagelsen af bemyndigelseslove for forsvarsministeren, indtil partierne i 1949 begyndte at trættes og krævede varigere forsvarslove. Kommissionen afgav derfor i april 1950 sin første betænkning, der førte til lov om forsvarets centrale ledelse.

Med Danmarks tiltrædelse af Atlantpagten i april 1949 ændredes forudsætningerne for forsvarskommissionens arbejde fundamentalt. Forsvaret overgik fra at være et isoleret neutralitetsværn til at være et led i de vestlige demokratiers gensidige forsvarssystem.

Forsvarskommissionen fremsatte forslag til nye rammelove om værnenes personel og sammensætning. Kommissionens 5-mandsudvalg havde ført en række forhandlinger om bl. a. kystdefensionens organisatoriske stilling i den kommende forsvarsordning og 15. april 1950 vedtaget det principielle standpunkt: »Kystdefensionen forbliver en del af søværnet, idet det dog er en forudsætning, at der fremtidig for det personel, der ansættes ved kystdefensionen, skabes mulighed for på lige fod med søværnets øvrige personel at opnå adgang til de højere stillinger inden for søværnet.«

Princippet sporedes bag de nye forsvarslove af 18. juni 1951, både i personel- og i sammensætningsloven. Sidste gjorde bl. a. atter kystbefæstningen til en selvstændig våbengruppe, der med en kontreadmiral som chef udgør en med flåden ligestillet hovedbestanddel af søværnet, direkte underlagt søværnskommandoen. Personelloven åbnede nye samfundskredse adgang via forswarets skoler til også søværnets officerskorps, og indrangeringen af dets to bestående grupper i en fælles liste tilfredsstillede princippet af 15. april 1950.

Med lovene om forswarets ordning 1950 og 1951 ændredes kystdefensionens struktur, som den havde været fra 1932.

Navnet ændredes til kystbefæstningen, og chefen, som samtidig blev kystbefæstningsinspektør, ophørte med at være operativ leder, idet denne ledelse af værkerne blev henlagt til marinekommandocheferne.

De tunge luftværnsbatterier omkring København blev operativt underlagt Københavns luftværnsartilleriforsvar. I faglig henseende forblev de fremdeles under chefen for kystbefæstningen.

Ved oprettelsen af søværnets tekniske tjenester overgik kystbefæstningens budget på disse områder

1. april 1953 til de respektive institutioner, og med oprettelsen af forsvarets fælles korps skete en i høj grad mærkbar indgriben i chefen for kystbefæstningens beføjelser.

Opbygningen inden for luftværnsartilleriet og de nye værker samt kravene til specialuddannelse bevirkede en væsentlig udvidelse af personellets uddannelse ved afholdelse af skoler og kursus. Dette i forbindelse med den forlængede tjenestetid og de udvidede beredskabsforhold stillede store krav til det ret fåtallige befalingsmandspersonel.

De besparelser på forsvarsbudgettet, som blev gennemført i 1957, gik hårdt ud over kystbefæstningen, idet Flakfort og Dragørfort blev lukket og besætningerne hjemsendt den 4. juni.

Derved udgik 1 tungt batteri af fredsberedskabet ved Københavns luftværnsartilleriforsvar, og ved indsejlingen til København forblev kun Middelgrundsfort og Lynetten under kommando. Som led i forsvaret af gennemsejlingsfarvandene er kommandoen stadig hejst på Stevnfort og Langelandsfort, ligesom Bangsboforts status med en vagt- og tilsynsstyrke er forblevet uforandret, og skolevirksomheden gennemføres fortsat på Lynæsfort.

Forsvarets hastige reorganisation er i de senere år kommet til at ligge i et politisk svingende plan, bestemt af økonomiske konjunkturer, der samtidig har udsat de nye forsvarsloves til 1955 berammede revision i det uvisse og medført et forsvarsrevisionsudvalgs nedsættelse 25. marts 1955, hvorfra forhandlingslinier synes at føre frem til statsminister H. C. Hansens bebudelse af en forestående forsvarsreform i sin åbningsstale i Folketinget 1. oktober 1957.

Det er derfor naturligt, at der ved kystbefæstningen efter de første 25 års tjeneste i søværnet, med nogen forventning ses frem til, hvad et næste tidsafsnit vil indebære af ændringer og forbedringer.

Ud fra den strategiske målsætning og med de bevilligede midler vil organisation, kampmidler og karakteren af kystbefæstningen formes.

Daværende orlogskaptajn Westermanns udtalelse for 20 år siden er endnu værd at bemærke, ligesom andre politikeres tanker i forbindelse med tidligere forsvarsordninger har fået aktualitet.

Det er vigtigt at følge med tiden, ellers har tiden ikke brug for os, og i denne tekniske tidsalder er det farligt at stagnere i forældede dogmer.

Kystbefæstningen har på grund af fortidens undladelser forskellige forældede bestanddele, men ud fra en militær vurdering må man alvorligt håbe, at denne omstændighed ikke giver anledning til yderligere sløjfning, men at der tværtimod i den kommende forsvarsordning sættes ind på at forsyne den for landets samlede forsvar og for flådens virkemuligheder så nødvendige kystbefæstning med fuldt moderne våben opstillet på tidssvarende måde.

Dannebrog fra kongebanner til orlogsflag og fane.

Af kommandørkaptajn Th. Bjerre.

I 1956 modtog orlogsmuseet et dannebrogssflag, der efter sigende havde vajet over linieskibet CHRISTIAN VIII under kampen i Eckernförde den 5te april 1849. Det var blandt de effekter, der blev optaget fra vraget, bortauktioneret i Hamburg og her købt af en dansk slesviger ved navn Niels Olsen. Denne overlod flaget til skovfoged William Davidsen i Gråsten, hvis slægtninge nu gennem direktør Peter L. Jensen, den kendte dansk-amerikaner og opfinder af højttaleren, har overdraget det til Marinen.

Som det ses af *fig. 1*, er flaget et stutflag, forsynet med Kong Frederik VII's navnetræk og med Dannebrogssordenens sølvkors i øverste venstre felt.

Efter gennemgang af arkivalier og trykte kilder om Dannebrog kan det nu efter alt at dømme fastslås, at flaget må have tilhørt eskadren på østkysten af Hertugdømmerne 1848 og 49 og, som skik var dengang, have været benyttet som eskadrens landgangsfane, på samme måde som orlogsflaget i dag benyttes af landgangsstyrker fra vore orlogsskibe eller -stationer i land.

Det skal lige her anføres, at linieskibet CHRISTIAN VIII's orlogsflag, vimpel, gallionsfigur, samt nogle sabler og andet inventar stadig findes opbevaret på FESTE COBURG i Tyskland (jvfr. »Eckernförde«, Th. Bjerre, Kbhvn. 1940), hvortil hertug Ernst af Sachsen-Coburg efter bjergningsarbejdets afslutning den 21/9 1849 lod disse »trofæer« overføre.

I det følgende skal der nærmere redegøres for Dannebrogss tilknytning til landets Konge og til vor flåde, for at man herigennem kan følge dets brug i søværnet gennem tiderne.

Vi kender alle sagnet om Dannebrog, der under Volmerslaget ved Reval (Lyndanisse) den 15. juni Sct. Vitusdag 1219 »daled fra Himlen ned«, således som Arild Hvidtfeldt beretter derom i DANMARKS RIGES KRØNIKE (1650—52).

Som det imidlertid er vist af kirkehistorikeren pastor L. P. Fabricius i »Vort-Flags Historie«, Kbhvn. 1941, hvis historiske udlægning om flagets oprindelse jeg iøvrigt skal henholde mig til i forbindelse med I. I. A. Worsaa's henvisninger til tiden før Valdemarerne (Om Dannebrog, Kbhvn. 1949), er Dannebrogss historie af ældre dato end 1219, og det er allerede omtalt af gråbrødremunken Peder Olsen fra Roskilde i DANMARKS SAGN OG KRØNIKER (1520—27) »som givet de Danske« i slaget ved Felin (Livland) 1208.

Efter de nedskrevne beretninger at dømme har vi altså i det mindste haft Dannebrog knyttet til vor historie 11 år længere tilbage end hidtil antaget.

Dette bekræftedes også i et samtidigt historisk skrift af kanniken Christiern Pedersen fra Skåne, hvoraf en afskrift findes i det kgl. bibliotek. Han omtaler ligeledes Volmerslaget og Dannebrogssagnet, men henfører dem begge til 1208, hvad der nu ikke er rigtigt for Volmerslagets vedkommende.

Nogle møntfund fra Valdemar den I's, også kaldet den Stores, tid (1157—82) viser ligeledes, at et korsflag har været kendt herhjemme længe før 1219, selv om



Fig. 1.

nogle mener, at det her er afbildet som bispefane, hvad de mange flige nu ikke tyder på.

I alle tilfælde symboliserer afbildningerne på mønten kongedømmet og kristendommen, de magter, der havde samlet landet, og da kongens og Absalons sejr-rige togter mod venderne netop havde grundfæstet riget og givet dets beboere fred, så beviser denne mønt kun endnu tydeligere, at korsflaget før 1200 må have samlet danske stridsmænd til sejr.

Det var nødvendigt under slagets tummel, at hær-førerne havde et mærke, der kunne ses, og som kunne vise kampfællerne, hvor deres høvdinge var at finde; dette fremgår af sagaerne, og efter afbildningerne på tapeter og kalkmalerier at dømme (f. eks. Bayeux-tapetet) var jarlernes og kongernes mærker prægtigere end de andre høvdinges og var forsynet med flige.

Hvilke farver de nordiske bannere har haft, fortælles der også lidt om i de gamle beretninger og sagaer; i fredstid var de hvide eller af lys farve, men når krig forestod, var de røde med en sort ravn. Foruden bannermærket førte hver konge eller høvding dog sit eget mærke, som førtes af hans mærkesmand i stævnen af hans skib eller forrest på kamppladsen; derfor føres den dag i dag kommandotegnet forrest på stage i det fartøj, hvori den kommanderende befinder sig. Dette mærke gik senere over til også at blive ført på ridder-nes våbenskjolde og kjortler.

Rødt har i Norden fra de ældste tider været en meget yndet farve, når krig forestod; man kan tænke sig, at bannerne, mærker og vel også kjortler er blevet dyppet i eller stænket med offerdyrenes blod, og således indviet til krigsguden, forinden man drog af sted til kamp.

De gamle nordboere viste fra deres skibe et hvidt

skjold, når de kom som venner, men et rødt, når de kom som fjender, da »rejste de hærskjolde«. I den norske Gulethingsloven var det påbudt, at enhver mand, som ejede seks mark sølv, skulle have et rødt skjold, og hos en skotsk historieskriver fortælles det, at de danske bar røde og hvide kjortler i et slag i Skotland for omtrent 1000 år siden.

Det kan således tyde på, at når rødt og hvidt fra det 13. århundrede så bestemt fremtæder som de danske nationalfarver, så må det vistnok begrundes i en gammel forkærlighed hos folket for disse farver. (I. I. A. Worsaae).

I alt fald er det givet, at det blodrøde flag lige fra hedenold har været de danskes kampflag, og således har det da også været brugt i marinen helt op til det 18. århundrede, hvor det blev hejst på skibene, som signal for at åbne kampen.

Det er således dette flag, der synges om i »Kong Christian«, hvor Niels Juel: . . . »hejsede det røde flag!«

Dette flag findes endnu ophængt over Niels Juels sarkofag i Holmens kirkes kapel.

I slaget ved Stiklestad 1030 lod Olaf den Hellige, der rent havde mistet tilliden til ravnemærket, sine krigsmænd overtrække skjolde og hjelme med hvide kors. Herfra stammer det bekendte kampråb: »Frem, frem, Christmænd, Korsmænd!«

Fastholder vi nu disse kendsgerninger med de førnævnte krigeriske begivenheder under Valdemarerne, hvor danskerne drog ud for at tugte og kristne venderne, der længe havde hærget vore kyster — det var jo i korstogenes århundrede — ja, så ligger det lige for at antage, at man her havde erstattet ravnene i de røde kampbannere med Kristitegn, samt malet hvide kors på skjoldene. Allerede i 1203 og i de føl-

gende år prædikede ærkebiskop Andreas Sunesøn om korstog mod Esterne, fulgte selv hæren og forsøgte at oprette et fast bispesæde i Estland; da han var dansk og hørte til Johannitterordenen, har han antagelig — uden dog at være ordensbroder — som banner valgt Johannitterordenens krigsbanner, et mærke, der på grund af farverne særligt må have vakt de danske krigeres begejstring, og som derfor blev deres korsfarerbanner; det var rødt med et hvidt kors. (Fabricius).

Arild Hvidtfeldts udtalelse eller rettere udlægning om, at paven kunne have sendt Valdemar et Labarum eller Cruciata, er ikke nogensinde bevist. En sådan overbringelse gik jo for sig med pomp og pragt og må på samme måde som Vilhelm Erobreren's have været omtalt i historien, hvilket ikke her har været tilfældet.

Kongen selv førte Valdemarernes skjoldmærke, de 3 blå leoparder på gul bund (nu løver, leoparden vender hovedet mod beskueren) i sit banner under disse kampe, kendt bl. a. fra samtlige afbildninger af kampen ved Bornhoved 1227, aftrykt i årbog for nordisk oldtidskundskab, Kbhvn. 1844, men efter den tyskfødte præst, Henrik af Letlands samtidige beretning om kampen ved Reval den 15. juni 1219, synes det, som om esterne bedst kendte de danske på det rød-hvide korsbanner.

Han beretter, at de omkringboende stammer, efter på skrømt at have sluttet fred og modtaget dåben, pludselig om natten den 15. juni overfaldt den danske lejr med en stor hærstyrke. De troede da, at biskop Theodrik's telt var kongens, overfaldt dette og dræbte bispen; men da kongen, der havde opholdt sig på sit skib, kom til med store forstærkninger, blev fjenden drevet på flugt efter et større blodbad.

Biskop Theodrik var indsat som biskop i Estland, men var blevet fordrevet og skulle nu atter indsættes i sit embede; i kongens følge befandt sig desuden ærkebiskop Anders Sunesøn fra Lund, bisperne Ebbe fra Aarhus og Niels fra Slesvig.

Foran biskop Theodriks telt må efter datidens skik det danske korsbanner have været plantet (efter pastor Fabricius's tidligere nævnte artikel), det var esterne velbekendt, og derfor troede de, at det var kongens telt, de overfaldt.

I den samtidige beretning om kampen, står der intet om det himmelfaldne Dannebrog, men det må antages for ganske givet, at legenden om det himmelsendte Dannebrog først er nedskrevet — som vist — i tiden omkring reformationen, hvor det så er blevet knyttet til Volmerslaget, men derfor er sagnet ikke blevet mindre smukt eller har tabt noget af sin — for os danske — så forjættende tone.

Hvorfor Kong Valdemar Sejv valgte Dannebrog som sit banner, istedet for sit oprindelige banner og skjoldmærke med leoparderne, kan vel tilskrives, at Dannebrog under et af disse korstog i kampens hede er blevet stridens midtpunkt og har opflammet de danske til sejren; muligvis er kongens mærkesmand blevet fældet, danskerne er begyndt at vige — her må vi gerne lade fantasien få lidt spillerum — indtil det øjeblik, hvor kongen nu igen kalder til samling under korsbanneret, Dannebrog, måske tilkastet ham i kamptummen af en af bispens svende. Sejren er da blevet vundet og derved tilliden til, at sejren i fremtiden også ville følge Dannebrog.

Noget lignende beretter Saxo, da Knud den Stores folk veg i slaget ved Ashington 1016, og banneret var hugget ned, da greb en mand af folket, bonden Thym-

me Sjællandsfar, en grøn gren og fik derved »de flygtende skarer holdt tilbage under det fælles mærke«, og danskerne tilkæmpede sig sejren.

Da nu hovedstriden i Volmerslaget er udkæmpet om det rød-hvide korsbanner foran Theodriks telt, og dette flag igen har bragt sejr efter en hård kamp, ja, så har kongen ladet sit gamle mærke i kamp vige til fordel for Dannebrog, der således er blevet den danske konges Hovedbanner; derfor har det siden hen fulgt ham på land og sø og vajet fra hans skibe, udskrevne til orlogs.

Danmarks forbindelse med Estland ophørte først under Valdemar Atterdag, men selv den dag i dag er Dannebrog Revals byfane, og skjoldet med de tre løver findes i dets byvåben, et yderligere bevis for, at Dannebrog var danskernes hovedbanner.

Reval hedder på estnisk Tallin, der betyder de danskes by.

Vi kan med fuld sikkerhed føre Dannebrog tilbage til Valdemarerne som Kongens banner, og i det følgende århundrede ser vi nu Dannebrog træde frem vajende fra vore orlogsskibe som de danskes flag, hvilket selve ordet jo betyder. Brog er i gammel dansk det samme som benklæder*), og benævnelsen Dannebrog har altså oprindelig slet ikke været spor højtidelig eller smigrende — tværtimod nærmere et udslag af nordisk lynne og forbeholden skepsis. Brogene havde nu engang, og har, to ben, så gennem selve navnet Dannebrogene får vi bevis for, at flaget oprindelig må have haft to flige!

Dannebrog omtales ikke under kampene i land ved Bornhoved eller på Lohede 1261. I årene efter Valde-

*) Jfr. Kalckar's ordbog om det ældre danske sprog I. bind, Kn. bhv1881-85.

mar Sejrs død var Danmark nemlig splittet ved indre strid, men ikke såsnart begyndte det igen at dages, før tilliden til Valdemar Sejrs Dannebrog igen blussede op. Som Valdemar Atterdags banner blev det i 1356 optaget i rigets segl »Waldemar — tyl Danælough«. I en samtidig våbenbog i Belgien udført af Gelres ca. 1350 ses Dannebrog anbragt på det ene vesselhorn af det danske våben.

At Dannebrog har været i brug i mellemtiden, viser folkevisen om Erik Menveds rejse til Mecklenborg 1312, hvori det hedder om hans mænd: . . . »De havde røde våben rocke på, derudi sad hvide kaars.«

Fra dronning Margrethes og Erik af Pommerns tid (1412—1439) findes Dannebrog i majestætsseglene, som de forenede rigers hovedfane.

I Erik af Pommerns majestætssegel griber de 3 løver med poterne om Dannebrog's bannerstang.

Selv fehmerbeboerne var i 1424 forpligtet til at føre rigets banner på søen, og i det frisiske landskab Everskips (Ejderstedt) segl 1424 ser vi Dannebrog nu som splitflag vaje fra en skibsmast.

Hvornår Dannebrog egentlig er taget i brug som almindeligt skibsflag, handelsflag, kan man ikke med fuld sikkerhed udtale sig om; imidlertid viser gamle bysegel, at Dannebrog er ført almindeligt vajende fra skibsmasterne i tiden efter Valdemar Atterdag.

På samme måde som nu førte skibe agterude i middelalderen et navneflag foruden rederens mærke.

Antagelig fra Valdemar Atterdags tid blev det almindeligt at føre Dannebrog som nationalitetsmærke på handelsskibene, med andre ord, det var nu blevet rigets flag.

Og grunden hertil kan vel kun være den, at danske handelsskibe, for at holde fjendtlige krigsskibe på af-



Fig. 2.

stand under Hansatiden, mer eller mindre selvbestaltet havde ført Kongens Banner, på samme måde som Kongens egne krigsfartøjer. Thi overfald på et krigsfartøj, tilhørende den danske Konge ville få langt alvorligere konsekvenser — også efterrettslige — end et angreb på blot et almindeligt handelsskib — og skik fulgte brug.

Det gamle danske flag, der indtil 1940 hang i Sct. Mariæ kirke i Lübeck, var det lykkedes lübeckerne at tage fra et af vore handelsskibe under slaget i Øresund 1427. På dette flag var felterne udsmykkede med de 3 nordiske rigers våben, samt den vendiske grib. Den nederste trediedel af flaget viste Sct. Jacob og Maria med Jesusbarnet, og yderst var der påsyet et par røde flagdugstunger (se fig. 2). Flaget har antageligt tilhørt et skib ved navn »Sct. Jacob« og vajet fra dettes stormast. Det var ikke et egentligt Dannebrog, men et navneflag fra et skib tilhørende det daværende danske rige.

Det oprindelige Dannebrog fra Volmerslaget blev opbevaret som en helligdom vistnok på Kalundborg slot, men da kong Hans i 1500 drog imod Ditmarskerne, blev det erobret fra os i slaget ved Hemningsted. Fanebæreren var ridderen Hans Ahlefeldt, og en senere tradition fortæller, at før han med fanevagten blev hugget ned, havde han svøbt den afrevne fanedug om sin krop for at værgе flaget så længe som muligt.

Ditmarskerne ophængte herefter flaget i Whörden Domkirke, hvorfra det af Frederik den II, efter at han havde hævnnet kong Hans' nederlag, blev ført til Slesvig Domkirke. Her er det imidlertid omkring 1660 helt gået til på grund af fugtighed og ælde. (Nogle kilder fortæller, at det til slut endte sine dage i Kiels Domkirke).

Hvorfor det gamle Dannebrog ikke blev bragt til Kalundborg eller København er svært at sige, men formentlig skyldes det Frederik den II's uvilje mod flagets katholsk-legendariske oprindelse.

Så langt vi kan følge Dannebrog tilbage, må det splittede Dannebrog have været kongens personlige banner eller flag, om man vil; spliterne var jo en udløber af fligene på middelalderens høvdingebannere, og da kongerne kæmpede til hest blev splittede flag og bannere naturligt også ført af Kongens rytteri. På billeder fra det 13.—14. århundrede sprænger hestefolket næsten altid af sted med en splitfane, også kaldet flyvefane, forrest.

Den danske Konges beredne livvagt, omkring år 1600 kaldt HOFFANEN — udskrevet blandt kongens lensryttere i den Danske Adels Rostjeneste — havde ført og førte indtil 1679 som den eneste af hærens afdelinger*) Dannebrog (Helge Bruhn, Dannebrog og danske faner gennem tiderne, Kbhvn. 1949), på tilsvarende måde som kongens egne skibe førte Dannebrog som kongens mærke. Hoffanens Dannebrog var oprindeligt splittet og har ført kgl. insignier i flagets midte; fra Frederik II's tid førtes det som stutflag.

Kongens tilsvarende livvagt NORSKE KOMPAGNI, udskrevet blandt den norske Adels Rostjeneste, førte

*) Fra 1644-1677 førte de Slesvigske og Holstenske regimenter også Dannebrogspaner med de respektive hertugdømmers våben i øverste venstre hjørne, antagelig for derigennem at vise tilknytningsforholdet til riget gennem Kongens egen person.

Hærens øvrige afdelinger har altid ført deres egne farverige og firkantede faner.

Først fra 1628 befaler Christian den IV, at alle militære faner skal føre et lille Dannebrogsmærke i øverste hjørne ved stangen. Således så hærens faner i det store og hele ud indtil 1842, hvor Christian den VIII indførte Dannebrogspaner og -estandarter i alle hærens afdelinger. Frederik den VI havde dog forinden tilladt, at landeværnet fik Dannebrog som fane, foruden at Grenadeer-kompagnierne — fra 1785 — og et livgarderegiment — fra o. 1791 — ligeledes havde fået en sådan tilladelse.

i stedet for de kgl. insignier i Dannebrog den Norske Løve (Hofmann-Jonson, Armémuséet, Stockholm).

Omkring 1588 forsvinder imidlertid splitterne i Kongeflaget, som Dannebrog nu officielt omtales; jvfr. Søe-krigsartiklerne, Kbhvn. 1811.

Grunden hertil kan være den ganske simple, at splitterne har vist sig at være upraktisk under kampe eller marcher i land; et splitbanner var lettere at gribe for en fjende end et stutflag, og dernæst har erfaringen vel også vist, at intet snærter så hårdt som splitterne i blæst til géne for de nærmeststående.

Såvel basreliefferne på Frederik den II's sarkofag i Roskilde Domkirke som andre stik fra ca. 1600 viser Dannebrog ført som Kongens banner samt også, at fligene ved Frederik II's død er ved at forsvinde; på relieffet foresillende Kongens begravelse føres Dannebrog her som splitflag, på de øvrige afbildninger som stutflag.

Endog fra krigsskibene ses Dannebrog nu at vaje som stutflag, hvad Christian den IV's egne barnetegninger ca. 1590 (Rosenborg) tydeligt viser — og lige så van Wick's kendte stik over Københavns havn 1622.

Et stykke tid er Dannebrog o. 1600 tallet såvel i orlogsskibene som i handelsskibene benyttet i flæng, dels som splitflag dels som stutflag.

Imidlertid bestemmer Chr. den IV den 27/3 1630, at herefter må kun orlogsskibene føre det rene splitflag og splittede fløje, og han indskærper i 1635 »at Vi ville ikke tilstede Coffardiskibe spisse flagger og fløye at føre«.

Benævnelsen orlogsflag blev først indført i slutningen af det 18. århundrede, uden at berettigelsen til denne betegnelse egentlig kan dokumenteres; før den tid omtales det splittede Dannebrog altid i marinens

reglementer som kongeflaget. Hvor Kongen selv var ombord i et skib, vajede en vimpel over kongeflaget (splitflaget); i alt fald blev »Kongeflaget«, som vi kender det i dag, først approberet den 9/4 1731.

En skelnen mellem rent splitflag og orlogsflag er i h. t. den nævnte udvikling ikke historisk korrekt, heller ikke at farverne adskiller sig fra hinanden; Dannebrog har altid haft een og kun een farve, den blodrøde, og det har været knyttet til vort lands historie gennem Kongens person som det Danske Kongeflag, hvilket også gælder stutflaget som handels- og nationsflag.

I land vajede Dannebrog endnu i slutningen af det 17. århundrede kun fra Kongens slot, fra Kronborg, fra Citadellet Frederikshavn (Kastellet) og fra skanser og fæstninger; i h. t. kgl. anordning af 15/8 1788 flyttedes »Vores Flag« fra Kastellet til batteriet *Sixtus*, hvorfra det som Kongens og nu landets officielle flag vajer den dag i dag.*)

Først omkring treårskrigen, hvor Danmarks nationalbevidsthed vågnede, blev det almindelig skik at flage med Dannebrog; en overgang blev det tilmed forbudt, da konsulerne også ville have tilladelse til at flage med udenlandske flag, ifølge lov af 1883. Frederik den VI opfattede nemlig endnu Dannebrog som Kongens og statens eje og forstod ikke helt folkets trang til at hejse Dannebrog som bevis på deres vågende nationale følelser.

Forbudet blev imidlertid ikke overholdt, fordi det ikke kunne overholdes, og ved kgl. resolution af 7. juli 1854 blev det nu endelig fastsat, at alle og enhver i kongeriget måtte hejse Dannebrog — uden split — på deres ejendomme eller boliger.

*) På samme måde vajer Dannebrog i dag fra Kronborg Flagbatteri.

Foruden som orlogsflag har Dannebrog også været benyttet som landgangsfane (orlogsfane) båret af flådens landgangstropper; hærens afdelinger ombord, Soldatesken, førte derimod deres egne afdelingsfaner. Orlogsfanerne er omtalt af oberstløjtnant Helge Bruhn i hans før nævnte værk om »Dannebrog og danske faner«, uden at de her nævnte orlogsfaner fra den Skånske Fejde nærmere er beskrevne eller deres data korrekt udlagt.

Brugen af Dannebrog ombord som landgangsfane kan spores helt tilbage til 1400-tallet efter kalkmaleriet i Voldby kirke at dømme. Det viser en karavel med en landgangsstyrke på dækket under Dannebrogsfaner, både med og uden flige; orlogsskibenes mandskab var Kongens folk ombord i hans skibe, derfor førte de Dannebrog, Kongens banner.

På samme måde som tilfældet var med HOFFA-NENS — Rostjenestens — faner og estandarter forsvandt fligene også fra flådens landgangsfaner o. 1600-tallet, måske før, hvad det ovennævnte kalkemaleri kan tyde på.

De fra den Skånske Krig kendte danske orlogsfaner, af hvilke 1 af oprindelig 4 fornylig har været udstillet på Armémuseet i Stockholm, erobrede under Slaget ved Lund den 4/12 1676 fra den danske matrosbataillon sammen med andre såkaldte matrosfaner, der ved denne lejlighed — som kompagnifaner — var medgivet matroserne.

I en følgende artikel vil der nærmere blive redegjort for selve matrosbataillonens indsætning i slaget ved Lund.

Disse flådens landgangsfaner (orlogsfaner) var af flagdug (hårdug) som flådens øvrige flag; tre af dem bar i korsets midte på et skilt, som det dengang be-

nævntes, henholdsvis Kongens (Chr. V's), Dronningens (Charlotte Amalie's) og Prinsens (Prins Georg's) navnetræk, medens det fjerde bar DEN NORSKE LØVE (se fig. 3 og 4).

Efter datidens skik må der have været tildelt hver eskadre sin fane med kgl. navnetræk, medens en fane med Norges Våben til brug for de norske matroser jvfr. brugen af Norske Kompagni's Dannebrog-fane, har været medgivet et af den samlede styrkes skibe, antageligt orlogsskibet NORSKE LØVE. Selve etableringen af Matrosbataillonen 1676 viser, at der til flådens brug dengang, kun fandtes disse fire orlogsfaner (Dannebrog som landgangsfaner) og ingen andre.

I henhold til admiralitetsordre af 6/3 1675 skulle flåden udrustes i 3 eskadre à 10 skibe hver:

1. eskadre med SOFIA AMALIE som admiralskib,
2. eskadre med CHRISTIANUS QUINTUS som admiralskib,
3. eskadre med PRINS GEORG som admiralskib,

en inddeling efter marinens ældste traditioner, i Dronningens, Kongens og Prinsens eskadre;*) ganske vist bærer l' eskadres admiralskib enkedronningens navn, men dette skib udskiftedes senere som admiralskib med andre, da det som det største og smukkeste ud-

*) Selv den dag i dag benævnes straffegaster, der mønstres midtskibs, adskilt fra den øvrige besætning — opstillet i Kongens og Dronningens kvarterer (henholdsvis om Stb. og om Bb) — for »Prinsens eller Kronprinsens Kvarter«.

I 1924 meddelte afdøde artillerimester S. Christensen mig, at han efter overlevering fra de gamle slægter i Nyboder havde hørt, at flåden under kampen ved Lund havde kæmpet i tre afdelinger, betegnet henholdsvis Kongens, Dronningens og Prinsens. Matroserne blev inddelt i 3 batailloner (Krigscancelliet 1547-1700, Rigsarkivet) og de erobrede faner viser, at de har været inddelt i Kongens, Dronningens og Prinsens batailloner.



Fig. 3.

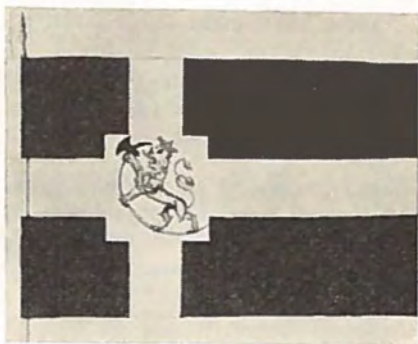
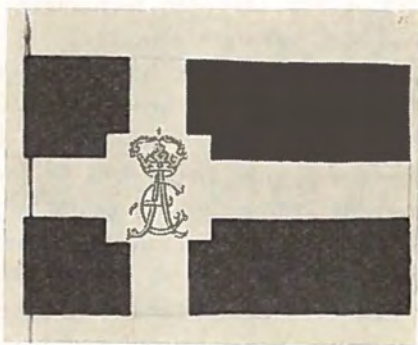


Fig. 4.

smykkede skib, bygget til Kongens eget brug, ønskedes skånet; krigens videre udvikling med idelige udskiftning af skibene m. v. medførte imidlertid, at skibenes navne ikke altid kunne dække den her nævnte inddeling af eskadrene.

At den 3. eskadres admiralskib fører Prins Georg's (Prins Jørgen) navn og ikke kronprinsens, skyldes den tids brug, hvor man må huske, at Fr. IV var landets først fødte prins som kronprins, og at benævnelsen »Prinsen« endnu havde fuld hævd indenfor tidens almindelige begreber som den fornemste, efter selve Majestæterne, den udvalgte prins!

Christian V viste forøvrigt både sin moder, enke-dronning Sofie Amalie og sin broder Prins Georg (Jørgen) megen opmærksomhed og støttede dem på alle måder, hvor det kunne tjene dem til ære, hvorfor dette måske også kunne ligge til grund for, at »enke-dronningens skib« havde fået forrang for lineskibet CHARLOTTE AMALIE, og at Prins Georg's navnetræk blev ført i landgangsfanen og ikke kronprinsens; Kronprinsen var forøvrigt ved krigens åbning kun 3 år gammel; orlogsskibet CHRONPRINSEN tilkom først flåden 1676 efter flådelisten at dømme.

Matrosernes landgangsfaner, orlogsfanerne (jfr. fig. 3 og 4) er i Kgl. Armémuseet i Stockholm indregistreret med følgende benævnelser:

Fig. 4: Hofmann-Jonson III, pag. 42, Riddarholm Kyrken, H. 29, Dannebrog, sonderrevet men er antegnet, at den har ført Chr. d. V.'s navnetræk (dobbelt, anført af Helge Bruhn).

Fig. 4: Hofmann-Johnson III, pag. 37, R. K., S. 246, Dannebrog med et kronet C. A.

Fig. 3: Hofmann-Johnson III, pag. 38, R. K., J. 3, Dannebrog med kronet dobbelt G (Spejlmønogram).

Fig. 4: Hofmann-Johnson III, pag. 36, R. K., J. 26, Dannebrog med norske løve.

Landgangsfanerne, eller om man vil, orlogsfanerne, blev ført på stage i stævnen af det fartøj, hvor den kommanderende over landgangsstyrken befandt sig*), og blev under operationerne i land båret enten lidset eller sømmet til en spydstage (ikke egentlig fane-stang).

Armémuseet i Stockholm opbevarer endnu een af oprindelig to Dannebrogsgfaner fra Torstensonskrigen, erobrede fra de af vor flåde opkastede skanser ved Kielerfjord (Helge Bruhn), se fig. 5. Disse flag er større end orlogsfanerne og må efter tidens skik have vajet fra de danske skanser; et af flagene har båret Chr. IV's navnetræk. (Armémuseets nr. 22640, Pietas 2260, H. 5 F. K).

Det her nævnte flag er efter alt at dømme det ældste Dannebrog, der findes; måske er det identisk med de fra begyndelsen af 1600-tallet i de gamle regnskaber omtalte dannebrogsgflag med Kongens navnetræk til flådens brug (Helge Bruhn); artilleriet var jo indtil 1680 fælles for hær og flåde (Bidrag til Søartilleriets historie, P. Andersen, Kbhvn. 1909).

Efter det her anførte, kan det nu med sikkerhed anføres, at det efter sigende fra Linieskibet CHRISTIAN VIII modtagne dannebrogsgflag er af samme struktur og type, som de her nævnte orlogsfaner; det er af nærlig samme størrelsesforhold som disse, lidt mindre, og af samme størrelse som de landgangsfaner, søværnet benytter den dag i dag (tre dugs).

*) Flådens kommandoflag blev først taget i brug efter den 22/6 1743; Kommandørstander og Kommandørkaptajn's vimpel er kendt fra 1711; i 1743 bestemtes tillige, at alle skibschefer herefter skulle føre vimpel. Som kendetegn førte Admiraler oprindelig kongeflaget på stortoppen, Viceadmiraler kongeflaget på fortoppen; når fjenden søgtes, måtte enhver skibschef dog føre Kongeflaget på samtlige toppe (kgl. bestemmelse af 18/6 1625).

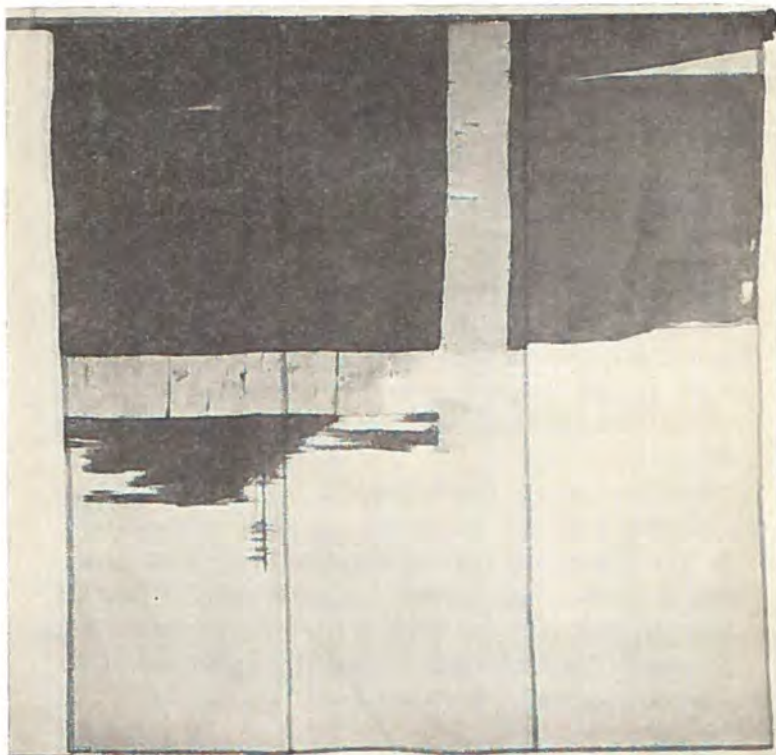


Fig. 5.

I listen over effekter fra vraget af linieskibet CHRISTIAN VIII (Beschreibung des Wreck's CHRISTIAN VIII, Gulland, Hamburg 1852) var bl. a. flere dannebrogssflag angivet, hvilket bekræfter overleveringen om flagets herkomst.

Flaget er i farve og tilvirkning tilsvarende øvrige på flagmagasinet, Holmen, fremstillede flag og kommandotegn, og sølvkorset i flaget er tilsvarende malet, som våbnene i vore kongeflag m.v.

Det adskiller sig imidlertid fra alle andre kendte flag og faner ved dette sølvkors, men også dette viser sig at have sin rigtighed; under min gennemgang af Eckernfördesagen 1939 så jeg i Kommandørkaptajn F. A. Paludans efterladte breve og skrivelser (Eckernförde, Dansk-Nordisk forlag, København 1940), at han i et brev til en ven havde udtalt sin sorg over, at flådens hele virke og indsats i 1848 under hans kommando som eskadrechef ikke var blevet nok påskønnet: »det manglede forøvrigt ikke på Allerrhøjestes påskønnelse«, fortsatte han, idet H.M.Kongen under sit besøg ombord i GEJSER, eskadrens kommandoskib, den 11. april 1848 havde udtalt, at eskadrens landgangsfane herefter skulle føre dannebrogssordenens sølvkors som belønning for eskadrens fortjenstfulde indsats under kampen ved Bov.

Under denne kamp havde eskadrechefen dirigeret sine skibe klods til kysten og lod dem beskyde oprørerne i deres flanke, samtidigt med at han satte eskadrens landgangstyrke i land i fjendens ryg og besatte Flensborg med matroserne. Dette var medvirkende til den smukke sejr over oprørerne, og kongen såvel som andre håbede og faktisk troede, at krigen nu var ved sin afslutning efter dette alvorlige nederlag for oprørerne.

Tildelingen af det her nævnte sølvkors til eskadrens landgangsfane var så absolut en kongelig belønning — og indskydelse, efter de bedste forbilleder fra Tricoloren og Frankrigs frihedskrig — og beviser, at Kongen ved denne udmærkelse faktisk anerkendte Dannebrog som landets og folkets flag.

Det følgende år var kmdkptn. F. A. Paludan chef for linieskibet CHRISTIAN VIII, der som »eskadren på østkysten af hertugdømmerne«'s største skib har med-

ført eskadrens landgangsfane, der gik tabt for marinen ved linieskibets eksplosion og forlis.

Selv om der ikke foreligger, eller til dato ikke er fundet, noget reglement eller regnskab for flådens landgangsfaner under treårskrigen, så giver det her fremførte et slags bevis for, at det i 1956 overdragne flag til orlogsmuseet virkelig har været østkysteskadrens landgangsfane under kampene ved Bov den 9/4 1848 og under kampen i Eckernförde den 5/4 1849.

Som slutning på denne beretning om Dannebrog og orlogsfanerne skal lige de øvrige faner fra matrosbataillonernes kamp i Lund, den 4/12 1676 omtales, selv om de ikke var dannebrogflag og ei heller før eller senere har været brugt af vor flåde, såvidt det kan skønnes.

Disse faner, matrosfanerne fra Lund, som de rettelig kan betegnes, blev tildelt matrosbataillonerne, fordi de nu skulle optræde på land som en hærafdeling under hærens kommando, og som sådan skulle de i h. t. hærens reglement føre kompagnifaner.

Matroserne, hvis samlede antal var 1000 mand, blev inddelt i 12 kompagnier (krigscanselliet 1547—1700, Rigsarkivet) og organiseret på landmilitærvis, hvorfor de skulle føre ialt 12 faner.

Til flådens brug fandtes de lige omtalte 4 orlogsfaner — og ikke flere; hver bataillon må da, i. h. t. søværnets traditioner, have fået tildelt hver sin orlogsfane med henholdsvis Kongens, Dronningens og Prinsens navnetræk. En fortegnelse (rulle) over dette mandskab har det til dato ikke været muligt at finde, men man ved (Admiralitetets Kopibog 1676), at de blev udtaget — og presset — blandt de i København



Fig. 6.

værende besætninger fra oplagte orlogsskibe, der talte mandskab fra såvel Danmark, Norge og Hertugdømmerne som fra de besatte provinser samt fra Holland. Disse folk må da antages — efter sprog og skik at dømme — at have været samlet i kompagnier for sig, og det er da indlysende, at det norske mandskab har fået tildelt orlogsfanen med den norske løve som kompagnifane. De øvrige kompagnier, otte ialt, har derpå fra hærens arsenaler fået tildelt faner, der ikke

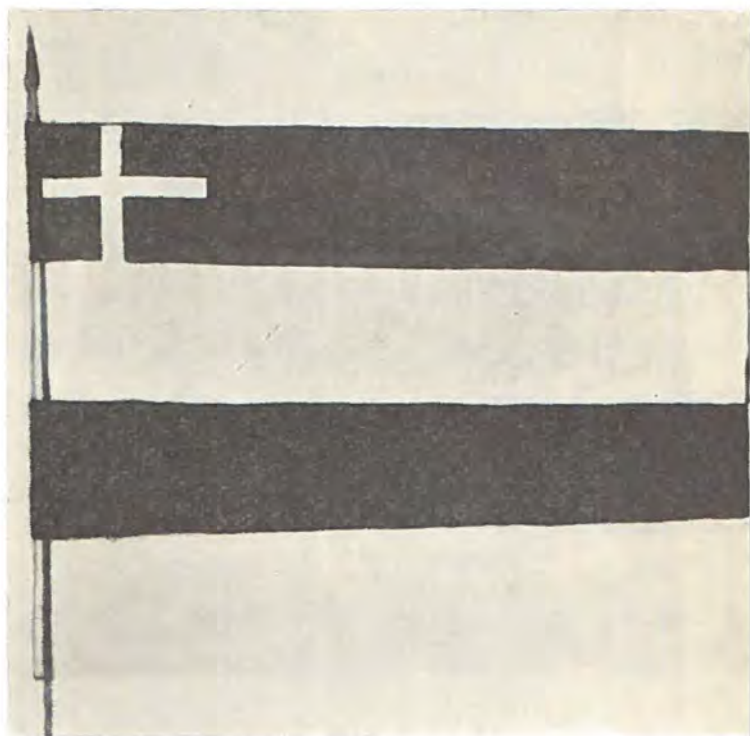


Fig. 7.

længere var i brug, ialt fald har de modtaget tre fra Frederik den III's tid, jvfr. fig. 6, 7 og 8, medens et kompagni ses selv at have forarbejdet sin fane, fig 9, fremstillet af almindeligt sejldug og med seks ubehjælpsomt påmalede røde hjerter i flagets midte. Disse faner bærer alle hærens mærke, det lille dannebrog, i øverste venstre hjørne. Se fig 9.

Hvordan de resterende 4 kompagniers faner har set ud, vides ikke længere; en del fanespyd forefindes



Fig. 8.

endnu på Armémuseet, uden at der længere er spor tilbage af de faneduge, de har båret.

De svenske kilder fra Armémuseet i Stockholm nævner endnu eet flag, eller rettere sagt en fane, der skal have været båret af et af matroskompagnierne; det er en grøn fane med et gult kronet G (prins Georg) og med dannebrogsmærket i øverste venstre hjørne. Flagets historie er ikke endelig løst, nogle antegninger på listen over fanerne fra Lund tyder på, at det skulle

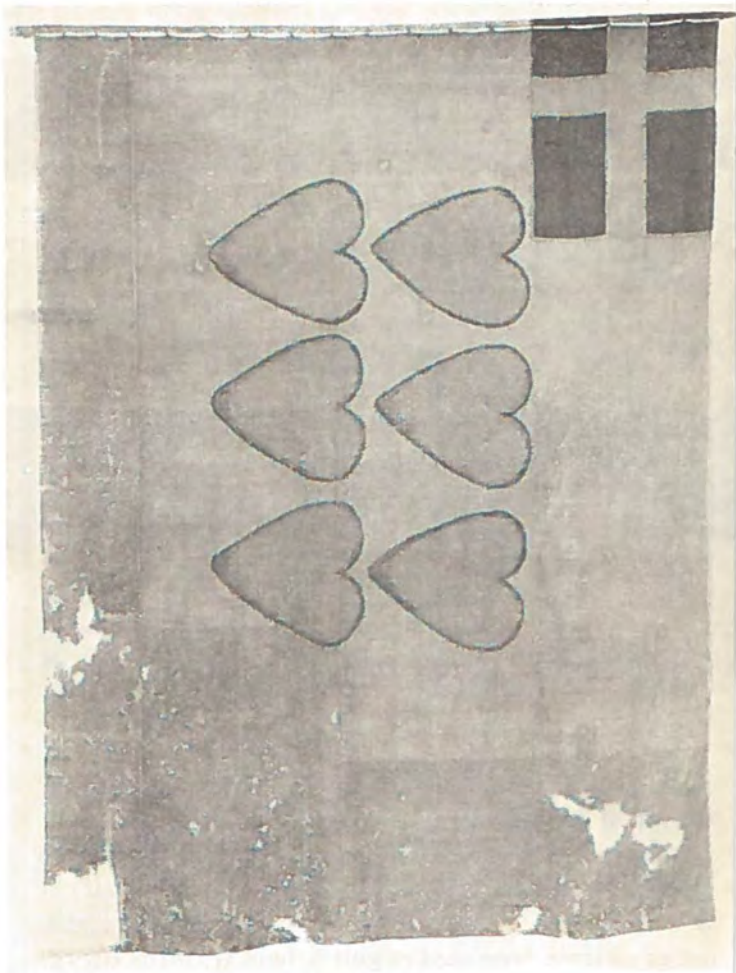


Fig. 9.

have tilhørt Prins Georgs Regiment's 6. kompagni. Hofmarskal Løvenskiold mener i sin afhandling over slaget ved Lund (Rigsarkivets håndskriftsamling), at fanen var et af de mærkesflag, der blev fremstillet af hårdug til brug for transportskibene som kendingsflag under hærens overførsel til Landskrona i dagene fra den 24. til den 28. juni 1676. Dette flag skulle så være faldet Svenskerne ihænde ved besættelsen af den danske hærs lejr efter selve slaget. Det kendte stik af hærens overførsel 1676, dækket af flåden, viser, at skibet mærket r fører en tilsvarende fane, som den her beskrevne, medens skibet mærket cc fører Prins Georg Regimentets mærke (fane), såvidt det kan skønnes efter den gengivelse af kobberstikket, som jeg fik forelagt på det Kgl. Bibliotek. (Tegnerens navn eller stikkets fremstiller var ikke angivet). Efter min overbevisning taler meget for, at dette kendingsflag kan have været overtaget af matroserne som kompagnifane, da de, som det lige er omtalt, manglede kompagnifaner og måtte tage, hvad der var forhånden. Dette flag er muligt identisk med det i Christian den V's krigshistorie original manuskript, afs. 16, 1676 folio 263 nævnte.

Disse kendte matrosfaner har følgende registrering på Armémuseet i Stockholm:

Fig. 6: En hårdugsfane med fire striber, rød, hvid, blå og gul, øverst til venstre Dannebrogsmærket; fanen bærer Frederik III's valgsprog: »Dominus providebit«. Hofmann-Jonson III, pag. 41, R. K., O 153.

Fig. 7: En hårdugsfane tilsvarende ovennævnte, dog uden Kongens valgsprog, Hofmann-Jonson III, pag. 39, R. K., E 160.

Fig. 8: En rød og hvid fane, det hvide felt langsgående og i midten Frelserens billede; til venstre herfor står: »Gak frem min salvede« og til højre: »Jeg er din bannere«; øverst til venstre dannebrogsmærket. Hofmann-Jonson III, pag. 35, R. K., E 160. Arme-museet's nr. 19908

Fig. 9: En almindelig hvid fane af almindeligt sejl- eller flagdug (hårdug) med 6 primitivt påmalede røde hjertes; dannebrogsmærket i øverste venstre hjørne. Hofmann-Jonson III, pag. 40, R. K., S 247, Pietas nr. 2258, E. K., A-m, 22637.

Der er nu redegjort for orlogsfaners og matrosfanerne fra Lund's tilknytning til vor flåde og i store træk om Dannebrog's udvikling fra kongebanner til orlogsflag. Brugen af orlogsfaner, som her beskrevet, ophørte antagelig efter vor sidste kamp i Slesvig, men den genopdukkede landgangsfane fra linieskibet CHRISTIAN VIII kan nu påny minde os om deres rette brug samt berette om den dygtighed, hvormed marinen støttede hærens operationer under treårskrigen, selv om sorgen over flådens tab i Eckernförde i mange år nær havde bragt denne indsats i glemme.

Marinens traditioner i agt, så bør orlogsfanerne igen finde deres plads indenfor søværnets styrker på land, således at linien ubrudt kan fortsættes i marinens hævdvundne brug af Dannebrog fra dengang det vadede fra vore skibe som Kongens mærke og til i dag, hvor det føres som orlogsflaget ombord og som orlogsfane i land.

Glimt fra Søværnet.

Ved kaptajnløjtnant S. Laub.

Matheleutogtet 1957.

Den 26. marts hejste NIELS EBBESEN kommando med henblik på togt som skoleskib for mathelever og fiskeriinspektion i Nordsøen og på Grønland.

Samme dag mødte 56 mathelever af juliindkaldelsen om bord, omfattende 30 AR-, 12 MIMA-, 9 IT- og 5 MS-elever.

Efter en kort forskole afgik fregatten den 6. april til Frede-

rikshavn. Under den efterfølgende fiskeriinspektion i Nordsøen besøgte Grimsby 15.-16. og Edinburgh 27.-28. april. Iøvrigt afholdtes øvelser under gang og til ankers på fiskebankerne.

Den 10. maj afgik NIELS EBBESEN fra Esbjerg til Grønland. Undervejs aflagdes uofficielt besøg i Reykavik 17.-19. maj, hvor der bl. a. arrangeredes busture til Tingvallasletterne.

Kap Farvel passeredes 26. maj efter en drøj tur med hård NE-lig kuling de forløbne 6 døgn i træk.

Under sejladsen på Grønlands vestkyst besøgte Godthåb, Holsteinsborg, Færingehavn, Sukkertoppen, Godhavn, Jacobshavn, Christianshåb og Upernavik samt Sdr. Strømfjord og Nepisat, hvor der henholdsvis landsattes en syg VP og afholdtes polardåb; endvidere var fregatten i Grønnedal tre gange.

Uddannelsesforholdene på togtet var ret gode, vejret var gennemgående godt, og den megen arbejden med agterfortøjninger til land, vandfyldning med flodhest m.v. gav eleverne særdeles god sømandsmæssig træning.

I løbet af togtet frakommanderedes 2 elever, og 12 elever fandtes på grundlag af bedømmelserne ombord ikke egnede til videre uddannelse, således at ialt 42 udnævntes til mather ved togtets afslutning.

Fregatten passerede atter Kap Farvel den 20 juli og ankom til Holmen 27.

Uddannelse af de elever, som ikke deltog i skoletogtet er ligeledes afsluttet medio juli med udnævnelsen af ialt 35 mather. De pågældende har fået deres afsluttende elevuddannelse dels ved mathskolen og de tekniske institutioner dels i visse af kystflådens enheder.

Af det samlede hold på 113 mathelever, som mødte til tjeneste juli 1956 er således ialt 77 udnævnt til mather.

SVÆRDFISKEN adopteret af Frederikssund.

I dagene 24. og 25. august blev motortorpedobåden SVÆRDFISKEN adopteret af Frederikssund by.

Det var adoption nr. 26 af søværnets skibe, og den fejredes på både smuk og værdig måde. Båden, der fikst havde klareret »flagning over toppene«, blev modtaget af en flagsmykket by og et fuldtalligt byråd med borgmester Carl Bruun i spidsen. Borgmesteren overrakte skibets chef en gave, som en midlertidig erstatning for byvåbnet skåret i ædelt træ, der senere vil blive opsat om bord. Ved den efterfølgende reception på byens

rådhus takkede SVÆRDFISKEN's chef, kaptajnløjtnant J. Jensen, og overrakte byrådet et billede af båden til ophængning på rådhuset.

Efter denne højtidelige indledning, tog man fat på det store underholdnings-program, der var tilrettelagt i dagens anledning. Byen inviterede repræsentanter for bådens besætning til frokost, og marineforeningen var vært ved en vellykket aftenfest for alle vagtfri om bord. Søndag var der biludflugt for besætningsmedlemmerne og sejlads med båden i Isefjord for en række gæster fra byen, og skibets chef var vært ved en frokost, hvorunder fremhævedes såvel søværnets som byens glæde over adoptionen af SVÆRDFISKEN, der har vist sig at være et stykke godt Frederikssund-arbejde.

Det blev et par travle, men oplevelsesrige dage for såvel by som båd.

Flotillechefer fra Det maritime hjemmeforsvar til uddannelse i søværnet.

3 flotillechefer fra Det maritime hjemmeforsvar mødte den 1. nov. 1957 på søværnets sergent- og korporalskole med det formål at erholde en orientering om tjenesten i søværnet og et nærmere kendskab til de sømilitære opgaver.

Flotillecheferne vil følge undervisningen i sergentskolens afdeling for værnepligtige styrmænd og efter afslutningen af denne uddannelse januar 1958 indgå i søværnets reserveofficersskoles klasse NA.

Omhandlede uddannelse omfatter dog ikke deltagelse i nævnte skolars afsluttende prøver.

Kadetskibet (jfr. T.f.S. 128. årg. pag. 425).

Den 30. august anløb HOLGER DANSKE og 4. minestrygerdivision Frederikshavn, hvor omskiftning af en del af kadetterne fandt sted mellem de to enheder.

Under opholdet i Frederikshavn besøgte kadetterne de forskellige sømilitære anlæg i omegnen.

I de første 3 uger af september afholdtes øvelser i danske farvande, herunder afsluttende dagskydninger.

Den 6. september afleverede HOLGER DANSKE de 2 såkaldte Vitus Bering-kanoner i Horsens. Disse kanoner blev, som det måske erindres, overdraget den danske stat som gave fra Sovjetunionen under det russiske flådebesøg i 1956, og det bestemtes senere, at de skulle placeres i et nyt parkanlæg i Horsens.



Vitus Bering kanonerne transporteres gennem Horsens.

HOLGER DANSKE hentede kanonerne i Kalundborg og lod dem efter ankomsten til Horsens transportere gennem byen til parken på blokvogn trukket af 18 sergenter ledsaget af byorkester og honnørdeling.

I forbindelse med indvielsen af det nye parkanlæg den følgende dag paraderede kadetter og sergenter dels som honnørdeling dels som æresvagt ved parkens mindemur, hvor kanonerne var opstillet flankerende en i muren anbragt mindeplade.

De 23. september afsejlede HOLGER DANSKE på udenlandstogt til Madeira og Gibraltar, medens 4. minestrygerdivision fortsatte øvelserne i danske farvande.

Medio oktober var fregatten tilbage i danske farvande og gik direkte til Østersøen, hvor der i farvandet øst for Bornholm afholdtes øvelser med HUITFELDT og SÆLEN, ligesom de afsluttende natskydninger afvikledes.

Den 18. oktober inspiceredes HOLGER DANSKE af chefen for søværnet ledsaget af chefen for søværnets officersskole, søværnskommandointendanten og søværnskommandomaskinmesteren, og den 21. lagde fregatten ind på Holmen, hvor kadetterne gik fra borde den 23. for at begynde vinterens studier.

Meddelelser fra udlandet.

Ved orlogskaptajnerne H. M. Petersen, og W. W. Christensen
samt kaptajnløjtnant H. F. Jensen.

Canada.

Nybygninger.

Udover de allerede planlagte 14 enheder af SAINT-LAURENT-klassen påtænkes der bestilt yderligere 4 fregatter af denne klasse. Disse skal i lighed med de sidste 7 af det oprindelige program udrustes med 76 mm L/70.

(La Revue Maritime, juli 1957) B.H-J.

U. S. A.

Fregatmodernisering.

Fregatten WILKINSON tilhørende MITCHER-klassen er blevet moderniseret. Af den oprindelige armering er der fjernet det agterste udskydningsapparat for A/S-våben og to 20 mm affugter, medens to dobbelte 76 mm L/50 kanoner er blevet erstattet af to dobbelte 76 mm L/70.

Fregattens armering er således nu:

2 stk. 127 mm A/L (en for og en agter)

2 dobb. 76 mm A/L (en for og en agter)

1 stk. udskydningsapparat for A/S våben (for)

1 stk. dydbombelad (agter)

4 stk. faste torpedorør (2 i hver side af midterste opbygning).

Endnu tre af samme klasse er eller vil muligvis blive moderniseret efter samme retningslinier. Disse fregatter er prototypen for de nye fregatter, hvoraf nogle vil blive udrustet med det fjernstyrede våben TARTAR.

Ny type helikopterhangarskib.

På budgettet for 1957 er der fastsat bygning af et helikopterhangarskib. Dette er ikke af samme type som det konverterede eskortehangarskib THETIS BAY, men en hel ny type, der benævnes *Landing Ship personnel helicopter* (L.P.H.A.). Det er

på ca. 15000 tons og kan operere med 45 helikoptere af typen HRS, medens THETIS BAY kun kan operere med 20. Udover besætningen kan det medføre 1500 mand med fuld udrustning. Det er udrustet med alt moderne elektronisk udstyr.

HRS helikopteren vejer ca. 3 tons og kan medføre 9 til 12 mand eller 1200 kg udrustning. Marchhastigheden er 140 km/t.

Der foreligger endvidere planer for ombygning af ESSEX-klassen til helikopterhangarskibe, og der regnes med een ombygning pr. år.

Nybygninger

Der er for nylig afgivet ordre på 8 jagere af en ny type, som figurerer på nybygningsprogramme for 1957. Yderligere 5 jagere, som er opført på programmet for 1958, er endnu ikke godkendt af kongressen.

De nye jagere adskiller sig sandsynligvis kun fra FORREST SHERMAN-klassen hvad angår tekniske fremskridt. Data for jagerne vil blive følgende:

Displacement (Wash.)	3370 tons
Dimensioner	131 × 14,3 m
Fremdrivning	2 skruer, meget kraftigt maskineri med reduceret volumen.
Armering	1 stk. dobb. udskydningsrampe til TARTAR (agter) 2 stk. 127 mm A/L kanoner (for og agter) fremadkastende A/S våben placeret på begge sider af broen og evt T-rør på opbygningen mellem skorstenene.
Bemanding	354 mand (heraf 24 officerer).

Som det er tilfældet ved alle andre amerikanske nybygninger, vil der i udstrakt grad blive anvendt letmetal i konstruktionen.

TARTAR er en forbedret udgave af TERRIER, hvorfor den er bedre egnet til mindre enheder. Dens rækkevidde er ca. 20 km.

Den tredje atomdrevne ubåd, SKATE, søsattes 16. maj i år. Den er noget mindre end de to forgængere: NAUTILUS og SEAWOLF. Udover disse tre omfatter det amerikanske byggeprogram yderligere et antal atomdrevne ubåde nemlig:

- 1 på 2500 tons (som SKATE), program 1955
- 3 på 2500 tons, program 1956
- 1 på 5450 tons, *radarpicket*, program 1956
- 6 på 2000 tons, program 1957
- 1 på 2900 tons, HALIBUT, udrustes med fjernstyret våben.

HALIBUT, som påbegyndtes i april i år, er den første atomdrevne ubåd, der udrustes med fjernstyret våben. Dette er af typen REGULUS, hvis sidste udgave har en rækkevidde på 1200 km. Hangaren vil i modsætning til tidligere praksis indgå som en integrerende del af trykstroget. HALIBUT påregnes færdig i juli 1959.

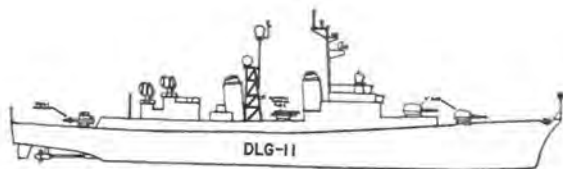
(La Revue Maritime, juli 1957) B.H.-J.

Ny GM-fregat.

Bygning er påbegyndt af en ny *Guided Missile Frigate* på San Francisco Shipyard i februar 1957. Den er endnu ikke døbt, men har fået betegnelsen DLG-11.

Dimensionerne: 153,6 × 15,0 m.

Displacement: 3900 tons.



San Francisco Naval Shipyard Drydocks

PROFILE SKETCH OF DLG-11

(U.S.N.I.P., maj 1957). H.M.P.

COMPASS ISLAND

Den amerikanske marine har ladet to fragtskibe af typen MARINER ombygge til forsøgsskibe. Det ene har fået navneforandring til COMPASS ISLAND, og skal anvendes til afsluttende forsøg og gennemprøvning af et navigationssystem, der er uafhængigt af terrestriske punkter. Systemet er blevet udviklet med særligt henblik på at kunne give nøjagtig pladsbestemmelse for skibe med fjernstyrede våben uanset vejrforholdene. Systemet benævnes *Ship Inertial Navigational System* (SINS).

SINS bestemmer skibets position, den geografiske nordretning og farten over grunden. SINS's visninger kontrolleres og rettes

periodisk ved astronomiske observationer. Af særlig udrustning skal nævnes et lille gyrostabiliseret observatorium, en kraftig sonar, servostyring og stabilisatorer, hvilke sidste har nedsat skibstypens normale rulning på 15 grader til 1,5 grader.

(La Revue Maritime, marts 1957) *B.H.-J.*

Vesttyskland.

Flådens opbygning.

Ophbygningen af den vesttyske flåde skrider rask frem. 1/4 1957 blev 1. og 2. minestrygereskadre (Flotillenadmiral Zenker) underlagt NATO-styrkerne i Cuxhafen under den hollandske viceadmiral Boos. 1. minestrygereskadre består af 9 ældre minestrygere (CAPELLA-klassen) og eskorteskibet OSTE. I 2. eskadre indgår 6 M-både type 40 og 43 (SEEIGEL- og SEESCHLANGE-klassen).

Desuden er der anskaffet et antal skibe fra udlandet. Frankrig har tilbageleveret 5 fhv. tyske skibe af M-klassen (type 35 og 40). Desuden købes i England 3 eskortejagere af HUNT III-klassen samt 4 fregatter af BLACKSWAN-klassen. I Frankrig er på *off shore* bygget A/U-skibet PC 1618. Fra England er tilbageleveret 3 MTB af SILBERMÖWE-klassen. Af større enheder fås fra U.S.A. jageren ANTHONY.

For den fortsatte udbygning af flåden er til tyske og udenlandske værfter indgået ordrer på ialt 52 skibe.

(Sveriges Flotte 9/57). *HMP.*

Data for jagerne på det vesttyske nybygningsprogram er:

Displacement ca. 2800 tons

Dimensioner 129 × 13 m

Maskineri 2 sæt turbiner

Max. fart 36 knob

Armering 4 stk 100 mm A/L

6 stk. 40 mm (2 dobb. og 2 enkelte)

1 stk. T-udskydningsapparat (5)

2 stk. udskydningsapparater til A/S våben.

(La Revue Maritime, juli 1957) *B.H.-J.*

Boganmeldelser.

Göran Schildt: »Solbåden«. (Med DAPHNE på Nilen).

Gyldendalske Boghandel. Nordisk Forlag, København 1957. 256 sider.
Ill. Kortskitser. På dansk ved Ole Storm. Kr. 29,50 hft.

»Solbåden« var ifølge mytologien det fartøj, der fragtede Afrikas brændende sol hen over det gamle Ægypten.

Forfatteren har brugt dette ord som betegnelse for sin lille motorkutter DAPHNE og som titel på sin beretning om en besejling af Nilen med denne kutter.

DAPHNE er et fartøj på 6½ tons forsynet med en 35 HK motor, der kan give en fart af 7½ knob.

Besejlingen, som skildres, gik op ad Nilen helt til Den store Katarakt og tilbage, hvilket vil sige en distance på mere end 3000 sømil — navigatorisk en pæn bedrift med et fartøj, hvis dybgående på 1,6 meter er vel rigeligt til den grundede flod.

Beretningen, som omfatter skildringer af nillandets natur, dets befolkning og historiske monumenter, giver en udmærket orientering om et område, der nu længe har været i storpolitikens rampelys.

Bogen er rigt illustreret med forfatterens egne fotografier og er desuden forsynet med mange kortskitser tegnet af forfatterens hustru, som deltog i turen.

Th.

Peter P. Rohde: »Krig og Krise i Mellemøsten«.

Det danske Forlag. København 1956. 171 sider. Indeks.

Med denne bog har forfatteren fremlagt en velskrevet redegørelse for de politiske problemer i Mellemøsten, det område, som udgør den geografiske forbindelse mellem tre verdensdele, og som mere end nogensinde er et af de strategiske tyngdepunkter i verden.

I forbindelse med redegørelsen, der er kronologisk opbygget og centreret om relationerne mellem Israel og de arabiske sta-

ter, og som bygger på en lang række kilder, såvel ovesigts- som specielle værker, fremsætter forfatteren sine egne vurderinger og prognoser.

Værket vil give læseren en god orientering om et udenrigs-politisk problemkompleks, der er et af nutidens mest indviklede.

Th.

Dansk Nautisk Almanak 1958:

Dansk nautisk Almanak 1958 er nu udkommet. Almanakken er som sædvanlig udgivet af Iver C. Weilbach & Co., A/S, og det er kun glædeligt at se, at også denne udgave optræder i ny skikkelse, idet man så at sige har aftrykt alle væsentlige tabeller fra The Abridged Nautical Almanac 1958.

Endvidere er almanakken forsynet med en tilstrækkelig klar instruktion på dansk i almanakkens anvendelse, samt de sædvanlige tabeller over højvandskonstanter og højvandsklokkeslæt.

Almanakken må som helhed i sin nye udgave siges at være fuldt på højde med de krav, der kan stilles til en nautisk almanak.

H. J. J.

Alistair MacLean: »Navarones Kanoner«.

Gyldendalske Boghandel. Nordisk Forlag. København 1957. 284 s.
På dansk ved Michael Tejn. Kr. 19,75 hft.

Forfatteren til H.M.S. »ULYSSES« har med denne bog udsendt en ny spændende roman. Handlingen er henlagt til Ægæerhavet i 1944. En sabotørgruppe på 5 mand sendes af englænderne til øen Navarone med den opgave at sprænge et tysk batteri, som behersker søvejen — et smalt sund — til øen Kheros. Denne er besat af en engelsk garnison, der trues af tysk angreb, og som derfor ønskes undsat, hvilket dog kun kan gøres, hvis sundet kan forceres.

Med udmærket fortællekunst skildres gruppens personer og dens mangfoldige strabadser gennem de 4 døgn, ekspeditionen varede.

Th.

Marinens Bibliotek.

Erhvervelser i september 1957.

- Kronika, Jacob:* Lys i vinduet. Slesvigske dagbogsblade fra Berlin 1933—39. navne og noter. 206 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Petersen, Sophie og Arne Ludvigsen:* Vore gamle tropekolonier. ill. 80 s. Kbh. 1948. 8°. H.
- Djilas, Milovan:* The New Class. An Analysis of the Communist System. 214 s. Lond. og U.S.A. 1957. 8°. H.
- Brandius, A. I.:* Billeder fra det gamle Christianssand. Ungdomsminder, digt og fortællinger i udvalg. 50 s. Lillesand. 1933. 8°. H.
- Norrie, Gordon:* Det kongelige garnisonsbibliotek. (særtr. af »Militært Tidsskrift«.) 14 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Klixbüll, S. A. L.:* En lommebog med besætning og ruller fra korvetten FYENs togt 15/7—30/10 1884. Manuskript 1884. 8°. H.
- Kirst, Hans Hellmut:* Nul—otte femten. I: Den æventyrlige revolte. 278 s. Gentofte 1954. 8°. H. II: I krig og kærlighed. 302 s. Køge 1956. 8°. H.
- Den færøske lods med 12 strømkort samt liste over fyr og radiofyr på Færøerne. 6. udg. + tillæg I. ill. reg. 128 s. bilag 20 s. till. I 2 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Periodica katalog foreløbig pr. 1. jan. 1953. 282 s. Kbh. 1955. 8°. H.
- Lusar, Rudolf:* Die deutsche Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung. 2. Ausg, ill. 240 s. München. 1957. 8°. H.
- Svensson, Bjørn:* Mytedannelser omkring den 9. april 1940. 72. s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Robertson, R. B.:* Hvaler og mænd. ill. 240 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Weightman, Alfred E.:* Heraldry in the Royal Navy. Crests and Badges of H. M. Ships. ill. 514 s. Aldershot. 1957. 8°. H.
- Når angreb truer os. ill. Kbh. 1957. 8°. H. 30 s.

Erhvervelser i oktober 1957.

- Schibsbøye, Knud og Hermann Kossmann:* Engelsk-Dansk ordbog. (Politikens blå ordbøger.) 560 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Beutlich, F.:* Månedsoffiserer ved Norges sjøvæbning under krigen 1807—1814. (udsnit af Norsk Tidsskrift for Sjøvæsen 1941—1942.) 56 s. Oslo. 8°. H.
- Morison, S. E.:* History of U.S. Naval Operations in World War II. Vol. 11. The Invasion of France and Germany 1944—45. ill. kort. index. 360 s. Boston 1957. 8°. H.
- Howarth, David:* The Sledge Patrol. ill. kort. 256 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Woodward, David:* Ramsay at War. The Fighting Life of Admiral Sir Bertram Ramsay. ill. 204 s. Lond. 1957. 8°. H.
- The North Atlantic Treaty Organisation. 5 ed. 76 s. Paris. 1957. 8°. H.
- NATO April 1952—April 1957. Text of Lord Ismay's Report of the Ministerial Meeting of the North Atlantic Council in Bonn, May 1957. Portr. app. 20 s. Paris. 1957. 4°. H.
- Russian Supplement to New Naval Phraseology by Department of Foreign Languages. U. S. Naval Academy. Annapolis. Maryland. 148 s. Annapolis, Maryland. 1946. 4°. H.
- Meissner, Hans-Otto:* The Man With Three Faces. ill. 192 s. Lond. 1955. 8°. H.
- Churchill, Winston S.:* A History of the English-speaking Peoples. III. The Age of Revolution. index. 332 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Bom, Kaj:* Slang ordbogen. (Politikens blå ordbøger.) ill. 398 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Banks, Mike:* High Arctic. The Story of the British North Greenland Expedition 1952—1954. ill. index. 276 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Henriques, Robert:* One Hundred Hours to Suez. An Account of Israel's Campaign in the Sinai Peninsula. ill. kort. 254 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Howarth, David:* Fodspor i sneen. Oversat af Børge Outze med forord af Eske Brun. kort. 194 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Mikkelsen, Ejnar:* Fra fribytter til embedsmand. ill. 198 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Guldhammer, H. A.:* Lærebog i navigation for kyst- og sætteskipperne med opgaver. 2 bd. ill. tabeller. 208 s. Kbh. 1953. 8°. H.
- Lord, Walter:* Day of Infamy. kort. ill. index. 244 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Mohn, Albert Henrik:* Nassers nære orient. Egypt. Glimt fra Jordan. Strejftokt i Israel. Kypros. Tyrkia. ill. kort. 216 s. Oslo. 1957. 8°. H.

- Bell, Leslie*: Sabotage. The Story of Lt-Col. J. Elder Wills. ill. 190 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Gordon, Oliver L.*: Fight it out. ill. index. kort. 238 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Ellis, C. Hamilton*: A. Picture History of Ships. ill. index. 160 s. Watford. Hertfordshire. 1957. 4°. H.
- Brassey's Annual*. The Armed Forces Year-Book. 1957. ill. index. Lond. 1957. 8°. H.
- Sadat, Anwar El*: Revolt on the Nile. ill. kort. 132 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Kemp, Norman*: The Conquest of the Antarctic. ill. kort. 152 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Hoehling, A. A.*: Lonely Command. A Documentary. ill. index. 192 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Gallery, Daniel V.*: We Captured a U-boat. ill. 268 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Maclean, Charles*: The Heavens are not too High. 282 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Anscomb, Charles*: Submariner. ill. 204 s. Lond. 1957. 8°. H.
-

Nærforsvar af søværnets anlæg.

Af orlogskaptajn K. E. Bloch og søløjtnant I K. E. A. Andersen

Erfaringer fra sidste verdenskrig og senere kamp-handlinger har vist, at nærforsvar af faste anlæg er af vital betydning.

Ved nærforsvar forstås i denne artikel egne styrkers forsvar af et objekt mod direkte angreb af fodfolk eller af specialuddannede enheder. Der er i denne forbindelse først og fremmest tænkt på nærforsvar af kystbefæstningsanlæg; men størstedelen af det skrevne vil med mindre modifikationer kunne overføres til også at gælde for søværnets øvrige anlæg, hvor et nærforsvar ikke er af mindre betydning.

Den anden verdenskrig har mange eksempler på kystartillerikampe, hvor slutfasen har omfattet nærforsvarskampe ved og på batteriområdet. Her skal erindres om de russiske angreb over isen mod kystbefæstningsanlæg i Viborgområdet, kampene i Norge april 1940, Dieppeområdet i 1942, kampene under Normandieinvasionen mod bl. a. batterierne Azeville, Marcouf, Pointe du Hoc og luftlandsætningen ved Merville, de blodige kampe om fæstningen Walcheren og endelig nærforsvaret på Corregidor og Wake i Stillehavet.

Der er intet, som tyder på, at truslen om nærangreb mod kystbefæstningsanlæg skulle blive mindre i en eventuel kommende krig.

Under den anden verdenskrig udførtes flere luftland-

sætninger med svævefly mod kvalificerede punktmål. Lignende luftlandsætninger vil i fremtiden med større præcision kunne udføres med helikoptere. Dette forudsætter en midlertidig nedkæmpelse af nærluftværnet f. eks. ved hjælp af napalmbomber. Hvis det sker, kan der opstå et behov for at indsætte hovedarmeringen; men dette betinger til gengæld en egnet ammunitions-sort, f. eks. den gamle granatkardæsktype. Visse batterier i atlantvolden skulle ifølge ordrer i beredskabsperioder være ladet med brisantgranater og temperaturen være indstillet til korteste afstand.

Ved kystbefæstningsbyggeri lagde man tidligere her i landet stor vægt på nærforsvaret, dette fremgår bl. a. af definitionen på et fort, der betegnedes som et lukket værk omgivet af en stormfri hindring, i reglen en fra bombesikre konstruktioner flankeret tør eller våd grav. Begrebet stormfri hindring har efterhånden måttet revideres. De faldskærms- eller kommandotropper, der i vor tid er eller har været udset til at angribe kystbefæstningsanlæg, består af særligt udvalgt personel, som har gennemgået en specialuddannelse netop med henblik på denne opgave, og som har den bedste udrustning og bevæbning.

Skal et angreb af sådanne elitestyrker kunne afvises, er det nødvendigt, at kystbefæstningsanlæggene er udbyggede som modstandsområder, og at personellet har fået en hensigtsmæssig nærforsvarsuddannelse.

En hensigtsmæssigt nærforsvarsuddannelse vil være en uddannelse, der giver den værnepligtige en chance for at blive den vindende part i en kamp, der her mere end noget andet sted vil blive et spørgsmål om at dræbe eller blive dræbt; for man kan ikke vente, at de styrker, der vil blive sat ind på at nedkæmpe et kystbefæstnings- eller andre af søværnets anlæg (hvilket

sandsynligvis vil ske ved kup eller raid og om natten) kan tillade sig den luksus at tage fanger.

Dette medfører, at den værnepligtige må have en grundig håndgemæng- og nærkampuddannelse. Men denne uddannelse borger kun for hans kvalifikationer i den sidste kampfase, hvor det skal afgøres, om han skal leve; den bedste udvej vil selvfølgelig være, om man kan bryde angrebet, inden det når så vidt.

En sådan »tidlig« forsvarsildkraft kommer fra de i hærterminologien såkaldte tunge våben. Disse våben er nye i søværnet og kræver en betydelig mere udbygget specialuddannelse, end man tidligere har givet de værnepligtige i deres felttjenesteperiode. Disse våbens taktik i alle kampformer må indøves, selvom opgaven i sagens natur vel især bliver stationært forsvar.

Da spærringer og minering utvivlsomt vil indgå i nærforsvarsplanen for et fort, må disse fag ligeledes vises en væsentlig interesse. Sammenfattet kan man altså sige, at nærforsvarsstyrkerne må have en uddannelse, der indeholder følgende elementer:

- a) en grundlæggende skyttetjenesteuddannelse,
- b) en specialuddannelse i tunge våben,
- c) en specialuddannelse i nærkamp og huskamp,
- d) en specialuddannelse i pionertjeneste.

Den grundlæggende uddannelse vil ikke væsentligt adskille sig fra den felttjenesteuddannelse, man har givet felttjenesteskolerne ved kystbefæstningen.

Specialuddannelsen i de tunge våben er ny i søværnet og må bygges op fra grunden, men her er det største problem indstruktørmanglen; dette vil imidlertid blive omtalt senere under instruktøruddannelsen.

For de sidste to grupper vedkommende har der været nogen uddannelse i felttjenesteperioderne, men de

må tillægges større opmærksomhed end hidtil, især uddannelsen i nærkamp.

Denne samlede uddannelse kan næppe presses ind i de tre måneder, der hidtil har været afsat til felttjenesten, man må regne med at skulle bruge et tidsrum på ca. 5 måneder, og denne uddannelse skal så vedligeholdes i den resterende del af tjenestetiden.

For at uddannelsen kan blive effektiv, må uddannelsesperioden imidlertid placeres således, at man kan tage det om forterne liggende terræn i brug ved øvelser, ingen af forterne har jo noget øvelsesterræn. Uddannelsen i nærforsvaret må følgelig placeres i månederne september—marts.

Da nærforsvarsstyrkerne ved landværkerne bliver de enheder i søværnet, der kommer til at beskæftige sig mest med håndvåben, bør søværnets håndvåbenskydeprogrammer udarbejdes således, at der lægges vægt på krigsmæssige skydninger. Der tænkes her især på gennemførelse af kampskydninger og nattskydninger.

Der bør for nærforsvarsuddannelsen ved søværnet udarbejdes et detaljeret uddannelsesprogram i lighed med generalinspektøren for fodfolkets uddannelsesdirektiver (GFF BFU).

Der har tidligere været skrevet om feltuniform til KBF i tidsskriftet, dette emne skal derfor ikke genoptages, men problemet bør dog snarest bringes til endelig løsning.

Et væsentligt problem i nærforsvarsuddannelsen er instruktørspørgsmålet. Hvis denne uddannelse skal være effektiv, er det nødvendigt, at antallet af kvalificerede instruktører forøges. Over halvdelen af de delingsførere og gruppeførere, der nu findes ved et felttjenestekompani, har kun et overfladisk kendskab til denne del af tjenesten. Dette giver ikke tilstrækkelig

kvalificeret mandskab til indsættelse i nærforsvarsstyrkerne. Det er derfor nødvendigt, sideløbende med uddannelsen af de værnepligtige i kompagnierne, at uddanne befalingsmændene til instruktører i det stof, de samtidig skal undervise de værnepligtige i. Denne uddannelse må foregå som selvstudium udenfor den egentlige tjenestetid med vejledning af kompagniføreren og eventuelle specialister; men det kræver villighed fra befalingsmændenes side. Desværre findes en del modvilje mod det fremmede i uddannelsen (vi er jo ikke infanterister). Denne modvilje må fjernes, og den mest radikale måde vil være at uddanne et tilstrækkeligt antal specialister; erfaringsmæssigt stiger interessen, når et område gøres til speciale.

For instruktørerne i de tunge våben stiller sagen sig endog vanskeligere end for de »lette« instruktører. Det kan lade sig gøre at lære våbenbetjening og våbenlære efter reglementet, men disse våbens taktik og skydemåder er af så speciel art, at man ikke vil få udbytte af sit arbejde med dem, med mindre man har fået en specialuddannelse ved hæren.

Søværnet må af hensyn til tjenestetidens effektive udnyttelses forøge det antal befalingsmænd (især af FR og OS grad), som sendes til uddannelse ved hærens skoler. Uddannelsen foregår og vil i fremtiden antagelig foregå på følgende skoler:

- fodfolkets korporalskole (Sønderborg): mather (AR)
- fodfolkets sergentskole (Kronborg): oversergenter (AR), fenrikker (AR).
- fodfolkets reserveofficersskole: søløjtnanter.

(I hvert af årene 1956 og 1957 har 2 SL gennemgået sidstnævnte skole).

Uddannelsen på disse skoler er fortrinlig og giver befalingsmanden en grundig viden om det job, han skal bestride i nærforsvarskompagnierne:

MHAR og OSAR som gruppeførere.

FRAR (og OSAR) som delingsførere.

Søløjtnanter som kompagniførere.

Det er dog nødvendigt, at man til uddannelsen på reserveofficersskolen møder med nogle forkundskaber. Disse erhverves gennem et kursus ved skydeskolen for håndvåben og ved at følge uddannelsen ved en dækningsbataillon i to måneder.

Uddannelsen af instruktører bør overlades til fodfolkets skoler, men det er nødvendigt, for at man kan nå en forsvarlig status, i den nærmeste fremtid at sende et større antal til uddannelse. Når et tilstrækkeligt antal er nået, kan man så igen gå ned på det antal, der er nødvendigt for almindelig udskiftning.

Det kunne være et spørgsmål, om man ikke, når man har nået et tilstrækkeligt antal instruktører, skulle overlade til disse at uddanne nye. Dermed fremdrages et tidligere forslag om oprettelse af en nærforsvarsskole indenfor søværnet.

Forfatterne anser det imidlertid for et stort gode, at søværnet er i stand til at sende befalingsmænd til specialuddannelse i et andet værn. Søværnets personel får på denne måde en vel tilrettelagt undervisning af de bedste lærerkræfter. Når uddannelsen foregår ved et andet værn, ydes næsten altid en ekstra arbejdsindsats, og personel fra søværnet har da også hidtil opnået gode placeringer på hærens skoler. Der skabes under uddannelsen kontakter, som vel især for officererne er

af stor betydning, og sidst, men ikke mindst skabes der mulighed for at forstå og værdsætte et andet værns arbejde.

Oprettelse af en søværnets nærforsvarsskole har ofte været diskuteret. Det ville være af værdi at have en skole med en fast instruktørstab og ikke mindst et velegnet øvelsesterræn, hvortil man kunne sende det personel, der skulle gennemgå en nærforsvarsuddannelse. Lynæsfort eller Hornbæk batteri ville være velegnet til formålet. Men vanskelighederne ved etablering og administration af skolen vil sandsynligvis være for store i forhold til det udbytte, man kan få af den. Med mindre man vil knytte en stor instruktørstab til skolen, vil man ikke kunne gennemføre mere end højst to nærforsvarskompagniers eller et nærforsvars-kompagni og et instruktørholds uddannelse på et år. Desuden vil det blive vanskeligt at overholde beredskabskravet, hvis forterne skulle sende deres felttjenestekompanier til uddannelse på en sådan skole.

Nærforsvarsuddannelsen i det norske kystartilleri forestås af tilkommanderede befalingsmænd fra hæren. Denne ordning var også gældende før 1953, hvor det norske kystartilleri indgik i »sjöforsvaret«.

I forsvarsordningen af 1950 står anført, at chefen for en landsdelskommando har sig underlagt styrker og anlæg af søværnet for så vidt angår forberedelse og gennemførelse af det lokale forsvar med pligt til at inspicere de ham underlagte forsvarsforanstaltninger.

Under samme afsnit i loven nævnes, at til såvel vestre som østre landsdelskommando skal knyttes officerer af søværnet. Dette blev i 1952 udvidet til også at omfatte hærkommandoen. Samarbejde med hæren på nærforsvarsområdet bør kunne gennemføres i større omfang, end det hidtil har været tilfældet.

Det foranstående kan konkluderes i følgende forslag:

- en uddannelsestid på 5 måneder må planlægges,
- nærforsvarsuddannelsen må af terrænæssige grunde placeres i perioden september—marts,
- et detaljeret uddannelsesprogram i lighed med generalinspektøren for fodfolkets uddannelsesdirektiver (GFF BFU) bør udfærdiges for nærforsvarsuddannelsen,
- søværnets skydeprogrammer for håndvåben må udarbejdes med vægt på det for nærforsvarsuddannelsen nødvendige,
- spørgsmålet om feltuniform til landbaserede styrker ved søværnet bør bringes til endelig løsning,
- en tilstrækkelig instruktørstab må oparbejdes hurtigt,
- et til alm. udskiftning nødvendigt antal instruktører sendes årligt til uddannelse ved hæren.
- egnet pjeceammunition bør fremstilles til brug i nærforsvaret,
- et udvidet samarbejde med hæren bør gennemføres på nærforsvarsområdet.

Nærforsvaret af søværnets anlæg har ikke efter forfatterens mening været vist den opmærksomhed, som det efter sagens vigtighed har krav på.

Det er nødvendigt, at der hersker forståelse for nærforsvarets betydning, og at dets spørgsmål behandles således, at et resultat giver sig udtryk i praksis.

Personel, der uddannes til nærforsvarsstyrker, har krav på at få de bedst mulige betingelser for at overleve og tilbagevise eventuelle angreb.

Niels Juel og bådsfolkets skæbne i slaget ved Lund, den 4. December 1676.

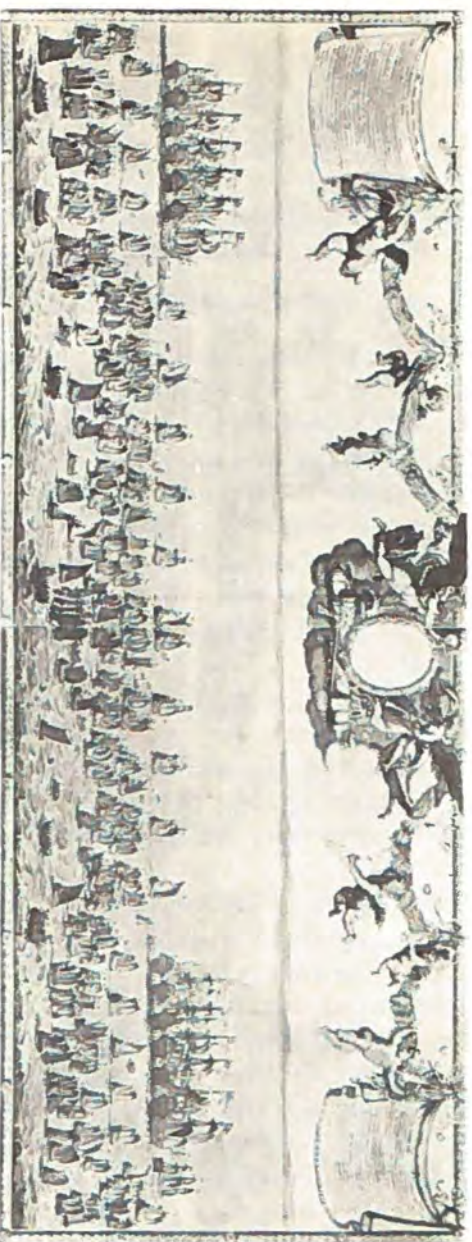
Af kommandørkaptajn Th. Bjerre.

Den skæbne, der blev den danske flådes matroser til del den 4. December 1676 under slaget ved Lund med den totale udslettelse af så godt som hele styrken på o. 1000 mand, har lige siden optaget sindene stærkt. Ikke alene fordi tabet var katastrofalt for udrustningen af flåden, hvis herredømme på søen var en forudsætning for, at krigen i Skåne i det hele taget kunne føres, men også fordi folk forstod, at matroser nu engang ikke egnede sig til at kæmpe midt inde på land.

Ganske vist havde matroserne fra vore skibe deltaget i landgangsoperationer på kysterne og ved indtagelser af havnebyer sammen med troppestyrker, der dengang medfulgte skibene, men vel at mærke med skibene som rygdækning og under ledelse af deres admiral.

Således var tilfældet i 1676 ved hærens overskibning til Landskrona, ved besættelsen af Christianopel og ved erobringen af Carlshamn; men at lade matroserne kæmpe som en regulær hærafdeling og uden forudgående træning i landkrig, det var allerede på forhånd at dømme som halsløs gerning. Det vidste flådens folk den gang særdeles vel, som det nu skal berettes, selv om man også vidste, at hærens fordring den gang til uddannelse af soldater ikke var særlig stor.

Niels Juel gjorde da også alt, hvad han kunne, for



Herrens overskibning til Skåne den 24. til 28. Juni 1676 (ukendt kunstner).

at hindre, at matroserne blev afgivet til dette for flådens kommende udrustning så risikable foretagende på landjorden. Matroserne, eller bådsfolket, som de dengang benævntes, var hovedstammen blandt besætningerne til den flåde, som han nu af al magt søgte at få klargjort denne vinter på Holmen; en afgivelse af 1000 bådsfolk samt de 500 båds mænd, der skulle sendes til Landskrona, ville bevirke, at mindst tre af vore orlogsskibe ikke kunne »gå under sejl«, og dette ville svække vort søherredømme ganske alvorligt. Det totale tab af disse bådsfolk var en katastrofe for vor flåde, og kun Niels Juels organisationsevne og fremragende dygtighed rådede bod derpå.

I Køgebugt den 1. juli 1677 reddede han Danmark ved at slå den svenske flåde, der tilmed var vor styrke overlegen med 6 linieskibe, 5 fregatter og 7 mindre skibe, og han viste, hvad han hele tiden havde stræbt efter at kunne gøre kongen og krigsrådet forståelige, at han kunne føre vor flåde til sejr uden hjælp af hollandske skibe — og navnlig uden admiral Tromps medvirken!

Men inden dette blev opnået, måtte Niels Juel kæmpe en personlig og bitter kamp imod det såkaldte »holland parti« indenfor marinen, om hvilken der nu skal berettes, en kamp, der viste, at han ikke alene var en mand af »ja og nej«^{*)} men ej heller veg af vejen for hverken til Konge eller Råd at sige sin oprigtige mening lige ud.

Under den SKÅNSKE FEJDE 1675—1679 var det de to første krigsår kun med det yderste besvær lykkedes for os at få en del af vor flåde udrustet på grund af maglen på egnede bådsfolk.

^{*)} Ligtale over Niels Juel: Jespersen, Peter.

Admiralitetet havde i en skrivelse til Kongen af 7. januar 1676¹⁾ bragt i forslag, at der dette år skulle søges hvervet ialt 6000 matroser, dels fra Rigets egne købstæder og dels fra vore allieredes, incl. Hollands, således at hele vor flåde på o. 30 større skibe kunne komme i søen dette år; hertil skulle der ialt bruges 10000 matrosr samt 2000 soldater til »komplettering«.

Til fast tjeneste rådede flåden ligesom foregående år over o. 1000 bådsmand, d.v.s. underofficerer af Højbådsmands- og Kvartermestergraderne, samt o. 3000 bådsfolk (matroser), hvilke tilsammen med artilleri-mandskabet, der bestod af 69 archeliemestre, 29 under-archeliemestre og 73 konstabler foruden 322 menige bøsseskytter, kunne dække udrustningen af ca. 5 orlogsskibe (linieskibe) og c. 5 fregatter²⁾.

Det gik imidlertid tungt med at få hvervningen op på de ønskede tal, og såvel 1675 som 1676 lykkedes det da også kun at få udrustet ialt 12 orlogsskibe og 5 fregatter³⁾, foruden enkelte mindre skibe, d.v.s. kun godt halvdelen af hele flåden. Dette vil med andre ord sige, at det kun var lykkedes at få hvervet en ca. 2000 matroser af de i 1676 ønskede 6000, og af disse hvervede var langt fra alle søvante.

Disse bådsfolk omfattede både danske og andre nationaliteter, som tidens skik var med presning og hvervning; det overvejende flertal har dog været dansk-norske sømænd, da krigen havde bundet de øvrige søfarende nationers besætninger i deres hjemlande. Fra Holland modtog vi 400 matroser, der blev bragt herop medio maj 1676 med den hollandske admiral Almonde's skibe for at supplere besætningerne i vore orlogsskibe³⁾.

Kong Christian den V var som landets øverste krigsherre fuldt klar over denne for vor flåde så mærk-

bare mangel på bådsfolk, hvorfor kongen da også i flere tilfælde ses at have pålagt Niels Juel at søge at få tilvejebragt »det for hele flådens virke så nødvendige antal af duelige bådsfolk« dels fra Gulland (Gotland) og dels fra visiterede eller opbragte skibe. Dette fremgår af Kongens brev til Niels Juel af 9. maj 1676 efter Gullands erobring og efter brevet fra den 26. s.m. at dømme, hvori Majestæten komplimenterer Niels Juel for hans conduite under kampene den 25. og 26. maj med den svenske flåde i farvandet mellem Bornholm og Falsterbo⁴).

Efter disse breve at dømme viste Kongen her Niels Juel en vis form for oprigtighed og hengivenhed, hvilket også kom til udtryk i brevet af 17. maj s.a., hvori Kongen personligt meddeler Niels Juel, at den hollandske admiral Cornelius Tromp nu skulle overtage ledelsen af den udrustede dansk-hollandske flåde. Selv om der var tilføjet »indtil videre⁵)«, så må det dog være kommet som et slag for Niels Juel — og som et ganske uforståeligt tidende.

Om Kongens kendte mistillid over for den gamle danske adel⁶) har spillet ind her er ikke bevist noget sted, men kan på den anden side heller ikke helt afvises; det var jo anden gang, Niels Juel blev forbigået, første gang af Cort Adeler — og nu af Tromp.

H. G. Garde³) anfører: »hvis Christian den V havde haft fuld lejlighed til at kjende den dygtighed, Juel havde lagt for dagen ved erobringen af Gulland og det mesterlige tilbagetog fra Bornholm, havde han måske næppe betænkt sig på at gøre ham til Adelaers efterfølger som Generaladmiral. Men før disse begivenheder havde Juel kun haft lejlighed til under Opdam, Ruyter og Bielke at vise sig som en dygtig underanfører. Vel var han som sådan allerede 1675 så anset,

at man havde vaklet imellem ham og den sygelige Adelaer, da der skulle vælges en anfører til flåden; men Kongen måtte uheldigvis nu tage hensyn til sine politiske forbindelser med Prinsen af Oranien, Generalstaterne og Churfyrsten af Brandenburg, der iøvrigt anbefalede Tromp som en prøvet og dygtig flådechef. Denne blev derfor udnævnt til generaladmiral og vicepræsident i admiralitetet, i hvis spids den nu usødygtige ellers så fortjente Bielke stod. Det hollandske parti i Marinen fik ved hiin udnævnelse en farlig tilvæxt.«

I sit brev til rigsadmiral Henrik Bielke af 22. maj s. a.^o) gav Niels Juel på mandig vis udtryk for sin skuffelse, men bevidnede samtidig sin loyalitet over for Hans Majestæt . . . »hvis jeg ikke havde den forhåbning, at Hans Majestæt skulle være mig så nådig, også engang at avancere mig, skulde jeg ikke begære at blive en time, men forhåber, at når det kommer til action engang, skal jeg lade se den troskabs pligt, som jeg er Hans Majestæt skyldig, og gøre lige så meget som en anden, der vinder 10 gange så mange penge som jeg. Ellers formoder jeg, at eders Exell. ville forsikre Hans Majest. om altid at have en tro tjener i mig, der ikke skal spare liv og blod til Hans Majest. tjeneste«.

Over for Kongen selv gav Niels Juel i sit brev af 29. maj^o) udtryk for . . . »at som mit eneste øjemærke og henseende altid haver været, og herefter uforanderlig til min død være skal til Eders kongl. Majest. tjeneres befordring, så skal jeg ej aleneste derudi, men og udi alt andet med skyldigste underdanighed og respekt vide Eders kongl. Majst. allernådigste befaling at efterleve. Ønsker alene den gode Gud, som hiden- til saa underlig Eders kongl. Majst. retfærdige våben

haver velsignet, os fremdeles vil bistaa, så håber jeg næst Guds hjælp i gerningen at vise, at mig til Eders Majst. tjeneste hverken paa mod eller villie skal fattes«. (I disse citater er å benyttet i stedet for aa. *F.A.*)

Udnævnelsen af Tromp til generaladmiral skyldtes de ovennævnte udenrigspolitiske forhold — samt Griffenfeldt og krigsrådets indflydelse så vel som Kongen selv, hvad Majestæten personlige ovenfor nævnte brev af 17. maj til Niels Juel peger henimod; begivenhedernes udvikling beviste imidlertid, at Niels Juel som flådefører — ialt fald i vore farvande — var Tromp fuldt jævnbyrdig, for ikke at sige overlegen; han havde sine undergivnes fulde hengivenhed og absolutte tillid og kendte sit mandskab bedre end nogen anden. Tromp var ukendt med danske forhold, var brutal i sit væsen og optrådte udfordrende og brovtende over for såvel de danske admiraler som de øvrige danske søofficerer. Dygtig var han, men populær var han ikke, hverken her eller i sit eget hjemland.

Selve krigens gang skal ikke nøjere gennemgås her; for interesserede kan der henvises til oberst N. P. Jensens: *Den skånske Krig*, København 1900, der giver en god og orienterende skildring af krigens forskellige faser. For dog at kunne trække linierne op til selve slaget ved Lund skal følgende begivenheder lige nævnes:

Den danske hær havde 1676 hurtigt vundet terræn i vore gamle provinser og erobret Hälsingborg, Landskrona samt Christianstad, foruden Christianopel og Carlshamn, der i september og oktober måned s.a. blev erobret af admiral Jens Rodstens eskadre. Malmø forblev dog stadig i dens svenske konges hænder, men afskåret fra al forbindelse ved vor blokade såvel fra sø som land.

Kong Christian anså videre kamphandlinger dette år for udelukket og drog den 7. oktober 1676 tilbage til København, hyldet som sejrherre, medens hæren derpå søgte vinterkvarter mellem Hålsingborg og Engelholm. Samtidig oplagdes flåden i København, på nær to mindre eskadrer til såvel blokade som observations- og depechetjenester²). De hollandske skibe, ialt 15, sejlede hjem til Holland ved udgangen af oktober måned under Cornelius Evertsens kommando, men en del hollandske matroser sammen med andre hvervede badsfolk fra vor flåde forblev i København for at kunne fortsætte tjenesten, når vore skibe igen til foråret skulle stikke i søen, vel at mærke hvis ikke bedre tilbud om hyre skulle have fristet dem; men disse tilbud var på grund af krigen ikke meget sandsynlige.

Imidlertid viste det sig til vor store forbavselse, at den svenske konge, Kong Carl den XI overhovedet ikke tænkte på at søge vinterkvarter, men tvært imod al konventionel krigsføring havde samlet sin hær i Småland for et angreb på vore styrker i Skåne. Den 23.—24. oktober drog han med sine tropper over grænsen til Skåne, hvor han nu til sin store overraskelse traf den danske hær beredt, i tide advaret af snaphanerne (Gøngerne).

Kong Christian var allerede den 17. oktober sammen med prins Georg vendt tilbage til den danske lejr, og den 11. november standsede vore tropper den svenske fremrykning ved Kjefflingeå, også kaldet Løddeå, sønden for hvilken den danske hær nu slog lejr bag Skjelshøj, mellem Odarsløf og Stångby, medens Kong Christian selv med sin stab tog ophold på herregården Svenstrup (Svenstorp), der således tjente som hovedkvarter for Kongen. Vor styrke omfattede ialt ca. 11.000 mand, medens de svenske tropper på

dette tidspunkt omfattede ca. 12.000 mand. Der herskede imidlertid megen sygdom i begge lejre på grund af det råkolde vejr og mangel på vinterudrustning; men svenskerne led mest, da de tilmed havde store vanskeligheder med forsyningerne til mandskabets underhold. Omegnen var udpint, og Gøngerne ødelagde eller bemægtigede sig de svenske forråd, samt tvang bønderne til passiv modstand imod de svenske opkrævere, hvorimod vore tropper kun mødte hjælpsomhed fra omegnens folk.

Tilmed gik forsyninger i en stadig strøm over Øresund til vor lejr i Skåne; i Helsingør og omegn bryggedes og bagtes der i stor udstrækning til den danske hær, foruden at vor lejr forsynedes med ved fra de nordsjællandske skove; samtlige disponible fartøjer i Øresund blev bundet af disse transportere. De lige nævnte forhold i den svenske lejr bevirkede et stort mandefald blandt tropperne, således at deres antal ved opbruddet den 4. december var faldet til skønsmæssigt c. 8.500 mand, (3000 mand døde af sygdom), medens vore styrkers antal da beløb sig til c. 10.000 mand incl. matrosbataillonen, der nu var blevet incorporeret i den danske hær; det vil med andre ord sige, at vi havde mistet ca. 1500—2000 soldater p. gr. af sygdom. »Uranienborg« på Hven var under denne krig indrettet som lazaret for søetaten.

Det er forståeligt, at Kong Christian og krigsrådet har søgt at drage så mange kombattanter til styrken i Skåne som overhovedet muligt for, når det kom til kamp, at kunne være fjenden absolut overlegen; men at indkalde matroser til forstærkning af hærstyrker midt inde i land, således som Kongen nu beordrede den 14. oktober 1676, det var en gåde for ialt fald eet af admiralitetets medlemmer, og iøvrigt for alle indenfor

flåden, der havde haft arbejdet med at skaffe det nødvendige, men stadig for knappe antal af bådsfolk til *vore* skibe.

Kongen havde jo tydeligt i sine ovenfor omtalte breve til Niels Juel vist, at han forstod vigtigheden af, at flåden havde — og fik — det bådsfolk, der betingede, at skibene kunne sejle, og derigennem at krigen kunne føres som planlagt — med hæren kæmpende i Sverige. Vandt svenskerne herredømmet på søen, så var vor hær prisgivet på svensk område. I modstrid med sine tidligere udtalte ønsker om duelige bådsfolk til flåden, har Kongen — dog formentlig efter krigsrådets forslag — udfærdiget den skæbnesvangre ordre af 14. oktober. Herom kan imidlertid intet sikkert udtales, da arkiverne til dato ikke har kunnet give direkte oplysninger desangående, og ordren eller koncepterne dertil har det trods eftersøgning ikke været muligt at finde. Admiralitetets to svar på denne ordre kendes⁷⁾ derimod, og de giver interessante oplysninger, hvorfor de nærmere skal gennemgås, men forinden et par ord om admiralitetet.

Rigsadmiral Henrik Bielke, landets ældste og iøvrigt højagtede søhelt, kendt fra kampene ved Falsterbo 1657 og ved Rødsand 1659, forøvrigt landets sidste rigsadmiral, tjenstgjorde som præsident for admiralitetet, hvilken stilling han betjente til sin død 1683, dog fritaget for at give møde fra 1679 på grund af alder.

Niels Juel havde, på grund af Bielke's tiltagende svaghed i perioden efter Adellers død og indtil Tromp nu skulle overtage vicepræsidentposten, de facto været den egentlige leder af admiralitetets forretninger,

hvilket han da også igen fortsatte med at være efter Tromps permittering 1678.

I Tromps periode som vicepræsident stod Niels Juel naturligt under ham og skyldte ham fornøden respekt og subordination, hvad der nu ikke altid må have været lige let, navnlig ikke da Tromp umuligt i den korte periode, der her har været tale om, havde kunnet lære danske forhold tilstrækkeligt at kende til at kunne bestride denne vigtige tjeneste fuldtud.

Hertil kom, at Tromp rent personligt set var »en garde« overfor såvel sin forgænger i embedet som landets øvrige danske søofficerer.

Som General-krigskommissarius i admiralitetet sad endvidere rigskansler Peder Griffenfeld's broder Albert Güldensparre, hvis underskrift krævedes på admiralitetets udgående ordrer, foruden præsidentens og de tjenstgørende admiralers.

Under krigen var admiralitetet direkte underlagt Kongen som øverste krigsherre til lands og til vands. Dette gjaldt ligeledes krigsrådet, hvis ledelse hidtil, næst Kongen, havde været betroet hertug Hans Adolf af Holstein-Pløen, hærens fortræffelige feltherre, der desværre disse dage var faldet i unåde og var blevet afløst af den tyske general Carl von Arenstorff. Grunden til Hertugens forsvinden som hærens leder skyldtes ganske simpelt hofintriger, muligt foranlediget af hans aktive optræden imod Griffenfeld med dennes afskedigelse og fald som rigets kansler i marts 1676 til følge.

Og nu tilbage til den 16. november 1676 sent om aftenen, hvor Rigsadmiralen havde modtaget et ilbud fra Kong Christian den V fra lejren i Skåne med ordren til at sende 1000 bådsfolk til Lund. Han lod da admiralitetets øvrige medlemmer hidkalde for at kunne træffe

en afgørelse om denne for flåden så uforståelige ordre.

Tidligere på dagen havde admiralitetet været samlet som det ses af dets kopibog⁷⁾, og såvel Bielke og Niels Juel som Tromp og Guldensparre havde underskrevet dagens ordrer.

Under det nu i hast indkaldte aftenmøde den 16. havde admiralitetet som før nævnt udfærdiget to svar til kongen.

Det første var i realiteten et direkte formuleret nej til kongen om at lade bådsfolket afgive til landtjeneste, skrevet i Niels Juels kendte og djærve, lidt kantede stil. Det lyder således:

Admiralitetets kopibog, lit. C. år 1676.

Missive, Till Hans Kongelige Majestæt.

Stormægtige Konge, Allernaadigste Herre.

Deres Kongelige Majestæts Allernaadigste befaling dateret Swenstrup den 14th hujus hafuer wi udi aftes heel sildig underdanigst bekommet, og deraf fornummet Eders Kongelige Majestæts Allernaadigste wilje om de tusinde vell bevæbnede Matrooser med behørige Officerer til Lomme at lade Transportere, som siden, om Gud lader alting vel gelinge, skulle hafue deres Vinter Quarteer udi i Lund; Hvilken Eders Kongelige Majestæts Allernaadigste willies og befaling wi efter woriges underdanigste pligt skyldige ære med al Hørsomhed at efterlefue. Mens saasom det synes ære fastumulige Ting i verret at still i henseende, at een anden Kongelige befaling til Os ære kommen om 500 mand till guarnison udi Landskrona at sende og på mange Fregatter og andet monteret Fartøj at bemande, og her og der forstreke,/: Hvilket sandeeligt skall blive efterkommet, :/ Baadsfolket desforuden, som i sig seilff er uregereligt, og ej tilwandt med geværer at omgaas, forstaar og icke heller deres exercir, will snarere, som de udi nogen bataille imod fjenden blev brugt, skulle foraarsage en disordre, end denne stille, om nogen saadan skulle finde det paakommet, med mindre Eders Kongelige Majestæt maatte behage dem til guarnison udi een eller anden befæstning at bruge. Da nogen raad kunne være

til dennem under tvang at holde, Deres Kongelige Majestæt høres og gemyt den slette betaling som nu om stunder ved Søe-Eetaten formedels mange af midler falder, og i saa maade gør folket uvillig, ja for alting, at folket, som ære ubevandt til lands at bruges er suidom undergiven, og hvis de skulle hende, ville det være Eders Kongelige Majestæts tjeneste een merkelig og ubodelieg hinder paa Foraaret. Alt saa hafuer wi fornødig eragtet Deres Kongelige Majestæt med denne expres saadant kortelig at foredrage og Deres Kongelige Majestæt wiedere allernaadigst resolution derom underdanigst fornævnte i underdanigst forhaabning, Eders Kongelige Majestæt. Allernaadigst ville behage saadan wories til denne kongelige tjenste almente betragtninger med all kongelig naade at optage.

Guds lycksaliggjøre fremdeles Deres Kongelige Majestæts retfærdige waaben med en ønskelig sejr imod fjenden, det wi i dybeste ydmyghed ønsker, og stedse forbliwer Deres Kongelige Majestæt.

Allerunderdanigste og Tropligtigste tiener

H. Bielke.

Datum Admiralitet, denn

16' Novembris Anno 1676.

»Denne skrivelse fik ingen postgang, men blev forandret således som den på modstående side findes udført.«

Denne skrivelse viser ganske tydeligt Niels Juels berettigede modsigelse imod Kongens ordre til at afgive bådsfolket til at kæmpe i land, da det som nævnt ville svække den danske flåde betydeligt, ikke mindst med de kommende udrustninger til foråret for øje. Disse udrustninger tog sigte på at kunne bevare det fulde herredømme på søen, et herredømme som Niels Juel ønskede at sikre med vore egne skibe alene — og ikke ved hjælp af hollandske!

Brevet her blev imidlertid ikke afsendt, og grunden kan kun være den, at Tromp først nu var kommet til stede, lige som Bielke havde fået det underskrevet; ganske vist er det ikke anført noget sted, men der må nu have fundet en voldsom diskussion sted. Tromp har

med næb og klør sat sig imod afsendelsen af dette brev. Han vidste, at han skyldte Kong Christian sin stilling som generaladmiral og havde naturligt kun eet i sine tanker: at takkes den danske Monark. Desuden havde han og det hollandske parti ønsker om yderligere hjælp af hollandske skibe under de kommende togter og var slet ikke i samme grad som Niels Juel opsat på at få så mange danske skibe udrustet som overhovedet muligt. Her kan måske tilføjes, tværtimod!

Efterdønningerne fra slaget ved Øland, med Tromps angreb på de danske søofficerer, var næppe faldet til ro i hans sind, han var Hollænder og varetog naturligt også Hollands interesser — selv som dansk generaladmiral — i forbindelse med sine personlige ambitioner, der slet ikke var så små.

Niels Juel må da — efter sine forgæves modforestillinger overfor sin overordnede — have forladt admiralitet, og i et humør, der intet steds findes beskrevet; sagen selv belyser dette mer eller mindre tydeligt, og såvel denne aften som den følgende dag mangler hans underskrift i admiralitetets kopibog. Muligvis havde Niels Juel allerede på dette tidspunkt begivet sig på vej til Kongen i Skåne for at fremføre sit syn på sagen.

I alt fald udfærdigede admiralitetet nu det andet svar til Kongen, underskrevet af Bielke, Tromp og Güldensparre, og det var i modsætning til det første et klart ja til kongens ønske og meget servilt i formen:

Admiralitetets kopibog, lit. C. år 1676.

Missive, Till Hans Kongelige Majestæt.

Stormægtige Konge, Allernaadigste Herre.

Eders Kongelige Majestæts Allernaadigste befaling dateret Swenstrup 14' hujus ankom i aftes hel sildig, deraf wi underdanigst hafuer fornummet Deres Kongelige Majestæts Allernaa-

digst willie, at tusinde vel bevæbnede Matrooser med behørigs Officerer till Lomme fordeligt skulle transporteres samts og derforuden fem hundrede baadsmænd med een Commandeur til guarnisonens forstærkning udi i Landskrona forsendes: Till hvilken Deres Kongelige Majestæts Allernaadigste willie efter underdanigst skyldighed i værket at stille og fuldbiurdes, wie herved Eders Kongelige Majestæts allerunderdanigst tilkendegifuer, at i morgen giøres een begyndelse.

Da skall søges efter mulighed for berørte antall folk at staae samlet og for at giøre den desto villigere, og dem encouragere, betallies til huer een Maanets gage og een Maanets Costpenge; Midler till saadant forrettiges, skall intet fattiges paa all mulig omsorg for at faae ved Haandes, hvis fartøj til saadan een transport bequem kand være, og derudi een Maanets proviant til Folkets Underholdning indskibe lade; Hvilket saa snart skeet er, skall gandske ingen Tidsforsømmelser tages med at faa Folket, det snarrigste muligt, indskibet og Transporteret, og i saa maader Deres Kongelige Majestæts Allernaadigste Ordre med skyldighed Underdanigst efterkommet: Med hosføyede hjertelig Ønske, at Gud fremdeles will lycksaliggjøre Eders Kongelige Majestæts Vaaben med een ønskelig og glædelig Sejrwinding:

Wi forblifer stedse

Allerunderdanigste og Tropligtigste Tiener

H. Bielke.

C. Tromp.

A. Gyldensparre.

Datum Admiralitet denn

16' Novembris Anno 1676.

I de følgende dage træffes nu alle forberedelser til at få matroserne samlet og få dem sendt af sted, hvilket job var overdraget Tromp at varetage⁷⁾; men det tog sin tid, som det fremgår af admiralitetets skrivelser de følgende dage. Og hvorfor, ganske simpelt fordi matroserne med alle til rådighed stående midler søgte at unddrage sig den givne ordre om at give møde, for slet og ret at blive udtaget til en for dem ganske uvant tjeneste. Under sommerens togter havde matroserne

deltaget i adskillige landgangsoperationer fra flådens udrustede skibe, og med megen ære, men nu at skulle optræde midt om vinteren som soldater på land under helt uvante omgivelser, uden vinterudrustning, uden landmilitær træning, det blev de gode matroser for meget — og de mødte ikke.

Admiralitetet måtte tage ganske drastiske foranstaltninger for at få det ønskede antal af bådsfolk samlet, som det fremgår af dets skrivelse⁷⁾ den 19. novbr. til rigsmarskal Johan Christoff von Cørbitz, der i Helsingør varetog forbindelsestjenesten til den danske lejr i Skåne. Heri anførtes, at det havde været nødvendigt at lade bådsfolket presse og anholde til den forestående tjeneste, da »det arme søfarende folk, som næsten dend gandske sommer hafuer faret udi Hans Kongelige Majestæts reyser, og næppe været mægtig til at giøre nogen reyser for dem sielf, meget medtages og store slagter forårsager«, hvorfor »vedfarten« bedes stillet i bero ved ordre til ridefoged Hans Rostgaard, så at matroserne i stedet for kan blive overført. Med andre ord, bådsfolket havde benyttet de udbetalte penge til at drikke sig berusede og derpå indledet vældige og blodige slagsmål i København. Den 21. s.m. så admiralitetet⁷⁾ sig nødtvunget til at skrive til Københavns præsident, borgmestre og råd for at give dem ordre til at lade rodemestrene gå fra hus til hus for at meddele byens borgere, at når trommerne blev rørt, så måtte ingen bådsfolk forblive i husene, lige med undtagelse af syge, hvis navne da skulle meldes videre til Holmen for kontrollens skyld.

Admiral Tromp selv skulle lede overskibningerne af bådsfolket og havde været »særdeles ivrig efter at få matroserne inddelt i kompagnier under duelige officerer, såvidt hans helbred tillod«, som han selv til-

skrev Kongen den 21. november s.a.^{15a}), og når dette var sket, fortsatte han, håbede han på at kunne få »lejlighed til at kysse Kongens hånd¹⁴)«, hvilken bemærkning ganske taler for sig selv.

Endelig den 24. november kunne admiralitetet⁷) i et brev til Kongen nu meddele, at de til Lomma bestemte søfolk, ialt 1000 mand, fordelt i 12 kompagnier, ville blive indskibede og kunne samme aften forventes at være under den skånske kyst, og der tilføjedes lakonisk, at havde man blot straks kunnet udbetale bådsfolket pengene, var det hele måske gået hurtigere; nu var matroserne i stedet for blevet uregerlige og drukne, og dette havde forsinket afsendelsen ikke så lidt. S. d. skrev admiralitetet igen til Kongen, men underskrevet alene af Bielke⁷), at Tromp nærmere kunne gøre rede for de genvordigheder, de drukne matroser forinden afrejsen havde forvoldt admiralitetet; Kongen skulle med andre ord fuldt ud forstå, at matroserne nu engang ikke egnede sig til at optræde på land. (De samme argumenter blev forøvrigt tilsvarende fremført af søværnet under treårskrigen, jvfr. »Eskadren på østkysten af Hertugdømmerne 1849«, Sø-Lieutenant-Selskabet 1937).

Til hvert matroskompagni var der⁸) blevet fordelt et passende antal geværer (snaphaner), pistoler, huggerter, piker og partisaner samt ialt 20 centner krudt; de hidtidige kendte maritime kilder fortæller, at matroserne desuden var bevæbnede med morgenstjerner*), og det er meget troligt, da disse våben på denne tid

*) Petrus Valkeniers: *Verwirtes Europa*, Amsterdam 1675—1688 siger herom: de til Skåne afsendte matroser 1676 »führte ein pistol, womit man in einer ladung dreimal feuer geben könnte, auf der Seite einen Säbel und in der Hand einen Morgenstern«. (Zeitschr. f. hist. Waffenkund, B. I. s. 315).

blev medgivet skibene, og de kan have været udleveret folkene ved denne lejlighed direkte fra de under klar-
gøring værende skibe. Marinens regnskaber fra disse år findes ikke længere, og nærmere herom kan ikke op-
lyses. Fra tøjhuset var der leveret 308 piker, således at en trediedel af styrken har været bevæbnet med disse våben, hvilket svarede til hærens udrustning af dens fodfolksafdelinger; hertil kom 46 partisaner og 80 lær-
redspatrontasker, d.v.s. kun 80 geværer; efter hærens reglementer for fodfolk skulle antallet have været tilsvarende pikernes, hvilket altså langt fra var tilfældet. Desuden udleveredes 2300 patroner til geværer, 1140 patroner til pistoler samt 1300 flintestene, foruden 4 trepundige metalkanoner, de såkladte regimentsstykker, og fire palisadevogne.

Som befalingsmænd til styrken medfulgte commandeuren over artilleristyrken, løjtnant Hendrik Jacob⁴⁾, tre arkeliemestre, 6 arkeliemestermather samt 40 constabler (bøsseskytter). En rullefortegnelse over det øvrige mandskab er forgæves eftersøgt, men som det tidligere her har været anført, må en del af mandskabet have været hollændere, samlede i kompagnier for sig, og under de i forrige artikel^{*)} angivne matrosfaner, som svenskerne ikke har kendt; at kalde samtlige tre batailloner for hollandske båds mænd, således som de fleste svenske kilder gør, er forkert og skyldes dels, at Svenskerne vidste, at det var Tromp, der havde ført dem over, og dels at de eneste overlevende fra kampen at dømme var 47 hollandske matroser, der af Svenskerne efter slaget — for at takkes Hollænderne — blev sendt tilbage til deres hjemland⁹⁾. Over Erik

⁴⁾ Dannebrog fra kongebanner til orlogsflag og fane. (T.f.S. 128. Aargang, pag. 520).

Dahlbergs kendte tegninger af slaget ved Lund er der tilmed skrevet »hollandske båds mænd«.

Overfarten til Lomma forløb tilsyneladende uden større besvær for Tromp; efter landsætningen på den skånske kyst afmarcherede matroserne under kommando af den lige nævnte løjtnant Hendrik Jacob til den danske lejr ved Skjelshøj, hvor de direkte skulle melde sig til Kong Christian den V.⁴⁾ Det ses ikke noget steds anført, hvilken dag Tromp indfandt sig hos Kongen, men den 28. november har han i altfald været i hovedkvarteret for at modtage udnævnelsen til Greve af Sølvitsborg samt udnævnelsen til ridder af elefanten³⁾, der i ordenskapitlets journaler ses at være udstedt den 15. november s.a. Disse udmærkelser blev tildelt Tromp som tak for hans tjeneste og hans sejr ved Øland den 1. juni s.a., der i parentes bemærket nu først og fremmest skyldtes Niels Juels initiativ og aktive optræden; udnævnelsen må dog siges at være indløbet noget vel sent. I alt fald har det på dette tidspunkt styrket Tromp og det hollandske parti, der givet må have været opbragt over Niels Juels modstand imod at afgive matroserne til landtjeneste. Tromps iver for at kysse Kongens hånd, er sådan set nu ganske forståelig.

Dagen efter var Tromp i lejren ved Skjelshøj, hvor han den 29. s.m. havde en samtale med løjtnant Jacob Sandersen de Fries⁴⁾ fra bådsfolket — antagelig identisk med den tidligere nævnte Hendrik Jacob — hvorefter han begav sig til Barsebæk strand, hvor han gik ombord i fregatten ANTHONETTE, chef kaptajn Jens Jensen. Herfra skrev han til Kongen den 30. s.m., at han havde givet Kptn. Floris Carstensen, chef for fregatten JÆGEREN og for blokadestyrken ved Malmø, ordre til at lade ammunitionen og provianten til ma-

troserne landsætte⁴), hvorfor han de tre følgende dage udbad sig tre vogne hver morgen til Barsebæk strand. Herefter vendte Tromp tilbage til København, hvor han igen ses at være tilstede i admiralitetet fra d. 1. december at regne. Men ikke såsnart var Tromp ankommet, før Niels Juel ses at have forladt København den 30. novbr.⁷) og indfundet sig hos Kongen i hovedkvarteret i Svenstrup, hvortil matroserne *nu* blev tilkommanderet som vagtmandskab¹¹), altså ikke i første instans for at slås i marken. Med andre ord, Kongen havde tildels efterkommet Niels Juels ønske om at skåne matroserne. Niels Juels tilstedeværelse i Svenstrup har iøvrigt for de fleste historikere været en gåde, jvfr. C. J. von Arensdorff: generalerne Friderich og Carl von Arenstorff, Kbhvn. 1889, pag. 101, men det ovenanførte siger tydeligt hvorfor: For at tage vare på matroserne til den forestående udrustning af den danske flåde.

Fra den 14. til den 29. s.m. havde Norges statholder, U. F. Güldenløwe også opholdt sig i Kongens hovedkvarter for at forhandle om et samtidigt indfald af norske tropper i Halland eller Skaane og havde truffet nærmere aftaler om et samarbejde mellem hans og Kongens styrker¹⁴). Tromp og Güldenløwe har således forladt lejren samme dag; Güldenløwe sejlede tilbage til Norge med ANTHONETTE⁴), ledsaget af fregatten SPRAGLEDE FALK, kaptajn Peder Carlsen Flygel. Güldenløwe havde ikke, som nogle svenske kilder angiver, overført tropper til lejren i Skåne.

Udover recognosceringer havde de to hære ikke foretaget sig videre disse dage, før den 4. december om morgenen, hvor den svenske hær helt overraskende for den danske overkommando overskred Kjöflingeåen's is, ledet af selve Erik Dahlberg, kendt fra Carl



Slaget ved Lund den 4. December 1676, efter et gammelt tysk stik, kgl. bibliotek. Billedet forestiller centrenes møde; i forgrunden ses den danske højre fløj i kamp med den svenske venstre.

den X Gustav's overgange over de islagte bæltter til Fyen og Sjælland 1658.

Det var den svenske højre fløj, der nu rykkede mod Syd, oprindelig for at overrumple den danske lejr ved Skjelshøj, syd-øst for overgangs-stedet; Kong Carl den XI førte selv styrken, men opgav overrumplingen af lejren på grund af terrænvanskeligheder og fortsatte i stedet mod Lund, hvor den svenske rytteristyrke nu tog opstilling ved Møllebakken med front imod vor venstre fløj, der nu i hastig karriere nærmede sig nordfra under anførsel af general Carl von Arenstorff, og hvortil Kong Christian og Prins Georg på et eller andet tidspunkt sluttede sig.

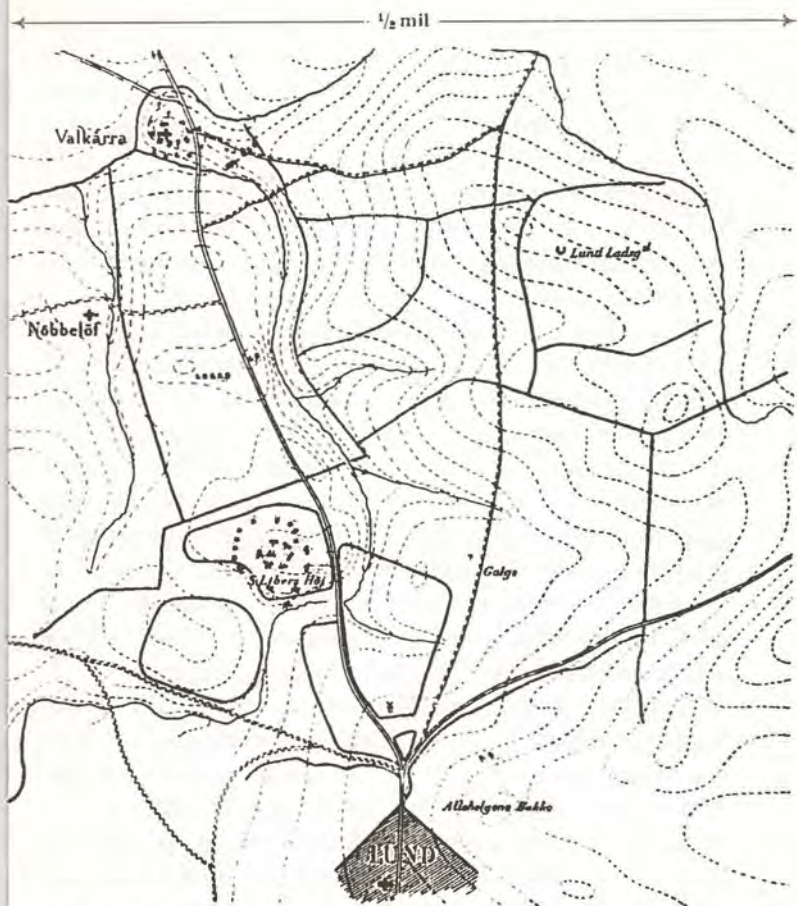
Sammenstødet blev voldsomt, general Carl von Arenstorff såredes dødeligt, og resultatet blev, at det danske rytteri blev drevet på flugt, nord og senere vest over for tilsidst at blive jaget over Kjefflingeå. Den svenske Konge forfulgte nu kampivrigt vor venstre fløj mod Landskrona og fjernede sig fra den egentlige kampplads, imedens vor Konge forgæves havde forsøgt at standse vort rytteri's vilde flugt.

I mellemtiden var det danske og svenske centrum, infanteriet, nu kommet frem, og kampen bølgede der- efter frem og tilbage umiddelbart syd for Valkärä med skiftende held for de to modstandere indtil c. kl. 12,30, på hvilket tidspunkt de tre matrosbatailloner nu menes at være ankommet til valpladsen fra hovedkvarteret på Svenstrup. Den svenske hovedstyrke var herunder ved at blive trængt syd over mod bakkerne nord for Lund.

Under denne del af kampen var den svenske venstre og den danske højre fløj (rytteri) stødt sammen ved Valkärä, og den danske kommanderende over vor højre fløj, general Fr. von Arenstorff, slog her de svenske ryttere tilbage og overtog kommandoen over de tilstedeværende øvrige danske tropper, der nu fra kl. c. 13 til c. 15 jog den svenske hovedstyrke på flugt mod Malmø efter en hidsig og voldsom kamp.

En del svenske tropper holdt endnu stand nord for Lund, og Arenstorff lod da det danske løsen skyde tre gange (3×3 skud) for at kalde vor venstre fløj tilbage¹⁰⁾ eller for at melde Kongen¹¹⁾, at vi havde sejret.

Det afsluttende angreb blev nu sat ind, og herunder var matrosbataillonerne opstillet i anden linie mellem Fynske-regiment (Cicignon) og Lützens-regiment til højre for sig og med 3' Jydske (K. Pless) og Plønske



Skitse over den afsluttende kamp ved Lund. (Lövenskiöld C. L.) O. kl. 17; den danske styrke, incl. bådsfolket omringet ved Sct. Liberts Høj. Afstand til den danske lejr N.E. for Valkärre c. $\frac{1}{2}$ mil (ved Skelshøj). Afstand til Kjeslingeå N. for Valkärre c. $\frac{3}{4}$ mil.

regiment (Brinck) på deres venstre fløj. De var brudt op fra Svenstrup, da der i hast var kommet ordre til at rømme hovedkvarteret og havde så søgt mod kamp-

pladsen, hvor de indtrådte som den sidst ankomne fodfolksafdeling i selve afslutningen af kampen.

Cicignon havde fået ordre til at tage kommandoen over 2'linie, følge 1' og iøvrigt passe vel på åbningerne i denne, samt på bådsfolket¹¹⁾ !

Hvert håb om frelse for de kæmpende svenske styrker foran Lund syntes under denne afsluttende kamp for ganske udelukket, da billedet på een gang vendte sig til vor skade.

Fra egnen i nord omkring Valkärä observeredes nu en ryttestyrke under opmarch i strakt karriere; vi mente, det var vor slagne venstre fløj, der kom til hjælp, men opdagede da, at det var den svenske højre, der under Kong Carl den XI's egen kommando kom styrtende os i ryggen med baron Niels Bielke som underanfører. Vore styrker blev herefter fuldkomment oprevne, matrosbataillonen blev stående og modtog angrebet uden at kunne gøre videre modstand imod de fremstormende svenske eskadroner. Niels Bielke skrev herom i sin rapport: »mit compagni och 1' Brandhoffz Esquadron kommo op blandh dee Hollandske Båtsmannerne, huru der handterades må Gud sig öfwer förbarma. Alt det andra Infanterie lade gewahr neder och gaf sig¹⁰⁾.« »Der var ikke tale om pardon, matroserne mejedes ned for fode, indtil Carl XI kom til og råbte til sine soldater: For Guds skyld, giv pardon«. Men den gang var der ikke mange af matroserne tilbage¹¹⁾.

Björilin, Stockholm 1883, siger om denne afsluttende kamp følgende¹⁰⁾: »En allmän villervalla uppstod då i danskarnes slagordning. Några gingo fram, andra stodo stilla. Till slut vore deras afdelingar så blandade om hvarandra, att de syntes utgöra en enda oredig klunga. De svenska Sqvadronerna voro icke längre se-

na at göra anfall. En del af dem förföljde det fiendtliga rytteriet; andra åter gjorde »main basse» på fotfolket (de stakkels hollandske båds mænd) och detta »i en djefvulsk måtta«.

På slagmarken lå efter slaget over 8357 faldne, danske og svenske mellem hverandre, efter svenske opgivelser 5000 danske imod 3000 svenske¹¹), og slaget kan karakteriseres som eet af de blodigste i den nordiske krigshistorie, uden dog at få nogen afgørende betydning for krigens videre forløb.

På det mindesmærke over de faldne, der i 1883 blev rejst af svenske og danske på selve valpladsen ved Lund ses følgende vers af den kendte præst Henrik Gerner (Kronborg 1658—59) indhugget:

»Her ligger kecke mænd, hvis Ben og Blod er blandet
i blandt hinanden saa, at ingen sige andet
end de er aff een Slect, de var oc af een troe,
dog kunde de med Fred ej hos hinanden boe.«

De danske spredte afdelinger søgte efter kampen tilbage til Landskrona, hvis forsvær var forstærket med de før omtalte 500 båds mænd; men spørgsmålet melder sig nu, hvor var Niels Juel blevet af under selve kampen, fra han om morgenen var set i Kongens hovedkvarter? Intet vides med sikkerhed herom, såvidt det indtil i dag har været muligt at spore.

Det må antages, at han har fulgt Kongen i dennes følge, ialtfald så længe, det må have været muligt. Björnin¹⁰) beretter, at man om morgenen den 4. december så Kong Christian den V i et »lysande följe« med general Carl von Arenstorff i spidsen for den danske venstre fløj ile mod Lund.

Enkelthederne om Kongens og Prins Georgs færden under selve slaget ved Lund er da heller ikke belyst

noget sted. Man ved, at Kongen dukkede op flere steder, opildnede mandskabet og kastede sig som en dygtig, men også vovelig kriger ind i flere træfninger, indtil han omkring middagstid forsøgte at få vor flygtende venstre fløj standset i den vilde flugt imod Landskrona¹⁰⁾¹¹⁾ og ¹²⁾, hvortil Kongen også selv senere ankom¹⁸⁾¹⁹⁾ og ²⁰⁾.

Om Niels Juel*) ved man faktisk kun, at han om morgenen den 4. decbr. var set i Kongens hovedkvarter¹⁰⁾¹¹⁾, derefter forsvinder hans spor, indtil han med båds mændene fra Landskrona vendte tilbage til København den 6. og fra den 7. igen ses at underskrive admiralitetets skrivelser⁷⁾.

Felttoget i Skåne blev nu opgivet for resten af året, og vore tropper blev trukket tilbage til Sjælland; 30 mand af båds mændene var dog forinden under Ljt. Jürgen Carstensens kommando blevet dirigeret til Hålsingborg, der imidlertid overgav sig til Svenskerne den 31. december s.a.¹⁴⁾.

Niels Juel kastede sig derefter igen ud i arbejdet for at få klargjort de danske skibe, hvis besætninger nu var frarøvet c. 1000 bådsfolk.

Vi forstår nu baggrunden for hans ophold hos Kong Christian den V. på Svenstrup i dagene før den 4. december 1676; han kæmpede her for at kunne bevare

*) Niels Juel, såvel som de øvrige tilstedeværende af Kong Christians følge, må med en vis uro have bemærket Kongens utrolige hidsighed efter selv at søge kampen; her var der ikke megen forskel på den svenske eller den danske Konge i deres ungdommelige krigsiver. Som den eneste tilbageværende repræsentant for den gamle danske adel, der ikke var bundet af egentlige kampopgaver, kan det ikke udelukkes, at Niels Juel da havde følt sig forpligtet til at følge den unge Konge, for at søge at beskytte Danmarks Enevoldskonge imod selve kampens farer.

bådsfolket til brug i de skibe, som han var ved at gøre klar på Holmen til de kommende togter.

Et tab her på c. 3 orlogsskibe kunne have fået de alvorligste følger for krigens videre forløb, og der skulle da også en mand til af Niels Juels støbning for at kunne få vor flåde i søen 1677.

Med denne flåde viste Niels Juel i slaget i Køgebugt den 1. juli kongen og rådet, at han kunne sejre over den svenske, uden Tromp's eller hollandske skibes hjælp*).

Under Niels Juels ophold på Svenstrup lykkedes det ham at få bådsfolket fjernet fra lejren ved Skjelshøj til en tilsyneladende mere sikker tjeneste som vagt for Kongen ved Svenstrup; selve kampens udvikling medførte imidlertid, at disse brave matroser blev kastet ind i selve kampen. Niels Juel havde ikke kommando over dem, de måtte lyde de ordrer, de modtog fra hæren, og som de, da det kom til kamp, tro beseglede med deres død. Disse bådsfolks tragiske skæbne må aldrig gå af glemme!

Niels Juel var og er et eksempel til efterfølgelse for alle danske på mod og villie, såvel overfor fjende som foresatte. Han led sådant set nederlag overfor Tromp i spørgsmålet om bådsfolket, men han vandt ry som Danmarks — og på den tid også som en af verdens kendte og bedste flådeførere, efter Slaget i Køgebugt. Som tak for sejren blev han umiddelbart derefter udnævnt til General-admiral-løjtnant sam til ridder af elefanten. Sine øvrige store fortjenster til trods forblev Niels Juel i den her opnåede charge resten af

*) Fra Holland var der medio marts 1677 ankommet 700 matroser til forstærkning af vore besætninger.

sit liv, medens både Tromp og senere hans broder Jens Juel blev General-admiraler.

Dette kunne tyde på, at Kong Christian den V muligvis havde båret på en smule nag — hvis man tør sige sådant — overfor Niels Juel; senere kendte breve fra Kongens hånd synes at antyde dette, og det kan da anes, at Niels Juel's her berettede kamp for bådsfolket, imod Kongen og Tromps ønsker, kan have været årsagen dertil?

Men Niels Juels kampe såvel på papir, i ord som på søen var ikke forgæves, de vakte igen den danske ånd og det danske sindelag til fornyet liv i vor flåde, knækkede det »hollandske parti« og gav os selv tilliden tilbage.

Dette skal ikke glemmes i en tid, hvor »ja og nej« ikke længere forfægtes med samme selvfølge, som dengang.

Uden tillid til ens førere, det være sig militære som politiske, kunne vi ikke have vundet, hverken i Køgebugt 1677 eller ved Fredericia 1849; sidst, da Danmark stod over for sin skæbnetime, var vi lammet til at begynde med, hvor dansk ungdom måtte tage kampen op, lige så ringe forberedt som bådsfolket ved Lund 1676.

»Det, der betyder noget, er at arbejde mod et mål, der ikke er helt klart for øjeblikket« som Antoine de Saint Exupéry udtrykte det i KRIGSFlyver, »det er et mål for ånden, ikke for intelligensen«.

»Fristelsen kender vi så godt som nogen kirkefader. Fristelsen består i, når ånden sover, at bukke under for intelligensens fornuftgrunde«.

Intelligensen sagde, det ville være umuligt at kæmpe og sejre med en flåde, der var modstanderens underlegen, men Niels Juel forstod at forene sit mandskab

i tillid til at sejren fulgte ham, når han førte sine skibe mod fjendens under det Dannebrog, hvis historie og gestalt gennem de vekslende tider har givet danske »begejstringens ånd«.

Kildefortegnelse.

1. Admiralitetets Kopibog, litr. B. 1676, Rigsarkivet.
 2. H. G. Garde: Efterretninger om den danske og norske søemagt, Kbhvn. 1832.
 3. H. G. Garde: Den dansk-norske sømagts historie, Kbhvn. 1861.
 4. Krigskancelliet, depechekontoret 1671-99, Søetaten vedrørende I, Kgl. ekspeditioner 1671-66 (indeholder bl.a. Chr. V.'s koncepter til Tromp, Rodsten og Niels Juel; fra 16. november 1676 til 6. december 1677 er alle blade borttagne, antagelig til brug ved de efterfølgende forhør vedr. Slaget ved Lund).
 5. Chr. V.'s testamente, tillæg til den danske Kongelov, ved I. A. Vorsaae, Kbhvn. 1860.
 6. A. Güntelberg: Niels Juel, Kbhvn. 1897.
 7. Admiralitetets Kopibog, litr. C. 1676, Rigsarkivet.
 8. Rentekammerarkivet 2 B, nr. 54, Københavns tøjhusregnskab 1/1 1676 til 1/3 1677, Rigsarkivet.
 9. Vaupel, Otto: Den dansk-norske hærs historie, Kbhvn. 1872.
 10. Arenstorff, C. J. von: Generalerne F. og C. von Arenstorff, Kbhvn. 1889.
 11. Jensen, N.P.: Den skaanske krig 1675-79, Kbhvn. 1900.
 12. Stille, A.: Felttogene i Skåne 1676-79, några reflektioner och synpunkter. Svenskt hist. tidsskrift 1901.
 13. Original manuskript til Kong Chr. V.'s krigshistorie, Rigsarkivet.
 14. Løvenskiold, C. L.: Slaget ved Lund, koncepter m.v., Rigsarkivet.
 15. Søekrigskancelliet, 1676-78, Over- og underordnede bestillingsmænds arkiver, (inkl. Tromps relationer 15 a) Rigsarkivet.
 16. Niels Bielke's rapport fra slaget ved Lund (kopi), Kgl. Armemuseum, Stockholm.
 17. Björilin: Slaget ved Lund. Stockholm 1883.
 18. Jensen, N. P.: Chr. V. i slaget ved Lund, en kritisk undersøgelse, Hist. Tidsskrift, 7 Række. II-1-45. 1899.
 19. Stille, A.: Chr. V. i slaget ved Lund (Sv. hist. tidsskr. T XVIII, 191-216).
 20. Stille, A.: Nogle bemærkninger til N. P. Jensens art. ad 18). Hist. Tidsskr. 1899' pag. 559-576.
-

Nekrolog.

Kommandør Hans Vilhelm Kaalund blev født den 10. november 1895 i Odense som søn af fabrikant Hans Henrik Kaalund og hustru, Marie Kaalund, født Lång.

Han blev kadet 1914, sekondløjtnant 1918, premierløjtnant 1919 (søløjtnant I 1923), kaptajnløjtnant 1927, orlogskaptajn 1937, kommandørkaptajn 1941 og kommandør 1951.

Da kommandør Kaalunds hele kadetuddannelse faldt i en periode, hvor kadetskibets sejlads — grundet på sikringsstyrkens formering under 1. verdenskrig — var begrænset til danske farvande, blev det først efter hans officersudnævnelse, at han nåede at fuldføre den for en søofficer så betydningsfulde sømandsmæssige uddannelse, som kun indvindes ved jævnlige befarede store have.

Således deltog han i årene 1920—24 i forskellige togter til udlandet, først med BESKYTTEREN (3) til Færøerne og Island, dernæst med INGOLF (4) til England og Spanien og senere med ISLANDS FALK (3) til Grønland og Island. I 1930 var han på togt med HVIDBJØRNEN (3) til Grønland og Island og 1937 med INGOLF (2) til Frankrig, Grønland og Island.

I 1925 var han med kongeskibet DANNEBROG (3), og afbrudt af enkelte udkommandoer, fortrinsvis som chef for mindre mineskibe, forrettede han i årene 1927—32 tjeneste ved søminevæsenets mineafdeling.

Herfra overførtes han i 1932 til den nyoprettede kystdefension, hvor han i forbindelse med almindelig fortjeneste forestod eksercerskoleuddannelsen. Fra 1936 var han tilforordnet gymnastikinspektionen, hvor han samtidig ledede mandskabsuddannelsen på de under kystflåden afholdte eksercerskoler.

I 1939—40 var han en kort tid chef for Middelgrundsførtet for herefter fast at blive tilknyttet søværnets personelkontor. Med afbrydelse af 2 korte togter, i 1941 som chef for 2. minestrygergruppe i SØ-BJØRNEN (1) og i 1946 for skoledelingen for math elever bestående af HOLGER DANSKE (1) og NIELS EBBESEN på togt til Færøerne, Norge og Portugal, var han fra 1941 leder af søværnets personelkontor, Holmen, en stilling, der i 1955 ophøjedes til chefspost, og som han bestred indtil sin død.

Som det af ovenstående fremgår, kom kommandør Kaalunds tjeneste i Marinen til at fordele sig nogenlunde ligeligt mellem sø- og landtjeneste, men som det er enhver bekendt, kom hans livsgerning til at falde indenfor søværnets personeladministration, som han havde erhvervet sig store forudsætninger for at lede. Ikke mindst i genopbygningsårene var det en nok så brydsom post at beklæde, men ved sin menneskelige forståelse for personellet forhold indtil den mindste detaille, havde Kaalund en evne til med lyst sind og hjælpsom hånd at overvinde mange vanskeligheder. Når det tages i betragtning, at der i efterkrigsårene stilledes ganske antagelige krav om en hurtig forøgelse af det faste personel, der samtidig forudsattes givet en effektiv militær uddannelse, ligger det i sagens natur, at disse i sig selv modstridende krav ingenlunde var lette at efterkomme. Men ihvorvel det indtil dato ikke helt er lykkedes at bringe antallet af oversergen-

ter og mather op til den ønskede standard, hvilket til dels skyldes de gunstige konjunkturer på det civile arbejdsmarked samt den samtidige rekruttering af stampersonel til hæren og flyvevåbnet, der ikke tidligere har været konkurrenter på dette felt, må det med tilfredshed erkendes, at Kaalund i høj grad har medvirket til at opretholde fenrikuddannelsens kvalitet.

Optimistisk som hans indstilling var, så han med forventning hen til de såkaldte store årganges muligheder, og man må håbe, at Kaalund, der blev en afholdt chef og nød personellet fulde tillid, indenfor sit specielle område har skabt et solidt grundlag for den videre opbygning af søværnets personelorganisation.

Han blev i 1940 ridder af Dannebrog, 1947 Dannebrogsmænd og i 1954 Kommandør af 2. grad.

Kommandør Kaalund blev gift 1920 med AUSA K. (død 1926), datter af kontorchef Tauber og hustru, f. Sorterup; gift 2. gang 1928 med Henny Vibeke K., datter af sparekassedirektør H. Chr. Schmidt og hustru, f. Clausen.

Hans død indtraf efter et kortvarigt sygeleje ret uventet den 8. oktober 1957. Han bisattes fra Holmens kirke den 12. oktober og begravedes s. d. på Holmens kirkegård.

E. F.

Glimt fra Søværnet.

Ved kaptajnløjtnant S. Laub.

Øvelserne i august og september.

Øvelsesvirksomheden i søværnet kulminerede i august og september d. å. med omfattende såvel nationale som NATO øvelser i vore hjemlige farvande. Så godt som alle enheder under kystflådens operative kontrol var helt eller delvis inkluderet heri, og det kan allerede på indeværende tidspunkt, hvor endelige analyser endnu ikke foreligger, slås fast, at der blev sejlet meget — og lært meget.

Kystflådens øvelsesgruppe 1/57 var under chefen for kystflådens ledelse formeret fra ultimo juli til medio september.

Følgende øvelser afholdtes:

DANEX ONE. Hovedformålet med DANEX ONE, som strakte sig over hele august måned, var at give de deltagende enheder en udvidet taktisk træning i forskellige relevante former for søkrigsførelse. Chefen for kystflåden havde sit flag vajende i fregatten NIELS EBBESEN, der var udrustet til formålet som kommandoskib. Øvelsesområderne var primært Østersøen og Skagerak, som dels gav de bedste muligheder for afholdelse af U-båds- og anti-U-bådsøvelser, og dels var — og er — de farvandsområder, der er mindst berørt af hensynet til minefelter og minestrøgne ruter. Den norske U-båd UTHAUG deltog i øvelserne, og der var et udmærket samarbejde med flyvevåbnet og hæren, sidstnævnte repræsenteret ved Bornholms værn.

STRIKE AHEAD. Efter afslutningen af DANEX ONE oprettede chefen for kystflåden som FLAG OFFICER DENMARK sit hovedkvarter i Århus, og kystflådens øvelsesgruppe fortsatte i øvelse STRIKE AHEAD, der nærmest kan betegnes som kystflådens opvarmning — i begrænset målestok — til de efterfølgende NATO-øvelser. Hovedformålet med STRIKE AHEAD var således at indøve samarbejdet mellem FLAG OFFICER DENMARK og underlagte kommandoer — herunder marinekommandoerne — med tilhørende institutioner m.v., samt operative styrker og enheder på søen. Vejret, som hidtil havde vist sig fra sin bedste side, lagde nu enkelte hindringer i vejen, ligesom også den mellem motortorpedobådene FLYVEFISKEN og

HØGEN indtrufne kollision midlertidig stoppede operationerne. Norske motortorpedobåde med depotskibet VALKYRIEN og et antal norske frømand deltog i STRIKE AHEAD, som ellers kun omfattede nationale styrker. En ekstra »serial« blev udført for at tilgodese den engelske motorkanonbåd BOLD PIONEER, som var kommet hertil for at demonstrere den nye 3,3" Coastal Forces Mark 2 Gun.

SPRING DOUBLE. Sideløbende med DANEX ONE og STRIKE AHEAD afvikledes SPRING DOUBLE, hvis hovedformål var at træne deltagende engelske, norske, tyske og danske minestrygere i taktisk minestrygning, og at efterkrigsstryge et øvelsesfelt udfor Stevns. Den taktiske del af denne øvelse, som var den første NATO-minestrygningsøvelse i danske farvande, gav gode erfaringer og en udmærket træning i samarbejdet mellem minestrygningsstyrker fra forskellige nationer.

BROWN JUG. Den omfattende og storstilede øvelse BROWN JUG, som iøvrigt forudsættes bekendt fra pressens referater, gav FLAG OFFICER DENMARK og den nuværende kommandoorganisations led udmærket lejlighed til at operere under relativt realistiske forhold, ligesom alle operative enheder på søen fik mulighed for taktisk træning i en relevant rolle. Chefen for søværnsstaben opererede ORANGE styrker, som bl. a. omfattede den hollandske krydser DE ZEVEN PROVINCIE, 2 canadiske og 2 amerikanske fregatter samt et antal vesttyske motortorpedobåde, fra et hovedkvarter i København. Samarbejdet med forsvarrets øvrige grene, herunder særlig luftvåbnet, forløb tilfredsstillende, og en række værdifulde erfaringer er indhøstet. Flådens udrustede enheder forøgedes med WILLEMoes, HAMMER, SØLØVEN, SØRIDDEREN, LOUGEN og BIRKHOLM, der blev bemanded med genindkaldte besætninger. Disse enheder var selvsagt sat på en krævende opgave, som imidlertid blev tilfredsstillende løst, og det må hilses med tilfredshed og glæde, at de genindkaldte værnepligtige gik til opgaverne med højt humør og en god portion »fighting spirit«.

BLIND EYE. BROWN JUG fortsatte i øvelse BLIND EYE, som primært foregik i Skagerrak under FLAG OFFICER NORWAYS operative kontrol. Denne øvelse gav speciel træning til »Naval Control of Shipping«-organisationen, som ligeledes indhøstede mange værdifulde erfaringer.

Det burde være indlysende, at en så omfattende og grundig

øvelsesvirksomhed som ovennævnte, ud over at give de delta-gende enheder og operative kommandoledere bedste betingelser for videregående taktisk uddannelse og træning, også vil tilvejebringe et erfaringsmateriale, som kan indgå i en å jour-ført vurdering af det grundlag, som sammensætningen og organisationen af det danske søværn hviler på — og det er den foreløbige opfattelse, at øvelserne i almindelighed og BROWN JUG i særdeleshed ikke har skuffet i så henseende.

Boganmeldelser.

F. H. Kjølsen: »Mit livs logbog«.

En søofficers og diplomats erindringer før og efter 9. april 1940. (Berlingske forlag, 286 sider, ill.)

Som det sikkert er de fleste læsere af dette tidsskrift bekendt fra dagspressen, har fhv. kontreadmiral Kjølsen udsendt en erindringsbog under ovenstående titel.

Avisernes anmeldelser har mest koncentreret sig om erindringerne fra begivenhederne omkring 9/4 1940, 29/8 1943 og 5/5 1945.

For den sømilitære læser indeholder bogen, der er præget af forfatterens både receptive og impulsive sind og af hans store viden, samt sans for livets mange små pudsigheder, også interessante træk af mange andre sider af søværnets historie både før og efter nævnte datoer.

Her kan bl. a. fremhæves skildringen af NIELS IUEL's store Sydamerikatur — ikke mindst den bevægede hjemtur — en tur om hvilken adskillig rygtedannelse har foreligget; men særlig må dog nævnes de afsnit, der handler om Atlantpagtens tilblivelse og oprettelsen af Grønlands kommando. Det synes at fremgå, at det har været en stor fordel for denne sidste vigtige del af Danmarks forsvar, at den i sine første år har været ledet af en mand, der havde sans for store linier og for at skabe en passende baggrund for samarbejdet med amerikanerne.

Bogen kunne måske have været mere velsoigneret sprogligt og korrekturmæssigt. (Eksempelvis er side 245 nævnt, at TANGA flådens største skib, kom til at hedde FREJA, en fejltagelse, der virker så meget pudsigere, som anmelderen tydeligt husker,

at han ved FREJA's stabelafløbning hørte forfatteren udtale, at han aldrig havde set så *lille* et skib!). Bogen er trykt i den særlige berlingske retskrivning uden anvendelse af å.

I en erindringsbog, der omhandler endnu levende (og avancerende) personer bliver den rette benævnelse af disse på et tidligere stadi altid et problem. Her er det søgt løst ved i vidt omfang at anvende den kronologisk rigtige grad i teksten for derefter i registret at anføre den ved bogens udgivelse opnåede grad. Hvorvidt der herved opnås det rette udbytte af et register er vel tvivlsomt, men teksten bliver lettere læselig end, hvis der hver gang skal indføres ... »senere det og det«, når en på et senere tidspunkt forfremmet person nævnes.

Bogen afsluttes med et »forord«, der nærmere forklarer motiverne for dens udsendelse. Heri bemærker man særligt udtalelserne om ønsket om at redegøre for forfatterens modsætningsforhold til den tidligere forsvarsminister. Det har sikkert stået klart for enhver, der har blot et overfladisk kendskab til den parlamentariske kommissions forhandlinger, at der tidligt opstod et modsætningsforhold, og det er vist kun overmennesker, der er i stand til at se bort fra personlige sympatier og antipatier, når de senere træffer modstandere og har anledning til at have indflydelse på deres skæbne.

At den med politiske beføjelser og parlamentarisk baggrund udstyrede minister vinder i en strid med en af sine embedsmænd må derfor — uden hensyn til saglige synspunkter — betragtes som en naturlig udgang af en strid af denne art, og det burde ikke give anledning til udtryk, der kan opfattes som bitterhed over, at andre — helt uengagerede — officersskammerrater har været så heldige at undgå en sådan strid.

Man kunne opkaste det spørgsmål, om en sag af denne art havde været egnet til indbringelse for ombudsmanden, men efter det lange tidsforløb og efter at være bragt til offentlighedens kundskab, som det her er sket, er denne fremgangsmåde vel utænkelig. At forholdet kan give stof til eftertanke for enhver søofficer, der blot tænker på at nærme sig de højere stillinger, må anses for hævet over enhver tvivl, og alene derfor er der anledning til at fremhæve »Mit livs logbog« som et værdifuldt bidrag til den sømilitære memoirelitteratur, selvom det er klart, at forfatteren på ingen måde har skrevet alt, hvad han kunne fortælle fra sin lange tjeneste i søværnet.

H.-H. W.

Ejnar Mikkelsen: »Fra Fribytter til Embedsmand«.

Gyldendalske Boghandel - Nordisk Forlag. København 1957. 198 s.
Ill. Kr. 22,75 hft.

Med denne bog har forfatteren udsendt fjerde og sidste bind af sine erindringer. De foregående er »Fra Hundevagt til Hundeslæde«, »Ukendt Mand til ukendt Land« og »Farlig Tomandsfærd«, og ligesom disse er det nye bind holdt i en frisk og letflydende stil.

Bogen rummer især beretninger om den med mange vanskeligheder forbundne grundlæggelse af kolonien Scoresbysund, om striden mellem Danmark og Norge vedrørende Østgrønland og om denne strids slutning med dommen i Haag.

Som antydning i titlen slutter forfatteren med at fortælle om sin ansættelse i embedet som inspektør for Østgrønland. *Th.*

Macintyre, Donald: »U-Boat Killer«.

Weidenfeld and Nicolson, London 1956, 180 s., ill.

Den foreliggende bog er skrevet som personalhistorie. Det er forfatterens beretning om hans tjeneste mod tyske ubåde under den anden verdenskrig. Størstedelen af tiden var han skibschef, dels i destroyerne VENEMOUS og WALKER, som begge var veteraner fra den første verdenskrig, dels i brasilianerdestroyeren HESPEROUS og den amerikanske byggede fregat (DE) BICKERTON.

Forfatteren var til søs det meste af krigen. Hans beretning viser derfor indirekte den historiske udvikling i slaget om Atlanten, såvel teknisk som taktisk og strategisk. På disse områder minder bogen meget om en række andre bøger, der i efterkrigsårene er skrevet over samme tema.

Det, der gør omhandlede bog særlig interessant, er kapitlet om den skæbne, der overgik Günther Prien, Joachim Schepke og Otto Kretschmer, afsnittet om tjenesten som forbindelsesofficer til USN og det sidste kapitel, hvor forfatteren forelægger sine tanker om fremtidens ubådstrusel og dens konsekvenser.

Captain Macintyre motiverer fremkomsten af sin bog med ønsket om at korrigere det vildledende billede af krigstidens liv i RN, som mange »bestsellere« har skabt. Bogen er enkelt og ligefremt fortalt, og efterlader et indtryk af forfatteren som en dygtig og modig officer.

P. W-T.

Marinens Bibliotek.

Erhvervelser i november 1957.

- Kjolsen, Frits Hammer:* Mit livs logbog. En søofficers og diplomats erindringer før og efter 9. april 1940. ill. index. 304 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Trizzino, Antonino:* Die verratene Flotte. Tragödie der Afrikakämpfer. kort. 180 s. Bonn. 1957. 8°. H.
- Sired, Ronald:* Enemy engaged. A naval rating with the Mediterranean Fleet. 1942—1944. ill. kort. 205 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Hampshire, A. Cecil:* Lilliput Fleet. The Story of the Royal Naval Patrol Service. ill. 204 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Døden kom på larvefødder. FN-rapporten om Ungarn 50 s. Kbh. 1954. 4°. H.
- Pears, Randolph:* British Battleships 1892—1957. The Great Days of the Fleets. ill. index. 200 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Raeder, Erich:* Mein Leben von 1935 bis Spandau 1955. Bd. II. ill. index. 348 s. Tübingen 1957. 8°. H.
- Steensen, R. Steen:* Den nordlige søvej. ill. kildehenv. 504 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Ruge, Friedrich:* Entscheidung im Pazifik. Die Ereignisse im Stillen Ozean 1941—1945. ill. kort. 278 s. Hamburg 1954. 8°. H.
- Signalman 3 & 2, NAVY TRAINING COURSES. (Navpers 10135) ill. index. 320 s. Wash. 1956. 8°. H.
- Aamodt, Harald:* De første festningsanlegg ved Kongsvinger. (Særtr. af Norsk Mil. Tidsskr. 9/1956). ill. 14 s. Horten 1956. 8°. H.
- Olsen, Kurt:* Storm over mellemøsten. ill. kort. 180 s. Kbh. 1957. 8°. H.
- Diving Manual. U.S. Navy. (Navships 250—538). ill. 72 s. Wash. 1956. 4°. H.
- INTERNATIONAL LAW STUDIES 1954. *Kelsen, Hans:* Collective Security under International Law. Navpers 15031. index. 276 s. Wash. 1957. 8°. H.
- INTERNATIONAL LAW STUDIES 1955. *Tucker, Robert W.:* The Law of War and Neutrality at Sea. Navpers 15031. index. 448 s. Wash. 1957. 8°. H.

Tordenskjolds dødssted. Rapport over rejse til Hannover. (udarb. af Marineforeningen). maskinskr. 8 s. Kbh. 1957. fol. H.

Forhandlingerne om Overdragelsen af de Dansk-Vestindiske Øer til De Amerikanske Forenede Stater 1915—1916. 34 s. Kbh. 1916. 8°. H.

Danmarks handelspolitiske forhandlinger m.m. under verdenskrigen 1914—1918. I-XII. 613 s. Kbh. 1914/18. 8°. H.

Petersen, Harald: Tydningen af Tordenskjolds sektionsbeskrivelse. (Udsn. af »Medicinsk Forum« 1953/7). (i mappe). 2. s. Kbh. 1953. 8°. H.

Warrern, Allan: Dansk-engelsk teknisk ordbog. 2. stærkt øgede udgave. 334 s. Kbh. 1957. 8°. H.

Malaurie, Jean: De sidste konger i Thule. Et år blandt Nordgrønlands polareskimoer. ill. tillæg. 256 s. Kbh. 1957. 8°. H.

Rohwer, Jürgen (udg.) m. fl.: Seemacht heute. ill. 276 s. Oldenburg. Hamburg. 1957. 8°. H.

Mountevans: From Husky to Sno-cat. A short Survey of polar Exploration yesterday and today. ill. kort. index. 174 s. Lond. 1957. 8°. H.

Oldendow, Knud: Bogtrykkerkunsten i Grønland og mændene bag den. En boghistorisk oversigt. ill. 236 s. Kbh. 1957. 8°. H.

Donald, William: Stand by for Action. A Sailor's Story. ill. 190 s. Lond. 1956. 8°. H.

Lampe, David: Den utæmmede kanarifugl. Skildringer fra Danmarks frihedskamp. På dansk ved Bebbe og Paul Hammerich. navnefort. 214 s. Kbh. 1957. 8°. H.

Lampe, David: The Savage Canary. The Story of Resistance in Denmark. ill. index. 236 s. Lond. 1957. 8°. H.

Bunckley, J. W.: Military and Naval Recognition Book. A Handbook on the Organization, Uniforms and Insignia of Rank of the World's Armed Forces; Etiquette and Customs of the American Services. ill. index. 444 s. N.Y. 1943. 8°. H.

Metalsmith 3 & 2. (Navpers 10565-B). ill. index. 724 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1956. 8°. H.

Engineman 3. (Navpers 10539). ill. index. 710 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1957. 8°. H.

Boilerman 1 & C. (Navpers 10536-B). ill. index. 634 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1957. 8°. H.

Patternmaker 3 & 2. (Navpers 10578-A). ill. index. 340 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1957. 8°. H.

Storekeeper 3 & 2. (Navpers 10269-C). ill. index. 400 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1956. 8°. H.

- Disbursing Clerk 3 & 2. (Navpers 10274-C). ill. index. 274 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1957. 8°. H.
- Constructionman. (Navpers 10630-B). ill. index. 316 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1956. 8°. H.
- Gunner's Mate 2. (Navpers 10184). ill. index. 778 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1956. 8°. H.
- Basic Military Requirements. (Navpers 10054). ill. index. NAVY TRAINING COURSES. 642 s. Wash. 1957. 8°. H.
- Pipe fitter 1 & C. (Navpers 10593-A). ill. index. 440 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1956. 8°. H.
- Training Guide for Machine Accountants 3 & 2. (Navpers 10040). ill. 144 s. NAVY TRAINING COURSES. Wash. 1957. 8°. H.
- Marine Corps Drill Manual. (Navmc 1131-AO 3). ill. app. 320 s. Wash. 1956. 8°. H.
- Lohmann, W. & H. H. Hildebrand:* Die deutsche Kriegsmarine 1939—1945. 4. Lieferung. ill. 92 s. Bad Nauheim. 1957. 8°. H.
- Thordarson, Matthias:* Den danske marine ved Island før og efter århundredeskiftet. Kortlægning- søopmåling- og videnskabelige- praktiske fiskeriundersøgelser. Fremmed-fiskeriet og fiskeriinspektionen. 180 s. + 43 s. maskinskr. u. å. (1957). 4°. H.
- Thordarson, Matthias:* Havets rigdomme, deres betydning og udnyttelse. 2. forøgede og forbedrede udgave. ill. kort. 328 s. Kbh. 1940. 8°. H.
- Secher, Alex:* Gensyn med Grønland, ill. 92 s. Kbh. 1957. 4°. H.
- U.S. Marine Corps. *Lineal List of Commissioned and Warrant Officers of the Marine Corps Reserve.* 1. sept. 1956. 522 s. Wash. 1956. 4°. H.
- Combined *Lineal List of Officers on Active Duty in the Marine Corps.* 1. jan. 1957. (15th Rev.). 274 s. Wash. 1957. 4°. H.
- Kennedy, John:* The Business of War. The War Narrative of Major-General Sir John Kennedy. Edited and with a Preface by Bernard Fergusson. kort. 356 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Lewis, Geoffrey L.:* Fabulous Admirals and some Naval Fragments. Being a Brief Account of some of the Froth on those Characters who enlivened the Royal Navy a Generation or Two ago. ill. 292 s. Lond. 8°. H.
- Branch-Johnson, W.:* The English Prison Hulks. ill. index. 206 s. Lond. 1957. 8°. H.
- Atomudtryk og deres betydning. 22 s. Kbh. 1952. 8°. H.
- The Private Correspondence of *Admiral Lord Collingwood.* Ed. by Edward Hughes. NAVY RECORDS SOCIETY 1957. Portr. index. Lond. 1957. 8°. H.
- Jakob Danielsen, kalålek amíssok. ved Ph. Rosendahl. ill. kort. Godthåb 1957. fol. H.
-