

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1973

144. ÅRGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: ORLOGSKAPTAJN STEPHEN DITLEVSEN



KØBENHAVN

ELSANGS BOGTRYKKERI
1973

Indholdsfortegnelse

EMNELISTE I

Side

Forsvarspolitik, diplomati, politik i almindelighed

Danmark.

Søværnets styrkemål (1542) 97

Norden.

Fredens hav - Østersøen (1796) 249

Andre lande, herunder flådetraktater, afrustningskonferencer m.v.

Vesttysklands ny marinekoncept (1796) 49

Historie

Personalehistorie.

Olsen, Christian Benjamin.

Marinemaleren Chr. Benjamin Olsen (E.O.) .. 136

Marinehistorie (Historie).

Danmark.

Kronprinsens lystfregat (1490) 186

Søkrigshistorie (krigshistorie).

Verdenskrig II

Gerät BEETHOVEN/MISTEL (1661) 228

Krigskunst*Strategi og taktik.*

Minekrigsførelse i Vietnam (1775) 305

Krigsskibe*Enkelte krigsskibstyper, deres anvendelse m.v.**U-både.*Den sovjetiske undervandsflådes udvikling
(1904) 201**Skibsbygning og Maskinvæsen***Skibsbygning, krigsskibstyper m.v.*

Choksikring af krigsskibe (1. del) (P. B. W.) .. 417

Choksikring af krigsskibe (2. del) P. B. W.) .. 457

En målebane til sensor- og våbenafprøvning
(1763) 65**Undervisningsvæsen***Skoler, militær uddannelse.*

Søværnets Frømandskorps (1752) 342

Søværnets meniguddannelse (1815) 369

Ekspeditioner, rejser og opholdUndervandsbåden DELFINENS deltagelse i
STANAVFORLANT (1928) 161Royal Navy Equipment Symposium and
Exhibition, Greenwich 1973 (1756) 477

EMNELISTE II

Side

Fra andre tidsskrifter

Danmarks strategiske position	7
Stirling - miljøvenlig nyskabning	303
Nye Fast Patrol Boat generationer	303
Havet og rummet i forsvarspolitik	439
CIRCE-klassen	484
Nye sovjetiske hangarskibe	487
De tyska anfallsplanerna mot Sverige 1943 ett trettiårsminne	488
Amiral S. G. Gorshkov - är han vår tids amiral John Fisher?	490

Marinens Bibliotek

Erhvervelser	
..... 27, 87, 189, 244, 291, 362, 448, 500	
Bog anmeldelser og Kommentarer til nyanskaffelser	
..... 32, 90, 154, 192, 247, 294, 364, 414, 453, 503	

Meddelelser fra Søe Lieutenant Selskabet

(ved formanden)

Referat af mødet i henhold til lovens § 32	74
Møde i henhold til lovenes § 32 d. 25. okt. 1973	509

Meddelelser fra Tidsskrift for Søværnen

(ved redaktøren)

Ved Årsskiftet	1
Rettelse	200

Nekrologer

Kommandørkaptajn F. K. Brummerstedt (1490)	19
Kommandørkaptajn C. V. T. Hassager Christiansen (1490)	20
Løjtnant, overintendant H. E. R. Falcon (1490)	22
Kommandør S. B. V. J. Greve (1490)	22
Kommandørkaptajn P. G. Holdt (1490)	24
Orlogskaptajn I. Illum (1490)	25
Orlogskaptajn B. C. Jensen (1490)	25
Orlogskaptajn K. N. P. Johansen (1490)	77
Orlogskaptajn A. V. Jørgensen (1490)	78
Orlogskaptajn H. F. Kiær (1490)	79
Kommandørkaptajn H. B. Larsen (1490)	80
Kaptajn V. U. Malthe-Bruun (1490)	81
Løjtnant V. V. A. Ness (1490)	82
Oberst O. Petersen (1490)	83
Generalmajor E. Rasmussen (1490)	84
Kaptajn C., baron Schaffalitzky de Muckadell (1490)	149

Kommandørkaptajn A. J. Rohbeck (1490)	150
Premieløjtnant T. J. Rothe (1490)	151
Kommandørkaptajn H. Rømeling (1490)	152
Kommandør H. J. Rasmussen (1490)	174
Kommandørkaptajn F. P. R. Rosted (1490)	175
Kommandør A. Schmidt (1490)	177
Kaptajnløjtnant H. E. Sehorst (1490)	178
Orlogskaptajn E. B. Stenderup (1490)	179
Orlogskaptajn Y. M. Thrane (1490)	180
Kontreadmiral S. J. Valentiner (1490)	181
Orlogskaptajn R. West (1490)	182
Oberstløjtnant H. Westenholz (1490)	183
Kommandør P. Würtz (1490)	184
Fyrdirektør, kommandørkaptajn	
A. P. A. A. Legind (1461)	242
Oberst K. van Wylich-Muxoll (1490)	360

Diverse

Søofficerskonernes klub	416
Tøjhusmuseets foredragsrække 1973-74	
«De grønne baretter»	456
Således skrev de (1828)	492

Meddelelser fra udlandet

England (1826)	498
----------------------	-----

FORFATTERLISTE I

(til emneliste I)

<i>Ditlevsen, S. M. (1762)</i>	
En målebane til sensor- og våbenafprøvning ..	65
<i>Hansen, J. E. (1756)</i>	
Royal Navy Equipment Symposium and Exhibition, Greenwich 1973	477
<i>Jespersen, A. (1796)</i>	
Vesttysklands ny marinekoncept	49
<i>Fredens hav - Østersøen</i>	249
<i>Koch, H. C. D. (1928)</i>	
Undervandsbåden DELFINENS deltagelse i STANAVFORLANT	161
<i>Lukow, U. T. J. (1775)</i>	
Minekrigsførelse i Vietnam	305
<i>Larsen, B. G. (1661)</i>	
Gerät BEETHOVEN/MISTEL	228
<i>Lehmann, H. M. (1815)</i>	
Søværnets meniguddannelse	369
<i>Olsen, E.</i>	
Marinemaleren Chr. Benjamin Olsen	136
<i>Sørensen, P. B. (1904)</i>	
Den sovjetiske undervandsbådsflådes udvikling	201
<i>Teisen, J. (1490)</i>	
Kronprinsens lystfregat	186
<i>Thostrup, S. S. (1542)</i>	
Søværnets styrkemål	97
<i>Volke, F. (1752)</i>	
Søværnets Frømandskorps	342
<i>Wishart, P. B.</i>	
Choksikring af krigsskibe (1. del)	417
Choksikring af krigsskibe (2. del)	457

FORFATTERLISTE II
(til emneliste II)

	Side
<i>Bendtsen, E. (1826)</i>	
Meddelelser fra udlandet	498
<i>Ditlevsen, S. M. (1762)</i>	
Boganmeldelser	47, 156, 158
Fra andre tidsskrifter	303, 488
Meddelelser fra T.f.S.	1, 200
<i>Pontoppidan, S. E. (1461)</i>	
Nekrolog	242
<i>Pranov, J. B. (1646)</i>	
Boganmeldelse	364
<i>Rasmussen, J. F. E. (1830)</i>	
Fra andre tidsskrifter	303
<i>Rosenberg, N. (1835)</i>	
Fra andre tidsskrifter.....	484
<i>Schrøder, P. (1828)</i>	
Således skrev de	492
<i>Skrydstrup, H. (H. S.)</i>	
Boganmeldelse	194
Fra andre tidsskrifter	487
<i>Teisen, J. (1490)</i>	
Nekrologer	19, 77, 149, 174, 360
Boganmeldelser	44, 154, 192
Kommentarer til nyanskaffelser	
.....	32, 90, 195, 247, 294, 366, 414, 453, 503
<i>Wessel-Tolvig, P. (1653)</i>	
Fra andre tidsskrifter	439
Boganmeldelse	503

FORFATTERINDEX

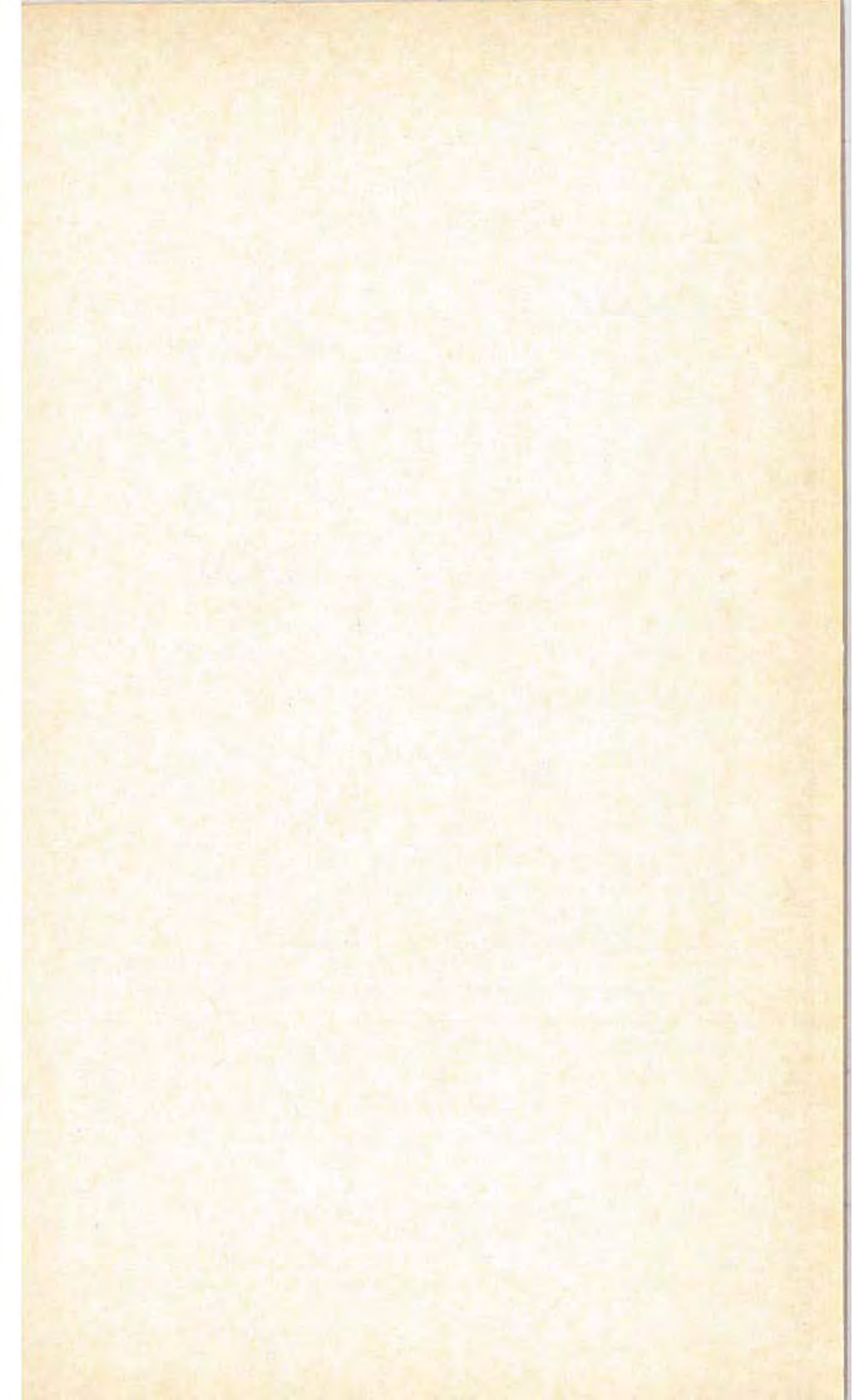
Søofficerer

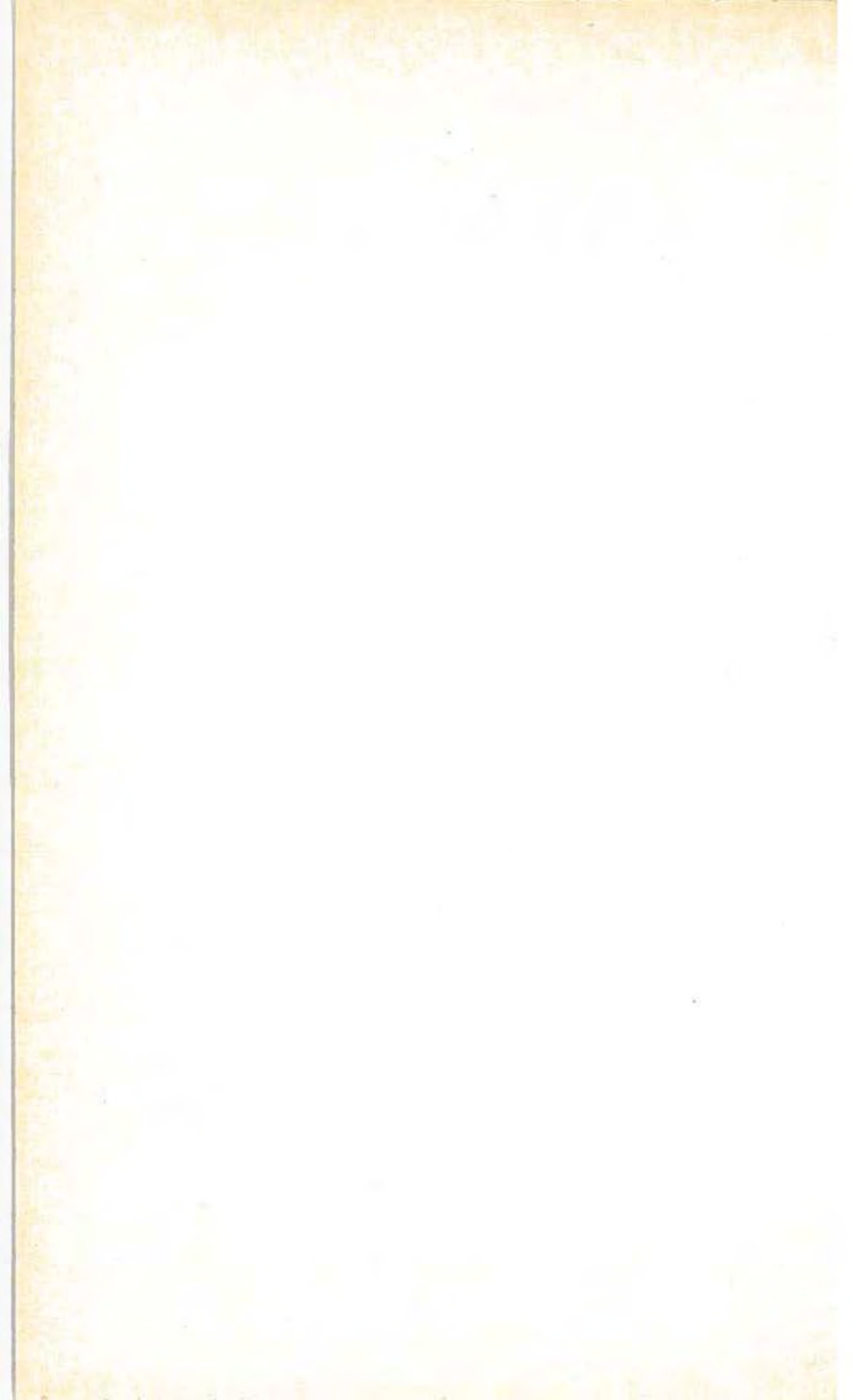
Lb.nr.*)	Navn	Lb.nr.*)	Navn
(1461)	S. E. Pontoppidan	(1775)	U. T. J. Luckow
(1490)	J. Teisen	(1976)	A. Jespersen
(1542)	S. S. Thostrup	(1815)	H. M. Lehmann
(1646)	P. B. Pranov	(1826)	E. Bendsen
(1653)	P. Wessel-Tolvig	(1828)	P. Schriver
(1661)	B. G. Larsen	(1830)	J. F. E. Rasmussen
(1752)	F. Volke	(1835)	N. Rosenberg
(1756)	J. E. Hansen	(1904)	P. B. Sørensen
(1762)	S. M. Ditlevsen	(1928)	H. C. D. Koch

*) Efter søofficersrullen.

Andre forfattere

<i>Rg. Sign.</i>	<i>Navn</i>	<i>Stilling</i>
(E. O.)	E. Olsen	Overlærer
(H. S.)	H. Skrydstrup	Lærer
(P.-B. W.)	P. B. Wishart	Ingeniør (engelsk)





VED ÅRSKIFTET

Af orlogskaptajn S. Ditlevsen

„28. februar 1888 blev tidsskriftets virksomhed optaget i Sølieutenantselskabets love med virkning fra 1. januar 1889. Dette skete efter flere års økonomiske vanskeligheder, og da selskabet gennem en årrække havde følt sig stedse mere tilknyttet til tidsskriftet, hvis stof væsentligt bestod af afhandlinger, der havde været oplæst i selskabet, så var det naturligt, at man med en vis ængstelse så det gamle tidsskrift sygne hen.“

Disse ord er skrevet i „Sølieutenantselskabets historie“ i beretningen for det 103. forsamlingsår, og ved indledningen til den 144. årgang af tidsskriftet kunne jeg fristes til at drage sammenligninger. På det nævnte tidspunkt betød overtagelsen af udgivelsen, at abonnementstallet blev hævet fra 140 til 209, d.v.s. en økonomisk stabilisering. Vi har i dag ikke behov for en økonomisk stabilisering, fordi udgivelsen ifølge vor kontakt med Erhvervenes Forlag ikke belaster selskabets medlemmer indenfor kontraktens grænser.

Sammenligningen er imidlertid aktuel fordi jeg sidste år lovede medlemmerne, at tidsskriftet ikke skulle få lov til at sygne hen, men årsagen til en eventuel hensygnen var en anden. Det var først og fremmest spørgsmålet om at udgive tidsskriftet præcist og derefter spørgsmålet om aktuelt og levende stof. Det første spørgsmål er nogenlunde løst nu, men spørgsmålet om stoffet er ikke helt løst efter mine ønsker.

Jeg vil derfor her ved begyndelsen af et nyt år bede medlemmerne hjælpe mig således, at den 144. årgang vil blive en årgang, som på værdig måde kan repræsentere Sølieutenantselskabets arbejde. Jeg vil i det følgende kommentere de forskellige stofområder, hvor medlemmerne kan komme til orde igennem tidsskriftet. Rækkefølgen af emnerne er tilfældig, hvorfor det følgende ikke må tages som en prioritetsrækkefølge.

Søværnets aktuelle problemer

Det er væsentligt, at Tidsskrift for Søværnen også i fremtiden står som den bedste kilde til maritim forskning. Søværnets øvelsesvirksomhed, personel- og uddannelsesproblemer samt strategiske og taktiske problemer er en stor del af vort daglige arbejde. Tidsskriftet offentliggør det enkelte medlems syn på problemerne og som noget meget væsentligt det enkelte medlems forslag. Her har altså enhver søofficer en mulighed for udenfor den tjenstlige ramme at kunne lufte sine synspunkter. I denne forbindelse kunne det måske også være aktuelt at offentliggøre de enkelte eskadrers samlede synspunkter, synspunkter som ellers kun vil blive kendt indenfor en snæver kreds.

Rapporter om øvelsesvirksomhed

Udover problemerne i forbindelse med øvelsesvirksomheden kunne det være ønskeligt om mere reportageprægede artikler fra øvelsesdeltagelse kunne finde vej til tidsskriftet. Sådanne artikler ville specielt have værdi, fordi de som kildemateriale ville bevare stof om Søværnets udrustninger af skibe på togt. Dette stof kan have en noget lettere karakter, som vil

bidrage til at gøre tidsskriftet læseværdigt.

Jeg kan i denne forbindelse henvise til en tysk anmeldelse af deltagelsen i øvelse „STRONG EXPRESS“ i Marine Rundschau, oktober 1972.

Historisk forskning

Tidsskriftet offentliggør medlemmernes og andres arbejde på dette område. Søofficerens naturlige interesse for søkrigshistorien vil resultere i mange af den slags arbejder. Dette kan både være arbejder i forbindelse med uddannelse på Søværnets Officerskole og andre skoler og arbejder, som direkte afledes af interesse for et bestemt emne. I alle tilfælde må det være en impuls til at sætte søofficeren igang, at redaktionen af tidsskriftet er klar til at offentliggøre arbejdet uden en økonomisk risiko for forfatteren.

Teknisk forskning

Uddrag af eller kommentarer til tekniske afhandlinger vil i mange tilfælde kunne offentliggøres, men det skal være stof, som har generel interesse, og stoffet må naturligvis ikke være klassificeret. Der har i de senere år ikke været meget af den slags stof, men ikke desto mindre bør medlemmerne være opmærksomme på, at medlemmerne og læserne i det hele taget kan blive gjort opmærksom på igangværende arbejder, som ellers ikke ville være tilgængeligt.

Artikler fra andre tidsskrifter

Redaktøren modtager tidsskrifter med udmærket maritimt stof, men redaktørens og redaktionsudval-

gets mulighed for alene at udvælge og kommentere dette stof er begrænset. Jeg vil derfor bede medlemmerne, når de støder på egnet stof, om at sende det til mig. Dette kan gøres på forskellig måde. Jeg har mulighed for at lade en sådan artikel oversætte til dansk og offentliggøre uden kommentarer, men da en sådan oversættelse er en langsommelig affære, vil jeg foretrække at få den danske oversættelse tilsendt, for derved at sikre en hurtig offentliggørelse.

I mange tilfælde er denne form den dårligste løsning, fordi en henvisning til det pågældende tidsskrift med et kort resumé af artiklen er en lige så god løsning. Jeg ville foretrække en dansk kommentar med en udlægning af artiklens indhold for de danske læsere.

Iøvrigt vil jeg tilslutte mig kommandør Heisterberg-Andersens artikel som redaktør, „Hvad andre siger“, Tidsskrift for Søværnen, 138. årgang, 1967, side 528—536.

Boganmeldelser og andre meddelelser

Tidsskrift for Søværnen offentliggør boganmeldelser fra medlemmerne og i forbindelse med disse anmeldelser en liste over nyanskaffelser til Marinens bibliotek med kommentarer. Tidsskriftet har i flere år modtaget anmeldelser fra en række medlemmer, og i mange tilfælde drejer det sig om bestilt arbejde. Jeg vil derfor opfordre medlemmer, som ønsker at lave en boganmeldelse om at meddele mig dette, således at en unødvendig dublering undgås.

Offentliggørelse af selskabets arbejde

Dette punkt var det første ved tidsskriftets start og burde måske også være det i dag. Dette er jo ikke det enkelte medlems synspunkt men offentliggørelse af stof, som giver udtryk for det samlede selskabssynspunkt. I hvert enkelt tilfælde hvor det vedtages, at foredrag eller andet arbejde i selskabet skal offentliggøres, skal dette ske i tidsskriftet. Jeg vil derfor opfordre medlemmerne til ved selskabets møder at foreslå offentliggørelse, når dette er hensigtsmæssigt. Dette er så meget mere relevant i dag, hvor så mange medlemmer på grund af udstationering er forhindret i at deltage i selskabets møder.

Nekrologer

I dette nummer og i fremtidige numre af tidsskriftet vil der blive offentliggjort nekrologer over afdøde medlemmer af selskabet, således som hidtidig praksis har dikteret det. Denne offentliggørelse af minderord over afdøde medlemmer viser kollegernes respekt og sympati overfor de efterladte, men er også værdifuld ud fra en historisk betragtning, således at tidsskriftet også her kan anvendes som kilde til Søværnets personalhistorie. Kommandørkaptajn Teisen har for at bringe nekrologerne a' jour ydet en påskønnelsesværdig indsats, således at vi i løbet af 1973 kan offentliggøre de fleste af de manglende nekrologer. På grund af det store antal manglende nekrologer er de nødvendigvis blevet holdt i en mere kortfattet form, kun indeholdende medlemmets vigtigste data.

Nekrologerne bringes i dette og følgende numre i alfabetisk orden. Efter dette vil redaktøren i hvert enkelt tilfælde henvende sig til afdødes nærmeste kolleger om at skrive passende mindeord, og forventer at disse henvendelser bliver positivt modtaget.

Afslutning.

Med disse ord om mine ønsker om nyt stof til tidsskriftet forventer jeg medlemmernes assistance til at give vort tidsskrift en renaissance, således at det såvel kvalitativt som kvantitativt vil kunne være Søværnet værdigt. Endelig vil jeg på redaktionsudvalgets og egne vegne ønske et godt nytår.

(red.)

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

**DANMARKS STRATEGISKE
POSITION**

Af M. A. Cagelin

(Uddrag af en artikel i det hollandske tidsskrift ZEEWESEN)

Mindre maritim nation i frontlinien

I det 20 årh. har der utvivlsomt fundet store verdensomfattende magtkoncentrationer sted både i politisk og økonomisk henseende. De mindre nationer trues derved ofte med at falde mellem kaj og skib. I det 19. årh., efter Napoleon's fald, var England ubetinget hersker over verdenshavene. Det spillede rollen som havenes politi, og beskytter af de små nationer. Ikke altid lige oprigtigt, hvad der afslørede ved nedkæmpelsen af de to „Boerrepublikker“ ved århundredskiftet.

„Britannia rules the waves“ havde imidlertid en vis stabiliserende indflydelse på forholdene i Verden. Politiske eventyr, som kunne udarte til blodige konflikter, blev ofte undgået ved, at en britisk krydser viste sig i rette øjeblik.

I det 20. årh. opstod ved siden af den Britiske magt andre stormagter: Det kejserlige yskland, Japan, USA, Hitlertyskland og til slut Sovjetunionen. Frankrig og Mussolini's Italien hørte godt nok til stormagterne, men de spillede alligevel i den almindelige verdenspolitiske situation en mere sekundær rolle.

Førhen i skyggen af den britiske flåde

De mindre nationer som Belgien, Danmark, Holland, Norge, Portugal, Spanien, Sverige og Schweiz forsøgte at holde sig udenfor denne kappestrid ved at erklære sig neutrale eller i hvert fald ikke-krigsførende. De havde mere eller mindre held hermed afhængig af deres strategiske position og styrke og afhængig af konfliktens art.

Det viste sig efter 1914, at deres traditionelle sikkerhedsposition i den britiske flådes skygge ikke mere var sikker. Det første land, hvis neutralitet blev antastet var Belgien, den 4. august 1914. De øvrige nationer i Vest- og Nordeuropa blev skånet. Spørgsmålet om krænkelse af neutralitet var ikke noget spørgsmål om moral, men udelukkende om strategi og magt.

Regeringerne og parlamenterne i de mindre nationer undlod at tage ved lære af dette, og begik efter 1. Verdenskrig den samme fejl som før, nemlig at opretholde illusionen om, at man ved blot at erklære sig for neutral, kunne undgå at blive indblandet i en konflikt. Og så i sit stille sind håbe på, at stormen ville drive over. Dette var den billigste måde, var der mange der tænkte. Denne „billige“ illusion er

kommet til at koste disse nationer dyrt. Besættelsen af Danmark og Norge, 9. april 1940, og Holland-Belgien 9. maj 1940.

Ubegrundet tillid

Den billige illusion gik ofte skjult i tillidsvækkende klæder af selvstændighedspolitik. Men en sådan politik forudsætter, at man kan opretholde selvstændighed uden andres hjælp. Dette var selv dengang umuligt for en mindre nation, med mindre nationen havde en usædvanlig strategisk — geografisk og international — politisk betydning og under forudsætning af, at det militære beredskab og styrke passede ind i det strategiske og politiske mønster. Eksempler herpå er Sverige og Schweiz. Holland ville have haft en fair chance i 1940, hvis regering, parlament og offentlig mening i tide havde bragt forsvaret op på den styrke, som blev betragtet for at være politisk tilstrækkeligt, men i 1939 var det allerede for sent. Opbygningen af et realistisk forsvarsapparat tager tid. I de Skandinaviske lande, i hvert fald i Danmark og Norge, herskede illusionen og den blåøjede tillid til, at det nok ville gå ligesom i 14—18, i endnu højere grad end i Holland. Selvfølgelig var man, ligesom andre steder, blevet chokeret, da Hitler i 1933 kom til magten. Den socialdemokratiske danske regering besluttede sig til at ændre forsvarspolitikken. Den indså, at der ingen basis var for nedrustning af en enkelt nation.

Denne ændrede politik blev bare aldrig realiseret. I den officielle danske årsbog, udgivet af det danske Udenrigsministerium, år 1962, skrev den daværende

socialdemokratiske forsvarsminister Poul Hansen bl. a.

„Forsvarslovene af 7. maj 1937 havde ikke som resultat, at Forsvaret blev udvidet, snarere tværtimod, selvom der skete en vis modernisering af udrustningen, især i Hæren. Da 2. Verdenskrig udbrød, kunne Danmark derfor kun yde en svag modstand. Da mobiliseringen ikke var foretaget, og der kun blev opretholdt en beskedent sikringsstyrke stod landet overfor det pludselige tyske overfald den 9. april 1940 uden virkelig mulighed for at forsvare sig.“

Forskellen mellem dengang og i dag

Er det nu så meget anderledes? Hvilken mentalitet der råder i det nuværende regeringsparti i Danmark, viser sig i et interview, som et af Københavns store dagblade havde med partiets forsvarsspecialist. På spørgsmålet om, hvad specialisten syntes om de faglige forsvarsrapporter, kom et svar af følgende indhold:

„De rapporter har jeg ikke læst, for det har jeg ikke forstand på“.

Det er klart, at vi skal sætte denne udtalelse i forbindelse med den for 1 år siden af regeringen Krag bebudede afskaffelse af 2 moderne fregatter, moderne undervandsbåde samt moderne enheder i Hæren og Flyvevåbnet. Som om der siden 1940 ikke var sket noget! Godt nok har den danske regering ikke turdet gennemføre disse ting som følge af saglig kritik fra ind- og udland, og bl. a. fra NATO's side. Men

alligevel er det et mærkeligt symptom for mangel på ansvarsbevidsthed på et bestemt punkt. Et punkt som ikke alene berører Danmarks sikkerhed, men også alle NATO-medlemsstater og navnlig de Europæiske medlemslande. Danmarks strategiske beliggenhed er nemlig yderst sårbar endog i endnu højere grad end den var det i 1940.

Der er en ikke uvæsentlig forskel i Danmarks situation mellem 1940 og i dag. I 1940 lå tyngdepunktet af Hitlers trussel ikke i retning ad Danmark, men i retning af Holland, Belgien og Frankrig. Besættelsen af Danmark og Norge i april 1940 var en flanke-operation med Nordnorge som slutmål. Det defensive formål med besættelsen af Nordnorge var at undgå, at den engelske flåde skulle lukke for adgangen til Atlanten, det offensive formål at tjene som base for angreb mod allierede transatlantiske forbindelseslinier. Danmark blev besat i forbifarten, fordi det nu engang lå på ruten.

I dag er Danmark og de danske farvande i sig selv hovedformålet for truslen fra øst. En besættelse af Danmark fra land vil konfrontere en angriber med den hovedstyrke, der udgøres af NATO land- og luftforsvar. Og det er russerne i første omgang ikke interesseret i. Danmark er ligesom Nordnorge mål og tyngdepunkt i sig selv. Nordnorge af samme grund som dengang for Hitler — hvorved man ikke må glemme, at for Hitlers kontinentaltænkning var den maritim- strategiske betydning af Danmark og Nordnorge kun „nebensächlich“.

Dette er ikke tilfældet med russerne!

Overvejende maritim position

Gentagne gange har vi fremhævet, at den russiske ekspansion er primært maritimt, fordi den kontinentale ekspansion er gået i stå p. g. a. de bestående landegrænser, og der kun kan findes mulighed for ekspansion på det frie hav. Det kan Moskva prøve at lægge hånd på uden med det samme at brænde sig. De 3 maritime ekspansionslinier fra Nord i retning Øst-Vest (se kortet i vores maj-nummer side 6) er:

1. Via Nordpolen under isen (atom-u-både).
2. Fra baserne ved Kola-halvøen rundt om Nordnorge og
3. gennem de danske farvande.

Denne 3. maritime ekspansionslinie har som mål at bryde gennem til Atlanten. Derved danner Danmark tyngdepunktet og er sandelig ikke „nebensächlich“ som i 1940. Hvis man tager et kort i hånden, ser man, at Danmarks landegrænse, det vil sige halvøen Jylland mod Vesttyskland, er meget kort, nemlig ikke engang 70 km og er lige så langt fra jerntæppet som de hollandske grænser er det. Bortset fra Jylland består Kongeriget Danmark af ikke færre end 483 større og mindre øer, hvoraf vel de 100 er beboet af den altovervejende del af Danmarks befolkning. Tilføjer vi dertil, at Færøerne (mellem Skotland og Island) og Verdens største ø Grønland, som hører til det danske Kongerige, så er det ikke for meget sagt, at Danmarks position er af overvejende maritim-strategisk betydning: Forsvaret heraf må hovedsageligt være Søværnets og Flyvevåbnets samt amfibie-

troppers opgave, hvormed vi aldeles ikke påstår, at Danmarks hær er for stor; men derimod at Danmark mangler flådestyrker og amfibietropper.

Danske forbindelseslinier, NATO forbindelseslinier

Når vi analyserer Danmarks strategiske position ser vi, at den er trefoldig:

1. De danske øer og stræder forbinder i nord-sydlig retning den Skandinaviske halvø med Europa's fastland og i øst-vestlig retning Østersøen med Atlanterhavet.
2. Færøerne — total 18 øer — ligger i et havområde 300 sømil vest for Norge, 260 sømil sydøst for Island og 150 sømil nordvest fra Skotland — hvortil russerne kunne sende deres nordvestlige flåde fra baserne på Kolahalvøen.
3. Det kæmpemæssige Grønland — overflade næsten $2\frac{1}{4}$ million km^2 — behersker strategisk den vestlige tilgang fra det nordlige Ishav til Atlanterhavet; denne vestlige tilgang hedder da også Danmarksstrædet.

Det er klart, at de danske forbindelseslinier, som samtidig er NATO's forbindelseslinier, er truet såvel fra nord-øst som fra Østersøen. Det er også klart, at Danmark ikke kan beskytte disse ruter alene, men at det har en vigtig opgave i at beskytte Danmark i en mere snæver betydning, nemlig forbindelseslinierne mellem Jylland og Øerne, mellem fastlandet og Skandinavien.

„Stå-i-vejen“

Forsvarsopgaven som tilfalder det danske forsvar ligger altså netop i tyngdepunktet af den sovjetrussiske trusselretning fra Østersøen. Vi skal huske på, at Sovjetunionen allerede i 1940 forlængede sine kystlinier ved Østersøen ved at besætte de Baltiske Stater. Som følge af 2. Verdenskrig strækker denne kystlinie sig over en afstand af omtrent 1000 sømil fra Leningrad til Lübeck-bugten.

Når vi så ved, at mere end 80 pct. af skibsbygnings- og reparationskapaciteten såvel til orlogs- som til handelsflåden er koncentreret langs med denne kystlinie, hvor også adskillige sovjetblok flådebaser er placeret, så behøver det ikke at forbavse nogen, at denne sovjetmaritime ekspansion er rettet mod „stå-i-vejen“ -øriget Danmark.

Heraf må man ikke konkludere, at hvis danskerne nu bare lader stå til, er der ingen fare, tværtimod.

Passagen gennem Sundet, Storebælt og Lillebælt

Sovjetrussiske krigsskibe kan nemlig lige så vel passere de danske farvande som koffardiskibe. Danmark stiller bare den betingelse, at der uden diplomatisk drøftelse ikke må passere flere end 3 krigsskibe af samme nationalitet ad gangen gennem de danske farvande.

Senere blev der tilføjet, at udenlandske ubåde kun må passere på overfladen. I 1858 gik Danmark atter med til en aftale, hvorved det blev fastlagt, at Sundet,

Storebælt og Lillebælt er internationale stræder, som må passeres i fredstid af skibe af alle nationaliteter, krigsskibe indbefattet.

Dette betyder selvfølgelig ikke, at man skal tillade passage af skibe fra en nation med hvilken Danmark er i krig. Derfor må Danmark kunne sandsynliggøre, at en sådan passage kan forhindres. Alene overfor en magt som Sovjetunionen kan Danmark ikke virkeliggøre dette — i endnu mindre grad end det kunne det i april 1940. Hertil tjener et forsvarsfællesskab som NATO. Et medlemsskab er jo også et fællesskab i opgaverne og forpligtelser, i forhold til hvert medlems muligheder og strategiske beliggenhed.

Ud fra denne betragtning kan man konkludere, at Sovjetunionen under ingen omstændigheder må kunne fristes til på nogen måde at lægge hånd på Danmark, og navnlig heller ikke til at „finlandisere“ det.

Hvad indebærer „Finlandisering“?

Hvad er „finlandisering“? — Hitlers metode var „schlagartig“, ved hjælp af strategisk overfald, næsten som lyn fra en klar himmel. Moskva's metode er anderledes. I hvert fald overfor lande, der (endnu) ikke tilhører sovjetblokken, anvendes metoden med langsom omfavelse samtidig med bejlen til visse venstreorienterede grupper, pacifister og lignende fantaster. Andre bliver lokket på kommercielle områder. Moskva spiller blidt på forskellige instrumenter, alt imens der opbygges strategiske omklamringsbevægelser. Dette er en taktik, hvorved ofrene går imod fuglefængerens uden at bemærke, hvad der i virkelig-

heden foregår; nettet lukkes uden at de opfatter det. Sådan set er en „finlandisering“ en eufemisme, et for pænt udtryk for en sådan fremgangsmåde. Finland blev jo trods det ved slutningen af 2. Verdenskrig skånet af Stalin, da det ikke længere var strategisk geografisk hindring, efter at Petsamo-området i det høje nord, finsk Karelien og nogle strategiske områder ved Finske Bugt var blevet indlemmet i Sovjet-blokken. Stalin skulle nok holde sig fra at bemægtige sig fremskudte maritime områder udenfor den umiddelbare kontinentale sfære, som udgør selve Sovjet-blokken, stillet overfor en sømæssig overmagt fra de vestlige allierede. Denne situation har nu ændret sig enormt. Nu har Sovjetunionen opbygget en stor offensiv sømagt og har til hensigt netop at bemægtige en fremskudt maritim-strategisk position.

En af de vigtigste heraf er utvivlsomt Danmark. Sammen med Norge står Danmark på listen som et af de første lande, der skal frigøres fra NATO.

Inddeling og sammensætning af den danske marine

(I dette afsnit beskrives opbygningen af det danske søværn og forfatteren gør opmærksom på at

„Blandt NATO-landenes flåder er den danske en af dem der er dårligst tilpasset den virkelige situation, hvad angår såvel omfang som styrke. Kvaliteten af personellet er på samme niveau som de andre vestlige marinere.“)

red.

Rygstøtte i stedet for „et venligtsindet politi“

Mange mindre NATO-lande har ment, at den manglende tilpasning til truslen ville blive kompenseret af et hjælpende „havenes politi“, som ville komme dem til undsætning i en farefuld situation som de ikke selv kunne beherske. Men den tid er definitivt forbi. Før 1. Verdenskrig havde den britiske flåde funktionen som „havenes politi“, mellem de 2 verdenskrige udfyldte den amerikanske og den britiske flåde til sammen denne funktion og efter 2. Verdenskrig faktisk kun den amerikanske Marine. Da imidlertid mod slutningen af tresserne den sovjetrussiske ekspansion begyndte at virke, var det for stedse forbi med en sådan „politistyrke“.

Større egen indsats nødvendig

Dette betyder, at de mellemstore og mindre NATO-medlemsstater skal yde en større indsats på forsvarsområde end førhen. „Storebror“ skal nu snarere have rollen som rygstøtte i stedet for hjælpende politi. Alttså skal Det danske Søværn have til opgave ikke alene i første omgang at sikre havområdet omkring det danske territorium, indtil det øjeblik, støtten fra de andre NATO-sømagter kan iværksættes, men også have en varslings- og kontrolopgave over for sø- og lufttrusler, der dukker op fra øst. På Bornholm har Danmark en naturlig fremskudt observationspost i Østersøen. Et vigtigt kontrolpunkt ligger mellem Helsingør og Hålsingborg, hvor Sundet kun er 3 sømil bredt, og grænsen ligger midt imellem. Så er der 2 yderst vigtige danske observationsposter i nord-vest-

lig retning, nemlig Færøerne 600 sømil fra det danske moderland og Grønland 1500 sømil derfra.

I NATO-henseende hører Danmark maritimt til tre forskellige NATO-kommandoer. Det danske moderland under den Allierede Overkommando i Europa (SACEUR); Færøerne under CINCEASTLANT og Grønland under CINCPACWESTLANT. Sikringsopgaven som naturligt tilfalder Danmark kan kun realiseres i samarbejde med allierede. Det samme gælder de søveje på Oceanet på hvilke gods fra og til danske havne bliver transporteret.

Danmarks maritime bidrag er for ringe i forhold til dets interesser og sårbarhed. Dette gælder for flere middelstore og mindre NATO-medlemsstater. Måtte deres regeringer blive klar over, at der findes en grænse for Amerika's skatteyderes tålmodighed og offervilje.

Den demokratiske præsidentkandidat George McGovern har allerede talt om denne grænse!

NEKROLOGER

Af kommandørkaptajn Teisen

Kommandørkaptajn Fridthjof Kai Brummerstedt.

Født i Helsingør den 16. januar 1895 som søn af malermester Johan Martin Conrad B. og hustru Anny Sophie Hedvig, f. Petersen.

Han blev kadet i 1913, sekondløjtnant 1917, premierløjtnant 1918, søløjtnant I 1923, kaptajnløjtnant 1925, orlogskaptajn 1936, kommandørkaptajn 1939, overgik til reserven 1955 og afsked af reserven 1960. Under sikringsstyrken 1917—18 var han ombord i krydseren GEJSER, i 1919 med ISLANDS FALK, 1919—20 NK. i FENRIS på mineafsøgning ved Ska-gen, 1920—21 i PEDER SKRAM, i 1922—23 på Søværnets Officersskole, i 1923 i SVÆRDFISKEN og efter GEJSER-ulykken chef for MINEKRAN V, i HERMOD 1923—24 og med Minekran 1924 og 25. I 1925—26 adjutant hos chefen for Kbh's sødefension og med FYLLA i 1926, derefter i Marineministeriet til 1950, fra 1932 tillige i marinestaben, 1948—50 som chef for A-sektionen. I sommerskadrer 1927 som

chef for MINEKRAN V, i NIELS JUEL 1928, i 1929 og 30 som chef for minestrygergruppen, på fiskeriinspektion i 1931 som NK i BESKYTTEREN og i 1932 som chef for DIANA, i 1935 og 36 chef for minestrygergruppen og maj—juli 1935 chef for HVALROSSEN på fiskeriinspektion, i april—maj 1938 for BESKYTTEREN. Fra 1950 kommandant i Nyboder, hvor han fortsatte efter sin afsked fra reserven som vederlagslønnat pensionist til 1965. Brummerstedt blev Ridder af Dannebrog i 1938 og Dannebrogsmænd i 1947. Han afgik ved døden den 14. november 1972, blev bisat fra Holmens Kirke og urnen nedsat på Hellebæk kirkegård.

Brummerstedt blev overlevet af sin hustru Arla Catharina Norvan, datter af assistent Peter Andreas Carl Hansen og hustru Ida Emilie, f. Jensen.

Kommandørkaptajn Christian Vilhelm Theodor Hassager Christiansen.

Født på Frederiksberg den 3. august 1904 som søn af kommunelærer Knud C. og hustru Marie Elisabeth, f. Hassager.

Han blev reservekadet 1930, reserveløjtnant II 1930, og indkaldt til tjeneste til 10/11 31. Reserveløjtnant I 1932 og s. å. søløjtnant I af reserven. Indkaldt til tjeneste 1939—45, orlogskaptajn 1950, indkorporeret som orlogskaptajn i linien 1952, afsked af linien 1956 og udnævnt til kommandørkaptajn i reserven og indkaldt til han afgik ved døden i 1960.

På undervandsbådsskole 1930—31 og tjeneste i

U-både. Styrmand i Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 1931—39. NK i HEKLA på Holmen 1939—40, leder af mineeftersøgning på Bornholm 1940—41, ved det sømilitære distrikt på Bornholm 1941, stationsofficer i Rønne 1941—43. Da en af de første tyske V. 1 forsøgsbomber den 22/8 1943 landede på Bornholm opmålte og fotograferede han den, før tyskerne kom, og rapporten gik videre til de allierede. Han blev 3 uger senere arresteret og tortureret, hvad han aldrig senere forvandt. Blev indlagt på kommunehospitalet efter kort tids internering på Søofficersskolen (efter 29. august), blev 22/10 befriet af modstandsfolk og overført til Malmø sammen med sin hustru. Sejlede med orlov 1945—52 som skibsfører for D/S af 1866. NK ved Bornholms marinedistrikt 1952—53, chef for HEKLA på Holmen 1953—54, på den norske marines stabsskole i Oslo 1954—55, i søværnstabens O-afdeling 1955—56, stationsofficer på Bornholm og chef for marinestation Rønne 1956—60. Var en årrække og til sin død formand for bestyrelsen for Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, bestyrer for Rønne Sætteskippereskole og formand for Marineforeningens Bornholm-afdeling. Han blev Ridder af Dannebrog i 1959 og for sin indsats med V. 1-bomben dekoreret med det britiske Distinguished Service Cross og den amerikanske Medal of Freedom.

Hassager Christiansen afgik ved døden den 10. oktober 1960 og blev begravet på Rønne kirkegård.

Han blev overlevet af sin hustru Inger Marie, f. Stender, datter af grosserer Conrad Frimodt S. og hustru Johanne, f. Olsen.

Løjtnant, Overintendant Hans Emil Rasmussen Falcon.

Født i Hillerød den 26. april 1871 som søn af møl-
lersvend Jens Emil Rasmussen og hustru Inger, f.
Hansdatter.

Han blev underofficerselev i 1885, overkonstabel
1891, underkanoner 1894, bådsmand 1909, løjtnant i
søofficerskorpset 1912, afsked af linien 1930 og s. å.
overintendant i reserven, afsked af reserven 1933.

Han var i 1892 med krydseren DIANA, i 1894 med
HELGOLAND, gennemgik artilleriskolen i 1895 og
s. å. med WILLEMOES og MARSTRAND, med
HEIMDAL i 1897, tog i 1899 styrmandseksamen i
København, var derefter ved flådens mærkevæsen
og om sommeren 1900—1914 og 1919—29 med opmå-
lingsskib. I 1909 og 10 styrmand i LØVENØRN.
1914—18 tjeneste ved krigsfyrene Kbh. og ved den
flydende defensions stab. Efter sin afsked af linien
intendant ved søofficersskolen.

Han blev ridder af Dannebrog i 1923.

Falcon afgik ved døden den 12. januar 1960 og
blev begravet på Assistent kirkegård.

Kommandør Svend Bernhard Vilhelm Johannes Greve.

Født på Brahetrolleborg den 17. september 1898
som søn af godsforvalter Carl Johan G. og hustru
Alma, f. Tischer. Han blev kadet i 1916, sekondløjtnant
1921, premierløjtnant 1922, søløjtnant I 1923,
kaptajnløjtnant 1931, orlogskaptajn 1938, komman-
dørkaptajn 1946, kommandør 1950, afsked 1960. Elev
ved Flyvebådsstationen 1921—22 og flyvebådsfører
1922—23. Med BESKYTTEREN 1923—24 og derefter
atter flyvebådsfører, på Søværnets Officersskole

1924—25. Kom 9/10 1925 alvorligt til skade ved nedstyrtning med en flyvebåd og sygemeldt til 5/7 1926. I marinestaben 1926—27, med DANNEBROG i 1927 og derefter $1/2$ år i koffardifart. 1928—30 1. styrmand i DANA på havundersøgelse jorden rundt. 1930 chef for BESKYTTEREN i eskadre, ved kadetskolen 1930—34, med kadetskibet NIELS JUEL i 1931 og FYLLA i 1933. Med HVIDBJØRNEN i 1934, NK i ISLANDS FALK 1935—36, NK ved Kvartermesterskolen 1936—38, chef for flyveskolen 1938—39. Chef for luftmarinestation Avnø under sikringsstyrken, september 1939, NK i NIELS JUEL i 1939 og 40 og derefter chef for LOSSEN, ved Søværnets Kaserne 1941—43 og i 1943—45 forskellige udkommandoer i land. Gruppechef og chef for HOLGER DANSKE i 1947, ved Værnenes Oplysningskontor 1947—51, chef for GALATHEA på dybhavsekspedition 1951—52, fungerende chef for Flådestationen 1952—53 og chef for samme 1953—57. H. M. Kongens jagtkaptajn 1957—60, herunder chef for kongedelingen til Finland, Færøerne og Grønland i 1958, 1959 og 1960. Blev efter sin afsked kammerherre og slotsforvalter på Fredensborg 1/10 1960 til 1/10 1968. Greve blev Ridder af Dannebrog i 1942, Dannebrogsmænd 1949, Kommandør af Dannebrog 1955 og fik Fortjenstmedaljen i 1930 og 2. spænde til denne i 1954 (DANA- og GALATHEA-ekspeditionerne).

Han afgang ved døden den 2. februar 1971, blev bisat fra Fredensborg Slotskirke og urnen nedsat på Asminderød kirkegård.

Greve blev overlevet af sin hustru Ellen Margrethe (Maruska), f. Larsen, datter af handskemager Harry

Constantin L. og hustru Olivia Kirstine, f. Andersen.

Kommandørkaptajn Poul Georg Holdt.

Født i København den 2. september 1906 som søn af rentier Niels Jørgensen H. og hustru Sørine, f. Poulsen.

Han blev kadet i 1926, søløjtnant II 1929, søløjtnant I 1930, kaptajnløjtnant 1939, orlogskaptajn 1945, afsked 1956, tjeneste som kommandørkaptajn i reserven 1956—66 og derefter som vederlagslønnede pensionist 1 år. På observatorskole ved flyvevæsenet i 1929, med ISLANDS FALK 1931—32, ved søminevæsenet 1932—37, på søofficerskursus foråret 1933. I somrene 1933 og 35 med torpedobåd og ministryger. Med NIELS JUEL i eskadre 1936 og 37. 1/2 år i koffardifart (ØK) 1936—37, 1937—38 med ISLANDS FALK, 1939—40 med NIELS JUEL, chef for minefartøj i 1941, for 1. ministrygergruppe 1941—42, for LAA-LAND 1942—43. I 1946—47 ved ministrygningstjenesten og chef for 1. ministrygerflotille, chef for KRIEGER 1946—47. NK i NIELS EBBESEN 1948—49, ved kystdefensionens stab 1949—54, ved personelkontoret 1954—66 og derefter et år ved søværnsstaben. Holdt blev Ridder af Dannebrog i 1950 og Ridder af 1. kl. i 1956.

Han afgik ved døden den 28. oktober 1969, blev bisat fra Holmens Kirke og urnen nedsat på Holmens kirkegård.

Holdt blev overlevet af sin hustru Grethe Anna Massie, f. Rasmussen, datter af grosserer Jens Lau-

rits Christian R. og hustru Theodora Cecilie Vilhelmine, f. Rasmussen.

Orlogskaptajn Ib Illum

Født i Rotterdam den 9. august 1921 som søn af ingeniør Tage Mynster I. og hustru Lili Bergliot, f. Green.

Han blev kadet i 1941, søløjtnant II i 1945 med tjenestealder fra 1944, søjløjtnant I 1946, kaptajnløjtnant 1951, orlogskaptajn 1956. NK i LOUGEN 1948—49, med torpedobåd i 1949, på søværnets eksercerskole 1950—51, i HEIMDAL 1951, adjutant ved flådestationen 1951—53, chef for MÅGEN 1953—54, NK i THETIS 1954—55, chef for kaserneskipet FYEN 1955, NK i THETIS 1956—57, chef for marinekasernen i Korsør 1957—58, ved sergent- og korporalskolen og konstabelskolen 1958—62, NK i ÆGIR 1963, chef for HJÆLPEREN 1963—66 og ved personelkontoret 1966—69. Illum blev Ridder af Dannebrog i 1968.

Han afgik ved døden den 25. juni 1969 og hans urne nedsat i familien Løppenthins familiegravsted på Hellerup kirkegård.

Illum blev overlevet af sin hustru Grete Johanna f. Løppenthin, datter af bestyrer Knud Ferdinand Fabricius L. og hustru Johanna Josefine Hubertine Nielsine Thora Maria, f. Daverkosen.

Orlogskaptajn Børge Carl Jensen

Født i København den 9. oktober 1913 som søn af forretningsfører Jens Carl J. og hustru Emilie Mathilde, f. Zwisler.

Tog skibsførereksamen i 1940, derefter sejlet som styrmand. Reservebetjent i rigspolitiet 1943—45 og efter 19/9 44 leder af modstandsgruppe og instruktør i Kalundborg. 1/3 1946 udnævnt til søløjtnant II i reserven i h. t. lov af 20/7 1945. Kursus for søofficerer i reserven i 1946, søløjtnant I i reserven 1948 og ansat på kontrakt, søløjtnant I i linien 1952, s. å. kaptajnløjtnant, afsked 1960 og til fortsat tjeneste som orlogskaptajn i reserven. I 1946, 47, 48 og 49 med minestrygere og mineskibe, chef for minestryger 1949—50, NK i minelæggere af LOUGEN-klassen 1950—52 og i LINDORMEN 1952—53, chef for LOUGEN 1953—54, for SKARVEN 1955—56, for minestrygere af ASNÆS-klassen 1956—57, NK ved marinestation Rønne 1957—61 og 1961—66 ved Sundets marine-distrikt, herunder i perioder chef for marinestation Dragør. Fra 1/2 1967 rådighedstjeneste.

Han afgang ved døden den 13. januar 1968 og blev begravet på Grøndalslund kirkegård i Rødovre.

B. C. Jensen blev overlevet af sin hustru Lizzi Grethe Tove, f. Ronak, datter af lokomotivfører Max Alexander Jens Johan Herman R. og hustru Anna Marie, f. Laursen.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i september og oktober 1972

Administration

Tjenestemandens grundbog. Kbh. 1972. 162 s. ill.
index.

Historie

Bæksted, Anders: Nordisk Gudelære. Kbh. 1943.
154 s. ill. index.

Christmann, Albert B.: Sailors, Scientists, and Rockets. History of the Naval Weapons Center, China Lake, California. Volume I. Washington 1971. 304 s. ill. index. bibl.

Garfield, Leon og David Proctor: Child o'war. The true story of a boy sailor in Nelson's navy. London 1972. 128 s. ill.

Phillips, C. E. Lucas: Imperiets sønner. Træfningen på Yangtse-Floden. Kbh. 1958. 228 s.

Sheehan, Neil: The Arnheiter affair. New York 1971. 306 s. ill.

Watts, Anthony: Pictorial history of the Royal Navy 1816—1880. London 1970. 150 s. ill.

1. Verdenskrig

Simpson, Colin: Lusitania. London 1972. 296 s. ill.
index. bibl.

2. Verdenskrig

de Morsier, Pierre: Les corvettes de la France libre.
Paris 1972. 316 s. ill. bibl.

Holmquist, Åke: Flottans beredskap 1938—1940.
Stockholm 1972. 348 s. ill. bibl.

Politik

Espersen, Mogens og Niels Jørgen Haagerup: Fælles-
markedet og sikkerhedspolitikken. UDEN-
RIGSPOLITISKE SKRIFTER, Serie II, nr. 1,
1972. Kbh. 1972. 32 s.

Personalhistorie

CHRISTENSEN. *Christensen, H. P.*: Erindringer fra
en ingeniørs liv i skibbygningens og industriens
tjeneste. Kbh. 1972. ill. (Portræt).

SIMPSON. *Simpson, G. W. G.*: Periscope view.
A professional biography. London 1972. 316 s.
ill. index. bibl.

Sømandskab, bjærgningsvæsen, dykning

Madatov, N. M.: Underwater ship repair. Washington
1970. 270 s. ill. bibl. SDS.

Våbentekniske o.a. håndbøger

Aagaard, Knud og Jørgen Volden: Mathetik. Indlæringsteori og programmeringsteknik.
Vejle 1972. 120 s.

Arktisk og antarktisk litteratur (Grønland)

Daudenart, L. G.: La guerre sous-marine et les torpedos. Bryssel 1872. 93 s. + 3 plancher.
Law of naval warfare. NWIP 10—2. New York 1955.

Drastrup, Elmar: Polarnattens farer. Kbh. 1956.
128 s. ill.

Gam, Mikael: Een gang Grønland — altid Grønland.
Kbh. 1972. 216 s. ill. index.

Tidsskrifter og periodica

Jane's surface skimmers. Hovercraft and hydrofoils
1972—73. 6.ed. London 1972. 332 s. ill. index.
f.f.

Warships & Navies 1973. (Årgang 1). London 1972.
ill. f.f.

Erhvervelser i november og december 1972.

Historie

Aktuellt från Föreningen Marinmusei Vänner i Karlskrona 1971. Karlskrona 1972. 104 s. ill.

Hough, Richard: Captain Bligh and Mr. Christian.
The men and the mutiny. London 1972.
320 s. ill. index. bibl.

2. Verdenskrig

- HISTORY OF U.S. MARINECORPS IN WORLD WAR II. Vol. IV. Western Pacific Operations. Washington 1971. 848 s. ill. index. kort. bibl.
- Jensen, Frank Esmann*: Da fornuften sejrede. Det britiske udenrigsministeriums politik overfor Danmark under 2. Verdenskrig. Haderslev 1972. 240 s. index.
- Starck, Magnus*: Allmän sjökrigshistoria 1930—1945. Del 2. 1942—1945 MARINLITTERATUR-FÖRENINGEN nr. 59. Stockholm 1972. 540 s. ill. index. bibl.

Personalhistorie

- TURNER, R. K. *Dyer, George Carroll*: The Amphibians came to conquer. The story of admiral Richmond Kelly Turner. Vol. I & II. Washington 1972. 1278 s. ill. index. bibl.

Politik

- Cageling, M. A.*: Danmarks strategiske position. Artikel i „Zeewezen“, Sept. 1972 + dansk oversættelse. Amsterdam 1972. ill.
- Farago, Ladislas*: The game of the Foxes. British and German intelligence operations and personalities which changed the course in W.W. II. London 1972. 696 s. index. bibl.
- Masterman, J. C.*: The Double-Cross System in the war of 1939 to 1945. London 1972. 204 s. index.
- Teglers, Hans Edvard*: Hvad er der galt med Danmark? Kbh. 1972. 170 s.
- Ulstein, Egil*: Nordic security. London 1971. 34 s. ill.

Strategi og taktik

Jeschke, Hubert: U-Boottaktik. Zur deutschen U-Boottaktik 1900—1945. Freiburg 1972. 120 s. ill. bibl.

Skibe, skibbygning m.m.

Naval hydrodynamics. Eighth symposium 1970. Washington 1972. 1186 s. ill. bibl.

Sømandskab, navigation m.m. bjærgningsvæsen, dykning

The Navy and the common sea. Washington 1972. 226 s. ill. bibl.

Arktisk og antarktisk litteratur (Grønland)

Højlund, Niels: Krise uden alternativ. En analyse af dansk grønlandsdebat. Kbh. 1972. 220 s. bibl.

Diverse

Battle streamers of the United States Navy. Washington 1972. 24 s. ill.

Retningslinier for udformning af videnskabelige artikler.dupl. Kkh. 1972. 27 s.

Westphall, Povl: Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni. Kbh. 1972. 216 s. ill.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

H. P. Christensen: Erindringer fra en ingeniørs liv i skibsbygningens og industriens tjeneste.
Skibsværftsforeningen og Industrirådet,
København 1972.

Det er nok almindeligt kendt, at en af B&W's stiftere, ingeniør Wain havde startet sin danske karriere på Orlogsværftet. Lige så kendt burde det også være, at mange af lederne på danske civile skibsværfter gennem tiderne også begyndte deres løbebane der, og blandt dem flere, der fik deres første uddannelse på Kadetskolen.

Direktør Christensen gennemgik ingeniørelevskolen fra 1903 til 1907, hvorpå han udnævntes til ingeniør-assistent. Efter en supplerende uddannelse i udlandet kom han til orlogsværftet, hvor han i 1917-1918 var underdirektør. Efter opfordring fra Ø.K. blev han direktør for Nakskov Skibsværft fra dets oprettelse i 1919 til 1925. Han var direktør for Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri 1925-1962.

Det er således en af dansk skibsbygnings store mænd, der her har udgivet sine erindringer.

At årene 1919-1962 betød en rivende udvikling i skibsbygningen, fremskyndet ikke mindst fra første og under 2. Verdenskrig, giver bogen et levende billede af.

Mange vil have glæde af at læse om dette afsnit af direktør Christensens karriere, men for dette tidsskrifts læsere er nok de første kapitler af særlig interesse, da forfatteren i denne periode var beskæftiget med bygning af torpedobåde og undervandsbåde og med starten af værftets konstruktionsafdeling for fly til Søværnet.

Som sagkyndig havde forfatteren del i mange af de i Søværnets historie vigtige begivenheder under 1. Verdenskrig, således bjærgningen af E 13 i 1915 og af DYKKEREN efter påsejlingen den 9. oktober 1916. Efter E 13 var kommet ind på værftet blev den studeret og gav værdifulde oplysninger for dem, der havde ansvaret for bygningen af danske u-både.

Forfatteren var også ude, såsnart fly fra de krigsførende magter forulykkede på dansk område og drog erfaringer derfra til gavn for værftets flykonstruktører. Han tog ligeledes til Fanø, da en tysk Zeppelin, L.3, strandede der i februar 1915. Selv om vi ikke skulle bygge Zeppelinere blev det muligt at demontere og hjemtage dens motorer.

Bogen er kun udsendt i et begrænset antal eksemplarer og kommer ikke til boghandlerne. Det skyldes derfor kun direktør H. P. Christensens aldrig svigtende interesse for Søværnet, hvor han fik sin start til en ærefuld karriere, at vort bibliotek fik tilsendt et eksemplar.

Mikael Gam: Een gang Grønland — altid Grønland.
Fremad, København 1972.

Et tilfældigt ledigt vikariat sendte den unge seminarist Mikael Gam til Godthåb i 1925. Det først plan-

lagte år blev til 2 og endte med at blive til 35, hvor Gam fik stadig voksende ansvar. Kort efter hjemkomsten i 1960 fik han som folketingsmand for Nordgrønland det dengang meget omtalte tilbud om at gå ind i Viggo Kampmanns regering som Grønlandsminister.

Gams erindringer er præget af hans kærlighed til den store nordlige ø og dens befolkning. Bogen skildrer først og fremmest den udvikling, skoleuddannelsen har haft og den betydning, Gams arbejde har fået for at gøre befolkningen moden til at gå mere og mere ind i administrationen. Herudover er der mange småtræk fra dagliglivet deroppe gennem 35 år.

*Leon Garfield og David Proctor: Child o'war.
The true story of a boy sailor in Nelson's navy.
Collins, London 1972.*

Sir John Theophilus Lee blev født i 1787. Hans far var løjtnant i Royal Navy, på det tidspunkt „Half-pay-løjtnant“, hvilket nok var grunden til, at den lille John som 5-årig blev inrulleret. Allerede som 7-årig fik han sin første udkommando på fregatten EURYDICE, og derfra til BARFLEUR, hvor hans far var næstkommanderende. Her oplevede han som 9-årig slaget ved St. Vincent og to år efter Abukir i SWIFTSURE.

Fra 1799 til 1802 var han på Naval Academy og skulle efter veloverstået afgangseksamen atter til søs, men gik i stedet efter tilskyndelse af Lord Hood over til civil ansættelse i admiralitetet. Her havde han en fin karriere og fik „Kors og bånd og stjerner på“.

I 1836 begyndte han at nedskrive sine erindringer. De blev skrevet med en halv snes kopier, hvoraf et nu findes i Greenwich museet. Bogen har taget uddrag af Lee's manuskript og Leon Garfield har digtet en situation, hvor Lee dikterer sine memoirer, omgivet af sin familie. Den ene datter skriver ned, to andre arbejder med et maleri af faderen, der findes i bogen.

Når memoirerne ikke er gengivet i deres helhed, må det være fordi størstedelen af indholdet støtter sig mere på officielle beretninger end egne erfaringer, formentlig kritisk udvalgt af David Proctor, der er ansat på museet. Bogen er meget fornøjeligt skrevet, giver enkeltheder om livet ombord år 1800, men giver ikke noget væsentligt bidrag til Royal Navy's historie.

Pierre de Morsier: Les corvettes de la France libre.
Editions France-Empire, Paris 1972.

De frie franske styrker efter 1941 var ikke kun identiske med de Gaulle og hans landtropper. Ni franske korvetter deltog i konvojtjenesten i Atlanten og deres indsats er i denne bog fremlagt af en af skibsheferne. To korvetter: ALYSSE og MIMOSA gik tabt.

C. E. Lucas Philips: Imperiets sønner.
Hirschsprung, Kbh. 1958.

Bogen er af gammel dato, men dens indhold er spændende. I april 1949 sejlede fregatten AMETHYST ad Yang-tze-Kiang for at løse af som vagt-

skib i Nanking, et foretagende, der ellers foregik uden episoder. Nu lå de fremrykkende røde styrker på den ene bred, nationalisterne på den anden, og af ukendte årsager — måske ved en fejltagelse — åbnede røde batterier ild mod fregatten.

Den blev tvunget til at stoppe og var i løbet af få dage forankret midt i et af de revolutionære besat område. I flere måneder søgtes forgæves diplomatisk udvej for at få tilladelse til at sejle enten ind i landet til Nanking eller ud til Shanghai, indtil skibet ved gunstige vejrforhold og begunstiget af held slap ud til Shanghai, den 30. juli. Da fregatten ankrede op i frit farvand, var den sidste dråbe olie brugt.

Dette er bibliotekets tredje bog om affæren, de to første udkom og blev anskaffet i 1949/50, men affæren er formentlig glemt i mellemtiden, hvorfor den nu godt kan omtales igen.

Neil Sheehan: The Arnheiter affair.

Random House, New York 1971.

Kaptajnløjtnant Arnheiter blev chef for U.S.-destroyeren VANCE med patruljeopgaver udfør Syd-Vietnam i december 1965.

Han viste sig at være vort århundredes Captain Bligh, ja endog værre end kaptajn Queeg fra „Mytteriet på CAINE“, så det blev nødvendigt at frakommandere ham allerede med udgangen af marts 1966.

Forfatteren var udsendt journalist i Vietnam, da affæren fandt sted. Han og mange andre skrev positive artikler for Arnheiter, kun på basis af hans, ikke modpartens forklaringer, en altfor ofte begået fejl indenfor pressen.

Colin Simpson: Lusitania.

Longman, London 1972.

Bogen er meget omstændelig og detaljeret, men kommer til følgende resultat af forfatterens kildestudier:

1) at de amerikanske aviser indeholdt en advarsel, udsendt af den tyske ambassade, imod at sejle med skibe under engelsk eller allieret flag, i et eksempel endog sat på samme side som meddelelsen om Lusitania's afgangsdato,

2) at skibet efter alt at dømme kun blev ramt af een torpedo, men at en del af ladningen eksploderede umiddelbart efter og

3) at der fra britisk side blev gjort meget for at udnytte katastrofen propagandamæssigt.

Hvad bogen afslører er nok det nærmeste, man nogen sinde kommer til de nøgne fakta. Læseren må så selv dømme om, hvorvidt den tyske adfærd var kriminel og om katastrofen kunne retfærdiggøre, at USA gik ind i krigen.

G. W. G. Simpson: Periscope view.

Macmillan, London 1972.

Kontreadmiral Simpson kom ind i Royal Navy i 1915 og fik i sine første kadetår krigen på nært hold. Han blev i 1920 udnævnt til sekondløjtnant og fik allerede året efter sit største ønske opfyldt, at komme til U-bådene og ved det våben var han ansat i så godt som hele sin karriere.

Han var chef for U-bådene i Middelhavet fra september 1940 til januar 1943 med basis på Malta og beretningen fra den periode danner bogen hovedindhold. Det var et meget tungt ansvar i betragtning af, at størstedelen af hans U-både gik tabt.

Hvad der i øvrigt kan have interesse er hans meget skarpe kritik af admiralitetets dispositioner i de første krigsår, bl. a. omkring 9. april 1940 samt et skema over sammensætningen af konvojer til Malta 1940-42, hvor der var op til 110 krigsfartøjer for hvert handelsskib.

Warships and Navies 1973.

Under redaktion af Anthony J. Watts er dette første nummer af et nyt årsskrift udgivet af London-forlaget Jan Allan.

Hvis det holder sin standart fra denne udgave, vil det blive en værdig konkurrent til det amerikanske Naval Review (Proceeding's majhæfte).

Aktuellt från Föreningen Marinmusei Vänner i

Karlskrona

indeholder i årgang 1971 en artikel om Frederic Henric af Chapman i anledning af 250 året for den store skibsbyggeres fødsel, samt en artikel af Olle Cederlöf: Svenske flottans bevåbning 1523-ca. 1900.

George Carroll Dyer: The amphibians came to conquer. The story of admiral Richmond Kelly Turner.

U.S. Government Printing Office, Washington 1972.

Admiral Turner blev født i 1885 og døde i 1961. Hans indsats før 2. Verdenskrig gav sig mest bemærkelsesværdigt udslag under hans tjeneste ved flådens luftvåben og under krigen ved deltagelse i og ledelse af en række amphioperationer.

At hans indsats blev værdsat højt forstår man dels gennem, at viceadmiral Dyer ved omfattende studier og samtaler med et stort antal deltagere fra Stillehavskrigen har sat ham et minde med et over 1200 sider stort 2-bindsværk, dels ved at en nybygning — destroyer — blev opkaldt efter ham i 1964.

Richard Hough: Captain Bligh and Mr. Christian.

Hutchinson, London 1972.

Meget har været skrevet om mytteriet på Bounty i 1789. I denne bogs omfattende bibliografi nævnes en række bøger, den ældste fra 1790, 6 indenfor det sidste 10-år, men den her i landet vel bedst kendte Nordhoff og Hall: Muting, udgivet på dansk af Gyldendal i 1934, er ikke nævnt. Forfatteren hævder at have benyttet hidtil ukendte kilder og man må i al fald gå ud fra, at der ikke er mange flere muligheder for at kaste nyt lys over episoden.

Det billede af Bligh som rå og grusom, som flere har tegnet, er her noget ændret. Han var meget ilter og opfarende og benyttede datidens straffemetoder i måske lidt højere grad end almindeligt, men turen fra

England til Tahiti viser en anden mand. Den fremragende sømand og navigatør, som også ved, at et flerårigt togt kræver, at folkenes helbred beskyttes, det er ham og ikke den uduelige, fordrukne læge, der har æren for, at kun een mand mistes, før de når frem og det trods hårdt vejr.

Fletcher Christian er her som før skildret sympatisk. Kaptajn eller rettere løjtnant Bligh satte også stor pris på ham, havde haft ham ombord tidligere og ønskede ham med på Bounty. På begge togter var Christian en hyppig gæst i chefskahytten og den, chefen satte mest pris på. Det var det søde liv på Tahiti i de måneder, der gik med at gøre lasten af brødfrugttræer klar til at kunne tåle transporten hjem, der demoraliserede besæningen, der indtil da havde været fuldt tilfredsstillende.

Den slappe moral søgte Bligh ændret med hårde midler, der gav sig udslag i uretfærdighed og, hvad værre var, ved nedværdigende behandling af befalingsmændene i folkenes påhør.

Ulykken var, at det var for meget for hans tidligere yndlings følsomme natur og endte med den kendte tragedie.

At Bligh nu dømmes mildere virker mere korrekt, når man ser på samtidens bedømmelse af ham. Han sejlede med Cook på to rejser og viste evnen som en fremragende navigatør og avancerede også op til viceadmiral. Hans karriere skyldtes kun egne evner, uden nogen form for protektion, men hans hidsige sind kommer for dagen, bl. a. ved de begivenheder, der førte til drabet på Cook.

J. C. Masterman: The double-cross system in the war of 1939 to 1945.

Yale University Press, London 1972 og

Ladislav Farago: The game of the foxes.

Hodder and Stoughton, London 1972.

Mastermans bog er offentliggørelse af en rapport, han skrev i efteråret 1945 og som nu er frigivet og omhandler de tyske agenter, der blev arresteret eller frivilligt meldte sig til myndighederne, for derefter at lade alle meldinger være udfærdiget eller censureret af Intelligence Service.

Ladislav Farago fik ret tilfældigt i 1967 kendskab til, at der i National Archives i Washington befandt sig en del mikrofilm, hvis indhold var ukendt. Det viste sig at være over 17.000 ruller med ca. 18 millioner dokumenter, hvoraf et stort antal stammede fra Abwehr fra årene før og under hele krigen.

Disse oplysninger har han kombineret med, hvad der til dato er blevet gjort tilgængeligt af tilsvarende oplysninger fra London og Washington. Farago udtaler, at han begyndte sit arbejde under den forudsætning, at den tyske spionageorganisation havde været den engelske overlegen og han, efter studierne var afsluttet, var kommet til den modsatte overbevisning. Han oplyser også, at de amerikanske efterretnings-officerer følte sig som amatører, da de fik nærmere kontakt med deres engelske kolleger.

Den knapt 700 sider tykke bog er skrevet meget underholdende og omfatter også de skæbner, som er omtalt af Masterman. Mens Masterman kun omtaler agenterne med deres kodenavne, har Farago identificeret dem med deres rette navn og herkomst.

Magnus Starck: Allmän sjökrigshistoria 1930-1945. Del I 1930-1941, Del II 1942-1945.

Marinlitteraturföreningen nr. 58 og 59, Stockholm 1971, 1972.

Admiral Starck udgav i 1948 tobindsværket „Sjökriget 1939-1945“. Selv om det var nok så fremragende, da det udkom, var der ikke mange kilder at øse af, hvorfor det er meget værdifuldt at dets afløser nu er kommet.

1. del kom allerede sidste år. Den giver baggrunden for, at freden blev definitivt brudt i 1939, startende med verdenssituationen i begyndelsen af 1930'erne og tager den spanske borgerkrig 1936-39 med. Af selve verdenskrigen omtales de to første år, hvor krigen var intern europæisk.

2. del starter med Pearl Harbor og den indledende politiske japansk-amerikanske fase og beskrivelsen af krigsbegivenhederne 1941-45 er såvel som de i 1. del beskrevne sat klart op med fastholdelsen af de store linier uden at gå for meget ind på detaljer.

Tekstens sidste 40 sider er ikke de mindst værdifulde, da de giver en samlet fremstilling af den igennem krigsårene anvendte strategi, udviklingen af taktik og tekniske hjælpemidler. Med henblik på de store ændringer, der er sket i efterkrigsårene, undla-

der admiralen at lægge det fremsatte til grund for fremtidige strategiske og taktiske overvejelser, det bliver helt overladt til læserne.

Bogen er fremragende og kan anbefales som lærebog i 2. Verdenskrigs søkrig.

Hans Edvard Teglers: Hvad er der galt i Danmark?
Forum, Kbh. 1972.

Alt skulle være så godt herhjemme i velfærdsstaten, men man møder dog mange udtryk for mere eller mindre velbegrundet kritik. Ved samtaler med en række eksperter indenfor forskellige arbejdsområder søger forfatteren frem til årsagen til kritik og utilfredshed.

De enkelte udtalelser er særdeles interessante hver for sig og giver et godt grundlag for drøftelser mand og mand imellem. Derimod er det tvivlsomt, om der kommer positive resultater ud af det i form af forbedringer.

Et afsnit, der desværre kun har forsvindende chance for at påvirke lovgivere, er general Rambergs udtalelser.

De fremkommer med overskriften „Danmark risikerer en ny besættelse“. Når man har læst det afsnit, må endog en politiker forstå, hvorfor forsvarschefen ikke ønsker at fortsætte og at ikke alle officerer i topstillinger flokkes om at komme til at overtage det tunge ansvar.

J. T

BOGANMELDELSER

Povl Westphal: Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni.

Det Østasiatiske Kompagni, Kbh. 1972.

Det Østasiatiske Kompagni fyldte 75 år i 1972, dette store verdensomspændende firma, der er lige så kendt som respekteret i størstedelen af vor verden.

Marinens Bibliotek har som gave modtaget kompagniets jubilæumsbog, som fortæller alt om udstrækningen af det store rederi og handelsfirma.

Bogen er rigt illustreret, alt i farvelagte billeder, og for at begynde med rederiet, er der farvefoto af dets 30 skibe på ialt 335.904 ts. d.w., samt skitser af fire i ordre værende på ca. 104.000 ts. d.w. Kompagniet har iøvrigt også investeret i et dansk tramprederi og i et antal skibe under engelsk flag.

Kompagniets omspændende handelsvirksomhed er af så fantastiske dimensioner, at man næsten taber vejret.

Foruden hovedkontoret i København er der 68 filialer og 185 datterselskaber med en samlet medarbejderstab på ca. 40.000. De østasiatiske virksomheder, som man vel i almindelighed anser for at måtte være dominerende, er også af betydeligt omfang, og

deres beskrivelse fylder knapt 25 pct. af bogens lidt over 200 sider, men i samtlige verdensdele findes nu store virksomheder, der enten helt tilhører ØK eller hvor ØK har mindst 50 pct. af aktiekapitalen. Af de industrier, virksomhederne omfatter, er opregnet: Autosamlefabrikker, bryggerier, elektroindustri, emballage, fødevarer, gummi, maling, metal, medicinalvarer, papirmasse, plantager, skovbrug, stearinlys, sæbe, tekstil, træ, olie samt „diverse“, og hertil kommer herhjemme skibsbygning på Nakskov skibsværft.

ØK konkurrerer vel nok på visse områder med andre danske virksomheder, men de har i høj grad samarbejde med store virksomheder som Thrige/Titan, Sabroe, Christiani og Nielsen, Carlsberg, Sadelin og Holmblad og mange flere, og også med udenlandsk storindustri. Fødevareindustrien fik et stort opsving indenfor kompagniet, da det i 1965 erhvervede Plumrose og i 1970 Beauvais.

Den store kapacitet, kompagniets kontorer rundt om i verden råder over, er også udnyttet til at overtage agenturer for større udenlandske virksomheder. Som eksempel skal nævnes, at man i 1902 startede på St. Thomas, hvor man i 1912 udvidede og oprettede A/S Det Vestindiske Kompagni, hvor de nu har eget havneanlæg med olie- og benzininstallationer og roll-on/roll-off faciliteter. Her er nu planlagt at oprette en underafdeling på St. Croix.

For hver enkelt af de mange virksomheder rundt om i verden er givet en kort og klar historisk redegørelse og for manges vedkommende som nævnt for St. Thomas med en slutbemærkning om, at man har planlagt eller er i gang med udvidelser.

Alt det er nået på kun 75 år, og udvidelsen af virksomheden har — så vidt man kan læse mellem linierne — fulgt en stigende kurve, blot afbrudt af de to verdenskrige. Bliver den kurve fulgt, må man se hen til, at 100-års jubilæumsbogen bliver dobbelt så tyk og når op på ca. 400 sider.

Teksten starter med en redegørelse for rederi, handels- og industrivirksomhed, ledsaget af skematiske oversigter over, hvor i verden de enkelte grene af handel og industri sætter frugt.

Den er særdeles sober og kortfattet, men giver svar på alt, uden at gå i detaljer.

I jubilæumsbøger er det almindeligt, at de indeholder billeder af direktionen m. fl. Det ser ud til, at direktionen ikke har ønsket sig afbildet i dette værk, hvilket må betegnes som en tiltalende beskedenhed, men burde der ikke have været et billede af kompagniets stifter, Etatsråd H. N. Andersen, selv om det ikke kunne fremstilles som farvefoto?

J. Teisen

Frank Esmann Jensen: Da fornuften sejrede.

Fremad, Kbh. 1972, 240 s.

I over et kvart århundrede har englænderne holdt tæt med hvad der stod i de dokumenter, som vedrørte hemmelige forhandlinger under 2. verdenskrig, men nu har det britiske rigsarkiv åbnet for krigskabinetets og udenrigsministeriets top secret-materiale. Det foranledigede Berlingske Tidendes Londonkorrespondent, *Frank Esmann Jensen* til at kulegrave en stor del af det, der vedrører Danmark under besættelsen. Resultatet foreligger i bogen „*Da fornuften sejrede*“ (Forlaget Fremad).

På grundlag af autentiske aktstykker, dels gengivet in extenso og dels i uddrag med forbindende tekst, giver forfatteren en sammenhængende fremstilling af det britiske udenrigsministeriums politik overfor Danmark, kædet sammen med amerikanske og russiske synspunkter. De officielle udtalelser af ledende statsmænd som f. ex. Churchill og Eden hvilede naturligvis på et forarbejde udført af anonyme eksperter i regeringen og diplomatiet, folk som positivt gik ind for Danmarks sag og nu træder frem med navns nævnelse.

Blandt de centrale afsnit er skildringen af Christmas Møllers frustrerede forsøg på at få dannet en dansk eksilregering, det komplicerede diplomatiske spil mellem København-London-Washington-Moskva om Danmarks anerkendelse som allieret, den norske udenrigsminister Trygve Lies plan for Færøerne — og hans forsøg på at lave et Atlanterhavsdirektorat uden Danmark, det personlige forhold mellem gesandterne

Reventlow og Kaufmann, briternes syn på Scavenius, på spændingen mellem de gamle politikere og Frihedsrådet og på den danske presse under tysk censur.

Fremtrædende navne i disse dokumenter er også præsidenten for Det danske Råd i London, Krøyer Kielberg, chefredaktør Terkel M. Terkelsen og en lang række modstandsfolk, bl. a. Mogens Fog, Erling Foss, Frode Jakobsen, Ole Lippmann, Flemming Muus og Svend Truelsen.

„Da fornuften sejrede“ kaster nyt lys over mangt og meget i krigsårene, som hidtil har været hyllet i halvmørke. Med sin sobre og læseværdige bog har Esmann Jensen ikke alene ydet en journalistisk bedrift; også som historieskrivning vil den få en smuk placering i litteraturen om besættelsesiden.

red.

VESTTYSKLANDS NY MARINEKONCEPT

Af OK A. Jespersen.

Indledning

1. Netop nu, hvor det danske forsvar står på tærsklen til en ny forsvarsordning, der ikke ganske tydeligt angiver søværnets placering i det samlede forsvarsbillede, er det interessant at være vidne til den udvikling, der finder sted i vor nærmeste NATO-partners marine.

Fregattenkapitän Jochen Franke har i SOLDAT UND TECHNIK, OKT 72 i en artikel *Kun afbalance-rede maritime styrker gør afskrækkelse mulig* beskrevet den ny vesttyske maritime forsvarskoncept, der bygger på opfattelsen af Østersøen, gennemsejlingsfarvandene og Nordsøen som en strategisk forsvarsenhed og hensynet til den igangværende udvikling på „NATO's nordflanke“.

Offentligheden og Marinen

2. Franke omtaler den tvivl om marinens eksistensberettigelse, der tidligere har givet sig udtryk i den offentlige debat, men gør opmærksom på den voksende forståelse for spørgsmål om sikkerhed, forsvar og værnproblemer i journalistiske kredse, hvor antallet

af kommentatorer, der alvorligt og sagligt beskæftiger sig med disse emner, vokser støt. Franke konstaterer således, at der for marinens vedkommende — såvel politisk som i den offentlige debat — i øjeblikket synes at være medvind.



Vesttysk missiljager af LÜTJENS-klassen, der ifølge flådekoncepten skal operere i Nordsøen.

Gennem en åben informationspolitik delagtiggjorde den tyske marine på et relativt tidligt tidspunkt offentligheden i sine forhold for at tydeliggøre de talrige problemer. I en demokratisk stat er ethvert element af forsvar og modstandsvilje afhængigt af resonans og medvirken fra offentligheden. Det er kun muligt at regne med dennes indsigt, samarbejdsvilje, konstruktive kritik og endelige samtykke, når man

har forstået at informere landets borgere i tilstrækkelig grad over det bredest mulige område. Aktuelle avisoverskrifter, som: „*Nord- und Ostsee gelten als strategische Einheit; Eine Flotte für zwei Meere; Der Schutz der Nordflanke ist der Auftrag der Marine; Kleine Flotte mit grossen Schlagkraft; Bundesmarine passt sich der neuen Strategie an*“ o.s.v., viser, at selv under den tidligere planlægningsproces er bestemte karakteristiske træk blevet korrekt opfattet af publikum.

Artiklens forfatter beskæftiger sig ganske kort med at definere begrebet MARINE. For at undgå misforståelser erindrer han om, at marinen skal muliggøre udnyttelse af havene, deres anvendelse som transportvej og som levnedsmiddelkilde. „*The Sea Lines of Communications*“ er denne verdens livsårer og fiskebankerne de store produktionssteder for animalske æggevidestoffer. Det er ikke kun søens folk, men også nationaløkonomer og ernæringsekspertter, der ved, hvad der gemmer sig bag den banale sandhed, at 7/10 af vor klodes overflade består af vand. Den bevæbnede marines opgave er derfor at garantere den fredelige udnyttelse af havene. Man må anse denne opgave som den primære, men samtidig påpege det fejlagtige i påstanden om, at maritime styrker udelukkende tjener til bevæbnet konfrontation. Det er forbavsende, hvor ofte kæmpemalerier med gevaldige søslag som motiv bliver manet frem, så snart talen drejer sig om beskyttelse af forbindelseslinier og havenes frihed.



Vesttysk marinefly af ATLANTIC-typen beregnet til ubådsjagt og luftreconoscering.

Oplæg til en marinekoncept

3. Den tyske marines ny koncept er nødvendiggjort af det forhold, at arbejdsgrundlaget hidtil har hvilet på de forestillinger, der gjaldt i 50'erne og 60'erne. Udviklingens naturbundne forløb nødvendiggør et nyt arbejdsgrundlag. Franke drager i den forbindelse sammenligning med navigatoriske sandheder, f. eks., at den udstukne kurs er afhængig af en positionsbestemmelse. Han citerer endvidere Flotille-Admiral Carlheinz Vorsteher, Stabsabteilungsleiter Planung im Führungsstab der Marine, for følgende definition på en tysk marinekoncept:

„Die Konzeption der Marine ist die Gesamtheit der aufeinander abgestimmten Vorstellungen der Marine über ihren Auftrag sowie darüber, wie und womit sie ihren Auftrag zu erfüllen gedenkt“.

SOLDAT UND TECHNIK har tidligere beskæftiget sig med den vesttyske marines overvejelser i denne sammenhæng. I januarnummeret 1971 findes en artikel „*Neues Verteidigungskonzept der Bundesmarine in den Grundzogen erkennbar*“, der i sine grundtræk ligeledes hviler på udtalelser af Flotille-Admiral Vorsteher.

Regeringens direktiver

4. Den ny koncept blev i marts 1972 af Inspektør der Marine forelagt Forsvarsministeren, der i alt væsentligt erklærede sig enig i grundtrækkene. Marinen yder som en del af det samlede forsvar sit bidrag til at opretholde freden og til Forbundsrepublikkens og NATO's sikkerhed.

Sovjetunionens maritime ekspansion forbindes med udviklingen af moderne våben, der på raketteknikkens område har bragt Sovjetunionen i forgrunden. Dette giver koncepten mening. Den understreger nemlig i særdeleshed søstyrkers virkningsmuligheder til sikring af freden, samt endvidere marinens betydningsfulde bidrag til styring af kriser (Krisenbewältigung) såvel som vurderingen af Østersøen, gennemsejlingsfarvandene og Nordsøen som en strategisk enhed. Som følge heraf er marinen nu blevet præsenteret for følgende direktiver:

- Gennem tilstedeværelse, indsatsberedskab og optræden til søs at bidrage til afskrækkelse samt til styrkelse af NATO og den internationale retsorden på havet.

- At reklamere og virke for Forbundsrepublikkens anseelse og mellemstatslige forbindelser.
- At varetage statslige rettigheder til søs og på den vestyske andel af fastlandssoklen.
- At tjene som politisk instrument til fleksibel styring af kriser gennem sit virke og sin optræden til søs.
- At forsvare Forbundsrepublikkens og de andre NATO-nabostaters territorier gennem indsats imod angreb på Østersø- og Nordsøkysterne. Marinen skal gennem sin indsats i nødvendigt omfang vanskeliggøre modstanderens anvendelse af Østersøen, afskære hans forbindelseslinier mellem Østersøbaser og Atlanten samt i fællesskab med de allierede bevare søherredømmet i Nordsøen.

Disse direktiver har baggrund i NATO-forsvarsaf-taler og harmonerer med de allieredes. De tager hen-syn til forandringerne i det maritime styrkeforhold på NATOs Nordflanke.

Det maritime styrkeforhold

5. Artiklen fortsætter derefter med nogle betragtning-er over det maritime styrkeforhold. Franke er ikke i tvivl om, at den sovjetiske flådes konsekvente, energi-ske og fortsatte udbygning på afgørende måde har ændret styrkeforholdet på verdenshavene i det sidste 10-år. Set med NATO-øjne koncentrerer den russiske flådeaktivitet sig om de europæiske randhavs og Nordatlanten. Warschawa-pagtlandene betragter Østersøen og Nordsøen som et sammenhængende ope-rationsområde. Dette befares af såvel de i Østersøen



Det vesttyske efterretningsskib OSTE beregnet til elektronisk opklaring.

stationerede Warschawapagt-flåder som af enheder fra den sovjetiske Nordflåde. I samme område er disse flåder NATO-marinerne stærkt overlegne. Forbundsregeringens Hvidbog 1971/72 fastslår, at disse søstyrker har forstærket deres tryk på NATOs nordflanke. Det er ligeledes værd at bemærke, at den sovjetiske østersø-flåde i sammensætning, styrke, udrustning og uddannelsesmæssig henseende ikke udelukkende er beregnet til opgaver i Østersøen. Den sovjetiske krigsflådes praktiserede anvendelse af verdenshavene og dens sammensætning set i global sammenhæng leder til den slutning, at ikke uvæsentlige dele af østersø-flåden gennem stadig deltagelse i og understøttelse af Nordflådens operationer skal søge at vinde adgang til Atlanten.

Forudsætninger

6. På grundlag af kendsgerningerne på NATOs nordflanke begrundes den tyske marinekoncept for sammensætning af de nødvendige maritime forsvarsstyrker med følgende synspunkter:

- Enheder, der forudses indsat i Østersøen, må besidde den højst mulige overlevelsessevne. Følgelig fordres et antal forskelligartede våbensystemer til søkrigsførelsen, f. eks. hurtigbåde, u-både og jagerbombere.
- Hvis en angriber har planer om at delegere dele af egne østersø-styrker ud af Østersøen, må der i Skagerrak og Nordsøen også være egne, forberedte søkrigsmidler til rådighed, f. eks. jagere, fregatter og antiubådsfly, for at sikre sig mod hans uhindrede udnyttelse af disse farvande.
- En afbalancering af styrkerne i det samlede Nord- og Østersøområde er tvingende nødvendig for at opnå en troværdig afskrækkelse. De forhåndenværende kvalitative og kvantitativt tilstrækkelige sø- og marineluftstyrker til Nordsø-indsatsen bidrager i den forbindelse samtidig til afskrækkelse mod et angreb i det vestlige Østersøområde.
- Omfanget af sø- og marineluftstyrker må være så

stort, at en overraskelsesaktion med begrænsede midler kan afværges, og at der ved et stort anlagt angreb kan ydes virkningsfuld modstand i så lang tid, at Atlantpagten træder i funktion.



Den vesttyske STEIGERWALD, der nu anvendes som minelægger.

Marinens sammensætning

7. Flotille-Admiral Vorsteher citeres endvidere for: „Die Konzeption der Marine nennt keine Zahlen der Seekriegsmittel. Es ist Aufgabe eines fortgesetzten Planungsprozesses, im Rahmen der finanziellen, personellen und technischen Möglichkeiten die optimale Ausgewogenheit der genannten Seekriegsmittel zu erreichen.“

Forfatteren opregner herefter de midler, der anses for nødvendige for at leve op til de førnævnte direktiver:

- Jagerbombere som flådens luftbårne komponenter til føring af søkrig fra luften. De skal være meget hurtige og skal kunne indsættes med fleksibel våbensammensætning. De skal dække såvel hurtige, langtrækkende opklaringsmissioner som bekæmpelse af skibsmål og martime kystinstallationer.
- Missiljagere, jagere, fregatter, for hvem udholdenhed til søs er fælles, som har altvejrskapacitet og som råder over en mangeartet bevæbning, der omfatter de mest moderne ildledelsessystemer. Skibene skal endvidere være specielt egnede til overvågning af søterritoriet og til forsvar mod angreb, der fremføres fra luften, over eller under vandet, mod dem selv eller mod de enheder og styrker, de skal beskytte.
- Hurtigbåde, der er små, manøvredegtige, kraftigt bevæbnede, og som er velegnede til næropklaring i et udvidet kystforfelt samt til invasionsforsvar såvel som minelægning.
- Recognoscerings- og antiubådsky med stor rækkevidde og lang flyvetid, som er anvendelige til langtrækkende farvandsovervågning og til bekæmpelse af u-både.
- Ministrygere med en varieret udrustning, der sætter dem i stand til at møde enhver situation samt søge og rydde miner i Nord- og Østersøen.
- Tendere, forsynings-, tank- og transportskibe, til løbende forsyning af kampenhederne med driv- og smøremidler, vand, forplejning og ammunition.

Herudover råder marinen på land over baser og marineflyvepladser såvel som over depoter i ind- og udland, hvis opgave det er at skabe og opretholde søstyrkernes, marineluftstyrkernes og landenhedernes materielle indsatsberedskab.



Vesttysk angrebsfly af F 104 G-typen før affyring af et eksemplar af den tyske flådes ny luft-til-overflade-missil KORMORAN.

Hvad er det nye?

8. Franke gør opmærksom på, at den ovenstående redegørelse blot er en skitsemæssig markering af marinens ny koncept, altså en kort oversigt over dens opgaver og de midler, hvormed marinen har til hensigt at opfylde dem. Han fremhæver derefter det nye i forhold til de hidtidige direktiver.

Først og fremmest bliver marinens store andel i fredsbevarelsen stærkere betonet end hidtil. Den der vil opretholde freden, må allerede i fredstid kunne overskue hovedindholdet af sin gøren og laden. Netop her indtager marinen en særrolle. Den kan allerede i fredstid optræde uden for eget territorium og som et stykke „national højhedsområde“ dokumentere kravet om havenes frihed.

Derudover er vægten af søstyrker som instrument for krisestyring gennem de mangeartede anvendelses muligheder blev tydeliggjort. Også på dette vigtige område har marinen sin betydningsfulde og ikke delegerbare opgave. Den kan reagere på enhver udvist fjendtlig hensigt uden at virke eskalerende. Den kan ved sin blotte eksistens vise agtpågivenhed og forsvarsberedskab, samt reagere hurtigt på et overraskende angreb.

Sidst, men ikke mindst bliver Nord- og Østersøen, der er to sammenhørende og af hinanden afhængige områder, som sikkerhedsmæssigt fremviser et sammenhængende operationsområde, betragtet som en strategisk enhed. Warschawapagten har allerede for lang tid siden slået dette eftertrykkeligt fast i sin „Randmeerkriegsführung“-koncept. En trusel mod vor sikkerhed kan derfor ikke mere ensidigt betragtes som kommende fra Østersøen.

I forbindelse hermed sagde forsvarsminister Leber følgende:

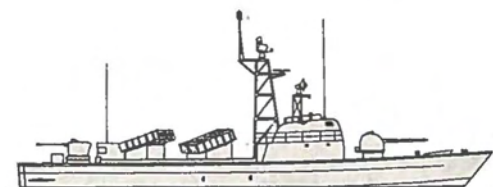
„Med disse direktiver har Forbundsregeringen anvist vor marine en særegen og selvstændig rolle i Bundeswehr og i NATO. Kun sø- og marineluftstyrker kan i tilfælde af kriser gennemføre de nødvendige



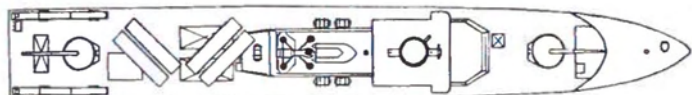
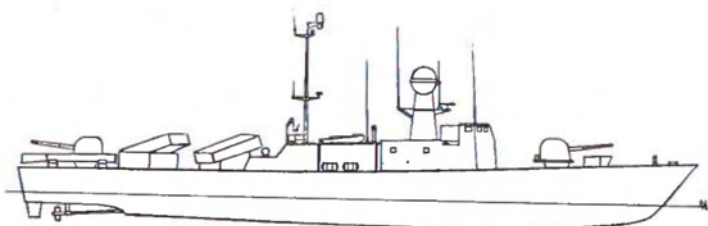
Den ny vesttyske undervandsbåd U 13 i Kielerfjord.

aktioner og modforholdsregler uden for eget højhedsområde, og ingen kan derfor fratage os vort nationale ansvar. Kun vore egne sø- og marineluftstyrker kan opfange og afværge et angreb over havet mod vore kyster allerede langt ude på havet. Da de øvrige NATO-partnere er fuldt optagne af egne opgaver, findes der derfor i Østersøen og Nordsøen i første række kun den tyske og den danske marine.“

Forfatteren slutter herefter artiklen med bemærkninger om, at det er betryggende at vide, at den ny koncept svarer til planlagte eller under bygning værende nye u-både og missilbevæbnede hurtigbåde samt til mønstret for fremtidens marinejagerbombere. Den ny koncept omfatter en fuldt moderne tysk marine, der er skræddersyet til såvel de geografiske forhold som de begrænsede finansielle muligheder.



Schnellboot Klasse 148



Raketenboot „Klasse 143“ der Bundesmarine.

To nye vesttyske motormissil-både, type 148 og 143, der forventes operative i 70'erne, og som benævnes henholdsvis S 41- og S 11-klassen.

Afsluttende bemærkninger

9. Det fremgår klart af den refererede artikel, at den kun forsøger at give en grov skitse af flådekoncepten og dens tilbliven, men den giver efter min opfattelse væsentlige oplysninger af principiel karakter.

Når det i indledningen bemærkes, at der knytter sig særlig interesse til udviklingen hos vor sydlige nabo, hænger det sammen med den geografiske samhørighed landene imellem samt den sikkerhedspolitiske og almindeligt politiske gensidige afhængighed, som den f. eks. manifesterer sig i NATO-samarbejdet og i Danmarks støtte til Willy Brandt's østpolitik.

Det er ligeledes tankevækkende — og en smule foruroligende — at forestille sig et partnerskab, hvor kun den ene part ændrer tankegang og indarbejder arbejdsform og arbejdsstyrke herefter. Der må — og skal — være et samspil parterne imellem for at sikre et harmonisk samarbejde.

Det danske søværn har derfor al mulig grund til at gøre status og søge at opnå forståelse for sine synspunkter, således at Søværnets identitet ikke går tabt ved udformningen af den ny danske forsvarsordning. Når det fra tysk side siges, at deres flådekoncept er i harmoni med allierede flådeplaner, er det en påstand, der roligt kan tages med et vist forbehold, idet der ikke i øjeblikket er fuld klarhed over Søværnets rolle i den ny forsvarssammenhæng.

En dansk flådeplan, baseret på naturlige forudsætninger og politisk klare direktiver, må kunne forventes indpasset i en samlet forsvarsordning, så den tilfredsstiller nationale mål og midler og i størst mulig grad harmonerer med vore NATO-partners forventninger.

Der er ifølge den refererede artikel god grund til at tro, at Vesttyskland beholder en afbalanceret og betragtelig flåde, der — ligesom vore østlige genboer — betragter såvel Nord- og Østersøen som gennem-

sejlingsfarvandene som et sammenhængende operationsområde. Endvidere er man høflig nok til at nævne, at man i NATO-regi i dette område deler tilstedeværelse med „den danske flåde“. Denne sandhed skulle gerne være relevant også i 1990. I modsat fald behøver vi selvfølgelig ikke frygte for, at der opstår et militært tomrum. Både enkelte Warschawapagtlande og enkelte NATO-lande vil kunne tilbyde at „hjælpe os“ med at „bevare freden“ i et område, hvor denne opgave geografisk, historisk og folkeretsligt ALENE tilkommer os.

Søværnet kunne formentlig med held følge det tyske eksempel og føre en aktiv informationspolitik over for offentligheden og politikerne og herigennem skabe forudsætningerne og fundamentet for en flådeplan. Søværnet må kunne udarbejde en flådeplan, der afspejler den geografiske og sikkerhedspolitiske situation ,og som kan godkendes politisk.

EN MÅLEBANE TIL SENSOR- OG VÅBENAFPRØVNING

Af orlogskaptajn S. Ditlevsen.

I en artikel i Truppenpraxis nr. 12/1972 har fregatkapitän Werner Bahl foreslået oprettelse af en målebane til sensor og våbenafprøvning ved Eckernförde. Artiklen omtaler grundlaget for oprettelsen af en sådan bane og de i USA opførte FORACS (Fleet Operational Readiness Accuracy Check Sites), og foreslår derefter, hvorledes en tysk bane kan oprettes. I denne artikel gives først et dansk resumé af indledningen til den tyske artikel, hvorefter der gøres rede for arbejdet for at oprette en fælles NATO målebane, dels i Norge og dels i Middelhavet.

Grundlaget for målebanerne

Den tyske artikel indleder med en inspicerende chefs bemærkning efter en skydning: „Mine herrer, jeg ville ønske, at De i stedet for at skyde efter proceduren havde skudt efter skiven“. Tidligere beroede ildledelsessystemet i et skib på den kommanderendes optiske målfatning, målretning og korrektion efter nedslag. I moderne krigsskibe anvendes langtrækkende sensorer, hvis måldata indføres i regnemaskiner, som derefter afleverer skuddata til automatisk følgende våben. Uanset disse moderne anlæg bliver det sta-

dig ved øvelser og øvelsesskydninger bevist, at forventningen om at træffe målet trods eller måske p. gr. af det komplicerede anlæg alligevel ikke bliver opfyldt.

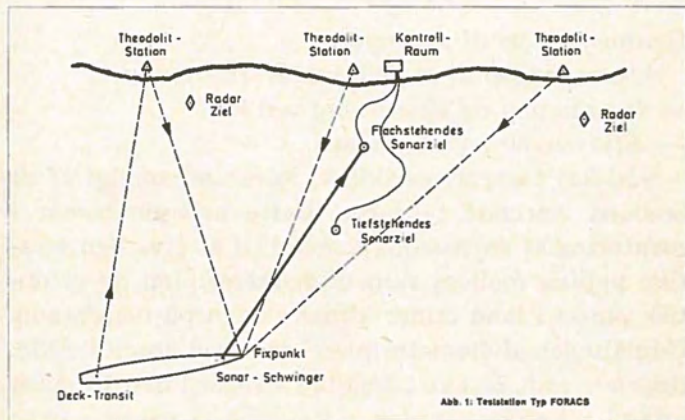
Der er mange fejlkilder:

- unøjagtige måldata fra sensorerne.
- regnemaskinens fejlfunktion.
- dataoverførelsesfejl til og fra regnemaskinen.
- Operatørfejl.

Ved statiske installationsprøver undersøges fejl på regnemaskinen, dataoverførelsen og de enkelte sensorer. Det er ved afprøvningen af det samlede system, man støder på vanskeligheder.

I mere end 10 år har US navy gennemført måleprogrammer for specielt sonaranlæggene i deres skibe umiddelbart efter sådanne statiske testprogrammer. Ved disse målinger er der stedse konstateret store fejl såvel på sonaranlæg som på andre sensorer. Målefejlene var meget større end forventet, deres eksistens var i næsten alle tilfælde ikke bekendt, og de blev forårsaget af en række forskellige faktorer. Hovedfejlene fandtes dog i selve testprogrammerne, ud fra erfaringerne blev der derfor oprettet stationer til systemafprøvning i USA. Disse stationer benævnes FORACS (Fleet Operational Readiness Accuracy Check Sites) og anvendes til kontrolmåling af sonar, radar, ildledelsesudstyr og tilhørende hjælpeinstrumenter (gyro, log, navigationssystemer). Skibet, som har gennemført målingen, vil få et overblik over fejlene, men fejlene kan ikke rettes på banen. Resultatet af målingen giver altså skibet:

- Et mål for de afprøvede anlægs ydeevne og deres nøjagtighed.
- Kvaliteten af udført vedligeholdelsesarbejde.
- Anlæggets beredskabstilstand.



Denne skitse viser indretningen af en typisk FORACS. Foruden de viste installationer er et kaj-anlæg, transport- og underbringelsesfaciliteter nødvendige. De enkelte installationer er følgende:

- 2—3 pejlstationer (den ene kan være i kontrolbygningen) med teodolitter og radioudstyr til datatransmission. Denne datatransmission kan være automatisk via datalink til regnemaskinen.
- Et antal sonarmål placeret i passende positioner og vanddybder. Sonarmålene er forbundet ved søkabel til kontrolstationen.

- Et antal faste radarmål placeret på skær og lægt vand. Disse radarmål er standard reflektorer af kendte typer. Der kan også installeres transpondersystemer i disse mål.
- Endelig kan der installeres aktive radarmål til kontrol af passive radardetektionsmidler.

Gennemførelse af målingen.

Afprøvningen af et skib består af 2 faser:

- Installation og afprøvning ved kaj.
- Afprøvning på målebanen.

Ved kaj bestemmes skibets kurs uafhængigt af de ombord værende sensorer. Dette arbejde består i montering af en teodolit ombord til at give den relative pejling mellem skibets diametralplan og et optisk punkt i land under afprøvningen på målebanen. Udmålingen af diametralplan kræver et absolut stilleliggende skib. Denne udmåling foregår i danske skibe i dag i vandbåret tørdok, d.v.s. med så meget vand i tørdokken, at skibet kun lige støtter på klodserne. Der er meget der tyder på, at denne udmåling i hvert fald ved mindre skibe er den eneste tilstrækkeligt nøjagtige metode, hvorfor det må forudses, at mindre skibe, d.v.s. skibe under 2500 tons må møde til måling med diametralplanet afmærket.

Ved kaj skal endvidere bestemmes parallaksdata for sensorer og optik i forhold til diametralplanet. Endelig skal nøglepersonel til målingerne instrueres, idet der lægges vægt på, at måledata optages ombord af det normale betjeningsmandskab. Det er jo lige så meget operatøren, som indgår i systemet, der skal kontrolleres.

Der må påregnes at gå ca. 1 arbejdsdag ved kaj, før 2. fase kan indledes. Til 2. fase på målebanen må der regnes med 10—12 timers måling. Målingerne foregår på såvel nærmende som fjernende kurser.

Under løbene på banen optages data for sensorerne samtidig med udmåling af den relative pejling ved hjælp af teodolitten ombord. Denne sidste måling giver en nøjagtig måling af skibets kurs.

På stationen sammenlignes aktuel position, kurs og afstand til målene med de tilsvarende systemværdier og fejlene udregnes.

NATO-samarbejde

Artiklen i Truppenpraxis beskæftiger sig med prisen og placeringen af en sådan bane ud fra et nationalt tysk synspunkt og foreslår oprettelse af en bane ved Eckernförde. Selvom en sådan bane måske kunne åbnes for danske enheder, vil denne placering ikke være af interesse på grund af læge og i hvert fald for sonarmålinger ugunstige vandforhold. Derfor er vi mere interesseret i NATO-samarbejdet for oprettelsen af 2 baner i europæiske farvande. Jeg er dansk medlem af den projekterende NATO-arbejdsgruppe og vil i det følgende orientere om arbejdet set fra dansk og fælles NATO synspunkt.

Forslaget til oprettelse af europæiske baner blev fremsat indenfor NATO Naval Armaments Group i 1968, og i 1971 blev en projektgruppe nedsat til forbedrende drøftelser. En projektgruppes arbejde består formelt af 2 faser, første fase, hvor de indledende praktiske forslag til placering og instrumentering

drøftes, og anden fase, som afsluttes med udarbejdelsen af et forslag til en multinational aftale. Dette forslag er nu i januar 1973 næsten færdigt og bliver i løbet af 1973 underskrevet af deltagerlandene. Når dette er sket, vil der med henblik på at lede oprettelsen blive nedsat en styrende gruppe med en repræsentant fra hvert deltagerland.

De første forslag til en NATO FORACS proriterede ASW-sensorer (ASW = ANTI SUBMARINE WARFARE) ligesom de amerikanske baner, hvorfor Danmark kun var interesseret i mindre grad. Siden er disse baners muligheder på andre områder blevet klarlagt, således at alle sensorsystemer kan måles på banen.

Indenfor NATO benævnes banerne NATO FORACS, men med en anden betydning end i USA: „NATO NAVAL FORCES SENSOR AND WEAPON CHECK SITES IN EUROPEAN WATERS„. Forkortelsen er måske lidt søgt, men den letter standardiseringen, da NATOs og USAs stationer i sidste ende tjener samme formål. Frankrig har allerede oprettet en tilsvarende national bane ud for Toulon.

Efter en vurdering af egnede placeringer er man nået frem til en nordeuropæisk station i Norge og en sydeuropæisk i Grækenland. En anden mulighed i Middelhavet er i Italien, og det er ikke endelig afgjort, hvor denne station skal placeres.

Danske skibe

Søværnets Materielkommando har vurderet hvilke enheder, det kan komme på tale at måle på banen.

I første række vil kriteriet være, at skibet skal have et moderne ildledelsesanlæg, i anden række er man opmærksom på, at især sonaranlæg, som ikke på anden måde kan kontrolleres, ideelt kan kontrolleres på denne bane. Søværnet foretager i dag målinger, som fremgår af Søværnets Materielkommandos bestemmelser for batteriverificering, men disse målinger er statiske og vil være et udmærket grundlag for målingerne på banen.

Det kan endelig være en væsentlig faktor, at Danmark her har en mulighed for at være med i et maritimt NATO-samarbejde af ganske særlig karakter. Det vil af det følgende afsnit ses, at dette samarbejde i forhold til andre af dagens NATO-projekter er et billigt projekt, så vi har her en mulighed for at vise solidaritet, selvom vi er midt i en spareperiode. Resultatet af vurderingerne af den danske anvendelse af banen er et behov for måling af 15—20 skibe pr. år.

Økonomiske overvejelser

Der kræves stor nøjagtighed for data til og fra moderne ildledelsesanlæg, hvorfor en kontrol må udføres med endnu større nøjagtighed. Til dato synes det eneste tilstrækkeligt nøjagtige system at være det skitserede projekt med anvendelse af teodolitter. Der findes ikke i dag elektroniske målesystemer, som kan konkurrere med dette relativt primitive system, men det er sandsynligt at fremtiden vil vise en udvikling således at et elektronisk system vil blive opvejet af personelbesparelse ved nedsatte driftsomkostninger.

Projektet vil sandsynligvis på grund af de mange deltagerlande blive infrastrukturfinansieret for så vidt angår oprettelsesudgifterne, hvorefter driftsudgifterne vil blive dækket afhængigt af stationernes anvendelse. Det kan anslås, at anlægsudgifterne vil være ca. 8 mill. kr. pr. station.

Det vil afhænge af stationens personel, hvor meget en måling kommer til at koste, men med en kapacitet på 80 skibe pr. år vil en måling koste 15—20.000 kr. pr. skib. Hertil kommer naturligvis udgifter i forbindelse med forlægning til norsk farvand.

Når der regnes med 80 skibe, betyder dette et gennemsnit på 2 skibe pr. uge i 40 uger, hvilket man vil kunne opnå, når der bliver taget hensyn til de aktuelle meteorologiske forhold, ferie, sygdom m. v.

Konklusion

Dette projekt er nødvendigt for at opretholde moderne skibes beredskab, og det vil være nødvendigt, efterhånden som flere og flere moderne ildledelses-systemer bliver installeret i skibe, at foretage kontrol af systemerne, som skitseret i denne artikel.

Det vil være uøkonomisk for Søværnet selv at konstruere sådanne målebaner, selvom det kunne lade sig gøre, da udnyttelsesgraden bliver for ringe. Det vil være forholdsvis billigt at være med i NATO-projektet, og vi vil kunne få vore egne ønsker om banens udformning med i projektet, hvis vi er med fra starten. Danmark bør derfor allerede nu give udtryk for, at ville være med, også selvom projektet ikke infrastrukturfinansieres. Vi skal i så fald binde os for en andel i etableringsudgifterne, mens driftsudgifterne

vil være de samme. Efter min mening bør Danmark gå ind i et sådant NATO-projekt, som vil være den mest „cost-effective“ måde at sikre et højt materielberedskab i vore skibe med avancerede ildledelsesystemer.



Bramsnæsvig før 1943 - FORACS 1975?

MEDDELELSE FRA SØE-LIEUTENANT- SELSKABET

*Referat af mødet i henhold til lovens § 32
26. oktober 1972*

Mødet åbnedes kl. 19.37 af formanden, kaptajnløjtnant N. Rosenberg, der bød velkommen til det 1. møde i det 189. forsamlingsår, som han håbede måtte blive et godt år for Selskabet. 51 medlemmer havde givet møde.

Formanden mindedes derefter de i årets løb i nævnte rækkefølge afdøde medlemmer, nemlig

kommandør S. Greve,
kommandør H. B. Larsen,
kommandør H. J. Rasmussen,
admiral, kong Frederik IX,
kommandør P. Würtz,
kontreadmiral J. Valentiner

og udtalte et ÆRE VÆRE DERES MINDE. Forsamlingen gav sin tilslutning ved at rejse sig.

Pkt. 1. Formandens beretning

Selskabets virksomhed

Der har i det 188. forsamlingsår været afholdt ialt 12 møder, der gennemsnitligt har samlet 43 medlemmer, hvilket er en fremgang på 14 % i forhold til sidste år, idet mødedeltagernes tal har vekslet fra 21 til 99.

På de afholdte møder har 4 af foredragene været afholdt af „ikke medlemmer“, heraf blev det ene holdt af en kvinde, vistnok for første gang i selskabets

historie. Et af møderne måtte undtagelsesvis afholdes på en onsdag, hvor Søofficers-Foreningens lokaler var optaget, og blev derfor med frivillig assistance fra Søværnets Officerssskoles side afholdt i dennes aula.

I årets løb har der ialt været inviteret 22 gæster, heriblandt dansktalende udenlandske officerer, samt Officerssskolens ældste kadetklasse.

Den bevarelse af prisopgave, der i forsamlingsårets løb er tilgået Selskabet, er gennemgået af behandlingsudvalget og redegørelse er tilsendt bedømmelsesudvalget for videre behandling.

Formanden oplyste, at der var indsat kr. 5000,— på bankkonto med 1 års opsigelse til sikring af VA Pontoppidan's arbejde med søofficersbibliografier, og kr. 5000,— på bankkonto med henblik på støtte til udvidelse af kommandørkaptajn Borg's bog om Søværnets Uniformshistorie.

Af årets øvrige begivenheder omtalte formanden overrækkelse af Selskabets medalje i guld til Kungl. Örlogsmannaselskapet ved dettes 200-års jubilæum, således som vedtaget på § 32-mødet sidste år.

Bestyrelsen nedlagde på søløjtnant Gregers Bojesens fødselsdag 13. jan. en krans på hans grav på Frederiksberg Kirkegård. Det skal i denne forbindelse nævnes, at bestyrelsen ikke i år har fundet anledning til uddeling af Gregers Bojesens mindelegat. Den 22. marts nedlagde bestyrelsen en krans på Willemoes grav på Odden Kirkegård og den 2. april på Krigergravene på Holmens Kirkegård.

Vedrørende Olfert Fischers gravsted ved Reformert Kirke er forholdene nu som følge af restaureringsarbejder på 3 år således, at kransenedlægning

ikke har kunnet finde sted. Bestyrelsen følger sagen og vil lade gravstedet restaurere så snart dette er muligt.

Med udgangen af marts måned d.å. har KK Teisen opsagt sin mangeårige medvirken ved ekspedition af Tidsskriftet, som nu er overgået til Selskabets sekretær, OK Wethje. Det skal i denne forbindelse nævnes, at det er bestyrelsens hensigt at lade Tidsskriftets regnskabsår ændre, således at dette bliver sammenfaldende med Selskabets regnskabsår, samt at det er bestyrelsens hensigt i fuld enighed med Selskabets revisorer og sekretær, at lade et statsautoriseret revisionsfirma medvirke ved revision af de samlede regnskaber, der som følge af MOMS og kildeskat er blevet mere komplicerede og underkastet en vis kontrol fra det offentliges side.

Af- og tilgang af medlemmer

I årets løb er ialt 6 medlemmer afgået ved døden og 6 andre har meldt sig ud. Der er i samme tidsrum optaget 5 nye medlemmer, således at medlemstallet nu er 434 medlemmer, heraf 1 æresmedlem. Medlemstallet udviser en nedgang på 7 i forhold til sidste år. 57 medlemmer er kontingentfri.

Behandlingsudvalg for 1973

Kommandørkaptajn J. B. Pranov (formand).

Orlogskaptajn A. E. Lillegaard.

Orlogskaptajn H. C. Bach.

Suppleanter

Orlogskaptajn N. Ottesen.

Orlogskaptajn S. A. K. Nielsen.

Kaptajnløjtnant J. F. E. Rasmussen.

(formanden)

NEKROLOGER

Af kommandørkaptajn Teisen.

Orlogskaptajn Kaj Niels Peter Johansen

Født i København den 11. april 1917 som søn af direktør Axel Nicolai J. og hustru Jenny Marie, f. Jensen.

Han blev kadet 1937, søløjtnant II 1940, søløjtnant I 1941, kaptajnløjtnant 1946, afsked af linien 1949 og kaptajnløjtnant af reserven. Indkaldt 11/10 s. å., genansat i linien 1952 og udnævnt til orlogskaptajn, afsked 1965. Med INGOLF 1940—41, ved søværnets kaserne 1942—43, i Sverige 1943—45, gjorde herunder tjeneste i minestrygeren VINGA og i panserskibet MANLIGHETEN. Ved marinedistrikt Fyn 1945, chef for minestrygere i 1946, ved mineskibsdivisionen 1948. 1949—52 på kystflådens meldecentral, NK i NIELS EBBESEN 1952, ved kystflåden 1953—60, NK ved flådestation Københavns skibsafdeling 1960—62 og fg. chef for denne 1962—65. Efter sin afsked i 1965 ansat i forsikringsselskabet Baltica. K. N. P. Johansen blev Ridder af Dannebrog i 1963.

Han afgik ved døden den 12. december 1969 og blev begravet på Solbjerg kirkegård.

Johansen blev overlevet af sin hustru Dagmar Esther Viola, f. Steman, datter af grosserer Jens Peter Bertel S. og hustru Thyra Olivia Elisabeth, f. Kjærsgaard.

Orlogskaptajn Anton Valdemar Jørgensen

Født den 4. marts 1885 i Aarhus som søn af oversergent Peter Harald J. og hustru Mariane, f. Knudsen.

Han blev kadet i 1901, sekondløjtnant 1905, premierløjtnant 1906, kaptajn 1918, afsked 1923 efter at have været udenfor nummer fra 1919, indkaldt og udnævnt til orlogskaptajn i 1932, afsked fra reserven 1934.

Med skonnerten INGOLF til Vestindien 1905—06, med ISLANDS FALK 1907 og BESKYTTEREN 1908—09. På officersskolen 1909—11, med INGOLF 1911, udenfor nummer og instruktør i den chilenske marine 1912—14, under sikringsstyrken i HEIMDAL 1914—15, NK i GEJSER 1915, med VALKYRIEN til Vestindien i 1915—17, torpedobådschef i 1917 og 18. 1919—25 ansat i Det almindelige Handelskompagni i Buenos Aires, Valparaiso og London, ansat i Landmandsbanken (i Sydamerika) 1925—27, kommitteret for Privatbanken 1927—32. Ved kystdefensionens stab 1932—34, dog 1 måned i 1933 chef for Masnedøfort. Efter sin afsked fra reserven i 1935—45 generalsekretær i Kgl. Dansk Automobilklub. Orlogskaptajn Jørgensen blev Ridder af Dannebrog i 1933.

Han afgik ved døden den 26. marts 1970 og blev begravet på Humlebæk kirkegård.

A. V. Jørgensen blev overlevet af sin hustru Marthe Else Astrid, f. Mølgaard, datter af kaptajn Thomas Frederik Hannibal M. og hustru Kirstine, f. Alstrup.

Orlogskaptajn Hector Frederik Kiær

Født den 3. juni 1895 i København som søn af kommandør Hector Frederik K. og hustru Ellenora Marie Henriette, f. Hansen.

Han blev kadet 1913, sekondløjtnant 1917, premierløjtnant 1918, søløjtnant I 1923, afsked 1928, kaptajnløjtnant i reserven 1929 og orlogskaptajn 1940. Afsked med reserven 1956. Med ISLANDS FALK 1917—18, elev ved undervandsbådene 1919—20, med INGOLF 1920—21 på Middelhavet, med PEDER SKRAM 1921—22, fører af FENRIS 1922. Orlov 1924—25 for at sejle som styrmand og skibsfører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, udenfor nummer 1925—28 og fører af Svitzers skibe i Middelhavet. Indkaldt 1929, NK i LOSSEN. Skibsinspektør i Svitser 1931. Indkaldt under sikringsstyrken 1939—40, ved Marineministeriets efterretningsstation. Administrerende direktør i Svitser 1941—60. I april 1945 fik han samtlige entreprisens enheder sendt fra danske havne til Sverige for at have dem klar til efter besættelsen. Af forståelige grunde fulgte Kiær selv med til Sverige og en del af hans skibe deltog i overførslen af den danske brigade. Medlem af bestyrelsen for dampskibsselskabet Dannebrog 1941—61, præsident for The International Salvage Union 1952—58, bestyrelsesmedlem af Foreningen for skandinaviske sømandshjem i fremmede havne og af Georg Stages Minde.. Hector Kiær blev Ridder af Dannebrog i 1943.

Han afgik ved døden den 21. december 1969 efter længere tids sygdom og blev begravet på Hellerup kirkegård. Kiær var gift 1. gang med Karen Margrethe, f. Krebs, † 1946, datter af kaptajn Holger Klin-

genberg K. og hustru Karin Maria, f. Hansen, 2. gang med Bertha Henningsen, datter af arkitekt, belysningsingeniør Poul H. og hustru Else, f. Strøyberg. Ægteskabet opløst.

Kommandør Hans Børge Larsen

Født i Faaborg den 25. september 1898 som søn af landsretssagfører Hans Frederik L. og hustru Jensine Kirstine, f. Hansen.

Han blev kadet i 1913, sekondløjtnant 1919, premierløjtnant 1920, søløjtnant I 1923, kaptajnløjtnant 1928, orlogskaptajn 1937, kommandørkaptajn 1945 og kommandør 1949, afsked af linien 1960 og af reserven 1963. Med BESKYTTEREN 1921—22, med NIELS JUEL 1923, på søværnets officersskole 1923—24, elev og NK i undervandsbåde 1924—25, med GEJSER 1925, gennemgik kursus på Kbh.s Radioskole. Chef for u-både 1925—40, afbrudt af uddannelse på Ecole Supérieure d'Electricité, section radio 1929—30, NK i INGOLF 1936. Efter 9/4 1940 i Vejle med u-både og samtidig chef for HENRIK GERNER. 1940—41 chef for søværnskommandoens flådekontor, 1941—43 leder af minestrygningscentralen under kystflåden, NK i NIELS JUEL 1943. NK ved minestrygningstjenesten 1945—46, chef for marinestabens operationssektion 1946—47, for mineskibsdivisionen 1947—48 og for NIELS EBBESEN 1948—49. Chef for skolegruppen for søkadetter og for HOLGER DAN-

SKE 1949, for undervandsbådsdivisionen og samtidig stabschef ved kystflåden 1949—51, souschef for marinestaben, senere søværnsstaben 1951—55, som mdl. kontreadmiral chef for Grønlands Kommando 1955—57, chef for søtransportvæsenet 1957—60.. Han blev Ridder af Dannebrog i 1941, Dannebrogsmænd 1949 og Kommandør af Dannebrog i 1952.

Børge Larsen afgik ved døden den 12. december 1971, blev bisat fra Holmens Kirke og urnen nedsat på Holmens kirkegård.

Han blev overlevet af sin hustru Elsa, f. Balling, datter af hovedbogholder Laurits Julius B. og hustru Anna, f. Jørgensen.

Kaptajn Vilhelm Urban Malthe-Bruun

Født i Orehoved den 29. juni 1883 som søn af kammerjunker Vilhelm M-B og hustru Regitze Sophie, f. Brun.

Han blev kadet i 1900, sekondløjtnant 1905, premierløjtnant 1907, kaptajn 1918 og tog sin afsked i 1923. Var med skonnerten INGOLF til Vestindien 1905—06, med HEIMDAL på Middelhavet 1906—07, med ISLANDS FALK 1908, i koffardifart til Kina og Japan 1908—09, på søværnets officersskole 1909—11, chef for torpedobåde 1912—13, elev i undervandsbåde 1913—14, chef for u-både 1914—17 (herunder sikringsstyrken), fung. afdelingschef i flådens stab 1910—20, leder af regeringens kultubureau 1918—20. Uden for nummer 1920, konstitueret sekretær til Udenrigsministeriet og kort efter fung. legationssekretær i Washington i 1920, Chargé d'affaires i Wien og Buda-

pest 1921—22, legationssekretær i London 1922—26, 1924 legationsråd. Chargé d'affaires i Konstantinopel 1926—28, i Rio de Janeiro 1928—30, legationssekretær i Stockholm 1930—31 og derefter tjenstgørende i udenrigsministeriet til sin afsked i 1933. Politisk skribentvirksomhed. Han blev Ridder af Dannebrog i 1922.

Malthe-Bruun var ugift. Han afgik ved døden den 6. februar 1969, blev bisat fra Humlebæk Kirke og begravet på Humlebæk kirkegård.

Løjtnant Valdemar Vilhelm Alexius Nees

Født den 19. december 1872 som søn af murer Christian Ferdinand N. og hustru Andrea Aurora, f. Sørensen. Han blev underofficerselev i 1887, overkonstabel 1893, underkanoner 1898, kanoner 1912 og løjtnant i søofficerskorpset 1918, afsked som løjtnant og artillerimester I den 1.1.1923, overartillerimester 1930 og afsked med ventepenge i 1932.

Som underofficer gjorde han tjeneste i panserskibe, krydsere, torpedobåde, mineskibe m.v. og var efter sin udnævnelse til løjtnant i 1918—27 ved konstabelskolen, fra 1923 dæksofficerselevskolen, herunder lærer i artilleri, fra 1927 ved gymnastikinspektionen, 1929—30 overekscerserlærer, fra 1928—31 lærer ved officersskolens afdeling for dæksofficersassistenter.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1931 og Dannebrogsmænd i 1933.

Nees afgik ved døden den 24. maj 1969 og blev bisat fra Lyngby Park Krematorium.

Oberst Ove Petersen

Født i København den 18. december 1897 som søn af professor Julius Christian P. og hustru Ida, f. Astrup.

Han blev kadet i 1916, sekondløjtnant 1919, premierløjtnant 1920, søløjtnant I 1923, kaptajnløjtnant 1928, orlogskaptajn 1937 og kommandørkaptajn 1945. Blev ved flyvevåbnets oprettelse i 1950 overført til dette som oberstløjtnant, oberst 1952 og afsked 1959.

Med BESKYTTEREN 1920—21, med PEDER SKRAM 1921—22, i FYLLA 1922 og OLFERT FISCHER 1922—23. På søværnets officersskole 1923—24, på observatorskole 1924 og derefter ved flyvevæsenet til 1927. Lærer i skibbygning ved kadetskolen 1925—35. Ved søartilleriet 1927—28, i ISLANDS FALK 1928 og HVIDBJØRNEN 1929. Med DANNEBROG 1930, NK i LOSSEN 1931, chef for luftmarinestation København 1931—40, 1932—34 tillige i flyvevæsenets stab. Chef for HENRIK GERNER 1937, for BESKYTTEREN i 1938 på bombetogter, stabschef ved flyvevæsenet 1939—41, NK i PEDER SKRAM 1942 og derefter chef først for marinedistrikt Sjælland V, så Jylland V, stabschef ved Jyske Marinekommando 1945—46, chef for marinestabens operationssektion 1947—50, stabschef ved hærens og søværnets flyveledelse 1950—51. Midlt. oberst med tjeneste i staben for Allied Air Force, Northern Europe i Oslo i 1951, flyverhjemmeværnsinspektør 1956—59. Formand for bestyrelsen for Organisationen af flyvevåbnets officerer 1951—59.

Ove Petersen blev Ridder af Dannebrog i 1941, Dannebrogsmænd i 1948 og Kommandør af Dannebrog i 1957.

Han afgik ved døden den 17. maj 1970, blev bisat fra Bispebjerg Krematorium og urnen nedsat i fællesgraven på Holmens kirkegård.

Ove Petersen blev overlevet af sin hustru Karen Margrethe, f. Bianco Boeck, datter af amtsforvalter Peter Christian B. B. og hustru Ingeborg, f. Rée.

Generalmajor Erik Rasmussen

Født i Vordingborg den 7. oktober 1903 som søn af overlærer Morten R. og hustru Harriet Albertine Antoniette, f. Hansen.

Han blev ingeniørkadet i 1921, søkadet i 1922, søløjtnant II 1925, søløjtnant I 1926, kaptajnløjtnant 1934, orlogskaptajn 1939, kommandørkaptajn 1947, overført til flyvevåbnet i 1950, oberst 1951 og generalmajor i 1959. Afsked 1969.

Han gennemgik søværnets flyveskole 1926—27 og var flyver i 1927—29, med ISLANDS FALK 1929—30, chef for luftmarinestation Ringsted 1930—33 og fører af 2. luftflotille, et par måneder i 1931 tjeneste ved Royal Airforce. Ved Knud Rasmussens ekspedition til Østgrønland 1932 og 33 leder af flyvningen og tjeneste ombord i NORDSTJERNEN. Med LOSSEN i 1933 og BESKYTTEREN i 1934, s. å. med PEDER SKRAM. Chef for luftmarinestation Avnø 1937—40, chef for SØLØVEN 1940—41, NK i HVIDBJØRNEN 1941, chef for SØULVEN 1942—43, for SØBJØRNEN

1943. Under besættelsen medlem af „Elverhøj“. Chef for marinestabens operationssektion 1945—46, ved flyvevæsenet 1946—47 og chef for dette fra 1.12.1947 til det indgik i flyvevåbnet i 1950. Deltog i 1946 i sejrsparaden i London, 1949—51 medlem af den danske delegaton i Northern European Planning Group. Flyveattaché i Washington 1956—59. Med midlt. grad af generalmajor 1957—59 tillige medlem af NATO Military Committee og forbindelsesofficer til Supreme Allied Commander Atlantic. Chef for forsvarstabten 1959—62, for flyvertaktisk kommando i Karup og Commander Allied Air Force Baltic Approaches 1962—66. I 1966—69 Deputy Commander-in-Chief og Air Deputy, Allied Forces Northern Europe i Oslo med midlt. grad af generaløjtnant.

Erik Rasmussen fik fortjenstmedaljen i 1932, blev Ridder af Dannebrog 1947, Dannebrogsmænd 1950 og Kommandør af Dannebrog i 1958, Kommandør af 1. grad 1963.

Han afgik ved døden den 21. november 1972, blev bisat fra Holmens kirke og urnen nedsat på Hellerup kirkegård.

Erik Rasmussen overlevs af sin hustru Grete, f. Hansen, datter af købmand Oluf H. og hustru Anna Charlotte, f. Jørgensen.

Premierløjtnant Niels Carl Palle Ravn.

Født den 1. april 1881 som søn af kaptajn i infanteriet Stephan Frederik Olufsen R. og hustru Camilla Margrethe, f. Blom.

Han blev kadet 1898, sekondløjtnant 1902, premierløjtnant 1905 og fik sin afsked samme år efter ansøgning.

Med BESKYTTEREN i 1902—03, med VALKYRIEN og KRIEGER på fiskeriinspektion i 1903, med STØREN og WILLEMOES I 1904 og i 1905 med SØBJØRNEN, FALSTER og LILLE-BELT samt GULDBORGSUND.

Efter sin afsked styrmand i D.F.D.S. Han rejste ca. 1921 til Argentina, hvor han var bogholder ved forskellige estancias, senest hos den oprindeligt danske familie v. Gerstenberg — fra 1948.

Ravn afgik ved døden den 25. august 1969 og blev begravet den følgende dag på Chacarita kirkegården i Buenos Aires af den derværende danske præst.

Rettelse til Jan./Feb. 1973

Redaktionen beklager at kommandør Greves nekrolog angiver at kommandøren afgik ved døden 2. februar 1971, den korrekte dato er 2. december 1971. Det bedes endvidere tilføjet at kommandøren blev Kommandør af 1. grad af Dannebrog i 1960.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i januar og februar 1973.

Historie

- Bjerg, Hans Chr.:* Debatten om Danmarks strategi-problem 1872—76. Særtryk af „Jyske Samlinger“, Ny rk. X, 1. Århus 1972. 84 s. bibl.
- Bricka, C. F.:* Efterretninger om den danske Flaade i Efteråret 1957, og
- Grove, G. L. og K. Rockstroh:* Rigsraad Otto Krags Dagbogsoptegnelser vedr. Krigen 1658—59. Kbh. 1894 og 1906. S. 115—151 og 137—177. Danske Magazin 5. rk., 3. og 6. bd. (Indbundet sammen).
- Jarnhus, Knud L.:* Dansk-norske prisesager i Public Record Office. Fra „Arkiv“ 1968 og 69. Kbh. 1968/69. 18 + 6 s.
- Niels Juels Conduiteliste. Udsnit af Tidsskrift for Sø-væsen 1861 med register og kommentarer.
MANUSKRIFT.
- Letters of the English seamen 1587—1808.
London 1910. 318 s. ill.
- Monrad, Paul:* London og dansk-engelske forhold under Napoleonskrigene 1793—1815. Kbh. 1972. 212 s. ill. index. bibl.
- De nørrejyske købstæders lægdsbetegnelser 1789—1970, Viborg 1972. 62 s. fol.

Thomsen, L.: Efterretninger om den danske Orlogsflaade. I. 1648—1889, II. 1723—1864, III. 1865—1889. MANUSKRIFT u. å. u.st. 3 bind.

Thomsen, L.: Efterretninger om Tysklands Orlogsflaade, 1. del 1848—1884. Håndskr. u. å. u.st. MANUSKRIFT.

Wilcken, H.: Arsenalet i Venedig, studie vedr. ca. 1600. Kbh. 1972. 12 s. ill. bibl.

Udskrivningsarkivalier 1700—1788, Oversigt over. (med historiske kommentarer). Viborg 1972. 92 s. fol.

1. Verdenskrig

Branner, Hans: Småstat mellem stormagter. Beslutningen om mineudlægning august 1914. Kbh. 1972. 280 s. index. bibl.

2. Verdenskrig

Broome, Jack: Convoy is to scatter. London 1972. 232 s. ill. (Om P.Q. 17).

Hancock, Joy Bright: Lady in the Navy. A personal reminiscence. Annapolis, Mld. 1973. 290 s. ill. index.

Nørgaard, Erik: Generalens fald. I. Forræderiet mod sabotørerne. Kbh. 1972. 108 s. index.

Thomas, David A.: Crete 1941. The battle at sea. London 1972. 224 s. ill. index. bibl.

Personalhistorie

Hansen, H. F. M.: Radiosektionens Personel 1900—
1950 samt nogle data vedrørende materiellet.
Mask.skr. 1949. 72 s.

Politik

Forsvarskommissionen af 1969, Beretning fra Kbh.
1972. 494 s.

Hæren 1972. Kbh. 1972. 54 s. ill.

Skibe, skibbygning m.m.

Clowes, G. S. Laird: Sailing Ships. Their history and
development. Part I. Historical notes. Reprint.
London 1962. 96 s. ill. index. bibl.

Pade, Erling: Kulsejlet og andre ældre ventilations-
systemer. Kbh. 1972. 72 s. ill. bibl.

Steensen, R. Steen: De danske Kongers skibe.
Kbh. 1972. 118 s. ill.

Sømandskab, navigation m.m., bjærgningsvæsen, dykning

Hansen, K. Gravgaard m.fl.: Navigation. Til brug ved
navigationsskolerne. Kbh. 1972. 372 s. ill. kort.
TAS (NAV).

Arktisk og antarktisk litteratur (Grønland)

Lauritzen, Philip: Reportage fra Grønland.
Kbh. 1972. 176 + 108 s. ill.

Diverse

Heraldiske skibsvåbner til Søværnet. Dupl.
Kbh. 1965. ill. 4°.

Litteratur-Oversigt. Flyvningens historie og flytyper.
Dupl. Kbh. 1972. 70 s. 4°.

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Hans Chr. Bjerg: Debatten om Danmarks strategi-problem 1872—76.

Historie, Jyske Samlinger, Ny Række X, 1, 1972.

I en 80 sider lang afhandling har cand. mag. Hans Chr. Bjerg gjort rede for forsvarssagen, som den blev behandlet på grundlag af de ændrede forhold efter 1864. Efter at Kiel og denne bys flådehavn var blevet tysk besiddelse, kunne man forvente, at det var slut med dansk flådeoverlegenhed i Østersøens vestlige del.

Forsvaret er i vort århundrede herhjemme blevet benyttet som politisk kasterbold med mere eller mindre skotten til stemmekøb som en ikke uvæsentlig faktor. Det er derfor med en vis tilfredshed, man kan læse om en tid, hvor politikerne kun drøftede forsvarsproblemet ud fra den forudsætning, at det skulle løses på grundlag af et strategisk behov på baggrund af, hvad landets økonomi kunne bære.

Det er flere år siden, forfatteren startede sine studier om dette emne, og resultatet står fuldt ud mål med anstrengelserne. Man må håbe, artiklen også vil finde vej til dem, der har ansvaret for, at vort forsvar opfylder betingelserne for, at Danmark skal være et værdigt medlem af det vesteuropæiske samfund.

Fra forfatteren har biblioteket modtaget artiklen som særtryk.

Jack Broome: Convoy is to scatter.

William Kimber, London 1972.

Kommandør Broome har tidligere udsendt en herhjemme meget læst bog „Make a signal“. Han var chef for destroyeren KEPPEL og chef for den gruppe, der var næreskorte for den så sørgelig berømte konvoj P.Q. 17, juni/juli 1942.

P.Q. 17 er beskrevet i tidligere udsendte bøger, men er her behandlet på en meget specielt måde, idet samtlige vigtige signaler danner grundlaget for bogen. For hvert enkelt signal beskrives dels situationen for konvoj og eskorter, dels hans reaktion på modtagne signaler.

Bogen fortæller derfor ikke alene om P.Q. 17-tragedien, den giver også et alment indtryk af konvoj-tjenesten, som den formede sig i almindelighed under krigen.

Trods det tragiske indhold er beskrivelsen ikke uden lune, og bogens første kapitel, hvor Broome fortæller om sin opvækst og årene før 1942, er præget af ægte engelsk humor, yderligere understreget af de mange illustrationer.

Joy Bright Hancock: Lady in the Navy.

A personal reminiscence.

The Naval Institute Press, Annapolis Mld. 1972.

Som 19-årig meldte Joy Bright sig i 1917 som frivillig til tjeneste i den amerikanske marine og var i en lang årrække mellem de to verdenskrige ansat i U. S. Navy's Bureau of Aeronautics. Til trods for at denne fortid burde kvalificere hende til at blive genansat i The WAWES under 2. verdenskrig, tog det flere måneder at blive godkendt.

Først ansat blev hendes erfaring og energi hurtigt udnyttet, og hun forblev i korpset efter krigens afslutning. I 1946 blev kommandør Hancock chef for the WAVES og var således chef, da korpset indgik i linien i 1953. Korpset var da 3-doblet fra ca. 2000 i 1948.

Mrs. Hancock oplevede tre korte ægteskaber, de to første kort efter 1. verdenskrig, og begge ægtefæller dræbtes ved luftskibskatastrofer. 3. ægteskab var med viceadmiral Ofstie i 1954 og varede to korte år.

Det er et meget indgående kendskab til de mange tjenestegrene, hvor The WAVES ydede deres indsats såvel under som efter sidste krig, som er grundlag for bogen. Enkelte kapitler kan nok virke lidt langtrukne for andre end hendes landsmænd, men bogen kan stærkt anbefales at blive studeret både af søværnets og flyvevåbnets ledere med dens mange eksempler på, hvor kvinder kan indgå i stedet for og derved frigøre mandlig arbejdskraft.

Beskrivelsen af de første vanskelige måneder i 1942 er ikke uden interesse. Kun et fåtal officerer i søværnet havde fuld forståelse for det tilbud, de mødte hos de tjenstivrige kvinder, som ofte blev direkte modarbejdet, hvilket i høj grad sinkede dem i at gøre en effektiv indsats. Blandt modstanderne kan nævnes admiral Nimitz, der senere udtalte, at kvindekorpset havde en stor andel i den endelige sejr. Han gik da 100 pct. ind for, at korpset fortsatte efter krigen.

Det har en parallel herhjemme, da der i sin tid blev tale om indførelse af et maritimt hjemmевærn.

Her som i USA i 1942 ville ham ikke stole på erfaringer fra udlandet, og også her var det kun et fåtal, der den første tid havde nogen tiltro til nytten.

Findes endnu nogle skeptikere, kune de have behov for a læse Mrs. Hancock's bog.

Erik Nørgaard: Generalens Fald I.

Forræderiet mod Sabotørerne.

Nordisk Bogforlag, Kbh. 1972.

Bogen er den første i en serie på fire. Hvorfor det egentlig er nødvendigt at rippe op i striden om våbenleveringerne fra Sverige under besættelsen skal være usagt. Generaløjntnant Hjalf reagerede i sin tid på Hæstrups bog „Hemmelig Alliance“, hvilket gav optakten til en avispolemik i 1960. „Information“, hvor Erik Nørgaard var journalist, var stærkt fremme i billedet.

Våbenfordelingen er hovedtemaet for 1. del, og den omtaler ligeledes, at hærledelsen — general Gørtz — gav officererne ordre til ikke at gå ind i modstandsbevægelsens rækker uden særlig tilladelse, de skulle stå i ventegrupperne. At de to forhold var i modstrid med modstandsfolkernes ønsker er helt forståeligt, ligeledes den fremsatte ængstelse for at bevæbne de kommunistiske grupper i for høj grad, omend senere erfaringer overbeviste om, at bekymringerne var meget overdrevne. Forfatteren pådutter denne bekymring som udelukkende næret af officerskredse. Dette er nu ikke rigtigt, hvad man kunne erfare ude i landet, hvor nedkastningerne og den derpå følgende oplagring af våben fandt sted. Kom der folk fra København

for at „få del i byttet“, var den almindelige opfattelse, at det var de kommunistiske grupper, der var på færde.

Man må håbe, at forfatteren i et af de næste bind vil give plads til kommentarer fra medlemmer af „den lille stab“ eller andre, der er kendt med og kan fremlægge, hvad der lå til grund for hærledelsens forholdsregler.

Søværnet er i det store og hele smukt omtalt på hærens bekostning. Det er selvfølgelig glædeligt, men er det fuldt retfærdigt?

Erling Pade: Kulsejlet og andre ældre ventilationssystemer.

Erling Pades Reklamebureau, København 1972.

Forfatteren fandt for 5—6 år siden en tegning af et orlogsskib fra 1800-tallet, hvor et kulsejl var ved at blive sat. Det gav anledning til en interesse, som energisk forskning nu har givet sit synlige resultat i en interessant og meget smukt udstyret bog. Et af problemerne var, om den af den franske videnskabsmand i 1759 fremførte påstand om, at kulsejlet var en dansk opfindelse, holdt stik.

Det står stadig som et ubesvaret spørgsmål. Bortset derfra er det meget værdifuldt, at et for århundreders søfarende så vigtigt problem, at skaffe ventilation til særligt de nederste dæk, her er behandlet.

Det var ikke alene helbredsmæssigt betydningsfuldt for den besætning, der var stuvet sammen om læ, men også for tømmerklædningens holdbarhed. Et par grelle eksempler på sammenstuvning om læ

bliver trukket frem — slavetransporterne og emigrantbådene til Amerika. Den velskrevne bog fremdrager en række eksempler på ikke alene forskellige former for kulsejl og dettes noget simplere formede forgængere, men også på mange sindrige apparater, der med mere eller mindre held er søgt udført, ligesom der trækkes paralleller med, hvad man gennem tiderne har benyttet ved minedrift, hvor ventilationen var en betingelse for arbejdets udførelse.

Har bogen ikke skaffet bevis for, at kulsejlet var af dansk oprindelse, så kan man glæde sig sammen med forfatteren over, at danske ventilationssystemer i dag anvendes i såvel danske som i en stor procentdel af udenlandske skibe.

Davis A. Thomas: Crete 1941. The battle at sea.
Andre Deutsch, London 1972.

Bogen omhandler tidsrummet 22. april til 1. juni 1941, hvor den engelske Middelhavsflåde under admiral Cunningham's kommando først evakuerede ca. 50.000 mand fra det græske fastland og senere mange tusinde fra Kreta.

En minimal engelsk luftstyrke kunne intet udrette mod en talstærk indsats fra Luftwaffe, og i lighed med hvad man erfarede ved tabet af REPULSE og PRINCE OF WALES, betød fjendtlig luftoverlegenhed kostbare tab.

Af flådeenheder deltog 4 slagskibe, 1 hangarskib, 11 krydsere, 32 destroyere, enkelte mindre enheder og et antal civile skibe. Kun få slap væk uden havarier, og 3 krydsere og 8 destroyere var blandt

skibstabene. Middelhavsflåden blev ved den lejlighed bogstavelig talt sat ud af spillet. Alene flåden mistede over 2000 mand, hvortil kom tabene i de civile skibe og blandt de tropper, for hvis skyld flåden blev sat ind.

General Sir Walter Walker:

En generals billede af verden i 1984.

Tidsskriftet „Fremtiden“ kendetegnes af lødige artikler af fremragende skribenter. I hefte 8—1972 er optaget oversættelsen af en artikel, som general Walker, efter at være trådt tilbage fra posten som chef for NATO's nordregion, har skrevet i „The British Army Review“.

Generalen har gennem artikler ikke lagt skjul på specielt de nordeuropæiske NATO-partners valne holdning overfor forsvarsberedskabet. Her giver han en manende advarsel om, hvad fremtiden kan bringe, hvis den voksende ineffektivitet fortsætter i vest, og den modsvarende linie holdes i øst. Hans fremtidsbillede er rystende, men desværre alt for muligt.

Som afslutning fremsætter generalen forslag til, hvorledes NATO kan søge at afværge en katastrofe. Forslagene har særlig grund til at blive taget alvorligt herhjemme, hvor den nedadgående tendens har været og er særdeles udpræget.

Desværre får generalen nok ret i, at artiklen kun vil blive forstået af de få, der allerede er enige med ham.

J. T.

SØVÆRNETS STYRKEMÅL

Af viceadmiral S. Thostrup

Forord

Under de afsluttende forhandlinger mellem forsvarsministeren og repræsentanter for Socialdemokratiet, Det radikale Venstre, Venstre - Danmarks liberale Parti og Det konservative Folkeparti blev det oplyst, at der stiledes efter styrkemål svarende til de skitser værnscheferne har forelagt Folketingets 17-mands forsvarsudvalg. Efter indgåelse af forliget den 14. februar 1973 blev korte uddrag af disse værnschefsskitser offentliggjort.

Tidsskriftets redaktion har spurgt mig om min skitse i sin helhed kunne stilles til rådighed for tidsskriftet, dette ønske bliver hermed efterkommet.

Notatet er som nævnt udformet i juni 1972. Dette skete efter et møde mellem Folketingets 17-mandsudvalg og forsvarsrådet. Ved dette møde blev der tilkendegivet ønske om at høre værnschefernes synspunkter - formentlig som supplement til de i forsvarsstaben udarbejdede eksempelvis styrkemodeler. Ved nævnte møde var der ikke lejlighed til at

gå meget i dybden, men da jeg fornemmede, at der evt. senere kunne blive mulighed herfor, og da jeg ikke var ganske enig i tendenserne i ovennævnte styrkemodeller, fandt jeg det hensigtsmæssigt at samle mine betragtninger i omhandlede notat. På foranledning af forsvarschefen og forsvarsministeren blev notatet sidst på året 1972 forelagt 17-mandsudvalget, over for hvilket jeg derpå havde lejlighed til at besvare spørgsmål.

Det bemærkes, at det i indledningen nævnte fællesmemorandum, som chefen for Søværnets operative Kommando, chefen for Søværnets Materielkommando og jeg udarbejdede primo 1972, blev refereret i Søe-Lieutenant-Selskabet den 22. marts 1972.

SØVÆRNETS OPGAVER, SAMMENSÆTNING OG UDVIKLING

Indledning

1. Nærværende notat er af mig udarbejdet med henblik på at belyse grundlaget for Søværnets virke og dets opgaver fra et maritimt synspunkt i anledning af den igangværende behandling af regeringens lovforslag om forsvarets ordning.¹⁾

Endvidere berøres problemer vedr. flådens sammensætning, og der er under hensyn til de til lovforslaget knyttede forudsætninger — i den udstrækning de fremgår af foreliggende materiale — udformet en skitse til en fremtidig udvikling vedr. flådens

1) Forslag til lov om ændring af lov om forsvarets organisation m.v. fremsat i Folketinget den 24. nov. 1970.

materiel. Denne skitse er ikke nogen idealløsning ud fra en sømilitær betragtning, men repræsenterer under de forudsatte vilkår den efter min opfattelse bedst opnåelige, operativt balancerede flådestruktur.

2. Notatet er en ajourføring af et P.M. af februar 1972 udarbejdet til brug ved forventede, men ikke stedfundne, drøftelser i Forsvarskommissionen af 1969, der iflg. sit kommissorium²⁾ bl.a. skulle behandle spørgsmålet om, hvilke skibstyper, Søværnet skulle bestå af.

Notatet støtter sig desuden på et memorandum om flådens styrke- og våbenmæssige sammensætning, som chefen for Søværnets operative Kommando, chefen for Søværnets Materielkommando og jeg i fællesskab har udarbejdet³⁾, og fremsendt til Forsvarskommandoen til anvendelse ved den endelige besvarelse af de spørgsmål, som Forsvarsministeriet ved skrivelse af 1. nov. 1971⁴⁾ har stillet.

Grundlag.

3. Dansk sikkerhedspolitik, der baserer sig på dansk medlemskab af De forenede Nationer og på tilslutning til Den nordatlantiske Traktat, forudsættes at have som formål at give regeringen den størst mulige handlefrihed mod udefra kommende trusler. I påkommende tilfælde anvendes det militære forsvar til støtte herfor i vedtaget samarbejde med andre nationer.

2) Kundg. f. Forsvaret A.71-1969 pkt. lb.

3) CH SVN skr. U/25.0/1159 af 2 mar 1972.

4) FMN skr. 1.kt. 090.22-9 af 1 nov 1971.

Danmarks sikkerhedsproblem præges især af forholdet mellem Vestmagterne og Warszawa-pagtlandene, men vil også kunne påvirkes af udviklingen uden for Europa og europæiske farvande.

4. Som en del af NATO-helheden må forsvarets virke og sammensætning — udover imødekommelse af særlige nationale hensyn — bygge på den inden for NATO vedtagne strategiske koncept. Med denne tilsigtes at tilvejebringe en krigsforebyggelse (»deterrence«), som søges opnået ved at give forsvaret evne til fleksibel imødegåelse af angreb eller trusler herom (»flexible response«) og med den hensigt i påkommende tilfælde at skabe en forhandlingspause. Den forebyggende virkning mod angreb tilstræbes gennem forberedelse af en række indsatsmuligheder inden for følgende tre trin: »det direkte forsvar« (d.v.s. iværksættelse af de til situationen svarende dispositioner, herunder umiddelbart engagement med fornødne konventionelle styrker), »den kontrolerede udvidelse«, (d.v.s. gradvis øget eller alternativ indsats af rådige enheder og midler), samt i værste fald »den ubegrænsede indsats«, herunder generel anvendelse af kernevåben.

5. Forsvarschefen har sammenfattende formuleret følgende formål for forsvaret:

»Dansk forsvar har, som led i det samlede NATO-forsvar, til formål gennem sin tilstedeværelse at bidrage til at forebygge krig. Gennem overvågning af dansk område og ved afvisning af krænkelser skal forsvaret

hævde suveræniteten. I tilfælde af angreb på Danmark, skal forsvaret umiddelbart kunne imødegå dette, således at andre NATO-styrker får mulighed for at yde hjælp, og derefter fortsætte kampen sammen med disse. ⁵⁾

Den danske sikkerhedspolitik og det deraf afledte formål for forsvaret må danne grundlaget for dettes sammensætning, som, henset til landets position og struktur, må omfatte operativt afbalancerede styrker af alle værn.

Søværnets sammensætning må endvidere bestemmes under hensyntagen til det maritime miljø, til Danmarks maritime position, til eksisterende magtforhold og den mulige maritime trussel, til deraf følgende sømilitære opgaver, samt til den materielle udvikling.

Det maritime miljø.

6. Havet udgør en transportvej med næsten ubegrænset kapacitet, ad hvilken der kan fremføres såvel kommercielle transporter som militære styrker. Uden for kyststaternes søterritorium er havet frit internationalt område, som alle, der evner det, kan besejle til fremme af egne interesser.

Havet kan således udnyttes til fredelige transporter, men også til aggressiv aktivitet og fjendtlige foretagender, herunder såvel søværts angreb på territoriet som forlægning af flådestyrker til gunstige positioner for magtdemonstration eller videregående pression forud for egentlige krigshandlinger.

5) FKO TTJ skr. LTP 23. 0300/1 af 12 maj 1970.

7. Medens et militært angreb på landterritoriet ubetinget må betragtes som en klart defineret krigshandling, vil aggressioner mod en nations aktivitet og interesser på havet være mindre klart defineret. De er samtidigt vanskeligere at klarlægge og i givet fald lettere at bortforklare eller at trække sig tilbage fra. Sandsynligheden for at sådanne episoder umiddelbart vil påkalde en massiv -evt. atomar- gen-gældelse er lille. Inden for det maritime miljø er der således mulighed for aggressioner i internationale situationer, hvor den aggressive part søger at undgå atomkrig og derfor vil undgå klart definerede angrebshandlinger, men foretrækker at nå sine mål gennem en spændingsperiode på grænsen mellem fred og krig.

Dette forhold kræver særlig opmærksomhed i strategisk udsatte områder.

Danmarks maritime position.

8. Danmarks beliggenhed ved internationale stræder mellem Nordsø og Østersø samt imellem det vesteuropæiske kontinent og den skandinaviske halvø har tillige med landets opdeling i talrige øer og halvøer medført at havet har haft en betydelig og ofte afgørende indflydelse på dansk historie og udvikling.

Med Danmarks mere end 7000 km. kyststrækninger, med hovedparten af befolkningen knyttet til havnebyer, med handel, industri og søfart som betydende faktorer, samt med to atlantiske rigsdele spiller maritime spørgsmål en stor rolle, bl.a. i relation til landets forsvar.

Landet kan i militær henseende betragtes som et basisområde for maritime og luftmilitære operationer i og over nærliggende have, ligesom det kan benyttes som flanker-, henholdsvis som udgangsposition i relation til militære operationer i Centraluropa og mod den skandinaviske halvø.

9. Over havet, der ligger let tilgængeligt for så godt som alle egne af landet, kan forbindelsen til såvel den nære som den fjernere liggende omverden opretholdes. Danske farvande kan besejles af små og mellemstore skibe, men frembyder navigatoriske vanskeligheder eller hindringer for meget store skibe.

Danmark behøver betydelige tilførsler udefra, hvoraf hovedparten kommer ad søvejen, ligesom en stor del af landets eksport fragtes pr. skib. Skibstrafikken gennem vore farvande og mellem landsdelene er ganske betydelig. Årligt passerer danske farvande af mere end 70.000 skibe — fordelt med nogenlunde lige mange for indgående til og for udgående fra Østersøen. Når der bortses fra færger sker der årligt mere end 26.000 skibsanløb fra udlandet til danske havne, og der sker et tilsvarende antal afgang, medens trafikken mellem danske havne tæller mere end 15.000 anløb henholdsvis afgang.

10. Danmarks geografiske konfiguration betyder, at landets sikkerhed i krigstid eller under truende udsigter til krig i særlig grad vil være udsat, dersom der gives en fjende eller potentiel fjende mulighed for uobserveret og uhindret eller uanfægtet sejlads i de farvandsafsnit, der leder til eller støder op til

dansk territorium. Thi angriberen vil herved få mulighed for frit at vælge angrebstid og -sted, og vil således kunne vanskeliggøre effektiv indsats af forsvarets styrker.

Endvidere vil den angriber, der er i stand til at dominere farvandene omkring Danmark, kunne blokere såvel den civile som den militære transportvirksomhed til søs og dermed afskære ikke blot tilførsel til landet, men også overførsel mellem Jylland og Sjælland af danske og allierede styrker, ligesom den nødvendige distribuering af civile forsyninger mellem landsdelene vil kunne lammes.

Omvendt vil opretholdelse dels af egne muligheder for og vilje til udnyttelse af farvandene, dels af evne til etablering af maritime hindringer skabe gode betingelser for virksomme modtræk mod fjendtlige handlinger og bevægelser, herunder tidlig varsling, og dermed tid til at reagere.

Warszawapagtens militære potentiel.

11. Warszawapagten råder i Østeuropa over meget stærke militære styrker, hvis kvalitet holdes på et højt stade. Aktionen mod Tjecoslovakiet i 1968 viste, at omfattende og overraskende rokeringer kunne finde sted smidigt og inden for relativ kort tid.

Blandt styrkerne findes særlig uddannet marineinfanteri.

12. Warszawapagtens flådestyrker i Østersøen har gennem de senere år — især efter 1960 — gennemgået en kraftig udvikling og udgør både kvantitativt og kvalitativt en betydelig militær faktor. Foruden

naturlige defensive opgaver vil disse styrker kunne anvendes til udførelse af flere offensivt prægede opgaver samtidigt eller i hurtig følge — i højere grad jo færre hindringer og komplikationer som mødes undervejs.

Warszawapagtens muligheder for og evne til fremføring af invasionsstyrker, bl.a. ved hjælp af særlige sødygtige landgangsskibe og -fartøjer må i særlig grad påagtes. Disse styrker har demonstreret at være i besiddelse af relativ stor udholdenhed og evne til optræden i al slags vejr. Dette medfører, at troppestyrker kan være indskibede og holdes i søen i længere perioder, hvorved mulighederne for strategisk varsel under visse forhold kan udviskes.

13. De nævnte Warszawapagt-flådestyrker er NATO's Østersøflåder (d.v.s. de danske og vesttyske styrker) talmæssigt meget overlegne, hvortil kommer at Sovjetunionen også har overvægt i form af væsentlig tungere enheder. Det må samtidigt holdes for øje, at øvrige NATO-landes skibstyper, bortset fra minestrygere, ikke er egnede til operationer i Østersøen. (Der er i denne forbindelse set bort fra andre NATO-landes torpedobåde o.l., som er stationeret i fjernere områder, fortrinsvis Middelhavet og nordnorske farvande).

I Østersøen råder Warszawapagten for nærværende over følgende flådestyrke : 6 krydsere, 27 jagere, 215 eskorte- og patruljefartøjer, 200 missil- og torpedobåde, 60 ubåde og 255 minestrygere samt 110 landgangsskibe og -fartøjer, hvortil kommer et stort antal hjælpefartøjer.

For NATO's vedkommende (med den danske andel deraf vist i parantes) rådes over 12 jagere, 34 (6) eskorte- og patruljefartøjer, 9 (9) bevogtningsfartøjer, 56 (16) torpedobåde, 19 (6) ubåde, 9 (7) minelæggere, 81 (12) minestrygere samt 26 landgangsfartøjer, foruden et antal hjælpekibe. (I Nordsøen har Vesttyskland normalt ca. en trediedel af sine jagere, eskortefartøjer og minestrygere stationeret).

Et betydeligt antal af Warszawapagtens enheder fører missiler, medens der for nærværende ikke rådes over sådanne våben på NATO-side. Såvel den sovjetiske som den vesttyske flåde råder over særlige marinefly.

14. Jævnside med den stærke maritime opbygning som især er gennemført af Sovjetunionen, og som omfatter såvel orlogsflåden som handels- og fiskeriflåden⁶⁾, er der i de senere år — nærmere betegnet efter 1962 — sket en kraftig forøgelse af Sovjets aktivitet på havene. Der er tale om såvel kommerciel og videnskabelig indsats som gennemførelse af omfattende sømilitære operationer, der afspejler en målbevidst maritim strategi.

Blandt sidstnævnte operationer er der grund til at fremhæve placering af et stort antal undervandsbåde i særlige områder på oceanerne, tilstedeværelse af flådestyrker i strategisk vigtige områder udenfor sovjetisk kystfarvand (bl.a. Middelhavet og Indiske Ocean), maritim våben- og instruktørhjælp til en række lande, jævnlige og ofte langvarige flådebesøg

6) Handelsflåden er i perioden 1946-60 vokset fra 2,8 mill. til 12,3 mill. tons dørvægt, og der stiles mod at nå 16,3 mill. tons i 1975.

i havne af militær og politisk betydning, opretholdelse af skibspatroljer til permanent overvågning af særlige farvandsområder samt endelig gennemførelse af storstilede flådeøvelser, som dels viser indsatsvejen, dels skaber hævd om optræden i de valgte øvelsesområder. I flådeøvelsen OKEAN i 1970 deltog således mere end 200 orlogsskibe — hvoraf godt 50 ubåde — samt marineinfanteri og -flystyrker, som var fordelt til samtidige operationer på 3 oceaner og i tilstødende havområder. Øvelsen, der var den største af sin art i nyere tid, viste, at de sovjetiske myndigheder formår at lede og kontrollere globale flådeoperationer.

Ud af det samlede antal handelsskibe o.l., som passerer danske farvande, var i 1970 ca. 13.000 — eller 18-20% — fra Warszawapagtlandene, fordelt med lige mange for ud- og for indgående. Samme år observeredes over 190 Warszawapagt-orlogsskibe på besejling gennem danske farvande.

Den maritime trussel.

15. Sovjetunionens forøgede maritime potentiel er velegnet til støtte for en aktiv udenrigspolitik, der har udbredelse af den sovjetiske magtstilling som mål. For så vidt angår det danske område vil det være en naturlig og primær målsætning at tilstræbe fuld kontrol over gennemsejlingsfarvandene — såvel Sundet, Store Bælt og Lille Bælt som Kattegat og Skagerak — der for Sovjetunionen bl.a. betyder en udfaldsvej til verdenshavene, men samtidig en potentiel barrikade mod de traditionelle sømagters indtrængen til et væsentligt industrielt og især skibs-

fartsmæssigt tyngdepunkt for Sovjetsamfundet. Dansk områdes strategiske betydning sandsynliggør i øvrigt, at dets besættelse vil være en ultimativ sovjetisk målsætning.

16. Til fremme af sin udenrigspolitiske målsætning kan Sovjetunionen gribe til krig, men den må — hen-set til de eksisterende styrkeforhold, især atomvåbenbalancen — erkende, at denne udvej i givet fald hurtigt kan føre til anvendelse af atomvåben. Dette vil indebære så omfattende konsekvenser, at Sovjetunionen må antages at ville tilstræbe at undgå situationer, hvori modparten føler sig tvunget til anvendelse af disse våben. Et større militært angreb mod NATO-territorium på land er en klar krigshandling, som — om nødvendigt — vil tilskynde til forsvarsvis anvendelse af atomvåben, ikke mindst hvis angrebet direkte berører Centralregionen. Det er her særligt relevant, at NATO (d.v.s. især U.S.A.)'s nukleare potentiel i Europa er baseret på styrker, hvis baser og depoter i Tyskland vil blive truet ved angreb. Et sådant ville hurtigt stille U.S.A. og NATO over for valg mellem atomkrig eller tab af væsentlige midler til sådan krigsførelse. Atombalancen indebærer derfor, at sandsynlighedsgraden af en angrebstrussel, der umiddelbart berører vesttysk landområde og derværende styrker, må anses for at være lav.

17. Konsekvensen af et mere begrænset angreb, der isoleret rettes mod dansk landområde, indebærer næppe den samme risiko for en umiddelbar eskala-

tion til atomkrig, da der her hverken er nukleare våben eller blot fremmede troppstyrker, som trues ved et sådant angreb. Men også et angreb på dansk landområde er en åben og klart defineret krigshandling, som i kraft af det danske medlemskab af NATO — forudsat NATO-solidariteten er usvækket og gennem det militære beredskab troværdig — kan forventes at ville resultere i en fuld gengældelse fra NATO-side, herunder også den uønskelige nukleare gengældelse. Sandsynlighedsgraden for et angreb mod dansk landområde skønnes større end mod Vesttyskland, men den er fremdeles lav, så længe der består risiko for umiddelbar optrapning af en konflikt, og såfremt Sovjets udenrigspolitiske mål over for Danmark kan opnås ved andre midler og metoder.

18. En politisk målbevidst og situationstilpasset gennemførelse af mindre risikofyldte maritime demonstrationer og pressioner, der efter omstændighederne kan varieres i omfang og intensitet, kan meget vel blive den indledningsvis foretrukne aktionsform.

Sådanne handlinger kan eksempelvis tænkes at bestå i chikane af skibstrafikken, arrangeret grundstødning i havne og smalle sejløb, mineringer, opbringelse af civile skibe, ødelæggelse af olie- og gasproduktionsanlæg eller af midlerne til transport af disse stoffer, afspærring af farvandsområder til afholdelse af militære øvelser, etc. — og deraf afledte følgehandlinger. Aktioner af denne art, som indledes provokatorisk for at skabe baggrund for påberåbelse af videregående foranstaltninger til beskyt-

telse af egne interesser, vil i stigende grad kunne reducere en dansk regerings handlefrihed, medmindre der straks reageres med passende modtræk.

Sandsynlighedsgraden af sådanne aktionsforløb — som vil kunne være led i stedfindende eller forstående aktioner i andre områder — forekommer for nærværende større end de tidligere nævnte mere omfattende angrebshandlinger. Den allerede nu konstaterede, voksende sømilitære Sovjet-aktivitet i vore farvande — inklusive permanente patruljer i Sundet Syd, ved Gedser, i Fehmern Bælt og ved Skagen, såvel som intens overvågning af dansk og NATO øvelsesaktivitet i Østersøen, Kattegat og Skagerak — kan ikke udelukkes som værende et første skridt i en tidsmæssig langsigtet udvikling i Middelhavet, i Det indiske Ocean og på verdenshavene i almindelighed.

Søværnets opgaver.

19. Søværnets hovedopgave over for de maritime trusler er — på grundlag af den for forsvaret gældende målsætning og i samvirke med de øvrige værn — at udføre en egentlig krigsmæssig indsats til beskyttelse af dansk landområde og søterritorium og af de danske gennemsejlingsfarvande.

Men forud for denne ultimative opgave ligger såvel i fred som under spændte forhold en række forskelligartede opgaver, hvis dobbelte formål er at medvirke til krigsforebyggelse og at forberede krigsmæssig indsats.

20. De opgaver, som umiddelbart foreligger, er at

følge den potentielle modstanders såvel som andre parters daglige aktivitet til søs og at varsle, såfremt unormale og farlige hændelser indtræffer, herunder især styrkekoncentrationer og -forlægninger, således at danske myndigheder i tide kan vurdere situationen og handle derefter.

Jo længere ud til søs en maritim overvågning og aktivitet kan strækkes og opretholdes under alle vejrforhold, desto større er muligheden for at opnå tidligt varsel, herunder identifikation af eventuelle elektroniske indikationer, og desto mere tid vil der vindes til overvejelser og handlinger — såvel politisk som militært.

I særlig grad vil farvandet mellem Møn og Bornholm være af vigtighed i forbindelse med udførelse af fremskudt rekognoscering, identifikation og skygning, ligesom overvågning af gennemsejlingsfarvandede, d.v.s. Sundet, Bælterne og Kattegat, har stor betydning.

Der er således tale dels om behov for en kontinuerlig observationstjeneste langs vigtige kyster udført af bevogtningsfartøjer o.l. lokale enheder, dels om søgående patruljer, hvis hyppighed bestemmes af forholdene, og hvis formål er at lokalisere og følge fremmed aktivitet i evt. opmarchområder. Til sidstnævnte opgaver kræves søgående og udholdende enheder med effektivt kommunikations- og varslingsudstyr samt med en til løsning af sandsynlige kampopgaver afpasset armering.

I tilslutning til overvågningsopgaverne må Søværnets enheder — ikke mindst under spændte forhold — være rede til at afvise suverænitetskrænkel-

ser, herunder at beskytte danske skibe mod overlast.

Endvidere må danske flådestyrker bl.a. ved tilstedeværelse modvirke, at fremmede enheder søger at dominere eller vinde hævd over områder, som især sikkerhedsmæssigt er dansk interessefære.

I sådanne situationer vil der kunne blive behov for våben, som er egnet til gradueret indsats jfr. pkt. 24.

21. Søværnets opgaver og virksomhed i krig tager sigte på i givet fald at hindre eller hæmme fjenden i at udnytte havet som transportvej ved at bekæmpe fjendtlige flådestyrker og invasionsfartøjer under angreb mod dansk område og indtrængen i indre dansk farvand. Jævnside hermed skal Søværnet beskytte skibsfarten og bidrage til at skabe bedst mulige betingelser for udnyttelsen af farvandet til egne transport og til sikring af hærens operationer.

Som det øvrige danske forsvar må Søværnet være indstillet på en strategisk defensiv holdning over for de muligheder for politisk og militær aggression, som Warszawapagtens militære potentiell rummer. Dette indebærer krav om et stadigt operativt beredskab, herunder udførelse dels af kontinuerede, opslidende overvågningsoperationer, dels af temporære, men intense aktioner over for opstående trusler.

Det er af yderste vigtighed, at flådens mobilitet og fleksibilitet udnyttes overfor de rigt varierede fjendtlige muligheder, bl.a. med henblik på at tage initiativet i taktiske situationer. Herved tvinges fjenden til uafbrudt at tage overraskende udviklin-

ger i betragtning og derfor at afsætte skibe og fly til beskyttelse af sine operationer, ligesom han tvinges til at holde et højt taktisk beredskab, som igen vil gøre det vanskeligere og dyrere for ham at nå sine mål. Danske styrkers fortrolighed med egne farvandes karakter, kendskab til egne minefelter, og mobilitet må udnyttes fuldt for at opnå taktisk overraskelse og derved i muligt omfang udligne styrkemæssig underlegenhed.

En operativt balanceret indsats, som under bedst mulig udnyttelse af farvandsgeografiske forhold tilsigter at byde en f.eks. østfra kommende modstander flest mulige taktiske komplikationer, bør omfatte anvendelse af:

- undervandsbåde placeret i områder med passende vanddybde langs mulige opmarchveje for at angribe transportskibe og større kampenheder,
- overfladekampgruppe til dækning fortrinsvis af de syd- og sydøstlige adgangsområder til danske kyster og farvande, herunder dækning af defensiv minelægning, samt
- minelægnings-, kyst- og havneforsvarsstyrker, hvortil kommer minestrygere til sikring af sejlruiter.

Overfladekampgrupperne, hvis enheder efter omstændighederne også må kunne indsættes i Kattegat, bør bestå af torpedobåde støttet af et lederfartøj og af enkelte helikoptere. I tilfælde af dårlige vejrforhold må torpedobådene udgå, og særlige kampgrupper formeres af rådige lederfartøjer, som også vil være velegnede til overvågnings- og afvisnings-

opgaver under fredsforhold og i spændingsperioder, jfr.pkt. 20. Kampgrupperne skal efter forholdene kunne samvirke direkte med fly.

22. For fuldstændighedens skyld skal nævnes, at Søværnet i fredstid har løst og løser en række specialopgaver, såsom fiskeriinspektion, søopmåling og stationstjeneste, hvilke opgaver i stor udstrækning er beslægtede med overvågnings- og varslingsopgaverne og derfor er naturlige fredstidsudløbere af forsvarsopgaverne.

Hertil anvendes fortrinsvis særligt byggede inspektionsskibe og kuttere, hvis virksomhed i krigstilfælde må tage sigte på overvågning og bevogtning af havne og særlige farvandsområder.

Materiel udvikling.

23. Gennemførelse af sømilitære forsvarsoperationer kræver skibsmateriel, som dels er forsynet med hensigtsmæssig armering samt med fornødent kommunikations- og varslingsudstyr, dels i besiddelse af rimelig udholdenhed.

Hver operations art kunne motivere sin særlige skibstype, men af praktiske og økonomiske grunde søges antallet af forskellige typer holdt lavest muligt, idet visse typer udformes til løsning af flere opgaver.

24. De skibsbårne våbensystemer, som i særlig grad er anvendelige i Østersøområdet, omfatter let og mellemsvært artilleri, torpedoer og miner samt de nyudviklede sø- og luftmålsmissiler.

Såvel de konventionelle som de nyere våbensystemer har i 1960'erne gennemgået en teknisk udvikling, som har medført betydelig øget virkning og driftssikkerhed. Denne udvikling påregnes fortsat i 1970'erne, evt. dog i langsommere tempo på nogle områder.

Sideløbende med forbedringerne af selve våbensystemerne har der fundet en stærk udvikling sted af det elektroniske kommunikations- og våbenledelsesudstyr, hvis betydning iøvrigt er steget som følge af kravene til bl.a. våbnes større rækning og nøjagtighed.

Artilleriet har opnået en høj grad af automatisering, som har givet større skudhastighed, ligesom rækningen er forøget. Samtidig har det været muligt at reducere betjeningsmandskabet betragteligt. Ammunitionen er endvidere blevet forbedret, hvorved virkningen af det enkelte skud er vokset.

For torpedoers vedkommende er rækning og fart øget betydeligt, samtidigt med at trådstyring og afstandsantænding er indført.

Hvad angår minevåbnet — omfattende såvel bundminer som ankertovsminer, samt såvel kontrollerede som ukontrollerede miner — er der opnået en meget stærk differentiering med hensyn til antændelsesmåder, hvilket gør en neutralisering af dette våben såvel tidskrævende som kompliceret.

Udviklingen af missiler, som tog fart efter 2. verdenskrig, omfatter nu også missilsystemer, som er egnede til anbringelse i mindre skibe og fartøjer — såvel mod sø — som luftmål.

vejen for et mere fleksibelt valg af enheder, men der fastholdes krav om en efter danske forhold operativt afbalanceret flåde.

Uanset om det i en lov måtte findes hensigtsmæssigt at udelade enkeltheder om flådens sammensætning, bør der dog af hensyn til sund planlægning og forvaltning fastsættes en flådeplan for et passende åremål som grundlag for personelle, materielle og økonomiske dispositioner. Det må især tages i betragtning, dels at konstruktion og bygning af krigsskibe tager relativ lang tid, dels at krigsskibes effektive levealder er ret høj, idet den gennemsnitlig kan sættes til ca. 20 år — noget mindre for letbyggede fartøjer og noget højere for robuste skibe.

Hvad enten der findes behov for væsentlige ændringer i en flådes sammensætning eller blot for tekniske justeringer, bør der følgelig med udgangspunkt i eksisterende styrker disponeres på grundlag af styrkemål med forholdsvis lang tidshorizont. Mellem disse yderpunkter kan konkrete planer — f.eks. for en 10-års periode — fastlægges.

28. I flåden indgår for nærværende 56 egentlige krigsskibe^{*)}, idet der i forhold til Flådeplan 1960 mangler 2 større enheder, 2 torpedobåde og 1 minelægger. Det bør i denne forbindelse særlig bemærkes, at de erstatningsanskaffelser, som indledtes i 1960, især resulterede i fuld opbygning af de sekundære skibstyper, såsom bevogtningsfartøjer, minestrygere I bemærkningerne til lovforslaget er bl.a. anført, at

^{*)} Medio 1972

nde
ner
else
er
lut-
d.

ind-
edes
pr.

brug
ars-
tærk
sam-

åsom
akket
itære
es at

l mu-
røget

ov for
u.v. —
; krav
orhold
kniske

en udeladelse af eksakte styrkemål i loven vil åbne og minelæggere, medens de slagkraftige typer ikke fulgte med.

Inden for gældende anskaffelsesplan er der hidtil godkendt bygning af 8 torpedobåde og 1 inspektionsskib samt nogle kuttere.

Frem til 1982 må der imidlertid regnes med, at 25-30 af nuværende egentlige krigsskibe og fartøjer — herunder 4 korvetter, samtlige torpedobåde og halvdelen af ubådene — samt de to depotskibe må udrangeres på grund af alder (udslidning og forældelse).

Den eksisterende sømilitære situation og heraf følgende potentielle maritime trussel begrunder ikke nedsættelse af forsvarets styrkemål eller svækkelse af beredskabet. Under rimelig hensyntagen til teknisk udvikling vil opretholdelse af flådestyrker på et til Flådeplan 1960 svarende niveau tværtimod være sømilitært velmotiveret.

De reduktioner af investeringsbudgetterne, som er gennemført i de senere år, har dog medført forsinkelse med hensyn til påkrævede materielfornyelser, som efterhånden vanskeligt kan indhentes inden for de forudsatte ordinære investeringsbudgetter. Medmindre der overgangsvis under indtryk af de maritime risici kan opnås ekstraordinære anskaffelsesmidler, må der følgelig foretages reduktion af hidtil planlagte styrkemål. Dette bør med udgangspunkt i nuværende styrketal ske ved at renoncere på sekundære enheder og aktiviteter under kommende anskaffelser, idet fortrin bør gives til egentlige kampenheder, som er af væsentlig betydning

for at gøre beredskabet samt evnen og viljen til direkte forsvar og kontrolleret udvidelse troværdig. (Jfr.pkt. 4).

29. På grundlag af foranstående forudsætninger og betragtninger anses det for hensigtsmæssigt, at følgende reviderede sammensætning af flåden fastsættes som styrkemål på længere sigt:

6 korvetter, 24 torpedobåde, 6 undervandsbåde,
2 minelæggere, 3 minefartøjer og 4 minestrygere

eller ialt 45 egentlige krigsskibe, hvortil kommer skibe og fartøjer til særlige formål, svarende til nuværende behov, jfr.pkt. 27. Endvidere bør der indføres 10-12 flådehelikoptere til samvirke med flådens kampgrupper samt til bevogtningstjeneste og evt. minestrygning.

Denne reviderede flådeplan indebærer med hensyn til skibsmateriel en reduktion på 16 egentlige krigsskibe i forhold til tidligere målsætning, men er bedre operativt afbalanceret end den eksisterende flåde. Udviklingen fra nuværende til den nye flådeplan vil imidlertid kræve en betydelig overgangsperiode.

I de kommende år behøves især tilgang af korvetter, torpedobåde, undervandsbåde og minefartøjer til erstatning for udslidt materiel, ligesom begyndende indførelse af flådehelikoptere er ønskelig. Eventuelt vil erstatning for minestrygere også blive påkrævet.

Der regnes med følgende karakteristika i store træk for disse skibstyper:

Korvetter: (som lederfartøjer i kampgrupper)

Deplacement ca. 1000 tons. Sødygtigt skib med gasturbine- og dieselmaskineri. Fart ca. 35 knob. Meget elektrisk og elektronisk udstyr. 75 mm automatkanon og 6-8 sømålsmissiler samt luftværnsmissiler. Mulighed for medtagning af miner. Bemanding til mindst 2 vagthold. Beholdninger til ca. en uges patrulje. (Efter foreliggende skøn vil denne type blive knap halv så stor som fregatterne af PEDER SKRAM-kl. og vil få en væsentlig mindre besætning og derfor blive betydelig billigere i drift).

Torpedobåde: (til sin tid erstatning for SØLØVEN- og FALKEN-klasserne).

Der regnes med videre udvikling af TB-68, d.v.s. deplacement ca. 200 tons. Gasturbine- og dieselkraft, ca. 40 knob. Armeres med automatkanon og torpedoer eller missiler. Moderat aktionsradius. Bemanding begrænset til et vagthold.

Undervandsbåde: (erstatning for DELFINEN-kl.)

Der regnes med videreudvikling af NARHVALEN-kl., d.v.s. deplacement ca. 500 tons. Diesel-elektrisk maskineri. Torpedoarmering. Stor udholdenhed. (Evt. undersøges mulighed for udvikling af en lettere type med henblik på et større antal).

Minefartøjer: (erstatning for LOUGEN-kl.)

Displacement ca. 500 tons. Dieselmaskineri.
Moderat fart. Let armering. Udstyr til opbe-
varing og udlægning af kontrollerede miner
i farvandssnævringer m.v.

Hvad angår evt. anskaffelse af minestrygere kan der blive tale om at konstruere en kombination af minestryger- og bevogtningsfartøj eller — som nævnt — delvis overgang til anvendelse af helikop-
tere.

30. Til støtte for flådens operationer omfatter Kyst-
defensionens anlæg Stevnsfort og Langelandsfort
samt 9 kystradarstationer (hvoraf to placeret ved
forterne) og 2 undervandskontrolstationer. Endvide-
re rådes over mobile kystradarstationer. Forternes
artillerimateriel og en del elektronisk materiel er
under nedslidning.

Der er således behov for fornyelse af forternes
armering, og det vil i denne forbindelse være natur-
ligt at overveje, hvorvidt missiler bør anskaffes,
samt om det vil være lønsomt at ændre strukturen
i retning af mobile batterier.

Revideret flådeplan.

31. Som overgang til de reviderede styrkemål (jfr.
pkt. 29) og med udgangspunkt i nuværende styrke-
tal foreslås nedennævnte flådeplan gældende for
perioden frem til 1982 — betegnet som Flådeplan
82 —, idet der regnes med et prisreguleret forsvars-
budget af den til 1969-loven påregnede størrelses-
orden, af hvis samlede investeringsbudget der som
hidtil tildeles Søværnet ca. 30%.

Større enheder: Som endeligt styrkemål regnes med 6 korvetter — imod 8 fregatter og korvetter i Flådeplan 60. Indtil udskiftning af PEDER SKRAM-klassen holdes tallet dog på 5. Dette indebærer, at TRITON-klassens 4 skibe erstattes af 3 nye korvetter, hvoraf 2 anskaffes og 1 påbegyndes i perioden 1973-82.

Torpedobåde: Det endelige styrkemål sættes til 24 både, men holdes foreløbig på 18, således at de sidste 6 tilgår i forbindelse med ud-rangering af andre skibs- og fartøjstyper efter 1982.

Undervandsbåde: Nuværende styrkemål på 6 fastholdes, medmindre udvikling af en mindre type muliggør forøgelse af antallet i forbindelse med udskiftning af ældre enheder.

Minelæggere: Da der påregnes minelægningskapacitet i nye korvetter, nedsættes det endelige styrkemål fra 4 til 2 minelæggere. Nuværende 4 skibe bibeholdes dog i overgangsperioden, idet et som hidtil anvendes som skoleskib, og et andet indrettes som depotskib. Sidstnævnte foranstaltning vil overflødig gøre erstatning for depotskibet HJÆLPEREN.

Minefartøjer: Nuværende antal på 3 enheder fastholdes som styrkemål.

Ministrygere: Foreløbig reduceres nuværende antal gradvis fra 12 til 8, og den videre udvikling bør overvejes.

Bevogtningsfartøjer: Denne fartøjstype påregnes at udgå kort efter periodens slutning, og opgaverne overføres til den derpå øgede torpedobådsstyrke samt til orlogskuttere o.l.

Flådehelikoptere: Der stiles foreløbig efter 8 helikoptere, fortrinsvis af en under udvikling værende NATO-type.

Hvad angår skibe og fartøjer til særlige formål påregnes for nærværende ingen ændring, idet opmærksomheden dog henledes på opgavernes stigende tendens.

De fornødne overvejelser om Kystdefensionens forhold må påregnes at blive tidskrævende. Der foreslås derfor bibeholdelse indtil videre af de to nuværende forter med fornøden udbedring af materiellet. Ligeledes regnes med bibeholdelse af de to undervandskontrolstationer, hvorimod antallet af stationære kystradarstationer reduceres med 1-2 stk. som følge af tilgang af nyt mobilt materiel.

Søværnets basisordning.

32. Betingelsen for at flådens skibe og fartøjer effektivt kan løse sine opgaver er, at der findes en hensigtsmæssig basisordning, indenfor hvilken vedligeholdelse og reparation af materiel, tilvejebringelse og fordeling af forsyninger samt uddannelse og pleje af personel kan tilgodeses.

Flådens nuværende basisordning omfatter dels Søværnets Materielkommando og Orlogsværftet som

centrale myndigheder, dels flådestationerne København, Frederikshavn og Korsør som lokale støttepunkter med tilhørende depoter, og dels Søværnets skoler. Hertil kommer mobile enheder, såsom depot-skibe, tankfartøjer og special-køretøjer.

33. Af Søværnets flådestationer tilgodeser Frederikshavn behovet for en tilbagetrukket flådebase mod en østfra kommende maritim trussel. Den vil i krigstid — udover assistance til danske styrker, og fortrinsvis de større enheder — kunne fungere som støttepunkt for NATO-flådestyrker, der måtte ind-sættes sammen med danske styrker i forsvaret af BALTAP-området.

Flådestation Korsør vil kunne støtte danske enheders operationer i Store Bælt afsnittet og Bælt-havet i øvrigt, samt virke som støttepunkt for flådestyrker der skal operere i den vestlige del af Østersøen, herunder Fehmern Bælt. Flådestationens størrelse og position gør det ikke ønskeligt at ud-bygge den til et større operationscenter for flådens skibe i krigstid.

Flådestation København er hensigtsmæssigt placeret i Øresundsområdet og vel udstyret som støttepunkt for styrker, der skal udføre fremskudt over-vågning og sættes ind i forsvar mod fjendtlig invasion af den sjællandske øgruppe. Til denne opgave kræves hovedparten af flådens egentlige krigsskibe, og det er af afgørende betydning, at vore flådestyrker sættes i stand til at operere effektivt i Øresund, Køge Bugt og farvandet sydøst for Sjælland. Til

sikring af flådestationens virke og til støtte for operationerne i Sundet bidrager i øvrigt raketluftforsvaret ved København.

Flådestation København tjener således som fremskudt støttepunkt for flådens større enheder og samtidig som hovedbase for de lette enheder, navnlig torpedobåde, hvis aktionsradius er kort, hvis afhængighed af støttepunkter er stor, og for hvilke korte opmarchdistancer til hovedoperationsområdet derfor har stor betydning.

Endvidere danner Flådestation København en naturlig basis for overvågningsoperationer i og nær farvandet ved København og for etablering af foranstaltninger til søværts forsvar af landets største havn og af skibsfarten derpå.

34. Der er med denne basisordning, hvis grundlag oprindelig forudsatte væsentlig større styrkemål end flådens nuværende tal — opnået en ønskelig geografisk spredning af Søværnets støttefunktioner, som fremmer operativ smidighed, og som indebærer rimelig sikkerhed over for fjendtlig aktivitet.

Under de herskende økonomiske forhold og udsigter, som gør aktivitetsdæmpninger og visse reduktioner påkrævede, vil det imidlertid — uanset basisordningens hensigtsmæssighed — være naturligt også at overveje nogen neddæmpning i fredstid af visse lokale støttefunktioner med henblik på at frigøre midler på driftbudgettet til fordel for egentlig operativ virksomhed.

Personel.

35. Søværnets nuværende militære personelstyrke talte pr. 1/6 1972 ialt 6860 mand (1528 officerer, 2248 mand frivilligt personel og 3084 værnepligtige). Af det totale antal er ca. 5620 mand fordelt til Søværnets tjenestestillinger og bemandingsposter, medens resten, eller ca. 18⁰/₀, er under uddannelse på skoler

Til den foran foreslåede reviderede flådeplan vil det militære personelbehov — med nuværende personelstruktur og beredskabsniveau som grundlag — skønmæssigt andrage 6300mand, hvoraf ca. 1120 under uddannelse på skoler.

Flådeplan 1982.

36. I vedlagte bilag vises en sammenlignende oversigt over tidligere styrkemål og den ovenfor beskrevne flådeplan m.v.

Det fremgår heraf, at overgangsplanen indebærer en gradvis reduktion af antal egentlige krigsskibe fra nuværende styrkemål på ca. 60 til ca.50. I forbindelse med erstatningsbyggeri for forældet materiel lægges imidlertid vægt på egentlige kampenheder, og der forudsættes tilgang af flådehelikoptere.

Der skønnes at kunne indvindes en personelreduktion på ca. 550 mand militært personel med nuværende personelstruktur som grundlag.

Behovet for civilt personel vil være af nuværende størrelsesorden, d.v.s. ca. 2225 personer, bortset fra mulige reduktioner som følge af igangværende rationaliseringsforanstaltninger.

FLÅDEPLAN 1982

I følgende oversigt vises dels en sammenligning mellem Forsvarsloven af 1960's styrkemål, dels den foreslåede udvikling fra flådens nuværende tal til en overgangsordning, Flådeplan 1982.

Inden for Kystdefensionen udbedres armeringen ved Stevnfort og Langelandsfort. Hel eller delvis overgang til missilarmering på længere sigt overvejes. Der opretholdes 6 stationære og 3 mobile kyst-radarstationer. Endvidere opretholdes 2 undervandskontrolstationer.

Til støtte for flådens virksomhed holdes flådestationerne København, Frederikshavn og Korsør i drift, idet fredstidsaktiviteten ved to sidstnævnte tilpasses det for danske styrker påkrævede.

Der opstilles en mobil base til støtte for torpedobådene.

Søværnets operative og administrative organisation og den fornødne uddannelsesvirksomhed tilpasses i øvrigt udviklingen under hensyn til et effektivt beredskab.

NOTER TIL SKEMAET

*) Der regnes med færdigbygning af 2 korvetter og 1 påbegyndt. - 8 torpedobåde af de 18 er bevilget. - af de 3 undervandsbåde bør 2 færdigbygges i perioden. - 1 inspektionsskib, 2 inspektionskuttere og 3 orlogskuttere er bevilget.

**) 2 minelæggere anvendes som henholdsvis skoleskib og depotskib.

	Forsvars- lov 1960	Revideret styrke- mål	Flådens tal juni 1972	Afgang 1972 - 1982	Bygning 1972 - 1982+)	Flåde- plan 1982++)
<u>Egentlige krigsskibe</u>						
(Fregatter) - korvetter	8	6	6	4	3	5
Torpedobåde	18	24	16	16	18	18
Undervandsbåde	6	6	6	3	3	6
Mineløggere	4	2	4	-	-	2
Minefartøjer	4	3	3	2	2	3
Minestrygere	12	4	12	4	-	8
Bevogtningsfartøjer	9	0	9	1	-	8
	61	45	56	30	26	50
Flådehelikoptere	-	12	-	-	8	8
<u>Skibe til særlige for- mål.</u>						
Skoleskib	1	1	-	-	-	1
Depotskibe	2	1	2	2	-	1
Inspektionsskibe	5	5	4	-	1	5
Inspektionskuttere	5	5	3	1	3	5
Orlogskuttere	15	12	12	6	3	9
	28	24	21	9	7	21
Helikoptere	8	6	8	4	2	6
<u>Resumé</u>						
Skibe og fartøjer	89	69	77	39	33	71
	9	10	8	4	10	14

EFTERSKRIFT

Da det brede, politiske forlig om en ny forsvarsordning var indgået den 14. februar 1973 meddeltes det som nævnt, at forliget var baseret på de i værnscchefsskitserne indeholdte styrkemål, idet der dog af økonomiske grunde forudsattes betydelige personelreduktioner.

Forsvarsrådet fremsatte følgende udtalelse i anledning af forliget:

»Det må med tilfredshed konstateres, at der har kunnet opnås bred enighed om en fastholden af de styrkemål, der er indeholdt i værnscchefsskitserne.

Det må beklages, at det budget, der efter Forsvarskommandoens beregninger havde givet sikkerhed for en realisering af disse styrkemål, er blevet beskåret. Med det lavere budget er der grund til at nære bekymring for, om det vil være muligt at gennemføre de betydelige materielanskaffelser, som er nødvendige, samt at opretholde et tilfredsstillende aktivitetsniveau. Forliget indebærer meget alvorlige personelreduktioner, som må give anledning til beklagelse ud fra menneskelige hensyn. Personelreduktionerne er af en sådan størrelsesorden, at man må forvente vanskeligheder med bemanning og effektiv drift af bl.a. forsvarets mange funktioner uden for de enheder, der indgår i styrkemålene, men som virker til støtte for disse.

I forhold til en fortsat udhuling af den hidtidige ordning repræsenterer et bredt forsvarsforlig med en fremtidig ramme på 3,4 milliarder kr. dog nogle fordele«.

Kort efter at meddelelse om forliget forelå blev personellet ved Søværnets større tjenestesteder og -områder orienteret om dets hovedlinier og et resumé er siden udsendt i Søværnsorientering.

Folketingets forsvarsudvalg har pr. 14. marts afgivet betænkning over de i tinget fremsatte ændringsforslag til forsvarsloven. Om Danmarks sikkerhedspolitik og om forsvarets opgaver er bl.a. følgende anført i betænkningen:

»Forsvarsordningen baseres fortsat på Danmarks medlemskab af NATO, og dansk forsvar må under hensyntagen til vor geografiske placering, den internationale situation og de givne økonomiske rammer betragtes som del af en større helhed.

Forsvarets opgave i fredstid skal i første række være at hævde vor suverænitæt gennem overvågning af dansk område og ved afvisning af krænkelse. I tilfælde af angreb på Danmark, skal forsvaret umiddelbart kunne tage kampen op, således at allierede styrker kan føres frem og kampen fortsættes sammen med disse.

Der lægges i denne forbindelse vægt på, at de praktiske foranstaltninger m.v., der er nødvendige for sådanne styrkers modtagelse, i videst mulig omfang forberedes i fredstid.«

Det ses heraf, at der både direkte og indirekte

fortsat er lagt vægt på opgaver, som også hidtil har påhvilet søværnet i fredstid såvel som under spændte forhold og i krig.

Der arbejdes nu i forsvarskommandoen på at klarlægge hvilke foranstaltninger, der umiddelbart skal iværksættes som følge af den nye ordning.

Af Forsvarsrådets ovennævnte udtalelse fremgår, at der vil være såvel økonomiske som materiel- og personelmæssige problemer ligesom organisatoriske ændringer må forventes.

Det er i forsvarsudvalgets betænkning anført, at der som hidtil påregnes materielanskaffelser til et beløb på ca. 400 mio.kr. om året, men som nævnt ligger forligets budgetramme under det af Forsvarskommandoen beregnede behov. Dette forhold må forventes at medføre væsentlige reduktioner af personelstyrken og dæmpninger af den daglige aktivitet.

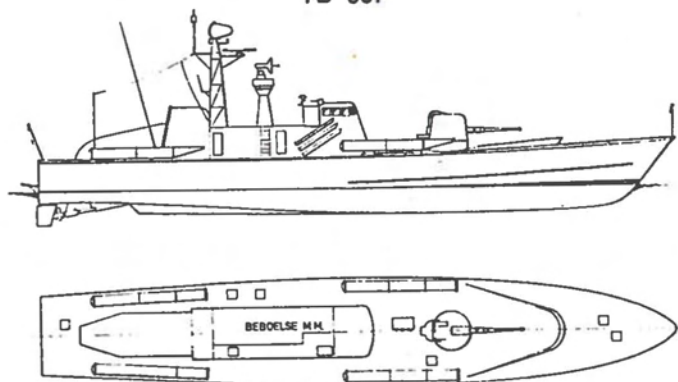
De begrænsede ressourcer samt hensynet til forventet og ønskelig tilgang af nyt, kompliceret materiel gør det ved planlægning af fremtidige materieldispositioner særligt ønskeligt at tilstræbe begrænsning i antal skibsklasser, udskillelse af overskudsmateriel, gennemførelse af forenklinger og standardiseringer samt indførelse af materiel med minimalt vedligeholdelsesbehov.

Blandt de mest påtrængende materieldispositioner i søværnet kan nævnes dels projektering og anskaffelse af 3 korvetter til erstatning for TRITON-klassen og af 2 minefartøjer til erstatning for LOUGEN-klassen, dels anskaffelse af flådehelikoptere og af et hensigtsmæssigt sømålsmissilsystem. Endvidere vil en række tilpasninger og suppleringer være påkrævet.

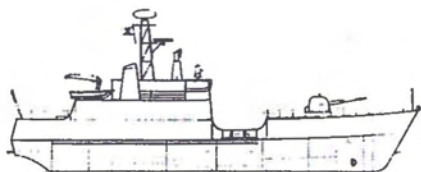
PEDER SKRAM**KORVET "72"**

Blandt de vigtigste anskaffelser til Søværnet i de kommende år er tre korvetter til erstatning for den snart udslidte TRITON-klasse. Der arbejdes på udformning af et projekt til sådanne skibe. Ovenfor vises en tegners opfattelse af en korvet i samme målestok som en skitse af PEDER SKRAM.

TB 68.



Der er som bekendt bevilget midler til bygning af otte torpedobåde af TB 68-klassen, der nu er under bygning ved værftet i Frederikshavn.



Erstatningsbyggeri for LOUGEN-klassen ventes snarest iværksat. Den nye minelæggertype kan tænkes at få et udseende som vist ovenfor.

Følgerne af de af forliget nødvendiggjorte personelreduktioner og af den nedsatte tjenestetid er taget op til nærmere vurdering i Marinestaben med henblik på at justere udrustnings- og uddannelsesplaner derefter. Det vil selvsagt blive tilstræbt at undgå at formindske antal skibe under kommando. Men ændringer i årsrytmen må forudses, såvel om bord som i land, idet det bl.a. kun kan ventes muligt at tildele skibene et hold værnepligtige pr. år.

Der vil også indenfor en række andre områder end de her nævnte være behov for indgående behandling og tilpasning med henblik på at tilstræbe en til opgaverne svarende lønsom og effektiv udnyttelse af de givne ressourcer. Men en nærmere redegørelse herfor kan selvsagt ikke gives for nærværende.

MARINEMALEREN CHR. BENJAMIN OLSEN 1873 - 3/5 - 1973

af Enoch Olsen



I anledning af marinemaleren Chr. Benjamin Olsens 100 års dag 3. maj 1973 har redaktionen fundet det passende at benytte lejligheden til at mindes en mand, som har været så stærkt knyttet til Søværnet, og hvis arbejde hænger i så mange søofficerers hjem. Derfor blev malerens søn, overlærer Enoch Olsen opfordret til at skrive disse ord om sin far. Enoch Olsen har samlet en del af sin fars billeder i Strib og har her oprettet **Benjamin Olsen Samlingen**, hvor læserne opfordres til at stifte nærmere bekendtskab med de mange billeder bl.a. fra Søværnets historie i de første 35 år af dette århundrede.
(Red.)

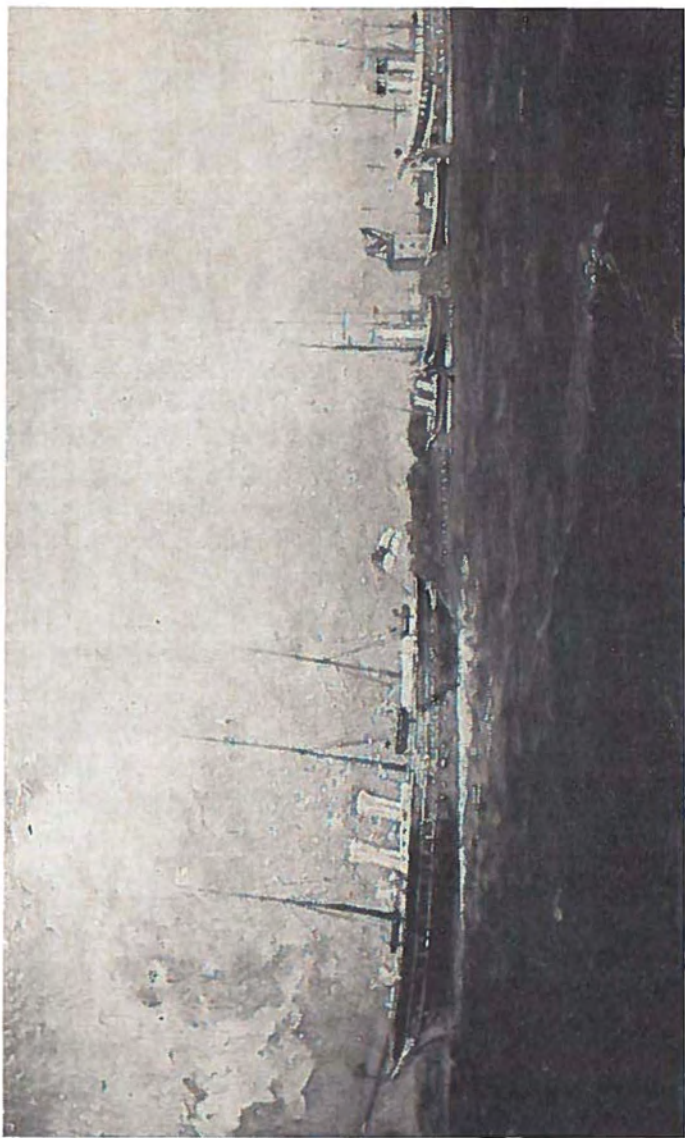
»Om hundrede år er alting glemt« — sådan begynder en gammel vise.

I tilfældet med det menneske, hvis navn står over disse linier, er udsagnet jo rigtigt, idet der ikke er noget nulevende menneske, der af selvsyn har oplevet hans fødsel i Odense den 3. maj 1873.

Den dag begyndte et nyt par øjne at kigge undrende ud i den omgivende verden — det par øjne, som i mange år kom til at indsuge skønhedsindtryk til oplagring i sjælens dyb, for at manden senere gennem håndført pensel kunne videregive mange af disse indtryk til sine medmennesker, ikke alene til sine samtidige, men også til senere slægter.

Manden selv derimod er ikke glemt og bliver det næppe heller, så længe hans materialers tekniske udførelse kan modstå tidens tand.

Han tegnede og malede af hjertens lyst fra sin pure ungdom. Det var hans iboende kunstneriske evner, der tiltvang sig udløsning. Somme tider kunne hans fader — som havde en købmandsforretning, men iøvrigt var ud af lodsslægt — blive bange for, at knægten skulle bruge for megen tid på den fornøjelse, der havde bemægtiget sig ham, så det skulle gå ud over hans oplæring til et nyttigt erhverv. En dag da drengen som sædvanlig sad og tegnede, kom hans fader over ham og udbrød: »Tag dig dog noget nyttigt for, dreng, — så regn dog hellere!«



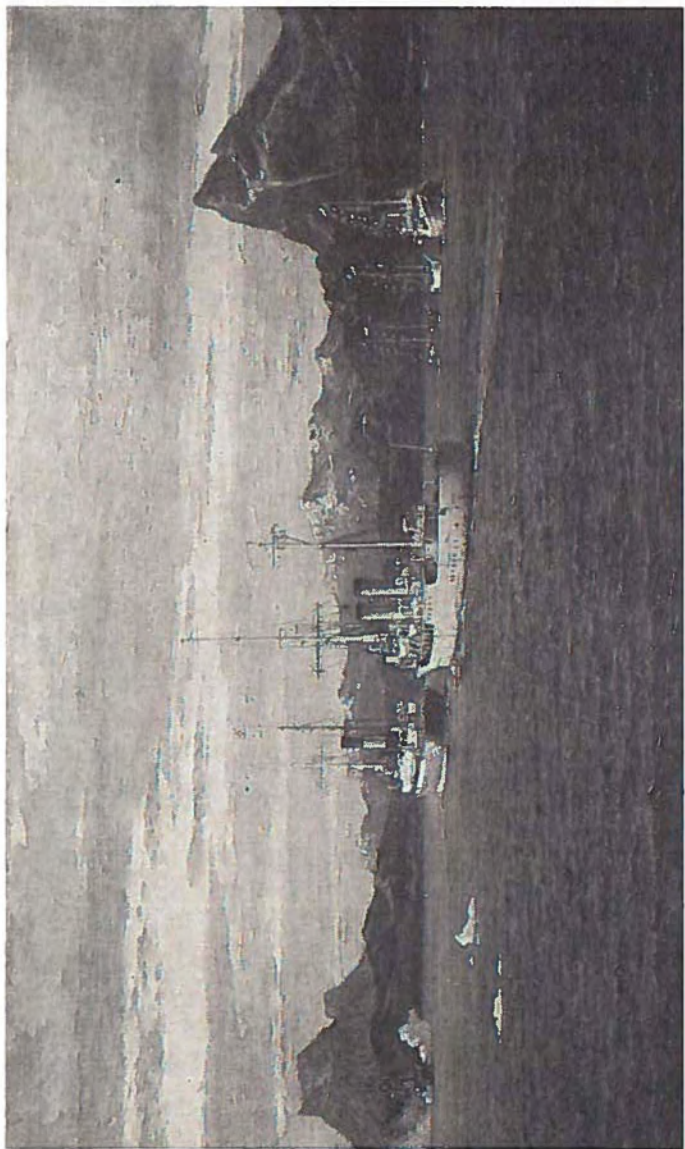
Engelsk kongeskib „Victoria and Albert“ ved København. 1907.

Lidet anede hans fader, hvad det, han her fordømte som værende ikke nyttigt, skulle udvikle sig til. Og faderen oplevede ikke at se sønnen blive anerkendt som kunstner, idet han døde, inden denne nåede 19 års alderen. På det tidspunkt var sønnens evner dog så udviklede, at han efter hukommelsen kunne male et vellignende portræt af sin fader. (Dette findes i *Benjamin Olsen Samlingen*, som skal omtales senere).

Christian Benjamin Olsen blev sat i malerlære i Svendborg, hvor han havde rig lejlighed til at se skibe. Allerede som 24-årig nedsatte han sig som selvstændig malermester i Kolding, hvorefter han giftede sig med Hedevig Margrethe Hastrup, en lærerdatter, som selv var bestyrer af en lille privatskole. Med hende fik han sønnen Enoch, som skriver disse linier, og døtrene Helene og Helga.

Beskæftigelsen med malerhåndværket gav Benjamin Olsen et praktisk greb på behandling af farver og har vist også været medvirkende til, at han var meget hurtig til at male sine billeder. Denne egenskab har sikkert i forbindelse med andre gode egenskaber bidraget til at gøre ham populær blandt søens raske folk, når han var ude med marinens skibe på togt. I et nu havde han opfattet det karakteristiske i en situation på havet, og hans pensel havde i en fart fæstnet det til lærredet.

Forøvrigt var det ikke marinens skibe, han først var ude med. Sine første sørejser foretog han i 1904 med Dampskibsselskabet Vendilas »E.M.Dalgas«, og i årene derefter var han med andre handelsskibe på

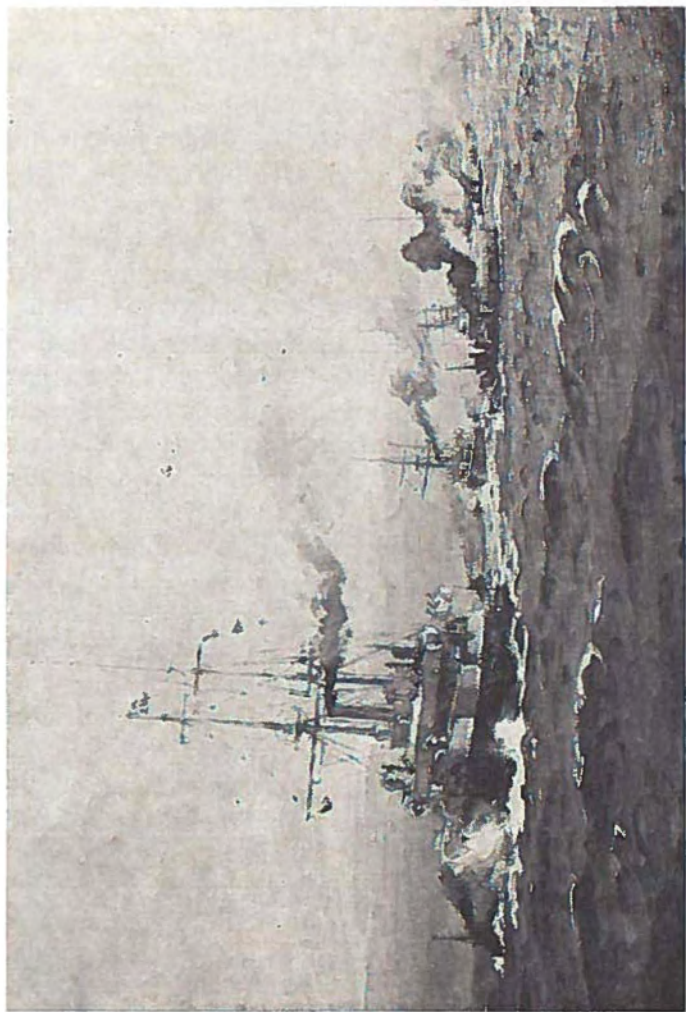


DFDS „Island“ eskorteret af „Fylla“ på kongerejsen til Grønland 1921.

togter, der rakte til Vestafrika, De kanariske Øer, Spanien, Portugal, England, Finland. Selv om han, så vidt jeg husker, ikke var ude med marinens skibe før 1921, havde han dog tidligt øje for disses brugbarhed som emner i hans kunst. Således malede han i 1912 billedet »Peder Skram, Herluf Trolle og Olfert Fischer står ind i Københavns havn«. (Det billede ses også i *Benjamin Olsen Samlingen*). I årene op til 1920 havde Benjamin Olsen en egen lille sejlbåd, »Niels Iuel«. Fra turene med denne i de hjemlige farvande stammer nogle af hans blideste billeder.

I 1921 var han som kunstner med på kongerejsen til Grønland, en rejse som foretoges af Kong Christian X og Dronning Alexandrine i anledning af 200-året for Hans Egedes missionsrejse didop. På den rejse, som varede fra 17. juni til 30. juli, var Benjamin Olsen så heldig - midt i uheldet med det svenske skib »Bele«s strandning, og netop på grund af dette uheld - at komme med kongeskibet så langt nordpå, som det ikke havde været planlagt, at rejsen skulle føre, nemlig til 72° nordlig bredde.

De særlige grønlandske stemninger med de skære farver indfangede han og tog med sig hjem, hvor han i den følgende november arrangerede en privatudstilling på Charlottenborg. Den omfattede 101 malerier, hvoraf omtrent halvdelen var malet på turen. En bemærkning i hans rejsedagbog 13. juli 1921 viser, hvordan han »lagde sin sjæl ind i sine malerier«. Efter at have skrevet om salg af enkelte af sine »øjebliksbilleder skriver han: » --- derefter gik Billederne som varmt Brød, til Sorg for mit Hjærte men til Glæde for Pengepungen«.



Torpedobådene gennembrøder linien.

Det blev ikke ved den ene tur med marinen. Benjamin Olsens elskværdige, muntre og ligefremme væsen gjorde ham så vellidt blandt marinens folk, at han var velkommen ombord på hele 5 senere marinetoget. Der er sagt om ham, at han var et meget oplivende moment om bord. Det vakte for eksempel stor morskab, at han på et krydstogt med kadetskibet »Heimdal« malede skibet på orkestrets trommeskind, da der skulle være dans på agterdækket under et besøg i havn.

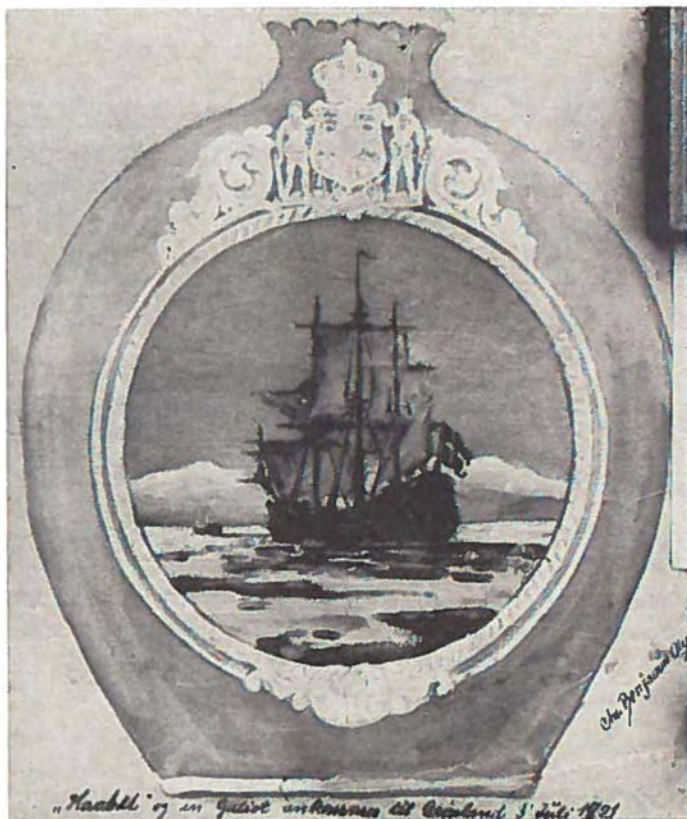
På alle sine ture fik han rig lejlighed til at vise sig som den dygtige og fine skildrer af hav og himmel, kyster og skibe i de mange forskellige vejrligssituationer.

Foruden sit private virke var han lige til sin død en skattet medarbejder på Den kongelige Porcelainsfabrik, hvor han dekorerede mange vaser og platter. Tidligere havde han i nogle få år virket på Bing & Grøndahls Porcelænsfabrik.

Som portrætmaler var Chr. Benjamin Olsen ikke kendt, idet han kun virkede på dette område indenfor sin nærmeste familie- og venne-kreds. Hans evne til der at skabe lighed med sin genstand kom også for dagen i hans skildring af skibe af forskellige typer. Ingen skulle kritisere ham for en fejlagtig anbringelse af et sejl eller en rå eller en skorsten. Når han optog et navngivet skib på et maleri, så skulle det være et sandt portræt af skibet.

Benjamin Olsen var ikke bange for af den grund at blive beskyldt for at lave »farvefotografier«. Han var ikke besat af den i hans sidste leveår fremtrængende frygt for, at et kunstværk skulle komme til at ligne.

Han vidste, at kunsten udmærket kunne trives sammen med, at man lod billedet tale sandt om det modtagne synsindtryk. Der eksisterer jo kunstværker, hvis opgave det ikke er at skildre bestemte synsindtryk fra den omgivende verden. For så vidt sådanne virkelig er kunst og ikke »fup«, respekterede Benjamin Olsen dem. Han anerkendte og udøvede selv



Skitse til et vasebillede, 1921.

rent dekorativ og stilistisk kunst; men når han afbillede et eller andet fra den synlige verden, gjorde han det sådan, at det kunne stå for hans opfattelse af den afbildende kunsts opgave. Denne formulerede han sådan:

Kunstens opgave
er at lukke øjnene op på folk
for skønheden i naturen.

Chr. Benjamin Olsen begyndte at udstille i 1905 og vedblev dermed til sin død, der fandt sted i hans hjem på Frederiksberg den 11. februar 1935 som følge af en alvorlig influenza. Han udstillede hvert år undtagen et på Charlottenborgs Forårsudstilling og desuden visse år på Efterårsudstillingen og Vandredstillingen, Dansk Købestævne i Fredericia, Foreningen for National Kunst og Kunstnerforeningen af 18. November. Han havde to private udstillinger i Charlottenborgs lokaler, en i 1917 og så den før omtalte i 1921. Udover dette er der i hans dødsår afholdt to mindeudstillinger i henholdsvis København og hans fødeby Odense. I 1942 har der været et billede af ham på Kunstnerforeningen af 18. Novembers 100 års jubilæumsudstilling.

Endelig i 1971 åbnedes i Strib en permanent udstilling af Chr. Benjamin Olsens arbejder. Det skete i 50-året for hans deltagelse i kongerejsen til Grønland. Ved åbningen omfattede udstillingen en del, delvis lånte, billeder fra den rejse. I 1972 havde udstillingen et tillæg: Benjamin Olsen som portrætma-ler. I år skal den i særlig grad vise hele hans udvikling fra før århundredskiftet lige frem til det højde-



„Småfartøjer i bygevejr“. 1919.

punkt, han stod i ved sin tidlige død. Udstillingen, som egentlig er oprettet i Fredericia den 11. marts 1969 under navnet *Benjamin Olsen Samlingen*, har fået særligt lokale ved flytningen til Strib. Derved har den fået til huse på kunstnerens fødeø Fyn og udgør nu det ene af Fyns 43 museer. Foruden malerier og tegninger fra hans hånd ses også enkelte andre effekter vedrørende hans liv. Der er fri adgang for interesserede næsten når som helst, sikrest efter forudgående aftale. Iøvrigt henvises til annoncen.

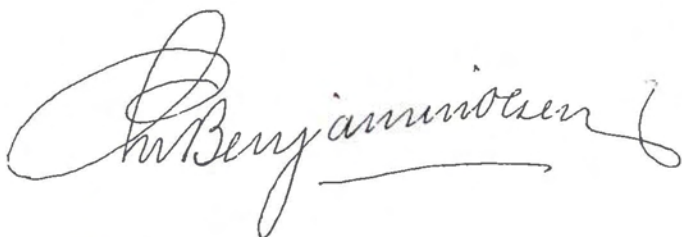
Benjamin Olsens malerier kan træffes rundt omkring i mange private hjem landet over og uden for landets grænser. Det hænder, men kun forholdsvis sjældent, at enkelte af dem kommer i handelen; i almindelighed holdes der på dem hos de familier, der har erhvervet dem.

Nogle store og mindre malerier af hans produktion tilhører den kongelige familie. Handels- og Søfarts-museet på Kronborg har 7 stykker. I Marinestabens og Søofficersforeningens lokaler hænger ligeledes 7.

Chr. Benjamin Olsen var en glad mand, selv om han naturligvis som alle andre ikke slap for visse bekymringer, og han så det som sin livsopgave at gøre sine medmennesker glade. Hans gerning, der jo som alle kunstneres var af skabende karakter, bidrog til at vedligeholde hans lyse sindsstemning. Som særlig glædesbefordrende kan nævnes, at han i 1919 fik Neuhausen-præmien for løsningen af opgaven »Smaafartøjer i Bygevejr«, og at han i 1933 fik tildelt ordenen »Ridder af Dannebrog«. Det må heller ikke

glemmes, at samlivet under sørejser med dem, han var om bord med, også har været ham en stor kilde til glæde. Men den dybeste og til grund liggende årsag til hans lykkelige sindstilstand var utvivlsomt, at han var en troende og taknemmelig kristen.

Ære være hans minde!

A handwritten signature in cursive script, reading "Chr. Benjamin Olsen". The signature is written in dark ink on a light-colored background. The first letter "C" is large and loops back. The name "Benjamin" is written in a fluid, connected style, and "Olsen" follows. A horizontal line is drawn under the signature.

NEKROLOGER

af kommandørkaptajn Teisen

Kaptajn Cai, baron Schaffalitzky de Muckadell

Født i Viborg den 23. oktober 1877 som søn af oberstløjtnant baron Ludvig Bernhard Maximilian S. de M. og hustru Fanny Kirstine Laurine, adopt. Holm.

Han blev kadet 1894, sekondløjtnant 1898, premierløjtnant 1902, kaptajn 1914, afsked af Søofficerskorpset 1920 og endelig afsked i 1931.

Med FYN til Middelhavet 1898—99, med INGOLF til Vestindien 1905—06, lærer i søkrigshistorie og taktik ved kadetskolen 1907—14, skoleofficer 1909—12, NK i DANNEBROG 1913, lærer i søkrigskunst ved officersskolen 1913—14, chef for undervandsbåde 1913—19, var chef for HAVMANDEN, da den i 1914 udførte Nakkehoved blev beskudt af en engelsk U-båd. Lærer ved Hærens Officersskoles ældste klasse 1918—19. Efter sin afsked af Søofficerskorpset i 1920 chef for Orlogsværftets regnskabsvæsen og fra 1922 direktør for regnskabsvæsenet. 1926—30 chef for Marine ministeriets Kommissariatsafdeling. Var formand for Søe-Lieutenant-Selskabet 1912—14, redaktør af Tidsskrift for Søvæsen 1918—23 og kirkeværge ved Holmens Kirke 1926—32.

Var leder af Berlingske Tidendes Berlin-redaktion 1932—38, nordisk redaktør ved bladet 1938—40, udenrigspolitisk og militærpolitisk redaktør 1940—41, redaktør af Berlingske Aftenavis 1941—45 og derefter i mange år fast lederskribent ved de Berlingske aviser. Har foruden Haandbog i Nordens Søkrigshistorie (1911) udgivet en række bøger, bl.a. ca. 30 drengebøger, mest med maritimt milieu.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1919 og Dannebrogsmænd i 1925.

Schaffalitzky afgik ved døden den 24. januar 1972 og blev begravet på Garnisons kirkegård.

Kommandørkaptajn Alfred Johannes Rohbeck

Født i Randers den 24. august 1895 som søn af landsdommer Alfred R. og hustru Johanne, f. Andersen.

Han blev kadet 1912, sekondløjtnant 1916 premierløjtnant 1917, søløjtnant I 1923 og kaptajnløjtnant s.å., orlogskaptajn 1933, kommandørkaptajn 1939 og afskediget i henhold til tjenestemandslovens prg. 61 i 1940.

Med GEJSER i sikringsstyrken 1916—17, 1917 med OLFERT FISCHER og 1917—18 NK i DELFINEN, NK i DIANA i 1919 og 1920—21, mellem de to togter ved matros- og søminekorpset.

Med ISLANDS FALK i 1921, NK i BESKYTTEREN s.å., på Søværnets Officersskole 1921—22, med PEDER SKRAM 1922, adjutant hos chefen for Kbh. sødefension 1923—24, i 1924 med GEJSER og NIELS

JUEL, 1925 NK i BESKYTTEREN og s. å. fører af FENRIS, med GEJSER 1927 og NIELS JUEL 1928, chef for BESKYTTEREN som luftdepotskib 1929, NK i ISLANDS FALK 1930—31, chef for torpedobåde i 1931, 32, 33 og 34. NK på søværnets kaserne 1934—36, afbrudt af nogle måneder som torpedobådschef i 1935. Chef for LYNETTEN 1936—39, fra 1936 tillige souschef i kystdefensionens stab. Chef for GLENTEN og gruppechef 1939, atter på LYNETTEN 1939—40. Ved siden af sin tjeneste private studier, blev cand. phil. 1924 og cand. jur. 1931. Var lærer i folkeret ved officersskolen 1925—33. Fik i 1930 tildelt Søe-Lieutenant-Selskabets sølvmedailje for en prisafhandling. Han har desuden skrevet en del juridiske og folkeretslige afhandlinger. Han blev Ridder af Dannebrog i 1937.

Rohbeck afgik ved døden den 9. marts 1969 og blev begravet på Bispebjerg kirkegård.

Premierløjtnant Tyge Jesper Rothe

Født i Malmø den 2. december 1877 som søn af grosserer Christian Ewald R. og hustru Anna Elisabeth Jutta, f. Skram.

Han blev kadet i 1894, sekondløjtnant 1898, premierløjtnant 1902 og tog sin afsked i 1905, midlt. indkaldt til tjeneste under sikringsstyrken i 1914.

Med FYN til Middelhavet 1898—99, ved Søkortarkivet og med WILLEMOES i 1899 og MARSTRAND 1900. Med DIANA og GRØNSUND i 1901, med FALSTER i 1902, u. f. no. fra 1902. Under sikringsstyrken 1914 ved overkommandoens stab.

Efter sin afsked grosserer, blev medlem af grosse-societetet. 1920—22 handelsminister, direktør i forsikringsselskabet National 1923—26, eneindehaver, senere direktør for Dansk Rør- og Sanitetskompagni 1928—47, eneindehaver, senere direktør for Morsø Støbegods 1947—64. Medlem af Sø- og Handelsretten 1911—20 og 1932—47, medlem af translatørkommissionen 1911—20 og af Assurandør-Societetets komité 1918—20, medlem af og formand for tilsynsrådet i Låne- og Sparekassen for Embedsmænd og Bestillingsmænd 1924—61, medlem af bestyrelsen for Svendborg Skibsværft 1926—55, formand for Det kgl. Aeronautiske Selskab 1927—33, derefter æresmedlem, præsident for de internationale luftfartsudstillinger i København i 1927 og 34.

Han blev Kommandør af Dannebrog i 1920 og Dannebrogsmænd i 1927.

Rothe afgik ved døden den 28. januar 1970 og blev begravet på Vestre kirkegård.

Han overlevedes af sin hustru af 2. ægteskab, Bodil, f. Holten-Andersen, datter af direktør Sophus Troels H.-A. og hustru Michala Eleonora Ulrikke, f. Friis.

Kommandørkaptajn Henrik Rømeling

Født i København den 17. februar 1911 som søn af toldkontrollør Carl Wilhelm R. og hustru Gerda, f. Bruun.

Han blev kadet i 1931, søløjtnant II 1935, søløjtnant I 1936, kaptajnløjtnant 1940, orlogskaptajn 1947 og kommandørkaptajn 1951.

På observatorskole i 1935, med NIELS JUEL 1939, under sikringsstyrken i minestrygningsfartøjer 1939

—40, i HVIDBJØRNEN 1941, i PEDER SKRAM 1942, chef for bevogtningsfartøj 1942—43, i NIELS JUEL 1943, tog illegalt til Skåne, tjeneste hos fung. marineattaché i Stockholm 1943—44, med britisk fly til England maj 1944, på kursus på R. N. College i Greenwich og udnævnt til lieutenant R.N.V.R., med H.M.S. EREBUS 1944—45 og deltog i forskellige operationer i Kanalen, bl.a. indtagelsen af Le Havre. Ved fredsslutningen chef for MMS 1042, der indgik i den danske flåde. Med HOLGER DANSKE bl.a. til New York og Bermuda 1946—47. 1947 adjutant hos kronprinsen og efter 20.4.47—50 hos Kongen. I den nordeuropæiske planlægningsgruppe i London 1950—51, H.Q.Allied Forces Northern Europe 1951—53, chef for HOLGER DANSKE 1953, for ÆGIR og for 1. U-bådsflotille 1953—54, ved Søværnets Sergentskole og Mathskole i 1954, chef for Kattegats marinedistrikt og stabschef ved Nordsøens og Kattegats marinekommando 1954—58, midlt. chef for marinekommandoen 1957—58. Chef for Sergent- og Mathskolen (mathskolen benævnt konstabelskolen fra 1961) 1958—66 og da sergentskolen flyttede til Frederikshavn chef for konstabelskolen til sin død.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1947 og Ridder af 1. grad 1960.

Rømeling afgik ved døden den 30. juli 1970, blev bisat fra Mariebjerg Krematorium og urnen nedsat på Hellerup kirkegård. Han overlevedes af sin hustru af 2. ægteskab Inga, f. Høyrup, datter af civilingeniør Svend Vilhelm H. og hustru Gudrun, f. Hornbech Rasmussen.

BOGANMELDELSER
og
KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

*Oscar Petersen: København og marinens værfter
Bremerholm og Nyholm 1167—1919. Duplikeret,
København 1971.*

Overkonstruktør Oscar Petersen fik gennem sit mangeårige arbejde på Orlogsværftet interesse for værftets historie og forhistorie.

Det var hans initiativ, der var medvirkende til, at et manuskript af underdirektør R. W. Bauer: „Beskrivelse af Orlogsværftet“ fra 1862 kom frem fra sin beskedne plads i boksrummet på Marinens Bibliotek. En forhandling mellem direktøren for Orlogsværftet og biblioteket resulterede i, at dets gotiske skrift blev renskrevet i moderne skrift og at der blev fremstillet et beskedent antal duplikerede eksemplarer som nu også er tilgængelige andet steds end på Marinens Bibliotek. Det tilsvarende sæt af Bauers originaltegninger blev af Oscar Petersen suppleret op.

Det har formentlig været medvirkende til, at Oscar Petersen har givet sig i kast med et arbejde, som blev i den grad anerkendt af Orlogsværftets ledelse, at man fremstillede 5 eksemplarer af værket.

Bauers bog var i første række en beskrivelse af de enkelte bygninger på Gammelholm og Nyholm og deres anvendelse, mens Oscar Petersen har ønsket at give den historiske udvikling af Marinens værfter. Da disse og de der ansatte i århundreder prægede livet indenfor voldene og var medbestemmende ved byplanlægningen har han knyttet værfternes historie sammen med byens.

Oscar Petersen havde for årtier tilbage studeret træskibsbygningen med specielt henblik på dens udførelse på Marinens værfter, hvorfor også dette emne er behandlet.

Det er tegningerne, der er mest dominerende i fremstillingen. De findes i bogens ene del, hvis dimensioner er 53x44 cm. På bogens 76 sider er der i alt 91 tegninger hvoraf en del er 1^{1/2}-2 gange bogens størrelse, allerede et i sig selv imponerende arbejde.

Tekstbogen er på 204 sider, hvortil i år er tilføjet et kapitel på 6 sider: „Orlogsværftet omkring 1914“. Teksten er stærkt knyttet til tegningerne, de første 57 sider er Københavns historie, hvor byplanlægning og historiske begivenheder nævnes kronologisk. Derefter er det værfterne, deres anlæggelse og de gennem tiderne foretagne ændringer helt op til 1959, skibsbygningen og herunder fabriksmestrene, konstruktionspersonellets uddannelse m.m.

Om de „menige“ skibbyggere, de som tidligere indgik i håndværkerstokken står der ikke meget, kun et afsnit om de retsregler, der var gældende i søkrigsartiklerne og strafferetten. Forfatteren har nok ment, at „Holmens faste Stok“ er tilstrækkeligt

behandlet i litteraturen, hvad man kan give ham ret i, og et sted må man jo sætte en grænse.

Bogen er et særdeles vægtigt bidrag til Københavns og værfternes historie og de 5 eksemplarer vil ved Orlogsværftets velvilje og med forfatterens samtykke blive fordelt til biblioteker og institutioner, hvor de mest naturligt vil blive søgt af interesserede.

Der er formentlig mange, der vil ønske at kunne anskaffe bogen og man håber på at kunne finde en udvej til at fremstille den i et passende antal eksemplarer. I så fald er det tanken, at bindet med tegninger skal nedfotograferes til tekstbogens A-4-format. At de derved bliver mindre tydelige må beklages, men til gengæld kan de finde plads på en normal boghylde. Man har så altid den udvej at søge hen til et af de 5 tilgængelige original-eksemplarer.

J. Teisen

*R. Steen Steensen. De danske kongers skibe.
Strube 1972. 120 s.*

Kommandørkaptajn Steensen har med dette værk fortsat traditionen som vor tids førende danske skribent på det krigsskibshistoriske område. Denne gang forekommer forfatterens arbejde i en anderledes præsentabel form end i tidsskriftets smalle spalter. Bogen er som i de tidligere værker rigt illustreret dels med arbejdstegninger og malerier fra de tidligere kongeskibe og dels med en række interessante fotografier fra de senere skibe.

Bogen indleder med en omtale af de første kongeskibe og gennemgår derefter detaljeret alle de skibe, som er anvendt som egentlige kongeskibe eller blot i en kortere periode har ført kongeflag. Den detaljerede omtale af hvert enkelt skib indledes med Orlogsskibet Sophia Amalia, som blev færdigbygget 1650, 2 år efter Christian IV's død, men under omvendelse af erfaringerne fra Trefoldigheden.

De enkelte skibe beskrives meget detaljeret, hvorfor bogen har meget stor værdi som marinehistorisk opslagsværk.

Først ved slutningen af sidste århundrede begynder forfatteren at knytte mere personlige bemærkninger til kongeskibene og beskrivelserne af såvel det første Dannebrog som det nuværende kongeskibs togter. Denne beskrivelse af togterne er usædvanligt levende og læsværdige.

Det kan måske kritiseres, at beskrivelserne af skibene tager en grundig sømandsmæssig viden for givet, og med denne viden som baggrund er den indledende liste over anvendte forkortelser og forklaringer måske banal. På den anden side ville en udvidelse af denne liste også give den mindre sømandskyndige et øget grundlag for læsningen af bogen.

Forsidebilledet af Søren Brunoe er velvalgt og giver bogen et festligt præg.

(red.)

Knud Aagaard: Kortfattet vejledning i beskrivelse af undervisningsmål. Gyldendal 1972, 52 s.

I forbindelse med uddannelsesplanlægning i Søværnet har det i almindelighed været R. F. Magers „Formulering af undervisningsmål“ som har dannet grundlaget for målformuleringen. Ved adskillige lejligheder ved kursus, foredrag og skriftligt har Knud Aagaard forklaret målbeskrivelsesprincipperne. Denne bog må anses for at være resultatet af et arbejde for at udlægge disse målbeskrivelsesprincipper, således at alle lærere og uddannelsesplanlæggere umiddelbart kan forstå og anvende principperne.

Bogen er opdelt i 5 meget letlæste kapitler, og den logiske opdeling gør bogen velegnet som opslagsbog. 1. kapitel indeholder definitioner og begrundelser, 2. kapitel forklarer klassificeringen af forskellige måltyper og de tre sidste kapitler behandler hver sin målkategori.

Definitionerne er nødvendige, dels for at forstå bogen, men også fordi forkert anvendelse af vidt forskellige udtryk for undervisningsmål skaber forvirring. Bogens emne er beskrivelse af de enkelte delmål i målhierarkiet, så er det også nødvendigt at definere hvad et delmål er.

Delmålet skal være beskrevet som en observerbar, entydig adfærd, i en bestemt situation med en angivelse af kriteriet for opnåelse af delmålet. Forfatteren begrundet denne påstand med 4 argumenter.

— Læreren skal have et billede af slutadfærden for at kunne planlægge undervisningen.

- Eleven kan hele tiden se, hvor langt han er nået mod målet.
- Man tvinges til at skelne mellem adfærdsformer, som skal indarbejdes, derved undgår man at spille tiden med at indlære noget irrelevant.
- Man kan forske i forskellige undervisningsformers effekt, idet man ved det opstillede kriterium kan sammenligne resultater.

Forfatteren gør rede for de tre områder indenfor hvilke alle undervisningsmål kan placeres.

- Det kognitive område, som er mål som angiver hukommelse og genkendelse af viden og udviklingen af erkendelse og intellektuelle færdigheder.
- Det affektive område, som er mål, som ændrer interesser, holdninger og vurderinger og dermed spørgsmål om tilpasning.
- Det psykomotoriske område, som er mål, der angår motoriske, manipulative færdigheder.

Målanalysen beskrives i detaljer, som en fremgangsmåde enhver lærer kan anvende. Der gives en vejledning til analyse af teksten, som altså er det overordnede formål. Det næste er at analysere de funktioner eleven skal kunne udføre ved undervisningens afslutning. Når tekst og funktioner er analyseret er resultatet som regel både en fortegnelse over indhold eller de processer, der skal indgå i undervisningen, og en fortegnelse over de præstationer eller den adfærd eleven skal kunne udføre.

Det kognitive område beskrives, og Blooms taxonomi forklares med en beskrivelse af målene indenfor de enkelte domæner. Til brug for pædagogen indeholder dette kapitel en tabel over hele det kognitive domæne, med praktisk anvendelige adfærdsudtryk. Dette skema er meget let anvendeligt ved praktisk målformuleringsarbejde.

Indenfor det affektive områdes mål, er vægten lagt på det følelsesmæssige. Der er ikke tidligere gjort meget ud af de affektive mål, fordi man hidtil har troet at arbejde mod et kognitivt mål i almindeligt fører eleven frem til affektive mål. Et eksempel er vel kendte former for litteraturundervisning.

Forfatteren gør opmærksom på, at det psykotoriske område ikke er behandlet af Bloom, og han beskriver i denne bog kun en tentativ og ufuldstændig taxonomi.

Bogen forsøger at gøre noget teoretisk pædagogisk stof populært, d.v.s. stof som har forekommet den almindelige lærer vanskeligt tilgængeligt. Den pædagogiske litteratur har altid udnyttet mange tekniske fremmedord, som forfatteren i dette tilfælde har fundet nødvendige. Forfatteren forklarer disse fremmedord og gør dem tilgængelige for læseren. Netop derfor har denne bog værdi for den almindelige lærer, som umiddelbart kan anvende bogen i undervisningsplanlægningen. Bogen burde være tilgængelig på alle Søværnets skoler for den almindelige instruktør.

(red.)

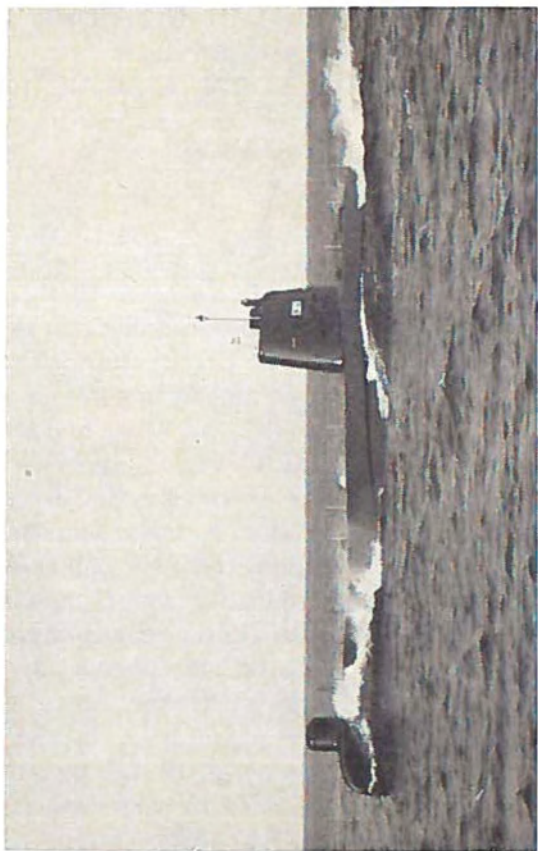
UNDERVANDSBÅDEN DELFINENS DELTAGELSE I STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC 1972

Af kaptajnlejtant H.C.D.Koch

Det vakte ikke ringe opmærksomhed, da det i efteråret 1972 blev klart, at Undervandsbåden DELFINEN var blevet udset til at udgøre en del af NATO-styrken STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC (STANAVFORLANT).

Der havde aldrig før været knyttet nogen undervandsbåd til denne styrke, og af danske skibe havde kun de to fregatter deltaget. Nu skulle Søværnets ældste undervandsbåd være centrum for et eksperiment, hvor den skulle repræsentere Danmark blandt nogle af de bedste enheder, de øvrige NATO-lande kunne stille på benene.

Der var to afgørende årsager til, at det netop var DELFINEN, der var valgt til deltagelsen. Sejlad med STANAVFORLANT betyder lange forlægninger fra land til land, fra øvelsesområde til øvelsesområde. Dette udelukkede anvendelse af undervandsbåde af NARHVALEN-klassen, idet DELFINEN-klassens skrogudformning i langt højere grad er baseret på forholdsvis hurtig overfladeforlægning.



S 326, DELFINEN

Af bådene af DELFINEN-klassen kunne der nu blive tale om SPRINGEREN eller DELFINEN. DELFINEN ville, kort før den skulle indgå i STANAVFORLANT, have gennemgået et større eftersyn. Det måtte derfor forventes, at netop denne båd ville være den, der bedst ville kunne løse opgaven.

Efterhånden som dagen for afsejlingen nærmede sig, måtte man dog konstatere, at der var adskillige misteltene, der ikke var taget i ed. Flere og flere fejl, mangler og havarier opstod, og til sidst måtte man arbejde næsten i døgn drift for at nå at få alt klart til tiden. Lige så udbytterigt som afhjælpningen af alle disse havarier var for det tekniske personel, lige så lammende var det for operationssektionen. Prøvesejladser kunne kun foretages for at kontrollere, om reparationer var foretaget tilfredsstillende. Angrebstræning og øvelser for at få alle op på mærkerne var der ikke tid til. Alt arbejde var koncentreret om, at få båden afsted til rette tid. Der var en overgang tale om at sende SPRINGEREN i stedet, men denne båd var midt i øvelsen STRONG EXPRESS, og ville først komme hjem umiddelbart før ubåden til STANAVFORLANT skulle afsejle. Det var derfor DELFINEN eller intet.

Endelig oprandt afsejlingsdatoen, 8. oktober. Med spændte forventninger stod DELFINEN ud fra Holmen med kurs mod Skotland. Hvor længe ville grejet holde? Først da Skagen rundedes, begyndte en vis optimisme at brede sig. Kunne man bare holde ud til midt på togtet, så var æren reddet. At radiatorummet førte en forgæves kamp for at gø-

re omverdenen opmærksom på ubådens eksistens, kunne ikke dæmpe optimismen. DELFINEN-klassemens radiomateriel har altid været et klenodie for Teknisk Museum.

Tidligt om morgenen den 1. stod DELFINEN ind i Firth of Forth, hvor søsterskibet SPRINGEREN en uge tidligere havde ligget i tre dage og leget kispus med minestrygere og småskibe i håbet om at kunne overraske en stor konvoj, idet den kom ud fra sin base.

På flådebasen ROSYTH lå hele STANAVFORLANT samlet, og efter at DELFINEN's chef havde meldt sig til chefen for STANAVFORLANT, Commodore Fieldhouse, monteredes på ubådens tårn et par hjemmegjorte plader med NATO-symbolet. DELFINEN var nu fuldgyldigt medlem af STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC som styrkens mindste medlem og første undervandsbåd. Foruden DELFINEN bestod styrken nu af:

HMS NORFOLK (flagskib)

USS BIGELOW

HNIMS AMSTERDAM

FGS SCHLESWIG-HOLSTEIN

HNoMS OSLO og STAVANGER

De første par dage i ROSYTH gik dels med at aklimatisere sig og sætte sig ind i alle forhold og bestemmelser vedrørende STANAVFORLANT og dels med at tage del i Joint Maritime Course's teoretiske periode. Under dette kursus lagde man

den teoretiske baggrund for de øvelser, hele styrken senere skulle ud i.



Kort efter stod STANAVFORLANT til søs for afholdelse af våbentræning. Den træningstilstand, det ikke havde været mulig at opnå i Danmark, nåedes hurtigt gennem disse øvelsesserier, der afsluttedes med en stort anlagt taktisk øvelse, der bragte DELFINEN fra Skotland via Trondheim-området og Færøerne tilbage til ROSYTH.

Efter en dags debriefing, hvor øvelsesledelsen bl.a. udtrykte sin anerkendelse af, at DELFINEN havde gennemført den lange forlægning i det selv for årstiden usædvanligt hårde vejr, gik turen videre til Antwerpen, hvor STANAVFORLANT havde æren af at være vært for en gruppe fra NATO's Militærkomité, ledet af Generalsekretær dr. J. Luns.

Militærkomitéens medlemmer viste stor interesse for eksperimentet med at lade en undervandsbåd

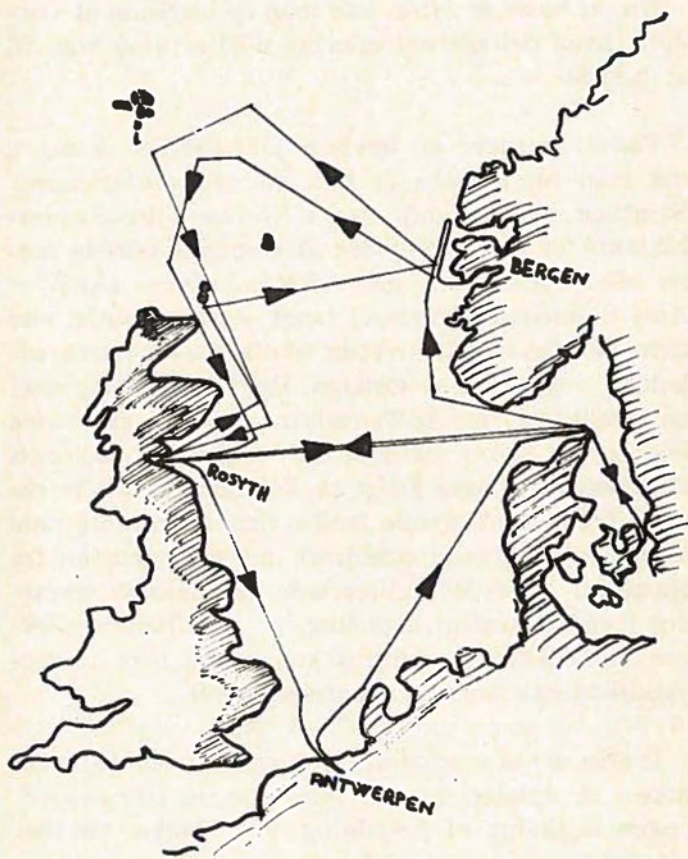
deltage fast i STANAVFORLANT, og besøget ombord i DELFINEN fulgtes op af spørgsmål og diskussioner.

Under opholdet i Antwerpen kontaktedes undervandsbåden af en arbejdsgruppe, der arbejdede med problemer vedrørende luftrensning i beskyttelsesrum. Gruppen fik stillet hele det store materiale til rådighed, der findes om luftrensning i undervandsbåde, og fra at være planlagt som en kort visit udviklede besøget sig til en hel dag med udregninger, forklaringer og eksempel gennemgang.

Fra Antwerpen gik turen videre til Danmark, hvor STANAVFORLANT deltog i en mindre øvelsesrække i Skagerrak, før den tilbragte en uge på Langelinie. For DELFINEN's vedkommende blev der her lejlighed til et par højst nødvendige reparationer, på Orlogsværftet, før turen gik videre til området mellem Trondheim og Bergen. Her afholdtes forskellige anti-ubådsøvelser mellem STANAVFORLANT-enhederne indbyrdes, ligesom styrken nu udvidedes til også at omfatte en flådetanker, RFA TIDESPRING, og en atomundervandsbåd, HMS COURAGEOUS, STANAVFORLANT anden undervandsbåd.

Efter et kort ophold i Bergen gik enhederne ud på årets sidste øvelse, den taktiske del af Joint Maritime Course, hvori der deltog godt en snes andre skibe og undervandsbåde.

Den 7. DEC, da denne øvelse var afsluttet, samledes alle enhederne i Rosyth, hvor STANAVFORLANT ved en mindre festlighed opløstes, og alle skibene sejlede hvert til sit.



Plot af DELFINENS sejlads i STANAVFORLANT perioden - ialt 5700 sømil

DELFINEN havde nu tilbagelagt 5.700 sømil i løbet af de to måneder i STANAVFORLANT med over halvdelen af den samlede sejltid neddykket.

Nu, et halvt år efter, kan man så begynde at vurdere, hvad deltagelsen egentlig medførte og kom til at betyde.

For at vurdere de øvelser, DELFINEN deltog i, må man først kaste et blik på øvelsesområderne. Samtlige øvelser fandt sted i Nordsø- eller Skagerakområdet på vanddybder af et par hundrede meter eller mere. Dette gav ASW-enhederne (ASW = Anti Submarine Warfare) langt større fordele, end hvis de tilsvarende øvelser skulle have været afholdt i vor hjemlige Østersø. Det har længe været en kendt sag, at ASW-øvelser afholdt i Østersøen ikke giver noget udbytte for nogen af parterne. Østersøen modtager årligt ca. 700 km³ iskoldt ferskvand fra de omliggende landes floder, samtidig med at varmere saltvand strømmer ind langs bunden fra Kattegat. Disse forskelligartede vandmasser optræder i en så kraftig lagdeling, at overfladeenhedernes sonarrækning sjældent kan nå ud over undervandsbådenes normale angrebsafstand.

Under øvelsesperioderne i Nordsøen optrådte der ikke i de dybder, der var relevante for DELFINEN, nogen lagdeling af betydning. For ubåden var der således ingen mulighed for at søge dække under et lag. Derved stod ASW-enhed og undervandsbåd lige, og begge parter fik således maksimalt udbytte af øvelserne.



Periskopfoto taget fra DELFINEN under angreb på hollandsk jager

At vejret i perioder var så hårdt i øvelsesområdet, at det for de øvrige deltagere førte til tab af både menneskeliv og materiel, reducerede dog i nogle tilfælde overfladeenhedernes øvelsesintensitet,

I de to måneders deltagelse gennemførte DELFINEN omkring et halvt hundrede enkeltøvelser spændende fra elementær sonaroperatørtræning til avancerede taktiske angrebsøvelser på konvojer beskyttet af skibe, ASW-fly, helikoptere og atomundervandsbåde.

Da vi ikke på nationalt plan kan afholde øvelser med ASW-fly, udnyttedes her alle muligheder for at afprøve enhver form for undvigemanøvrer under våbentræningsfaserne. Ved længst muligt at holde radiokontakt med ASW-flyet var det muligt at orientere om såvel ubåds som flys bevægelser, hvorved begge parter kunne opsamle et stort erfaringsmateriale på dette betydningsfulde område.

Det blev gang på gang konstateret, at DELFINENS ringe størrelse, især dens sonar-ekkoareal set for og bagfra, gjorde det til en yderst vanskelig opgave for overfladeenhederne at opnå og fastholde en kontakt med ubåden. De undervandsbåde, der normalt færdes i STANAVFORLANT øvelsesområder, er fra 4 til 12 gange så store som DELFINEN-klassen. Ved som øvelsesobjekt at benytte en ubåd af en så ringe størrelse stillede man ASW-personellet over for særdeles store krav, der — efter dets egne ud-sagn — gav et større udbytte, end man normalt var vant til. Dette forhold er da også i overensstemmelse med erfaringer gjort af andre danske undervandsbåde på øvelser i udlandet.

Operationerne mod atomundervandsbåde i rollen som konvojeskorte var blandt de mest interessante.

Denne doktrin er forholdsvis ny, og det var glædeligt, at DELFINEN kunne være med til at fremskaffe erfaringsmateriale til den løbende vurdering og justering af denne konvojbeskyttelsesforms effektivitet.

Her viste det sig atter, at en lille båds fordele er så overvældende, at det gav stof til såvel betænkelse som eftertanke hos alle øvelsesdeltagere. Små ubåde med stor udholdenhed — á la NARHVALEN-klassens 6-ugers patruljekapacitet — vil kunne udgøre en alvorlig trussel mod denne taktik.

DELFINENS deltagelse i STANAVFORLANT blev fra alle sider betegnet som en succes, og fra nu af vil undervandsbåde indgå i STANAVFORLANT så ofte, mulighed gives. Dette giver det danske søværn en chance, der ikke må forspildes. I disse »aktivitetsjusterings«-tider er det mere nødvendigt end nogensinde, at vore NATO-partnere ikke får lov til at hvile i den opfattelse, at Danmark i det stille er ved at afvikle sit forsvar. Dette kan kun opnås ved at vise sig ude og deltage i så mange NATO-arrangementer som muligt. STANAVFORLANT er et udmærket forum at vise flaget i. Problemet har bare hidtil været, at der krævedes skibe af en vis størrelse for at deltage. Nu er det bevist, at netop Danmark har en bådtype, STANAVFORLANT vil være interesseret i at have med som deltager. En båd, der med sin 34 mands besætning, er særdeles billig i drift. En båd, der — hvis den da ikke er i en så miserabel tilstand som DELFINEN var under hele perioden — uden vanskeligheder kan deltage i en

to til tre måneders periode. At DELFINEN havde så mange tilfælde af materielsammenbrud og enkelte tilfælde også personel, der ikke kunne leve op til kravene, skyldtes kun, at der ikke havde været mulighed for en grundigere forberedelse.

Sammenlignet med andre NATO-landes flåder har vi ikke meget at skilte med, og ingen drømmer vel om, at forholdene vil bedres indenfor overskuelig fremtid. På dette lille område kan vi imidlertid gøre os gældende med vore undervandsbåde. Vi kan være det land, der stiller hårdt tiltrængt træningsmateriel til rådighed og således opfylder vore NATO-forpligtelser ved at danne baggrunden for vore allieredes høje træningsmæssige stade.

At undervandsbåde så yderligere er særdeles billige i drift og vil vedblive at være det selv ved en evt. overgang til ren konstabelbesætning kan jo kun gøre et sådant projekt endnu mere tiltalende ikke mindst set fra et politisk synspunkt.

En sådan deltagelse vil rent internt medføre, at vi får officerer, der foruden at opnå en langt bedre træning, end de ellers ville være i stand til, bliver vænnet til samarbejdet inden for NATO, udvikler deres evner til at omgås andre landes officerer og får en langt videre horisont, end den, der udvikles i den lidet sejlene flåde Søværnet er i færd med at udvikle sig til.

Foruden at åbne øjnene for, hvor meget man egentlig kan byde undervandsbådene af DELFINEN-klassen, viste deltagelsen i STANAVFORLANT med al ønskelig tydelighed, at der for begge parter er så store fordele forbundet med denne nyskabelse, at STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC mindst én gang om året bør omfatte en dansk undervandsbåd.

NEKROLOGER

af kommandørkaptajn J. Teisen.

Kommandør Hans Jørgen Rasmussen

Født i Esbjerg den 30. juni 1899 som søn af told-assistent Hans Vilhelm R. og hustru Dina Marie, f. Christensen.

Han blev kadet i 1916, sekondløjtnant 1921 med Kongens Æressabel, premierløjtnant 1922, søløjtnant I 1923, kaptajnløjtnant 1930, orlogskaptajn 1937, kommandørkaptajn 1945 og kommandør 1949. Afsked af linien og kommandør i reserven 1958 og afsked af reserven 1964.

Med FYLLA 1921, i PEDER SKRAM 1921—22, elev og NK i undervandsbåde 1922—23 og 24, på observatoriskole 1924 og på Søværnets Officersskole 1924—26, med NIELS JUEL 1926, med OLFERT FISCHER og derpå 1926—27 ved Søartilleriet, med GEJSER i 1927. 1927—31 ved Søartilleriet, dog 1928 med HEIMDAL, 1929 med NIELS JUEL, 1930 med HEIMDAL og 1931 med NIELS JUEL som artilleriofficer. Chef for Søartilleriets skydesektion 1932—38, med OLFERT FISCHER 1933, PEDER SKRAM 1934, chef for STØREN i kadetdeling 1935, med NIELS JUEL 1936 og 37, ved Kystdefensionen 1938, chef for søartilleriets materielsektion 1938—41 og for marinestabens administrationssektion 1941—43. 1945—46 fg. chef for Søartilleriet, 1946—51 direktør for og 1951—58 chef

for Søartilleriet, fra 1951 tillige Søværnets Artilleriinspektør. 1951—58 medlem af Forsvarets Materielnævn og Fabriksstyrelse, 1952—58 tilforordnet ved Forsvarets Forskningsråd, 1955—58 formand for Forsvarets Eksplosivstofkommision.

H. J. Rasmussen var i mange år lærer i artilleri ved søværnets skoler, han var formand for Søe-Lieutenant-Selskabet 1935—37 og for Søofficersforeningen 1955—58.

Efter sin afsked i 1958 var han tilknyttet forskellige handelsfirmaer og medlem af Sø- og Handelsretten 1963—69.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1941, Dannebrogsmænd i 1949 og Kommandør af Dannebrog i 1952.

Hans Jørgen Rasmussen afgik ved døden den 31. januar 1972, blev bisat fra Holmens Kirke og begravet på Hellerup kirkegård.

Han overlevedes af sin hustru Bodil Faber, datter af presseattaché Frantz Peter F. og hustru Helga f. Sørensen.

Kommandørkaptajn Francisco Paulo Ramos Rosted

Født i Sao Paulo den 12. marts 1891 som søn af fabrikant Rudolph Christian R. og hustru Kristina Charlotta, f. Activ. Han blev kadet i 1908, sekondløjtnant 1912, premierløjtnant 1913, kaptajnløjtnant 1923, kaptajn 1924, orlogskaptajn 1931, afsked og kommandørkaptajn i reserven 1939, afsked af reserven 1956.

Med BESKYTTEREN 1912—13, med VALKYRIEN på Middelhavet 1913—14, under sikringsstyrken NK i LOSSEN 1914—15, med PEDER SKRAM 1915—17, chef for HJÆLPEREN i 1918. Ved matros- og søminekorpset 1918—19, på Søværnets Officersskole 1919—20, NK i ISLANDS FALK 1920, med PEDER SKRAM 1921, NK i FYLLA 1922, chef for MINEKRAN VI i 1923 og efter GEJSER-ulykken chef for LOSSEN og mineskibsflotillen. 1923—25 fører af ABSALON og C. F. GROVE, med NIELS JUEL i 1925, chef for DIANA 1925—27, dog chef for FLYVEFISKEN i 2 måneder i 1926. Gruppechef i torpedobåd 1927 og med MAKRELEN på fiskeriinspektion samme efterår. Skoleofficer ved reservekadetskolen 1928—30 og som sådan med NIELS JUEL 1928 og PEDER SKRAM 1929. Chef for BESKYTTEREN 1930, for LOSSEN og mineskibsflotillen 1931, for ISLANDS FALK 1932—33, for mineskibsdivisionen 1933—37, herunder chef for LOSSEN og mineskibsflotillen i 4 somre. Til rådighed for handelsministeriet 1937—39. Efter sin afsked i 1939 indkaldt under sikringsstyrken, i 1939—40 som chef for Københavns minespærringer, i 1940—41 leder af minesøgning og mineuskadeliggørelse i Sundet. Atter indkaldt 1945—49, foretog besigtigelse af tidligere tysk flådemateriel i flere lande og førte forhandlinger om overtagelsen af disse. I 1942—67 leder af statens ismeldingstjeneste, medlem af Sø- og Handelsretten 1954—61.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1932 og Dannebrogsmænd i 1942.

Rosted afgik ved døden den 6. marts 1969, blev bisat fra Bispebjerg Krematorium og urnen nedsat på Vestre kirkegård.

Kommandør Axel Schmidt

Født i Horses den 15. april 1900 som søn af købmand Jacob Marius S. og hustru Laura Ottilie Augusta, f. Østergaard. Han blev kadet i 1917, sekondløjtnant 1922, søløjtnant i 1923, kaptajnløjtnant 1932, orlogskaptajn 1939, kommandørkaptajn 1946, kommandør 1951, afsked 1962.

Elev og NK i U-både 1922-23, med ISLANDS FALK 1923, på observatorskole 1924, i U-både 1924-25, på flyveskolen 1925-26 og fik certifikat som marineflyver, ved flyvevæsenet 1926-28, herunder fg. chef for luftmarinestation Ringsted i 1927, på Søværnets Officersskole 1928-30, med PEDER SKRAM i 1929, ved flyvevæsenet 1930-31, herunder i 1931 forstander for flyveskolen. Med ISLANDS FALK 1931-32, adjudant i øvelsesdelingen i 1932, med DANNEBROG 1933, skoleofficer ved Søofficersskolen 1933-37, med INGOLF 1934, NK i BESKYTTEREN som kadetskib i 1935, i INGOLF 1936. Torpedobådschef 1938 og 1939 og derefter i sikringsstyrken som chef for LAXEN. Geodætisk uddannelse ved hærens officersskole og Geodætisk Institut 1940-44. Chef for marinødistrikt Sjælland S. 1945-46, chef for Søkortarkivet 1. afdeling 1946-51, chef for opmålingsskibet HEIMDAL 1948, 49 og 50, chef for DANNEBROG

1951 og 52, på det sidste togt til Grønland, hvorefter han fik tildelt Den kgl. belønningsmedalje i guld. Chef for Nordsøens- og Kattegats marinekommando 1953-55, på NATO Defence College 1954-55, chef for Bælternes Marinekommando 1955-56, for Flådestation København 1957-58. Chef for Grønlands Kommando som midlt. kontreadmiral 1959-62.

Schmidt var medlem af bestyrelsen for foreningen Danske Flyvere 1931 - 36 og 1939 - 47 og for Kgl. Dansk Yachtklub 1946 -52. Han har desuden skrevet en del videnskabelige afhandlinger.

Axel Schmidt blev Ridder af Dannebrog i 1943, Danebrogsmand i 1951 og Kommandør af Dannebrog i 1959.

Han afgik ved døden den 11. januar 1966 og blev bisat fra Holmens kirke og begravet på Holmens kirkegård. Han blev overlevet af sin hustru af 2. ægteskab, Inge, f. Aistrup, datter af direktør Robert A. og hustru Sophie, f. Madsen.

Kaptajnløjtnant Hans Erik Sehorst

Født på Frederiksberg den 7. juli 1919 som søn af mælkehandler Rasmus Larsen og hustru Caroline Anine, f. Jespersen. Han blev kystkadet i 1942, kystløjtnant II 1942, kystløjtnant I 1945 og antaget på kontrakt. Kystkaptajnløjtnant 1949, indkorporeret som kaptajnløjtnant i linien 1952 og afsked 1963 efter ansøgning på grund af svagelighed.

I 1943 tjeneste på Middelgrundsfort, Lynetten og Lynæs batteri, 1945-49 på forskellige forter. NK på Lynæs batteri 1949-50, NK på Middelgrundsfort 1950

-53, ved Sundets marinekommando 1953-54, på Dragørfort 1954-55, på Stevnfort 1955-56, på Bangsbofort 1956-58, på Lynetten 1958-59 og på marinekaserne Korsør 1959-60. Ved eksercerskolen Auderød 1960-62 og ved søværnets havariskole 1962-63.

Sehorst afgik ved døden den 10. september 1970, blev bisat fra Godthaabs Kirke og urnen nedsat i De ukendtes grav på Søndermark kirkegård.

Han overlevedes af sin hustru Elna, f. Nielsen Storgaard, datter af kommissionær Niels Johan N.S. og hustru Ane Kristine Severine, f. Sørensen.

Orlogskaptajn Evers Bent Stenderup

Født i København den 3. marts 1918 som søn af postformand Helmer Carl Linné S. og hustru Elga Stephania, f. Bruun. Blev søkadet i reserven 1942, søløjtnant II 1943, søløjtnant I 1945, kaptajnløjtnant 1950, indkorporeret som kaptajnløjtnant i linien 1952 orlogskaptajn 1954, afsked 1966.

I 1943 fører af kutter i kystbevogtningen, i 1945 fører af kutter K.6, på eksercerskolen Arresødal 1945-46, NK i SØHUNDEN 1946-47, i Arresødal 1947-49, med HUITFELDT 1949, chef for M.S.5 i 1949, ved Søværnets kaserne 1949-51, NK i KRIEGER 1951, i H.Q. Allied Forces Northern Europe 1952-55, i søværnstabens O-sektion 1955-59 og i 1959 ved kystflådens stab. Chef for HJÆLPEREN 1959-60, ved flådestation København 1960-61 og fra 1961 til 66 vekslende tjenester ved marinedistrikter, Søværnets Televæsen m.v., afbrudt af sygdomsperioder. Stenderup afgik ved døden den 21. april 1967 og blev begravet på Katolsk Vestre kirkegård i København.

Han overlevedes af sin hustru Inger Andrea, f. Bergh datter af fyrmester Egil Kristoffer B. og hustru Anna, f. Folgerø.

Orlogskaptajn Yngve Melchior Thrane

Født i Fåborg den 6. september 1910 som søn af kgl. vejer og måler, dampskibsekspeditor Carl Nicolai T. og hustru Rigmor Juliane Margrethe, f. Melchior.

Han tog skibsførereksamen i Svendborg i 1936, var styrmand under vandbygningsvæsenet og havnefogedassistent i Faxe Ladeplads. Deltog i modstandsbevægelsen på Stevns ved våbenmodtagelse, flygtingetransport m.v. Udnævnt til kaptajnløjtnant i reserven 1946. Efter særuddannelse på søofficersskolen 1946-48 kaptajnløjtnant i linien. Orlogskaptajn 1951. NK i VITUS BERING i 1948, ved eksercerskolen i Arresødal i 1949 og 49-50, NK i THETIS 1949, chef for TERNEN 1950-51, ved søværnets officersskole i 1951, ved sergent- og korporalskolen 1951-54, ved Grønlands Kommando 1954 og ved Søtransportvæsenet 1955-60.

Thrane afgik ved døden den 28. august 1960, blev bisat fra Mariebjerg Krematorium og urnen nedsat på Mariebjerg kirkegård.

Han overlevedes af sin hustru af 2. ægteskab Rigmor, f. Johansen, datter af portør Ole Petersen J. og hustru Ane Jensine, f. Olsen.

Kontreadmiral Stig Jørgen Valentiner

Født i København den 27. november 1907 som søn af kaptajn Aage V. og hustru Fanny, f. Boserup.

Han blev kadet i 1926, søløjtnant II 1929, søløjtnant I 1930, kaptajnløjtnant 1938, orlogskaptajn 1945, kommandørkaptajn 1951, kommandør 1958, kontreadmiral 1/1 1969 med tilbagevirkende kraft fra 1/4 1968.

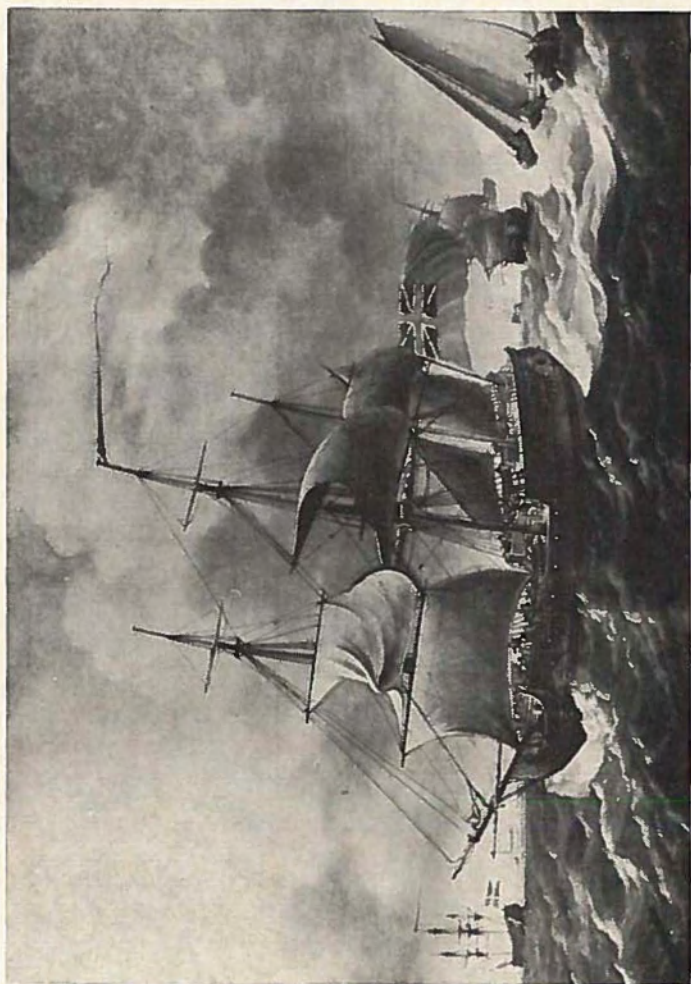
På observatorskole 1929, med FYLLA 1930, på U-bådsskole og NK i U-både 1930-31, med ØK's DANMARK til Østen $1\frac{1}{2}$ år 1931-32, med HVIDBJØRNEN 1932, på søofficerskursus og med OLFERT FISCHER i 1933, ved Søartilleriet 1933-35 og med PEDER SKRAM sommeren 1934 og 35. På artillerikursus i Sverige 1935-37, ved Søartilleriet 1937-42, afbrudt af togt med GLENTEN 1937, NIELS JUEL 1938 og med NIELS JUEL under sikringsstyrken 1939-40. Lærer i artilleri ved Søofficersskolen 1937-43. April-maj 1940 Søværnskommando-forbindelsesofficer på Læsø. I 1942-43, 45-47 og 48-50 chef for Søartilleriets materielsektion. I 1947 chef for 2. ministrygerflotille, 1950-53 NK i Forsvarsministeriets 4. kontor og forbindelsesofficer til marineattachéer. Marine- og flyverattaché i Stockholm og Oslo 1953-55, chef for Søværnsstabens M-afdeling 1955-58, chef for Søartilleriet og artilleriinspektør 1958-63 og samtidig medlem af Forsvarets Fabriksstyrelse, ved Forsvarets Materielnævn og Søværnets tilfornordnede officer ved Forsvarets Forskningsråd. Marineattaché i U.S.A. og Canada 1963-66, 1964-66 med midlt. grad

KRONPRINSENS LYSTFREGAT

af kommandørkaptajn J. Teisen.

I den nylig udkomne bog af kommandørkaptajn R. Steen Steensen: De danske Kongers skibe er teksten, hvor det var muligt, ledsaget af afbildninger af de enkelte skibe.

En del mangler af den simple grund, at afbildninger ikke findes, eller at man i al fald ikke har kendskab til deres eksistens. Et af de ikke afbildede skibe er kronprinsens lystfregat, som daværende kronprins Frederik, den senere Frederik VI, fik som gave i 1785, et år efter hans konfirmation, af sin onkel, kong Georg III af England. Selv om det formentlig er kendt af tidsskriftets læsere skal dog tilføjes, at det ikke blev bragt med, da englænderne i 1807 ranede den danske flåde, og at det efter kronprinsens ordre senere på året blev sendt tilbage til England med en besætning af engelske krigsfanger.



Dette skib har altså haft sin særlige skæbne, enestående i dansk historie, og det er prisværdigt, at Marinehistorisk Tidsskrift har offentliggjort den sejltægning, der findes i Rigsarkivet. Desværre er det gået helt upåagtet hen for danske marinehistorikere, at der findes et maleri af skibet. Ved et tilfælde fik Marinens Bibliotek oplyst, at Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg fik et fotografi af maleriet i 1959, og at det var udstillet på Rosenberg i 1969 på udstillingen »Danske Konger til Søs«. Kronborgmuseet har venligst givet tilladelse til at af fotografere billedet og lade det offentliggøre i Tidsskrift for Søværnen. Det er malet af Thomas Mitchell i 1786 og forestiller yachten »Denmark«, der passerer Kronborg på vej til København. Billedet var udstillet i Royal Academy i 1787 og var i 1959 havnet hos en engelsk kunsthandler, der tilbød det til Kronborgmuseet, som dog desværre ikke reflekterede på tilbudet.

Af de oplysninger, der samtidig fulgte med, fremgår i øvrigt, at skibet er bygget i Deptford i 1785.

MARINENS BIBLIOTEK*Erhvervelser i marts 1973***Historie**

- Hundrede. Damp-Diesel-Turbine. Kbh. 1973. 128s. ill.
- Larsen, Kay: Danmarks Kapervæsen 1807—14. 2' udgave. Kbh. 1972. 206 + 20 s. index.
- Møller, Viggo Sten: Frederiksvern ved Stavern. Et dansk-norsk flådeværft fra 1750. Kbh. 1973. 86 s. ill. index. bibl.
- Randier, Jean: La Royale (flådehistorie 1853—1918). Brest 1972. 256 s. ill. bibl. 4^o.
- Simonsen, Jørgen D.: Søens Top Ti. Kbh. 1973. 208 s. ill.

1. Verdenskrig

- Dahl, P. Chr.: Neutralitetskrænkelsen ved Bjerregaard 1. september 1917. MANUSKRIFT. u.å. fotokopi. 9 s. 4^o.

2. Verdenskrig

- neutral havn. Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1973. Kbh. 1973. 46 s. ill.
- yske kystbefæstningsanlæg. Kommissionsrapport. u. st. maskinskr. 1946. kort.

Politik

Henningsen, Sven: *Atompolitik 1939—1945* Kbh. 1971. 254 s.

Strategi & taktik

Hooper, Edwin Bickford: *Mobility, support, endurance. A story of naval operational logistics in the Vietnam war 1965—68.* Washington 1972. 278 s. ill. index.

Wegener, Edward: *Moskaus offensive zur See.* Bonn-Bad Godesberg 1972. 128 s. ill.

Sømandskab, navigation m.m., bjergningsv., dykning

Historically famous Lighthouses. CG-232. Washington 1972. 88 s. ill. bibl.

Skibe, skib bygning m.m.

Harland, John H.: *The early history of the Steering Wheel.* Fra »The Mariners Mirror«, vol. 58 London 1972. s. 41—68. ill.

Jørgensen, Vagn m. fl.: *Skibsteknik.* 2 bd. Kbh. 1970 462 s. + 40 plancher. ill.

Lenton, H.T.: *American Submarines, NAVIES OF THE SECOND WORLD WAR.* London 1973. 128 s. ill. index.

Lenton, H.T.: *British Cruisers. NAVIES OF THE SECOND WORLD WAR.* London 1973. 160 ill. index.

Våbentekniske o. a. håndbøger m.m.

Detonation. Fifth Symposium on. Washington 1970.
612 s. ill.

Jägerskiöld, Stig og Torgil Wulff: Handbok i Folk-
rätt. Stockholm 1971. 192 s. ill index bibl.

The prevention and control of fires in ships. Sym-
posium. London 1972. 66 s. ill. 4°. 2 bind.

Arktisk og antarktisk litteratur (Grønland)

Nordøstgrønland 1973. Særtryk af »Grønland« 1973.
s. 33—80. ill.

Petersen, E. Franch: Grønland og Grønlands Kom-
mando. Dupl. Grønndal 1971. 28 s. ill. fol.

Diverse

Accessionsproblemer. Kbh. 1973. dupl. 46 s. 4°.

Olafsen, T.K.: En hyggestund i Marinemuseet. dupl.
Horten. u.å. 54 s. 4°.

BOGANMELDELSER OG KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

*Jørgen D. Simonsen (Red): Hundrede, og
Jørgen D. Simonsen: Søens Top Ti*

er titlen på to bøger, udgivet af Maskinmestrenes Forening i anledning af foreningens 100-års jubilæum den 1. april 1973.

I førstnævnte bog, *Hundrede*, gives foreningens historie, fra den i 1873 startede som Enke- og Pensionskasse på et møde i smedemester Preus' værksted på Larsens plads, som også de første år var mødelokale. Det var i sandhed en beskeden begyndelse, når man sammenligner det med foreningens lokaler på St. Annæ plads, der i dag omgiver de mødende maskinmestre med smagfuld luksus.

Af foreningens historie skal nævnes, at der i 1890 var utilfredshed hos de søfarende maskinmestre med, at kun selvmøde på generalforsamlingen gav stemmeret. De startede en egen forening, Skibs-maskinmestrenes Union, der dog efter tre års levetid sluttede sig sammen med den gamle forening.

Først i 1918 blev de statsansatte maskinmestre fra søværnet og DSB medlemmer, og blandt dem fik foreningen sin formand i årene 1953-67, H. P. Larsen.

Bogen fortæller også om uddannelsen og uddannelseskraft. Nok var maskineriet i de første dampskibe simplere end det, man finder i vore moderne

skibe, men ansvaret var dog principielt det samme og blev ofte lagt på folk, der måtte stole mere på heldet end på forstanden.

Søens Top Ti er et fornøjeligt causeri om skibe og rederier gennem de 100 år, hvor ti skibe, et fra ca. hvert 10. år, får særlig omtale. Skibene er udvalgt som særprægede for perioderne og meget elegant fordelt mellem førende rederier, heriblandt Svitser. Foruden at give et billede af skibsfarten og af de forhold, der blev budt søens folk, gives et billede af dagliglivet i Danmark, store og små begivenheder, priser på fornødenheder og forlystelser i skøn sammenblanding med udenlandske begivenheder, kort sagt en fornøjeligt fremsat beskrivelse af de 100 år med søfarten som den røde tråd.

Billedstoffet er også her velvalgt med de ti skibe angivet i farvelagt stregtegning.

Når foreningen har skænket de to bøger til Marinens Bibliotek, er det kun en understregning af den positive indstilling, Maskinmesterforeningen gennem årene har vist overfor søværnet, ikke mindst overfor bibliotek.

Samtidig med en hjertelig lykønskning for de to omtalte bøger skal sendes en tilsvarende i anledning af 100-års-jubilæet og med, at foreningen er vokset op til en position svarende til, at medlemmerne fra »halvstuderende røvere« er nået frem til højt kvalificerede specialister.

J. Teisen

J. Rohwer og G. Hümmelchen: »Chronology of the War at Sea 1939-1945«

Bind I: 1939-1942. Oversat fra tysk af Derek Masters, 288 s., ill. Ian Allan, London 1972.

Dette værk er ikke kun en oversættelse af »Chronologie des Seekrieges 1939-1945« af samme forfattere, som udkom i 1968. I samarbejde med forlaget har forfatterne gennemarbejdet det originale manuskript for at slette fejl og udvide stoffet betydeligt. Dette sidste gælder især de tyske motortorpedobådes og eskortefartøjers operationer, samt søkrigen mellem England og Japan.

Betydelig plads er givet ubådskrigen og forsvaret imod den på begge sider, desuden er luftkrigen til søs beskrevet mere præcist end i den tidligere udgave. Alt i alt er stoffet blevet forøget med ca. 1/3.

Teksten er for oversigtens skyld nu anbragt i to spalter. En række for størstedelen hidtil ikke offentliggjorte fotografier illustrerer teksten.

I bind II skal følge et omfangsrigt register over operationer, konvojer, personnavne og skibsnavne

For enhver, der beskæftiger sig med 2. Verdenskrigs søkrigshistorie, vil dette og det efterfølgende bind med deres ca. 9.600 skibsnavne og ca. 3.100 personnavne være et værdifuldt opslagsværk.

H. Skydstrup

P. Chr. Dahl: Neutralitetskrænkelsen ved Bjerregaard 1' september 1917.

Manuskriptet er en øjenvidneskildring af den begivenhed, hvor nogle tyske, armerede trawlere dels søgte ind, dels gik på grund på dansk søterritorium, men trods det blev beskudt og ødelagt af engelske enheder. Biblioteket har fået en fotokopi af originalmanuskriptet, der findes på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

Kay Larsen: Danmarks Kapervæsen 1807—14. 2' udgave.

Rosenkilde og Bagger, Kbh. 1972.

Bogen er så godt kendt, at nærmere omtale af dens indhold frafaldes. 2' udgave har den meget store fordel fremfor originaludgaven, at den er blevet forsynet med 20 sider, der indeholder person- og fartøjsregister. Det har før været næsten håbløst at finde frem til enkeltpersoner, hvorfor det har været nødvendigt for biblioteket at fremstille et navnekartotek, hvad forlaget desværre først opdagede, da de havde afsluttet arbejdet.

De to registre har gjort bogen mere værdifuld, nu mangler kun kildeangivelser, men det var desværre noget, Kay Larsen aldrig gav sig af med.

I neutral havn

Årsskrift for Frihedsmuseets Venner 1973.

Årsskriftet, det første af forhåbentlig en lang række, er udsendt til foreningens medlemmer.

Titlen på det første hæfte er den samme som på bogens ledende artikel, hvor Finn Løkkegaard skriver om danske skibes dilemma den 9' april og dagene derefter, i hovedsagen baseret på arkivmateriale fra den danske ambassade i Washington.

Skriftet giver desuden de reglementerede rapporter om museum og forening 1972, samt eksempler på de mange kendte illustrationer fra besættelsestiden, udført af læge Gustav Østerberg.

Også her er teksten skrevet af Finn Løkkegaard, der påviser, hvorledes de udvalgte tegninger kendetegner stemningsskredet herhjemme fra den første tid, hvor de fleste knyttnæver blev i bukselommerne, til det lykkedes at få en del af dem op af lommen.

Årsskriftet kan let erhverves ved at melde sig ind i foreningen.

Viggo Steen Møller: Frederiksvern ved Stavern. Et dansk-norsk flaadeværft fra 1750.

Rhodos, Kbh. 1973.

Når man taler om Elling: »Holmens Bygningshistorie 1680—1930« glemmer man ofte forfatteren den kendte arkitekt Viggo Steen Møller. Ikke underligt, at netop samme arkitekt fattede interesse for de gamle bygninger på det norske værft, hvorefter flere har samme præg som de tilsvarende på Holmen.

Frederiksvern var med sin beliggenhed i nærheden af Larvik basis for det sømilitære forsvar a

Christiania fjord og SW-landet, blev anlagt i 1750 og var så godt som færdigbygget 25 år efter.

Næsten alle bygninger står endnu, og byen har forstået pietetsfuldt at hæge om dem, ja, fire gamle, smukke pumper er opbevaret, omend de er anbragt i parken mellem de gamle barakker.

Kirken er særpræget i stil og udsmykning og har, som rimeligt er, opnået forfatterens særlige bevhængenhed både ved beskrivelsen af selve kirken og ved behandlingen af dens forhistorie og den kamp, værftchefen, kommandør M.J.Herbst, havde for at få de nødvendige midler til at bygge kirken efter hans ønske. At midlerne har været sparsomme vises gennem en korrespondance mellem Herbst og den kunstner, — Jacob Lindegaard — som malede altertavlen. Er alle blevet presset sådan ned i pris, har det været en tvivlsom glæde at levere arbejde til værftet.

Bogens tekst og ikke mindst dens billedmateriale vil formentlig lokke mange af dens læsere til ved først givne lejlighed at aflægge Stavern et besøg.

Nordøstgrønland

Tidsskriftet Grønland har viet sit 2' hæfte i 1973 til spørgsmålet Nordøstgrønland.

For mange, der blot tænkte sagen igennem, var nedlæggelsen af Station Nord helt uforståelig. Det var penge at spare på kort sigt, men alene prestigemæssigt meget negativt og vil formentlig om en række år vise sig at have været en meget kostbar beslutning.

At »Det grønlandske Selskab« har reageret og har

fået forfattere mobiliseret, der har forstand på forholdene er såvel naturligt som prisværdigt.

Bliver hæftet læst, vil måske flere, end det er tilfældet i dag, tvivle om, at de bestemmende myndigheder har været tilstrækkeligt dels forudseende, dels sagligt velfunderede.

To af artiklerne »Danmark i Nordøstgrønland« og »Slædepatruljen Sirius« er skrevet af overlæge Leif Vanggaard, Havariskolen.

Fra overlæge Vanggaard har biblioteket modtaget hæftet som særtryk.

T.K.Olafsen: En hyggestund i Marinemuseet
Duplikeret Horten, u.å.

Bogen er en vejviser til marinemuseet, Horten, som i en lang årrække blev ledet af kommandørkaptajn Olafsen.

Museet var Olafsens et og alt, og intet kunne han undvære, alt skulle stå fremme. Samlingen var derfor til en vis grad uoverskuelig. Hvordan opstillingen er nu skal ikke kunne siges, men skal man på et besøg i Horten, vil det være klogt i forvejen at have læst vejledningen for så at kunne finde frem til, hvad der findes af særlig interesse for den besøgende.

Bogen er hyggelig, som titlen antyder, og dens 88 sider fyldt med småaneddoter, typiske for dens forfatter.

**MEDDELELSE FRA
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET**

**Sammensætning af bestyrelse for det 190. forsamlingsår og
bedømmelsesudvalg for 1974**

a. Bestyrelse:

Formand	Kaptajnløjtnant H. Hornhaver
Næstformand	Kaptajnløjtnant P. Howard,
Regnskabsfører	Premierløjtnant K. H. Winther,
Suppleant	Premierløjtnant H. Muusfeldt.

b. Udvalg til affattelse af og bedømmelse af pris-
spørgsmål for 1974:

Kommandør J. V. Stilling, formand,
Orlogskaptajn A. Møllgaard,
Orlogskaptajn S. Torp Petersen.
Suppleanter til bedømmelsesudvalget:

Orlogskaptajn H. Gjødsbøl,
Kaptajnløjtnant K. E. J. Borck,
Kaptajnløjtnant N. Rosenberg.

sign.

Poul Grooss
Kaptajnløjtnant
Formand

Rettelse til Tidsskrift for Søvæsen, april 1973

Redaktionen beklager, at der ved sætningen af aprilnummeret af tidsskriftet er sket en fejl ved ombrydningen.

Sidste linie side 118 og første linie side 119 skulle indlede sætningen øverst side 118, d.v.s. den korrekte ordlyd af første sætning side 118 er:

I bemærkningerne til lovforslaget er bl.a. anført, at en udeladelse af eksakte styrkemål i loven vil åbne vejen for et mere fleksibelt valg af enheder, men der fastholdes krav om en efter danske forhold operativt afbalanceret flåde.

(red)

DEN SOVJETISKE UNDERVANDSBÅDSFLADES UDVIKLING

Af Kaptajnlejtant Paul Bjørn Sørensen

Sovjetunionen har siden 1968 bygget 1 atomundervandsbåd om måneden, og vil efter beregninger passere U.S.A. i 1973 som atomundervandsbådsmagt. Forfatteren har derfor ment, at tidspunktet er rigtigt valgt, for en nærmere beskrivelse af væksten af Den Sovjetiske Undervandsbådsflåde og en samlet beskrivelse af de undervandsbådstyper, som opererer i dag.

Indledning

Den sovjetiske Undervandsbådsflåde var Den 2. Verdenskrigs største paradoks. Da krigen brød ud i september 1939, havde Sovjetunionen den største undervandsbådsflåde verden havde set — en styrke på knapt 200 både. På det tidspunkt Tyskland invaderede Sovjetunionen i juni 1941, var styrken vokset til 276 undervandsbåde og 51 under bygning.

Denne styrke var deployeret på følgende måde:

Østersøen: 76 og 34 under bygning

Ishavet: 45

Sortehavet: 68 og 10 under bygning

Stillehavet: 87 og 7 under bygning

De resultater, denne store styrke kunne opvise efter krigen, var ikke store, idet de samlede sænkningstal løb op i 128 skibe mod egne tab på 110 undervandsbåde.

der formodes at have været operative af denne totalstyrke og en stor del af den resterende styrke var uegnede til at indgå i 1. linie og udgik af aktiv tjeneste. De blev dog ikke hugget op, men indgik dels som skolebåde og dels som mobile ladestationer for de operative enheder. Den operative del af ubådsflåden bestod kun af den oceangående K-klasse og de mindre typer af S, SC og M-klasserne. Endvidere indgik 3 britiske undervandsbåde, der var blevet overført i 1944, under betegnelsen V-2, V-3 og V-4.

Ved besættelsen af tyske områder overtog Sovjetunionen kontrollen med de fleste tyske værfter ved Østersøen og kom herved i besiddelse af nogle få undervandsbåde af typen VII, XXIII og XXVI(W). En vigtig ting var også »erhvervelsen« af teknikere, videnskabsmænd og faglærte arbejdere, som havde været beskæftiget med den tyske ubådsbygning. Ved hjælp af denne stab kunne Sovjetunionen gå i gang med færdigbygningen af de ovennævnte typer, samt benytte deres viden og erfaring til brug for opbygningen af Den sovjetiske Undervandsbådsflåde.

I juli 1945 mødtes de tre store magter i Potsdam, for at foretage delingerne efter krigen herunder fordelingen af erobrede undervandsbåde. Ved konferencen aftaltes det, at 114 af de 154 fuldt operative undervandsbåde, som havde overgivet sig, skulle tilintetgøres, medens 30 skulle fordeles ligeligt mellem U.S.A., U.S.S.R., og U.K. til eksperimenter og forsøg. De 10 både fordelt til U.S.S.R. indgik direkte i de operative styrker (se Annex A). Kilder an-

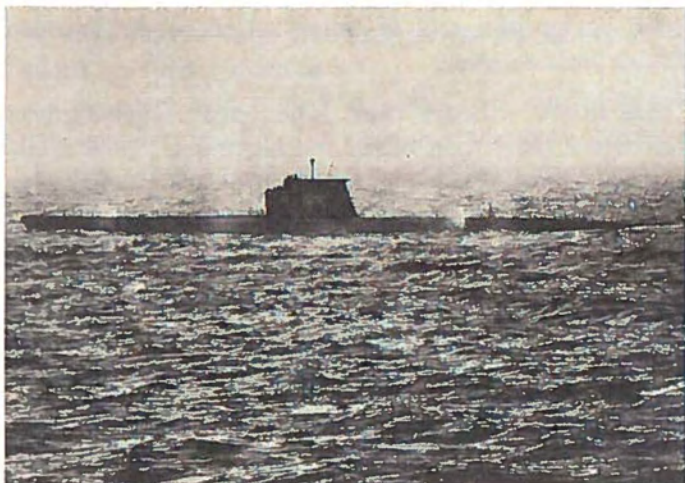
giver at yderligere 6 Walther-både blev samlet og udførte forsøg til maskineri for stor fart.

Op til 1950 anslås det, at kun ca. 50 nye undervandsbåde blev bygget og det var udelukkende forbedrede versioner af typerne fra slutningen af krigen. Årsagen til det, var den opbygning af værfterne, som var nødvendig efter de store skader som var sket. Endvidere må det erindres, at alle undervandsbåde, som var bygget før eller under krigen, måtte ombygges og moderniseres, som følge af den teknologiske udvikling. For det første skulle der indbygges større batterier og for det andet var et snorkelsystem nu en nødvendighed, såfremt undervandsbåden skulle levnes nogen chance for at overleve.

Generelt kan det således siges, at tiden op til 1950, blev benyttet til et grundigt studium af nyt teknisk materiale, samt en analyse af de indhøstede erfaringer fra krigen. Endvidere blev de første nye typer planlagt, således at de kunne indgå i en planlagt storstilet opbygning af Den sovjetiske Flåde.

Udviklingen 1950—1958.

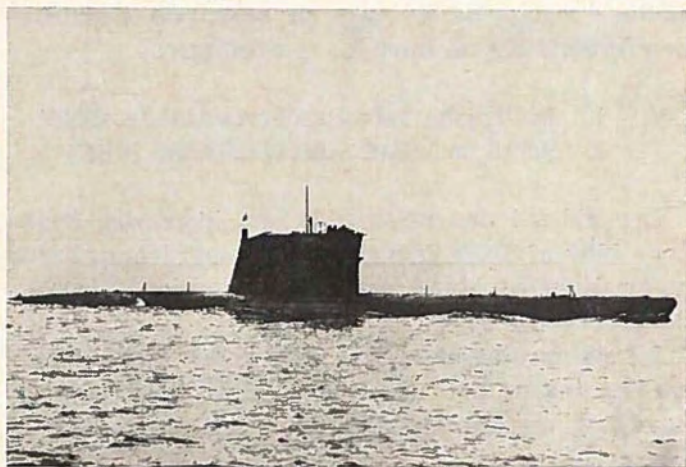
Først fra 1950 begyndte det egentlige undervandsbådsbygningsprogram. På dette tidspunkt, så det ud som om Sovjetunionen ikke nærrede nogen ønsker om at udvikle sin sømagt, men derimod fortsætte den oprindelige linie, hvor den sovjetiske Flåde indgik som en del af kystforsvaret. Da omfanget af det storstilede program blev kendt i midten af 1950'erne, var det åbenbart at Sovjetunionen havde til hensigt, ved hjælp af en stærk undervandsbådsflåde,



Z-III-Klasse

Z-klassen er bygget i et langt mindre antal end W-klassen, idet det anslås, at ialt 25 er bygget.

Til operationer i Østersøen og Sortehavet blev i årene 1954—57 konstrueret en kystundervandsbåds-type af *Q-klassen*, som sammen med de ældre typer af S, SC og M-klasserne, blev anvendt i kystforsvaret af hjemlandet. Klassen er bygget på Sudomekh og de første både havde et kombineret fremdrivningssystem, med det ene system til høj fart neddykket og det andet system som et konventionelt system til normal neddykket fart. Det første system, som formentlig har været et kredsløbssystem efter Walther-princippet, blev dog aldrig operativt og er udtaget fra alle både i klassen. Ialt 15 både er bygget.



z-V-Klasse

For de tre nævnte bådtyper anslås den maximale normale dykkedybde til 150 meter.

Blandt det erobrede materiale, som U.S.A. og U.S.S.R. kom i besiddelse af i 1945, fandtes også færdige planer for anvendelse af V-2 missilet (med den tyske betegnelse A-4) i forbindelse med undervandsbåde til bombardement af Den amerikanske Østkyst. Det var derfor ganske naturligt, at de to stormagter påbegyndte en planlægning vedrørende missilbevæbning af undervandsbåde i fortsættelse af de afbrudte tyske forsøg.

I midten af 1950'erne må de sovjetiske planer om missilarmering således have været klar, så afprøvning og egentlige forsøg i undervandsbåde kunne

sættes i gang. Udviklingen af missilundervandsbåden fordelte sig ret hurtigt i to retninger:

1. Ballistiske missilundervandsbåde (SSB)
2. Sø til sø missilundervandsbåde (SSG)

Der vides i dag uhyre lidt om, hvorledes forsøgene blev afviklet, idet de blev omgærdet med stor hemmelighedsfuldhed, som med alt andet vedrørende undervandsbåde.

I 1954 foretog Sovjetunionen deres første atomsprængning og det må antages, at de kort tid efter havde en atomsprængladning klar til deres missil-typer.

ad 1. Medens U.S.A. i begyndelsen benyttede V-1 missilet til deres forsøg, må det antages, at Sovjet allerede fra starten anvendte A-4 missilet i den sovjetiske version (T-7A), et SSM fra hærens arsenal. Det udviklede missil har formentlig været klar til de undervandsbåde af Z-klassen, som i årene 1956—58 blev ombygget til missilundervandsbåde, idet tårnkonstruktionen blev ændret (type Z-V). Missilet blev drevet af flydende brændstof og kunne ikke fyres neddykket. Først ved tilkomsten af SARK (SS-N-4) i 1959, havde man et missil drevet af fast brændstof med en rækkevidde på 350 sømil. Missilet kunne kun affyres »awash« i begyndelsen. Missilet blev formentlig først operativt fra 1961 og var sikkert det første egentlige effektive sovjetiske ballistiske missil.

ad 2. Op til 1958 har der formentlig kun været udført forsøg med et sø til sø missil. Det første

missil af den art var STRELA (SS-N-1), som var operativt i 1957, men dog ikke beregnet til undervandsbådsbrug. En udvikling var dog i gang og muligvis var de første undervandsbåde allerede med i forsøg.

Udviklingen 1958—68.

Medens Stalin havde indset betydningen af sømagt og i sin magtperiode havde forstået, at give Den røde Flåde gode betingelser for udvikling, siges Krustjov at have manglet forståelsen herfor. Det eneste, der efter hans mening, havde betydning i atomvåbnenes og missilernes tidsalder, var enheder der var i stand til at bringe atomvåbnene frem. Det gik derfor i Krustjovs magtperiode hårdt ud over de sovjetiske overfladestyrker, hvorimod undervandsbådsbygningsprogrammet ikke blev rørt. I forbindelsen med offentliggørelsen af et billede af en sovjetisk atomundervandsbåd, antydede Izvestia i oktober 1961, at grunden til at Krustjov i 1957 havde fyret Marskal Georgi Zukov, var hans modstand mod det startede atomundervandsbådsbygningsprogram. Ifølge Izvestia havde en unavngiven admiral udtalt, »at marskal Zukovs politik, havde givet undervandsbådsfolkene en vanskelig periode«. Men Krustjov havde intervenseret og afgjorde klogt undervandsbådernes plads i Den røde Flåde. Det var ham, som pegede ud, at hovedvægten i vores undervandsbådsflådes udvikling skulle lægges på udviklingen af hurtige, lang-distance atomundervandsbåde bevæbnet med moderne atomvåben«.



G-Klasse

At der har været rigtighed i disse påstande, kan ses af den accellererende udvikling Den sovjetiske Undervandsbådsflåde gik ind i fra 1958, med igangsætningen af 5 helt nye typer. I tiden efter 1958 kan man sige at udviklingen gik i følgende tre hovedretninger:

- a. Strategiske Missilundervandsbåde (SSB og SSBN)
- b. Sø til sø missilundervandsbåde (SSG og SSGN)
- c. Angrebsundervandsbåde (SS og SSN)

Strategiske missilundervandsbåde:

G-klassen var den første sovjetiske, som blev konstrueret specielt med henblik på armering med ballistiske missiler. De er byggede på flådeværfterne i Severodvinsk og Komsomolsk. De første af klassen havde tre missilramper indbygget i tårnet for

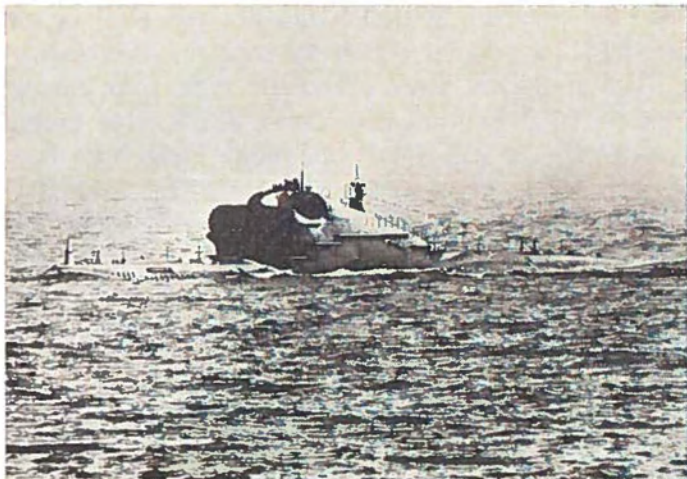
vertikal affyring af SARK-missilet (SS-N-4) og senere SERB-missilet (SS-N-6), som er videreudviklingen af SARK. Den forbedrede type, som benævnes G-II-kl, blev bevæbnet med SERB eller muligvis SAWFLY (SS-N-7), som første gang blev iagttaget i 1967. Såvel SERB som SAWFLY kan affyres neddykket, i modsætning til SARK, som kun kan affyres delvis neddykket. Med sin aktionsradius på omkring 22.000 sømil er G-klassen stadigvæk af stor betydning for Sovjetunionens atomslagstyrke.

H-klassen er den atomdrevne slægtning til G-klassen og bygningen blev påbegyndt omtrent samtidigt. Enhederne af klassen formodes i dag at være bevæbnet med SERB eller SAWFLY-missiler. Skrogformen samt tårnbygningen er konventionel og næsten ens for begge klasser. Det anslås, at typen har to atomreaktorer, der driver hver sin skrue, og giver en anslået neddykket fart på 25 knob. Der opererer 9 af klassen.

Det var iøvrigt en undervandsbåd af H-klassen som i foråret 1972 drev rundt i Nordatlanten med totalhavari i fremdrivningssystemet og blev slæbt tilbage til base.

Sø til sø missilundervandsbåde:

I lighed med de amerikanske forsøg med undervandsbåde i REGULUS-programmet, afholdt Sovjetunionen lignende forsøg og begyndte i 1959 at operere med undervandsbåde af W-klassen med vandtætte beholdere på casingen agten for tårnet.



„Long Bin“

Den første type af sådanne missilbåde var forsynet med en enkelt beholder indeholdende et missil og blev benævnt *W-»single cylinder«*. Typen er udgået og formentlig ombygget.

En senere type med to cylindre, benævnt *W-»twin cylinder«*, er forældet og ved at udgå.

Den tredje type af ombyggede W-både er *W-»Long Bin«*, der fremstod som en større type, idet der midtskibs var indbygget en ekstra sektion, for at give mulighed for en bedre placering af missilramper til affyringen af det forbedrede missil, som benævnes SHADDOCK (SS-N-3). I tårnet er indbygget 4 ramper med en elevation på ca. 14°. SHADDOCK-missilet er en maritim udgave af et landbaseret taktisk missil, som ofte er fremvist på

Den Røde Plads i Moskva til parader. Missilet er radiostyret og målsøgende i slutfasen.

I 1962 fremkom en konventionel undervandstype, som var meget karakteristisk på grund af sit høje fribord. Typen havde et tredje system for affyring af sine missiler, idet ramperne var dobbelte og bygget ind i casingen. Klassen benævnes *J-kl.* Den forreste del af tårnet i klassen åbnes ved missilaffyring for anvendelse af en speciel radar til styringen.

Omtrent samtidig med fremkomsten af *J*-klassen fremkom også en atomdrevet version, som blev benævnt *E-I-kl.* Den oprindelige version havde 6 affyringsramper til SHADDOCK-missiler. Den senere version har 8 missiler og benævnes *E-II-kl.* og er en større type. Bådene er bygget i Komsomolsk. Ligesom *J*-klassen har *E* en missilradar i forreste del af tårnet, som kan åbnes.

Angrebsundervandsbåde:

Den tredje gruppe er stadigvæk numerisk den største og består af 274 undervandsbåde. Udviklingen i denne gruppe gik dog betydeligt langsommere, idet de andre byggeprogrammer ikke gav plads til stortilet masseproduktion af enkelte typer. Videreudvikling af *Z*- og *W*-klasserne blev dog påbegyndt i 1958.

F-klassen er således udviklet fra *Z*-klassen og er i kraft af størrelsen (2300 ts) en langtrækkende konventionel undervandsbådstype. Der regnes med en patruljekapacitet på 3 måneder. Den er konstrueret til større dykkedybde end *Z*-kl. og kan gene-

Indtil 1968 fortsattes byggeri af de ovenfor omtalte typer og ialt 150 undervandsbåde blev i perioden 1958—59 konstrueret. Det er bemærkelsesværdigt, at serieproduktion af så mange forskellige typer og især produktion af dieselektrisk fremdrevne både blev fortsat, samtidigt med et atomundervandsbådsbygningsprogram. Dette skyldes, at et atomubådsprogram er uhyre kostbart og kræver en omskoling af personellet fra konventionelle både; så for stadig at kunne være i stand til at holde et anseeligt antal undervandsbåde operative, havde man fortsat et stort konventionelt program. I U.S.A. stoppede man helt det konventionelle undervandsbådsbyggeri i 1960'erne til fordel for atomfremdrevne både.

I perioden indtil 1968 fremkom der ingen nye Sovjetiske undervandsbådstyper, men perioden blev benyttet til forbedring af systemer og forsøg. I løbet af denne periode er der formentlig også sket en justering af krav og mål for Den sovjetiske Undervandsbådsflåde.

Udviklingen fra 1968.

I 1968 fulgte den nye generation af ballistiske missilundervandsbåde og sø til sø missilundervandsbåde. Det drejede sig om to typer, begge atomfremdrevne, som blev kaldt Y- og C-klassen henholdsvis.

I 1970 fremkom to nye typer af angrebsbåde — en atomfremdrevet og en konventionelt fremdrevet — de benævnes V- og B-klassen henholdsvis.

af
s-
r-
g-
r,
le
er
re



Y-Klasse

Y-klassen har omtrent det samme udseende som den amerikanske Ethan Allen-kl. og alle oplysninger tyder på, at de operative egenskaber er de samme. At *Y-klassen* er udset til at udgøre hovedstammen i en sovjetisk strategisk styrke, kan ses af det faktum, at ca. 28 enheder er operative i dag.

Armeringen består af 16 missiler af typen SAWFLY med rækkevidde på 2000 sømil.

I efteråret 1972 blev det rapporteret, at et antal undervandsbåde var under bygning, og at det drejede sig om en videreudvikling af *Y-klassen*. Efter forlydende vil de blive benævnt *Y-II-* eller *D-klassen*. Typen vil blive bevæbnet med det nye missil, som fornylig er afprøvet i Stillehavet. Rækningen vil blive 4—5000 sømil. Bevæbningen vil blive 12 missiler, og forsynet med »multiple warheads«.

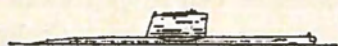
C-klassen er en atomfremdrevet båd som er bevæbnet med et sø til sø missil, hvis egenskaber endnu er ukendt. Det er en type med moderne skrogform og kan gøre en fart på over 30 knob neddykket. Missilsystemet er sandsynligvis indbygget i bådens forpart.

V-klassen er en angrebsundervandsbåd og består foreløbig af 11 enheder. Bevæbningen er udelukkende torpedoer. Det neddykkede displacement er på 3500 tons. Skrogformen tyder ligeledes på, at det er en båd beregnet til stor fart, formentlig over 30 knob.

B-klassen er den første konventionelle undervandsbådstype efter *F-klassen*. Der vides ikke meget om typen, men den meget karakteristiske skrogform giver anledning til mange gisninger. Neddykket displacement er anslået til 2300 tons, hvilket svarer nærlig til *F-klassens*. At det drejer sig om en lydløs type beregnet til antiubådsjagt, er der mulighed for, eventuelt med en torpedobevæbning, som svarer til det amerikanske *SUBROC*.

Konklusion

Som det fremgår af det ovenførte anførte, udgør Den sovjetiske Undervandsbådsflåde — rygraden i Den røde Flåde — en alvorlig trussel mod Den vestlige Verden. I modsætning til U.S.A.'s flåde, som væsentligst er opbygget omkring få atomubåds typer, med henholdsvis opgaver som ballistiske mis-



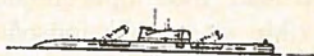
Z V Class



F Class



Y Class



J Class



C Class



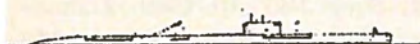
Z IV Class



E II Class



W Class Long Bin



E I Class



W Class Twin Cylinder



H Class



W Class



N Class



Q Class



G Class



R Class

Oversigt over sovjetiske ubåde (Jane's Fighting Ships)

Oversigt over kildemateriale:

- Guide to the Soviet Navy: Sigfred Breyer
 Atomic Submarines: Norman Polmar
 U.S.Naval Institute Proceedings 1963—1973
 Die Schiffe und Fahrzeuge der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939—45: Erich Gröner
 Jane's Fighting Ships 1972—73
 Marinekalender 1973
 Weyer Taschenbuch der Kriegsmotten 1971—72

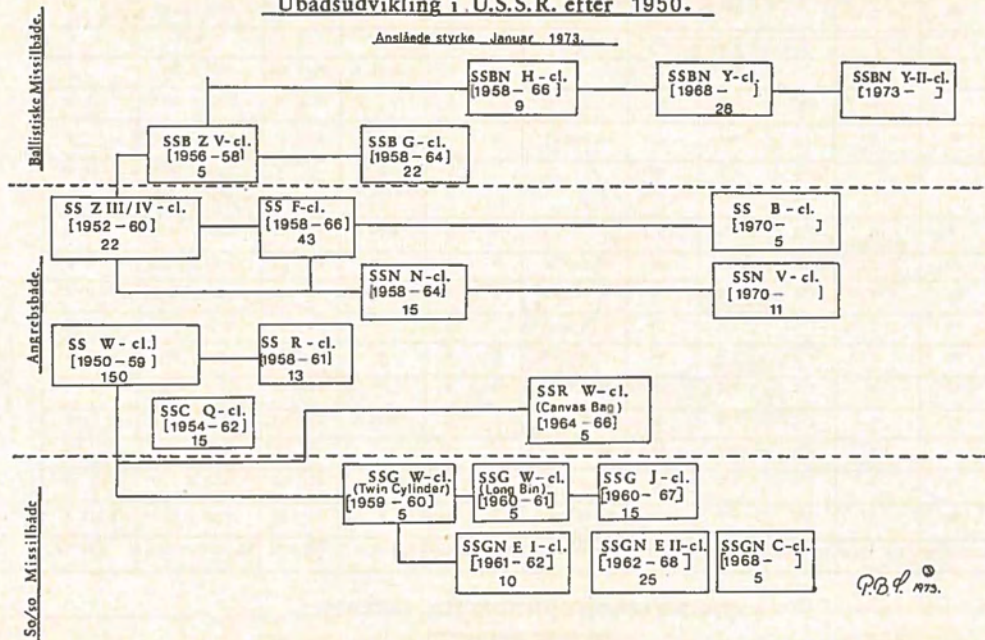
ANNEX A.**TYSKE UNDERVANDSBÅDE FORDELT TIL
U.S.S.R. UNDER POTSDAM AFTALERNE JULI 1945**

<i>Tysk benævnelse</i>	<i>Type/Displacement</i>	<i>Sovjetisk betegnelse</i>
U — 1057	VII C — 769 ts	S — 81
U — 1058	VII C — 769 ts	S — 82
U — 1064	VII C — 769 ts	S — 83
U — 1305	VII C — 769 ts	S — 84
U — 1231	IX C — 1120 ts	N — 26
U — 2529	XXI — 1621 ts	N — 27
U — 3035	XXI — 1621 ts	N — 28
U — 3041	XXI — 1621 ts	N — 29
U — 3515	XXI — 1621 ts	N — 30
U — 2353	XXIII — 232 ts	N — 31

Annex B.

Ubådsudvikling i U.S.S.R. efter 1950.

Anslåede styrke Januar 1973.



GERÄT BEETHOVEN/MISTEL

Kodenavnet for et tysk hemmeligt våben fra den
2. verdenskrig, med forbindelse til Danmark

Af Orlogskaptajn B. G. Larsen

„Elefantminen“ fra Koraldybet

Den 5 MAJ 1945 vil sikkert aldrig gå af minde i Danmark.

Den 5 MAJ var dagen, der betød afslutningen på den 2. verdenskrig i Europa, dagen for det Tredie Riges totale sammenbrud, dagen der betød den tyske værnemagts betingelsesløse kapitulation.

Et par måneder senere gjorde de amerikanske atombrag over Hiroshima og Nagasaki ende på den kejserlige japanske hærs og flådes kamp i Østasien, men det kunne være gået anderledes.

Med krigens afslutning i Europa stod Danmark, selvom landet vel nok var sluppet billigere gennem verdensopgøret end de krigsførende eller andre okkuperede lande var det, overfor store problemer.

Politisk skulle landet efter 5 års okkupation vende tilbage til den demokratiske hverdag, og for de allierede befrielsesmyndigheder var en af hovedopgaverne den, at få rensset landet, strandene, kysterne og vandvejene for de titusindvis af tons sprængstof, lige fra håndvåbenammunition over artillerigranater og miner og op til store flyvebomber på flere hundrede kilogram, der var anbragt over hele området.

Fra den jyske halvø samledes sprængstofferne fra alle kanter af området i Århus havn, og af forskellige velmotiverede årsager blev der etableret et »*Dumping Area*« i Koraldybet, det smalle, men dybe stræde, der fører fra Århus Bugt og op til Kalvø Vig, idet ingen i 1945 kunne vide, at dette snævre farvand 20 år senere skulle få en helt anden betydning end den som gennemsejlingsfarvand for fiskekuttere.

I tresserne byggedes på en lille landtange ved landsbyen Studstrup i Kalvø Vig et elektricitetsværk, men for at komme til værkets oliekaj, måtte tankskibene sejle gennem Koraldybet, og det blev overdraget Søværnet at kontrollere, at den ammunitionsrydning, der blev foretaget af civile firmaer, der havde fået overdraget denne opgave af Studstrup-værket, opfyldte de rydningskriterier, der var blevet fastlagt af Handelsministeriet.

Under ammunitionsrydningen i Koraldybet stødte man på den mærkelige genstand, som er afbildet på de næste sider.

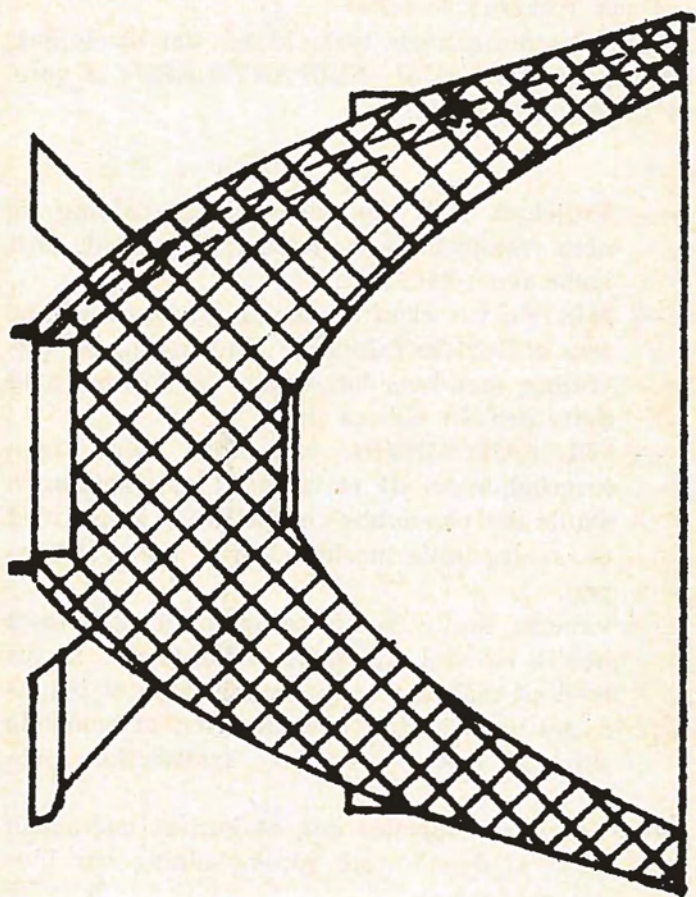
Genstanden, som ingen vidste hvad skulle bruges til, fik navnet »ELEFANTMINEN«.

De spørgsmål, der rejste sig ved fundet af »ELEFANTMINEN« var:

1. Hvad skulle denne enorme sprængladning have været brugt til?
2. Hvorledes skulle ladningen være blevet ført frem til sit mål?
3. Hvorfor var disse sprængladninger havnet i Jylland?



Kig ned i en ammunitionspram med bl.a. „ELEFANTMINER“.



Data for sprængladningen:
Diameter 184 cm. - Dybde 134 cm. -
Sprængladning (hulladning) ca. 3.6 tons.
Det punkterede rørs diameter 50 mm.

Konstruktionstegning af en „ELEFANTMINE“ set fra siden.

Hvad tyskerne fortalte

Det lykkedes gennem tyske kilder, der havde haft med konstruktionen af »ELEFANTMINEN« at gøre, at få oplyst følgende:

- Projektet med den store sprængladning og dens fremførings- og styreorganer havde haft kodenavnet MISTEL.
- MISTEL var et af de mange forsøgsprojekter, som ethvert krigsførende land har under udvikling, men hvor langt man var kommet med dette projekt vidstes ikke.
- »ELEFANTMINEN« var ingen mine, men krigsladningen til et missil. Foran ladningen skulle der påmonteres en ballistisk kappe med et »anslagsinitieringsbrandrør« i næsen af kappen.
- Våbenet skulle fremføres af et fly og udløses herfra og ved hjælp af radiosignaler styres mod sit mål, der enten kunne være et betonsikret underjordisk hovedkvarter, et lønnende skibsmål f.eks. et slagskib, kraftværker, broer etc.
- Yderligere oplystes det, at kun et begrænset antal af denne store sprængladning var blevet produceret.

Det mærkelige ved sprængladningernes størrelse var, at de ikke alle havde nøjagtig de samme dimensioner.

Under eksplosionerne i Koraldybet i slutningen af tresserne sprængtes en del »ELEFANTMINER«.

De tyske oplysninger gjorde ikke løsningen af »ELEFANTMINENS« gåde lettere — tværtimod.

Mange hjerner blev lagt i blød for at finde ud af mysteriet.

Mange teorier blev fremsat, men ingen gav en acceptabel løsning på mysteriet.

Ved et tilfælde lykkedes det at finde det rigtige svar på gåden, men ingen havde selv i deres vildeste fantasi kunnet forestille sig et sådant svar.

Brikkerne falder på plads

Det var Søværnets fjernkendingskursus, der kom med de manglende oplysninger om projektet MISTEL, oplysninger der fik brikkerne i puslespillet til at falde på plads, og derved løste projektets gåde.

Fotografiet herunder viser, hvad der var svaret.



Oversat fra engelsk: „Ombygget JU88-A-4'er transporterede en 7726 lbs. hulkadning som krigshoved og den nederste komponent i Gerät BEETHOVEN/MISTEL 2-våbnet. Maskinen som er vist her førtes til målet af BF 109F Jagerflyet monteret over midterdelen“

Tallet bagved kodeordet »MISTEL« angiver, at billedet viser 2. generation af projektet.

Billedet stammer fra det engelske fly- tidsskrift »Profile Publication«, der i dette nummer kun handler om det tyske Junckers (JU) 88A fly, og dette flys mange anvendelser.

Som det fremgår af teksten, havde MISTEL projektet et dobbelt kodenavn Gerät BEETHOVEN/MISTEL.

Dette at give hemmelige projekter to kodenavne var et led i den tyske sikkerhedspolitik for at vildlede en fjendtlig efterretningstjeneste.

Umiddelbart skulle man tro ved synet af Gerät BEETHOVEN/MISTEL, at projektet var en tysk version af de japanske selvmordsfly KAMIKAZE, der var den kejserlige japanske flådes sidste kraftanstrengelser i et forsøg på at stoppe den ubønhørligt fremadskridende amerikanske ø til ø invasion i Stillehavet, med endemålet Det Japanske Hovedland.

KAMIKAZE flyene blev hensynsløst sat ind i de store hangarskibsslag, men deres indsats havde ikke den virkning, Japanerne havde håbet på.

Tyskerne havde dog været så »vestlige« i deres tankegang, at man ikke ville bruge den »asiatiske« løsning, hvor piloten skulle ofres ved maskinens sprængning mod målet, men havde udviklet Gerät BEETHOVEN/MISTEL, der gjorde det muligt for piloten at redde livet.

En nærmere beskrivelse af Gerät BEETHOVEN/MISTEL vil nok være nødvendig.

Et JU 88 A eller en anden type Junckers fly modificeredes som følger:

- Næsesektionen med cockpit blev fjernet, og en »ELEFANTMINE« monteredes i stedet for, hvorefter sprængladningen blev forsynet med en ballistisk kappe med en lang »næse«.
- Indmaden i flyet fjernedes, og der installeredes ekstra benzintanke for at forøge flyets rækkevidde.
- Foruden de ekstra benzintanke indstalleredes det nødvendige materiel for fjernstyring af flyet.
- Ovenpå JU 88 A flyet anbragtes et Messerschmidt 109 jagerfly, som vist på billedet, men det kunne også være et Focke Wulff 190 jagerfly afhængig af, hvilke fly man havde til disposition.
- Med alle tre motorer startet lettede flyet/flyene, og blev af piloten i jagerflyet fløjet frem til målet.
- Med målet i sigte indstilledes »moderflyets« autopilot på den rigtige kurs, jagerflyet frigjordes fra »moderflyet« og via radiosignaler fra det nu selvstændigt flyvende jagerfly styredes »moderflyet« med sprængladning mod sit mål.
- Efter endt mission returnerede jagerflyet til sin base.

Data for Gerät BEETHOVEN/MISTEL, der i tyske flyver kredse blev kaldt »Vater und Sohn« var:

- Max. hastighed: 480 km/t = 260 knob.
- March hastighed: 450 km/t = 245 knob.
- Max. kastefart: 595 km/t = 320 knob.
- Rækkevidde: 790 km = 425 sømil.
- Flyvetid: 1 t. 45 m.
- Frigørelshøjde for de to fly: 950 m—3000 m.
- Sprængladning (hulladning): ca. 3600 kg.
- Antænding: »Distanzzünder« d.v.s. »anslags-
intieringsbrændrør« i næsen.
Brandrøret antændte antagelig en pyroteknisk
ladning, der gennem røret i sprængladningen
(Elefant-Rüssel) = elefant snabel) førte ilden
frem til en detonator bagved hulladningen.
- Sprængladningen kunne slå igennem 16 me-
ter tyk jernbeton.

Udvikling og anvendelse af Gerät BEETHOVEN/ MISTEL.

Tidligere i denne artikel er det blevet nævnt, at inspirationen til dette besynderlige våben muligvis var kommet fra de japanske KAMIKAZE selvmordsfly, men en nærmere undersøgelse af projektets baggrund og udvikling viste, at dette ikke havde været tilfældet.

Tidlig under den 2. verdenskrig eksperimenteredes der i Tyskland med at fremføre transportsvæveplaner af almindelige fly fastspændt på ryggen af svæveplanet, men selv om en del problemer ved denne metode var blevet løst, var projektet dog alligevel blevet opgivet.

Først senere under krigen blev ideen atter aktuel, men nu skulle det ikke være transportsvæveplaner, der skulle fremføres, men et virkeligt slagkraftigt våben.

Statistikken havde vist, at det kostede Luftwaffe 27 fly for at sænke et større allieret krigsskib, og selv om de mistede fly relativt let kunne erstattes, var det langt vanskeligere at få erstattet de 27 piloter, der gik tabt.

Men først i 1943, da det var begyndt at gå tilbage for »Det Tredie Rige«, blev man lydhør overfor MISTEL-projektet.

Det blev pålagt raketforsøgsstationen ved Peenemünde, der er kendt for udviklingen af V-1 og V-2 missilerne, at lede forsøgene med det mærkelige MISTEL-projekt, der jo er en blanding af konventionel flyfremføring og avanceret missilfremføring af en sprængladning.

De udpegede JU 88 A fly til projektet, blev modificeret i Merseburg og bagefter fløjet til flyvepladsen Nordhausen for andre installationer for til sidst at blive fløjet til flyvepladsen ved Peenemünde for installationer af det nødvendige styremateriel og af sprængladningerne til testflyvninger.

Disse flyvninger udgik fra Peenemünde, men der skulle flere forsøg til, før det lykkedes, at få systemet til at fungere som planlagt.

Under et af disse forsøg skete der det, at testpiloten over Rügen ved en fejltagelse fik udløst JU'ens styreledning, hvilket bevirkede, at »moderflyet« dykkede og trak det lille førerfly med sig.

Det lykkedes ikke for piloten at få kontrol over de to fly, hvorfor han udløste forbindelsen mellem dem.

Bombemaskinen fortsatte mod jorden og ramte denne med en mægtig eksplosion ikke langt fra en lille landsby. Der blev kun et stort hul i jorden efter eksplosionen, men ikke en vragstump fra selve flyet.

Selve flyvningerne og den operative anvendelse af Gerät BEETHOVEN—MISTEL blev overdraget Kampf—Geschwader (KG) 200, der var en slags "opsamlingsgeschwader" med forskellige specialopgaver og med uens sammensat flymateriel.

KG 200 MISTEL—flyene blev bl.a. indsat mod invasionen i Nordmandiet i 1944, hvor disse fly sænkede 6 allierede krigs- og handelsskibe.

Senere blev KG 200 stationeret i Østtyskland, hvor det var planlagt, at de store russiske kraftværker ved ural skulle bombes med MISTEL—fly, men inden planen kunne realiseres, var de russiske hære trængt så langt frem, at afstanden fra evt. flyvepladser og til Ural var blevet for stor, og planen, der havde fået kodenavnet "EISENHAMMER", måtte opgives.

I stedet for bombningen af kraftværkerne ved Ural MISTEL—bombedes flere broer over floderne Oder og Weichel for at sinke den russiske fremrykning.

Det sidste der vides om KG 200 er, at den henimod krigens slutning var stationeret på en flyveplads nær Berlin og herfra blev måske de resterende MISTEL—fly fløjet til Danmark.

Hvor kom Danmark ind i billedet med Gerät Beethoven/Mistel?

Danmark kom ind i billedet med MISTEL—projektet to gange i løbet af 1944.

Det er tidligere i artiklen blevet nævnt, at forsøgene med projektet blev udført af raketforsøgsstationen ved Peenemünde, men det nye er, at det var Møens klint, der var bombemålet under forsøgene.

I dagene op til den 25 maj 1944 var der stærk tysk aktivitet ved Møens klint.

Et stort område blev afspærret, alle faste beboere indenfor området blev evakueret, og det tyske politi gav ordre om, at alt hvad øens beboere måtte se eller høre ved klinten ikke måtte omtales.

Modstandsbevægelsen havde dog et par "observatører" på stedet, og det observeredes, at der ved selve klintkanten var blevet opstillet et 10×10 meter stort mål.

Det var mod dette mål MISTEL—projektet skulle afprøves.

I ca. 800 meters højde og i en afstand fra målet på ca. 1,5 km. frigjordes førerflyet fra »moderflyet« og dette fortsatte mod målet, hvor det med en mægtig eksplosion slog ind mod klinten.

Meddelelsen om forsøget sendtes til London, hvor man i de engelske aviser omtalte våbnet som V-5.

Men Danmarks navn skulle endnu en gang blive knyttet til MISTEL—våbnet, inden krigen var forbi.

I december 1944 havde tyskerne planlagt et over-

raskelsesangreb på den store engelske flådebase Scapa Flow i Scotland.

Til denne operation bestiltes ialt 75 JU 88 G-1 fly til MISTEL—sprængladninger og et tilsvarende antal ladninger.

Disse MISTEL—fly skulle indsættes mod Scapa Flow fra en jysk flyveplads, men dårligt vejr med tåge i december—januar 44—45 forhindrede denne operations udførelse, og flyene blev overført til løsning af andre opgaver.

Hvorfor MISTEL-ladninger og MISTEL-fly i Danmark?

Besvarelsen af det tredje spørgsmål "hvorfor disse sprængladninger var blevet bragt til Jylland", kan man kun filosofere sig til.

I de sidste måneder af krigen må man forestille sig et Tyskland i opløsning.

Det russiske stormløb mod øst havde fuldstændigt sprængt østfronten, og den amerikanske erobring af den eneste intakte bro over Rhinen, broen ved Remagen forkortede krigen flere måneder.

For at fjerne såvel MISTEL—ladningerne som MISTEL—flyene fra den fremrykkende trussel, det være sig enten fra øst eller vest, har man sikkert bragt begge dele i sikkerhed til det eneste ikke krigsramte område i Europa nemlig til Jylland.

MISTEL—ladningerne, blev som alt anden efterladt tysk ammunition samlet på havnen i Århus og senere sænket i Koraldybet.

4 MISTEL—fly uden sprængladninger stod parkeret på TIRSTRUP flyveplads ved krigens afslutning, men først 28 år efter den 5.maj 1945 kobledes disse to oplysninger sammen, og Gerät BEETHOVEN—MISTEL samt Danmarks forbindelse med dette tyske våbenprojekt blev fuldstændig opklaret.



MISTEL-fly uden påmonterede sprængladninger parkeret på TIRSTRUP flyveplads ved krigens afslutning.

NEKROLOG

Fyrdirektør, Kommandørkaptajn Axel Peter Andreas Aggerholm Legind

Født den 11. januar 1902 i Ulstrup sogn i Vest-Himmerland som søn af købmand Jens Andreas L. og hustru Thora Marenta f. Thorsen.

Han blev kadet i 1920, søløjtnant II 1924, søløjtnant I 1925, kaptajnløjtnant 1933, orlogskaptajn 1939 og kommandørkaptajn 1948.

Var 1925—26 med BESKYTTEREN til Færøerne, 1926 med krydseren GEJSER som øvelsesskib for dæksofficerselevskolen, 1926-28 elev og derefter næstkommanderende i ubåde, 1928-29 og 29-30 elev på Søværnets Officersskole, 1930-34 i Marineministeriet og i forbindelse hermed i 1933 og 34 samt i 1935 chef for u-både. Var 1935 med BESKYTTEREN, kommandoskib i søkadetdeling og i øvelsesdeling, og var tillige i begge delinger adjudant hos delingschefen. 1935-39 var han skoleofficer ved Søofficersskolen og om sommeren 1936, 37 og 38 med INGOLF som kadetskib. Var under sikringsstyrken 1939-40 chef for 2. minestrygergruppe og for SØRIDDEREN.

1940-42 var han fyrinspektør og fører af ARGUS, 1942-50 chef for Marineministeriets admiralitetskontor og 1947-50 tillige afdelingschef i Marineministeriet. Efter dette ministeriums nedlæggelse var han 1950-52 til rådighed for det nyoprettede Forsvarsministerium og var i forbindelse hermed 1951 chef

for fregatten HOLGER DANSKE som øvelsesskib for Søværnets Sergent- og Korporalskole og 1951-52 chef for denne skole.

Han fik 31/10 1952 afsked af linien for 1/11 s.å. at blive udnævnt til fyrdirektør. 1953-67 stod han som kommandørkaptajn i reserven. I den periode indtil 31/1 1972, i hvilken L. var fyrdirektør, gennemgik Fyrvæsenet en stærk udvikling og modernisering, og han gjorde derudover bl.a. en indsats som værge for Holmens kirke 1947-65 og som medlem af dens menighedsråd 1957-65.

L. blev Ridder af Dannebrog 1946, Dannebrogsmænd 1950 og kommandør af Dannebrog 1960.

Han blev 3/10 1925 gift med Thora Johanne Jacobsen, datter af maskinfabrikant Julius J. og hustru Nielsine Kirstine Magrethe f. Nielsen.

L. afgik pludseligt ved døden 21/4 1973 i Skanderborg, hvortil han og hans hustru en måned før var flyttet. Han blev bisat fra Skanderup kirke, og urnen nedsat på Viby kirkegård ved Århus.

(S. E. P.)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i april—maj 1973.

Historie

Furtenbach, Börje.: Det nutida krigshistoriska arbetet. Kungl. Krigsvetenskaps Akademiens Handlinger. 2' häfte 1956. Stockholm 1956. 50 s.

Klint, Helge: Den danske Hær 1750—1814. maskinskr. 1964, 27 s. fol.

Lindvald, Axel: Danmark-Norges Handel og Skibsfart 1800—1807, bidrag til Oplysning om. Særintryk af Historisk Tidsskrift 1917. Kbh. 1917. s. 387-478.

Pollentier, F.: De Admiraliteit en de oorlog ter zee onder de Aartshertogen (1596-1609). Bryssel 1972. 202 s. index

Uddrag af norske arkivregistraturer - sømilitært før 1814, mappe med. 4^o.

Uddrag af Rentekammerets register i Rigsarkivet. 2. mapper. maskinskr. 4^o.

2. Verdenskrig

Den danske flaadens kamp og sænkning d. 29-8-1943. dupl. Kbh. 1943. 21 s.

1) Hitlers direktiv for Besættelsen af Danmark og Norge, af 1/3 1940, og

2) Operationsbefaling for "Weserübung Sud" fra "Höheres Kommando XXXI". maskinskr. 1940. 6+10 s. 4^o.

Jensen, S. Holm og R. J. O. Johansen: Meddelelser vedr. SAR arsenal under besættelsen og om Johansens tjeneste der fra 1907. håndskr. og maskinskr. Kbh. 1962. 10 s. 4^o

Kinch O. m.fl.: FREJA og dens besætning 9/4-25/5 1940. Uddrag af K. Feilberg og H. Krog: "Pligt-Ære". maskinskr. 16 s. 4^o.

Rohwer, J. & G. Hümmelchen: Chronology of the war at sea 1939-1945, vol 1. London 1972. 288 s.

Rapporter m. v. vedrørende 29' august 1943 og året ud. maskinskr. fol.

Røjel, Jørgen: Kæft, trit og retning. En sabotørs erindringer. Kbh. 1973. 190 s. ill.

Søgård, Knud: 29' august 1943. Tre artikler fra Marine-Tidende 1968. Kbh. 1968. 4+5+4 s. ill.

Werner, Herbert A.: Iron coffins. A personal account of the German U-boat battles of World War II. New York 1969. 330 s. ill.

Personalhistorie

Familiengeschichtliche Nachrichten über die drei Dänisch-Norwegischen Admirale le Sage de Fontenay. fotokopi. u.st. 1885. 41 s.

Politik

Documents on British foreign Policy 1919-1939. Series 1 A. vol. V. London 1973. 928 s.

Skibe, skibsbygning m.m.

Jacobsen, Holger: Hjuldampere "König Christian VIII". Særtryk af Aabenraa Statsskoles Samfunds Årsskrift 1967. Aabenraa 1967. 8 s. ill.

Koch, Johannes Hugo: Dänischer Kriegsschiffbau in Neustadt im 17. Jahrhunderts. u.st. u.å. (1968), s. 37-57. ill. bibl.

Preston, Anthony: Battleships of WW 1. London 1972. 260 s. ill. index. bibl.

Sømandsskab, navigation m.m., bjærgningsv., dykning Våbentekniske o.a. håndbøger m.m.

Implications of continental drift to the Earth sciences, vol 1. London 1973 622 s. ill. bibl.

Krørup, Hans H.: An investigation of anomalies in monthly mean temperatures at the 850 MBS level over the Northern Hemisphere. Kbh. 1972. 98 s. ill. 4^o.

Skovmand, P. A.: Trykhøjdemåling fra Fly. Kbh. 1972. 116 s. ill. 4^o.

Swarztrauber, Sayre A.: The three-mile limit. of territorial seas. Annapolis Mld. 1972, 316 s. ill. index. bibl.

Kiær, Hector F.: Torpedobaadstaktik og andre oplysninger paa det franske Torpedovæsens Omraade. Bilag til Rapport of 2/6 1888. Håndskr. 1888. 100 s. ill.

Kode-, Evolutions- og Signalbog for Flaaden af 1925.
Kbh. 1943. 18 + 236 s.

Padfield, Peter: Guns at sea. London 1973. 320 s. ill.
index. bibl. 4°

Suhm, V.: Rapport om forsøg med Svinge Houbitzer.
Fotokopi + renskrift. Kbh. 1752. 2×5 s. fol.

Diverse

Østergaard, Vilhelm.: Den 2den April. Folkeskuespil
i fem akter. Kbh. 1887. 190 s.

BOGANMELDELSER OG

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

*Implications of continental drift to the Earth sciences
vol 1. Academic Press, London 1973.*

Studiet af oceanografi har i de seneste år været i stærkt fremadskridende vækst. Indenfor denne videnskab er studiet af kontinenternes indbyrdes bevægelser ikke det mindst interessante, og resultaterne til dato er indsamlet af NATO Advanced Institute på University of Newcastle upon Tyne. Deres offentliggørelse kommer i dette tobindsværk, hvis 2' del skulle komme i løbet af maj måned d.å.

At kontinenternes bevægelse må have væsentlig indflydelse på havdybderne og tilrettelæggelse af søopmålingen er indlysende, men også på andre områder har det indflydelse, således indeholder vol. 1 et kapitel om dens indflydelse på mulighederne for olieudvinding ved Vestgrønland.

Peter Padfield.: Guns at sea.

Hugh Evelyn, London 1973.

En bog i kvartformat på over 300 sider er en præstation og vil være tidskrævende for selv en ekspert, hvis den skulle have en kritisk anmeldelse.

Det skal derfor kun konstateres, at bogen synes at kunne give svar på de fleste spørgsmål, der kan stilles indenfor emnet, når man ikke ønsker spidsfindige, tekniske detaljer.

Bogen er delt i tre hovedafsnit: "The great gun comes of age", "The great gun dominates tactics", begge kapitler omhandlende sejlskibstiden, og "The evolution of modern naval gunnery".

Der berettes om kanonen og dens udvikling med omfattende ildledelsessystemer, og der fremdrages eksempler på dens anvendelse, såsom Den spanske Armada, Tsushima m.m.

Bogen har desuden et meget righoldigt billedmateriale, heraf en del farvelagt.

Resterende boganmeldelser bringes i næste nr. af tidsskriftet.

(red.)

FREDENS HAV - ØSTERSØEN

Af orlogskaptajn A. Jespersen

At binde sine hænder på forhånd
og åbent fortælle fjenden, hvordan
og hvornår vi vil kæmpe, er tåbeligt
og ikke revolutionært.

At akceptere kampen, når det er til
fjendens åbenlyse fordel og ikke til
vores, er en forbrydelse.

LENIN

Indledning

1. Der har fornylig her i TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN (Dec. 72) været bragt en artikel om SKANDINAVIEN I MARITIM STRATEGISK BELYSNING I DET 20. ÅRHUNDREDE. Artiklen behandler Skandinavien i sin helhed og trækker på forskellige områder Danmarks situation op, samtidig med at den drager en række konklusioner om bl. a. kontrollen med Østersøområdet.

Tidsskriftet har endvidere bragt AMFIBIEOPERATIONER I ØSTERSØEN (Feb. 72), hvori Søværnets rolle i tilfælde af angreb imod dansk område er diskuteret. Artiklen kan læses som supplement til førnævnte artikel, men gengiver kun et enkelt element af problematikken i Østersøområdet.

I det efterfølgende søges givet dokumentation for dele af den folkeretslige og politiske udvikling i Østersøområdet, idet der er lagt vægt på, at redegørelsen kan stå alene, samtidig med at den detaljerede behandling skulle bidrage til en bredere forståelse af de i ovennævnte artikler fremdragne konklusioner.

2. For Danmark har de omkringliggende have og forholdene i de tilknyttede landområder altid haft stor betydning. På det sikkerhedspolitiske område har specielt forholdene i Østersøområdet haft indflydelse.

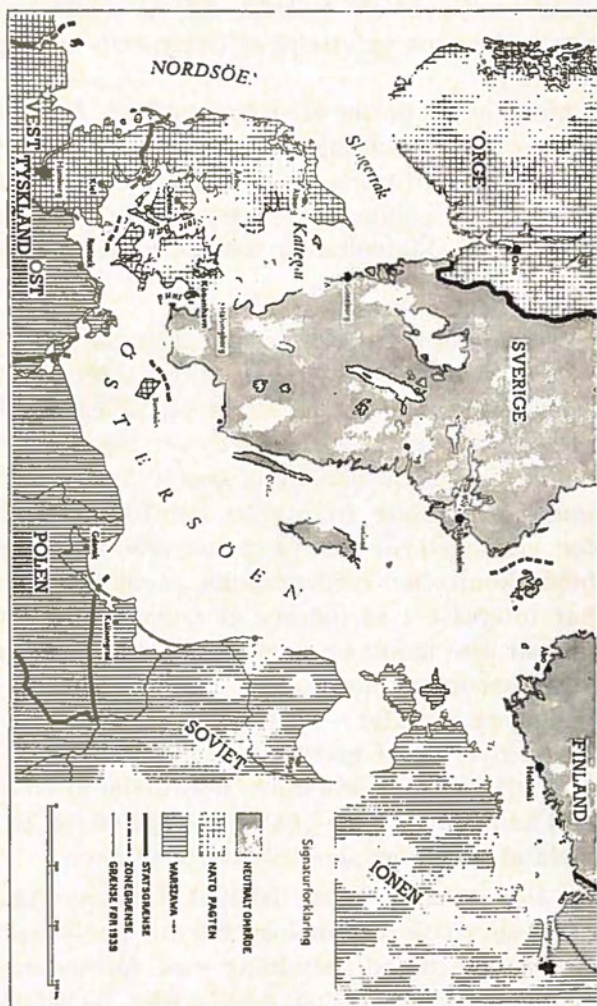
Fra Middelalderen og indtil sidste halvdel af forrige århundrede havde Danmark således i lange perioder herredømmet i Østersøen med Sverige som nærmeste konkurrent. Efter Tysklands samling for ca. 100 år siden blev dette herredømme dog brudt, og Østersøen blev i perioder stærkt domineret af Tyskland i tiden indtil afslutningen af 2. Verdenskrig.

Ved krigens afslutning havde Sovjetunionen en stærkere position i Østersøen end nogensinde. Russernes herredømme strakte sig over land fra Leningrad til Lübeck, og hele den sovjetiske efterkrigs politik i Østersøområdet kan ses i lyset af bestræbelserne på at fastholde og konsolidere denne favorable magtposition.

Midlerne til gennemførelse af denne politik har dels været protester mod enhver ændring af STATUS QUO til fordel for de ikke-kommunistiske Østersømagter, dels fremsættelse af og støtte til for-

slag, hvis mål har været en befæstelse af USSR's egen gunstige stilling.

Kort over Østersøområdet med angivelse af de nuværende og tidligere statsgrænser.



Strategiske forhold

3. Det kan nok være på sin plads ganske kort at skitsere nogle af de forhold, der er bestemmende for omverdenens opfattelse af Østersøens strategiske betydning.

I moderne tid er der visse havområder, der i særlig grad har haft betydning for de magtpolitiske forhold i og omkring Europa, og som direkte har berørt Danmark. Det gælder såvel Atlanterhavet, Det nordlige Ishav og Middelhavet som Nordsøen og Østersøen.

a. *Nordatlanten.* I to verdenskrige har det været af altafgørende betydning for udfaldet af krigshandlingerne i Europa, at de vestallierede kunne opnå og bevare herredømmet over Nordatlanten.

En tilsvarende betydning kan tillægges området under eventuelle fremtidige konflikter, hvor det for vestmagterne vil være nødvendigt at opretholde kontrollen med området, mens østmagterne har interesse i at placere et fremskudt maritimt forsvar som modtræk med vestmagtflådernes aktivitet, herunder placering af undervandsbåde med ballistiske missiler — beregnet mod mål i USA.

Deployering af maritime styrker, af et vist omfang, til dette område inden udbruddet af en eventuel konflikt vil have afgørende indflydelse på forløbet af de videre sømilitære operationer.

b. *Det nordlige Ishav.* Ishavet (Den nordlige søvej« i sovjetisk terminologi) har for Sovjetunionen fået stadig større betydning som forbindelsesvej mellem europæiske og østasiatiske farvande, og

USSR betragter havet som et sovjetisk indhav.

Ishavet kan — i isfri perioder — have stor betydning for stationering af atomdrevne undervandsbåde. Fra Murmansk-området, der som bekendt er isfrit hele året, er der desuden fri adgang til Nordatlanten.

c. *Middelhavet*. På lignende måde har Middelhavet fået stadig større betydning som forbindelsesvej mellem Sortehavet og Atlanterhavet. Det har fra gammel tid haft betydning for Europas handelssamkvem med den øvrige verden. I nyeste tid er det blevet et frontområde for øst-vestlige modsætninger.

d. *Nordsøområdet*. Nordsønationerne har anlagt store havneanlæg, og den livlige søhandelsaktivitet er af vital betydning for Vesteuropas økonomi. Det læge vand er velegnet til minekrig og egnet til undervandsbådsoperationer med mindre u-både, hvorimod operationer med store oceangående undervandsbåde er vanskelig.

Nordsøen er nært tilknyttet Østersøområdet og forbinder som et »randhav« dette med Nordatlanten.

e. *Østersøen*. Sovjetunionen fik som resultat af 2. Verdenskrig betydelig indflydelse i Østersøområdet, hvilket har medført stor kommerciel og militær interesse for søtransport såvel inden for som uden for Østersøen.

De danske gennemsejlingsfarvandes betydning understreges af, at østmagternes sømilitære potentiell overstiger, hvad der logisk set er påkrævet

inden for området, og at deres betydeligste værftskapacitet og et enormt industripotentiel findes i Østersøområdet.

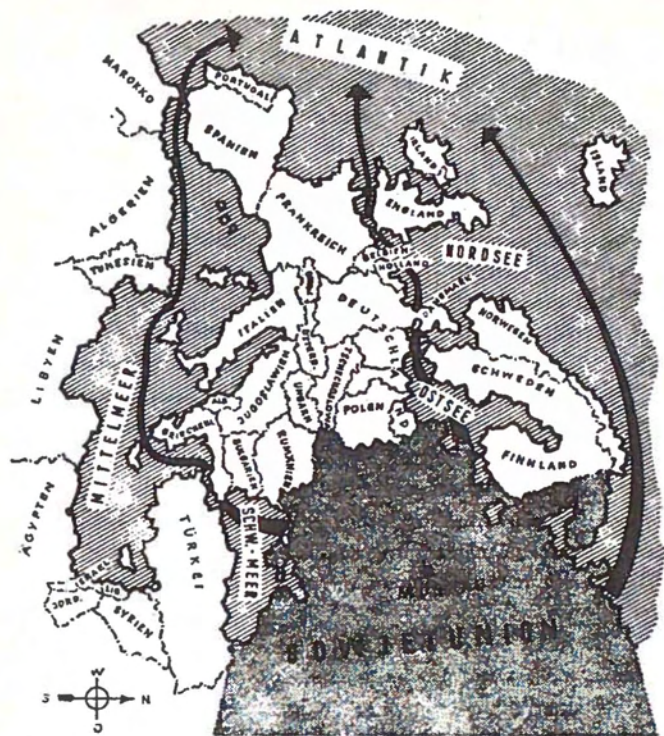
Sammenfattende kan det derfor konstateres, at gennemsejlingsfarvandene er af væsentlig strategisk betydning for østmagterne, specielt Sovjetunionen, og at et effektivt forsvar af stræderne er af afgørende betydning for NATO-forsvaret i det øvrige Vesteuropa, særligt i Sydnorge og i Nordtyskland.

4. *Østmagternes opfattelse.* Østmagternes — i første række Sovjetunionens — opfattelse af Østersøområdets strategiske betydning domineres af flere forhold, f. eks.

- at en vestlig opbygning af en trussel mod den sovjetiske kontrol med Østersøen kan frygtes,
- at udelukkelse fra verdenshavene, set i relation til Vesttysklands stigende potentiel i den vestlige Østersø, er en mulighed,
- at forbindelse mellem egne flådeenheder uden for Østersøen og baser, værfter og øvelsesfelter i området er nødvendig, samt
- at Danmarks beliggenhed som vestens »forpost i Østersøen« er en pestilens og kan blive en hindring for den frie sejlads gennem stræderne.

5. *Vestmagternes opfattelse.* Vestens — eller NATO's — opfattelse af Østersøområdets strategiske betydning skyldes flere forhold, såsom

- østmagternes udbygning af værftskapaciteten og det øvrige industripotentiel, herunder den forbedrede forsyningssituation, f. eks. etableringen af



(Europa aus der Perspektive des Kreml – Diese den Sowjetführern geläufige Kartenprojektion illustriert das Konzept des roten Generalstabes, den Kontinent an seinen beiden nassen Flanken, vom Mittelmeer- wie vom Ostsee- und Nordmeerraum her, zu umfassen.)

Geografiske forhold

7. For at forstå den interesse, der iøvrigt vises Østersøområdet, ikke blot af bredstaterne, men også af den øvrige industrialiserede verden, er det rimeligt ganske kort at se på områdets geografiske forhold.



Kortet over Østersøområdet er hentet fra et NATIONAL GEOGRAPHIC INSTITUTE - kort over EUROPA. Dets dybdeangivelser er i fathoms.

Østersøen er geografisk set et middelhav, der skærer sig ind i det nordeuropæiske fastland. Overfladearealet er ca. 430.000 km², og de væsentligste indskæringer er Danzigbugten, Rigabugten og Den finske Bugt. De fleste bredstater besidder en eller flere større øer i fremskudte positioner. Bundforholdene karakteriseres ved flere dybe bækkener, hvoraf kun 2 er dybere end 200 m, nemlig Gotlandsbækkenet, der er 459 m dybt, og det botniske bækken, der er 295 m dybt. (Østersøens bund er — på trods heraf — i sin helhed almindeligt anerkendt som kontinentalsokkel, bl. a. ved Moskva-deklarationen af 28. okt. 1968.)

8. Som en følge af, at ca. 250 større vandløb udmunder i Østersøen, er saltholdigheden lav, og vandet må karakteriseres som brakvand. Overfladevandetssaltholdighed er overalt lavere end 1 ‰, medens bundvandet, f. eks. i bækkenerne øst for Bornholm, er 1,5 ‰ i 40 m dybde. Bundtemperaturen er omkring 4—5° hele året, mens der på overfladen dannes is hver vinter langs kysterne, specielt i Østersøens nordlige del, Bottenhavet og Finske Bugt. I bækkenerne kan der opstå ret stor iltmangel, hvis der ikke med en kraftig storm tilføres friske vandmasser fra Kattegat. Den ringe saltholdighed og iltmængde medfører et fattigere dyreliv i Østersøen end i de øvrige have, der omgiver Danmark.

Udadgående overfladestrøm og indadgående understrøm samt forskelle — afhængigt af dybden — i saltholdighed og temperatur betyder, at der i størstedelen af året opstår en lagdeling af vandmas-

erne i Østersøen, som — med de almindeligt kendte detektionsmidler — vanskelig- eller umuliggør detektion af fiskestimer eller u-både, der udnytter disse hydrografiske forhold.

9. Kyststaterne i Østersøområdet er i dag Sverige, Finland, Sovjetunionen, Polen, Østtyskland, Vesttyskland og Danmark. Sveriges kyststrækning er den længste.

Det er selvfølgelig ikke alene kystens længde, der er afgørende for den interesse, staterne har — eller tillægges — for udnyttelsen af Østersøen. I de seneste år har den fredelige udnyttelse af havbunden tiltrukket sig en stigende opmærksomhed, som vil påvirke Østersølandenes politik i fremtiden.

Historisk udvikling

10. *Tiden før 1. Verdenskrig.* Østersøområdets betydning har altid været afhængig af bredstaternes handelspolitiske-, økonomiske- og samfærdselsmæssige interesser. Herudover har Østersølandenes sikkerhedspolitik i århundreder været hovedelementer i nordeuropæisk politik. Sovjetunionens bestræbelser på at ekspandere mod vest og nå frem til havet er et klassisk eksempel herpå.

Et andet eksempel er de europæiske sømagters — og senere USA's modstand mod Øresundstolden, som blev ophævet ved »Øresundstraktaten af 14. marts 1857.« Danmark forpligtede sig heri til altid at lade Sundet og Bælterne være frit tilgængelige gennemsejlingsfarvande. *Der var altså tale om en »åbning«*

af *Østersøen*. Traktaten indeholdt imidlertid inger bestemmelser om neutralisering eller andre begrænsninger i Danmarks ret til — som krigsførende eller neutral — at træffe foranstaltninger, der er tilladelige ifølge folkeretten. Udlægning af miner i krigstid er eksempelvis en sådan foranstaltning (Jf. 1. Verdenskrig).

Et tredje eksempel er *Østersøkonventionen* af 23. april 1908, der blev tiltrådt af de daværende *Østersømagter* Rusland, Sverige, Tyskland og Danmark, vedrørende territoriale forhold i *Østersøen*. Staterne enedes om at anerkende STATUS QUO og samlet at forhindre andre staters forsøg på ændringer heri.

Som et fjerde eksempel på konventioner omhandlende områder i *Østersøen* fremtræder »*Ålandskonventionen* af 1921«, som tilsigtede afmilitarisering af *Ålandsøerne*. Finland havde erhvervet selvstændighed i 1917 og blev erklæret for republik i 1919. Af de *Østersøstater*, der oprindeligt undertegnede konventionen, har nu kun Sverige og Finland direkte interesse for ø-gruppen. England og Frankrig står som garanter for konventionen, men har ingen reel mulighed for at håndhæve *Ålands* beskyttelse idag.

11. *Mellemkrigstiden*. Efter revolutionen i Rusland blev der i regeringsorganet IZVESTIA den 25. december 1918 offentliggjort en artikel om det kommunistiske Ruslands *østersøplaner*. Estland, Letland og Litauen, der havde benyttet lejligheden til at frigøre sig fra Rusland året før, krævedes indlemmet igen, fordi de var i vejen for en ekspansion mod

Vesteuropa og revolutionens udbredelse. I artiklen ved det bl. a.:

Denne mur (de tre lande) skal sønderbrydes. Østersøens erobring vil gøre det muligt for Sovjetunionen at agitere i dette område til gennemførelse af den sociale revolution og på denne måde forvandle Østersøen til den sociale revolutions hav.

Planerne blev på grund af Stalins tese om »socialisme i ét land« henlagt for en tid, men de blev genoplivet af Molotov og Stalin efter oprettelsen af Stalin-Hitler pagten i august 1939.

Under et besøg i Berlin i november 1940 — under samtaler om »delingen af verden« — insisterede Molotov på baser omkring Dardanellerne og fri gennemsøjlingsret og sovjetisk deltagelse i kontrollen med de danske stræder under udelukkelse af England o.s.v. Forhandlingerne førte dog ikke til noget resultat.

12. *Tiden efter 2. Verdenskrig.* Efter 2. Verdenskrig var balancen i området forrykket, idet Sovjetunionen igen havde annekteret de Baltiske Stater, der i mellemkrigstiden havde oplevet en kort selvstændighedsperiode. De kommunistiske regimer, der med sovjetisk støtte blev oprettet i Polen (1947), og Østtyskland (1949) viste sig at være villige redskaber for russiske interesser. Under forhandlingerne om besættelseszonernes begrænsninger forsøgte Sovjetunionen forgæves (hovedsagelig på grund af den britiske chefforhandlers stædige modstand) at få FEHMARN indlemmet i den sovjetiske zone, formentlig for at sikre sig en fremskudt base til kon-



Kyststrækning til Østersøen

Sverige	2350 km
Finland	1500 km
Sovjet	1200 km
Polen	510 km
Østtyskland	360 km
Danmark	350 km
Vesttyskland	210 km

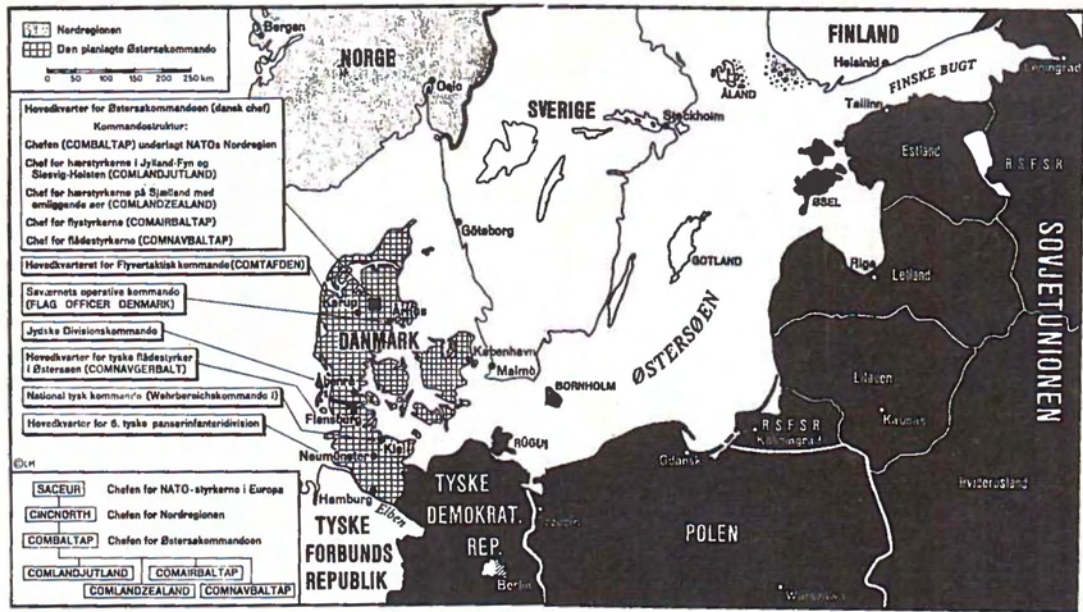
trol af bælteerne. Disse kontrolbestræbelser fortsattes i 1947 i FN's folkeretskommission. Sovjetunionens repræsentant krævede ret til fuld kontrol med stræderne, der fører ind til et indhav, fra de staters side, der grænser til indhavet.

På denne baggrund synes det uforståeligt, at den russiske besættelse af BORNHOLM blev så kortvarig og øjensynligt blev opgivet uden større sværdslag. Forklaringen ligger muligvis i, at Sovjetunionen havde regnet med dansk genoptagelse af den traditionelle neutralitetspolitik.

Som følge af begivenhederne i Østeuropa opstod Atlantpagten (NATO) den 4. april 1949 som modvægt mod den trussel Vesteuropa mente at se i den voksende kommunistiske indflydelse i Europa. Danmark fulgte — som bekendt — Norge ind i NATO efter sammenbruddet af forhandlingerne om et Nordisk Forsvarsforbund, medens Sverige og Finland erklærede sig alliancefri.

Forbundsrepublikken var på dette tidspunkt endnu ikke oprettet, men oprettelsen fandt sted kort tid efter, den 30. maj 1949, umiddelbart efter Berlinblokaden ophør. »Den kolde Krig«, der var en direkte udløber af den mistænksomhed, hvormed de hidtidigt allierede betragtede hinanden, var da godt igang, og den stigende spænding førte i NATO i de følgende år til teorien om fremskudt forsvar, som imidlertid ikke kunne realiseres uden vesttysk medvirken. Derfor indledtes forhandlinger om Vesttysklands genoprustning. Denne ny udvikling kulminerede med beslutningen om Vesttysklands optagelse i NATO ved Paris-aftale i oktober 1954.

Østmagternes modtræk var oprettelsen af Warszawa-pagten den 14. maj 1955. Siden har den sikkerhedspolitiske opdeling af Østersøområdet været uændret. Sovjetunionen, Polen og Østtyskland råder til-



Enhedskommandoens oprettelse i 1962 gav anledning til bl. a. sovjetisk kritik.

kud har Sovjetunionen stadig tydeligere ladet vide, at Østersøen betragtes som et »MARE CLAUSUM«, et indhav, et RØDT indhav. Den forøgede vesttyske styrke opfattedes af USSR som et forsøg på at ændre magtfordelingen i Østersøområdet, og modstanden herimod kom vel stærkest til udtryk under FINLANDS-krisen, også kaldet NOTEKRISEN, i 1961.

Finlands-krisen

15. I en note til Finland den 30. oktober 1961 foreslog USSR finsk-sovjetiske konsultationer i henhold til den eksisterende VENSKABSTRAKTAT de to lande imellem (Bistandspagten af 1947 — forlænget til 1995) for at »sikre forsvaret af begge landes grænser mod truslen om et militært angreb fra Vesttyskland og dets allierede«. Det blev fremdraget, at BONN-REVANCHISTERNE var ved at forstærke deres indflydelse over Danmark og Norge, ja endog over Sverige.

Præsident KEKKONEN fik ved den lejlighed anledning til at demonstrere al sin taktiske og diplomatiske snilde. Ved et møde i Novosibirsk den 24. november mellem Kekkonen og Krustjov blev det besluttet at undlade militære konsultationer i den hensigt at berolige folkeopinionen i de nordiske lande og reducere behovet for militære forberedelser i disse lande.

Udviklingen i 60'erne

16. Udviklingen i 60'erne har understreget, at Sovjetunionen er den stærkeste og toneangivende magt i Østersøområdet. Den vesttyske flådeopbygning og

forøgede øvelsesvirksomhed i den vestlige og centrale Østersø står stærkt i skygge af Østersømagternes. USSR's flåde har undergået en rivende udvikling såvel kvalitativt som kvantitativt, og en omfattende modernisering af satellitlandenes flåder foregår. Kysten fra Leningrad til Lübeck er den formentlig stærkest armerede i verden, og østmagternes samlede militære overvægt i området er så enorm, at den gør den overdrevne sovjetiske »frygt« for vesttysk aggression i området temmelig uforståelig.



Marit Ekström

En ARTISTS IMPRESSION af det i ØB 71 beskrevne svenske anti-invasionsforsvar.

Sveriges væbnede neutralitet er almindeligt anerkendt. Landets sekundære geografiske position og defensive militære holdning er kendt af alle parter, og Sverige har ikke forsøgt at ændre den bestående »balance«. Finlands tilpassede neutralitetspolitik har også udelukket, at landet har kunnet få afgørende indflydelse på magtfordelingen i området. Et markant udtryk for finsk politik var KEKKONEN-PLANEN af 1963 omhandlende dannelsen af en kernevå-

ønfri zone i Norden. Planen støttedes af østmagterne og suppleredes med RAPACKI- og GOMULKA-PLANERNE vedrørende dannelsen af en atomvåbenfri zone i Centraleuropa, d.v.s. Polen, Øst- og Vesttyskland samt Tjekkoslaviet. Tanken blev udformet 28. maj 1963 i en tale i Helsingfors, hvori Præsident Kekkonen fremhævede, at de nordiske lande de facto allerede dannede en kernevåbenfri zone. Tanken vandt ikke synderlig genklang i det øvrige Skandinavien.

Danmarks flåde har gennemgået et moderniseringsprogram, men en forøgelse af styrkerne har ikke fundet sted. Vesttysklands styrker er derimod blevet stadigt forøget og moderniseret i takt med den tekniske udvikling, medens der ikke har været tale om en egentlig »oprustning«. Den mest iøjnefaldende ændring er den øgede vesttyske øvelsesaktivitet i den centrale Østersø, hvilket lejlighedsvis har givet østmagterne anledning til at genfremsætte kravene om vesttysk nedrustning og genopfriske parolen om »Østersøen — et fredens hav.«

Østersøens neutralisering

17. Disse krav er konkretiseret i den sovjetiske kampagne for Østersøens neutralisering, der startede i 1959 med bl. a. MIKOJAN's lynvisit i København i januar måned. I forbindelse hermed skrev det polske blad TRYBUNA LUDU, at besøgets formål var at starte denne kampagne. Hovedtemaet var, at både Atlantpagten og Warszawapagten burde opløses. Efter 1964, hvor der i Danmark og Norge opstod debat om NATO's fremtid efter 1969, intensiveredes denne

propagandastorm. Dens egentlige formål er tilsyneladende at dæmme op for eller muligvis helt udelukke vestmagternes flådestyrker fra Østersøen for dermed at sikre østmagternes kontrol med Østersøens udløb.

Som tidligere antydet er bestræbelserne for neutralisering af Norden nært knyttet til bestræbelserne på at oprette raket- og atomvåbenfri zoner i Norduropa og til dels i Centraleuropa.

Det militære styrkeforhold i Østersøområdet

18. Man kan vanskeligt undgå sporadisk at omtale de militære styrkeforhold, når den politiske udvikling i Østersøområdet betragtes.

a. *Flådestyrker.* Fordelingen af flådestyrker mellem magtgrupperne i Østersøen er absolut i østmagternes favør.

Udover det i skemaet på næste side anførte råder USSR over ca. 300 marinefly, hovedsageligt omfattende typerne TU-16 BADGER med luft-til-overflade missiler, TU-16/TU-22 BLINDER som recognoscerings- og tankfly, TU-20 BEAR i overvågningsrollen samt IL-28 BEAGLE med torpedobevæbning. Herudover råder Sovjetunionen i Østersøområdet over ca. 15.000 mand marineinfanteri. Polen har til sammenligning ca. 1.000 marineinfanterister.

Heroverfor står de vesttyske marineflystyrker omfattende ca. 100 kampfly.

	NEUTRALE		WP				NATO		
	SVER.	FINL.	USSR ¹⁾	POL.	DDR	I ALT	DAHM	V-T ²⁾	I ALT
Mandskabstyrke	12000	2500	162000	20000	16000	198000	6500	36000	42500
Krydsere	-	-	4	-	-	4	-	-	-
Missilkrydsere	-	-	1	-	-	1	-	-	-
Missiljagere	6	-	5	-	-	5	-	3	3
Jager/Fregatter	9	3	40	2	4	46	2	18	21
Korvetter/P-både	-	8	100	30	25	155	13	20	37
Motor missil-både	-	-	40	12	12	64	-	-	-
Motor Torp.-både	42	15	100	20	70	190	16	40	56
Landgangsfartøjer	-	-	60	22	18	100	-	24	24
Ministrygere	35	-	120	51	47	218	12	48	60
Undervandsbåde	23	-	70	12	-	82	6	11	17

Kilder: JANE'S FIGHTING SHIPS, SVERIGES MARINKALENDER og USS' STRATEGIC BALANCE 1972-73.

- Noter: 1) Den 230 km lange STALIN-KANAL mellem Leningrad og Hvidehavet tillader overførsel af styrker mellem Østersø- og Nordhavsflåderne i sommerhalvåret.
- 2) En del af den vesttyske flåde er forlagt til Nordøområdet, hvorfor tallene skønsmæssigt burde reduceres med op til ca 30 %.

b. *Flystyrker*. Det sovjetiske flyvevåben er opdelt i

— *Long Range Air Force*

— *Tactical Air Force*

der tilsammen udgør omkring 5.000 fly fordelt over hele USSR,

— *Air Defence Command*

— *Naval Air Force*

der tilsammen udgør ca. 2.300 fly, samt

— *Air Transport Force*

der omfatter ca. 1.700 fly.

Disse fly er fordelt over hele landet, dog således, at tyngden er lagt i den europæiske del af USSR. Det er rimeligt at antage, at det kun er en brøkdel af de her nævnte flystyrker, der vil kunne afses til anvendelse i Østersøområdet, men der vil i givet fald ikke desto mindre være tale om et betydeligt antal.

Polen og Østtyskland råder over henholdsvis ca. 730 og 290 kampfly, som også kun delvis kan tænkes anvendt fortrinsvis i Østersøområdet.

Heroverfor står Vesttyskland og Danmark med ialt 616 kampfly, hvoraf en stor del af de tyske er bundet i Centralregionen.

For fuldstændighedens skyld bør det nævnes, at de neutrale Østersølande tilsammen råder over ca. 700 kampfly.

c. *Hærstyrker*. Medens NATO-landene Danmark og Vesttyskland i fredstid har en samlet stående hærstyrke på omkring 350.000 mand, hvoraf hovedparten organisatorisk hører under Centralre-

gionen, råder Polen og Østtyskland over henholdsvis 190.000 og 90.000 mand, medens de russiske styrker i Østtyskland alene udgør 200.000 mand, d.v.s. 20 divisioner, og i Polen 20.000, eller 2 divisioner. Hertil bør regnes de stående 30. divisioner, d.v.s. 300.000 mand, i det vestlige Rusland.

Også her er det givet, at kun en brøkdel af de nævnte styrker umiddelbart kan tænkes anvendt i Østersøområdet. Det er dog vigtigt at erindre, at såvel Sovjetunionen som Polen råder over veludannede amfibieenheder, der til stadighed er stationeret i området.

De neutrale lande råder over ret store stående styrker, som hurtigt vil kunne suppleres med mobiliseringsstyrker. Landenes tilkendegivne interesser, geografiske beliggenhed og hærenhedernes udstyr udelukker imidlertid en offensiv anvendelse uden for eget territorium.

19. *Konklusion.* Betragter vi udelukkende de styrker, der vil kunne finde anvendelse inden for Østersøområdet, kan det konkluderes, at der for hærstyrkernes vedkommende er nogenlunde paritet i fredstid mellem NATO- og WP-grupperingerne, men at WP-landenes hær- og marineinfanteristyrker besidder en stor offensiv kapacitet. På grund af geografiske fordele har WP-styrkerne bedre mulighed for at få hurtige forstærkninger.

Flystyrkerne er på NATO-siden fleksible og lige-
ligt fordelt med henblik på offensiv og defensiv anvendelse, medens hovedparten af WPs kampfly er defensive. WP har dog en stor numerisk overlegen-



Sidst i 60erne tiltog den sovjetiske øvelsesaktivitet i Nordatlanten og tilstedende farvande i hidtil ukendt omfang. Kortskitsen til venstre angiver aktiviteten i 1969. Til højre er angivet øvelser i 1970, herunder forårsovelsen OCEAN, hvori Østersøflåden spillede en vis rolle.

Am 14. April gab das sowjetische Verteidigungsministerium bekannt, im Atlantik und Pazifik werde eine Flottenübung unter der Bezeichnung »Ozean« durchgeführt. Die Übung hatte einen wenig verheißungsvollen Auftakt, da am 12. April im Seegebiet (1) ein sowjetisches Atom-Unterseeboot sank. In der gleichen Woche erschien nördlich des Nordkaps ein Versorgungs-Konvoi von neun Schiffen, der in das Seegebiet (2) weiterfuhr. Einige Tage später folgten zwei Einsatzgruppen von Oberwasser-schiffen der Nördlichen Flotta. Die Zahl der dezimierten Einheiten stieg auf 28 Schiffe. Vom 13. bis 18. April fanden im Seegebiet (3) Übungen zur Unterseebootbekämpfung statt. Am 21. April begann im Seegebiet (4) eine Übung mit Einheiten der Mittelmeerflotte und der Kampfgruppe der Nordflotta. Die Auffüllung der Vorräte der beiden großen Gruppen fand im Seegebiet (5) statt. Zwei Gruppen von Oberwasser-schiffen verließen die Ostsee und operierten im Seegebiet (6). Ferner wurde im Seegebiet (7) eine Landeübung abgehalten. (Die Kartenskizzen wurden dem »NATO-Brief«, Nr. 9, 1970, entnommen.)

hed i området og må forudses at kunne tilvejebringe luftherredømmet — i hvert fald lokalt — i tilfælde af kombinerede operationer.

I Østersøen har østmagtflåderne absolut overlegenhed i forhold til NATO-landene, selvom styrker skal afses til overvågning af de neutrale flåder eller tænkes anvendt uden for Østersøen. Det er endvidere nødvendigt at medregne de talrige kystforsvarsanlæg, der med raketter vil kunne engagere enheder i størstedelen af Østersøen syd for Den finske Bugt.

En velkendt tysk kommentator, Wolfgang Höpker, der er Bonn-korrespondent for Deutschen Zeitung/Crist und Welt m. fl., mener således, at WPs numeriske overlegenhed over NATO-flåderne i Østersøen, som er ca. 5 til 1, ikke giver et sandt billede af den relative styrke, som på grund af kvalitative forskelle i våbensystemer m. v. snarere burde sættes til 10 til 1.

Folkeretslige aspekter

20. De folkeretslige aspekter i Østersøen har gennem tiderne været nært knyttet til politiske manifestationer af de implicerede magters intentioner. Sovjetunionens ønsker om dominans i området og medbestemmelsesret over stræderne er her den dominerende faktor.

21. *Den vestlige opfattelse.* Østersøen betragtes i vestlig opfattelse som åbent hav (MARE LIBERUM), idet størstedelen af vandområdet falder uden for bredstaternes søterritorium. Man anerkender ligesom Sovjetunionen princippet om havets frihed og anser

derfor Østersøen som åbent for sejlads for alle lande. Endvidere har alle nationer ret til at udnytte havets rigdomme i Østersøen.

Strædernes folkeretslige status bestemmes — også efter dansk opfattelse — af Konventionen om søterritoriet udarbejdet af FN's Sørettskomité i 1958. Konventionen gengiver i hovedtræk den traditionelle folkeretslige opfattelse. Ifølge den er uskadelig passage (INNOCENT PASSAGE) over et lands søterritorium, herunder internationale stræder, fri for både handels- og krigsskibe.

Et internationalt stræde defineres som: *»Et stræde, der benyttes af den internationale søfart mellem en del af det åbne hav og ENTEN en anden del af det åbne hav ELLER en fremmed stats søterritorium.«*

D.v.s. at de danske stræder, i hvert fald Storebælt og Øresund, er internationale. Søterritoriekonventionens eneste regel om internationale stræder bestemmer, at den uskadelige passage herigennem ikke kan suspenderes, i modsætning til det øvrige søterritorium, for hvilket det gælder, at staten kan ophæve passageretten i en begrænset periode på et begrænset område, hvis det er væsentligt for beskyttelse af statens sikkerhed.

22. *Den sovjetiske opfattelse.* Sovjetunionen anerkender princippet om havets frihed.

Ifølge den sovjetiske folkeretsteori inddeles have i tre hovedtyper, nemlig indre have, lukkede have (MARE CLAUSUM) og åbne (frie) have.

De indre have er på alle sider omgivet af ét lands

territorium, f. eks. Hvidehavet og Det asovske Hav.

De lukkede have er på alle sider omgivet af to eller flere staters landområde, og de har ENTEN ikke forbindelse med det åbne hav, Eller også har de kun forbindelse med dette gennem adgangsveje, der afgrænses af territorium tilhørende bredstaterne. Til denne kategori henregnes Det kaspiske Hav, Sortehavet og Østersøen.

I tiden mellem 1950 og 1961 fremsattes i sovjetisk faglitteratur erklæringer om, at Østersøen er et indhav, samt at Østersømagterne har eneret til at kontrollere sejladsen gennem stræderne og selve Østersøen.

Som retsligt grundlag for Østersøens status som »lukket hav«, altså senere »indhav«, anføres dels vandområdets geografiske beliggenhed, dels det historiske grundlag givet ved tidligere traktater. Af disse påberåbes Konventionen af 28. juni 1780 om opretholdelse af handelens frihed og den neutrale skibsfart og Konventionen af 16. februar 1800 angående det væbnede neutralitetsforbund. Rusland, Sverige, Preussen og Danmark-Norge enedes dengang om, at Østersøen var lukket for fremmede krigsfartøjer.

Det hævdes endvidere, at Øresundstraktaten af 1857 forbeholder samtlige østersøstater retten til i forening at bestemme strædernes status og lukke gennemsejlingsfarvandene for krigsskibe, der tilhører ikke-bredstater. I modsætning hertil regner vestmagterne, herunder Danmark, alle regler om Østersøens lukning for fremmede skibe som ophævet ved samme traktat. Det bør nævnes, at traktaten ik-

ke beskæftiger sig med spørgsmålet om krigsskibe overhovedet, da den blev indgået udelukkende med det formål at lette handelsskibsfarten i Østersøen.

- Om de lukkede have gælder sammenfattende, at
- havets retsstilling udelukkende bestemmes af bredstaterne,
 - retten til skibsfart udelukkende tilkommer bredstaterne,
 - retten til udnyttelse af havets rigdomme kun tilkommer bredstaterne og
 - retten til ind- og udpassage kun tilkommer bredstaterne.

Det må tilføjes, at Sovjetunionen i praksis har behandlet Østersøen som et åbent hav, hvilket også i enkelte officielle politiske tilkendegivelser vedrørende de danske stræder er kommet til udtryk efter 2. Verdenskrig.

Sovjetunionen har ratificeret Genèvekonventionen af 1958 om det åbne hav og om søterritoriet, men har taget forbehold om, at den uskadelige passageret kun gælder for handelsskibe, men IKKE for krigsskibe.

Ved den Kgl. Anordning af 25. juli 1951 om fremmede krigsskibe og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold indførtes en bestemmelse om forudgående anmeldelse af krigsskibe, der ønsker at passere Lillebælt. Denne bestemmelse gav anledning til en vis politisk aktivitet, og Sovjetunionen protesterede »under hensyn til, at de nævnte stræder må anses for internationalt farvand« forbindende Østersøbassinet med havet.

23. I teorien klassificeres de danske stræder under

betegnelsen »stræder, der fører ind i lukkede have«.

Om disse gælder det, at

- passagen må ikke begrænses for skibe fra det lukkede havs bredstater, og
- af andre landes skibe må kun handelsfartøjer slippes ind af hensyn til bredstaternes interesser.

I FN's Folkeretskommission krævede USSR i 1947 — som tidligere nævnt — ret til fuld kontrol med stræder, der fører ind i et »indhav,« gældende for de stater, der grænser til indhavet.

Forskellen imellem de forskellige sovjetiske folkeretsteorier og den faktisk førte politik i relation til stræderne er forståelig, hvis man forestiller sig, at Sovjetunionen i politisk henseende opererer med to forskellige målsætninger, nemlig

- den realistiske og aktuelle, der er i overensstemmelse med gældende regler, AT SIKRE FRI SEJLADS FOR ØSTMAGTERNES KRIGSSKIBE, og
- den principielle, AT OPNÅ FULD KONTROL MED DE DANSKE STRÆDER.

24. *Revision af konventionen om havets retsorden.*

I 1968/69 fremsattes overraskende et fælles amerikansk/sovjetisk forslag til revision af Konventionen om Havets Retsorden. Det vil for Danmarks vedkommende bl. a. indebære, at stræderne ikke længere skal betragtes som »territoriale farvande«, men som »korridorer af det frie hav«, hvor de gældende regler for det åbne hav skal have gyldighed. Der vil altså ikke kunne ske indskrænkninger eller begrænsninger i krigsskibes sejlads, passage og ophold, i stræderne, hverken under fredsforhold eller i krigstid.

Forslaget er dog ikke endnu blevet internationalt vedtaget.

Forsvaret

Ind i et nordisk forsvarsforbund?

HVAD VIL der ske, hvis Danmark melder sig ud af NATO? Spørgsmålet er relevant, for kravet om en isoleret dansk udmeldelse bliver hyppigt fremst.

Det sagkyndige udvalg, der har afgivet en omfattende redegørelse til regeringens sikkerhedspolitiske udvalg, har behandlet problemet indgående, og udvalgets konklusion er:

— NATO-landenes reaktion på dansk overgang til status som neutral vil bl. a. afhænge af, hvordan Danmark løser spørgsmålet om varslingsfunktionerne, især i Grønland.

— For Norge vil der straks melde sig det problem, at landet herved geografisk ville se sig isoleret fra de øvrige NATO-lande og være ude af stand til fortsat at deltage i den militære integration i NATO.

— Også Sverige måtte i den sit-

uation se rammen om sin sikkerhedspolitiske holdning ændret.

Det sagkyndige udvalg mener, at det ikke vil være usandsynligt, om man på denne baggrund tog tanken om et nordisk eller skandinavisk forsvarsforbund op til fornyet overvejelse. Efter alt, hvad der foreligger, ville det formentlig for Sverige være en afgørende forudsætning, at der foreligger en positiv norsk be-

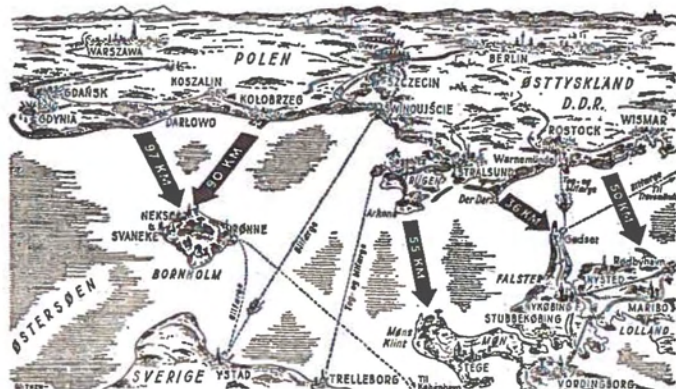
redvillighed til at realitetsforhandle om oprettelsen af et sådant forbund, og at initiativet dertil udgår fra Norge eller Danmark.

I rapporten om problemerne omkring dansk sikkerhedspolitik indgår forskellige udenlandske eksperters vurdering af, hvor udsat Danmark er for angreb. En norsk ekspert mener, at Sovjetunionen i 1970'erne og 80'erne vil søge at gøre sig uafhængig af Danmarks og der-

med NATO's beredtskaber over stræderne, og en tysk general beskæftiger sig med mulighederne for en begrænset aktion mod Bornholm, Møn og Falster. Hvis en besættelse af disse øer skulle lykkes, ville Sovjetunionen kunne øve pres på den danske regering, og Sverige, Norge og Sverige, mener den tyske ekspert.

Som anledning til en sådan forestilling den tyske general sig sovjetiske anker over begrænsninger i den frie sejlads gennem de danske stræder, mens årsagen formentlig ville ligge på et helt andet plan. En engelsk professor, der også har afgivet rapporten, er inde på samme tankegang, men konkluderer, at Danmark ligger for tæt på centralfronten til, at russerne turde gøre en så udfordrende aktion.

mac



De udenlandske eksperter regner med, at Warszawapagt-landene er indstillet på at luse politiske konflikter ved anvendelse af magt over for NATO-medlemmer, som ligger geografisk udsat og er politisk isolerbare. En sådan begrænset aktion kunne efter deres opfattelse tænkes gennemført mod Danmark. Eksperterne gør opmærksom på muligheden for begrænsede kup mod Bornholm, Møn, Falster og Lolland, og det oplyses, at der bliver tale om betydelig reduktion af sejliden over Østersøen, når Sovjetunionen har sine luftpudderfartøjer operationelle.

Politisk status

25. Den politiske status kan bedst beskrives ved et LENIN-citat:

»At binde sine hænder på forhånd og åbent fortælle fjenden, hvordan og hvornår vi vil kæmpe, er tåbeligt og ikke revolutionært. At acceptere kampen, når det er til fjendens åbenlyse fordel og ikke til vores, er en forbrydelse.«

Sovjetisk folkeret og politisk virksomhed i Østersøen har som skitseret vist mangfoldige eksempler på den store taktiske politiske smidighed, der muliggør — og retfærdiggør — retræte og midlertidige alliancer til alle sider, og som er noget karakteristisk for Leninismen og sovjetisk udenrigspolitik. Det afgørende for MOSKVA's ledere er til enhver tid den korrekte bedømmelse af situationen, af de »objektive faktorer«, som det hedder i Marxistisk-Leninistisk terminologi.

(I parentes bemærket er det for MAO TSE-TUNG de »subjektive faktorer«, den revolutionære vilje, der er afgørende.)

Den russiske politik skifter fra situation til situation, men fraviger ikke sit altovervejende mål, verdenskommunismens udbredelse. Der er derfor også en ubrudt linie fra mellemkrigstidens deklamationer om socialismens udbredelse i BALTIKUM i 1918 til opfordringerne til Danmark og Norge om

- at indtage en mere radikal stilling til NATO, d.v.s. en opfordring til at forlade pagten,
- at etablere en atomfri zone i Norden, som selvfølgelig vil blive garanteret af Sovjetunionen,
- at anerkende hele Østersøbunden som kontinen-

talsokkel og dennes anvendelse udelukkende til fredelige formål, d.v.s. et slet »skjult« forsøg på at hindre f. eks. en eventuel vesttysk udnyttelse af havbunden til militære formål,

- at udelukke ikke-østersøstater, - firmaer og -borgere fra kommerciel udnyttelse af Østersøens ressourcer, bl. a. gennem en anerkendt fordeling af soklen landene imellem i lighed med »delingen« af Nordsøen, o.s.v.

26. De flere gange fremsatte protester mod fremmede krigsskibes optræden i Østersøen kompletterer denne linie, senest i maj 1971, hvor hangarskibet USS INTREPID og tre amerikanske destroyere sejlede ind i Østersøen og hvor det britiske helikopterskib BULWARK og fregatten ANDROMEDAS af lagde besøg i Helsingfors i 4 dage.

Der blev tilfældigvis samtidig afholdt et arrangement kaldet »Fredsdage ved Østersøen« i København. Østersøen betegnedes herunder fra østmagtside som et »regionalt farvand«. Formålet med arrangementet var at »konsolidere freden i Østersøområdet, at udvide kontakten mellem repræsentanter fra Østersølandene, og bidrage til styrkelse af de politiske, økonomiske og kulturelle forbindelser mellem disse lande.« Disse »Fredsdage« har tidligere været afholdt i Finland og i Sovjetunionen.

27. Den kritik Danmark lejlighedsvis udsættes for på grund af aktiviteter på eller i nærheden af BORNHOLM tjener også som eksempel på den førte politik. Det kan ikke afvises, at Danmark nu og da selv er skyld i, at misforståelser opstår i den forbin-

delse. I 1971 var der således et par hændelser, der bragte Bornholm i det politiske søgelys, nemlig dels førnævnte amerikanske enheders optræden i Bornholms nærhed, dels en ministeriel beslutning om at begrænse al øvelsesaktivitet under en NATO-øvelse til farvandet vest for en linie gennem Bornholm.

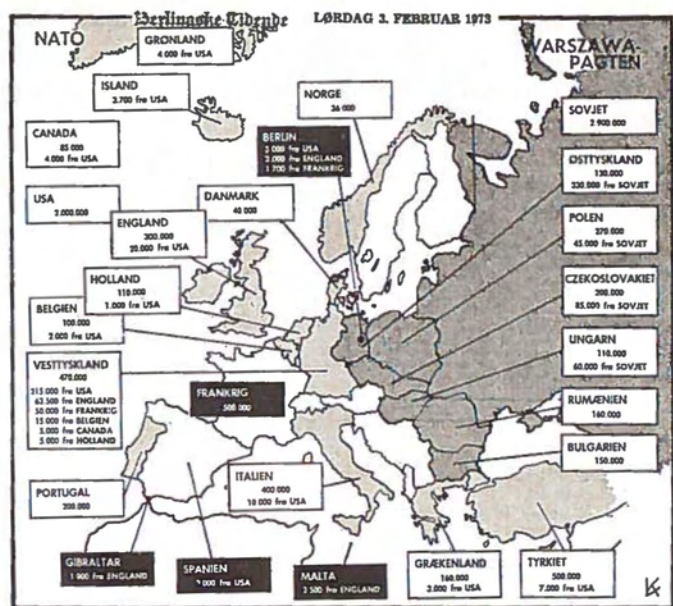
Den første hændelse nedbragte stærk kritik over Danmark fra østmagtside, medens den anden blev stærkt kritiseret i forskellige NATO-lande, hvorimod den vakte »positiv« opmærksomhed bag Jerntæppet. Det blev senere fra dansk side hævdet, at direktivet var blevet misfortolket, og at der ikke var tale om nogen generel og vedvarende begrænsning af øvelsesaktiviteten.

Afslutning

28. Under indtryk af de fortsatte afspændingstendenser i Europa,

- SALT-forhandlingerne på de strategiske våbens område,
- MBFR-forhandlingerne om reduktion af NATO- og WP-styrkerne i Centraleuropa,
- Østtysklands status som anerkendt nation i stadig større kredse,
- Kissingers udspil vedrørende en revision af Atlantpagten,
- Kekkonens »ny syn« på Finlands historie i forhold til USSR,
- Bresjnevs besøg hos Willy Brandt i Vesttyskland i maj måned, o.s.v.

er det rimeligt at antage, at den politiske aktivitet i Østersøområdet fortsat vil være på et afslappet —



NATO

En division er på 15.000

2859 kampfly

99 infanteri-divisjoner

15 panser-divisjoner med 8.000 kampvogne

585 krigsskibe

De seks franske divisioner er ikke integreret i NATO, men

kan sættes ind

Warszawa-pagten

En division er på 10.000

5490 kampfly

58 infanteri-divisjoner

37 panserdivisjoner med 21.700 kampvogne

639 krigsskibe

Jugoslavien og Albanien er ikke medlemmer

Positiv atmosfære i Wien

Rumænien og Bulgarien problemer på konference om troppeudryddelse

WIEN, FREDAG

Kontakterne med Sovjet og dets allierede har været retsmæssig opmuntrende, sagde amerikanske embedsmænd i dag i Wien om forberedelserne på at starte forhandlinger om troppeudryddelse i Europa.

De forudså en arbejdsweekend inden et generelt

møde »før eller efter« mandag.

Alle 15 NATO-lande, bortset fra Frankrig og Island, holdt i morgens møde i den amerikanske ambassade. Også Sovjet og dets seks allierede holdt møde.

Senere på fredagen søgte de vestlige delegerede at overbevise lederen af den rumænske delegation, Virgil Constantinescu, om, at hans standpunkt om fuld

rumænsk deltagelse er uantageligt. De vestlige delegerede ønsker, at Rumænien og Bulgarien skal gå med til repræsentation i rotation, ligesom Danmark, Italien, Grækenland, Tyrkiet og Norge allerede har indvilliget.

Vestlige deltagere sagde, at de havde beviser for, at Rumæniens deltagelse også er et problem Warszawa-pagt-landene imellem.

Det forløb, at USA og dets allierede er parat til at gøre indrømmelser vedrørende placeringen ved forhandlingsbordet, for at Rumænien og dets allierede kan redde ansigt. Det skal nu afgøres, om samtlige syv »flanke-lande« skal være til stede hele tiden, og hvordan der i så tilfælde skal skeles mellem første og anden klasse. (AP)

Berlingske Tidende refererer 3 FEB 1973 forberedelserne til MUTUAL AND BALANCED FORCE REDUCTIONS i Wien

g forholdsvis stabilt — niveau. Det må dog underreges, at den fremtidige udvikling i Østersøområdet nå vurderes i sammenhæng med den øvrige europæiske — samt øst/vestlige problematik.

Set ud fra en lokal synsvinkel vil den fredelige anvendelse af Østersøen som trafik- og handelsvej være præget af den tiltagende industrialisering af hele Østersøområdet, og de medfølgende milieu- og forureningsproblemer vil tiltage. Netop på dette område er der dog stærke kræfter i gang for at finde veje til begrænsninger af virkningerne, og det kan derfor kun hilses med glæde, at Østersølandene på tværs af politiske barrierer planlægger et samarbejde på dette område.

29. På det sikkerhedspolitiske område er der dog for Danmark al mulig grund til at være forsigtig. Sovjetunionens erklærede mål er uændrede, og selv om der i den nærmeste fremtid skulle blæse milde

Gode naboer omkring et beskidt hav

Med en russisk, polsk og østtysk velvilje, der nærmest forhåbende finans, svenske, danske og vesttyskere, har en således sammensat arbejdsgruppe udstykket linjerne til en konvention, der skal forhindre Østersøen i at blive en luftcovei pot.

Det er netop i disse dage at år siden, at FN holdt sin skilmærkede miljøkonference i Stockholm — skilmærket blev man nu, efter nogen begrundet tvivl i Stockholm i de hektiske juni-dage sidste år. De

Økologi

Sovjetunionens fremhævelse af Østersøen som Fredens Hav har muligvis medvirket til en overraskende russisk iver for først at gøre det til et Rent Hav. På et møde i Helsingfors i sidste uge mellem eksperter fra de

AI MOGENS BERENDT

syv Østersølande blev linjerne for en aftale om miljøarbejde over vandet fastlagt på mindre end fem dage. Dette samarbejde og andre nye, internationale miljøbeskyttelsesaftaler, som FN's Stockholm-konference i juni sidste år til den skelsættende begivenhed, den lignede.



Fredens forurenede hav ...

vinde fra øst, er det historisk set en kendsgerning at det politiske pres mod Danmark vil fortsætte. Det er tydeligt, at Sovjetunionens interesse i at opnå — folkeretslig anerkendelse af Østersøen som regionalt farvand, indhav, »Fredens Hav« o.s.v., og derfor

— medbestemmelsesret og senere »eneret« over kontrollen med stræderne

vil fortsætte, og at disse interesser søges realiseret gennem

— sikkerhedspolitisk neutralisering, d.v.s. isolering, svækkelse, af Danmark, evt. i forbindelse med en nordisk »løsning«, dernæst

— øget indflydelse på dansk inden- og udenrigspolitik, for endelig

— indlemmelse af Danmark i den MOSKVA-kontrollerede magtsfære, f. eks. efter finsk forbillede.

Danmarks skæbne er historisk set uløseligt knyttet til Østersøområdet skæbne. Rusland har i århundreder drømt om at få adgang til verdenshavene, og drømmen er i nyeste tid blevet udvidet til, at Sovjetunionen ønsker at spille rollen som stormagt på havene. (Jvf. udviklingen i Det indiske Ocean). Det vil vil være illusorisk at tro, at denne drøm ikke vil gå i opfyldelse. For Danmark må det derfor være alt afgørende at medvirke til, at dette ikke sker alene på Sovjetunionens betingelser, hvis vor ret til at bestemme over vor egen skæbne skal tages alvorligt.

Litteraturoversigt

— SIPRI Yearbook of World Armaments and Disarmaments 1969/70.

Sagde De valgflæsk?...4



— I denne regerings tid har Østblokken end ikke vovet at tænke på at angribe dansk territorium.

- Per Hækkerup: Danmarks udenrigspolitik.
- Erik Bjøl m. fl.: Danmark og NATO.
- Seidenfaden-udvalget: Problemer omkring dansk sikkerhedspolitik.
- F. Esmann Jensen: Warszawapagten.
- Chefen for Søværnet: Sovjet som sømagt og War-

- szawapagtens Østersøflåder. (Jun. 1970).
- David Fairhall: Russia looks to the Sea.
 - Wolfgang Höpker: Weltmacht zur See.
 - Marinehistorisk Selskab: De danske stræder og Øresundstolden.
 - ADELPHI Paper No. 81: Nordic Security. (Egil Ulstein).
 - Aerospace International, Dec. 72: The Military Balance 72—73.
 - Tidsskrift for Søværnen, Feb. 65: Forsvaret af adgangene til Østersøen inden for NATO's rammer. (Viceadmiral E. Wegener).
 - Tidsskrift for Søværnen, Jan. 66: Nogle sikkerhedspolitiske synspunkter vedr. magtbalancen inden for Østersøområdet. (Kommandørkaptajn T. Wulff).
 - Tidsskrift for Søværnen, Febr. 72: Amfibieoperationer i Østersøen. (Kaptajnløjtnant P. Schriver).
 - Tidsskrift for Søværnen, Dec. 72: Skandinavien i Maritim Strategisk belysning i det 20. århundrede. (Kommandørkaptajn S. Kieler).
 - Militært Tidsskrift, Maj 68: Sovjet expanderer på havet).
(Kommandørkaptajn S. Strömbäk).
 - Militært Tidsskrift, Jun. 69: Østmagflåderne i Østersøen.
 - Fremtiden, Dec. 61: Østersøkommandoen. (Quintus).
 - Fremtiden, 7/70: 1945—1970.
 - Fremtiden, Feb. 65: Hvad er nordisk balance?
 - Fremtiden, Maj 64: Sovjetunionen og Danmark.
 - Diverse avisartikler og -udklip.

MARINENS BIBLIOTEK*Erhvervelser i juni 1973***Historie**

Bruun, Henry: Dansk historisk bibliografi 1913—1942. V. del. Kbh. 1973. 528 s.

Jegstrup, J. H. J.: Journal for Orlogsskibet Haarlem 1659, uddrag af Maskinskr. 1966, 42 c. 4°.

Den militære Vagt ved Værftsbroen, Forskellige Ordre vedrørende, 1887—1909. Maskinskr. 23 s. fol.

Skotte, L. H.: Øresunds betydning i historisk belysning. Maskinskr. 1966. 11. s. bibl., og

Klint, Helge: Øresund, Grænse og Bro. Særtryk af Samrådet«. Kbh. 1970. 6 s. ill.

1. verdenskrig

Horn, Daniel: Mutiny on the high seas. The Imperial German naval mutinies of World War One. London 1973. 346 s. index bibl.

2. verdenskrig

Bennett, Geoffrey: The loss of the Prince of Wales and Repulse. London 1973. 96 s. ill. index. bibl.

Brice, Martin H.: The Royal Navy and the Sino-Japanese Incident 1937—41. London 1973. ill. index.

Klint, H.: Den 9. april 1940 og hvad der gik forud.

dupl. Kbh. 1965. 42 s. kort, bibl. 4^o.

Lislegaard, Othar: Oscarsborg. Hovedstadens og rikets port. Oslo 1971. 114 s. ill.

Schofield, B. B.: The attack on Taranto. London 1973
94 s. ill. index. bibl.

Søværnets forhold omkring den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940, Søværnskommandoens beretning vedrørende. Kbh. 1940. 30 s. 4^o.

Den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940. Betragtninger fremsat af Chefen for Søværnskommandoen. Kbh. 1940. 14 s. 4^o.

Personalhistorie

Pocock, Tom: Fighting General. The public and private campaigns of General Sir Walter Walker. London 1973. 280 s. ill. index.

Politik

Blechman, Barry M.: The changing Soviet Navy. Washington 1973. 52 s.

Jønck, Finn: Multinationale Selskaber, UDENRIGS-POLITISKE SKRIFTER, serie 11, nr. 2
Kbh. 1973. 40 s.

Thompson, Robert: Krig ved stedfortræder. Den revolutionære krig i stormaktsoppgjøret. Oslo 1970. 164 s.

Skibe, skibbygning m. m.

Boudriot, Jean: Le vaisseau de 74 canons. Construction du vaisseau.
Grenoble 1973. 166 s. ill. 4^o.

Cordes, August: Hälterung der Seitensteuer der Wikingerschiffe. Særtryk af »Hammaburg«. Hamburg u. å. (1965). 10 s. ill.

Hansen, Hans Jürgen: Schiffsmodele. Die Geschichte der Schiffbaukunst im Spiegel zeitgenössischer Modelle. Hamburg u. å. (1973). 166 s. ill. index.

Sømandskab, navigation m. m., bjergningsv., dykning
Penzias, Walter og M. W. Goodman: Man beneath the sea. A review of underwater ocean engineering. New York 1973. 832 s. ill. index. bibl.

Triewald, Mårten: Konsten at lefwa under watn. Stockholm 1734. 80 s. + 3 plancher.

BOGANMELDELSER OG KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Jørgen Røjel: Kæft, trit og retning. En sabotørs erindringer.

Samleren, Kbh. 1973.

Overlæge Røjel var medicinsk student i 1940 og blev som sådan indkaldt til Søværnet, hvor han gjorde tjeneste ombord i SØULVEN. Han var initiativtager til en skrivelse fra samtlige værnepligtige til Marineministeriet, hvor de bl.a. gjorde vrøvl over at skulle stryge miner i den sydlige del af Storebælt, hvilket kun kunne være i tysk, ikke i dansk national interesse.

Det var helt i overensstemmelse med hans indstilling, da han sammen med rokammerater fra Danske Studenters Roklub allerede de første dage efter 9' april enedes om, at der måtte gøres en positiv indsats for at rehabilitere landet.

Hans medfødte energi gav sig positive udslag under hele besættelsestiden, begyndende med kontakt til Christmas Møller og professor Chievitz, senere med Flemming Muus og hans faldskærmsfolk, hvilken forbindelse i første omgang sluttede med sprængningen af Langåbroerne i november - 43. De fleste af deltagerne blev taget af Gestapo, men Røjel slap væk og måtte tage til Sverige for der at blive tilknyttet Brigaden.

Han havde ikke megen tiltro til, at Brigaden ville blive indsat, før det var forsent, hvorfor han sammen med Kaptajn Brøndum tog tilbage og nu blev knyttet til "Holger Danske". I februar 1945 blev han taget af Gestapo, men undgik at blive præsenteret for sin dødsdom fra 1943 - Langåffæren - ved at udgive sig for en bror, der var i Sverige. Han kom til Frøslev, men muligheden for at få sin identitet afsløret tvang ham til at flygte den 3' april, hvorefter han som medlem af "Holger Danske" deltog i aktionerne den 5' maj.

Sayre A. Swartrauber: The three-mile limit of territorial seas.

Naval Institute Press, Annapolis MLD 1972.

Næsten ligegyldigt hvilket problem der opstår, kan det have betydning at gå tilbage i historien og finde frem til erfaringer fra tilsvarende tilfælde.

Udvidelsen af det anerkendte 3-miles søterritorium til 12 sømil, som startede for år tilbage, gav anledning til overvejelser, men ingen stat søgte for alvor at lægge Sovjetunionen hindringer i vejen.

Islands nye udspil har skabt røre om spørgsmålet, og sagsbehandlerne og andre interesserede vil i den nu udkomne bog finde en samlet fremstilling af 3-miles grænsens historie og de gennem tiderne dermed forbundne problemer.

Herbert A. Werner: Iron Coffins. A personal account of the German U-boat battles of World War 2.

Holt, Rinehart and Winston, New York 1969.

Forfatteren gjorde tjeneste i fem tyske u-både under 2. verdenskrig og skulle derfor have de bedste forudsætninger for at skrive en læseværdig bog.

Bogen fik en meget dårlig modtagelse, da den udkom i 1969 og fik fra specielt tysk side en meget nedsablende kritik - admiral Ruge m.fl.

Bogen må være skrevet mere på hukommelsen end på samtidige notater, og hukommelsen har svigtet på uheldig vis, bl.a. hvad angår de ordrer, overkommandoen gav u-bådene under operation "Overlord" juni 1944.

Ved en beklagelig fejltagelse er biblioteket kommet til at anskaffe bogen, hvad vi ikke havde ønsket efter de første anmeldelser.

Hvis bogen trods foranstående bemærkninger læses, skal det anbefales, at læseren er meget kritisk over for de rent historiske fakta.

Geoffrey Bennett: The loss of Prince of Wales and Repulse.

Ian Allan, London 1973.

Forlaget udgiver en serie »Sea Battles in close-up«, der er kortfattede, men alligevel med alle ønskelige oplysninger og godt billedstof, skrevet af fremragende forfattere.

Formatet er som billigbøger, men de er indbundet og ikke som billigbøger limet i ryggen.

Geoffrey Bennett har beskrevet begivenhederne på de første 50 sider og giver statistiske data på de næste 25.

Barry M. Blechman: The changing Soviet Navy:
The Brookings Institution, Washington 1973.

Bogen har undertitlen »A staff paper« og tilhører serien »Studies in defense policy«.

Den behandler den russiske flådes udvikling siden 1958 og er et interessant bidrag i den debat om den voksende østlige flådetrussel, som har fundet sted i de sidste år. Den er skrevet af en af institutionens flådesagkyndige.

Jean Boudriot: Le vaisseau de 74 canons.

Editions des quatre seigneurs, Grenoble 1973.

Det første af et 4-binds værk har undertitlen »Construction du vaisseau« og indeholder beskrivelsen af et linieskib fra det 18. århundrede ledsaget af et stort antal konstruktionstegninger, bl. a. 16 plancher i størrelsen 30x90 cm. Et imponerende resultat af over 10 års studier.

Martin H. Brice: The Royal Navy and the Sino-Japanese incident 1937—41.

Ian Allan, London 1973.

Den kinesisk-japanske krig blev startet i nærheden af Peking, hvor der siden Boxeropstanden i 1900 havde været fastgarnisoneret et japansk troppekontingent.

Under en træningsøvelse, afholdt af dette kontingent, startede en skudveksling med kinesiske troppeenheder, og så rullede lavinen.

Såvel europæiske som amerikanske krigsskibe var stationerede i kinesiske farvande og på floderne for at beskytte de internationale koncessioner, og de fik

en særdeles vanskelig opgave under krigen, hvor de skulle holde sig strenge neutrale og dog hindre overgreb fra begge de krigsførende magter.

Royal Navy havde det største kontingent af flådeenheder, deriblandt kanonbåde, særligt bygget til besejling af floderne, så de næsten lignede passagerbåde.

Bogen giver et levende indtryk af de vanskeligheder, der måtte overvindes, og de utallige forhandlinger, der måtte til, hvor asiaterne ikke måtte »tabe ansigt«, forhandlinger, hvor sagens kerne ofte var at redde menneskeliv, i første række civile, og at beskytte britiske handelsinteresser. At engelske krigsskibe under flodsejlad blev beskydt fra flodbredderne med såvel svært som let skyts uden at måtte svare igen har ikke været nogen let opgave.

Der fortælles om Royal Navy's indsats såvel til søs som i land, og bogen er letlæst, interessant og med sine mange enkeltepisoder særdeles underholdende.

Daniel Horn: Mutiny on the high seas.

Leslie Frewin, London 1973.

Mytteriet i den tyske flåde, der var optakten til revolutionen i 1918, har været behandlet før, men uden adgang til det tyske arkivmateriale, der først efter 2. verdenskrig er blevet tilgængeligt.

Der er derfor nye momenter i Daniel Horns behandling af årsagerne til utilfredsheden, som havde ligget latent i op til 20 år. Derfor har det også været nødvendigt at behandle mytteriet i august 1917, der havde samme baggrund, men var dårligt organiseret og derfor let blev nedkæmpet.

Forfatteren er professor i historie ved Douglas Universitet i New Jersey og udgav i 1969 oversættelsen af en bog med tilsvarende emne: »The private war of Seaman Stumpf«.

Othar Lislegaard: Oscarsborg. Hovedstadens og rikets port.

Eget forlag. Oslo 1971.

Formålet med bogen har været at give Oscarsborgs historie, og med lidt god vilje finder man frem til den. Det står spredt i bogen, fordi forfatteren har villet have så meget andet med. En beskrivelse af »Moses« og en sådan kanons virkemåde, en kort gennemgang af politikernes behandling af forsvaret i årene 1905—40, som giver indtryk af at have været endnu ringere end i Danmark, den storpolitiske optakt til 9. april, uddrag af Speers erindringer, og en kort omtale af tysk modstandsbevægelse mod Nazismen.

Ind imellem kommer så store og små afsnit om Oscarsborg. Det er lidt forvirrende, når man kun venter en historisk fremstilling af Oslofjordens kystforsvar, men skal nok være nødvendigt af hensyn til mange læsere, for hvem 9. april er noget fremmed. Når nu hovedtemaet er Oscarsborg, havde det været af interesse også at få omtalt beredskabet der under 1. verdenskrig, men de norske foranstaltninger dengang ofres der kun 3 linier på. Forfatteren må dog vide lidt om det, da han blev elev på kystartilleriets befalingsmandsskole i 1917.

I det store og hele har man dog fået Oscarsborgs historie og heri nogle detaljer vedrørende 9. april,

som de større værker om den norske kamp mod besættelsesmagten ikke har givet plads til, skrevet af en mand med stor veneration for det norske kystartilleri og dets mest berømte fæstningsværk.

Tom Pocock: Fighting General. The public and private campaigns of General Sir Walter Walker.
Collins, London 1973.

Bibliografi om en engelsk general er nok ikke det, man normalt søger i Marinens Bibliotek, og selv om det er interessant at læse om generalens strålende karriere i Indien, Burma og Malaya, er det ikke årsagen til anskaffelsen. Det er bogens sidste kapitler, som bl. a. omhandler Walkers tid som chef for NATO's nordregion i årene 1969—72. Sin opfattelse af den voksende militære trussel fra Sovjetunionen lagde han ikke skjul på, og hans kritik af Danmark og Norges manglende forståelse af landenes militære ansvar for NATO's nordflanke gjorde ham meget populær blandt politikere.

B. B. Schofield: The attack on Taranto.
Ian Allan, London 1973.

Bogen indgår som føromtalt bog af Bennett i serien »Sea Battles in close-up«.

Viceadmiral Schofield går efter en kort situationsoversigt for Middelhavet 1939—40 over til planlægningen og udførelsen af luftangrebet på den italienske flådeafdeling i Taranto den 11. november 1940 — Operation MB 8.

Det var det første forsøg på et sådant angreb udført fra hangarskibe, og det vellykkede resultat var

formentlig et erfaringsgrundlag for japanernes senere angreb på Pearl Harbor.

Også denne bog afsluttes med en række oversigter, data for deltagende materiel og personel m. v.

Robert Thompson: Krig ved stedfortræder.

Elingaard Forlag, Oslo 1970.

Bogen er oversat fra engelsk af Eystein Fjærli, samme år den udkom i London.

Den behandler de vigtigste af de mange krige, de fleste udkæmpet som nationale opgør, der har fundet sted i forlængelse af 2. verdenskrig eller senere. I 1966 holdt McNamara en tale i Montreal, hvor han angav tallet af sådanne opgør til 149 alvorlige udbrud af politisk vold alene i årene 1958—66. Af dem fastslog han, at kommunismen havde været direkte involveret i 48.

Thompson påpeger, hvorledes et mindretal ved nøje planlagt strategi gennem en årrække langsomt foretager infiltrationer, der kan ende i det åbne opgør, der skaffer minoriteten magten. Overholdes den planlagte strategi ikke, mislykkes det let, hvad der for eksempel var tilfældet med det kommunistiske opgør i Grækenland. Her var det såvel de græske kommunister som Sovjet, der spillede kortene forkert.

Forfatteren gennemgår den kolde krig Øst-Vest, Kina i Østasien, den sovjet-kinesiske konflikt, bevægelser i Afrika og Latinamerika og til slut Vietnam.

Selv om bogen desværre er et par år gammel, før den er anskaffet af biblioteket, og udviklingen i Vietnam er gået flere skridt videre, må den anbefales som meget læseværdig og tankevækkende.

Mårten Triewald: Konsten at lefwa under watn.
Benj. Gottl. Schneider, Stockholm 1734.

Bogens titel fortsætter med »Eller en kort beskrifning om de påfunder, Machiner och Redskap hwarpå Dykeri- och Bärnings-Societens Privilegier äro grundade, hwarmed de anstält Profwen under twenne Riks-Dagar för Sweriges Rikes Högl. Ständers Herrar Deputerade«.

De forskellige dengang anvendte dykkerklokker og redskaber er afbildet og beskrevet. For at øge luftmængden i dykkerklokken, når den på større dybder blev presset sammen, havde man luftfyldte tøn-der, der blev sænket ned på større dybde end klokken. Derfra førte dykkeren en slange op i dykkerklokken og åbnede for en ventil.

Det tilrådes dykkeren ikke at blive alt for længe nede, dog uden anden begrundelse end det erfaringsmæssige. Her er nævnt et eksempel, hvor en erfaren dykker flere gange tager frisk luft ind og samtidig gennem en ventil i dykkerklokken lukker »den varme luft« ud. Begrundelsen for at få luftfornyelse er kun, at den gamle luft er »varm«. Desuden gives anvisning for dykkeren for, hvorledes han arbejder på et skibsvrag, og der gives et eksempel på bjergning af et strandet skib fra 1729, desværre ikke nogen indgående beskrivelse. Ligeledes gives der ret strenge bestemmelser for kontrol med det bjergede gods, hvor den stedlige tolder kommer i arbejde.

Bogens illustrationer er bl. a. gengivet i en bog, der udkom i 1967: Bo Cassel: »Havet, Dykaren, Fyn- den under 2000 år«.

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

Stirling — miljøvenlig nyskabning.

I en artikel i det norske »*Tidsskrift for Sjøvesen*« nr. 3/4—marts/april 1973 beskrives Stirlingmotoren af Kapteinløytnant Sigurd Jarl Elder.

Stirlingmotoren blev opfundet i 1816 af den skotske præst og opfinder Robert Stirling. Det drejer sig om en varmluftmotor' som i 1800—tallet konkurrerede med dampmaskinen, men som blev udkonkurreret ved dieselmotorens fremkomst ved århundredeskiftet. I de sidste år er denne motortype atter blevet aktuel fordi den er lydsvag og fri for giftige udstøds-gasser.

Det er naturligt at nutidens miljøproblemer har gjort adskillige firmaer og særligt automobilfabrikkerne interesserede i udviklingen af Stirling motorer. Da mange forskellige brændstoffer kan tænkes anvendt til Stirlingmotorer og lukkede kredsløb kan anvendes, har projekterne stor militær interesse f. eks. i forbindelse med fremtidige ubådsprojekter. Det kan anbefales læserne at læse denne artikel som nøje beskriver motorens virkemåde.

(red.)

Nye Fast Patrol Boat generationer

I *International Defense Review* juni nr. gennemgås en række nye Fast Patrol Boats projekter, der alle er karakteristiske for udviklingen bort fra den oprindelige motorpedobåd som en simpel våbenplatform med ringe muligheder for selvbeskyttelse mod luftangreb, og hvor »det er mængden der gør det«

De Fast Patrol Boats, der nu introduceres, har en betydelig kampkraft overfor såvel overflade- som luftmål og vil med succes kunne operere alene overfor mål, som konventionelle MTB' er kun kan engagere i omfattende koordinerede angreb.

Displacementet er øget fra MTB'ens 90—120 t til Vesttysklands S-143 klasse på 378 t og Israels RE-SHEF klasse på 415 t.

Her imellem ligger Sverriges SPICA klasse, Vesttysklands S-148 klasse og vor egen TB-68, alle omkring 250 t.

MTB'ens armering af torpedoer og 40 mm kanoner erstattes af 76 mm automatkanoner, sømålsmissiler og trådstyrede torpedoer.

Hovedinteressen samler sig om indførelsen af computerstyrede Command and Control systemer, der muliggør effektiv udnyttelse af 7de komplicerede våben.

F. eks. Vesttysklands AGIS (automatiske gefechtinformations system) og det danske DEPLO.

INTERNATIONAL DEFENSE REVIEW har endvidere en artikel om NATO's Patrol Hydrofoil projekt, som indtil nu har resulteret i den italienske Sværdfisk-klasse Hydrofoil og det Vesttyske projekt S-162.

Disse hydrofoils er baseret på den amerikanske Hydrofoil Tucumcari, der også har været præsenteret i Danmark.

Der konstateres øget interesse for NATO Hydrofoil projektet, som måske bliver 80'ernes Fast Patrol Boat generation.

(ras)

MINEKRIGSFØRELSE I VIETNAM

af orlogskaptajn U. Luckow

»Den fremtidige anvendelse af miner til løsning af internationale konflikter må ikke overses. Miner kan lægges på en sådan måde, at de frembringer en blokadeeffekt uden direkte at bringe den lokale befolkning i fare. Resultatet af en sådan blokade kan medføre, at uoverensstemmelserne kan løses uden åbning af ild.«

Denne anbefaling blev skrevet i novb. 1946, da den amerikanske flådes analyseinstitut havde samlet og vurderet erfaringer fra minekrigsførelsen under 2. verdenskrig. Anbefalingen peger direkte på det middel, som på nuværende tidspunkt synes at have været den egentlige årsag til Vietnamkrigens afslutning. Endnu mangler der en del oplysninger om den amerikanske flådes minekrigsførelse i Vietnam, men med den åbenhed, som er karakteristisk for USA, er der efterhånden blevet offentliggjort så mange oplysninger, at et billede begynder at tegne sig. Billedet kan selvfølgelig ændres i takt med frigivelsen af yderligere oplysninger eller revurdering af allerede afsluttede begivenheder, men ændringen bliver næppe betydelig, og det må derfor være rimeligt under påskud af det aktuelle, at der nu voves det ene øje.

Note: Forfatterens kildefortegnelse bliver af redaktionelle grunde først bragt i TFS oktober nummer. (red)

Minekrigsførelsen i Vietnam er af interesse derved, at en betydelig del af den militære og politiske beslutningsproces kan følges, samt at den giver mulighed for at vurdere indsats og resultat. Problemstillingen kan ikke overføres til den interesse, som Danmark har for minekrigsførelse, men en gennemgang af forløbet af operationen kan klarlægge de perspektiver, som anvendelsen af miner åbner og kan måske også løfte lidt af sløret for det problemkompleks, politikerne evt. bliver stillet overfor.

Vietnam krigen var på mange områder en mærkelig og vanskelig krig, og vel kun få personer har formået at holde rede på dens opståen, forløb og afslutning. Dette skyldes, at der ikke var tale om en almindelig krig, hvor styrkeforholdet var afgørende; der var tale om en krig, hvori mange parter deltog, og hvori ideologier, politiske og måske endda personlige forhold samt pressen spillede en større rolle. Set fra et amerikansk militært synspunkt var det en særdeles vanskelig krig, og der ligger sikkert en dyb mistillid til politikernes forståelse for anvendelse af det militære apparat til løsning af konflikter, når den amerikanske admiral M. C. Cagle, der i en periode var chef for de amerikanske flådestyrker i Vietnam, har udtalt:

»Den vigtigste militære erfaring fra krigen i Sydøstasien var, at det ikke er muligt at afslutte en konflikt med succes, hvis de, som dirigerer den, er overbeviste om, at den ikke kan eller skal afsluttes«. En politisk afpasset krigsførelse, som her fandt sted, har uden tvivl været vanskelig at acceptere for de

amerikanske styrker, der besad evnen og viljen til at afslutte den langt tidligere, og den politiske frygt for eskalation har ikke i tilstrækkelig grad kunnet motiveres hos disse styrker.

For at belyse den del af krigen, der vedrørte minekrigsførelsen, har det intet formål at gennemgå krigens forløb, derimod vil et nøjere kendskab til forsyningsproblematikken være nødvendigt, idet det var imod disse linier, at minerne blev anvendt.

Amerikanerne tilførte forsyninger til sydvietnameserne via de store havne i Sydvietnam, d.v.s. Saigon og Da Nang, og en mindre del af forsyningerne blev fløjet ind. Sovjetunionen tilførte forsyninger til nordvietnameserne via de store havne i Nordvietnam, først og fremmest Haiphong og i anden række havne som Hon Gai og Cam Pha, medens Kina tilførte forsyninger til nordvietnameserne via 3 jernbaneforbindelser.

Geografisk er størstedelen af havnene i såvel Syd- som Nordvietnam beliggende ved floder og for fleres vedkommende et anseligt stykke vej op ad disse floder, og der åbnes dermed for en række perspektiver:

Trafikken er tvunget til at sejle i snævert farvand med risiko for angreb fra flodbredden, flodernes normalt ringe dybde vil gøre farvandet egnet til minekrigsførelse, og sænkede eller beskadigede skibe kan skabe trafikpropper. Floderne åbner også mulighed for at føre forsyningerne længere ind i landet efter omladning til mindre fartøjer, hvilket i denne del af verden vil sige djunker, sampaner og pramme. Disse indre vandveje blev allerede fra 1966 an-

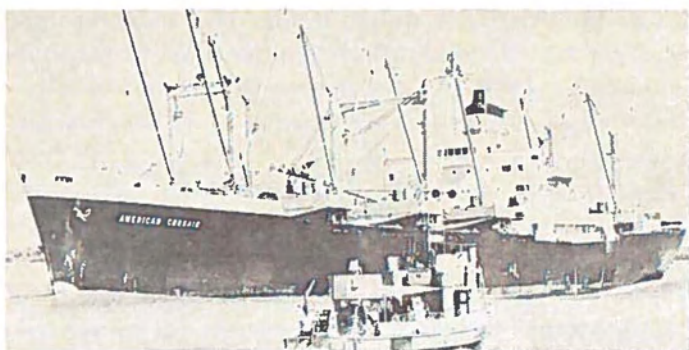


Kort over Nordvietnam.

vendt så intenst, at ca. 50% af de til Vietnam tilførte forsyninger ansloges at blive distribueret denne vej.

Når Vietcong infiltrationen i Sydvietnam tages i betragtning, kan det ikke undre, at flodtrafikken blev et værdifuldt mål, og omkring 1965 begyndte Vietcong da også at anvende miner. Flertallet af disse miner var russiske, og det må antages, som det var tilfældet i Korea krigen, at det har været miner af ældre typer. Imidlertid giver forholdene mulighed for en større nuanceret minekrigsførelse. Med meget korte afstande fra bred til sejlbred bliver anvendel-

se af kontrollerede miner mulig. Der behøver ikke at være tale om kontrollerede miner med avancerede tændsystemer — alt kan bruges. Eksplosivstofbeholdere forsynet med en tændladning og en tændpatron, elektrisk affyring via et par ledninger ind til flodbredden og en intermistisk søminestation camoufleret af junglen. Søminestationens instrumentering har måske bestået af et enkelt tørelement, og søminestationens besætning af en enkelt Vietcong. Når målet har passeret i sejlrenden og et mærke for minelinien har været tilgodeset, er ledningerne blevet tilsluttet batteriet, minen har fyret, og søminestationen er øjeblikkeligt blevet opløst, ved at Vietcong med batteri er forsvundet ind i junglen. Dette er kun et eksempel på, hvor enkelt og simpelt en minesprængning kan tænkes udført. I en krig over flere år vil sådanne systemer blive forbedret og forandret ustandseligt, og der er næppe grænser for den opfindsomhed, der kan komme til udfoldelse. I forholdet mellem skader og indsats kan denne form for minering blive et overordentligt effektivt våben, variationsmulighederne er utallige og modforholdsreglerne bekostelige. I dagspressen har der ofte været vist et billede fra Long Tau floden, hvor et 15.000 ton amerikansk fragtskib er på vej op ad floden til Saigon, medens en minestryger (MSB) med grejet sat passerer den på vej ned af floden. Billedet viser sandsynligvis en daglig situation fra floden, og en analyse må føre til den konklusion, at sejlads på floden har måttet accepteres, selvom sikkerheden mod minefare ikke var større, end at kontrolstrygning samtidig måtte udføres.



Det amerikanske handelsskib »American Corsair« på vej op ad Long Tau floden til Saigon. På vej ned ad floden ses MSB 21 med grejet sat.

På andre billeder ses en form for små pansrede landgangsbåde, som også er taget i anvendelse til minestrygning. Disse fartøjer måtte indsættes i områder, hvor angrebene fra flodbredderne forhindrede de almindelige minestrygere i at operere, men teknisk set bliver minestrygningsoperationen herved kompliceret. De små minestrygere er lavet af træ, og deres magnetiske karakteristisk er holdt på et minimum, de bliver dermed egnede til at stryge magnetiske miner på læge vanddybder. De armerede landgangsbåde har et stort magnetisk felt, som yderligere forværres ved tilføjelse af ekstra panser, og de bliver dermed særdeles sårbare over for magnetiske miner. Der måtte derfor sikkert ske en koordination af indsættelsen af disse enheder, således at først de egentlige minestrygere foretog magnetisk strygning om natten, hvor de var nogenlunde beskyttet af mørket for derefter at blive afløst af landgangsbådene i dagtimerne.

Hertil kommer, at der sikkert også har været anvendt miner i områder, hvor minestrygere ikke har kunnet operere. Hvorvidt minehuntere har været deployeret i Vietnam er endnu ikke oplyst, men det kan på forhånd siges, at deres arbejdsvilkår ville have været meget vanskelige, dels har bundbeskaffenheden været dynd og mudder, dels har der afhængig af årstiden været meget strøm i floderne.

Derimod havde mineuskadeliggørelseshold et stort og vanskeligt arbejde. Uskadeliggørelse af fundne miner har været et farligt arbejde, fordi minetype og model har været forskellig fra gang til gang, måske ikke i udvendige dimensioner og identifikationsmuligheder, men i tændsystem og specielle anordninger, herunder anti-uskadeliggørelsesanordninger. Da de amerikanske styrker omvendt har haft et behov for så hurtigt som muligt at få minerne analyseret, så en effektiv strygemåde kunne udvikles, har MIUShold måtte udføre deres del af de farlige opgaver.

Endnu foreligger der ingen oversigt over den amerikanske mineuskadeliggørelsesindsats, men det må ikke forbavse, hvis den økonomisk i forholdet til fjendtlig mineindsats var af størrelsesordenen 10:1.

De amerikanske styrkers problem var i første række, at de nordvietnamesiske forsyninger af politiske årsager ikke måtte ødelægges, hvis der var risiko for, at tredie-nations skibe ville blive impliceret, herunder især russiske og kinesiske fragtskibe. Selv om amerikanerne havde søherredømmet i Tonkin bugten, kunne de her kun konstatere, at i den ene måned anløb f. eks. 42 fragtskibe Haiphong — i den næste

f. eks. 39. De kunne tælle og fotografere russisk krigsmateriel, som blev fremført som dækslast, og de kunne kort tid senere konstatere nordvietnamesernes effektive distributionsapparat, når det samme materiel dukkede op andetsteds i Vietnam. Udlosning i Haiphong kunne ske risikofrit, da der var bombeforbud mod de store byer i Nordvietnam, forsyningerne lå på kajerne fra få timer til flere dage, inden de forsvandt ind i landet. Der var også bombeforbud mod jernbanen fra Kina til Nordvietnam fra grænsen og til en afstand af ca. 30 miles ind i Nordvietnam, men netop i dette område blev jernbaneforbindelsen afløst af Ho Chi Minh stien, og dermed forsvandt forsyningerne igen.

Først når forsyningerne var kommet ud i åbent landområde, måtte de bombes, og da var det ofte nytteløst, idet nordvietnameserne havde en uovertruffen evne til dels at lade forsyningerne fremføre i så små mængder, at de ikke længere udgjorde et værdifuldt mål, dels var i stand til at skjule og ændre deres ruter så godt, at kun effektiv flyrekognoscering på et senere tidspunkt kunne påvise, hvor forsyningerne var blevet fremført.

Disse forhold fik de amerikanske militære ledere til at forstærke deres pres på Washington for at få lov til at benytte miner, og i februar 1967 startede den amerikanske minekrigsførelse. Admiral Cagle udtaler herom: »I løbet af 1966, hvor luftangrebene på vej- og jernbanenettet i Nordvietnam blev intensiveret, begyndte nordvietnameserne mere og mere at anvende flodtransport til deres fremføring af per-

sonel og forsyninger sydover. Denne udvikling blev erkendt tidligt i 1966, og det blev anbefalet at lukke flodmundingerne for disse pramme og sampaner med miner. Endelig, den 23. februar 1967, blev minering af udvalgte områder — selvfølgelig ikke Haiphong — godkendt af højere autoriteter. Anvendelsen af flylagte miner i særligt udvalgte flodområder ansås for at være den mest effektive måde til reducere af nordvietnamesernes kysttrafik.

Brugen af miner fandt første gang sted den 26. februar 1967, da 7 fly af typen A-6A fra hangarskibet ENTERPRISE lagde 2 minefelter i munden af Song Ca og Song Giang. Minerne blev kastet fra lav højde, og selv om der var en del antiluftskyt i nærheden af Vinh, blev der ikke konstateret affyring af overflade-til-luft raketter.

I marts måned blev 3 nye minefelter lagt i mundingerne af Song Ma, Kien Giang og Cua Sot, denne gang af A-6 fly fra KITTY HAWK. Da det var nødvendigt at udføre en meget nøjagtig minelægning, måtte flyene udføre en »straight-in, low-level« flyvning, som nødvendiggjorde, at operationerne måtte flyves i mørke under anvendelse af radarmål i området. Skønt måneskin var en hjælp, når det var klart vejr, blev størstedelen af missionerne udført i dårligt vejr, og der var derfor tale om en krævende og meget farlig opgave.

Omkring midten af april var de 5 autoriserede minefelter lagt. Minering af Nordvietnams tre største havne Haiphong, Hon Gai og Cam Pha var fortsat ikke autoriseret.

En omhyggelig overvågning blev iværksat for at konstatere virkningen af disse minelægninger. En indikation kom sidst i april i Song Giang, da adskillige fartøjer blev fotograferet i færd med minestrygning. Snart blev det fastslået, at kun ganske få fartøjer — hvis overhovedet nogen — sejlede ud og ind ad floderne, og 3 sænkede fartøjer blev observeret i Song Giang den 23. maj.

Den tværgående trafik på floderne døde langsomt ud, og ligesom nordvietnameserne havde stoppet al trafik på landevejene, da disse blev for farlige, således ophørte nu også anvendelsen af pramme og sampaner på floderne. Nordvietnameserne accepterede simpelthen, at der i disse områder ikke var noget at gøre. Forsyningslinierne blev flyttet længere ind i landet, hvor lastbiler sørgede for transporterne på intermistiske veje skjult af junglen.«

I løbet af forbavsende kort tid havde nordvietnameserne genetableret deres forsyningsstrøm, og i sommeren 1967 rejste admiral Sharp derfor til Washington, for hos de højere myndigheder og hos politikerne at skabe forståelse for nødvendigheden af, at der blev givet tilladelse til på en eller anden måde at stoppe forsyningerne til Haiphong. På dette tidspunkt blev det anslået, at 85 % af forsyningerne til Nordvietnam blev indført via Haiphong, de restende 15 % kom til landet via havnene i Cam Pha og Hon Gai, via tog eller landevej fra Kina eller med tog fra Sovjetunionen gennem Kina.

En hurtig og effektiv måde at afslutte krigen på ville være at blokere Haiphong — eller for at følge terminologien fra Cuba krisen i 1962 — at gennem-

føre en karantæne. Denne løsning blev dog ustandselig nægtet i Washington, idet risikofaktoren over for tredie-nations skibsfart var for stor.

Da der således ikke kunne foretages minering eller blokade af Haiphong, måtte andre midler benyttes, og i august måned 1967 blev der givet tilladelse til at isolere Haiphong ved bombning, idet togforbindelsen mellem Haiphong og Hanoi samt de store broer omkring Haiphong måtte bombes, og de indre vandveje, som førte forsyningerne fra Haiphong og ind i landet, måtte mineres. Denne fremgangsmåde var meget vanskeligere, dyrere og mindre effektiv end blokade, karantæne eller minering, men det var så langt, som Washington kunne strække sig.

Operationen blev gennemført og presset på Haiphong voksede efter denne periode, dels som følge af resultaterne af bombningerne, dels fordi der var et voksende behov for en større mængde forsyninger end hidtil og dermed flere anløb af skibe. Havnen i Hon Gai overtog en del af spidsbelastningen, og fik fra dette tidspunkt en større betydning end tidligere.

Ved årets udgang, inden jule- og nytårshelligdage, hvor der kunne blive tale om våbenhvile eller bombestop, forstærkedes de udlagte minefelter, således at nordvietnameserne ikke kunne benytte perioden til at forbedre forsyningssituationen, hvilket var sket året før.

Minefelterne er herefter blevet vedligeholdt mere eller mindre i perioden frem til 1972 eftersom mineerne er blevet ineffektive som følge af uskadelig-gørelsesanordninger, nedslidte batterier, eller efter-

som trafikken igen har været tiltagende. Andre områder af de indre vandveje end de her nævnte må formodes også at være blevet mineret, idet Washington i april 1973 oplyste, at de amerikanske styrker under krigen i alt udlagte 3000 miner i de indre vandveje.

De militære lederes ønske om at minere Haiphong blev dog efterhånden så ofte og så stærkt gentaget, at U.S. Navy iværksatte en undersøgelse af mulighederne. Disse undersøgelser viste, at *intet af det eksisterende minemateriel var egnet*, og at operationen derfor ville være uden den ønskede virkning. Politisk blev undersøgelsens konklusion støttet af to kraftige argumenter: For det første, at mineringen ville føre til en eskalation af krigen og øge risikoen for en åben konfrontation med Rusland eller Kina — i værste fald begge. For det andet, at mineringen kunne medføre, at forsyningerne i stedet ville blive indført via landevejen fra Kina evt. suppleret med en luftbro fra Rusland, idet det var den politiske opfattelse, at hverken Kina eller Rusland under nogen omstændigheder ville reducere hjælpen. Forsvarsminister Mc Namara satte trumf på undersøgelsen ved at udtale, at han var overbevist om, at en minering af Haiphong ville bringe den amerikanske nations sikkerhed i alvorlig fare!

Fra dette tidspunkt og frem til foråret 1972 udviklede krigen sig i den retning, at amerikanerne trak flere og flere tropper hjem fra Vietnam. Fra ca. 600.000 mand i 1967 reduceredes styrkerne til ca. 60.000 mand i 1972. Det politiske mål var vietnamise-

ringen, som gik ud på at støtte, oplære og udruste sydvietnameserne til selv at kunne videreføre kampen. Den direkte hjælp til det sydvietnamesiske forsvaret blev ydet af fly fra den amerikanske flåde, som med Task Force 77 delt op i 2 Task Groups opererede i Tonkin Bugten fra henholdsvis Yankee Station ud for Nordvietnam og Dixie Station ud for Sydvietnam.

Når sydvietnameserne i denne periode var i vanskeligheder, assisterede den amerikanske flåde med hjælp fra luften i form af bombninger af udvalgte mål eller forsyningslinier eller i form af direkte taktisk flystøtte.

Helt erstatte de amerikanske styrker i land kunne den amerikanske flåde dog ikke. Hvert år i monsun-tiden måtte fly-operationerne indstilles og i perioder på op til 3 måneder var det ikke ualmindeligt, at der kun kunne flyves i 6—10 dage. Dette forhold medførte naturligvis, at nordvietnameserne indsatte deres offensiv i netop disse perioder, og heri ligger også en væsentlig årsag til det skiftende krigsheld.

Da nordvietnameserne i 1972 startede deres store offensiv, var situationen for amerikanerne og sydvietnameserne kritisk. Den amerikanske flåde kunne ikke assistere, da monsun-vejret ikke tillod operationer med hangarskibsbaserede fly, de 60.000 amerikanske styrker i Sydvietnam var specialister, som assisterede i oplæringen af de sydvietnamesiske styrker, og de amerikanske styrker kunne derfor ikke indsættes i direkte kamphandlinger. Da sydvietnameserne ikke kunne modstå den nordvietnamesiske

offensiv, men blev trængt længere og længere tilbage, måtte amerikanerne se sig om efter andre midler. Disse midler var bombninger fra de store B-52 fly, som kunne operere oven over det dårlige vejr, men til gengæld bombede med mindre præcision. Militært vurderet er det indlysende, at såfremt fjendens kamppotentiel skal reduceres effektivt ved en sådan form for krigsførelse, skal der bombes meget, og der må derfor regnes med store tab blandt civilbefolkningen.

Resultatet af disse bombninger hjalp sydvietnameserne til, at offensiven blev stoppet, men verdenspressen reagerede så voldsomt over denne form for krigsførelse med de mange tab af menneskeliv, at et andet middel måtte findes, og dette middel blev offentliggjort, da præsident Nixon mandag den 8. maj 1972 holdt en fjernsynstale til det amerikanske folk. Nixon sagde bl. a.:

»For 5 uger siden iværksatte de nordvietnamesiske kommunistiske styrker et massivt angreb på Syd-vietnam, et angreb, som blev udført med tanks, artilleri og andre avancerede våben leveret til Hanoi af Sovjetunionen og andre kommunistiske lande.

Sydvietnameserne har kæmpet tappert for at imødegå dette brutale angreb, og tabene på begge sider har været meget høje.

Det er især tragisk, at der har været over 20.000 døde eller sårede af civilbefolkningen, herunder såvel kvinder som børn i de byer, som nordvietnameserne uansvarligt har beskudt uden hensyn til befolkningen.

Som jeg bekendtgjorde i min tale til nationen for 12 dage siden, har Amerika's rolle i at modstå dette angreb været begrænset til luft- og flådeangreb på militære mål i Nord- og Sydvietnam.

Som jeg også bemærkede i talen har vi svaret på Nordvietnam's massive militære offensiv ved at igangsætte vidtrækkende nye fredsbestræbelser med henblik på at slutte krigen gennem forhandlinger.

Den 20. april sendte jeg Dr. Kissinger til Moskva for at deltage i 4 dages møder med generalsekretær Brezhnev og andre sovjetiske ledere. Jeg instruerede ham om at udtrykke vores ønske om en hurtig afslutning af krigen, og at vi var villige til at kigge på alle mulige løsninger. På dette tidspunkt viste de sovjetiske ledere interesse for at bringe krigen til afslutning på betingelser, som var lige for begge parter. De støttede genoptagelse af forhandlingerne i Paris og de indikerede, at de ville benytte deres indflydelse på nordvietnameserne.

Jeg har herefter bemyndiget Dr. Kissinger til at mødes privat med den nordvietnamesiske topforhandler Le Duc Tho, og jeg har givet ham tilladelse til at forsøge en hvilket som helst udvej for at opnå fred. Nordvietnameserne har blankt afslået at overveje disse tilbud, de har afstået fra selv at foreslå konstruktive løsninger. I stedet har de oplæst deres tidligere fremsatte officielle krav.

Alene i de to uger siden jeg tilbød at genoptage fredsforhandlingerne, har Hanoi iværksat tre nye storangreb på Sydvietnam. I disse to uger er risikoen for, at et kommunistisk styre vil overtage Sydviet-

nam og dets 17 millioner indbyggere vokset, og de kommunistiske angreb har nu nået det punkt, hvor de alvorligt truer 60.000 amerikanere, som fortsat befinder sig i Vietnam.

Der er kun to udveje tilbage for os i denne krig. For det første med hensyn til de massive angreb. Hvis vi lader stå til, bringer vi livet af 60.000 amerikanere i fare og vi overlader Sydvietnam til »den lange nats terror«. Dette vil ikke ske. Vi vil gøre alt, hvad der er nødvendigt for at sikre livet for disse amerikanere og den amerikanske ære.

For det andet med hensyn til den fuldstændige uforsonlighed ved forhandlingsbordet. Kan vi gå ind på fjendens betingelser om at etablere et kommunistisk styre i Sydvietnam? Dette vil heller ikke ske. Vi vil ikke overskride linien fra ædelmodighed til forræderi.

Vi har nu det vanskelige hårde valg mellem 3 løsninger. Øjeblikkelig tilbagetrækning af alle amerikanske styrker, fortsatte forsøg på forhandlinger eller beslutsom militær indgriben for at afslutte krigen.

En amerikansk overgivelse i Vietnam vil opfordre til den form for angreb over hele verden, angreb hvor mindre nationer udrustet med våben fra deres allierede og efter forgodtbefindende kan angribe nabonationer. Verdensfreden ville hermed bringes i alvorlig fare.

Den anden løsning var at forhandle sig til fred. Dette er løsningen, vi har foretrukket fra begyndelsen, og vi vil fortsætte disse bestræbelser. Vi ønsker

at forhandle, men som vi alle ved, skal der to parter til at forhandle.

Det er derfor klart, at hvor der synes at være et valg mellem tre løsninger for Amerika, er der intet valg overhovedet. Drabene i denne tragiske krig må stoppes. Ved simpelthen at trække os tilbage vil vi blot forstærke blodsudgydelsen. Ved at stole blindt på et forhandlingsresultat vil vi give en uforsonlig fjende den tid, han behøver for at presse sine angreb igennem på slagmarken.

Der er kun en måde at stoppe drabene på. Det er at forhindre, at krigsvåbnene kommer i hænderne på de nordvietnamesiske internationale lovbyggere.

Jeg har derfor bestemt, at Hanoi må afskæres fra at modtage disse våben og forsyninger, som muliggør en fortsættelse af krigen. I fuld overensstemmelse med Sydvietnams regering har jeg beordret følgende aktioner som modtræk, og de er under iværksættelse i dette øjeblik, medens jeg taler:

Alle indløb til nordvietnamesiske havne vil blive mineret for at forhindre, at der sker anløb af disse havne, eller at der udføres flådeoperationer fra havnene.

De amerikanske styrker er blevet instrueret om at tage nødvendige forholdsregler indenfor Nordvietnams territorialfarvand for at forhindre, at forsyninger af enhver form bliver indført.

Togforbindelser og veje vil blive afskåret så effektivt som muligt, og luft- og flådeangreb

mod militære mål i Nordvietnam vil blive intensiveret.

Disse forholdsregler er ikke rettet mod nogen anden nation. Lande, som for øjeblikket har skibe liggende i nordvietnamesiske havne, er blevet underrettet om, at disse skibe vil kunne forlade havnene i sikkerhed inden for de næste tre dage. Efter dette tidspunkt vil minerne armere, og skibe, der herefter forsøger at forlade eller anløbe havnene, vil gøre dette for egen risiko.

Forholdsreglerne vil blive indstillet, når følgende betingelser opfyldes:

Når alle amerikanske krigsfanger er frigivet, samt

Når der er opnået en internationalt overvåget indstilling af krigshandlinger i hele Indokina.«

Uddrag af denne tale blev den følgende dag afleveret af den amerikanske ambassadør George Bush til De Forenede Nationers sikkerhedsråd. Det pointeredes kraftigt, at de amerikanske forholdsregler blev taget for at imødegå de nye væbnede angreb fra Nordvietnam, at der var tale om kollektivt selvforsvar, at der kun blev taget de mest nødvendige forholdsregler, samt at der var gjort alt for, at forholdsreglerne ikke medførte en udvidelse af konflikten.

Som Nixon havde sagt i sin tale til det amerikanske folk var minelægningsoperationen allerede i fuld gang. Præsidentens tale begyndte kl. 21,00 Washington tid, og den første bølge af A-6 fly kastede deres

miner over indsejlingen til Haiphong kl. 21,04. Yderligere 6 nordvietnamesiske havne blev mineret, og det må antages, at i perioden fra operationens start og til minerne armeredes, dvs. fra 8. maj kl. 21,04 til 11. maj kl. 06,00, har flyene fra hangarskibene fløjet miner ind over Nordvietnams farvande med prioritet på Haiphongs havn.

En række spørgsmål presser sig på dette tidspunkt på:

Virkede mineringen efter hensigten?

Hvor mange miner blev der anvendt, og hvordan kunne amerikanerne anvende miner i disse farvande, når et tidligere udarbejdet stabsstudie konkluderede, at intet af det til rådighed værende minemateriel var egnet?

Hvordan kunne denne operation styres politisk, når der i så lang tid havde været frygt for at netop anvendelsen af miner ville kunne føre til en eskalation af krigen. Var det en blokade eller en karantæne, og ville den føre til den endelige afgørelse på krigen?

Til det første spørgsmål må der ubetinget svares — ja. Mineringen virkede til fulde efter hensigten. 16 sovjetiske, 5 kinesiske, 4 fra britisk Hong Kong (de førte i det mindste britisk flag ved afsejling fra Hong Kong), 2 cubanske, 3 polske, 1 østtysk og 5 fra Somaliland — eller i alt 36 handelsskibe lå i havnen, da mineringen startede. I de følgende 3 døgn sejlede 5 skibe heriblandt 4 russiske, medens resten blev lukket inde i Haphongs havn og forblev i havnen krigen

ud. Tilførsel af nye forsyninger via de nordvietnamesiske havne stoppede helt, og selv om der i pressen fra tid til anden fremkom oplysninger om, at nogle af skibene var sluppet ud, samt at det var lykkedes en kinesisk minestryger at forcere felterne til Haiphong, havde disse påstande intet på sig. Et indtryk af minefelternes effektivitet kan måske bedst udledes af en artikel i det amerikanske blad NEWSWEEK, 19. juni 1972, som fastslår:

»Hanoi's manglende evne til at stryge minerne ud for de nordvietnamesiske havne kommer ikke som nogen overraskelse for Pentagon. En højtstående person i forsvaret mener, at selv den sovjetiske minestrygerstyrke, som for tiden opererer i det Sydkinesiske hav — eller for så vidt den amerikanske marine selv — vil have vanskeligheder ved at stryge disse raffinerede nye miner. Det er sandsynligt, at en minestrygningsoperation må vente, indtil uskadeliggørelsesværkerne er udløbet og har uskadeliggjort minerne.«

Mineuskadeliggørelsesværkernes indstilling kan der ikke siges meget om. De fleste miner vil kunne uskadeliggøres i intervallet fra få dage til et år, og det er derfor udelukkende den politiske vurdering af felternes ønskede levetid, der er afgørende. I perioden efter felternes etablering var der en tilbøjelighed til at tro, at uskadeliggørelsestiden måtte være sat til en kort periode, f. eks. 1 eller 2 måneder, idet det måtte være afgørende, at gennemførte fredsforhandlinger måtte medføre en øjeblikkelig åbning af havnene. Denne opfattelse styrkes også af den kendsgerning, at felterne ofte blev suppleret med nye mi-



Moderne mineleggere en route

ner, men indtil eksakte oplysninger frigives, må det dog erkendes, at minernes indstillinger ligeså godt kunde være 4—6 måneder.

Oplysninger om antallet af miner anvendt i operationen kom 29. marts 1973, da viceadmiral King, »Deputy Chief of Naval Operations«, holdt pressekonference i Pentagon. Viceadmiral King oplyste, at amerikanerne ialt udlagte 11.000 miner i Vietnam, fordelt med 3000 miner i indenlandske vandveje og 8000 miner ud for havne og i kystfarvande. To typer våben blev anvendt af USA for at gennemføre mineoperationen, nemlig:

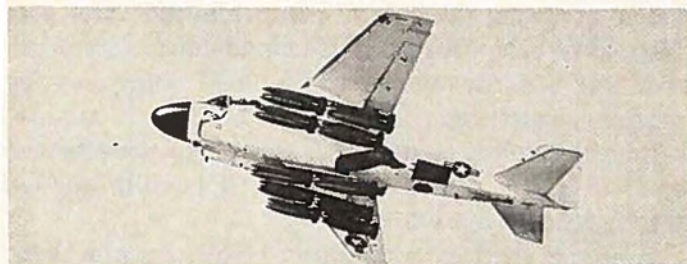
Mine MK 52, der er en mine i den klassiske forstand. En luftkastet bundmine, som detonerer ved modtagelse af en impuls fra et skib, der passerer henover eller i nærheden af mi-

nens position. Minen kan indstilles til uskadeliggørelse til et fastsat tidspunkt.

Destructor MK 36, som er en standard 500 pounds jernbombe med et modificeret tændrørs-system, der bringer bomben til denotation ved et magnetisk signal eller et magnetisk akustisk signal. Også denne mine/bombe er luftkastet og vil forblive på bunden indtil et passerende skib aktiverer det magnetiske eller magnetisk/akustiske tændsystem, eller indtil en tilintetgørelsesanordning bringer bomben til detonation til et indstillet tidspunkt.

I disse oplysninger ligger en stor del af forklaringen på dels de hangarskibsbaserede flys store minelægningskapacitet, dels muligheden for gennemførelse af operationen.

Med en typisk våbenlast for A-6 flyene på 30 stk. 500 pounds bomber pr. fly eller omkring det halve antal MK 52 miner har USA været i besiddelse af en imponerende minelægningssevne, og det må på baggrund af minekrigsførelsen i Vietnam konstateres, at nye perspektiver for anvendelsen af miner er åbnet. Indtil Vietnamkrigen har minevåbnet været et besværligt våben at tage i anvendelse, klargøring af minerne, ombordtagning i fly eller skibe og undertiden en lang distance fra ombordtagningsstedet til minelægningspositionen medførte, at et stort apparat skulle iværksættes, og en betragtelig tid måtte påregnes, før den ønskede trussel var etableret. Dette forhold synes amerikanerne nu at have ændret. Minelægningsoperationens 8000 miner har krævet 200-300 »sorties« afhængig af den anvendte minetype,



A-6A »INTRUDER« med en våbenlast på 30 stk. »DESTRUCTOR MK 36«

og når det tages i betragtning, at der tidligere under krigen blev fløjet over 200 »sorties« fra hangarskibene på en enkelt dag, kan det konkluderes, at minelægning ikke længere behøver at være en sen operation. I denne forbindelse — og for bedre at forstå de nye perspektiver — bør det vel også nævnes, at englænderne i perioden fra 1940 til 1945 nåede at lægge ca. 3500 miner i danske farvande.

Også målspektret er blevet udvidet. Ved de almindelige kendte magnetiske miner krævedes der trods alt en væsentlig ændring af det magnetiske felt omkring minen, før den detonerede, og det var endda sådan, at afmagnetisering af skibene, selv om denne afmagnetisering aldrig kunne blive fuldkommen, i mange tilfælde var tilstrækkelig til at skibene ikke påvirkede minerne. Når viceadminral King nu oplyser, at destruktør MK 36 er konstrueret med henblik på at virke over for små og middelstore fartøjer, må der siges at være sket forbedringer i forhold til 2. verdenskrigs miner. Hvis der foretages en sammenligning mellem konklusionen i stabsstudiet fra 1968 og artiklen i NEWSWEEK fra juni 1972, som taler om nye raffinerede miner, kan det måske ud-

ledes, at denne destruktor netop blev udviklet som følge af et behov for at skaffe en yderst følsom mine, som var effektiv over for djunker, sampaner og pramme, og det må i så fald også konstateres, at amerikanerne endnu engang har vist deres uovertrufne evne til at fremstille materiel med henblik på den foreliggende situation.

Systemet med en kombineret bombe og mine kendes dog også fra 2. verdenskrig, hvor englænderne havde en mine bl. a. (Mk IV), som alternativt kunne anvendes som bombe, idet minens tændsystem erstattedes med et brandrør. Forskellen mellem denne mine og den amerikanske destruktor ser ud til at være, at medens englænderne havde en mine, som kunne anvendes som bombe, så har amerikanerne nu en bombe, som også kan anvendes som mine, og dermed er store fordele forsyningsmæssigt og standardiseringssmæssigt opnået.

Politisk skabte den amerikanske beslutning om minering af Nordvietnams havne stort røre.

Når forsvarsminister Mc Namara i 1966 var af den opfattelse, at anvendelsen af miner ville medføre en eskalation af krigen og evt. ville bringe den amerikanske nations sikkerhed i fare, må der være sket væsentlige politiske ændringer i perioden frem til 1972, hvor midlet blev taget i anvendelse, uden at disse bange anelser holdt stik.

Nordvietnams reaktion på mineringen indeholdt ikke de store nyheder. I den officielle erklæring 9. maj sagdes bl. a.: »Ved hårdt at afvise enhver forhandling af en løsning på det vietnamesiske problem, ved at minere alle de nordvietnamesiske havne og ved at

udvide luft- og flådeangreb mod Nordvietnam, har hr. Nixon taget det alvorligste skridt til dato imod en eksalation af krigen, han har kastet en uforskammet udfordring til det vietnamesiske folk, til de socialistiske lande, til alle fredselkende nationer, til det amerikanske folk og til mennesker verden over. Hr. Nixon har ikke alene ramt Nordvietnam, men også landenes frie ret til at sejle til Nordvietnam.

Det vietnamesiske folk er dybt knyttet til fred. Det vietnamesiske folk og Nordvietnams regering har utrætteligt anbefalet forhandlingens vej med henblik på at opnå en fredelig løsning på det vietnamesiske problem. Det vietnamesiske folk vil dog aldrig acceptere hr. Nixon's ultimatum. Så længe Nixon's administration fortsætter angrebene i Nordvietnam, fortsætter vietnamiseringspolitikken og udvider krigen mod Nordvietnam, vil hele det vietnamesiske folk — forenet som aldrig før — fortsætte modstanden, indtil det fundamentale formål, nemlig uafhængighed, frihed og fred er opnået.

Sovjetunionens reaktion 9. maj indeholdt bl. a. følgende kommentarer: »Udvidelsen af bombningerne mod Nordvietnam samt Washington's forsøg på at skabe deres egne regler for den frie sejlads på havene kan kun skabe harme og skarp kritik.

Sovjetunionen betragter de amerikanske forsøg på at bringe retten til den frie sejlads for Sovjetunionens og andre nationers skibe i farvandene omkring Nordvietnam i fare som utilstedeligt. Sovjetunionen vil træffe fornødne forholdsregler. Regeringen i De forenede Stater må bære det fulde ansvar for konsekvenserne af deres illegale handling.

En ny eskalation af de i forvejen aggressive angreb løser ingen problemer i Indokina og kan ikke knække nordvietnamesernes vilje til at kæmpe for frihed og uafhængighed. Det amerikanske initiativ kan kun tjene til at trække konflikten ud, til at fortsætte blodsudgydelserne, og nye tab af menneskeliv samt ødelæggelser vil være uundgåelige.

Den eneste rigtige måde at løse det vietnamesiske problem på, er at respektere det vietnamesiske folks ret til selv at bestemme deres skæbne uden at andre blander sig eller øver pres. Hvis De forenede Stater virkelig er villig til en sådan løsning, skulle de hellere vende tilbage til forhandlingsbordet i Paris.

Den sovjetiske regering insisterer på det kraftigste, at De forenede Staters skridt til at blokere kysten og afbryde forbindelseslinierne i land i Nordvietnam øjeblikkeligt ophører, at kamphandlingerne mod Nordvietnam bliver indstillet, samt at retten til den frie sejlads og handel bliver respekteret. Den sovjetiske regering udtrykker det håb, at disse synspunkter deles af regeringer og folk i alle fredselskende lande.

Det sovjetiske folk, loyalt som det er til den internationale socialismes principper, forener sig med det tapre vietnamesiske folks kamp. Sovjetunionen har ydet og vil fortsætte med at yde den nødvendige støtte til det vietnamesiske folk«.

Den kinesiske erklæring, sendt ud over radioen fra Peking, følger stort set samme linier, som udtrykt i de sovjetiske og nordvietnamesiske kommentarer, selv om ordvalget er lidt mere blomstrende. Der siges bl. a.:

»Den amerikanske regering hævder, at alle disse

gøremål ikke er ment som et middel for at udvide krigen, men for at ende den. Denne hykleriske påstand afslører fuldt ud de amerikanske angriberes syge sind.

Vi ønsker at fortælle den amerikanske regering i største alvor: »De dage er forbi, hvor store nationer kunne tyrannisere små nationer efter forgodtbefindende«. Det vietnamesiske folks kamp er en jævnbyrdig kamp. Folk over hele verden, herunder det amerikanske folk, holder med det vietnamesiske folk. Det amerikanske forsøg på at tvinge det vietnamesiske folk til at overgive sig ved at henvise til den såkaldte »Luft- og flådeoverlegenhed« vil vise sig at være en gammel ønskedrøm.

I erklæringen fra den nordvietnamesiske regering sættes tingene på plads: »Det vietnamesiske folk har beslutsomhed og styrke nok til at fortsætte den lige og i sidste ende sejrrige kamp, selv om den fortsætter i 5 eller 10 år eller endnu længere«.

Den kinesiske regering og det kinesiske folk støtter kraftigt det fornuftige og rigtige standpunkt, som Nordvietnams regering har udtrykt om kampen imod De forenede Stater og dets marionetregering, hvad enten den kæmpes mod landstyrker eller luft- og flådestyrker. Vi vil beslutsomt støtte og assistere det vietnamesiske folk i deres forsvarskrig, til den slutter med den endelige sejr.

De amerikanske angribere er dømt til at blive slået.

Det vietnamesiske folk og de tre indonesiske folk er sikre på at vinde!«

Disse udtalelser fra den kommunistiske verden in-

deholdt ikke afgørende perspektiver. Det kan vel næsten siges, at kommentarerne kun udtrykte, hvad der anstændigvis måtte siges af en krigsførende nation og dens allierede.

Pressen derimod reagerede voldsomt. Under store overskrifter om blokade af Nordvietnams havne blev anvendelsen af miner kommenteret. Der var en udpræget frygt for, at mineringen ville medføre en eskalation, og den generelle opfattelse hos vestens kommentatorer var den, at der her var taget et våben i brug, som ellers var forbeholdt verdenskrige. I modsætning til de våben, der hidtil var anvendt under krigen, så var minerne jo farlige for alle og dermed en trusel mod folkerettens bud om alle nationers frie ret til at sejle på havene.

Det er den gængse opfattelse, at blokade i henhold til internationale konventioner kun kan bringes til udførelse under krigsforhold, og da Amerika aldrig har udsendt krigserklæring mod Nordvietnam, så var konventionen på dette punkt ikke opfyldt. Endvidere udføres blokade med flådestyrker, som i internationalt farvand skal være i stand til at forhindre adgangen til en fjendtlig kystlinie, men i denne operation anvendtes miner, og de var ydermere lagt i det territoriale farvand, som for Nordvietnams vedkommende påberåbes til 12 sømil.

Karantæne, som denne blev udført under Cuba-krisen, er heller ikke den rette betegnelse. I de Forenede Nationers love er der et par undtagelser til forbudet om anvendelse af våbenmagt i internationale konflikter. I det ene tilfælde må våbenmagt anvendes, såfremt det er godkendt af de Forenede Natio-

ner eller et andet kompetent internationalt organ, og i det andet tilfælde skal der være tale om selvforsvar. Under Cuba-krisen var de amerikanske forholdsregler godkendt af organisationen OAS («Organisation of American States»), som værende det kompetente internationale organ, men karantænen omfattede kun skibe, som sejlede med nærmere specificerede offensive våben.

Da miner ikke kan skelne mellem ven eller fjende eller mellem ladninger med våben eller levnedsmidler, rantes derfor i dette tilfælde alle nationer og alle former for ladninger, og begrebet karantæne kan ikke benyttes. Det må derfor siges, at selvom pressen måske ikke har været korrekt i sin terminologi, så var de faktiske forhold betydeligt nærmere ved blokade end karantæne. Mineringen på det territoriale farvand havde nøjagtig samme virkning som en blokade. Den egentlige forskel var kun, at i dette tilfælde skulle skibene passere minefelterne, medens de i det andet skal bryde blokaden.

Amerikanerne brugte hverken betegnelsen blokade eller karantæne. Den officielle betegnelse var »*Interdiction of weapons and supplies to North Vietnam*« og da operationen fra amerikansk side blev kørt meget stramt, blev kun ganske få »Rules of engagement« frigivet. Dette er forståeligt og skyldes to forhold: For det første virkede mineringen efter hensigten, og det blev derfor aldrig konstateret, hvad amerikanerne ville have gjort, hvis felterne var blevet forsøgt passeret. For det andet ville det have svækket amerikanernes handlefrihed, hvis der

på forhånd havde været tvivl om felternes effektivitet.

Ved at stykke udtalelser fra pressemøder sammen synes det juridiske grundlag for operationen at være retfærdiggjort ved følgende argumentering:

Internationale love erkender en krigsførende nations ret til at afbryde strømmen af forsyninger til en fjende ved at udføre en flåde-blokade. For at være på lovens rette side skal en sådan blokade bekendtgøres til ikke-krigsførende nationers skibsfart, den skal opretholdes med en styrke, der er tilstrækkelig til, at gennembrudsforsøg vil være farlige, og den skal udføres upartisk over for alle nationer. Skønt der kan være tvivl om, hvorvidt den VIII Haag konvention tillader, at en blokade udføres med miner alene, så er der ingen tvivl om, at miner og flådestyrker sammen opfylder kravet til en lovlig blokade. I den foreliggende situation blev mineringen iværksat i forbindelse med intensive luft- og flådeoperationer.

I lighed med loven om krigshandlinger kan også loven om blokade tages i anvendelse afhængig af den faktiske krigstilstand. Der kræves i den foreliggende situation derfor ingen krigserklæring.

Loven om blokade indeholder et kompromis imellem de ikke-krigsførende nationers interesser i den mindst mulige afbrydelse af deres skibsfart — og de krigsførende nationers interesser i at forhindre, at krigsmateriel når frem til fjenden. Skønt dette kompromis tillader en afbrydelse af den frie handel med fjenden, kræver det en bekendtgørelse, for at de ikke-krigsførende nationers skibsfart kan undgå blokadeområdet, og for at denne skibsfart ikke skal bli-

ve indblandet i direkte kamphandlinger. I den foreliggende situation er denne betingelse overholdt, da det over for alle nationer blev meddelt, at forholdsreglerne først ville træde i kraft efter en periode på 3 døgn.

Ved at klarlægge en krigsførende nations rettigheder over for en ikke-krigsførende nation tjener loven også det formål, at konflikten begrænses til de oprindelige krigspartier. I den foreliggende situation skulle forholdsreglerne derfor ikke føre til en eskalation.

I henhold til de Forenede Nationers artikel 51 kan der anvendes kollektivt selvforsvar imod et væbnet angreb. I den foreliggende situation, hvor 12 nordvietnamesiske divisioner strømmede ind i Syd-vietnam og alvorligt truede mange af de større byer, er spørgsmålet om selvforsvarskriteriets opfyldelse ikke længere alene et spørgsmål om de truede amerikanske styrker i Sydvietnam, og iværksættelsen af en blokade kræver på denne baggrund ingen større retfærdiggørelse. Ambassadør George Bush's meddelelse til de Forenede Nationers sikkerhedsråd nævnte disse forhold.

Selv om betingelserne for en lovlig blokade således er opfyldt, er betegnelsen blokade dog undgået. Dette skyldes ikke, at præsidenten mangler kongressens bemyndigelse. De amerikanske forholdsregler, hvad enten der benyttes terminologien *blokade* eller *forbud mod indførelse af våben og forsyninger*, er en taktisk beslutning, som præsidenten i kraft af sin stilling som øverstbefalende for styrkerne er i sin gode ret til at iværksætte. Når ordet ikke anvendes,

skyldes det derimod en omhyggelig hensyntagen til mulighederne for at formindske en konfrontation med de ikke-krigsførende nationer. Blokade kan nemlig have større perspektiver end ovennævnte forbud, idet økonomisk og politisk undertvingelse kan være en del af formålet. I den foreliggende situation er det netop meddelt de Forenede Nationer, at der kun vil blive taget de mest nødvendige forholdsregler. På samme måde tjener den omhyggelige begrænsning af området til kun at omfatte Nordvietnams territorialforvand det formål, at risikoen for konfrontation med andre nationer begrænses, idet forholdsreglerne ikke kan sammenlignes med tidligere tiders »long-distance blockade«.

Endelig er en begrænsning af forbudet givet. Amerika har meddelt, at forholdsreglerne vil blive bragt til ophør, når en internationalt overvåget indstilling af krigshandlinger i hele Indokina kan accepteres af parterne.

Der skal sikkert en god indsigt i folkerettens problematik, for på stående fod at tilbagevise den amerikanske argumentering. Sandheden kommer nok nærmest, hvis der konkluderes, at dels må det erkendes, at folkeretten kun vanskeligt lader sig indpasse de forskellige situationer, dels at folkerettens uofficielle § 1 »Den, som har magt, har også ret« i de fleste situationer får argumenteringen til at glide lettere!

Når eskalationen udeblev, skyldes det sikkert mindre den amerikanske argumentering end Dr. Kissingers rejser til Kina og Sovjetunionen. Hvor meget, Dr. Kissinger har strammet tommelfingerskruerne,

er ikke oplyst, men han har sikkert gjort det helt klart for den kommunistiske blok, at Amerika i spørgsmålet om Vietnam besad såvel evnen som en fast vilje til at fortsætte kampen, samt at det kunne blive nødvendigt at tage andre midler i brug.

På en pressekonference i presidentens administrationskontorer den 10. maj blev Dr. Kissinger direkte spurgt: »Da De var i Moskva, informerede De da de sovjetiske ledere om de forholdsregler, der nu er taget i anvendelse?«

Dr. Kissinger svarede: »Jeg kan ikke gå i detaljer i denne diskussion, og jeg tror ikke, det ville tjene noget formål. Jeg fortalte de sovjetiske ledere om den alvorlighed, hvormed vi betragter en fortsættelse af de nordvietnamesiske angreb samt de nordvietnamesiske forsøg på at finde militære løsninger på problemet. De nøjagtige forholdsregler, vi ville tage, var selvfølgelig endnu ikke blevet bestemt og kunne derfor ikke diskuteres.«

På den anden side af Potomac-floden i Pentagon holdt forsvarsminister Melvin Laird på nøjagtigt samme tidspunkt pressekonference. Han blev spurgt: »Præsidenten har tilsyneladende søgt råd fra mange sider før denne beslutning blev taget. Var mineringen af Haiphong Deres personlige forslag?«

Melvin Laird svarede: »Beslutningen blev taget af præsidenten mandag eftermiddag. Planlægningen havde selvfølgelig været igang i lang tid, hvilket vel næppe kan komme som nogen overraskelse. Jeg blev stillet det samme spørgsmål af udenrigsrådet for flere uger siden, netop om hvorvidt en sådan planlægning var i gang, og om hvorvidt det var en

mulighed. Jeg gav et kort svar, og svaret var — ja, og det var for 3 uger siden«.

Der er på denne baggrund en del der tyder på, at Dr. Kissinger er blevet orienteret om mulighederne for minering inden hans afrejse til Moskva, og at han med dette triumf-kort i baglommen, har haft større handlefrihed. Det er måske endog sandsynligt, at Dr. Kissinger har kunnet overbevise de sovjetiske ledere om, at Amerika nu ville afgøre krigen i Vietnam definitivt ved anvendelsen af miner, ville tvinge nordvietnameserne til forhandlingsbordet, samt at en fortsættelse af krigshandlingerne derfor ville være ensbetydende med en åben konfrontation, som hverken Sovjetunionen eller Amerika kunne være tjent med.

Mineringen af de nordvietnamesiske havne tvang nordvietnameserne til forhandlingsbordet. Dr. Kissinger havde på et tidligt tidspunkt en klar fornemmelse af minernes virkning, da han sagde: »Der er en tendens til at sige, at der er forsyninger til X måneder, og som følge heraf at krigen kan vare ved så mange måneder, før evt. resultater kan konstateres. Dette er sandsynligvis en forkert måde at anskue problemet på, for hvis der kun er forsyninger til så og så mange måneder, må det påvirke beslutninger før forsyningerne er opbrugt. Det er usandsynligt at nogen vil opbruge samtlige forsyninger, før der træffes beslutning. På hvilket tidspunkt denne beslutning må træffes, er dog vanskeligt at forudsige. Vi tror ikke, at det vi nu har bragt til udførelse, har nogen indflydelse på den øjeblikkelige kamps

næste 3 uger, men det kunne og skulle påvirke næste omgang. Modificeringen af vores fredsforslag — en modificering som indtil for kort tid siden af alle blev vurderet som fornuftig — må ses i sammenhæng med afskæringen af forsyningerne. Vi mener, at i næste omgang vil resultatet kun være indirekte. I omgangen efter derimod vil der være følelige resultater, og en fredsförhandling være mulig.

I fredsaftalen mellem Nordvietnam og Amerika fik spørgsmålet om rydning af minerne en fremtrædende plads. En særlig minerydningsaftale, der blev udarbejdet sideløbende med fredsaftalen, blev underskrevet, og de amerikanske minestrygningsstyrker blev beordret til at sejle til Vietnam, allerede før fredsaftalen var underskrevet.

Amerikanerne skulle have minestrygningsstyrken klar ved Haiphong 30 dage efter 27. januar kl. 24,00 GMT, strygning af området ved Haiphong blev beregnet til at vare 40 og for hele kystområdet 180 minestrygningsdage (ikke minestrygerdage). Nordvietnameserne skulle selv stryge miner i indre vandveje, men amerikanerne skulle assistere med understyr og teknisk rådgivning.

Operationen forløb stort set som planlagt ved denne aftale. Minestrygerne (MSO's) ankom til området ved Haiphong den 6. februar og påbegyndte straks strygning af »anchoring/operating areas« samt en del af indsejlingen til Haiphong. Den 23. februar ankom helikopterminestrygningsstyrken, men som følge af manglende koordination og forberedelse fra nordvietnamesernes side, kom denne styrke først igang den 27. februar.



I ugens løb offentliggjordes omsider et brev, som Sovjetunionens Brezjnev havde sendt USA's Nixon, da våbenhvilen i Vietnam var en kendtgøring. Det var et brev med varm lykønskning og smukke ønsker om godt samarbejde i fremtiden.

Et nyt nummer indstuderer

Tegning af Erik Werner.

Berlingske Tidende's kommentar til situationen 25. februar 1973.

Den 28. februar blev samtlige minestrygningsoperationer indstillet som følge af en afbrydelse af frigivelsen af amerikanske krigsfanger. Minestrygningsstyrken forlod vietnamesisk farvand og vendte først tilbage og genoptog arbejdet 6. marts.

Den 26. marts oprettedes skolekurser i Haiphong, hvor amerikanske minespecialister påbegyndte træning af nordvietnamesere i minestrygning og uskadeliggørelse af »Destructor MK 36«, som blev anvendt i de indre vandveje.

Da kun en del af minerne forblev armerede, og da samtidig nordvietnameserne i overensstemmelse med minestrygningsaftalen gav særlige områder første-prioritet, blev kun få miner strøget. Den første blev strøget 9. marts og yderligere 2 i april måned.

Det sidste af de 31 indespærrede skibe i Haiphongs havn forlod havnen først i maj måned, og den 10. juli meddelte amerikanerne, at minestrygningen i Vietnam var afsluttet — ca. 170 dage efter påbegyndelsen.

KONKLUSION.

Anvendelsen af miner i Vietnamkrigen må for begge parter vedkommende siges at have været en stor succes. I det egnede farvand kunne nordvietnameserne med små midler skabe en stor trusel. Amerikansk teknologi muliggjorde, at effektive miner mod små mål kunne læges i stort antal og på kort tid, og nye perspektiver for minevåbnet blev åbnet. Anvendelsen af miner betragtes fortsat som et våben, der hører verdenskrigene til, men blokadens effektivitet og virkning bør kunne ændre denne opfattelse. Det politiske apparat og »Rules of engagement« til styring af dette våben skal være henholdsvis håndfast og enkle.

Når miner én gang er taget i anvendelse, må der påregnes en betragtelig tid til strygning!

Efter denne gennemgang af minekrigsførelsen i Vietnam er det fristende at konkludere, *at minevåbnet endnu engang satte tingene på plads, og at anbefalingen fra 1946 ikke var så dårlig endda!*

SØVÆRNETS FRØMANDSKORPS

Af orlogskaptajn F. Volke.

Siden tidernes morgen har menneskene med iver søgt efter midler til at tilintetgøre hinanden med.

Denne kendsgerning var åbenbar for den store kunstner, videnskabsmand og filosof Leonardo Da Vinci, som, da han havde lavet udkast til dykkerklokke og undervandsbåde, besluttede at hemmeligholde notater og tegninger, idet menneskene efter hans mening blot ville anvende dette i krigens tjeneste.

Leonardo Da Vinci havde ret, men allerede mange hundrede år tidligere havde man fundet på at føre krigen ikke alene ud på havet men også under overfladen.



Ovenstående relief stammer fra ca. 900 år før vor tidsregning og viser Assyriske krigere svømmende under vandet idet de betjener sig af en slags åndeapparat.

Fra år 400 f.k. og til år 1800 findes der beretninger om, at kampsvømmere har været anvendt i mindst 6 søslag eller belejringer. Al den svømning og dykning foregik uden nogen form for apparat, idet et brugbart apparat ikke fandtes.

Først i 1902 fremstillede Davis et udslusningsapparat (den såkaldte Davis-vest) til brug ved ubådsulykker, og det skulle blive forbilledet på det lukkede kredsløbsapparat, vi kender idag.

I 1943 konstruerede den franske Kaptajnløjtnant J. Y. Cousteau lungeautomaten, som ved sin konstruktion sikrer dykkeren den rette mængde luft på alle dybder. Denne revolutionerede med et slag al dykning, og gjorde dykkeren fri og uafhængig af overfladen.

Som det fremgår af denne meget korte beretning, har man altså igennem tiderne tumlet med tankerne om at lave en undervandskriger. I Italien bragte man tanken til udførelse. Efter en svag men heldig start i 1. verdenskrig, byggede man i mellemkrigsårene videre på de erfaringer, man havde indhentet, med det for de allierede så sørgelige resultat, at 265.000 tons skibstonnage lå på havets bund, inden de italienske frømænd fra den 10. lette flotille ved Italiens kapitulation indstillede deres operationer i den 2. verdenskrig.

Efter »festfyrværkeriet« i Middelhavet fik samtlige krigsførende magter øjnene op for frømands anvendelsesmuligheder, og indtil krigens slutning udførtes mange frømandsoperationer fra begge sider.

Også herhjemme opererede frømænd. To frømænd, uddannet ved Special Operations Executive (SOE),

anbragte magnetladninger på to tyske transportskibe i Århus havn. Imidlertid detonerede ladningerne ikke, sandsynligvis fordi ladningerne var vendt på hovedet, hvorved syren i tændmekanismen ikke kunne virke efter hensigten.

Den ene af frømændene var nuværende orlogskaptajn Robert Christensen, som senere var med til at starte frømandsuddannelsen herhjemme.

Erfaringerne indhøstet under krigen blev naturligvis også studeret herhjemme, og ved Søminevæsenet overvejede man, hvorvidt frømænd kunne anvendes ved det store mineoprydningsarbejde, som efter krigen blev udført ved de danske kyster. Imidlertid veg man tilbage for tanken af økonomiske-, tids- og personelmæssige grunde, hvorfor den konventionelle dykker måtte påtage sig dette job.

Udviklingen af frømandsudstyret og frømandens taktiske anvendelse fortsatte i efterkrigsårene, men den spændte verdenssituation lagde et forholdsvis tæt slør over de forskellige landes opfindelser og eksperimenter.

Da man derfor i 1951 påbegyndte en eksperimenterende uddannelse herhjemme, var man udelukkende henvist til brochurer, reklamer, notitser samt beretninger af romanlignende karakter.

Af Søminevæsenets personel blev der udtaget 7 frivillige, som skulle gennemgå de for dykkere og ubådsfolk foreskrevne prøver samt de psykotekniske prøver for flyveraspiranter.

Ved disse prøver faldt 2 mand fra, således at 5 mand, heriblandt KL G. L. Schmidt Jensen, kunne påbegynde uddannelsen i Kongsøre.



Feltbanen er ikke let første gang.

På denne første skole gennemførte kun en mand, nemlig KL Schmidt Jensen, men man havde dog indhentet nogle gode og værdifulde erfaringer, hvorpå man kunne basere et videre arbejde.

En af erfaringerne fra den første skole var, at man herhjemme havde for lidt viden om dette specielle felt, og at det, hvis man skulle have en sådan uddannelse, ville være nødvendigt, at henvende sig til dem, der sad inde med den nødvendige viden. Dette gjorde man opmærksom på i en skrivelse fra Ubådsafdelingen i foråret 1952, og i 1955-56 sendtes instruktørpersonel til uddannelse ved udenlandske dykker- og frømandsskoler.

Således blev en officer sendt til USA, medens 2 officerer og en fenrik gennemgik den norske frømandsskole.



Vel hjemme igen blev der, med den ny erhvervede viden som baggrund, lavet planer for uddannelse af svømmedykkere og frømænd, og en uddannelsesplan for frømænd indsendtes i november 1956 til Søværnskommandoen.

I foråret 1957 blev planerne godkendt, og den første frømandsskole startedes med personel fra Kystbefæstningen som elever.

Grundlaget for den i 1956 indsendte uddannelsesplan, var en af Søværnets Dykkerskole foreslået målsætning for frømandsskolen, nemlig at uddanne frømænd, som ville være i stand til at løse taktiske krigsopgaver såvel som fredsmæssige undervandsopgaver. Dette grundlag har man bygget videre på, og uddannelsen har i store træk fulgt den oprindelige plan med de små ajourføringer og ændringer, som udviklingen nødvendigvis må medføre.



I 1970 blev Frømandskorpset (FKP) oprettet som en operativ enhed under Søværnets Operative Kommando og udskilt fra Søværnets Dykkerskole, og i 1971 blev der for første gang fra en overordnet kommandomyndighed pålagt FKP fast definerede opgaver at løse såvel i krig som i fred. Heraf fulgte en nødvendig revision af uddannelsesplanen således, at uddannelsen kunne være i overensstemmelse med de pålagte opgaver.

Frømandsuddannelsen, der varer i 37 uger, er delt op i 3 faser. En forskole, selve frømandsskolen og en efteruddannelse.

Forskolen, der varer 5 uger, har til formål at udvikle elevernes fysik og give dem en udvidet skydeuddannelse sideløbende med kort og orienteringslære og gummibådstjeneste. Under forskolen finder en grovsortering af eleverne sted.

Forskolen finder ikke sted ved Torpedostation Kongsøre, men ved en anden militær forlægning, som råder over egne skydebaner. Eksempelvis kan nævnes, at den sidst afholdte forskole fandt sted ved Hjemmeværnsskolen i Nymindegab.

De elever, som klarer forskolen, starter en mandag morgen på den 17 uger lange frømandsskole.

I den første uge, der benævnes »Hell Week« foretages en finsortering, der skulle sikre, at de der gennemfører denne uge, er fysisk og psykisk egnede til den videre tjeneste.

»Hell Week« eller Helvedsugen er efter udenlandsk mønster tilrettelagt med en række hårde fysiske øvelser og et minimum af søvn for på denne måde at prøve elevernes fysiske og psykiske tærskel.

Efter denne hårde uge fortsætter frømandsskolen med normal undervisning således, at formiddagen er afsat til fysisk træning og teoriundervisning medens eftermiddagen er helliget vanduddannelsen.

Her skelnes mellem overfladesvømning, iltsvømning og almindelig dykning.

Ved overfladesvømning forstås svømning uden apparat og eleverne trænes op til at tilbagelægge store afstande. Endvidere trænes forskellige former for landgang og opmålingsmetoder.

Iltsvømningerne, hvor der benyttes et apparat, der anvender rent ilt, og som ikke lader bobler undslippe, er måske den psykisk mest krævende disciplin på skolen. Der svømmes såvel om dagen som om natten, og når eleverne har nået kvalifikationsdistancen, trænes de op i navigations- og angrebssvømninger. Ved hjælp af kompas, ur og dybdemåler navigerer

frømændene sig over store distancer frem til målet, som under træning blot er bøjer udlagt i fjorden.

Men frømændene uddannes også til at benytte det almindelige svømmedykkerapparat og til at udføre almindelige svømmedykkerarbejder.

Det er indlysende, at en mand som igennem 17 uger hver dag har tumlet sig i vandet 3-4 timer og ofte om natten med, har opnået en vandfølelse og en dykkeroutine, som sætter ham i stand til at løse tilsyneladende umulige opgaver.

Men frømanden uddannes ikke kun i vandet. Side-løbende med og integreret i svømmeuddannelsen modtager han også en specialkampuddannelse, som gør ham i stand til at løse en del forskellige landoperationer.



Kampsvømning med landgang.

Flere søofficerer har med forbavselse, nogle endog med rædsel i stemmen spurgt om hvorfor frømandene uddannedes til denne form for krig, og svaret er snublende nært.

En frømand kan af flere grunde blive tvunget til at gå på land, og det er derfor nødvendigt, at man giver ham en så god landuddannelse som overhovedet muligt, og gør ham til specialist inden for det område som hedder specialkamp.

Endvidere åbner frømandens varierede uddannelse store muligheder for forskellige former for skjult infiltration, og dette kombineret med landuddannelse gør frømandene til en alsidig komponent i Søværnets beredskab.

Da langt de fleste af frømandens krigsopgaver udføres under dække af mørket, foregår også en stor del af den praktiske uddannelse om natten. To gange hver uge er der natøvelser, enten natiltsvømning eller landøvelse, eller en kombination af vand- og landøvelserne.

Frømandsskolen afsluttes med en øvelse af en uges varighed. Under øvelsen, der kaldes *Graduation Ball*, får eleverne lejlighed til at benytte alt, hvad de har lært på skolen, og de har som modstandere forskellige hjemmeværnskompagnier, politihundekompagnier og evt. enheder fra hæren.

Ved skolens afslutning fordeles eleverne til korpsets patruljer, for her med den baggrundsviden, som er blevet dem tildelt på skolen at gøre de erfaringer, som er nødvendige for tilfulde at udfylde pladsen i en operativ patrulje.



Landgang med gummibåd.

Umiddelbart efter frømandsskolens afslutning påbegyndes efteruddannelsen. Det første kursus, som afholdes ved Jægerkorpset, har til formål at uddanne de nye frømænd til faldskærmsspringere. Denne uddannelse, der varer 3 uger, gør det muligt at indsætte frømænd med faldskærm i taktiske operationer og udvider således frømandens infiltrationsmuligheder.

Under efteruddannelsen er også lagt et sprængningskursus, hvor eleverne foruden et grundlæggende kendskab til tændmidler og sprængstoffer også lærer visse former for avancerede sprængninger, hvorved man med et minimum af sprængstof opnår størst mulig virkning.

Da en af korpsets opgaver er at kunne yde assistance i tilfælde af en ubådsulykke, uddannes samtlige frømænd til konventionelle dykkere. Denne uddannelse foregår ved Søværnets Dykkerskole, hvor de samtidig overfor Dykkerprøvekommissionen aflægger prøve i svømmedykning, således at frømæn-



Rydning af forstrandshindringer indgår i frømandens uddannelse.

dene erhverver sig civilt certifikat til alle former for dykning. Denne dykkeruddannelse udgør i øvrigt for civiluddannelsesberettigede den første civiluddannelse.

Hermed er uddannelsen imidlertid ikke slut. Der foregår til stadighed inden for de enkelte patruljer en videre uddannelse, hvor patruljens eksperter inden for hver sit felt videregiver sin viden til de øvrige.

I forbindelse med udvekslingsbesøg hos fremmede specialenheder modtager de danske frømænd ny viden og nye impulser således, at teknik og kampformer ustandselig er under en videreudvikling.

Som tidligere nævnt fik Frømandskorpset den 1. OKT 1970, efter at have eksisteret i 13 år, sit officielle stempel, og blev under fredsberedskab underlagt Chefen for Undervandsbådseskadren. Under forøget

beredskab indgår FKP som en selvstændig operativ enhed under Søværnets Operative Kommando (SOK).

Korpset er organiseret i en beredskabsdivision, en forvaltningsdivision, og når uddannelse foregår til-lige i en træningsdivision. Beredskabsdivisionen, der er den interessanteste, er igen delt op i et antal patruljer. Hver patrulje kan operere selvstændigt eller i små grupper, og Korpset kan naturligvis også opere-re som en enhed.

Patruljerne ledes enten af en officer eller en ældre befalingsmand af sergentgruppen. Øvrige patrulje-medlemmer kan være af alle grader.

De fleste patruljemedlemmer har foruden frø-mandsuddannelsen også en ekspertuddannelse, som patruljeføreren ved planlægning og udførelse af en operation kan støtte sig til. Disse eksperter varetager under den daglige tjeneste en stor del af patruljens videregående uddannelse.

De specialistuddannelser, der er tale om, er først en stifinderuddannelse. Stifinderne skal vide alt om orientering og være i stand til at føre patruljen ad fastlagte ruter frem mod målet. Han skal endvidere have et vist kendskab til fjendtlige uniformer og materiel.

I hver patrulje findes en patruljesanitetsmand, som udover det fastlagte stanagkursus i sanitetslære har modtaget sanitetsundervisning på et specielt sa-nitetskursus for frø mænd, ligesom han har deltaget i et af amerikanske styrker afholdt kampsanitetskur-sus. Denne uddannelse er af værdi ikke alene for korpset, men også for udenforstående, thi skønt ud-dannelsen er ret ny, har korpsets sanitetsfolk ved

flere lejligheder kunnet yde førstehjælp ved trafikulykker o. l. I et tilfælde har uddannelsen ifølge redningsfolk og læger reddet et menneskeliv.

I patruljen findes endvidere en sprængningsekspert, som er uddannet ved ingeniørskolen. Han skal vide næsten alt om sprængstoffer, ladningsberegning og om avanceret sprængning således at han ude i marken kan få størst mulig virkning med de færreste midler.

Der har i den seneste tid vist sig visse vanskeligheder ved at opretholde denne ekspert i patruljen, idet Marinestaben har holdt på, at kun befalingsmænd kan modtage denne uddannelse, på trods af at konstabler tidligere har gennemgået fagkursus for sprængningslærere ved ingeniørskolen. Hovedidéen med ekspertuddannelserne var at få dem spredt over patruljernes medlemmer og ikke at en enkelt befalingsmand skulle sidde inde med alle kundskaberne alene.

Af hensyn til uddannelse i overlevelse og undvigelse, har patruljerne også eksperter inden for dette felt. De nuværende er alle uddannede i England ved 22. Special Air Service Regiment. *Survivalexpert*, som denne mand kaldes, har endvidere ansvaret for patruljens optræning i at modstå krigsfangeafhøring.

Der mangler endnu to ekspertuddannelser. Den ene er radiouddannelsen og den anden et minerydningskursus, således at patruljerne ikke, hver gang den finder noget mistænkeligt, skal tilkalde et minerydningshold.

Disse to uddannelser håber korpset kan startes op i indeværende år.

De opgaver, som af SOK blev pålagt FKP, blev delt op i henholdsvis freds- og krigsopgaver. Fredstidsopgaverne blev nedfældet i søværnsbestemmelse nr. 214 og lyder: Eftersøgningsopgaver, herunder deltagelse i eftersøgningsoperationer ved savnet eller sunken undervandsbåd. - Dykkerarbejder af særlig karakter. - Inspektion af undervandsanlæg.

Herudover blev det pålagt FKP i forbindelse med øvelses- og kursusvirksomhed at medvirke ved træning og instruktion af personel fra alle værn i forsvaret mod specialkampenheder.

De første opgaver kræver vel ingen særlig forklaring og forudsættes bekendt af dette tidsskrifts læsere, hvorimod den sidste opgave vel kan behøve en vis uddybning.



En frømandspatrolje »lynskudt« i en dansk efterårsskov.

For at det danske forsvar kan stå bedst rustet til at tage kampen op mod specialstyrker er det af vital betydning at vide hvordan sådanne styrker opererer, hvilke infiltrationsmetoder de evt. vil benytte, hvordan de bevæger sig og hvor de evt. ligger over. Uanset hvor godt sådanne styrker er uddannet, og hvor påpasselige de er, vil de efterlade spor, og derfor skal man vide hvad og hvor, man skal se efter.

Da frømanden jo optrænes til specialkrig og gerne skulle kunne alle de hermed forbundne kneb, er det en naturlig sag at give denne viden videre til forsvaret.

Der er ingen tvivl om, at det, siden FKP startede på dette, hvilket ligger flere år tilbage, er blevet væsentligt vanskeligere at operere som »fjende« i Danmark. På denne måde opnår man en vekselvirkning, idet frømændene for at »overleve« og gennemføre aktionerne bestandig må dygtiggøre sig og finde nye veje.

Under forøget beredskab samt under krigstilstand udfører FKP udover de allerede nævnte opgaver sådanne krigsmæssige opgaver, som må blive beordret udført af Søværnets Operative Kommando, og som FKP gennem sin specialuddannelse er særlig egnet til at udføre.

Samtidig med den officielle status modtog FKP en materiel normering. Denne er næsten opfyldt og korpset er i dag for visse områders vedkommende udstyret med godt og moderne materiel.

På et område er korpset dog sørgeligt langt tilbage, nemlig hvad våben angår. Der er et udpræget misforhold mellem den uddannelse, man giver en frø-

mand, og det materiel man giver ham til at løse opgaven med. Det er tilsyneladende lettere at få midler til at indkøbe varme letvægtssoveposer end til at købe et godt moderne robust træfsikkert skydevåben, som koster det samme, men man løser ikke mange frømandsopgaver ved hjælp af soveposen, skønt den skam er rar at have.

Ved anskaffelse af materiel til korpset må man i høj grad se på vægtproblemet, det gælder såvel våben som overlevelsesudstyr.

Uanset hvilken fremføringsmåde der anvendes, om frømanden svømmer eller går, skal han selv transportere det udstyr, der er nødvendigt for operationens udførelse. Uanset hvor længe operationen varer, kan den danske frømand næppe regne med nogen form for genforsyning, hvorfor det er af vigtighed for ham, at han for den mindst mulige vægt kan medføre mest muligt udstyr. Dette er til en vis grad opnået ved at gøre overlevelsesudstyret så let som muligt, og FKP har endvidere foreslået anskaffelse af nye våben med småkalibret ammunition for også på dette område at kunne medføre mest muligt for mindst mulig vægt. Hvis dette våbenforslag nogensinde skulle blive gennemført, vil korpsets patruljer blive en yderst slagkraftig enhed, og der vil blive mere ligevægt mellem uddannelse og udstyr. Man opnår endvidere en meget vigtig ting. Den danske frømand vil ikke, som det er i øjeblikket, være ringere udstyret våbenmæssigt end fjendens almindelige vagtsoldat.

Som frømænd anvendes kun fast, frivilligt personale. Personellet rekrutteres fra alle værn og forplig-

tiger sig til at forrette tjeneste ved korpset i 2 år efter endt uddannelse. For personel fra de andre værn gælder det at de overflyttes i nr. ved Søværnet.

Når de pligtige 2 år er gået står det vedkommende frit for at gå, men langt størsteparten tegner langtidskontrakter, og de bliver rygraden i frømandskorpsets patruljer i kraft af deres viden og erfaring, hvilken form for frømandstjeneste der end er tale om.

Frømændene har nu eksisteret i Søværnet i 16 år, og har i den tid løst mange opgaver, til gavn for Søværnet og samfundet. Under øvelser har korpset gang på gang vist hvor megen skade få beslutsomme og højt trænede mænd kan volde. Søværnet har i korpset et værdifuldt redskab til brug såvel i fred som i krig, og rigtig udstyret og anvendt kan man få utroligt meget for en forholdsvis ringe indsats.



NEKROLOG

Oberst Knud van Wylich-Muxoll.

Født i København den 24. april 1873 som søn af toldforvalter Henri Christian William van W-M og hustru Anna Johanne Madsen, f. Halsted.

Han blev kadet i 1892, søløjtnant II 1896, søløjtnant I 1897, kaptajnløjtnant 1901, orlogskaptajn 1907 og blev ved flyvevåbnets oprettelse i 1910 overført til dette. Oberstløjtnant 1912 og oberst i 1916.

Gennemgik flyveskolens observatørklasse 1896—97, med torpedobåden GLENTEN 1897, gennemgik flyveskolens flyverklasse i 1898 og derefter ved flyvevæsenet som flyver til 1900. I 1900 med NIELS JUEL og s. å. ved eksercerskole på Holmen. 1900—01 NK i bevogtningsfartøjer. Jun.-Sept. 1901 adjutant ved flyvevæsenet, 1901—02 chef for ministryger MS 7, 1902—03 adjutant ved kystflåden, og var 1903—05 i modstandsbevægelsen. Jun.—Okt. 1905 flyvevæsenets forbindelsesofficer til britisk luftmyndighed i Danmark, 1905—06 på flyvekursus i England, 1906—07 kursusleder på luftmarinestation Avnø og derefter på flyvestation Karup og 1907—10 chef for overgangsflyveskole i Karup. 1911—12 chef for flyverstabens personelsektion, 1913—15 for flyvestation Skrydstrup, 1915—16 på NATO DEFENCE COLLEGE i Paris og på SPECIAL WEAPON COURSE. 1916—18 chef for flyvestation Karup, 1918—19 til rådighed for flyverhjemmeværnet og 1920—21 for hjemmeværnet. Fra 1/2 1921 til sin død flyverhjemmeværnsinspektør.

Moxoll var i årene 1961—72 formand for organisationen af flyvevåbnets officerer.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1956, Ridder af 1. klasse 1962 og Kommandør af Dannebrog 1970. Fik Hjemmeværnets Fortjensttegn i 1970, og svensk Hjemmeværns Fortjensttegn i guld i 1963.

I sin tid i søværnet viste Muxoll sig som en velbevogtet officer med udmærkede praktiske sømandsegenskaber. Hans aldrig svigtende energi, hans smittende humør og hans egenskab som populær og inspirerende leder kom i høj grad til sin ret i de mange år ved flyverhjemmeværnet.

Han afgik ved døden den 18. juli 1973, blev bisat fra Bispebjerg Krematorium, og urnen nedsat på Holmens kirkegård.

Muxoll overlever af sin hustru Caroline Amalie Eigtved, f. Bistrup, datter af kommandørkaptajn Henning August B. og hustru, Ellen Marie Birgitte, f. Eigtved.

J. T.

MARINENS BIBLIOTEK
Erhvervelser i juli 1973.

Forsvarsproblemet

- D.S.O.K. (Den sømilitære Oplysnings Kreds), papirer vedrørende. maskinskr. Kbh. 1932/34. fol.
- Jegstrup, J. H. J.*: Instrukser for embedsmænd og officerer 1652—1740. (Henvisninger til Rigsarkivet + enkelte afskrifter). maskinskr. 1967. 54 s. 4^o.
- Kiær, H. F.*: Indrolleringen i Danmark og Norge 1703—1830. maskinskr. 1958. 19 s. 4^o.
- Plakater vedr. Søe-Indrollerings-Session 1809 (3 stk.), 1810, 1841 og 1842 og Mandtalsliste 1847. Kbh. fol.
- Den landmilitære Centraladministrations embedsetat 1660—1763. Uddrag sætaten vedrørende. maskinskr. u.å. 12 s. 4^o.
- Marineministerens Adjutants Forretninger 1907. Kbh. 1907. håndskr. 18 s. fol.
- Sachs, Aage*: Den danske Centraladministration. Uddrag sætaten vedrørende ca. 1650—1850. maskinskr. u.å. 16 s. 4^o.
- Tjenestegangen ved Viceadmiralens Kontor 1931. maskinskr. Kbh. 1931. 39 s. fol.

Historie

- Bloch, E.*: Det danske kystforsvars historie (foredrag). maskinskr. ca. 1955. 6 s. 4°.
- Kampene ved Nydyb 1715. Afskrift af journal. 6 s. 4°.
- Villadsen, Jens Gustav*: Det danske Rigsvåben. maskinskr. 1958. 16 s. ill. 4°.
- Wedel Jarlsberg, Finn*: Om affæren ved Eckernförde den 5. april 1849. fotokopi. 1849. 5 s. kort.

2. verdenskrig

- Showell, J. P. Mallmann*: U-boats under the Swastika. An introduction to german submarines 1935—1945. London 1973. 168 s. ill. bibl.

Politik

- Carstens, Karl og Dieter Mahncke*: Westeuropäische Verteidigungskooperation. München 1972. 256 s.
- Güth, Rolf*: Die Marine des Deutschen Reiches 1919—1939. Frankfurt a/M 1972. 264 s. index. bibl.
- NATO-aspekter. EURO-gruppen. Bruxelles 1973. 36 s.
- Polmar, Norman*: Soviet naval power. Challenge for the 1970's. New York 1972. 106 s.
- Whitestone, Nicholas*: The submarine. The ultimate weapon. London 1973. 146 s. index.

Skibe, skibbygning m. m.

- Thornton, J. M.*: Warships 1860—1970. Newton Abbot 1973. 96 s. ill.

Sømandskab, navigation m. m., bjærgningsvæsen, dykning

Eider Canals. Bekanntmachung betreffend die Verwaltung des. Kbh. 1853. 4 s.

Hansen, V.: Om Redningsvæsenet på Nordsøens Kyster. Fra Tidsskriftet »Fra alle Lande«. Kbh. 1874. s. 379—399.

Löwenörn, Paul: Anviisning for de seilende i Kattégat - 1805 - og tillæg til samme - 1808. Optryk. Kbh. 1972. 64 + 25 s. + plancher.

May, W. E.: A history of marine navigation. Henley-on-Thames, Oxfordshire 1973. 280 s. ill. index. bibl.

Våbentekniske o. a. håndbøger m. m.

Borg, E.: Stralsundsablen eller den holstenske sabel. Særtryk af Våbenhistoriske Årbøger XIX. Kbh. 1973. s. 53—59.

Krigens Angrebsmidler (1943). Kbh. 1943. 28 s. ill.

BOGANMELDELSER OG KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Edward Wegener: »Moskaus offensive zur see«.
Bonn-Bad Godesberg 1972.

Mange danske officerer kender forfatteren som en dynamisk COMNAVBALTAP i årene 1963—65. Efter sin afgang fra denne bestilling og samtidige pensionering har admiralen i bl. a. Marine-Rundschau og United States Naval Institute Proceedings udvidet

Mahans klassiske søstrategiske teorier ved at opstille et tilsvarende strategisk begrebsapparat for forholdene i fred (eller snarere ikke-krig).

I nærværende værk redegøres for disse søstrategiske og maritime grundbegreber, der derefter anvendes i en undersøgelse af den rolle, den sovjetiske flåde spiller, ikke blot i hypotetiske krigshandlinger, men også i fred som et reelt politisk virkemiddel.

I en tid, da også dansk forsvarstænkning er helt domineret af den kontinentalt prægede strategiopfattelse, som udgår fra NATO Europakommando, og som har begrænset vor egen søstrategi til at være et spørgsmål om, hvorledes flådestyrker kan medvirke til at tilbagevise et angreb mod landterritoriet (det er det *også*), er det befriende at få præsenteret kappestriden mellem Øst og Vest i en maritim belysning.

Også for dem, der beskæftiger sig med såkaldt rationalisering, er der erfaring at hente i bogen. Således gør forfatteren opmærksom på, at det for en marine er livsnødvendigt, at strategi, operativt koncept og materielanskaffelser er tilpasset hinanden. I Bundeswehr har man imidlertid haft en integreret materielanskaffelsesorganisation, der organisatorisk har adskilt denne fra den sømilitære ledelse. De resultater, denne organisationsform har medført, belyser forfatteren med et eksempel: Det tog 15 år at aflevere 4 i enhver henseende konventionelle jagere, lige så lang tid som det tog Tirpitz at gennemføre sit fulde flådebyggeprogram.

Bogen kan anbefales til alle med interesse for strategi, forsvars- og sikkerhedspolitik. (J.B.P.)

Karl Carstens og Dieter Mahncke: Westeuropäische Verteidigungskooperation.

R. Oldenbourg Verlag, München 1972.

Bogen er udarbejdet af en arbejdsgruppe under Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik.

På baggrund af en procentuel tilbagetrækning af USA-styrker fra Europa undersøges muligheder for et snævrere vesteuropæisk forsvarssamarbejde.

Der klargøres for det nuværende samarbejde og anbefales en kordination på atomområdet og ensartethed i udrustning og uddannelse. Det understreges, at disse bestræbelser ikke må virke forstyrrende ind på det amerikansk-europæiske fællesskab indenfor NATO.

Afhandlingen er et vægtigt indlæg i forsvarsdebatten, foretaget med typisk tysk grundighed.

Rolf Güth: Die Marine des Deutschen Reiches 1919—1939.

Bernard & Graefe, Frankfurt a/M 1972.

En gennemgang af tysk flådepolitik og flådeopbygning mellem de to verdenskrige. Forfatteren er Kapitän zur See og er lærer på skolen i Mürwik.

Paul Löwenörn: Anviisning for de sejlene i Kattegat.

Rosenkilde og Bagger, København 1972.

Paul Löwenörn var internationalt anerkendt af sin samtid, og i Marinens Bibliotek findes 23 bøger og manuskripter fra hans hånd, omhandlende kortfremstilling, rejserapporter m. m.

Rosenkilde og Bagger har nu optrykt et par, der omhandler de hjemlige farvande, den i titlen angivne anvisning fra 1805 på 64 sider + plancher og et 25 siders tillæg til samme fra 1808.

Kun få herhjemme har nogen erindring om en mand, der burde have været mindet i højere grad end med en buste på trappeopgangen i Søkortarkivet.

Udover godt 3 sider i »Topsøe-Jensen og Marquard« og i enkelte andre biografiske værker er der kun udgivet én biografi i bogform af tysk oberstløjtnant F. von Zach, endda som særtryk af et månedsskrift fra 1801. Löwenörn var da 50 år, og skriftet mangler således 25 år af hans levetid.

Rosenkilde og Bagger skal have tak for, at et af hans værker trækkes frem fra glemselen, og man må håbe, det vil give ekstra vind i sejlene med hensyn til at få udgivet en biografi på dansk, hvad vistnok er på tale.

Paul de Löwenörn blev født den 11/8 1751, blev sekondløjtnant 1770, premierløjtnant 1776, kaptajn-løjtnant 1781, kaptajn 1789, kommandørkaptajn 1797, kommandør 1804 og kontreadmiral 1812. Han var chef for Søkortarkivet fra dets oprettelse i 1784 til sin død 16/3 1826.

W. E. May: A history of Marine navigation.

G. T. Foulis & Co., Henley-on-Thames, Oxfordshire 1973.

Navigationens historie har ikke været meget behandlet i litteraturen. På dansk har der ikke været en samlet redegørelse bortset fra kommandør E. V. Jørgensens bog fra 1970, der desværre kun udkom i

ret få, duplikerede eksemplarer. Dog bør nævnes kaptajn C. V. Sølvørs »Imago Mundi« fra 1951.

Commander May var medstifter af »The Royal Institute of Navigation« og var vicedirektør for Greenwich-museet i årene 1951—68.

Hans bog giver en oversigt over navigationshjælpe midlerne gennem tiderne, men dens 260 sider giver ikke rum for detaljeret gennemgang af de enkelte instrumenter og pladsbestemmelsesmetoder, således er Solstenen kun lige nævnt uden at komme ind på de teoretiske forklaringer på dens anvendelse, som har været fremme.

Et kapitel om de moderne navigationsmetoder har forfatteren overladt til Captain Leonard Holder.

Bogen er rigt illustreret, særligt inden for forfatterens speciale, kompasset, og sekstanten og dens forgængere. Den er letlæselig og kan anbefales for den, der interesserer sig for, hvorledes skibene har fundet vej gennem tiderne. Læser man samtidig kommandør Jørgensens bog, er man godt hjulpet.

J. P. Mallmann Showell: U-boats under the Swastika.
Ian Allan, London 1973.

Bogen angiver de tyske ubådes indsats under 2. verdenskrig i store linier og de modvåben, der blev sat ind, blandt hvilke opfindelsen af radar var den mest indgribende. Den fortæller om de enkelte typer og besætningerne. Et righoldigt billedmateriale, fotografier og stregtegninger fylder mere end teksten og giver et godt billede af det fra søkrigen mest omtalte våben.

J.T.

SØVÆRNETS MENIGUDDANNELSE

Af Orlogskaptajn H. Lehmann

Leværende artikel er en lettere omarbejdet hovedopgave udarbejdet ved itabekursus for Søværnet 1972/73 og Indgivet 1. april 1973. Opgaven er altså arbejdet før det nye forsvarsforlig var kendt og har som følge heraf for-rinøvis historisk værdi, men indeholder betragtninger, der muligvis var værd it have in mente under planlægningen af den fremtidige uddannelse.

En bedømmelse af Søværnets meniguddannelse, herunder en vurdering af uddannelsens »cost/effectiveness« og uddannelsens placering i land og/eller ombord samt en vurdering af nødvendigheden af, at anvende ca. $\frac{1}{4}$ af de værnepligtiges indkaldelsestid til grunduddannelse i betragtning af udviklingen i retning af mere fast personet i Søværnet.

Indledning

At dømme efter forskellige udtalelser synes der ved søværnets tjenestesteder at herske almindelig enighed om, at den uddannelsesmæssige kvalitet af de fra skolerne tilkommanderede menige ikke er så god som ønskelig, især under hensyntagen til den tid, der er medgået til denne uddannelse før tilkommando.

Årsagen mener man at skulle søges i forskellige forhold, herunder den tidligere uddannelses indhold, placering og længde, samt at den menige i mange tilfælde ikke kan forbinde den tidligere givne uddannelse for det første med den uddannelse, der gives på det nye tjenestested, og for det andet med den tjeneste, han skal forrette på det nye tjenestested.



Meniguddannelsen former sig fra begyndelsen ens for alle, idet den starter med en rekrutuddannelse på Søværnets Eksercerskole (SES). Efter rekrutuddannelsen splittes uddannelsen, værnepligtige går direkte til enhedsuddannelse og nyttetjeneste, konstabelelever og korporalselever af O-linien (KSEL (O) og KPEL) går til en 3 mdr. specialistuddannelse på SKS og derefter til enhedsuddannelse og nyttetjeneste og KSEL(T) går til en 3 mdr. søuddannelse på et øvelsesskib, 6—18 mdr. faglig uddannelse på Søværnets Konstabelskole (SKS) og derefter til enhedsuddannelse og nyttetjeneste.

Enhedsuddannelsen former sig forskelligt afhængig af tjenestestedet, men kan principielt inddeles i en Forskole II (eller typetræning) og en mobiliseringsuddannelse.

Vurderingsgrundlag

Under en vurdering af søværnets meniguddannelse må man tage Forsvarskommandoens uddannelsesdi-

rektiv (FKO DIR 0.17—1) og de af Chefen for Søværnet fastlagte uddannelsesmål og direktiver i betragtning.

FKO O. 17—1 fastsætter under formål bl. a.:

- Grunduddannelse kvalificerer personel til at bestride en bestemt funktion på det for den pågældende personelkategori laveste niveau.
- Videreuddannelse kvalificerer personel til at gøre fyldest på et højere funktionsniveau.
- Enhedsuddannelse samarbejder funktionsuddannet personel til enheder af det pågældende værn inden for rammerne af en brigade, en eskadre, en flyvestation og luftsværnsgruppe samt til mindre specielle enheder.

og under ansvar bl. a.:

- Målsætning for personeluddannelsen inden for det enkelte værn fastsættes af værnschefen.
- Værnschefen udgiver de for opnåelse af de fastsatte uddannelsesmål nødvendige direktiver, bestemmelser og reglementer.

En gennemgang af gældende bestemmelser viser, at Chefen for Søværnet ikke har udgivet nogen målsætning for søværnets meniguddannelse i bestemmelsesform. SVN BST 506 giver visse retningslinier for sanitetsuddannelsen (som i øvrigt ikke er rettet op efter gældende planer for uddannelsen på SES). SVN BST 509 er »Direktiv for befalingsmandsuddannelsen i Søværnet«, som næppe er relevant i denne forbindelse, og SVN BST 511 giver bestemmelser for Fysisk Uddannelse og Træning i Søværnet. Disse tre bestemmelser er tilsyneladende, hvad der er udgivet af Marinestaben af bestemmelser med direkte uddan-

nelsesmæssigt indhold, og de kan ikke tolkes som udtryk for en målsætning for Søværnets meniguddannelse.

Det skal dog hermed ikke antydes, at Chefen for Søværnet ikke har nedlagt sine tanker vedrørende uddannelsen i Søværnet, idet han i Tidsskrift for Søværnen MAR/APR. 1972 har angivet såvel uddannelsesmålsætning som -principper, men de findes blot endnu ikke i bestemmelsesform.

Chefen for Søværnet skriver i Tidsskrift for Søværnen bl. a.:

Om målsætning for uddannelsen:

- At gøre enhver tjenstgørende egnet til og motiveret for at yde en effektiv indsats såvel under fredsforhold som i tilfælde af krig.

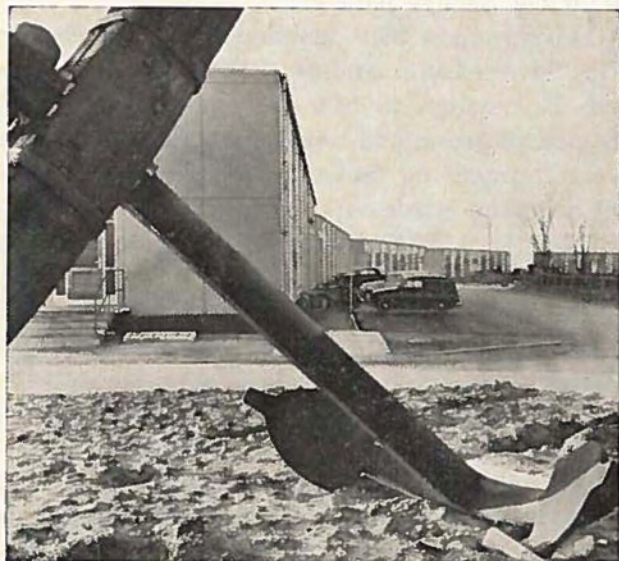
Forudsætningerne for at indfri denne målsætning er, at enhver uddannelsesaktivitet tilstræber, at den enkelte bibringes:

- dels de kundskaber og færdigheder, der er nødvendige for at udfylde en nærmere defineret stilling så effektivt som muligt,
- dels den indstilling, der er en betingelse for udvikling og fremme af samarbejde og trivsel.

Om uddannelsesprincipper gældende for Søværnet:

- Der skal være overensstemmelse mellem uddannelse og anvendelse af personellet.
- Uddannelsen skal være realistisk og funktionelt betonet, d.v.s. at enhver undervisningssituation må have relation til de opgaver, der er pålagt den enkelte at udføre efter endt uddannelse.

- Uddannelsen skal være rationel ved anvendelse af aktiverende undervisningsformer og -midler til at fremme elevernes selvstændighed samt deres engagement og medansvar for uddannelsen.



Rekrutuddannelsen

Planlægning af rekrutuddannelsen.

De nuværende planer for rekrutuddannelsen i søværnet er fremkommet som resultat af undersøgelser foretaget af en arbejdsgruppe under Søværnets Skole- og Uddannelsesråd, Udvalg II (SSU II). Arbejdsgruppens arbejde udmøntede sig i »Forslag til rekrutuddannelsen i Søværnet«, som blev godkendt på prøve af Søværnskommandoen til iværksættelse på Søværnets Eksercerskoles oktoberskole 1969.

SSU II nedsatte 6. MAJ 1969 en arbejdsgruppe (AGR) benævnt »AGR vedrørende meniguddannelse« i forbindelse med den daværende reduktion af tjenestetiden for værnepligtige fra 14 til 12 måneder og den derved påkrævede omlægning af tjenesteomgangen for det menige personel.

Arbejdsgruppen blev sammensat af repræsentanter fra Søværnskommandoen (SVK), Søværnets Operative Kommando (SOK), Personelkontoret (PSK), SES med tilforordnede repræsentanter fra de tekniske institutioner og Søværnskommandolægen, medens brugerne (flådestationer, eskadrer og marine-distrikter (FLS, ESK og MAD)), ikke var repræsenteret, men kunne tilkaldes.

AGR fik til opgave at udarbejde uddannelsesplaner for en ca. 3 mdr. rekruttid på SES omfattende en Grundskole og en Forskole I, hvor Forskole I af hensyn til udstikning m. v. tidligst kunne påbegyndes efter mindst 6 effektive ugers Grundskole.

På grundlag af forhandlinger i SVK og overvejelser i SOK blev der givet yderligere følgende retningslinier:

På Grundskolen skal undervises i fag/emner, som — uden hensyn til hvor den enkelte senere skal forrette tjeneste — er nødvendige som grundlag for videre uddannelse/tjeneste i søværnet.

På Forskole I skal uddannelsen tilrettelægges med henblik på den pågældendes senere tjenste/uddannelse.

Endvidere var det et udtalt ønske fra SOK, at den værnepligtige menige efter gennemgang af rekrutuddannelse i så vid udstrækning som overhove-

let muligt skulle være i stand til at påbegynde »nyt-etjeneste« om bord med henblik på den dråbevis udsiftning i enhederne.

På dette grundlag og på baggrund af et af SES udrbejdet forslag til en 3 mdr. uddannelse, indhentede AGR oplysninger fra specialtjenesteinspektørerne til samarbejdelse med allerede af SOK indhentede bidrag fra Eskadrer og Marinedistrikter.

Resultatet af AGR arbejde blev »Forslag til Plan for Rekrutuddannelsen i Søværnet«, som man siden oktoberkolen 1969 har brugt som grundlag for uddannelsen på SES i næsten uændret form. Denne plan opdeler rekrutuddannelsen i to dele, nemlig Grundskolen af ca. 7 ugers varighed og Forskole af ca. 5 ugers varighed, hvilket giver en samlet uddannelsestid på ca. 3 mdr. og tager hensyn til kravet om 6 effektive uger til udstikning før Forskole I. Af indledningen til planen fremgår at alle værnepligtige, der skal forrette tjeneste som menige orlogsgaster, skal gennemgå begge uddannelser, medens frivilligt stampersonel og værnepligtige, der udtages til KPEL, skal gennemgå grundskolen og enten i forlængelse af denne eller på et senere tidspunkt gennemgå en Forskole I.

Vurdering.

Planlægningen af rekrutuddannelsen er foregået under to væsentlige forudsætninger, nemlig at den skulle passes ind i et almindeligt 3 mdr. modul, som der er blevet arbejdet hen imod både med hensyn til uddannelse og til udrustning af enhederne, samt at udstikningen først kan foreligge 6 effektive arbejdsuger efter indkaldelsen.

Disse forudsætninger giver indtryk af, at der er blevet planlagt mere ud fra at udfylde nogle tidsrammer end for at opnå et mål med uddannelsen. Ud fra almindelige planlægningsprincipper burde målet have været fastlagt og uddannelsen planlagt, således at den i videst muligt omfang tilgodeser målet indenfor de givne tidsrammer og under hensyntagen til undervisningsfaciliteter, instruktører og underbringelse.

Med hensyn til den indbyrdes længde af Grundskolen og Forskole I synes de 6 uger til udstikning at veje meget tungt. Det er helt klart, at udstikningen skal kunne bære, men det forekommer muligt at opnå de for udstikningen relevante oplysninger (oplysninger om uddannelse, lægeundersøgelser, psykotekniske prøver m.v.) før indkaldelse ved at lægge sessionen tættere på indkaldelsen (3—4 mdr. før), og gøre denne mere omfattende og derigennem også undgå at indkalde personer, der alligevel kasseres efter *indkaldelsen*.

Grundskolen.

Formålet med grundskolen er angivet at være tre ting, nemlig:

- At bibringe kundskaber og praktiske færdigheder i militær optræden og våbenbrug samt at udvikle disciplin og fysisk udholdenhed som grundlag for videre uddannelse og for tjeneste i såvel krig som fred.
- At bibringe kendskab til søværnet og således motivere til videre uddannelse.



— At udvikle selvstændighed, initiativ og samarbejdsevne med henblik på en effektiv indsats under tjenesten.

Til opfyldelse af disse formål er der afsat 222 timer fordelt på 9 fag som følger:

- | | |
|--|----------|
| 1. Militær optræden | 20 timer |
| 2. Fysisk uddannelse og træning | 24 timer |
| 3. Håndvåbenuddannelse | 41 timer |
| 4. Bevogtnings- og nærforsvars-
uddannelse | 33 timer |
| 5. Havariuddannelse | 22 timer |
| 6. Sanitetslære | 12 timer |
| 7. Tjenestekendskab | 25 timer |
| 8. Civilundervisning | 10 timer |
| 9. Administration, undersøgelser,
prøver m. v. | 35 timer |

For hvert af fagene er angivet et delformål, der leder hen imod hovedformålet og et pensum, der for de fleste fag er sammensat af specialtjenesteinspektørerne. Det relativt store antal timer til administration skyldes, at lægeundersøgelser og psykotekniske prøver indgår heri.

Civilundervisningen udgår generelt af forsvarets uddannelsesprogram pr. 1. APR. 1973, hvorfor denne uddannelse ikke vil blive kommenteret.

Vurdering.

Da grundskolen som regel er det indkaldte persons første møde med det militære miljø, må en vurdering af denne hovedsagelig basere sig på, om den giver en sådan introduktion til systemet, at dette accepteres, og der derved skabes mulighed for en tilvænning til systemet og for en motivering for uddannelsen indenfor systemet, og om den, da den er grunduddannelse, kvalificerer personellet til at bestride en bestemt funktion på en værnepligtig menigs laveste niveau.

Med hensyn til introduktion er der hverken i den generelle formålsparagraf eller i fag/timetals-over-sigten taget hensyn til en introduktion/tilvænningsfase, der skønnes overordentlig nødvendig under en omstilling fra det civile velfærdssamfunds ret frie og ubundne demokrati til et mere autoritært militært system, især under hensyntagen til den kritiske indstilling til offentlige instansers virkemåde, der efterhånden normalt gør sig gældende.

Efter den nuværende plan bliver de nyindkaldte fra første dag kastet i den effektive militære svik-

mølle med iklædning, udlevering af grej, prøver af forskellig art m. v., som ofte opleves som en unødvendig og formålsløs forvirring, selv om den er nok så nøje planlagt og organiseret. Denne situation kunne undgås ved en grundig introduktion af måske en uges varighed med orientering om formål med indkaldelsen og uddannelsen og orientering om søværnet og forsvaret, således at den indkaldte ville kunne danne sig et indtryk af tjenesten, og de muligheder han har, som baggrund for udfyldelse af den ønskeseddel, der angiver hans ønsker om fremtidigt tjenestested. Yderligere ville denne uge kunne bruges til lægeundersøgelser, røgdykker-, sonar-, ubåds-, MPT-prøver m. v. (MPT = Militær Psykologisk Tjeneste) og derigennem hurtigere give udstikningskommissionen de nødvendige oplysninger til udstikningen, hvis disse prøver ikke kan laves i forbindelse med sessionen.

Med hensyn til de nedfældede formål for grundskolen, er det vanskeligt at vurdere dem ud fra de i vurderingsgrundlaget, skitserede uddannelsesprincipper, især med hensyn til 1) at der skal være overensstemmelse mellem uddannelse og anvendelse af personellet og 2) at enhver undervisningsinstitution må have relation til de opgaver, der er pålagt den enkelte at udføre efter endt uddannelse, men det kan man måske i begyndelsen se lidt bort fra og fortrinvis vurdere ud fra direktivet om at »grunduddannelsen kvalificerer personel til at bestride en bestemt funktion på det for den pågældende personalkategori laveste niveau«.

Grundskolens formålsparagraf fastlægger i den henseende, ud over de mod motivering og videre uddannelse rettede formål, at »formålet med uddannelsen er at bibringe kundskaber og praktiske færdigheder i militær optræden og våbenbrug samt at udvikle den disciplin og fysiske udholdenhed, som skal danne grundlag for tjenesten under såvel krigs- som fredsforhold«. Opfatter man dette formål som dækkende for den før omtalte »bestemte funktion på laveste niveau«, og vil man fastlægge denne funktion, således at den er uafhængig af, hvor den enkelte senere skal forrette tjeneste, må den ud fra en samlet betragtning af de for grundskolen fastlagte formål og de til opnåelse af formålene ansatte timetal, gå i retning af bevogtningstjeneste, det vil sige, hvis man formulerer det som et formål, at dette kan være:

At gøre den menige egnet til og motiveret for at indgå i søværnets bevogtningstjeneste såvel i krig som i fred.

Grundskolens nuværende formål peger noget videre, men så diffust, at det ikke kan indpasses i en klar målsætning, uden at denne vil pege mod den fremtidige tjeneste og således kræve en differentiering af uddannelsen, for at gøre den målrettet.

Da grundskolen kvalificerer til en bestemt funktion og den eneste konkrete funktion af generel betydning den nuværende, godkendte uddannelsesplan nævner en bevogtningstjeneste, må man gå ud fra, at ovennævnte formål med uddannelsen er rigtigt.

Undersøger man i den nuværende grundskole de fag, der direkte eller indirekte viser hen mod en

uddannelse i bevogtningstjeneste, er disse: Fysisk uddannelse og træning, militær optræden, håndvåbenuddannelse og bevogtning og nærforsvar.

Tager man artilleriinspektørens oprindelige ønsker om tildeling af timetal under grundskolen for disse fag, var de følgende:

Militær optræden	15 timer
Håndvåbenuddannelse	36 timer
Bevogtning og nærforsvar	28 timer

Ialt..... 79 timer

Disse 79 timer kan opnås i løbet af 3 undervisningsuger, og supplerer man med 1 time Fysisk uddannelse og træning om dagen, giver det 15 timer yderligere, det vil sige, at man på $79 + 15 = 94$ timer kan opnå den samme egentlig målrettede uddannelse som tidligere.

I løbet af 3 uger kan der nås $3 \times 38 = 114$ undervisningstimer, hvoraf 94 er afsat til bevogtningsuddannelsen. De resterende timer kan anvendes til sanitetsuddannelse 6 timer (jf. SVN BST 506), tjenestekendskab 6 timer og havariuddannelse (ABCD - udd.) 8 timer.

Anvendes 1 uge til en egentlig introduktion, skønnes det forsvarligt at nedsætte tjenestekendskabsuddannelsen til 6 timer, og begrænses havariuddannelsen til egentlig selvbeskyttelse, skønnes en nedsættelse af timetallet til 8 timer også her forsvarligt.

Ved således at give et mere specificeret formål kan grundskolen som skitseret, gennemføres på 4 uger og indeholde den samme egentlig målrettede uddannelse som den nuværende uddannelse, og samtiig

indbefatte en introduktionsuge, der ganske mangler nu, og som anses for at være af stor betydning for hele den meniges fremtidige tjeneste.



Forskole I.

Formålet med Forskole I er angivet at være:

At bibringe kendskab og færdigheder vedrørende tjenesten ombord/i land, som grundlag for den efter-

følgende beredskabsuddannelse/tjeneste eller gennemgang af specialuddannelse som KSEL eller KPSEL, således at resterende uddannelsesbehov — udover en evt. uddannelse på SKS — er betinget af forholdene på det fremtidige tjenestested og af den øvrige besætnings tilstedeværelse.

Til opfyldelse af dette formål er der 149 timer til rådighed fordelt på fællesuddannelsen og specialuddannelse. Uddannelsen gives differentieret, idet personalet fordeles på uddannelseshold på forskellig måde. Hovedinddelingen foregår ved en opdeling mellem sø- og landtjeneste. Personalet til søtjeneste underinddeles derpå efter skib/skibstype, division (O, V og T-div), og endelig efter speciale indenfor divisionen. Personal til landtjeneste underinddeles ligeledes efter tjenestesteder og divisioner. Udenfor denne opdeling står KSEL og KPSEL, der uddannes i et eller flere særlige hold. Disse opdelinger giver et varierende antal undervisningsforhold op til 40.

Oversigt over fag og timetal på forskole I:

Fællesuddannelse:	Sø Timer	Land Timer
Fysik uddannelse og træning	9	9
Sanitetslære	8	8
Tjenestekendskab	12	12
Sømandskab	20	
Civilundervisning	8	8
Administration	12	12
Ialt.....	<u>69</u>	<u>49</u>

Specialuddannelse:

Håndvåben	8,18 ell. 26	18,30 ell. 34
Bevogtning og nærforsvar	13,18 ell. 28	16 ell. 32
Dæksvagtjeneste.	5	
Sømandskab	9 ell. 19	14
Fjernkending	10	
Artilleri	35 ell. 66.	10 ell. 66
Mine ell. mine- strygning	35	
Forvaltnings- lære	16	16
Maskinuddannelse	56	34
Havariuddannelse	23,24 ell. 25	8 ell. 32
Krigssanitetstj. ...	15	
Våbenuddannelse..	10	
KI og radarudd. ..	_____	66
Ialt for hvert uddannelseshold...	80	100

Specialuddannelse for KSEL og KPEL:

Håndvåben	30
Bevogtning og nærforsvar	32
Tjenestekendskab	9
Sømandskab	9
Ialt.....	<u>80</u>

Vurdering.

Da Forskole I begynder efter afslutning af Grundskolen og dermed grunduddannelsen, må det være en videreuddannelse og dermed kvalificere til at gøre fyldst på et højere funktionsniveau.

Når der ses bort fra KSEL og KPEL fastsætter formålsparagraffen, at der på Forskole I skal tilstræbes at bibringe kendskab vedrørende tjenesten om bord/i land, således at resterende uddannelsesbehov er betinget af lokale forhold og den øvrige besætnings tilstedeværelse, d.v.s. at den menige efter denne uddannelse skal være klar til en enhedsuddannelse og altså efter en kort omstilling kunne bestride en funktion eller med andre ord et bestemt arbejdsområde eller en bestemt stilling på det tjenestested, han uddannes til.

Formulerer man dette til et formål, må dette for uddannelsen på Forskole I være:

At gøre den menige egnet til og motiveret for at bestride en bestemt stilling på et af Søværnets tjenestesteder såvel i krig som i fred.

Havde man planlagt uddannelsen ud fra dette eller et lignende specificeret formål, havde man nok forlangt at få en stillings- og arbejdsbeskrivelse at arbejde ud fra. Dette har man ikke gjort, så selv om der gives en differentieret uddannelse med opsplitning af personellet i forskellige hold med hver sin uddannelse, nytter det ikke noget, når disse uddannelser kun delvis stiler mod at gøre personellet egnet til at bestride en stilling på det tjenestested, det uddannes til.

Da den videre vurdering vil blive en del forskellig for de tre uddannelsesretninger sø, land og KSEL/KPEL, vil vurderingen herfra blive foretaget for hver af de tre retninger for sig.

*Værnepligtigt menigt personel til skibene.
O-divisionen.*

Indenfor O-divisionen anvendes der ret få værnepligtige menige, normalt to til tre i hver enhed.

Deres tjeneste ombord består i rorgænger/udkigstjeneste (ca. 25 % af tiden), dagvagttjeneste og almindelig skibsvedligeholdelse. Klartskibspost: i nærforsvarsgrupperne, hvis disse opretholdes i længere tid (dette arbejde optager under 1 % af deres tjenestetid ombord). De vil normalt ikke have ret meget med fartøjstjenesten at gøre, da de holdes ombord til ind- og udlevering af grej.

Som forberedelse til udførelse af dette job uddannes de under Forskole I udover i de almindeligt dannende fag (fysisk uddannelse og træning, sanitetslære og tjenestekendskab) i Bevogtning og nærforsvar (31 pct.), sømandskab (26 pct.), fjernkending (7 pct.) og dæksvagttjeneste (3,5 pct.). Sømandskabuddannelsen består for over halvdelen af vedkommende af fartøjstjeneste og resten som almen sømandskab, som man sammen med dæksvagttjeneste fra SES's side ikke mener at kunne undervise særlig realistisk og funktionelt i under en uddannelse på land.

Der gives under sømandskab en enkelt undervisningsperiode i rengøring og vedligeholdelse af skibe, men ellers ingen uddannelse i hovedfunktionen: al-

men vedligeholdelse ombord, vedligeholdelse af rengørings- og malergrej samt fornuftig anvendelse af maling og rengøringsmidler.

Uddannelsen i dæksvagtjeneste giver i løbet af 5 undervisningsperioder en orientering om samtlige vagtsordninger ombord, om instrukser for alle poster samt om flagceremoniel. I løbet af den angivne tid kan der kun gives en sporadisk orientering, der kan ikke blive tale om en blot nogenlunde forståelse og langt mindre om en indlæring af den tjeneste, som dette personel skal forrette i ca. 25 pct. af deres tid ombord.

Det vil sige, at man giver dette personel en ret grundig uddannelse i bevogtning og nærforsvar, som der ikke gøres væsentlig brug af, og en generel uddannelse, som er rar at have, medens uddannelsen til det job, der skal bestrides i skibet, er et minimum.

V-divisionen.

Uddannelsen af personellet til denne division er noget mere differentieret end for O-divisionen og dækker specialuddannelse inden for følgende områder:

- Betjeningspersonel ved artilleriet.
- Betjeningspersonel til 20 mm kanon.
- Mine- og minestrygningspersonel.
- Hjælpepersonel ved våbensystemer.

Denne opdeling forekommer relevant og for selve artilleriuddannelsen dækkende, medens uddannelsen i dæksvagtjeneste er meget begrænset og sømandskabsuddannelsen næsten helt mangler det skibsved-

ligeholdende element. Med undtagelse af betjeningspersonel ved artilleriet optager bevogtnings- og nærforsvarsuddannelsen en væsentlig del af uddannelses-tiden (22—26 %) til trods for, at denne disciplin er en detalje i en skibsbesætnings uddannelse.

Uddannelsen for betjeningspersonellet ved artilleriet er mest målrettet, idet 46 % af uddannelses-tiden anvendes til artilleriundervisning på Artillerikursus, Sjællands Odde (ASO). For de øvrige grupper varierer den jobvendte uddannelse fra 24 % til 11 %

Det forekommer at være inkonsekvent, at uddannelsen i denne division ikke dækker fjernkending, da alle undtagen hjælpepersonel ved våbensystemer indgår i udkigstjenesten, og det personel fra O- og T-divisionen, der indgår i denne tjeneste, uddannes i fjernkending.

For hjælpepersonel til våbensystemer (kabys- og messe-gaster) er der anvendt 7 % af uddannelses-tiden til uddannelse med henblik på deres krigsvagtpost, hvis de skal være magasingaster og 0 %, hvis de skal betjene dybdebomber.

T-Divisionen.

Indenfor rammerne af denne division gives der specialuddannelse på følgende områder:

- Drifts- og havarisektionspersonel.
- Sanitetssektionspersonel.
- Havarisektionspersonel.

Drift- og havarisektionspersonellens uddannelse består udover fællesuddannelsen af 38 % maskinuddannelse og 16 % havariuddannelse, hvilket giver den procentvise mest målrettede af uddannelserne.

Havariuddannelsen foregår på Søværnets Havari-skole (SHS) og er således uafhængig af den øvrige Forskole I, men giver en del spildtid, da personellet i den periode, de undervises på SHS, transporteres frem og tilbage hver dag.

Maskinuddannelsen lider af væsentlige mangler, herunder at en stor del af det maskineri, der skal undervises i, ikke er til stede på undervisningsstedet, samt at det ikke er muligt at give en undervisning, der kan interesse alle på undervisningshold, der er sammensat så inhomogent, som tilfældet er, rangerende fra maskinarbejdere til maskiningeniører. Sidstnævnte problem kan ikke løses, hvis den nuværende holdopdeling fastholdes og gør, at uddannelsen går hen over hovedet på nogle og er en uinteressant gentagelse for andre og derved delvis spildt.

Sanitetssektionspersonellet (kabys- og messegaster) får en uddannelse, der for 11 % vedkommende (forvaltningslære) leder direkte mod deres tjeneste i skibet og yderligere 31 % (havariuddannelse, krigssanitetstjeneste og sanitetstjeneste), der leder mod deres krigsvagtsopgave. Dette personel bliver i 17 % af tiden uddannet i bevogtning og nærforsvar, hvilket forekommer at være ret meget i relation til, at der kun anvendes 11 % til egentlig jobvendt uddannelse.

Havarisektionspersonellet får en uddannelse, der er næsten identisk med O-divisionspersonellets. Forskellen er, at der i denne uddannelse indgår en havariuddannelse (17 %), der leder mod krigsvagtstjenesten ombord og har medført en forkortelse af bevogtnings- og nærforsvarsuddannelsen. Bortset fra havariuddannelsen kvalificerer denne uddannelse

heller ikke til den egentlige tjeneste ombord, nemlig almindelig skibsvedligeholdelse og dæksvagtjeneste.

Værnepligtigt menigt personel til tjenestesteder i land.

Holdopdeling og undervisningens indhold giver ikke anledning til kommentarer. Placering af uddannelsen kan diskuteres for Fortpersonellets vedkommende, idet man ved en udflytning af Forskole I for dette personel kunne opnå en uddannelse, der blev mere målrettet mod den senere nyttetjeneste og samtidig skabe mulighed for en integrering mellem Forskole I og den fortsatte lokale uddannelse. De helt specielle uddannelser (artilleri, kampinformation og radar) skulle stadig foregå på specialskolerne, men kunne muligvis give større nyttevirkning, hvis personellet kunne sætte uddannelse i relation til det, sted, hvor det skulle gøre tjeneste.

For personel til flådestationer og kystradarstationer er en ændring ikke lønnende, da disse tjenestesteder mangler uddannelseskapacitet.

Konstabel- og korporalselever.

Uddannelsen af dette personel på Forskole I har tilsyneladende en funktion, nemlig at få rekrutuddannelsen til at vare 3 måneder. Efter formålsparagraffen skulle uddannelsen danne grundlag for den efterfølgende specialuddannelse som KSEL og KPEL, men der er ikke ret meget i de opgivne pensumoversigter, der antyder, at dette er tilfældet. Uddannelsen er opbygget om bevogtning og nærforsvar (46 %), hvis formål er angivet at være: at kvalificere

il at kunne indgå som skytte med personligt våben skibets bevogtnings- og/eller nærforsvarsorganisation til fortsat lokaltbetonet uddannelse«.

KSEL(T) er de eneste, der umiddelbart efter Forskole I skal til skibsuuddannelse, men i pensumplanen for deres skibsuuddannelse indgår en fortsat, lokaltbetonet bevogtnings- og nærforsvarsuddannelse ikke. Det vil sige, at KSEL(T) ikke kommer i forbindelse med bevogtning og nærforsvar igen, før de skal forrette nyttetjeneste efter 1—2 års specialuddannelse, og så kan man vist nok godt med føje anse den på Forskole I lærte bevogtning og nærforsvar for glemt. Yderligere er det langt fra sikkert, at dette personel overhovedet vil indgå i skibets bevogtnings- og nærforsvarsorganisation, når det kommer ud til nyttetjeneste.

For KSEL(O) og KPEL's vedkommende foregår der ingen fortsættelse af bevogtnings- og nærforsvarsuddannelsen på SKS, og de eneste, der kan ses umiddelbart at drage nytte af en så omfattende uddannelse i dette fag, er militærpolitikorporaler (KPMP). Når KSEL og KPEL efter specialuddannelsen kommer ud i enhederne til videre uddannelse og nyttetjeneste, er det ikke engang sikkert, at de indgår i bevogtnings- og nærforsvarsorganisationen, så rent umiddelbart synes det, som om Forskole I kunne udnyttes på en ganske anden og mere hensigtsmæssig måde.

Det er muligt, at det i det nuværende system af hensyn til instruktører, underbringelse m. v. er nødvendigt at tillade en måned, der ud fra den samlede

uddannelse må betragtes som beskæftigelsesterapi, men når det også af personalet føles som sådan, må systemet laves om.

Det må være muligt, hvis KSEL og KPEL af underbringelsesmæssige grunde skal være på SES i 3 måneder, at begynde specialundervisningen der, enten ved at uddanne de nødvendige instruktører ved SES, ved at sende instruktører fra specialskolerne til SES eller ved at transportere eleverne til og fra specialskolerne, som det gøres for andre specialuddannelser.

Til understøttelse for dette kan der nævnes en del fag fra »Plan for uddannelse af konstabler af operatørlinien og korporaler i Søværnet«, der uden at ændre karakter og uden at kræve helt specielle instruktører kunne overføres til Forskole I (eks. skibstypekendskab engelsk, maskinskrivning) og således gøre skolen mere meningsfyldt. Det skal yderligere tilføjes, at teleinspektørens oprindelige bidrag til indhold af Forskole I blot krævede et minimum af 56 undervisningstimer fordelt på mindst 20 dage for at kunne oprette en effektiv uddannelse. Forskole I varer længere end 20 dage, og der kan afses 66 timer til specialundervisning af værnepligtige artillerister, så det må også være muligt at afse den nødvendige tid til specialuddannelse af KSEL og KPEL, og derved nærme uddannelsen mere til formålsparagraffen.

Hvis underbringelse er mulig ved SKS, hvilket det skulle være, efter hvad der oplyses, ville det være naturligt at flytte i hvert tilfælde en del KSEL og KPEL til SKS umiddelbart efter grundskolen og derved få bedre tid til den specialuddannelse, som det kniber med at få tid nok til.



Specialuddannelse af konstabler og korporaler

Specialuddannelse af KSEL(O) og KPFL.

Specialuddannelsen af disse to personelkategorier er ens indenfor specialerne og af en varighed på 3 måneder undtagen for RA- og MP-specialerne, hvor den er 6 måneder. Uddannelsen foregår på SKS dog med kurser ved de forskellige specialskoler. Uddannelsen består af 1/4 fællesuddannelse og 3/4 specialuddannelse med det formål, at bibringe eleverne de nødvendige kundskaber og praktiske færdigheder vedrørende deres specialtjeneste som grundlag for den efterfølgende beredskabsuddannelse/tjeneste, idet det skal tilstræbes, at resterende uddannelsesbehov er betinget af det fremtidige tjenesteds lokale forhold og den øvrige besætnings tilstedeværelse.

Vurdering.

Denne uddannelse lider også under, at den er fastlåst i 3-måneders modulet. Dette resulterer i, at der for nogle specialers vedkommende bliver for megen tid til rådighed, der skal anvendes på en mere eller mindre udtalt beskæftigelsesterapi (eksempelvis arbejder ved artillerimateriel i 25—34 timer), eller for lidt, så personalet ikke kan klare deres specialjob ombord, som det er almindeligt erkendt, at det er tilfældet for signalfolkenes vedkommende.

For radiopersonallets vedkommende har man erkendt, at en 6 måneders specialuddannelse er nødvendig, medens man regner 3 måneder for tilstrækkeligt for en signalgast.

Stiller man formålene med de to uddannelser op overfor hinanden, ser det således ud:

Signalgast

- kunne afvikle optisk signalering (efter NATO-procedurer)
- kunne afvikle trafik på radiotelefon (efter NATO-procedurer)
- kunne anvende Allied Naval Signal Book
- kunne anvende Authentication Systems
- kunne anvende Low Grade Code Systems
- kunne anvende Recognition og Identification
- kunne sende internationale nødsignaler
- kunne indgå i tjenestestedets daglige radioorganisation

Radiotelegrafist

- kunne afvikle trafik på radiotelegrafi (efter NATO-procedurer)
- kunne afvikle trafik på radiotelefon (efter NATO-procedurer)
- kunne betjene det almindeligst forekommende radiomateriel
- kunne anvende Authentication Systems
- kunne anvende Low Grade Code Systems
- kunne indgå i tjenestestedets daglige radioorganisation

Stillet overfor hinanden synes signalgasten umiddelbart at skulle lære mere end radiotelegrafisten. Da telegrafiens mysterier er forbeholdt en lille ekspertgruppe, har man set sig nødsaget til at acceptere dennes (fuldt berettigede) krav om en 6 måneders uddannelse, medens alle kan aflæse flag og blinksignaler og derved være med til at bedømme sværhedsgraden. Det er ikke så svært, men det kræver alligevel for at få en hurtig, effektiv og nøjagtig signalering lige så megen kunnen, dygtighed og interesse, som der kræves af en telegrafist. Dette har man åbenbart ikke set i øjnene, hvilket har resulteret i, at standarden blandt signalgaster i en årrække har været sådan, at skibene ikke til gavn har kunnet anvende optisk signalering og derved er blevet berøvet et hurtigt, pålideligt og sikkert kommunikationsmiddel.

Både for RA og SI uddannelsen gælder, at der ikke gives nogen undervisning i engelsk, hvilket anses for en stor mangel, da grundige engelskkundskaber er en nødvendighed for disse specialer, for det første fordi signalsproget er engelsk, og for det andet fordi alle procedure- og signalbøger er på engelsk.

For AR og MI-specialuddannelserne er det et spørgsmål, om de ikke kan indpasses i Forskole I i lighed med, hvad der er tilfældet for KSELMS(O). Dette kunne gennemføres ved at give de 66 timers artilleriuddannelse som for værnepligtige artillerister (VPAR), vedligeholdelsesuddannelsen i stedet for sømandskab og lade værktøjsuddannelsen fare. Der vil så for MI-specialuddannelsen komme til at mangle ca. 14 dages uddannelse i specialet, men dette må

kunne opnås ved en forlængelse af Forskole I på bekostning af grundskolen. Motivationen for dette er, at man i løbet af de tre måneder på SKS bl. a. giver en uddannelse i værktøjslære (brug af håndværktøj og EL-måleinstrumenter) på 140 timer, som personalet naturligvis gerne vil bruge, men som der yderst sjældent er behov for i deres arbejde ombord. Dette betyder, at personalet føler sig overkvalificeret til deres arbejde, hvilket skaber utilfredshed.

Specialuddannelse af KSEL(T).

Uddannelsen af KSEL(T) er den mest omfattende, der gives menigt personel i søværnet. Den omfatter dels et øvelsestogt af tre måneders varighed på et specielt skoleskib, dels en uddannelse indenfor specialet af 6, 12, eller 18 måneders varighed afhængig af specialet og endelig et afsluttende kursus på 3, 4 eller 6 måneder også afhængig af specialet. De to sidstnævnte uddannelser udgår fra SKS.

Formålet med uddannelsen har mange facetter, herunder for søtjeneste bl. a.:

At give eleverne en elementær sømandsmæssig uddannelse samt kendskab og tilvænning til tjenesten ombord,

og for specialuddannelsen bl. a.:

At kvalificere til anvendelse som menige specialister i funktioner ombord og i land, som forudsætter en mere omfattende, fagligt præget militær uddannelse, end der på hensigtsmæssig måde kan opnås ved anvendelse af værnepligtige menige,

og endelig for det afsluttende kursus:

At sikre eleverne gode muligheder for at afslutte den civilfaglige uddannelse med tilfredsstillende resultat (i.e. opnår svendebrev, certifikat eller lærebrev).

Vurdering.

I et så materielt betonet værn som søværnet er det en absolut nødvendighed, at have et større antal menige specialister til varetagelse af reparation og vedligeholdelse af det ofte komplicerede, tekniske materiel. Som uddannelse af specialister må KS(T)-uddannelsen vurderes til at tilfredsstille de krav, der med rimelighed kan stilles. Men nyttetjenesten, som hele uddannelsen må formodes at være planlagt mod, har også andre sider end den egentlige tekniske faglige, og det er som om, at der ikke er blevet gjort ret meget opmærksom på dette forhold under KS(T)-uddannelsen. Dette giver sig udslag i, at KS(T), der er overordentlig interesserede og arbejdsvillige, så længe arbejdet foregår indenfor den snævre faggrænse, deres uddannelse dækker, er utilfredse og mangler arbejdsvilje, så snart man kommer ud over den. Det er ofte nødvendigt at gå udover faggrænser i hvert fald i et skib for at tilgodese almindelig skibsuddannelse, -vedligeholdelse og -rengøring, der går på tværs af alle faggrænser. Efter skoletogtet ville det være en stor fordel for den senere tjeneste, hvis det fortsat blev holdt helt klart for eleverne, at uddannelsens primære formål er at producere nytte-tjeneste til søværnet og ikke at skaffe eleverne et svendebrev, som KS(T) ofte giver udtryk for, som deres opfattelse af situationen.



Enhedsuddannelse

Planlægning af enhedsuddannelsen.

Planlægningen af enhedsuddannelsen er for ret nylig blevet ændret på grundlag af et direktiv fra Marinestabens Arbejdsgruppe vedrørende meniguddannelsen (MST ARG = tidligere SSU II ARG vedrørende meniguddannelsen) nemlig »Direktiv for udarbejdelse af uddannelsesbestemmelser for et operativt tjenestested«, der blev udsendt 16. JULI 1970.

Direktivet er udarbejdet af MST ARG på baggrund af møder med ESK/MAD og drøftelser med ARG tilforordnede fra specialtjenesteinspektørerne. Udarbejdelsen af direktivet skete i erkendelse af, at de eksisterende uddannelsesbestemmelser ikke læn- gere var umiddelbart anvendelige som vejledning for uddannelsen ombord efter nedsættelsen af den vær- nepligtige tjenestetid til 12 måneder, indførelse af en tre måneders rekrutuddannelse og gennemførelse af en tre måneders skolemæssig uddannelse af KSEL(O).

Udarbejdelse af uddannelsesbestemmelserne i overensstemmelse med direktivet skulle ske for hver type tjenestested/skib for sig under ledelse af berørte ESK/MAD ved nedsættelse af en ESK/MAD arbejds- gruppe, der skulle arbejde efter nærmere direktiv fra MST ARG.

Der er nu udarbejdet forslag til nye uddannelses- bestemmelser for de fleste typer tjenestesteder/skibe efter det nye direktiv og nogle er godkendt af Chefen for Søværnet og under afprøvning i enhederne.

Vurdering.

Direktivet for udarbejdelse af uddannelsesbestem- melser for et operativt tjenestested er en nyskabelse, der tidligere har været savnet for at få nedlagt ud- dannelsesbestemmelser for enhederne én gang for alle. Før var det sådan for mange skibe, at der skulle udarbejdes en ny plan for forskolen, en ny plan for mobiliseringstogtet og en ny plan for beredskabs- togtet, hver gang et skib højste kommando, selv om uddannelsen skulle være den samme, besætningen

stort set sammensat på samme måde, som da skibet sidst højste kommando, eller som i et andet skib af samme type.

Direktivet er ret omfattende og indbefatter en indholdsfortegnelse, der giver brede retningslinier for de punkter, der skal medtages i uddannelsesbestemmelserne, og der gives en detaljeret anvisning for indholdet af hvert af punkterne. Dette giver en mulighed for ensartethed i uddannelsesplanerne for de forskellige tjenestesteder, som ikke har eksisteret eller i hvert fald ikke har været praktiseret før.

Uddannelsesbestemmelserne skal efter direktivet dække flere emner, som har været savnet i tidligere planer, herunder nødvendige forudsætninger vedrørende uddannelse/tjeneste for såvel menige som befalingsmænd, der skal indgå i enhedens besætning, og bestemmelserne vedrørende eftersyns- og vedligeholdelsesarbejder, der skal sikre en balance mellem den til rådighed værende tid og tid til uddannelse, veligholdelsestjeneste og egentlig nyttetjeneste, således at det ikke kommer som en overraskelse, hver gang teknikofficeren kommer og kræver tid til et nødvendigt eftersyn. Yderligere skal formålene med uddannelsen udformes ret detaljeret, hvorved man forventer at opnå, at det tydeligt fremgår, hvilke krav overordnede myndigheder stiller ved uddannelsens afslutning, således at den ansvarlige chef ved hvilke mål, der skal arbejdes hen imod, og således at overordnede myndigheder har en klar målestok til anvendelse ved inspektion af uddannelsen.

Udførelse af enhedsuddannelsen.

Enhedsuddannelsen udføres forskelligt på søværnets forskellige tjenestesteder, men må påregnes efterhånden at blive indpasset i de efter »Direktiv for udarbejdelse af uddannelsesbestemmelser for et operativt tjenestested« udarbejdede uddannelsesbestemmelser. Uddannelser, der er påbegyndt efter oktober 1972, kører efter de nye uddannelsesbestemmelser, hvorfor der kun er taget hensyn til disse.

Selv om uddannelsesbestemmelserne er udarbejdet over samme læst, findes der tre principielt forskellige typer uddannelse, nemlig for et landtjenestested, for en nimåneders skibsenhed («værnepligtenhed») og for en treårs skibsenhed («konstabelenhed»). For at få repræsenteret alle tre typer vil enhedsuddannelsen blive vurderet for Marinestation Møn, Daphneklassen og Falster-klassen.

Uddannelse ved MAS Møn.

Den menige besætning på MAS Møn består stort set af 1/3 korporaler og 2/3 værnepligtige menige. Da de værnepligtige menige (VPMG) er flest og har den korteste tjenestetid, er uddannelsesturnussen fastlagt efter disse. De VPMG er til tjeneste 9 måneder på MAS Møn og 1/3 udskiftes hver tredje måned, hvorfor uddannelsen er opdelt i tre perioder af tre måneders varighed, således at uddannelsen kører kontinuert med tre hold på forskelligt niveau.

Uddannelsen foregår fortrinsvis som »on the job« træning i forbindelse med vagt og øvelser, men her-

udover gives der en vedligeholdelsesuddannelse og videreuddannelse på henholdsvis 27, 47 og 47 timer i hver af perioderne.

Vurdering.

På grund af tjenestestedets meget høje beredskab (24 timers drift i døgnet året rundt) og meget få folk må enhedsuddannelsen nødvendigvis i høj grad bygge på personellets tidligere uddannelse. Enhedsuddannelsen går derfor hovedsagelig ud på at indpasse det tidligere lærte i marinestationens organisation, dog med uddannelse i enkelte nye emner (eks. ABC-observation og -rapportering). Uddannelsen skønnes at dække det i FKO DIR 0.17-1 anførte formål: at samarbejde funktionsuddannet personel til en mindre, speciel enhed.

Uddannelser i Daphne-klassen.

Uddannelsen i Daphne-klassen leder fortrinsvis frem mod at gøre enheden egnet til at indgå i farvandsovervågningen med alle de aspekter, dette medfører. Da over 50 % af den menige besætning er VPMG, og en vis omstillingstid, hvor enheden skal ligge stille, er nødvendig, når blot nogle enkelte menige skal udskiftes, er uddannelsen fastlagt således, at hele den værnepligtige besætning udskiftes hver 9. måned. Uddannelsen er delt op i 5 uddannelsesperioder, hvoraf de to første, typetræning i havn og typetræning til søs, er rene uddannelsesperioder af hver 14 dages varighed. De øvrige 3 uddannelsesperioder foregår ved Marinedistrikterne LAM, SUM, og BHM i anførte rækkefølge i forbindelse med en-

hedernes beredskabstjeneste og varer for den første 2 måneder og for de to sidste 3 måneder hver.

Der foregår i den første periode udover en almindelig tilvænning og tilpasning af tidligere uddannelse til skibet en del undervisning i nyt stof ved specialskolerne, herunder en lysraketuddannelse, uddannelse i tågeanlæg, dybdebombeuddannelse, mineuddannelse og uddannelse i olieforureringsbekæmpelse.

Anden periode er fortrinsvis en tilvænning til skibet og optræning i anvendelse af dets materiel under realistiske forhold.

I de øvrige perioder kommer der kun lidt egentligt nyt stof ind i uddannelsen, som fortrinsvis har til formål at skabe større effektivitet og rutine ved en med tiden gradvis stigende sværhedsgrad af øvelserne.

Vurdering.

De første 14 dage af uddannelsen virker noget forceret især på grund af, at der gives nye uddannelser ved specialskolerne, der tager op til 1/3 af den til rådighed værende uddannelsestid. En omlægning af i hvert fald en del af denne uddannelse til Forskole I ville give en betydelig større ro over uddannelsen og større mulighed for tilvænning til skibet og dets materiel, herunder en grundig instruktion i skibsvedligeholdelse og rengøring, som ikke er givet på noget tidligere tidspunkt, samt sømandskab.

Uddannelsen er i øvrigt funktionel og giver en hensigtsmæssig øgelse af kravene, således at enheden kan siges at have fået en afrundet helhedsuddannelse efter en 9 måneders turnus.

Uddannelsen i Falster-klassen.

Falster-klassen er en treårs konstabelenhed, hvilket uddannelsesmæssigt betyder, at der hvert tredje år påbegyndes en uddannelsesturnus, der består af typetræning (14 dage i havn og 14 dage til søs), mobiliseringstogt af 11 måneders varighed og 2 års beredskabstjeneste. Uddannelsen er bygget op på baggrund af, at den menige besætning skulle bestå af 25 pct. KS(T), 50 pct. KS(O) og 25 pct. VPMG, hvor konstablerne principielt bliver i enheden alle tre år, medens VPMG udskiftes dråbevis, hvilket vil sige, at 1/3 udskiftes hver tredje måned.

Typetræningen er fortrinsvis en tilvænningsperiode, hvor det tidligere lærte skal indpasses i enhedens organisation, men hvor der ikke indgår nyt stof.

Mobiliseringstogtet leder frem mod at gøre skibet i stand til at løse sine krigs- og fredsmæssige opgaver, og endelig skal denne evne søges bevaret i beredskabsperioden.

Vurdering.

Der er visse problemer i forbindelse med denne uddannelse i en større enhed, og der hvor de gør sig mest gældende, er under typetræningen og i begyndelsen af mobiliseringstogtet. Omstillingen fra SES eller SKS til skibstjeneste påvirker åbenbart det menige personel så voldsomt, at det er som om, at de kommer ind direkte fra gaden uden at have nogen tidligere uddannelse. Det er i hvert fald ikke i stand til at forbinde det tidligere lærte med de krav, der stilles til det ombord. Denne tilstand varer til et godt

stykke tid efter typetræningens afslutning, og først efter 2—3 måneders forløb begynder personellet at finde sig til rette og finde sin plads inden for arbejdsområdet. Dette giver en fornemmelse af, at uddannelsen på SES og SKS er delvis spildt, og at det, der gør, at personellet og dermed enheden begynder at virke, udelukkende er uddannelsen om bord.

Dette forhold er meget vanskeligt at vurdere, men kan måske begrundes i, at uddannelsen på de tidlige tjenestesteder har været så langvarig, at personellet er faldet godt til der og har accepteret det miljø som værende dets grundlag for tjenesten i søværnet. Når de menige så udkommanderes til et større skib, kuldastes hele den tilværelse, de havde indstillet sig på. De kan ikke finde rundt på skibet, de kan ikke overse organisationen og situationen, og der bliver pludselig stillet nye krav til den samtidig med, at de bliver udsat for et stort uddannelsespres.

Dette problem gør sig også gældende ved den dråbevis udskiftning, men føles da ikke så dominerende, da det her kun er en trediedel af de værnepligtige menige, det drejer sig om ad gangen.

Perioden på 14 dage med typetræning i havn synes meget kort som baggrund for at sende en større enhed på havet. Hverken brandrulle, havarirulle eller bjærgningsrulle kan virke 100 %, og dette i forbindelse med, at hverken rorgængere, udkigge eller personel i maskinen har nogen som helst rutine, må gøre det til et spørgsmål, om det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det er helt sikkert, at en skibsuddannelse foregår bedst, når skibet ikke er i havn,

men så længe det ikke kan bjærge sig selv i tilfælde af, at der sker uheld, må det være en yderst betænkelig sag, at sende det ud.

De øvrige uddannelsesperioder synes relevante, og uddannelsen forekommer forsvarlig og dækkende.

Vurdering af uddannelsens »Cost/Effectiveness«

Det er ikke muligt at lave en egentlig cost/effectivenessanalyse af uddannelsen i Søværnet. De eneste tjenestesteder, der kan undersøges for udgifter i forbindelse med uddannelse, er skolerne, hvor alle udgifter kan betragtes som værende uddannelsesprægede. For de øvrige tjenestesteder spiller beredskabet ind, og som Søværnets regnskabssystem er i dag, er det ikke muligt at splitte udgifterne op, således at man kan bedømme hvilke, der er uddannelsesprægede og hvilke, der er beredskabsprægede. Det kan lade sig gøre at udskille visse omkostninger som værende rene uddannelsesudgifter som f. eks. forbrug af ammunition, men udover sådanne ganske få emner, er det ikke muligt at klassificere de enkelte udgifter som hørende til den ene eller den anden gruppe.

En anden grund til, at en cost/effectiveness-analyse af uddannelser ikke kan lade sig gøre, er at søværnets effektivitet ikke lader sig måle direkte. Selvfølgelig kan man på skolerne måle resultatet af undervisningen ved prøver og lignende, men den egentlige effekt giver sig først udtryk, når personalet kommer ud på tjenestestederne, og her lader den sig kun bedømme som skøn over resultaterne af skydninger, taktiske øvelser, ubådsøvelser og lignende, el-

ler som skøn over skibets vedligeholdelse, antal »break downs«, antal beredskabsdage o.s.v.

Der er derfor ikke gjort forsøg at lave en cost/effectiveness-analyse af uddannelsen, men der er gennem sammenligning af udgifterne ved rekrutuddannelsen med udgifterne for visse sejlene enheder gjort forsøg på at vurdere hvor uddannelsen mest økonomisk bør placeres.

Det er klart, at de ovennævnte udgifter ikke umiddelbart lader sig sammenligne, men der er dog den sammenhæng, at reduceres uddannelseslængden på SES, forlænges den tid, personellet er i de andre enheder. Det er derfor valgt at undersøge, hvordan udgifterne på rekrutskolen pr. uddannet mand pr. måned varierer med uddannelseslængden, og at sammenligne disse tal med udgifterne pr. mand pr. måned i visse sejlene enheder.

De anvendte tal er i 1972-kr., og alle udgifter gælder for året 1972. Tallene er for skibenes vedkommende driftsomkostninger stillet til rådighed af FKO-Ø, medens de for SES's vedkommende er blevet samlet fra regnskaber på tjenestestedet, fra Forsvarsministeriets lønningskontor og fra bygnings-tjenesten. Udgifterne for SES er konfereret med FKO-Ø, som er enig i den samlede udgifts størrelse.

Driftsomkostningerne for SES viste sig for 1972 at være ca. 26 mill. kr. Dette giver en uddannelsesudgift på ca. 9000 kr. pr. mand, der er uddannet, og da uddannelsen tager 3 måneder, giver det en udgift på ca. 3000 kr. pr. uddannet mand pr. måned.

En afkortelse af uddannelsen skønnes at skulle være af mindst en måneds varighed for at få nogen reel

Bruger man tallene i omstående to skemaer I og III som vurderingsgrundlag, viser det sig, at uddannelsen på SES er billigere end i samtlige skibe, når der regnes med en tre til to måneders rekrutuddannelse på SES, og billigere end i ca. halvdelen af skibene, hvis rekrutuddannelsen bliver nedsat til en måned.

Dette indikerer, hvis man ser bort fra den beredskabsmæssige side, at så længe rekrutuddannelsens længde er på 2 måneder og derover, kan det økonomisk svare sig at uddanne personellet på SES, medens det er uøkonomisk, hvis rekrutuddannelsen bliver på under 2 måneder. Tager man en effektivitetsfaktor med i vurderingen, skønnes det også, at en tre- til tomåneders rekrutuddannelse kan svare sig, idet uddannelseseffektiviteten om bord skulle være ca. dobbelt så stor som på SES, for at opveje den økonomiske fordel ved SES for tremåneders rekrutskolen, dog faldende til lige så god ved en enmåneds uddannelse. Tager man den beredskabsmæssige fordel ved at have personellet om bord i betragtning, skønnes rekrutuddannelsen på SES næppe at kunne svare sig, hvis den bliver på under 2 måneder.

Konklusion

En bedømmelse af meniguddannelsen munder ud i, at den har visse skavanker dels stammende fra utilstrækkelig styring og dels fra det indførte tremåneders modul.

Den utilstrækkelige styring har sin rod i, at der ikke i direktiv- eller bestemmelsesform er udgivet

formål med og målsætninger for uddannelsen fra værnschefens side. Dette har tilsyneladende forledt planlæggerne til at fastlægge uddannelsen fortrinsvis ud fra nogle tidsperioder, der var fastlagt af grunde, der var uddannelsen uvedkommende.

Tidsperioderne blev udfyldt med et antal fag med tilhørende timetal, der syntes rimelige, men i flere tilfælde ikke hvilede på en nøjere undersøgelse af de kundskaber og færdigheder, der er nødvendige for bestridelse af de stillinger, uddannelsen skulle kvalificere til.

Formålene med uddannelsen er formuleret i så passende generelle vendinger, at de dækker den givne uddannelse, men dog i nogle tilfælde indikerende et uddannelsesresultat, som uddannelsen ikke giver fuld dækning for.

Uddannelsen kan derfor ikke blive særlig »cost/effective«, da den ikke er målrettet i særlig høj grad, indeholder fag, der er decideret fyld, og fag, der ikke giver væsentligt indlæringsudbytte på grund af manglende realisme i uddannelsessituationen.

Nødvendigheden af en tremåneders rekrutskole for værnepligtige menige er tvivlsom. Rekrutuddannelsen skønnes at kunne gennemføres på ca. halvdelen af tiden med et resultat, der er lige så godt set fra brugerens side som den nuværende uddannelse. En afkortning af uddannelsen har imidlertid en række konsekvenser først og fremmest af planlægningsmæssig karakter, men også af økonomisk art, idet uddannelsesudgifterne stiger relativt med en afkortelse af uddannelsen. Ved ca. 1 måneds varighed af uddannelsen koster det lige så meget at uddanne den

værnepligtige på SES, som det vil koste at holde ham om bord, hvorfor en opretholdelse af undervisning på SES på meget under 2 måneder bliver yderst problematisk, især under hensyntagen til den længere nyttetjeneste, der opnås ved en direkte »on the job« træning, og den beredskabsmæssige fordel, det vil indebære at have personellet om bord.

Anbefaling

På grundlag af det foregående, skal det anbefales, at søværnet tager følgende skridt til forbedrelse af meniguddannelsen:

- At Chefen for Søværnet udgiver formål og målsætninger for uddannelsen i bestemmelsesform.
- At der foretages en stillings- og arbejdsområdebeskrivelse også for det menige personel, således at krav om kundskaber og færdigheder kan fastlægges nøjagtigt.
- At uddannelsen fastlægges efter disse målsætninger og krav om kundskaber og færdigheder, både med hensyn til længde, indhold og placering efter en omhyggelig vurdering af undervisningsfaciliteter, instruktører og mulighed for at gøre uddannelsen realistisk og funktionel.
- At tidsrammerne for uddannelsen i rimeligt omfang tilpasses de indholdsmæssige krav.
- At der skabes mulighed for ændring af tidsrammen for grundskolen ved en ændring af udstikningsproceduren eventuelt efter svensk mønster.

Kildefortegnelse

1. Diverse arbejdsrapporter fra Søværnets Skole- og Uddannelsesråd, Udvalg II, Arbejdsgruppe vedrørende Menig-uddannelsen.
2. Diverse arbejdsrapporter fra Søværnets Skole- og Uddannelsesråd, Underudvalg IV, Arbejdsgruppe 2 (vedr. Søværnets menige stampersonel).
3. Forslag til PLAN FOR REKRUTUDDANNELSEN I SØVÆRNET.
4. Plan for UDDANNELSE AF KONSTABLER AF OPERATØRLINIEN OG KORPORALER I SØVÆRNET.
5. Plan for UDDANNELSE AF KONSTABLER AF TEKNIKERLINIEN I SØVÆRNET.
6. MST AGR vedr. Menig-uddannelsen skr.nr. 296. 12-319 af 16 JUL 1970: Uddannelsesbestemmelser for operative tjenestesteder i SVN.
7. Skitseudkast til UDDANNELSESBESTEMMELSER FOR FALSTER-KLASSEN.
8. Forslag til UDDANNELSESBESTEMMELSER FOR DAPHNE-KLASSEN.
9. Forslag til UDDANNELSESBESTEMMELSER FOR MARINESTATION MØN.
10. SVN BST nr. 506, 509 og 511.
11. FKO DIR. 0.17-1 UDDANNELSEN I FORSVARET.
12. Tidsskrift for Søværnen MAR/APR 1972: Uddannelsen i Søværnet af viceadmiral S. S. Thostrup.

MINEKRIGSFØRELSE I VIETNAM

Kildefortegnelse til orlogskaptajn U. Luckows artikel i sidste nummer af tidsskriftet.

The Mine Campaign against Japan. Department of the Navy. 1946.

Proceedings. United States Naval Institute. Maj 1972.

The Evening Star. New York. 9., 10. og 11. maj 1972.

The Washington Post. Washington. 9. maj 1972.

Newsweek. 19. juni 1972.

News Conference by Melvin Laird. Pentagon. 10. maj 1972.

News Conference by Dr. Kissinger. Washington. 9. maj 1972.

News Conference by Viceadmiral King. Pentagon. 29. marts 1973.

BOGANMELDELSER

OG

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

J. M. Thornton: Warships 1860—1970.

David & Charles, Newton Abbot 1973.

Trods sine simple stregtegninger og en tekst med »håndskreven maskintekst« er bogen ikke uden værdi. Den giver en udmærket oversigt over de enkelte krigsskibstypers udvikling gennem tiderne, idet der foruden afbildning af skibe fra forskellige mariner også er særtegninger af ændringer i kanontyper, mærs, skorstene m. v.

6 sider er afsat til at beskrive større enheder, der har været planlagt eller under bygning og derefter opgivet, fortrinsvis på grund af den sømilitære situations ændring under 2. verdenskrig.

Ligeledes omhandler nogle sider Q-skibe og andre camouflerede skibe, armerede handelsskibe og yachter.

Nicholas Whitestone: The submarine. The ultimate weapon.

Davis-Poynter, London 1973.

Commander Whitestone fremhæver den kombination af atomdrevne ubåde og missiler, som han betegner som det hidtil stærkeste våben. Han lægger særlig vægt på, at ubåden i modsætning til f. eks. fly kan nå sin angrebsposition uobserveret.

Han giver en oversigt over ubådenes udvikling inden for de større mariner, hvor Frankrig lå i spidsen med hensyn til forståelsen af deres kommende betydning i søkrigsførelsen. Også ubådenes fredelige anvendelse i oceanografien har fået sit kapitel, og forfatteren slutter af med en bedømmelse af atomubådens betydning og anvendelse inden for NATO.

SØOFFICERSKONERNES KLUB

*Ved De hvad søofficerskonernes klub er?
En selskabelig forening som har bestået i 27 år!*

Klubbens formål er at fremme samhørigheden indenfor søofficerskonerne og derigennem skabe et grundlag for et gensidigt hjælpearbejde. Som medlemmer kan optages Søofficersforeningens medlemmers koner.

7 gange om året kalder vi til

- udflugter til spændende steder,
- foredrag om interessante emner,
- julefest i Søofficersforeningen,
- og meget andet.

Følgende møder er planlagt for denne sæson:

1. I november et foredrag i Søofficersforeningen om Grønland (aftenmøde).
2. I december er der julemøde i Søofficersforeningen (aftenmøde).
3. I januar besøg på Toms fabrikker (eftermiddagsmøde).
4. I februar besøg i Handelsbankens hovedsæde (aftenmøde).

Har De lyst til at være med byder vi Dem hjertelig velkommen. Indmeldelse og nærmere oplysninger hos medlemmerne af bestyrelsen:

Elsa Rodholm (OR 2558).

Inge Skov-Jensen (85 28 86).

Gerda Stilling (11 27 30).

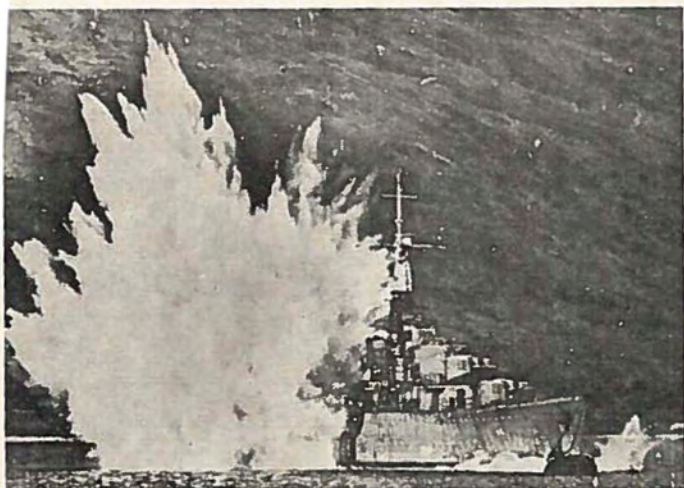
Marianne Ahlers (98 62 16).

Elsa Rodholm, formand.

CHOKSIKRING AF KRIGSSKIBE

Af Mr. P. B. Wishart

Oversat af civilingeniør E. Bauch, Orlogsværftet



Forfatteren, der er leder af den choktekniske forskningsafdeling ved Naval Construction Research Establishment (NCRE) i Skotland aflagde besøg i København i 1972 efter invitation fra Søværnets Materielkommando (SMK).

Artiklen er en oversættelse af et foredrag, som Mr. Wishart holdt i Militærteknisk Forening, der er en afdeling under Dansk Ingeniørforening.

Betingelser vedrørende offentliggørelsen.

Artiklens indhold er leveret til Søværnet til almindelig offentliggørelse på betingelse af følgende henvisning:

«British Crown Copyright, reproduced by permission of Her Britannic Majesty's Stationary Office».

Artiklen redegør for de engelske principper og metoder, som iøvrigt også følges her i landet, hvilket fremgår af Orlogsværftets norm ON 600. Det skal dog tilføjes, at hvert land har sine principper og metoder, og at disse ofte afviger meget fra hinanden.

Introduktion

Udtrykket: »mekanisk chok« har ingen bestemt eller generelt accepteret mening; men det angiver, at en kraft eller en bevægelsesændring indføres meget pludseligt.

I denne artikel anvendes udtrykket i betydningen af en pludselig transient forstyrrelse af et mekanisk system (udstyr) eller af en struktur, hvor forstyrrelsen har en meget stor intensitet.

Næsten ethvert produkt vil før eller senere blive udsat for mekanisk chok, som enten forekommer under dets håndtering eller under dets transport, eller som en miljøbestemt risiko under dets normale anvendelse. Sådanne chok vil medføre, at udstyrets dele sættes i svingninger, hvorved der kan opstå kollisioner imellem disse eller så store belastninger, at der opstår permanente deformationer eller brud.

Det vil ikke i denne forbindelse tjene noget reelt formål at beskrive og diskutere de forskellige former for miljøbestemte chok; men det vil være nyttigt at angive nogle typiske karakteristika for forskellige typer af chok for herved at give et indtryk af disses relative størrelsesforhold. Fig. 1. viser det tidsmæssige forløb for nogle choktyper af særlig interesse, og tabel 1. angiver chokaccelerationerne og den tid, hvori de normalt optræder for nogle flere tilfælde.

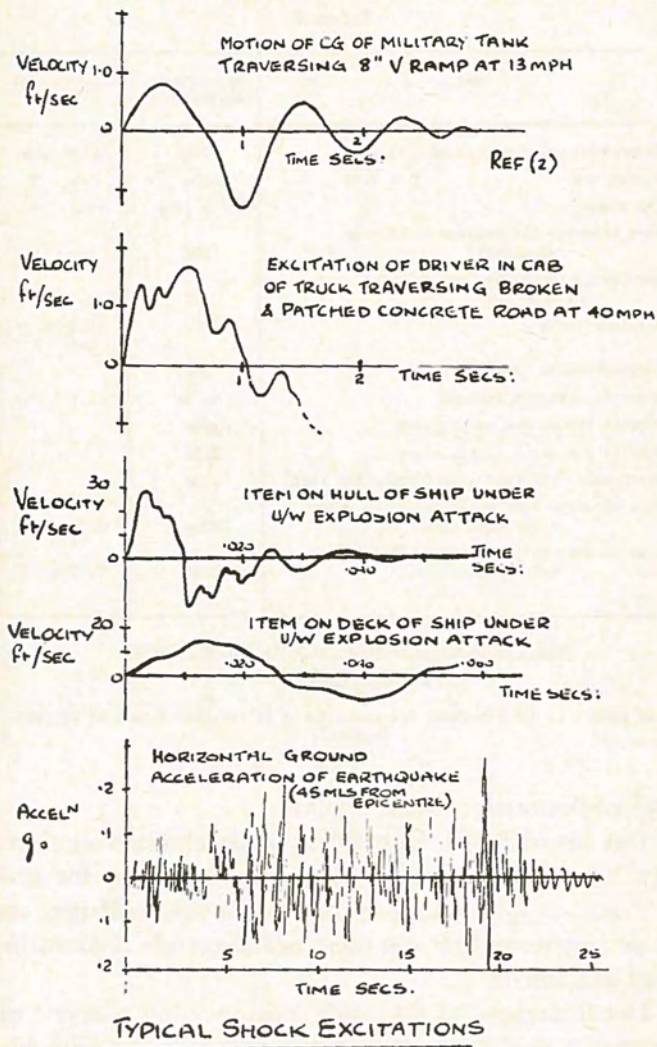


Fig. 1

Tabel 1

Case	Approximate Acceleration	Approximate Duration
Unpackaged metal contained 3 ft drop	400g	.002 secs
Wooden box 3 ft drop	100g	.004 "
Car crash	20 to 100g	<0.1 "
Farm tractors (riding across furrows at 4 mph)	20g	0.2 "
Lorries (cargo space, broken and patched road)	3g	<0.2 "
Military tanks	20g	0.2 to 0.5 "
Railway trucks (shunting)	20g	
Aircraft catapult take-off	2 to 6g	1.5 "
Missile launch and boost phase	10g	
Missile sustained flight phase	2.5g	
Earthquakes (El Centro California May 1940)	0.33g	
Item on ships hull structure (from under-water explosion)	1000g	0.002 "
Item on ship hulls plating (from under-water explosion)	10000g	0.0005 "

TABLE I APPROXIMATE DURATION & ACCELERATION OF SOME SHOCK EXCITATIONS

(With exception of ship data, the above table is obtained direct or derived from Ref. 1)

Det chokmæssige miljø i skibe

Det ses af fig. 1. og tabel 1., at de chokbevægelser, der kan forekomme i et skib, som udsættes for undervandsekspllosioner, er overordentlig kraftige, og at de repræsenterer det mest ødelæggende chokmiljø, som eksisterer.

Det forlanges, at alt vitalt maskineri og udstyr i et krigsskib skal kunne tåle dette miljø uden at ødelægges og uden, at der opstår fejl i deres funktioner så-

ledes, at skibet vil være i stand til at fuldføre dets normale operative funktioner under angreb.

For at kunne opnå den forlangte choksikkerhed er det nødvendigt, at konstruktøren gøres bekendt med chokets natur, styrke og virkninger samt med de metoder, der er til rådighed for ham.

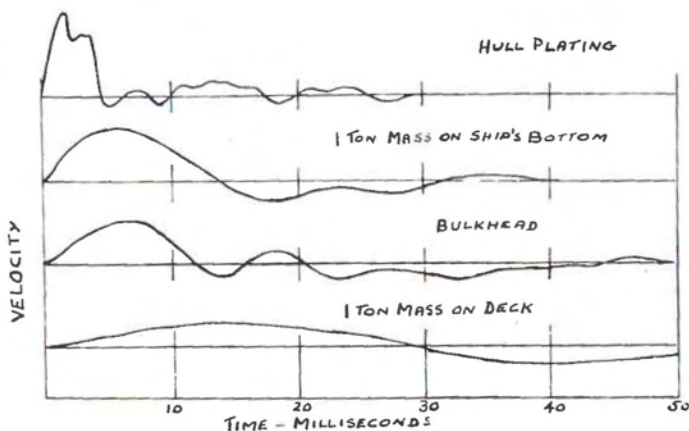
Det er ikke hensigten her på dette sted at diskutere de fænomener, som forekommer i vandet ved en undervandsekspllosion. Det er tilstrækkeligt at vide, at eksplosionen fremkalder en sfærisk trykbølge, der bevæger sig med lydets hastighed og virker med et tryk på tusinder af kilonewton/m² i en meget kort tid.

Når en trykbølge rammer et skib, fremkalder den et mekanisk chok i dette, som varierer i styrke og karakter fra bunden til overbygningen. Fig. 2. viser nogle typiske chokbevægelser, der er angivet ved deres hastigheds-/tids-kurver. På klædningspladerne i bunden optræder et kraftigt dæmpet chok, hvor accelerationer er på flere tusinde g (g er tyngdeaccelerationen: 9.81 m/sek²) og hastigheder på omkring 30 m/sek. På fundamenterne lige inden for klædningen forekommer et dæmpet chok med accelerationer på flere hundrede g og hastigheder på 10—15 m/sek. På dækkene er choket svagt dæmpet med accelerationer på under 100 g og hastigheder på omkring 7 m/sek.

Resultater, der er opnået ved forsøg med skibe, viser, at der er en forbindelse mellem de parametre, som gælder for chokets basisbevægelse, og de parametre, der gælder for eksplosionen i vandet. Da endvidere eksplosionens kritiske styrke er kendt for

mange forskellige skibstyper, er det muligt at angive de dertil svarende karakteristika for udstyrets basisbevægelser i afhængighed af udstyrets vægt, placering om bord og skibstypen, hvori det anbringes.

Fig. 2



TYPICAL VELOCITY - TIME CHARACTERISTICS

Kurverne i fig. 2. er kun typiske for chokets basisbevægelse. Optagelser, der stammer fra målinger, som er foretaget ved skibsforsøg, viser, at bølgeformen i almindelighed er betydelig mere kompleks, end fig. 2. angiver, idet målingerne også medtager elementer, som stammer fra indvirkningen fra den lokale struktur og fra udstyret. Disse bevægelselementer, der i almindelighed har en meget højere frekvens end basisbevægelsen, varierer betydeligt fra sted til sted, fra skib til skib og fra udstyr til udstyr

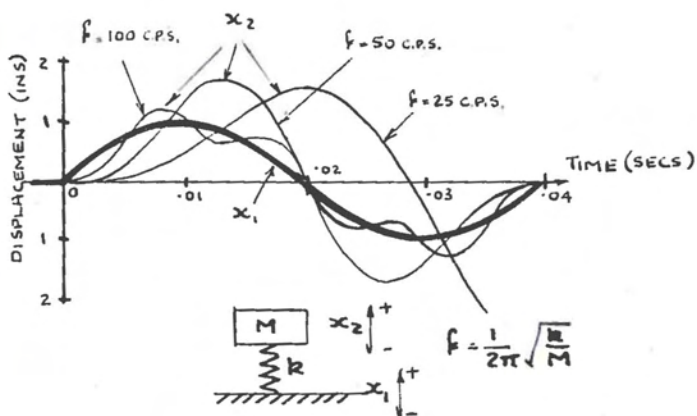
samt med angrebsgeometrien. Mange af elementerne, især dem der har de højeste frekvenser, kan ikke forudsiges med nogen nøjagtighed. De kan ikke alle negligeres; men de fremkalder så små forskydninger og så kortvarige kraftpåvirkninger, at de er af ringe betydning for størsteparten af skibsudstyret. Det er ikke muligt på realistisk måde at tage hensyn til disse bevægelselementer i de generaliserede konstruktionsparametre, som anvendes ved konstruktion og afprøvning af almindeligt udstyr, der tænkes anbragt i forskellige højder og på forskellige positioner i skibe, som på det tidspunkt endnu ikke er bygget.

Chokbevægelsen

Choket, der er en kortvarig transient forstyrrelse, vil sætte alle komponentens svingningssystemer i bevægelse, hvorved der kan opstå kollisioner imellem delene eller så store belastninger på disse, at der opstår permanente deformationer eller brud.

Studiet af virkningerne på et mekanisk system eller en struktur, som udsættes for chokpåvirkninger, medfører en bedømmelse af tidskonstanterne for den forstyrrende kraft eller bevægelse og af delene i det påvirkede system med hensyn til disses mulige svingningsformer. Fig. 3. viser virkningen på et simpelt fjeder-masse system med en frihedsgrad, som sættes i svingning af en af underlaget foretagen sinusformet bevægelse (X_1). Det bemærkes, at virkningen på systemet, dvs. massens bevægelse (X_2), er stærkt afhængig af systemets tidskonstant (egenfrekvens).

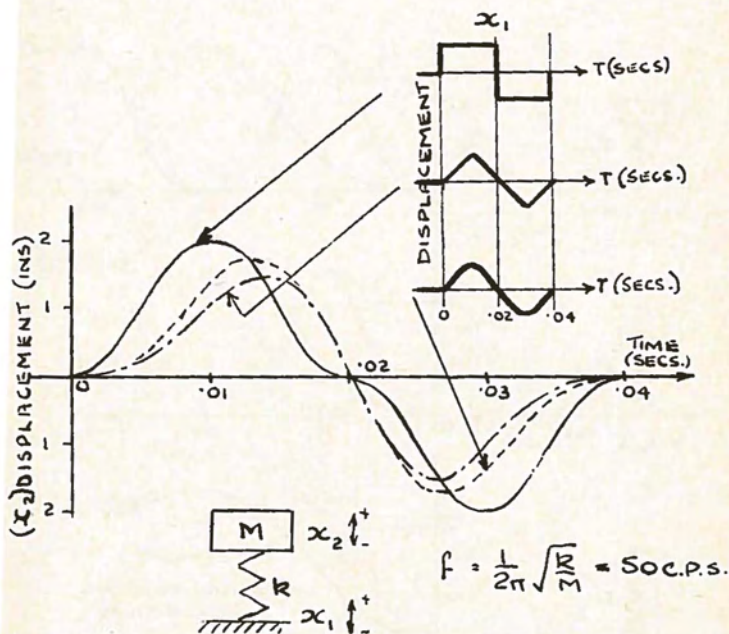
Fig. 3



RESPONSE OF SINGLE DEGREE OF FREEDOM SYSTEM, HAVING DIFFERING NATURAL FREQUENCY, TO SINUSOIDAL DISPLACEMENT.

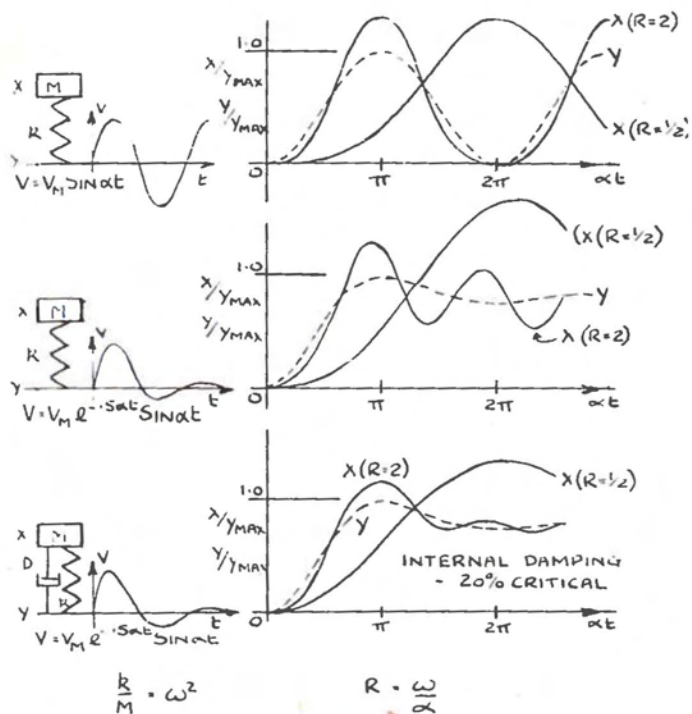
Fig. 4. viser de frembragte svingninger i et tilsvarende system, som igangsættes af forskellige typer af forstyrrende bevægelser, der alle har samme maksimale udsving men forskellige bølgeformer. Det bemærkes, at det ikke er muligt at angive et chok alene ved hjælp af en parameter, f. eks.: maks.kraft, acceleration, hastighed eller forskydning. Det er nødvendigt at fastlægge såvel tiden som bølgeformen enten direkte eller indirekte.

Fig. 4



RESPONSE OF A SINGLE DEGREE OF FREEDOM SYSTEM TO DIFFERING EXCITATIONS ALL HAVING 1" MAX. DISPLACEMENT

Fig. 5



RESPONSE OF DAMPED & UNDAMPED
SYSTEMS TO VARIOUS EXCITATIONS

De to øverste diagrammer på fig. 5. angiver ved hjælp af dimensionsløse parametre virkningen af en uddæmpet henholdsvis dæmpet sinusformet chokbevægelse på et simpelt fjeder-masse system med en frihedsgrad for to forskellige egenfrekvenser (eller forhold R). Det ses heraf, hvilken betydning chokbølgens form og svingningssystemets tidskonstant (egenfrekvens) har på den i svingningssystemet frembragte bevægelse. De to nederste diagrammer på fig. 5. viser, hvilken betydning indførelsen af dæmpning i svingningssystemet vil få for dettes resulterende bevægelse. Det bemærkes, at den relative forskydning reduceres, og at systemets svingninger undertrykkes, især når systemets egenfrekvens er høj sammenlignet med chok-frekvensen.

Skader forårsaget af chok vil i almindelighed være spændings-, belastnings- eller forskydningsbestemte, hvilket betyder, at tvungen forskydning vil være den mest anvendelige parameter for skader. Det fremgår af det foregående, at en nøjagtig forudsigelse af det dynamiske choks virkning på et givent udstyr fordrer en overordentlig akkurat idealisering af dette i en matematisk model bestående af fjedre, dæmpere og masser samt af en lige så akkurat matematisk repræsentation af choket.

I nogle tilfælde har chokpåvirkningen en simpel form, som kan idealiseres eller omsættes til et enkelt matematisk udtryk, der er anvendeligt for analyse. I almindelighed er choket dog meget kompliceret, og selv om det i nogle tilfælde vil være muligt at udtrykke en væsentlig del af det ved hjælp af Fourier

rækker, er det sædvanligvis både komplekst og ikke periodisk og kræves derfor udtrykt ved et Fourier spektrum. Sådanne former for repræsentation af choket er dog mere specielle end generelle, og de har derfor kun ringe værdi for den almindelige anvendelse til konstruktionsopgaver; dog må de nævnes, idet de kan være nyttige i specielle tilfælde.

Hvor denne grad af nøjagtighed anvendes i idealiseringen af chokbevægelsen, må der iagttages stor omhu, idet tilsyneladende små afvigelser kan medføre store forskelle i komponentens resulterende bevægelse. Yderligere vil faseforskelle for forskellige del-systemer kunne få stor indflydelse på resultatet, især ved beregning af mulighederne for sammenstød.

De vanskeligheder, der er forbundet med at idealisere udstyret til sikre repræsentative fjeder/masse/dæmper-modeller, kræver en meget høj grad af professionel dygtighed og ekspertise og er derfor alene et område for eksperter.

Sådanne analytiske metoder medfører derfor betydelige vanskeligheder og udgifter og kan kun retfærdiggøres, hvis både den nødvendige dygtighed med hensyn til modelbehandlingen og tilstrækkeligt sikre værdier for chokpåvirkningen forefindes. I almindelighed vil ingen af disse forudsætninger være opfyldt, og konstruktøren har endvidere ofte økonomiske og andre former for begrænsninger at tage hensyn til, således at denne fremgangsmåde ikke vil kunne vælges uden i ganske enkelte og meget specielle tilfælde. Selv om tilstrækkeligt nøjagtige værdier for chokbevægelsen er til rådighed, vil det dog

ikke være muligt at angive generelle værdier med en samme nøjagtighed for anvendelse til konstruktion af udstyr, som er bestemt for anbringelse på mange forskellige positioner i forskellige skibstyper, og som skal kunne modstå påvirkningerne fra flere forskellige typer af våben.

Enhver brugelig metode, som kan anvendes ved konstruktionsopgaver, må derfor blive et kompromis, hvor en del af nøjagtigheden ved bestemmelsen af den resulterende bevægelse må ofres for at gøre metoden generel og anvendelig for ikke-specialister.

Inden konstruktionsmetoderne for opnåelse af choksikkerhed gennemgås, vil det være hensigtsmæssigt at oplyse om chokets ødelæggende virkninger.

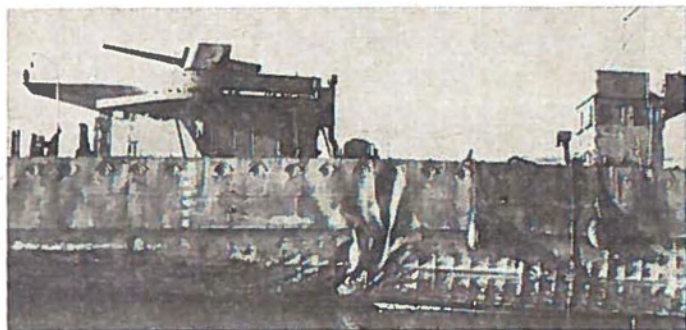
Skader som følge af chok

De kræfter og bevægelser, som udstyret udsættes for under chokpåvirkninger, kan medføre store træk-, tryk-, forskydnings- eller bøjningspåvirkninger på dettes enkelte dele, som, hvis choket har en tilstrækkelig stor intensitet, vil kunne resultere i permanente deformationer eller brud. Funktionsfejl eller totalt havari af udstyret vil medføre forringelse af skibets operative effektivitet, hvilket vil placere dette såvel som hele dets besætning i en alvorlig faresituation.

Disse ødelæggende spændinger og belastninger kan såvel fremkaldes af chokets accelerationsfase som af dettes decelerationsfase, eller de vil kunne fremkaldes af en piskebevægelse (whipping), som foretages af hele skibet, idet dette, betragtet som en

bjælke med varierende tværsnit, bøjes af impulsen fra trykbølgen. Fig. 6. - 16. viser nogle typiske eksempler på opståede skader. I dag vil mange af disse skader kunne forhindres i at opstå selv under meget kraftige eksplosioner, idet anvendelsen af forbedrede konstruktions- og fremstillingsmetoder, bedre materialer og opstilling på passende chokdæmpende understøtninger vil kunne øge choksikkerheden betydeligt.

Fig. 6



Ekspllosionsskade på skroget som følge af «whipping».

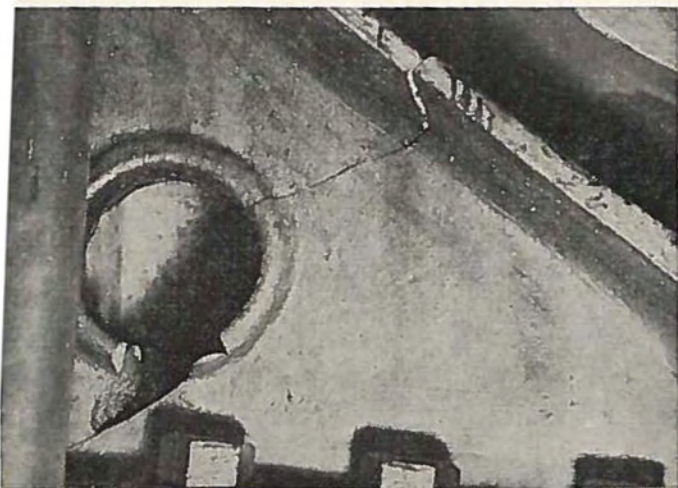


Fig. 7 Brud i turbinehus som følge af accelerationspåvirkning.

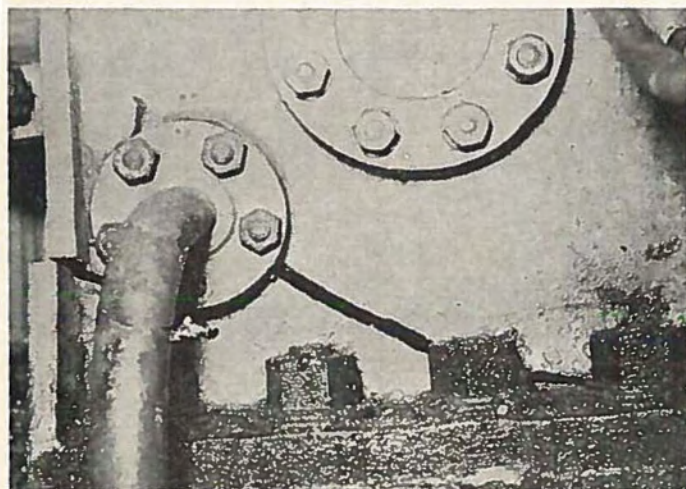


Fig. 8 Brud på turboblæserhus som følge af decelerationspåvirkning.

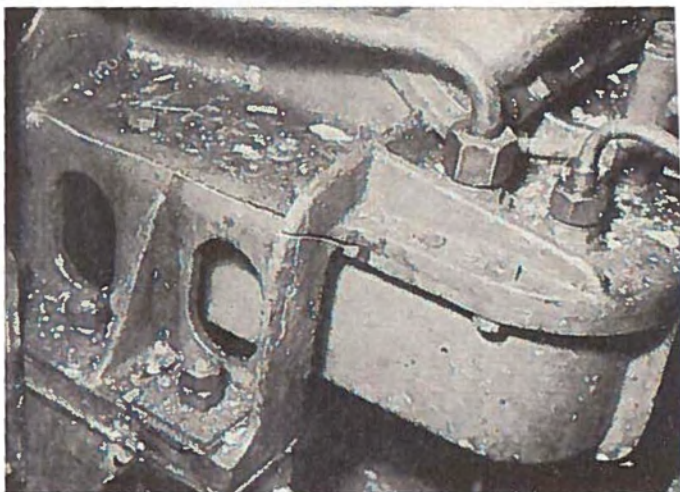


Fig. 9 Brud på turbinehus som følge af decelerationspåvirkning.

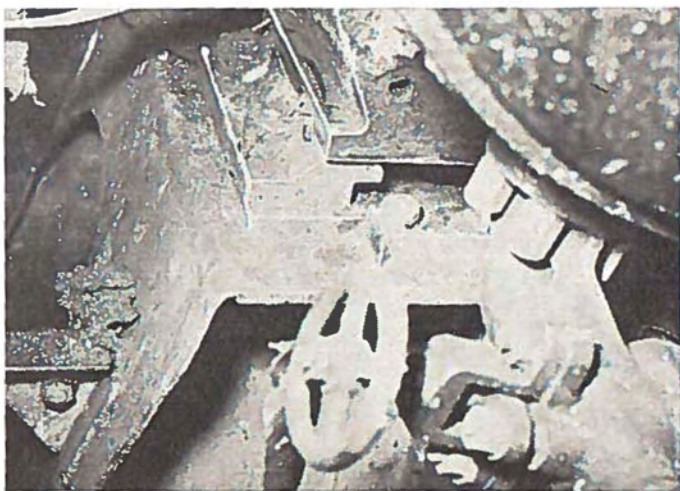


Fig. 10 Løsrivelse af kedelunderstøtning.

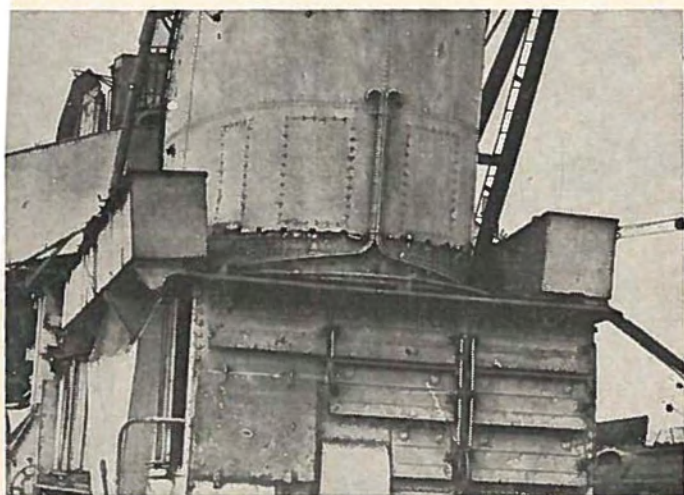


Fig. 11

Chok og »whipping« skader.

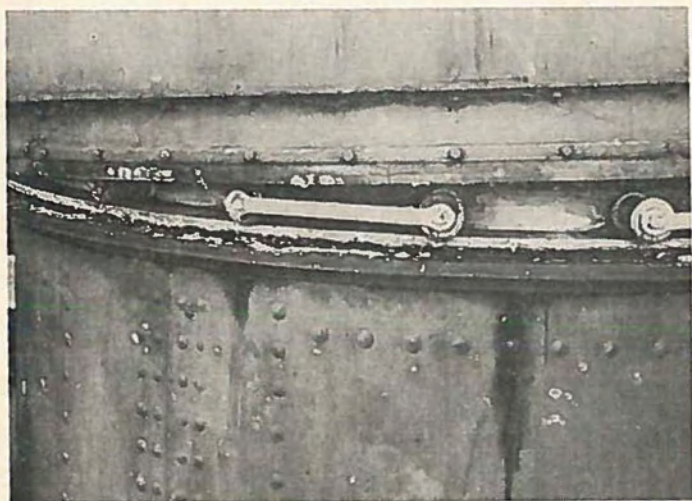


Fig. 12

»Whipping« skade - afsporing af centralsigteruller.

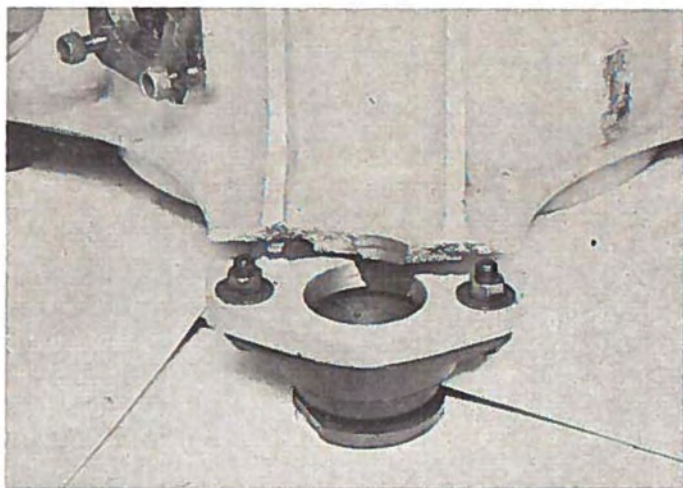


Fig. 13 Brud på hus ved chokunderstøtning.

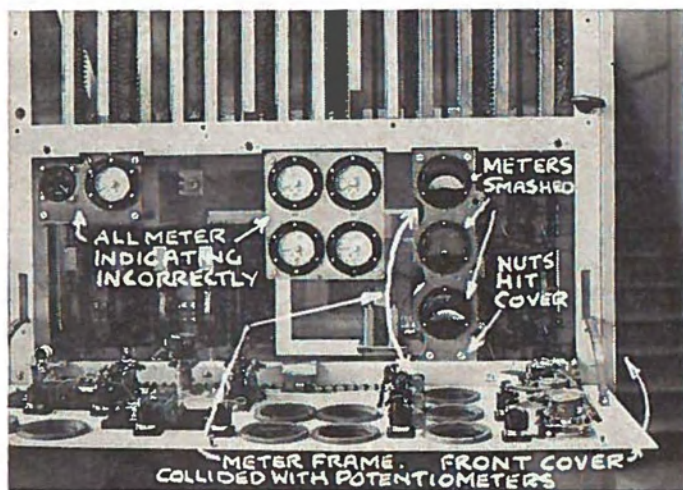


Fig. 14

Skader på elektrisk udstyr.



Fig. 15

Skader på elektrisk udstyr.

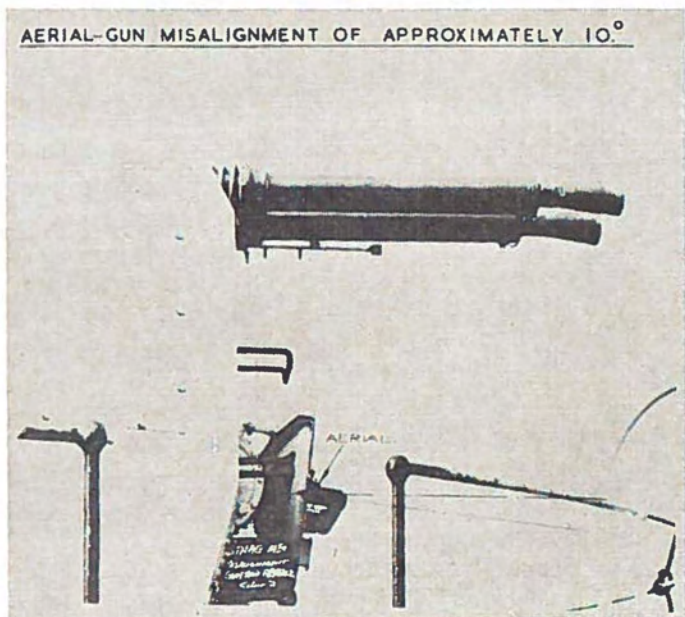


Fig. 16
Skade på kanon og ildlederradar.

I løbet af de sidste 25 år er meget marineudstyr blevet stærkt forbedret og forfinet. Moderne elektronisk- eller elektromekanisk udstyr, som er af vital betydning, er funktionelt afhængig af små, men meget vigtige komponenters tilfredsstillende funktion. Erfaringer fra skibsforsøg og laboratoriemæssige chokprøver har vist, at der er en særlig tilbøjelighed til funktionsfejl for sådanne komponenters vedkommende selv ved små chokpåvirkninger.

En undersøgelse, som er blevet foretaget med 50 forskellige typer af udstyr, der blev udsat for en chokprøve, viste, at alt det elektroniske udstyr blev beskadiget, og kun 15 % af det elektromekaniske udstyr var ubeskadiget. Undersøgelsen viste endvidere, at de fleste fejl opstod inden for en af følgende tre klasser:

1. Skader på hus eller ramme.
2. Skader på fastspændinger.
3. Skader på elektroniske komponenter.

Disse typer af fejl er i almindelighed vanskelige at undgå. Chokbelastningerne under punkt 1. og 2. kan ikke forudsiges med større nøjagtighed. De under punkt 3. nævnte skader opstår på relæer, kontakter, måleinstrumenter, rørmødstande, kondensatorer, afbrydere, stikpropper og fatninger. Mange af disse var i kommerciel udførelse og ikke specielt konstrueret for at skulle kunne modstå chok, ligesom de heller ikke var beskyttede af chokdæmpende elementer.

Desværre er det denne type af udstyr, som giver konstruktøren de største problemer i bestræbelserne på at opnå den nødvendige choksikkerhed. De metoder, som er anvendelige ved konstruktion af simple mekanisk udstyr, kan ikke anvendes på så talrige og komplekse komponenter, som et moderne elektronisk udstyr består af. Meget kan imidlertid gøres for at forbedre deres indre choksikkerhed ved at iagttage gode konstruktionsprincipper og god fremstillingsteknik, og i almindelighed vil der kunne gøres tilstrækkeligt for at sikre god funktion ved at anbringe dem på hensigtsmæssige, chokdæmpende understøtninger.

Fortsættes.

(Redaktionen beklager at artiklen ikke kan bringes i sin helhed i dette nummer af tidsskriftet. Afslutningen følger i decembernummeret).

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

»Havet og rummet i forsvarspolitik«.

Af kontreadmiral Jean Tardy

Revue de Defense Nationale, Juni 1973, pag. 55-74.

Artiklen indeholder essensen af et foredrag, som forfatteren har holdt på instituttet for videregående forsvarsstudier, da han var chef for forsvarsstaben. I dag er han chef for en fregateskadre.

Havet og rummet opfattes som to miljøer, uendelige i den tredje dimension. Miljøerne har meget tilfælles, fx. udgør de et »*res communis*« i retslig henseende. Men deres særpræg medfører, at strategier og forsvarsforanstaltninger, der skal anvendes i dem, bliver fundamentalt forskellige. I disse miljøer løber menneskeheden risiko for at udløse nye konflikter, hvis ikke en myndighed kan formulere ret og få den respekteret.

Havet - Hydrocosmos - dækker 70 % af jordens overflade og indeholder 1.5 milliarder km³ vand. Dets overflade danner en grænse for formidling af oplysninger, fordi lys, radiobølger og laser kun i ringe mængde kan gennemtrænge den, og kun lyden kan forplante sig gennem vand. Havet gemmer en tavs og hemmelighedsfuld verden, og der foregår mange, ukendte fænomener i vandmasserne. Hvad der skjuler sig i havbunden, ved vi kun lidt om, dog ved vi, at havet er en rigdomskilde.

Mennesket udvider stadig sin viden, og er allerede nået ned i 11.000 meters dybde. I havbunden har man fundet metal- og olieforekomster, og det er kun et spørgsmål om tid, før det kan blive rentabelt at udvinde dem. Udforskningen af havets biologiske resourcer intensiveres, hvad bl. a. de allesteds nærværende sovjetiske og japanske havundersøgelsesskibe er vidnesbyrd om.

Havets voksende betydning som samfærdselsvej er velkendt. Hver dag er ca. 2 milliarder tons ladninger samtidigt indskibet, et tal som ved år 2.000 påregnes 5-10 dobet, og der er konstant 3-5.000 skibe på vej over Atlanten. Den forbløffende udvidelse af den sovjetiske handels- og fiskeflåde i de senere år er udtryk for den sociale og politiske betydning, man i unionen tillægger havet.

Hydrocosmos er blevet et økonomisk og politisk miljø, som er sæde for mange interesser. I dette miljø er der imidlertid kun retsregler for anvendelse af fastlandssoklen, dvs. indtil 200 meters dybde. I den øvrige del er princippet stadig, at den der kommer først bliver. Men det underlagte er vanskeligt at holde. Da Island fx. udvidede sine fiskerigrænser fra 12-50 sømil fik det dermed 150.000 km² mere ovesan at overvåge og forsvare, og i havdybderne bliver problemet væsentligt større.

Det er ikke tilstrækkeligt at vide, »om der er nogen«, for man kan ikke få at vide, hvem det er. Dertil er kommunikationsmulighederne for ringe. Det glemmes ofte, at alle nationer - med få undtagelser - grænser til havet.

Hydrocosmos frembyder derfor sine særlige sikkerhedsproblemer. I havet kan der anbringes mobile og halvmobile batterier med nukleare afskrækkelsesmissiler, og vandmasserne kan anvendes til neddykket overførsel af commando-tropper og andre specialenheder, der pludseligt vil kunne komme til syne i et kriseområde.

Der er mange muligheder; men for stormagterne er det først og fremmest til støtte for deres afskrækkelseskapacitet med kernevåben og ganske særligt for deres evne til sekundær gengældelse, at det maritime miljø spiller en rolle, og at forsvaret af havet er blevet essentielt. Men også for de mindre nationer er det nødvendigt at vide, hvad der foregår. Nationerne må derfor indsamle og udveksle efterretningsoplysninger herom, og det sker bedst gennem international organisation som fx. NATO.

Rummet er en gennemsigtig verden med gode muligheder for kommunikation. Det er uendeligt i højden, men dets undergrænse diskuteres på det tekniske og juridiske plan. USAF-operative center (USAF = United States Airforce) definerer det som *»et uendeligt miljø, der strækker sig fra jordens overflade«*. I jordens atmosfære, flyverummet om man vil, gælder en retsorden analogt territorialfarvandene, men derudover intet.

Juridisk set kan rummet annekteres, og kan ret ikke gøres gældende, må løsninger findes ved udøvelse af magt.

Rummet er tomt og uden rigdomme. Men ved hjælp af tyngdekraften kan man kontrollere rum-

skibe og ved anvendelse af elektromagnetiske bølger, der indbefatter alle strålingsformer (optiske, radar, radio, laser etc.) kan man indsamle og formidle oplysninger. Det koster store beløb at få rumskibe af sted, men der kræves ringe energi til at styre dem med stor hastighed og til at kommunikere med dem. Det er som medium for indsamling og spredning af oplysninger, at rummet har sin største og stadigt voksende betydning, og det er der militære aspekter i:

Til telekommunikation, rekognoscering og placering af våbenbærere. Hvad vil platforme i orbit, bemandede eller ubemandede kunne anvendes til?

Der findes i dag navigationssystemer, som ved anvendelse af satellitter, fx. TRANSIT(US) kan præstere konstant stedbestemmelse med større nøjagtighed end det er muligt med astronautisk navigation og radionavigation ved jordens overflade.

Det er næppe nødvendigt at understrege rummets betydning ved etablering af forbindelse via satellitter mellem to eller flere korrespondenter over enorme afstande ved anvendelse af UHF og SHF-frekvenser. Med 3 geostationære satellitter anbragt stabilt ca. 36.000 km fra jordens overflade kan man etablere permanente forbindelser på global basis mellem relativt simple jordstationer.

Aktive og passive relæer i satellitter muliggør frigivelse af oplysninger om uregelmæssigheder i udbredelse af HF-bølger og interferens på grund af en stadig ophobning omkring sådanne frekvenser. Systemet har den fordel at kunne forstærke retningsbestemte udsendelser, som desuden er vanskelige at

opsnappe. Det er med andre ord uafhængigt af forstyrrelser og politiske restriktioner, som kendes fra jordstationerne. Dette er særligt vigtigt for flådestyrker.

Et sådant system muliggør kontinuerlig indsamling af oplysninger fra sensorer på jordens overflade, hvorved man permanent kan følge bevægelser og tildragelser i den zone, der er under observation.

I en krisesituation vil man kunne følge udviklingen i en udstrækning, som aldrig har kunnet opnås gennem et net af agenter. Det sker med en væsentlig fordel; Ved at anvende et internationalt miljø er indsamlingen af oplysninger regelret, hvorimod man bringer sig i en uregelret situation ved at sende agenter til et fremmed land.

Det er ikke mindre vigtigt, at man ved hjælp af satellitter kan skaffe sig oplysninger om magnetiske knudepunkter, der optræder efter enhver kernevåbeneksplosion, samt at man detaljeret kan analysere forskellige udsendelser, både elektromagnetiske og andre.

Nationernes interesse i rummet belyses af følgende tal:

Den 30. januar 1972 var der 2.727 objekter i rummet, hvoraf 540 var i brug og 2.187 var udtjente rester.

Når man gør sig tanker om Hydrocosmos og rummet, åbner der sig nye muligheder på det militære område. De kan ikke ignoreres, og i det mindste må man vide, hvad der foregår. Hydrocosmos er åbent for en rentabel udforskning efter nye ressourcer. Stra-

tegien, der skal anvendes, har sigte på den økonomiske faktor og ganske særligt på fremme af forskning og udvikling, der i lige høj grad bør være undergivet regerings- og private initiativer. Der er iøvrigt allerede mange civile selskaber, som er interesseret i at trænge ind i det maritime miljø.

I modsætning hertil er rummet et miljø, hvor indtjeningsmulighederne er praktisk taget nul. Følgelig bør al virksomhed i rummet støttes af regeringerne.

Hydrocosmos er, bortset fra overfladen, et dårligt miljø for videregivelse af oplysninger. Den militære strategi baseres derfor på diskret deployering og manøvrering i dybderne af styrker, som eventuelt viser sig på overfladen for at gennemføre en ikke-nuklear afskrækkelse. Med denne nye flådedimension øges handlingsmulighederne.

Rummet, der er yderst velegnet til indsamling og videregivelse af oplysninger, er velegnet til en strategi med en militær komponent, men tillige til udvikling af en mere positiv afskrækkelsesstrategi baseret på overtalelse og forståelse.

Hydrocosmos og rummet er ens miljøer i juridisk og politisk henseende, og de er begge i berøring med landene, hvor menneskets vitale interesser har rod. De er tillige grænseområder, hvor konflikter er umulige og kan derfor ikke negligeres.

For havets vedkommende har historien vist, at man uden kendskab og et mindstemål af kontrol »hverken kan drage fordel af freden eller understøtte krigen«. Det kan også blive tilfældet for rummets vedkommende.

At drage fordel af freden vil også sige at undgå konflikter - selve grundelementet i enhver afskrækkelsespolitik. Vil rummet, som man ihærdigt prøver at skaffe sig adgang til, kunne blive et symbol på friheden, som havet altid har været det?

I mangel af styrke til at håbe det i dag, kan man i det mindste ønske, at rummet - ligesom havet - vil blive et privilegeret miljø for en vis international solidaritet.

Per Wessel-Tolvig.

Aftalerne vedrørende begrænsning af de strategiske våben.

I »*Forces armées françaises*« 11/1973 gives en nærmere redegørelse i en artikel - »*Les accords sur la limitation des armements stratégiques*« - hvor de aftaler som blev underskrevet under Nixons besøg i Sovjetunionen 22. til 29. maj 1972 danner baggrunden.

Artiklen starter med en kort redegørelse over den historiske udvikling vedrørende forhandlingerne som er blevet ført om afrustning gennem 1950'erne og 1960'erne. Aftalerne fik som bekendt aldrig nogen egentlig værdi som følge af stormagternes uenighed om en organiseret kontrol af nedrustningerne.

At der i 1969 syntes at komme gang i forhandlingerne igen skyldtes den daværende paritet i styrkefordelingen som førte til samtalerne i Helsingfors i 1970 og i Wien i 1971.

Herefter omtales Moskva-aftalerne af 26. maj 1972, hvor der opnåedes enighed mellem U.S.A. og U.S.S.R. om reduktion af:

1. Antiballistiske missiler (A.B.M.)
2. Interkontinentale Ballistiske missiler (I.C.B.M.)
3. Ballistiske Missiler fra undervandsbåde (S.L.B.M.)

Først og fremmest er de to stormagter enige om at begrænse opbygningen af antiballistiske systemer (GALOSH og SAFEGUARD). Endvidere må oplysninger vedrørende A.B.M. ikke videregives til andre magter.

Vedrørende I.C.B.M.-systemer er såvel U.S.A. som U.S.S.R. forpligtiget til ikke at bygge nye fra 1. juli 1972.

S.L.B.M. blev ligeledes fikseret til det antal som var operative ved aftalens underskrift.

Forfatterne konstaterer i deres analyse at aftalerne har forårsaget at U.S.S.R. kan besidde strategiske våben i et antal af 40 % mere end U.S.A. hvad angår I.C.B.M. og S.L.B.M. De amerikanske missiler er dog for størsteparten forsynede med M.I.R.V. (3 til 10 ladninger), hvilket giver U.S.A. et pænt forspring vadh angår ladningsantal - 7220 mod 2330. U.S.A. har tilmed 70 % af sine ballistiske missiler placerede i undervandsbåde mod kun 40 % for Sovjets vedkommende.

Artiklen omtaler også de strategiske våben som ikke omfattes af aftalerne. Hvad angår strategiske bombefly har U.S.A. 455 mod Sovjets 140. Mellemdistancemissiler er heller ikke omfattet, hvor U.S.S.R. har en overvægt på 600 missiler (SS 4 og SS 5). Årsagen til at de ikke er medtaget skyldes, at de ikke er en trussel mod det amerikanske fastland.

Artiklen konkluderer vigtigheden af at verdens to største magter er nået til enighed vedrørende de strategiske våben, men fastslår samtidig vigtigheden at de andre atommagter bliver inddraget.

Det anbefales læserne at læse denne artikel, idet styrkefordelingen er nøje beskrevet og perspektiverne ved aftalerne belyses.

(joe)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i august 1973.

Administration & Organisation

Jørgensen, P. Willemoes: Søetatens administration, mandskab og materiel samt regnskaber for perioden 1720-1800. Universitetsopgave. maskinskr. 1965. 18 s. bibl.

Historie

Bang, Peter Kraft: Dagbog holden paa Reisen fra Kiøbenhavn til Vestindien 1815 & 1816 og under opholdet i Vestindien 1816. fotokopi. håndskr. 1815/16. 28 s.

Carlsson, Mauritz og Arvid Cronenberg: The coastal defence of Stockholm during seven centuries. foredrag. maskinskr. Stockholm 1973. 16 s. ill. kort. bibl.

Christophersen, Bjørn: Forsvarets plass i norsk historie. Oslo 1970. 72 s. ill.

The history of the United Nations Forces in the Korean War, vol. I. Korea 1972. 756 s. ill. index.

Holm, Nils F.: Invasion und Küstenverteidigungen am Ende des grossen nordischen Krieges. foredrag. maskinskr. Stockholm 1973. 14 s. bibl.

- Tørgensen, P. Wildt og E. Borg*: Kongens æressabel i den danske marine. Fra Våbenhistoriske Aarbøger XIX. Kbh. 1973. s. 43-64. ill. bibl.
- Kellenbenz, H.*: Die erste bewaffnete Neutralität und ihre Auswirkungen auf die hamburgische Schifffahrt. foredrag. maskinskr. Nürnberg 1973. 16 s. bibl.
- Reed, R. A.*: Naval bombardement of coastal fortifications during the American Civil War. foredrag. maskinskr. Ontario 1973. 26 s. kort. bibl.
- Rosenberg, Holger*: Verdens største sørøver. En sand fortælling fra Vestindien. (Roman om Henry Morgan). Kbh. 1947. 134 s. ill. bibl.
- Scott, Sverre*: Bomarsunds Fästning. Kort historik. Stockholm 1971. 16 s. ill.
- Stade, Arne og T. Lange*: 2 foredrag om russiske galejangreb på Sverige 1719. maskinskr. Stockholm 1973. 17 + 9 s. ill. bibl.

1. verdenskrig

- Bondekam, Anna*: Åland vintern 1918. Mariehamn 1972. 228 s. ill. index. bibl.
- Böhme, K. R. m. fl.*: Ålandsøerne 1918. 3 foredrag. maskinskr. 1973. 11 + 8 + 4 s. kort.

2. verdenskrig

- Noskov, A. M.*: Role of North European beachheads in plans of German Nazi Command. foredrag. maskinskr. Moskva 1973. 11 s. bibl.
- Riste, O.*: German coastal defence and British invasion plans in Norway, 1941. foredrag. maskinskr. Oslo 1973. 13 s. bibl.

Salewski, Michael: Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945. Band III. Denkschriften und Lagebetrachtungen 1938-1944. Frankfurt a/M 1973. 412 s. ill. kort. index.

Tervasmäki, Vilho og Pertti Kilkki: Ålandsøerne 1939-45. 2 foredrag. maskinskr. 1973. 9 + 13 s. kort.

Personalhistorie

Jegstrup, J. H. J.: Villeneuve - Cervera - Roschestwenski som Flaadeførere. foredrag. maskinskr. 1925/26. 20 s. bibl.

Sjøqvist, Viggo: Erik Scavenius. Danmarks udenrigsminister under to verdenskrige. Statsminister 1942-45, bd. I og II. Kbh. 1973. 332 + 364 s. ill. index. bibl.

Politik

Brühl, Reinhard: Seekriegstheoretische Auffassungen imperialistischen Deutschland zwischen den beiden Weltkriegen über die Ostseeherrschaft und die Rolle von Küstenstützpunkten. foredrag. maskinskr. Potsdam 1973. 14 s. bibl.

Johnson, B.: Kolliderande suveränitet. Oversigt över folkrättsliga problem i det nordiska närområdet. Fra Tidsskrift i Sjöväsendet 1973. Karlskrona 1973. s. 172-257. bibl.

Schnitter, Helmut: Militärische und politisch-soziale Probleme des Kampfes um befestigte Küstenstädte im Ostseeraum. 17' und 18' Jahrh. foredrag. maskinskr. Potsdam 1973. 18 s. bibl.

Skibe, skibbygning m. m.

Nohse, Lutz og Eberhard Rössler: Moderne Küsten-Uboote. München 1972. 140 s. ill. bibl.

Nykonstruktioner af panserskibe og kanonbåde. Tre sager vedr. 1874-77. Kbh. 1874/77. 14 + 17 + 16 s.

Strategi & taktik

Duffy, Christopher: The duel between ship and shore from the seventeenth to the twentieth centuries. foredrag. maskinskr. London 1973. 18 s. bibl.

Ernst, R. M.: Angreb paa og Forsvar af Søhandel be-lyst ved Eksempler fra Verdenskrigen. fore- drag. maskinskr. 1925/26. 47 s.

Jegstrup, J. H. J.: Strategien i Danmarks Krige un- der Christian d. IV. foredrag. maskinskr. 1925/ 26. 37 s. bibl.

Rothenberg, Günther E.: From Gallipoli to Guadal- canal: The development of US Marine Corps Amphibious Assault Doctrine 1915-1942. fore- drag. maskinskr. USA 1973. 15 s. bibl.

Sømandskab, navigation, bjærgningsvæsen, dykning

Bang, Peter Kraft: Landtoninger, udført på kadet- togter. håndtegnet 1809/11. 19 s. ill.

Merchant ships position reporting systems, Part 2. Washington 1972. 20 s.

Våbentekniske o. a. håndbøger m. m.

Håndbog for Maskinmestre, bd. 1 og 2. 7' udgave.

Kbh. 1973. 528 + 1054 s. ill. index.

Jegstrup, J. H. J.: The saving of life from sunken submarines m. v. Foredrag + dansk oversættelse. maskinskr. 1933/34. 11 + 12 s.

Lusar, Rudolf: Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges und ihre Weiterentwicklung. 6. omarbejdede udg. München 1971. 448 s. index. bibl.

Schiewe, A. W.: Den Whiteheadske Torpedo, Indbetretning om. Kbh. 1877. 5 s.

Taylor, M. J. H. og J. W. R. Taylor: Missiles of the World. London 1972. 168 s. ill. index.



Efterretninger om den danske og norske sømagt. G. Garde. 2. bind (1833) og 4. bind 1835.

Er nogen af læserne interesseret i disse 2 bind kan de købes samlet af privat sælger. Eventuel henvendelse til Marinens Bibliotek.

(red.)

KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER

Peter Kraft Bang: Landtoninger, udført på kadettogter.

Håndtegnede 1809-11.

Tegninger, udført i vinterhalvåret af kadetter i årene omkring 1800, findes i et ret stort antal opbevaret og er blevet meget benyttet til udsmykning ved søværnets institutioner.

Det har ligget klart, at man dengang lagde vægt på tegneundervisningen, bl. a. for at gøre de vorde søofficerer egnede til at kunne lave landtoninger, hvilket også fremgår af en del opbevarede dagbøger og skibsjournaler.

Fru L. M. Delcomyn afleverede for nylig et opbevaret dokument til Det kgl. Bibliotek, der efter aftale lod gaven gå videre til vort bibliotek.

Det viste sig at være 19 sider landtoninger, indført i en dertil indrettet bog i størrelsen 42 x 13 cm. Siderne indeholder ialt 37 landtoninger, udført på kadettogter 1809-11, dels i skandinaviske farvande, dels på Middelhavstogt.

Hver side er påtegnet af en skoleofficer, premierløjtnant Carl Frederik Borre Bagger, med initialerne C.F.B., og bogen er forsynet med påtegningen: »I denne bog findes 20 pag. blade«, underskrevet af Th. Hillerup, der var i ældste klasse i 1808, hvor han blev udnævnt til månedsløjtnant.

Der må have eksisteret mindst een sådan landtøningsbog for hver kadet i en lang årrække, og det synes som om den nu fremskaffede er det eneste tilbageværende eksemplar og således et historisk dokument.

Kadet Peter Kraft Bang, f. 1794, blev secondløjtnant 1808 og fik 19/12 1815 orlov for at rejse til St. Croix, hvor han døde 29/7 1816.

Fru Delcomyn har for nogle år siden skænket Bangs dagbog 1915-16 til Rigsarkivet.

En fotokopi er nu skaffet til biblioteket, og da den er i gotisk skrift bliver dens 28 sider nu renskrevet, så den bliver tilgængelig for andre end de få, der kan læse de gamle skrifttyper.

Dagbogens indhold vil senere blive kommenteret her i tidsskriftet.

Merchant ships position reporting systems. Part 2.
US Government Printing Office, Washington 1972.

Et af emnerne på »The International Conference on Safety of Life at Sea« var opgivelse af skibspositioner, for derigennem at fremme hurtig assistance til tilskadekomne eller efter nødmelding.

I tre områder er der skabt en organisation, hvor skibspositioner modtages og plottes. De er omtalt i dette hæfte: Området omkring New Zealand, to sejl-ruter mellem Madagascar og Australiens vestkyst, samt farvandet omkring Grønland. Det er opgivet, hvilke landstationer, der er knyttet til meldetjeneren, og de bølgelængder der skal benyttes.

Positionsopgivelser er ikke tvunget, men der opfordres stærkt til at afgive disse og understrege, at det er uden omkostninger for skibene.

Viggo Sjøqvist: *Erik Scavenius. Danmarks udenrigsminister under to Verdenskrige. Statsminister 1942-1945.*

Gyldendal, København 1973.

Erik Scavenius var et meget omstridt navn, ikke mindst under 2. verdenskrig, hvor specielt den illegale presse ikke lagde fingrene imellem. Hans eftermæle trænger derfor til en helt neutral behandling, hvad formentlig ingen kunne gøre bedre end Sjøqvist.

Scavenius' navn kommer man ikke udenom, når Danmarks historie under de to verdenskrige skal behandles, og hans biografi indeholder derfor interessante afsnit, der også belyser søværnets stilling i de for landet så skæbnemættede år.



I august måned er desuden indgået en del manuskripter til foredrag af søkrigshistorisk interesse, afholdt på det internationale krigshistorikermøde i Stockholm i dagene 12.-17. august 1973, jvf. »Erhvervelser august 1973«.



Beklageligvis kan biblioteket ikke overkomme at anmelde tidsskriftartikler til trods for, at de hvad aktuelt stof angår er vigtigere end bøgerne. Undtagelsesvis skal her anbefales referat af et foredrag med efterfølgende diskussion i septemberhæftet 1973 af RUSI (Journal of the Royal United Service Institute for Defence Studies):

General Sir Walter Walker: *The defence of the Northern Flank.*

J. Teisen.

TØJHUSMUSEETS FOREDRAGSRÆKKE 1973-74

De blå baretter. Danske soldater i F.N.s tjeneste.

I rækken indgår følgende foredrag:

Lektor P. V. Askgaard: »F.N.s aktive fredsindsats«.

Tirsdag 16. OKT 1973.

Kaptajn B. J. Møller: »I Mellemøsten«.

Tirsdag 30. OKT 1973.

Major P. W. Vennits: »I Indien og Pakistan«.

Tirsdag 13. NOV 1973.

Oberst C. Engholm: »I Gaza«.

Tirsdag 27. NOV 1973.

Ritmester J. A. F. Clauson-Kaas: »I Libanon«.

Tirsdag 5. FEB 1974.

Oberstløjtnant L. M. K. Skern: »I Congo«.

Tirsdag 19. FEB 1974.

Major J. Cortes: »I Yemen«.

Tirsdag 5. MAR 1974.

Oberstløjtnant N. K. Nørgaard: »På Cypern«.

Tirsdag 19. MAR 1974.

Alle foredrag afholdes i Tøjhusmuseets foredragssal, indgang: Frederiksholms Kanal 29, og begynder kl. 20.00 pr.

Indtegning til foredragsrækken på Tøjhusmuseets kontor, evt. telefon 11 60 37, lok. 31.

Indtegningsgebyr: kr. 15,00.

Giro: 14 57 40.

CHOKSIKRING AF KRIGSSKIBE

Af Mr. P. B. Wishart

(fortsat fra november-heftet)

Konstruktionsmetoder

Det må pointeres, at skibsudstyr primært konstrueres efter dets funktionelle krav, og at det sekundært kontrolleres for dets styrkemæssige forhold over for chokpåvirkninger.

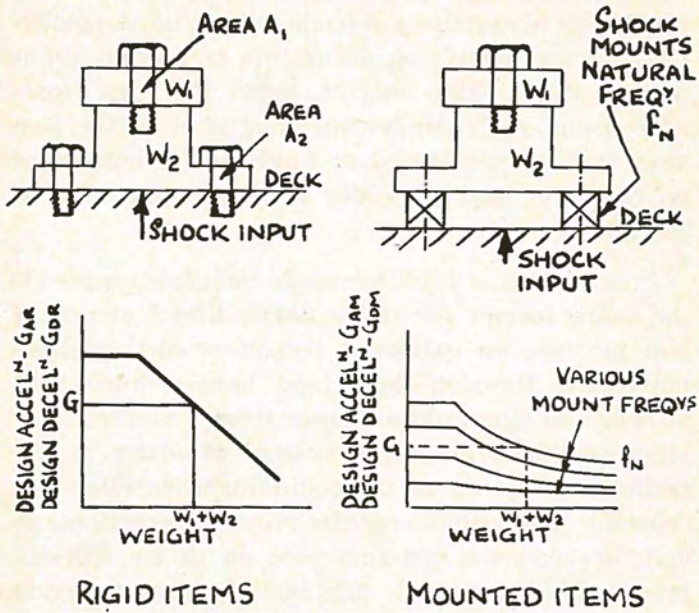
Denne kontrol kan udføres på flere forskellige måder spændende fra den simpleste, som blot består i at anvende almindelig sund sans samt nogle konstruktionsregler, der udgør ekstrakten af de erfaringer, man har opnået ved eksplosionsforsøgene mod skibe, til de mest komplicerede metoder, der består i matematisk behandling af idealiserede modeller og chokpåvirkninger.

Som tidligere oplyst er det næsten umuligt at foretage en eksakt styrkeundersøgelse af et kompliceret udstyr, der udsættes for en chokpåvirkning, og en sådan undersøgelse vil iøvrigt også i mange tilfælde være af tvivlsom økonomisk værdi. Den kræver en præcis repræsentation af påvirkningen og idealisering af udstyret i et system af fjedre og masser. Dette er en proces, som mere er en kunstart end en videnskab, og den er ikke egnet for almindelig praksis, men kun for eksperter. Dette betyder

naturligvis ikke, at man skal undlade at træne eksperter heri, men vi må gøre os klart hvilke muligheder, vi har i dag og erkende, at situationen kræver en betydelig forbedring af skibsudstyrets choksikkerhed, og at behovet herfor er så påtrængende, at vi ikke kan vente på invidingen af de nødvendige konstruktionsdata og på træningen af eksperterne

Betingelsen for, at en konstruktionsmetode skal kunne finde almindelig anvendelse, er, at den er simpel, og at den ikke forudsætter større studier eller specialviden. Den skal have tilstrækkelig bred anvendelighed, således at det udstyr, der konstrueres eller kontrolleres efter den, ikke begrænses til kun at være choksikkert i et bestemt tilfælde. Mange komponenter skal kunne placeres flere steder i to eller flere skibstyper, og de må være i stand til at klare påvirkningerne alle disse steder.

Den metode, MOD (N) (Ministry of Defence-Navy) anvender, er netop en sådan metode. Man har her opnået den nødvendige enkelhed ved at ofre noget af nøjagtigheden med hensyn til de indgående data og med hensyn til den konstruktive optimering. Basisbevægelsens accelerationer og decelerationer, som indgår i metoden, sikrer således ikke det nøjagtige resultat, men de sikrer, at komponenten er i besiddelse af den fornødne robusthed til at kunne modstå et chok, som i styrke svarer til det specificerede. Metoden er i det på fig. 17 viste eksempel en statisk spændingsbestemmelse i chokets hovedretninger (lodret, tværskibs og langskibs). Den resulterende spænding (fra udstyrets vægt) skal mul-



SHOCK STRESS IN A_1

$$= \frac{W_1}{A_1} \times [G_{DR}, G_{DM}, G_{AR} \text{ OR } G_{AM}]$$

SHOCK STRESS IN A_2

$$= \frac{W_1+W_2}{2A_2} \times [G_{DR}, G_{DM}, G_{AR} \text{ OR } G_{AM}]$$

Fig. 17.

Eksempel på chokberegning.

tipliceres med chokets konstruktionsparametre, der betegnes som dets dynamiske konstruktions-acceleration eller deceleration i den betragtede hovedretning. De herved bestemte spændinger sammenlignes

med de tilladelige spændinger, som specificeres for forskellige materialer gældende for dynamisk påvirkning. Denne metode og de nævnte tilladelige spændinger stiller ikke enorme krav. For eks. foreskriver den, at der til fastspænding af et udstyr, som vejer 500 kg, direkte på et fundament i bunden af en destroyer skal anvendes 4 stk. 12 mm bolte af specialstål.

Anvendelsen af chokisolerende understøtninger eller andre former for indre fleksibilitet i et udstyr kan medføre en reduktion i chokets ødelæggelses-potentiale. Metoden tager også hensyn hertil ved at reducere konstruktionsparametrene, hvilket foretages med faktorer, som er bestemt af udstyrets placering i skibet og af understøtningernes eller den fleksible komponents egenfrekvens. Korrektionerne kan foretages for systemer med op til tre frihedsgrader, hvilket er det almindeligt forekommende ved behandlingen af konstruktionsopgaver. Alle dataoplysninger er fremstillet i grafisk form, og der forudsættes ingen specielle færdigheder for at anvende dem. Eksemplet, der er vist til højre i fig. 17, viser metoden anvendt på et system med en frihedsgrad.

Den blotte anvendelse af konstruktionsmetoderne alene, hvad enten disse er simple eller komplicerede, tilnærmede eller eksakte, garanterer ikke for, at udstyret er choksikert. Chokprøver har vist, at selv om den nødvendige styrke er opnået for væsentlige dele ved anvendelse af de nævnte metoder, kan der dog optræde mindre og uvæsentlige skader selv ved

små påvirkninger. Denne form for ødelæggelser kan næsten altid tilskrives manglende opmærksomhed med hensyn til detaillerne og manglende konstruktiv sund sans (d.v.s. mangel på anvendelse af sunde konstruktionsprincipper og mangel på stræben efter simplificering og konsekvens med hensyn til styrkeforholdene).

De generelle principper, som må iagttages i al konstruktion, hvor der skal tages hensyn til chok, er angivet i fig. 18. Overholdelse af disse regler sammen med anvendelse af simple konstruktionsmeto-

- AVOID BRITTLE MATERIALS - WHERE THEY MUST BE USED EMPLOY SHOCK ISOLATION*
- AVOID STRESS CONCENTRATIONS - SUCH AS SUDDEN CHANGES IN SECTION, SHARP CORNERS ETC*
- AVOID OVERHUNG OR CANTILEVER COMPONENTS.*
- PROVIDE ADEQUATE CLEARANCE - TO AVOID COLLISION BETWEEN ADJACENT ELEMENTS OR COMPONENTS ON SHOCK*
- PROVIDE POSITIVE RETENTION DEVICES - FOR ELECTRONIC VALVES, PLUGS ETC AND TO MINIMISE POSSIBLE PROJECTILE EFFECTS.*
- ENSURE UNIFORMITY OF STRENGTH - THROUGHOUT THE EQUIPMENT ITEM*
- ENSURE ADEQUATE WELDING - ESPECIALLY IN FRAME & CASINGS OF ELECTRONIC EQUIPMENT*
- ENSURE DRIVES AND COUPLINGS CANNOT DISENGAGE ON SHOCK*
- ARRANGE RELAYS, CONTACTORS, SWITCHES ETC WITH MOST SENSITIVE AXIS FORE & AFT*
- DO USE APPROVED SHOCK ISOLATORS*
- DO NOT EMPLOY STRENGTHENING WEBS - WHERE THEY ARE ESSENTIAL DESIGN WITH CARE.*

GENERAL PRINCIPLES OF DESIGN AGAINST SHOCK

Fig. 18.

der, således som det gøres af MOD (N), vil resultere i fornøden robusthed, hvilket betyder, at udstyret vil kunne modstå selv meget kraftige chok, uden at der opstår ødelæggelser eller fejloperation.

Denne metode anvendes til et stort område af skibskomponenter, som gives forskellige placeringer i forskellige skibstyper. Den er som tidligere nævnt en simpel metode til opnåelse af den fornødne robusthed og ikke en præcis metode til opnåelse af de optimale styrkeforhold over for chok. Det antages, at alle dele i komponenten udsættes for det samme chok, og der tages ikke hensyn til forstærkninger eller dæmpning inden for udstyret, ligesom der kun i begrænset omfang tages hensyn til den fra udstyret forårsagede tilbageføring på choket.

Erfaringen har vist, at man i almindelighed vil kunne opnå et tilstrækkeligt godt resultat med en moderat indsats. Man må antage, at der er en større statistisk sandsynlighed for, at det normale skibsudstyr indeholder flere chokdæpende end chokforstærkende elementer. Forsøg har endvidere vist, at den indflydelse, udstyrets tilbageføring har på choket, er af mindre betydning for det vægtområde, som størsteparten af skibsudstyret tilhører.

Det specifikke og vitale udstyr som for eksempel fremdrivningsmaskiner, atomreaktorer etc., der skal have en bestemt placering i en bestemt skibstype, behandles dog i almindelighed efter mere eksakte kontrolmetoder forudsat, at chokforløbet er kendt med tilstrækkelig stor nøjagtighed. MOD (N) foretager her en dynamisk analyse af udstyret, der be-

tragtes som en model bestående af masser og fjedre og udsættes for et idealiseret chok. I systemet indføres dæmpning og ikke-linearitet i den udstrækning, dette skønnes nødvendigt, og til hjælp for beregningsarbejdet har man computerprogrammer til rådighed.

En anden metode, som også kunne anvendes til dette formål, er chokspekter-analysemetoden. Denne består i at omdanne og idealisere udstyret til et system med mange frihedsgrader bestående af masser og fjedre, som gennem analysen opløses i systemer med kun en frihedsgrad. Disse enkelt-frihedsgrads-systemer sammenlignes med et såkaldt spektrum for chokpåvirkningen, *) og på grundlag heraf bestemmes virkningen på det aktuelle udstyr. Denne metode kan anvendes i visse tilfælde, men der opstår problemer, når den anvendes til udstyr, som skal installeres i nye skibe, idet chokspektrene er resultater af optagelser fra eksplosionsforsøg. Dette betyder, at spektre for nye skibe eller for radikalt forskelligt udstyr kun kan blive tilnærmende. Anvendelse af metoden som en generel metode forudsætter, at der forefindes konstruktionsspektre for et stort vægtområde, hvilket vil medføre en betydelig tilnærmelsesusikkerhed. Af denne grund foretrækker MOD (N) ikke denne metode, idet den indeholdte usikkerhed ikke kan retfærdiggøre anvendelsen af en så kompliceret analyseteknik.

*) Dette spektrum optages med en tungemåler, d.v.s. en samling enkeltmasse-systemer med forskellige egenfrekvenser (red.).

Det moderne elektroniske udstyr er alt for kompliceret til at muliggøre nogen nævneværdig styrkekontrol selv med anvendelse af de mest komplicerede dynamiske analysemetoder. De omtalte konstruktionsmetoder kan anvendes til befæstigelsesbolte og andre former for fastgørelser samt skabe, skuffer, kasser, rammer, understøtninger og lign. former for mekaniske komponenter. For denne type af udstyr kan det siges generelt, at konstruktøren må være opmærksom på de i fig. 18 givne regler, og at udstyret må udvikles gennem chokprøver.

Det er vigtigt at erkende, at formålet er, at udstyret, som anbringes om bord, skal være choksikert. Man må derfor være opmærksom på, at svigtende omhu ved fremstillingen, installationen eller vedligeholdelsen kan medføre, at konstruktørens anstrengelser bliver forgæves. Det er vigtigt, at man er opmærksom på fejl, som begås i disse led.

Chokunderstøtninger

Selvom alt marineudstyr bør være konstrueret efter de før omtalte principper, således at det har tilstrækkelig styrke til at modstå chokpåvirkningerne, så vil dette princip dog ofte vise sig at være enten umuligt, uønsket eller unødvendigt. For denne gruppe af udstyr, som blandt andet omfatter det meste af det elektroniske udstyr, må konstruktøren reducere påvirkningerne ved at anvende chokdæmpende understøtninger.

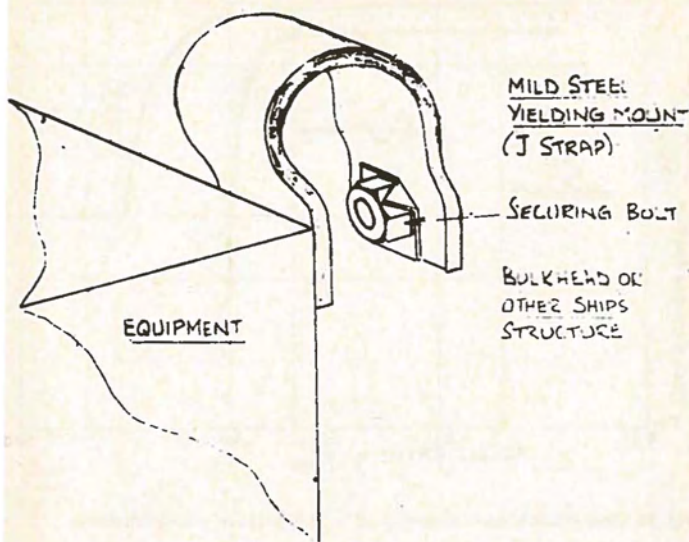


Fig. 19.

Chokbøjle.

Der findes et stort udvalg af sådanne understøtninger. Nogle af disse er ganske simple som f. eks. lineære fjedre med eller uden dæmpning. Andre er gummiunderstøtninger med forskellig stivhed og dæmpning, og andre igen er plastiske eller deformerbare understøtninger som vist på fig. 19, der er en type, som ikke kan overføre mere end en forudbestemt kraft. Med undtagelse af den sidstnævnte type virker disse understøtninger som kombinerede chok-, vibrations- og støjdæmpende understøtninger.

Der findes mange typer og størrelser af kommercielle understøtninger, som alle er udmærkede til det

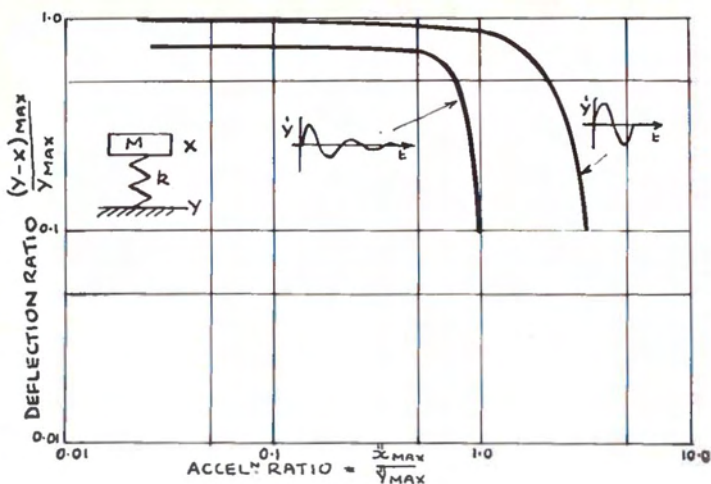


Fig. 20. Chokreduktionen i afhængighed af den relative chokforskydning.

et kompromis ved valget af understøtninger, især i tilfælde, hvor den understøttede komponent er forbundet til den omgivende struktur på forskellig måde (f. eks. ved fleksible rør med begrænset bevægelsesmulighed). I sådanne tilfælde må den relative bevægelse og chokreduktionen betragtes i sammenhæng.

Det er vigtigt, at understøtningerne har tilstrækkelig relativ bevægelsesmulighed, idet disse ellers vil kunne gå i bund, hvorved der overføres store accelerationer til det understøttede udstyr og således skabes en farlig situation.

Af denne og andre årsager må kun de typer af understøtninger, som er godkendt til formålet, anvendes.

formål, hvortil de er bestemt, men ved udvælgelsen af understøtningerne må man udvise stor omhu for at sikre, at de miljømæssige forhold ikke forværres. Man kan opnå en forøgelse af chokets ødelæggende virkning ved at vælge understøtningen med forkert stivhed eller med for ringe bevægelsesmulighed for optagelse af den indgående chokbevægelse.

Det er nødvendigt at fastslå nogle af de forhold, der må tages hensyn til ved anvendelsen af chokunderstøtninger. Effektiv chokisolation kan kun opnås ved at tillade stor relativ bevægelse mellem udstyret, som skal beskyttes, og dettes fundament.. Det er en indlysende kendsgerning, men det er ikke ualmindeligt at kræve et chok reduceret fra en middelacceleration på f. eks. 250 g, en hastighed på 12 m/sek. og et udsving på 6 cm til en overført acceleration på 25 g med en maksimal indbyrdes forskydning mellem komponenten og fundamentet på 1,5 cm.

Fig. 20 viser afhængigheden mellem den relative forskydning og chokreduktionen for to forskellige typiske chokforløb. Det fremgår heraf, at der kræves en relativ bevægelsesmulighed, som i størrelse svarer til fundamentets udsving, d.v.s. 6 cm for at opnå en reduktion af accelerationen på 1:10. I virkeligheden har komponenten næsten ikke bevæget sig på det tidspunkt, hvor fundamentet har nået sit maksimale udsving.

Relativ forskydning mellem komponent og fundament må accepteres som en nødvendighed for opnåelse af chokreduktion. Konstruktøren må ofte søge

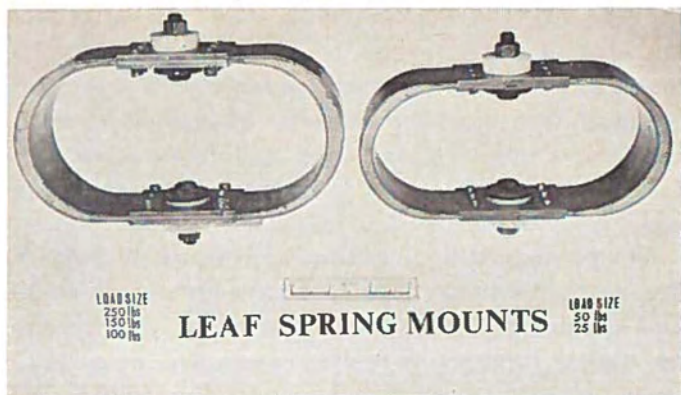


Fig. 21.

des i krigsskibe. En af de mest vellykkede generelt anvendelige understøtninger er »Leafspring« understøtningen, som ses på fig. 21. Den er af ret ny dato og udviklet til den engelske marine. Den indeholder fjederelementer af stål, som er kombineret med et effektivt dæmpende materiale, hvilket gør den til en overordentlig effektiv støj-, vibrations- og chokisolator. Den har en relativ bevægelsesmulighed på omkring 7 cm og begrænser den overførte acceleration under chokforhold til 10 til 20 g. Der kan opstå nogen permanent deformation af understøtningen ved store chokpåvirkninger. I tilfælde, hvor store relative forskydninger ikke kan accepteres, men hvor den ovenførte acceleration til gengæld kan tillades at være ret stor, f. eks. gælder dette for meget hjælpemaskineri, vælges understøtninger, der overfører omkring 100 g ved en begrænset relativ forskydning af størrelsesordenen 2 cm, men dog har gode støj- og vibrationsisolerende egenskaber.

Til chokbeskyttelse af elektronisk udstyr vil »Leafspring« understøtningen normalt være velegnet, selv om udstyret forekommer i en umodificeret kommerciel udførelse, blot det er konstrueret og fremstillet på en fornuftig måde.

Chokprøver

Som tidligere omtalt er det ikke muligt at garantere for et udstyrs choksikkerhed alene ved anvendelse af beregningsmetoderne. Med undtagelse af meget simple tilfælde gøres der betydelige tilnærmelser i disse metoder, og selv om erfaringer kombineret med omhyggelig konstruktion og fornuftig udformning betyder meget for opnåelsen af den ønskede evne til at modstå ødelæggelser, er det dog nødvendigt at kontrollere alt vitalt udstyr, hvor det er muligt, ved hjælp af chokprøver.

Chokets natur er imidlertid så kompliceret, at den eneste helt tilfredsstillende prøve må udføres i det rigtige miljø, d.v.s. i et skib. En sådan tilnærmelse til de virkelige forhold er dog ikke nødvendigvis ønskelig og er i mange tilfælde heller ikke mulig. En prøve af denne art har især betydning for det udstyr, der skal kunne fungere, indtil der opstår brud i klædningen, men sådanne prøver ville medføre store reparationsudgifter. Man er derfor henvist til at foretage prøverne ved hjælp af et særligt udstyr, som enten består af specielle eksplosionslegemer eller chokmaskiner.

Det ideelle chokprøveudstyr må være tilstrækkeligt foranderligt til at kunne simulere karakteren og

styrken af choket inden for et stort miljømæssigt område, eller det må kunne reproducere et stort antal typiske chokbevægelser. Det er imidlertid ikke muligt at angive endsige specificere den nøjagtige ydelse for et sådant prøveudstyr, hvorfor man er henvist til at finde et kompromis.

I almindelighed vil et sådant kompromis tage hensyn til simuleringen af chokbevægelsens primære del, men det vil ikke kunne kontrollere størrelse, frekvens eller faseforskel for den sekundære del af choket, som altid er til stede, og som forårsages af lokale miljømæssige forhold.

Faldforsøg udføres ved at lade prøveemnet falde på et eftergiveligt underlag. Faldhøjden og underlaget skal afpasses, således at den fordrede hastighedsændring og acceleration opnås. Denne prøve kan ikke anvendes som en generel metode for simulering af chok i skibe, idet den har flere mangler. Den væsentligste mangel er, at den ikke er i stand til at simulere chokets decelerationsfase. Faldprøven har kun en begrænset værdi for udstyr, som er anbragt på lavfrekvente understøtninger.

Den mest almindeligt anvendte chokprøvemaskine er vist på fig. 22. Den er forsynet med en stor svinghammer, som rammer en prøveplan, der fastholdes af nogle kraftregulerende elementer. Prøveemnet, der kan veje op til 500 kg, fastspændes på prøveplanen. Maskinen fremkalder et chok, som er en grov tilnærmelse til chokene ombord. En anden maskine, der er vist på fig. 23, kan anvendes til prøvning af emner, som vejer op til 2500 kg. Choket

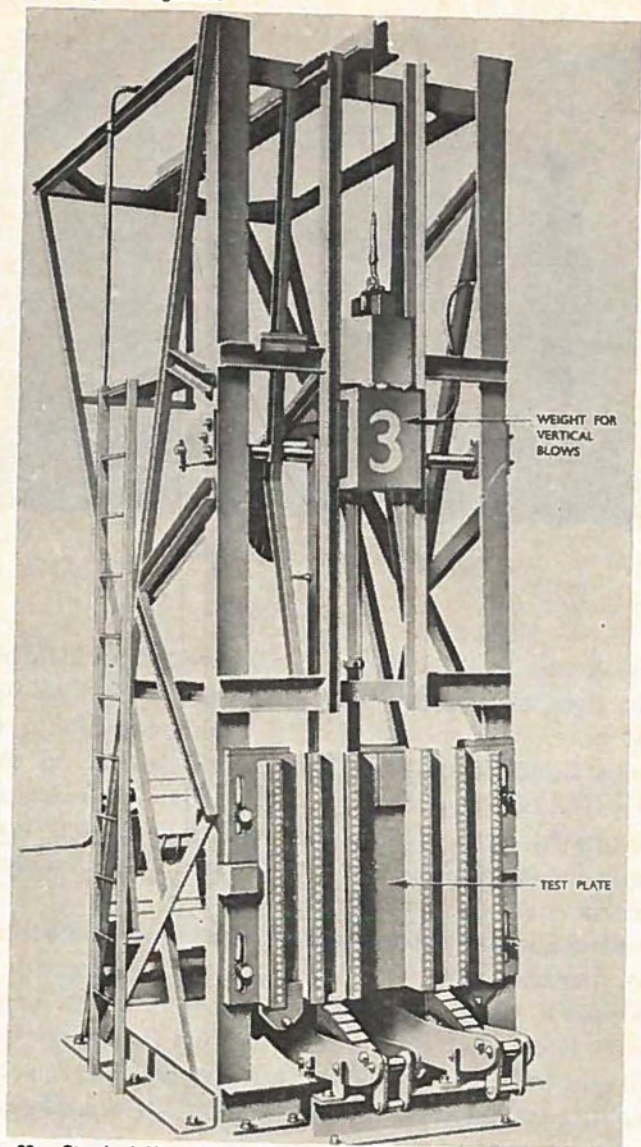


Fig. 22. Standard Navy Shock Machine for lodret og vandret slag.

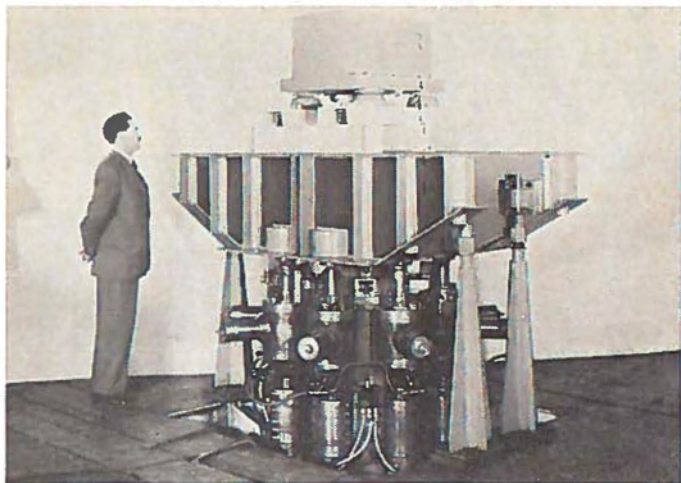
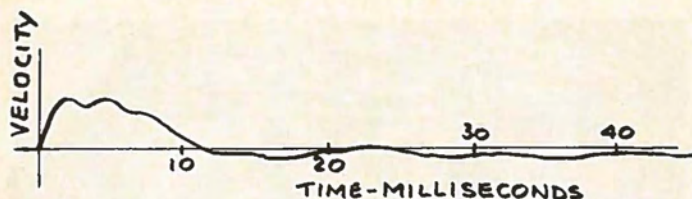


Fig. 23.

Navy Medium Weight Shock Machine.

fremkaldes i prøveplanen ved anslag af et luftdrevet stempel. Planens bevægelse, som er vist på fig. 24, er en god tilnærmelse til chokbevægelsen i et skibs bundkonstruktion. Accelerationsdelen og decelerationsdelen kontrolleres af oliedæmpere i stempeltoppen og mellem planen og fundamentet. Planens maksimale hastighed er bestemt af stemplets energi (hastighed) ved anslaget.

Anvendelsen af dæmpere i sidstnævnte maskine gør denne uegnet til simulering af forholdene i et skibsdæk, idet bevægelserne her kun er svagt dæmpede. Denne mangel på realisme ville give et forkert billede, hvis man herpå afprøvede et frekvensfølsomt elektronisk udstyr, der var bestemt for anbringelse



TYPICAL VELOCITY-TIME RECORD
OF NAVY MEDIUM WEIGHT SHOCK
MACHINE - SET FOR SIMULATION
OF MOTION OF ITEM ON SHIP'S
BOTTOM

Fig. 24.

på et dæk, idet resonansfænomenerne ikke ville optræde. For at klare dette problem har MOD (N) udviklet en speciel dæk-chokprøvemaskine (se fig. 25). På denne maskine er man i stand til at afprøve emner, der vejer op til 1000 kg, såvel i lodret som i vandret retning uden at ændre på emnets opspænding. Planens bevægelse, der fremgår af fig. 26, er en god tilnærmelse til chokbevægelserne i skibsdækkene.

I de tilfælde, hvor chokprøvemaskinerne ikke er egnede enten på grund af chokets styrke eller på grund af emnets vægt, må man anvende særlige prøvelegemer, der udsættes for undervandsekspllosioner.

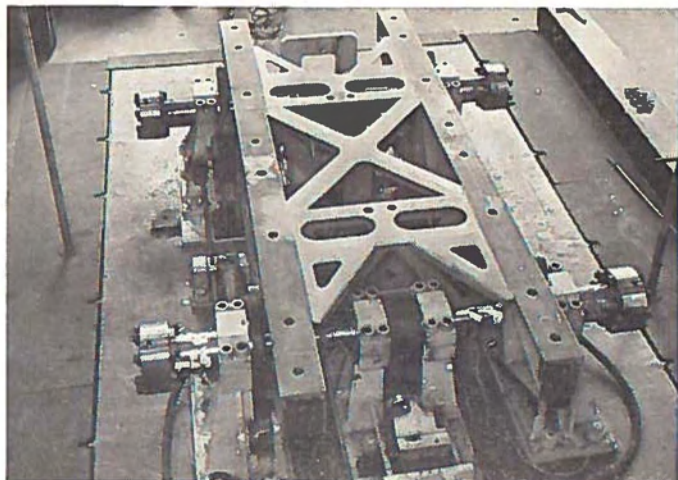


Fig. 25. Deck Shock Simulating Machine.

TYPICAL TEST RECORDS SHOWING VARIATION OF FREQUENCY
WITH LOAD AND TIME

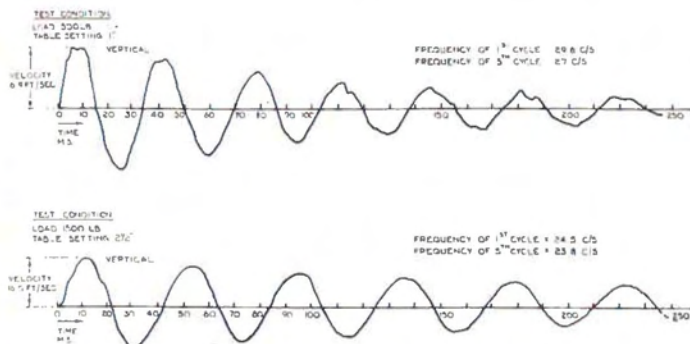


Fig. 26. Chokbevægelsen på dæk-chokprøvemaskine.

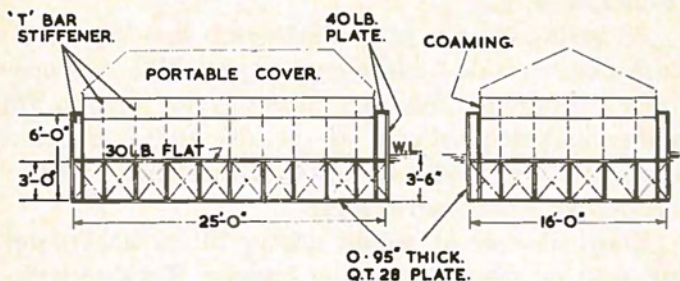


Fig. 27.

Shock Testing Barge.

Sådanne prøver foretages kun med udstyr, som er af stor betydning for skrogets vandtætte integritet. Prøvelegemerne, som anvendes hertil, må ofte betragtes som engangs-udstyr, idet de enten bliver ødelagte eller svært beskadigede.

Tungt udstyr afprøves på en særlig chokpram, som er vist på fig. 27. Denne pram har et meget stærkt skrog, således at den kan modstå selv meget store eksplosioner uden at ødelægges. Dette medfører imidlertid nogen afvigelse i chokets stimulering, men det må accepteres, idet anvendelsen af mere realistiske chokpramme ville medføre, at disse ville blive ødelagte ved hver prøve, der udføres med større kraft.

Konklusion

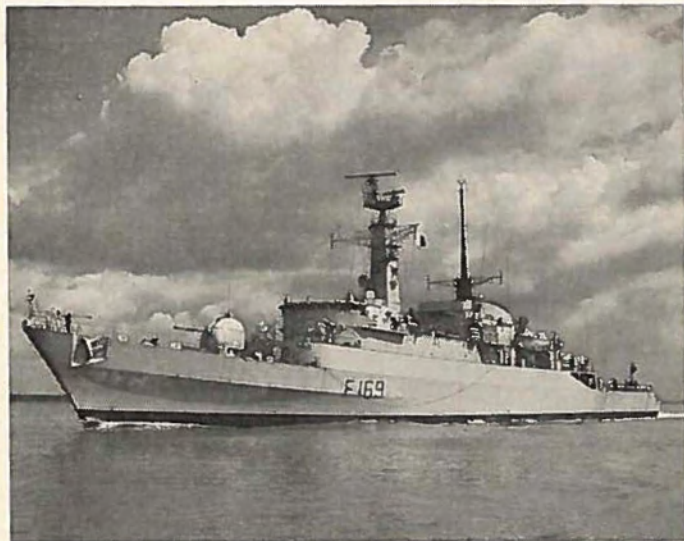
En betingelse for, at et marineskib skal kunne udføre sine normale funktioner og opretholde fuld operativ effektivitet, når det udsættes for angreb fra undervandsekspllosioner, er, at alt vitalt maskineri og udstyr har tilstrækkelig modstandsevne overfor mekaniske chokpåvirkninger.

Konstruktører af sådant udstyr bliver konfronteret med en meget vanskelig opgave. Karakteristikkerne for chokbevægelserne, som udstyret udsættes for, er som fingeraftryk: Bevægelsen af hver komponent, i hver placering om bord, i hvert skib og ved hver styrke af choket er speciel. Men alligevel er der som ved fingeraftryk visse fælles karakteristika for chokbevægelserne, og det er disse, man anvender som parametre og kriterier for konstruktion og afprøvning af udstyret, således at dette sikres et højt niveau af pålidelighed.

Simpel konstruktionsteknik i forbindelse med en vurdering af chokets ødelæggende virkning, anvendelse af sund sans med hensyn til udformningen og fremstillingen, opmærksomhed med hensyn til detaljerne, udstrakt brug af godkendte chokdæmpende understøtninger og fornuftigt udførte chokprøver vil normalt resultere i opnåelsen af en tilstrækkelig god choksikkerhed med et minimum af konstruktionsarbejde, udgifter, vægt og størrelse.

ROYAL NAVY EQUIPMENT SYMPOSIUM AND EXHIBITION, GREENWICH 1973.

Af orlogskaptajn J. E. Hansen



Indledning

The *Royal Navy Equipment Exhibition* blev afholdt ved The *Royal Naval College Greenwich* fra den 18.—22. september 1973. Forinden udstillingen afholdtes et symposium den 17. september i London i Commonwealth Hall. Udstillingen var organiseret af »The Defence Sales Organisation« under det engelske forsvarsministerium og omfattede de britiske firmaer, det er tilladt at fremstille krigsmateriel og materiel til forsvarsformål.

På udstillingen vistest orlogsskibe, fly, overflade- og undervandsvåben og våbensystemer, U-båds- og elektronikmateriel og udstyr af enhver tænkelig art i tilknytning hertil.

Symposiet

Inden udstillingen afholdtes et »*Royal Navy Equipment Symposium*« med et meget omfattende program af forskellige forelæsere, både militære og civile.

Af lektionerne skal fremhæves »*Staff Requirements for Modern Warship*« af Captain I. C. Warsop, RN, Ship Departement.

Det fremgik af forelæsningsen, at »*Naval Staff Requirements*« (NSR) skal udformes meget detailleret lige fra »*Concept of operations*« til beskrivelserne af funktion og virkemåde af våbensystemerne og de omgivelser de og skibet skal virke i, for at projekterne kan blive en succes. Angivelse af en tidsramme for projektet er vigtigt, og det vil ofte lønne sig at udføre »*feasibility studies*« for at se om projektet er gennemførligt indenfor de økonomiske rammer. I det hele taget er det nødvendigt fra starten af et projekt at kende de begrænsende faktorer såsom økonomiske, teknologiske og tidsmæssige faktorer.

Forelæsningsen vedr. »*The Technical Problem of Ship Weapon System Engineering*« af Mr. D. W. East var interessant og illustrerende. »*Ships always seem to come in a size too small*« fremførte Mr. East og viste, hvorledes ethvert orlogsskib måtte blive et kompromis for at det i det hele taget skulle kunne kæmpe og holde sig flydende samtidig.

NAVAL STAFF REQUIREMENTS (NSRs)

1. A Naval Staff Requirement is a detailed statement describing the concept of operation(s) function(s) and performance of a proposed new ship, aircraft, weapon system or associated equipment and the environment in which it is to work. An inservice date must be included.
2. NSRs are raised for new ships, aircraft, weapon systems or associated equipments where it is possible to proceed to design/development and/or procurement, the feasibility of the project having been established by a Feasibility Study following the endorsement of a Staff Target or by knowledge from other sources.
3. NSRs may be raised by the following Naval Staff Divisions
DNOR, DNW, DNAW, DN Signals, CGRM
DNOR is the co-ordinating Directorate and Issuing authority.

NAVAL STAFF REQUIREMENTS (NSRs)**General**

1. Threat and Operating Concept
2. Roles
3. Support Concept

Fighting Capabilities

1. **COMMAND AND CONTROL**
Action Information, Communications
2. **DETECTION**
Identification, Interception
3. **CONFUSION**
Decoys
4. **DESTRUCTION**
Air, Surface and Underwater Targets

Ship Capabilities

1. **MOBILITY**
Speed, Manoeuvrability, Navigation
2. **ENDURANCE**
Stores, Range, Replenishment at Sea, Accommodation and Recreational Facilities
3. **SURVIVABILITY**
Acoustic, NBCD, Shock, Magnetic

Constraints

Financial, Timescale

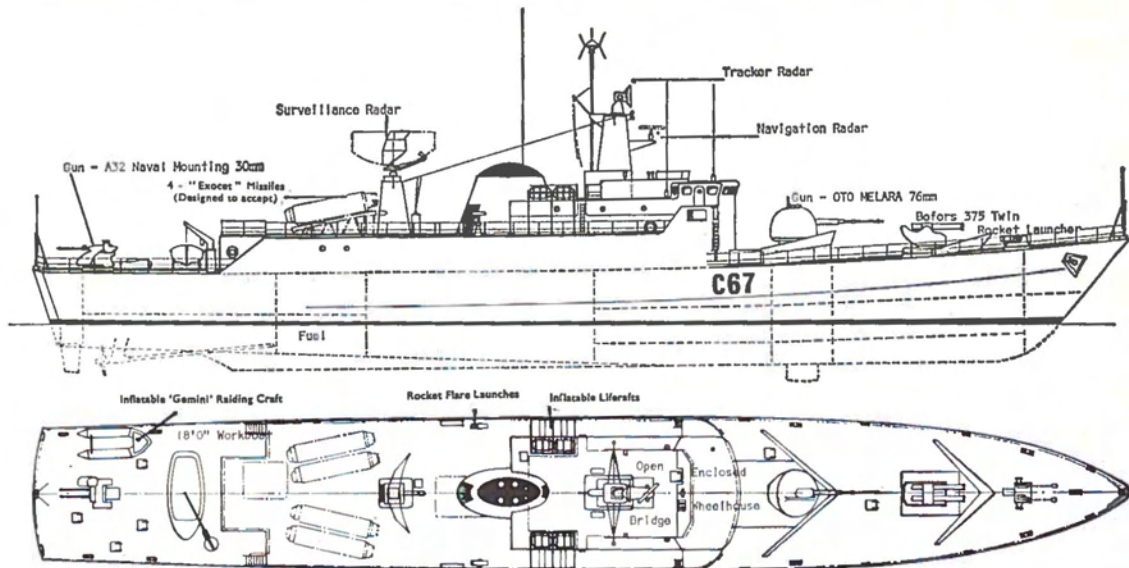
MOBILITY

1. **SPEED**
Full Speed
34 knots in Sea State 3
Sustained Speed
26 knots in Sea State 5
Endurance Speed
20 knots in Sea State 3
2. **MANOEUVRABILITY**
Turning Circle - to be less than 400 metres at any speed
Stopping Distance - not to exceed 500 metres from any speed
RAS - to be controlled in Sea State 6 to ± 20 metres relative to supply ship
Of being kept with ± 4 metres of a selected track
3. **NAVIGATION**
Ships position must be capable of being fixed: -
Open ocean ± 2 miles
Coastal waters ± 0.1 miles
Piloted waters ± 20 metres
Depth of water to be measured to ± 1 metre up to 40 metres and ± 3 metres when deeper

Availability of Mobility

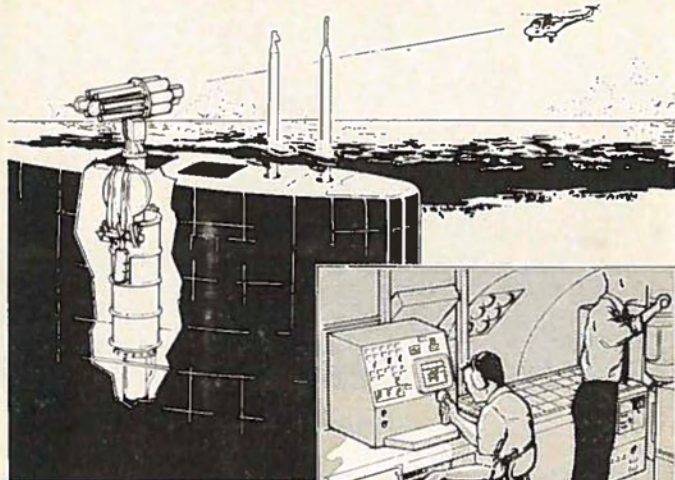
Propulsion Plant Full Power	0.9
Propulsion Plant for Endurance Speed	0.98
Navigation and Ship Control for a mission length of 60 days	0.999

Efter disse generelle forelæggninger fulgte en del mere teknisk betonedede præsentationer og eftermiddagen endte med rene »sales talks« koncentreret om VOSPER THORNYCROFT 47 meter Minehunter HMS WILTON udført i glasfiberarmeret plastic (GPR) og udstyr til dette skib, der i øvrigt kunne beses på Themsens udford Greenwich.



The Brooke Marine 67-metre anti-submarine corvette has been designed and developed to meet the needs of navies requiring a small and versatile ocean escort/patrol vessel with an effective anti-submarine capability

The concept of the corvette is for a vessel simple in operation and maintenance, small enough to be fully multi-functional for coastal police duties, yet able to carry a formidable range of armament fits to suit purchasers' particular demands.



Above: Submarine application, showing the SLAM launcher on its mast emerging from its pressure vessel. The associated controls are manned by one operator. SLAM may also be controlled by the Vickers TIOS system where fitted



Udstillingen

På selve udstillingen var materiel og udstyr fra alle de repræsenterede firmaer repræsenteret enten ved modeller, illustrationer eller i virkelig udførelse, hvilket specielt var tilfældet for det elektroniske udstyr. DECCA havde placeret en mobil udstilling vedr. det såkaldte »*MATHILDA Display Marker System*« til brug i de mindre enheder, bevogtningsfartøjer og torpedo-kanonbåde, hvor installation af et egentligt taktisk datasystem ikke er påkrævet. En slags elektronisk kurs- og fartberegner.

Af våbensystemer kan nævnes en version af luftværnsmissilet BLOWPIPE i skibsaffutage som nu



Torpedobådsversion af SLAM

går ind i produktionsfasen med Royal Navy som kunde bl. a. i en U-bådsversion (SLAM) til bekæmpelse af maritime fly specielt AU-helikoptere.

Fabriksbesøg

En af dagene var forbeholdt fabriksbesøg, hvor der var lejlighed til at se produktion og demonstrationer.. Således koncentrerede det danske hold sig om WESTLAND HELICOPTERS LTD. i YEOVIL, VOSPER THORNYCROFT LTD, i Southampton.

Der var også arrangeret besøg ved skolerne i Portsmouth-område HMS COLLINGWOOD (*Royal Navy Weapon and Electronical Engineering School*) HMS DRYAD (*Royal Navy Navigation and Direction School*), HMS EXCELLENT (*Royal Navy Gunnery School*) og HMS SULTAN (*Royal Navy Marine Engineering School*), der alle er kendt af mange danske officerer.

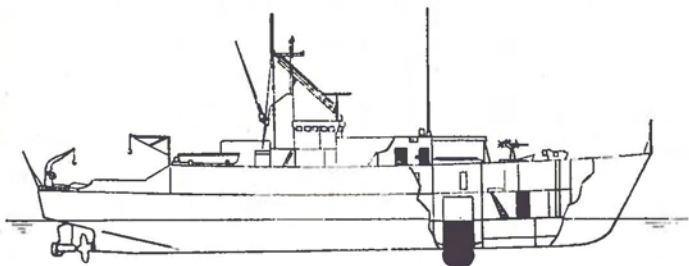
Konklusion

Royal Navy Equipment Symposium og Exhibition Greenwich 1973 var udmærket arrangeret og gav et godt overblik over, hvad britisk industri kan præstere på det materielle område, samt den forskning og udvikling, der foregår med delvis støtte fra statens side og med deltagelse af Royal Navy's enheder, skoler og etableringer i et grundigt samarbejde til gavn for alle parter.

Endvidere var der lejlighed til at møde eksperter fra ikke alene Royal Navy og de engelske firmaer, men også fra mange andre lande, idet så godt som alle »*britisk venligtsindede*« nationer var repræsenteret.

Symposiet blev udmærket ledet af den af mange danske og i NATO kredse anerkendte Captain G. V. P. Crowden, RN.

FRA ANDRE TIDSSKRIFTER

*CIRCE-klassen - den nye franske minehunter.*

I juni-nummeret af det franske tidsskrift Forces Armées Françaises findes en artikel om de nye franske Minehuntere af CIRCE-klassen. Da de i Søværnet eksisterende Minehuntere snart bør erstattes med mere effektivt og tidssvarende materiel, såfremt der fortsat vurderes at være behov for rydning af miner, som ikke kan fjernes ved konventionel minestrygning, kan det være inspirerende at læse om »havets fejmaskine«, som det avancerede franske Minehunting system er benævnt.

Fra den 8. marts 1973 råder Marine Nationale over 5 Minehuntere af CIRCE-klassen. Skibenes displacement er 500 tons, længden 50 meter og besætningen udgør 50 mand.

Denne Minehunters konstruktion, udrustning, manøvredygtighed og våbensystem udgør en helhed, som tilsikrer hurtig, sikker og effektiv indsættelse af de midler skibet har til at lokalisere og neutralisere miner.

Skroget er bygget op om en i diametralplanet placeret brønd på mere end 3 meter i diameter og næsten 4 m i højden, hvori domen til sonaren DUBM 20 er placeret. Agterskibet er specielt indrettet til minedykkere og til det fjernstyrede mineidentifikations- og uskadeliggørelsesvåben PAP (*poisson autopulsé*). Her findes omklædningsrum, bad, klargøringsrum med direkte adgang til agterdækket, dekompressionskammer, trykluftsanlæg til dykkerapparaterne, en kran og et magasin til PAP'ens sprængladninger.

Ved konstruktionen af skibet er der i høj grad taget hensyn til modstandsdygtighed overfor undervandsekspllosioner, støjsvaghed, umagnetiske egenskaber og god manøvreedygtighed. Disse krav tilgodeses ved anvendelse af spanter opbygget af lamineret træ og et skrog af en »sandwich-konstruktion« bestående af 10 lag mahogni og polyuretan med armeret glasfiber som yderbeklædning. Herved opnås dæmpning af støjen fra maskinen o.l. og umagnetiske egenskaber. Manøvreedygtigheden under hunting-operationer er tilgodeset ved installation af aktive rør d.v.s. elektrisk drevne propeller direkte placeret på de to rør, som i modsætning til normalt kan lægges 70° i borde. Herved kan skibet styres nøjagtigt under langsom fart ved hunting og eventuelt holdes stilleliggende på samme sted under klassifikation og uskadeliggørelse af lokaliserede miner.

Under forlægning anvendes en enkelt skrue trukket af dieselhovedmotoren. Forlægningsfarten op-

gives til ca. 15 knob og maksimal fart med de aktive rør ca. 6 knob.

DUBM 20 sonaren består af 2 adskilte enheder: en detektionssonar og en klassifikationssonar med hver sin stabiliserede svinger placeret i domnen, der belyser havbunden i en sektor på 70° . Eventuelle detekterede objekter vises på et billedrør i form af et lysende ekko, som dernæst nærmere kan undersøges af klassifikationssonaren, der arbejder med en endnu højere frekvens. På baggrund af den skygge ekkoet danner på klassifikationsscopet, kan en trænet operatør dernæst nærmere bestemme form og størrelse af det lokaliserede objekt, og om det kan klassificeres som en minelignende genstand.

De lokaliserede objekter plottes på et specielt plotterbord og positionsbestemmes enten ved det hyperbolske radionavigationssystem RAGEP eller ved radar. Identifikationen af eventuelle minelignende objekter kan udføres enten ved dykkere eller med PAP. Valget heraf træffes under hensyntagen til vanddybde, strøm og den tilladelige risiko for dykkerne, samt om man ønsker at bjerge fundne miner. Sfremt minedykkerne anvendes, ledes disse pr. radio ud til objektet i en gummibåd, der slæber en sonarreflektor under sig.

PAP'en har to elektromotorer til fremdrivning og er trådstyret. En indbygget sonartransponder letter lokaliseringen, og desuden er der installeret et TV-kamera og en projektør, samt en sprængladning. Fra skibets operationsrum styres PAP'en ud til det minelignende objekt, som identiifceres ved hjælp af

TV-kameraet. Sprængladningen udløses fra PAP'en, som dernæst indbjerges, hvorefter ladningen antændes og destruerer minen.

Som et håndfast bevis på CIRCE-klassens effektivitet oplyses, at der, allerede i den korte periode hunterne har haft operativ tjeneste, er destrueret over 150 miner fra sidste krig, som tilfældigt er lokaliseret under øvelser og typetræning. Det er givet, at det danske Søværn ved anskaffelse af denne type minehunter kunne yde et væsentligt bidrag til at ned sætte den risiko, som især fiskerne, men også den forøgede tungtskibstrafik, udsættes for hidrørende fra de tusindvis af miner og andre sprængfarlige genstande, som stadig resterer i danske farvande. Prisen for CIRE-Klassen anslås til omkring 80 millioner kroner pr. skib. (N.R.).

»Nye sovjetiske hangarskibe (Marinerundschau 6 og 7-1973).

Sandsynligvis i begyndelsen af 1973 tages det første sovjetiske hangarskib under navnet »KIEV« i tjeneste. Straks efter søsætningen i slutningen af 1972 påbegyndtes bygningen af et søsterskib »MINSK?« på Nosenko-værftet i Nikolaev.

Ifølge amerikanske satellitoptagelser synes forskibet at være kopieret fra MOSKVA-klassen (helikopter-hangarskib) med to dobbeltstartere for SA-N-3 sø-til-luft missiler, samt en dobbeltstarter til SUW-1 missiler med anti-ubådstorpedoer. Desuden tre startere til SA-N-4 sø-til-luft missiler.

Artilleriet synes at skulle bestå af 14 dobbelttårne

med 57 mm L/80 antiluftskyts-kanoner. Seks tårne placeres i to grupper på konsoller lidt foran broopbygningen; de øvrige 8 tårne pl'aceres på 4 konsoller helt agter på hver side af flyvedækket.

»Øen« er placeret i styrbords side og ligner i sin ydre form MOSKVA-klassens broopbygning.

Flyvedækket, der er et vinkeldæk mod bagbord er forsynet med to størrelser elevatorer, en til helikoptere og en til normale fly.

På grund af det relativt begrænsede displacement 40-43000 t. må det antages, at kun et begrænset antal fly (evt. VTOL-fly*) kan medføres, foruden helikoptere. Der må dog sættes spørgsmåltegn ved, om VTOL-fly vil være i stand til at måle sig med alm. hangarskibsbaserede fly, som f. eks. det amerikanske F-4 PHANTOM og det engelsk/franske JAGUAR.

Fra forskellig side menes, at der er planlagt bygget ca. 12 enheder i løbet af 70'erne. En sådan kraftig byggeaktivitet vil dog sikkert betyde, at andre skibsbygningsprogrammer må udskydes i denne periode.

H. Skrydstrup.

De tyska anfallsplanerna mot Sverige 1943 - ett trettiårsminne.

I det svenske »Tidsskrift för Kustartilleriet« gør Major Urban Sobéus rede for de tyske planer for et angreb på Sverige i 1943. Der blev udarbejdet en operativ studie i begyndelsen af 1943 som i 1960 blev publiceret i et amerikansk militærhistorisk værk »The German Northern Theater of Operations 1940-1944«.

*) VTOL = Vertical take off and landing.

Studierne giver et udmærket indtryk af, hvorledes en militær stormagt planlægger forskellige alternativer for på længere sigt at kunne udløses i een bestemt situation nemlig i tilfælde af en allieret invasion i Norge-Sverige.

Studien bygger i stor grad på forudsætningen, at svenskerne hverken kunne eller ville forsvare sig. Forfatteren gør opmærksom på, at debatten i 60-erne i Sverige i høj grad prægedes af indignation overfor den negative tyske bedømmelse af svensk forsvarsformåen og svensk forsvarsvilje. Dette kom til at indvirke på planlægningen selvom den svenske militærpolitiske beliggenhed som et flankgeområde i 1943 mellem stormagterne hurtigt igen kan blive en realitet ved en fremtidig stormagtskonflikt.

Forfatteren beskriver efter denne indledning nøje de planlagte operationer, som mest har interesse for så vidt angår landkrigsoperationer, det er forbavsende at se, hvor hurtigt tyskerne regnede med ved anvendelse af overraskelsesmomentet at kunne trænge frem fra Norge til Stockholm i syd og til den botniske bugt i nord.

Der blev fremført en del kritik mod operationen, og det blev fremhævet, at en operation kunne mislykkes ved indsats af allierede flystyrker, og at den sovjetiske flåde kunne bryde blokaden i den finske bugt.

Det blev i maj 1943 besluttet at operationen ikke ville blive udført før Leningrad var taget, og den sovjetiske flåde elimineret. Planerne blev endelig opgivet i august 1943. (red.)

*Amiral S. G. Gorshkov - är han vår tids
amiral John Fisher?*

Denne overskrift i »Sveriges Flotta« nr. 8 1973 dækker over et sammendrag af en artikel af Gordon Lee i »The Economist« 3. MAR. 1973. Artiklen er interessant fordi den giver en detaljeret beskrivelse af chefen for den røde flåde som personen bag opbygningen af flåden fra årene lige efter Cubakrisen til i dag.

Sammenligningen med admiral Fisher er naturlig, når man giver admiral Gorshkov æren for, at Sovjetunionen i denne årrække for det første er blevet til en maritim stormagt, som kun kan sammenlignes med USA, og for det andet har gjort den røde flåde til andet end en flankesikring af den røde hær.

En talemåde indenfor flåden tillægger i 1962 admiralen ordene, at flåden skal »stå til søs og blive der«, og flåden kunne derefter ikke mere sammenlignes med »en nervøs svømmer, som måtte holde sig nær land.

Det lykkedes ham at påvirke de sovjetiske ledere til at optage den klassiske »Fleet-in-being strategi, og som et led i dette skabte han en respektindgydende ubådsflåde, han brød USA's faktiske søherredømme i Middelhavet og udvidede operationerne til det indiske ocean, da englænderne begyndte at trække sig tilbage fra farvandet øst for Suez.

Artiklen beskriver Sovjetunionens vej ind i en æra, hvor de på alle havene kan måle sig med de vestlige enheder, den beskriver ubådsudviklingen af en snart strategisk, »Poseidon« bevæbnet, atomdre-

vet flåde, og udviklingen af en antiubåds flåde med såvel ubåde, helikoptere og skibe.

Artiklen gør endelig opmærksom på, at den røde flåde ikke kun opbygges til en storkonflikt, men også til en begrænset konflikt. Der kan nævnes en lang række faktorer som peger på dette som f. eks. uddannelse af 15.000 marineinfanterister i Østersøområdet, en organisation af hjælpefartøjer og depot-skibe, konventionelle »general purpose« fregatter af KRIVAK-klassen med et bredt våbenregister, den store vægt, der lægges på luftværnsmissiler og torpedoer og fornyelsen af udrustningen af ældre krydsere af Sverdlov-klassen. Alle disse eksempler peger i højere grad på disse mindre og begrænsede konflikter. Der bliver i artiklen gjort opmærksom på, at Sovjetunionen mangler en enkelt ting før flåden er lige så bredt udstyret som USAs nemlig fly. Der henvises til forsøg med V/STOL*) fly og helikoptere i skibene, og også de nye sovjetiske hangarskibe bliver nævnt.

Artiklen slutter med at gøre opmærksom på, at Sovjetunionen indenfor den nærmeste fremtid vil have en flåde, som er i stand til at udøve sømagt på et hvilket som helst havområde, og at vestmagterne må være klar til en indsats med lige så høje kort for at kunne holde en rimelig balance.

Artiklen er meget velskrevet og kan anbefales til alle, som er interesseret i en kort populær redegørelse for den røde flådes historie og udvikling i de sidste 15 år. (red.)

*) V/STOL = Vertical or short take off and landing.

SÅLEDES SKREV DE

Ved kaptajnløjtnant P. Schriver

»Tidsskrift for Søvæsen« udkom første gang i 1827 under navnet »Archiv for Søvæsenet«, et navn som det beholdt indtil 1842, da det efter at være udkommet uregelmæssigt i en periode fik navnet »Nyt Archiv for Søvæsenet«. Dette navn beholdt det, indtil det i 1856 antog navnet »Tidsskrift for Søvæsen«.

»Archiv for Søvæsen blev startet på initiativ af Captainerne i Søetaten P. A. Bruun og L. de Coninck og udgivet privat for disses egen regning og risiko med følgende formål:

- at meddele efterhånden alle nye Opdagelser og Forbedringer, Søvæsenet vedkommende, såvel for Orlogsmændene som for Koffardimændene,
- at give en Beskrivelse over alle nyttige Indret-

ninger og Forbedringer, som ej ere almindelig bekendt eller i Brug hos os,

- at udgive Beskrivelse over vigtige Farvande, Havne og Rheder,
- at meddele mærkelige Tildragelser på Søen,
- at meddele hydrografiske Efterretninger,
- at meddele Beregninger, som kunne have Interesse for Sømændene, den Handlende og den dannede Mand i Almindelighed.

Det kan iøvrigt anbefales interesserede at læse en artikel af Kommandør J. S. Schultz bragt i T.f.S. i 1929 i anledning af udgivelsen af 100. Årgang af tidskriftet. Artiklen hedder »Archiv for Søvæsenet« med undertitel »Dets Tilblivelse og første Udvikling«.

For at give et indtryk af de tanker, der i tidligere tider rørte sig i Søetaten, samt de problemer datidens søofficerer beskæftigede sig med og for at skabe interesse for tidligere årgange af tidsskriftet, vil der under ovenstående overskrift jævnlige blive bragt uddrag af artikler og noter udgivet i tidligere årgange.

1873

I en længere artikel med den stadig aktuelle titel »Om Marinens Øvelser, deres Formål og Fordeling« skriver N. M. i marts 1873 bl. a.:

»Dog, der gives virkelig endnu dem, som ville paa-staae, at et Seilskib vilde være bedre til Cadetskib, idet de henvise til andre Mariners Øvelsesskibe. Man glemmer imidlertid, at disse saa meget roste Øvelsesbrigger ere bestemte til Lærlingernes Opdragelse, og, havde vi Raad til at holde en Brig i Søn til dette Formaal, vilde vistnok Enhver deri see en meget gavnlig Foranstaltning; men af vor knappe Udrustningsconto kan en saadan Udgift ikke afholdes, og for en saa speciel Retning kan man neppe vente den forøget. En ganske anden Fordring maa derimod stilles til Beskaffenheden af de Skibe, paa hvilke vordende Befalingsmænd skulle oplæres. Samtidig med at de lære at blive Sømænd, maae de tillige gjøres bekjendte med det Materiel, som de senere skulle benytte. Det vil derfor ligefrem være en Feil at sætte dem på et Seilskib, hvor alle Dampmanøvrer blive en lukket Bog for dem. Hvorfor desuden øve dem ombord på et Slags Skibe, der for længe siden have ophørt at være Krigsskibe, og som de aldrig nogensinde som Officerer ville komme ombord paa. Man vil dog neppe opdrage en Locomotivfører ved først at gjøre ham til Omnibus-Kudsk, skjøndt Forholdet meget nær er det samme, ja, det er, som om man vilde lære Folk at ride på en Gyngehest.«

Den 28. februar samme år bringes under »Officielle Meddelelser« bl. a. følgende tillæg til Instruks for Skibschefen:

»I Fredstid skal enhver Chef for et Krigsskib, der baade er seilskib og Dampskib, for fremtiden i sin Generalrapport efter endt Togt afgive en i tabellarisk Form affattet Beretning om, til hvilke Tider og paa hvilke Steder Dampkraft har været benyttet paa Togtet, med Angivelse for hvert enkelt Tilfælde af Grunden dertil og af det forbrugte Qvantum Kul.«

1923

Om brydningstiden mellem for- og bagladekanon fortæller kommandør V. J. Schoustrup i januar 1923 i »Gamle Minder og Historier«:

»Skonnerten »Ingolf« var, som bekendt, det første Skib, der var armeret med Bagladekanoner. Jeg har selv været Chef for dette Skib, som Elevskoleskib, og jeg husker, at naar Tiden ude i Nordsøen faldt mig lang, tog jeg Generalrapportbogen frem, for at læse navnlig en Rapport fra 1879. I denne Rapport stod der blandt andet om Kanonerne: »Alt vel vare disse gode til at skyde med og hurtige at betjene, men de duede ikke til at eksercere med, hvorfor Chefen foreslog Skonnerten omarmeret saaledes, at den fik Forladekanoner.«

1948

Flyfjernkending var også et problem for 25 år siden. Herom skrives i 1948 i artiklen »Betragtninger vedrørende Uddannelsen i Fjernkending«:

»Som bekendt har man med de nyeste reaktionsdrevne Luftfartøjer naaet Hastigheder paa over 1000 km/T. Det er maaske tvivlsomt, om saadanne Luftfartøjer vil blive sat ind under Angreb paa danske Skibe; men Angreb ført frem af Luftfartøjer med Hastigheder paa 600-700 km/T er sandsynlige.

Den største Afstand, man kan begynde at identificere et Luftfartøj paa, maa sættes til 5 km. Det tager et Luftfartøj, der flyver med en Hastighed af 600 km/T, 30 Sekunder at naa ind lodret over Skibet fra 5 km's Afstand (i vandret Plan). Aabnedes Ilden med 40 mm Skyset paa 3 km's Afstand (den største Afstand for sikker Identifikation), har Skytten (AL-Officeren, Ildlederen, Kanonkommandøren) saaledes kun 12 Sek. at betænke sig i.«

Samme år skrives i artiklen »Atombombens fjerde Dimension« bl. a.:

Det vil sikkert i hvert Fald endnu en Tid være rigtigst at betragte Atombomben som et nyt Vaaben til Brug i Forbindelse med eller i Skift med de ældre.

For de mindre Nationer, som ikke ejer Atomvaaben, behøver dette nye Vaabens Tilkomst derfor ikke at betyde, at deres almindelige Rustninger er haabløse og utidssvarende. Snarere tværtimod! Thi netop nu - stillet overfor en så infernalsk Trusel, som Atombomben er - gælder det for enhver pris om, at Beredskabet er intakt og sørge for, at Krigen holdes borte fra eget Territorium.«



Meteor MK 7 - Hurtigt Jetfly 1948!

MEDDELSER FRA UDLANDET

England

Moderne minehunter.

Fra skibsværftet Vosper Thornycroft, Portsmouth meddeles om planlægningen af bygning af en moderne og økonomisk minehunter i glasfiber.

Det første krigsskib fremstillet af glasfiberforstærket plastik var minehunteren HMS WILTON, som byggedes af Vosper Thornycroft for Ministry of Defence (Navy).

Erfaringerne fra bygningen af forsøgsskibet HMS WILTON vil værftet nu anvende til fremstilling af en ny, men mindre og simplere MCM-enhed (MCM = Mine Counter Measures). Det engelske forsvarsministerium (flåden) har været konsulteret under planlægningen.

Fartøjet skal først og fremmest kunne virke som minehunter, men med mulighed for at kunne operere som minestryger og patruljebåd. Skibet, hvis displacement bliver 450 tons, længde 47 m og bredde 9,8 m, får på grund af skrogets specielle byggemateriale følgende egenskaber:

1. Lille magnetisk signatur.
2. Stor modstandskraft overfor chokpåvirkninger.
3. Ringe og dermed økonomisk vedligeholdelse.

Af særligt udstyr kan fremhæves, at skibet får aktivt ror, og at sonaren bliver af typen 193 M, der er en version af den eksisterende type 193.

Pladsbestemmelsen, der er essentiel under minehunting, baseres på et transpondersystem, der udelukkende opererer med afstandsbestemmelse. Informationerne fra navigationssystemet indføres automatisk i en digitalberegner, der sammen med skibets doppler-sonarlog styrer et automatisk miniatureplot, hvortil opnåede sonarkontakter overføres. Som alternativt navigationssystem, der kan styre plotterbordet, anses enten skibets navigationsradar (Decca fabrikat) eller et fuldt sonardoppler navigationssystem for at være en tænkelig mulighed.

Til bortsprængning af de sonarkontakter, der klassificeres som miner, benyttes en ubemandet, radiostyret catamaran. Våbnet til demoleringen bæres på en platform ophængt under catamaranen. Om nødvendigt kan et TV-udstyr til identifikation af mine-lignende kontakter fremføres af catamaranen. Et alternativt system til uskadeliggørelse af de fundne miner omfatter et trådstyret undervandsfartøj. Endelig skal det nævnes, at der ved installationen af maskineri m. v. tilstræbes at reducere skibets støjniveau mest muligt.

(E. B.)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser i september - oktober 1973.

Administration og organisation

United States Navy Regulations 1973. Washington 1973. 21 s. index.

Historie

Carl X Gustaf-Studier 5. Polens Krig med Sverige 1655-1660. Stockholm 1973. 432 s. ill. kort. index.

Forhør og Dom i Eckernfördesagen. Departements-tidende 1850, s. 577-608. Kbh. 1850. Kort.

Islandske Folkesagn og Islandske Varsler og Tegn. Fra Antiquarisk Tidsskrift 1861/1863, s. 233-341. Kbh. 1864.

Lebech, Mogens: Københavnske projekter - det København som aldrig blev. Kbh. 1973. 126 s. ill. bibl.

Schmidt, Olaf: Nyboder. Fra »Architekten«, Kbh. 1902. s. 181-188.

Werner, D. B. von: Da Seegefecht bei Helgoland am 9. Mai 1864. (»Unsere Zeit« 1889) + O. Lüt-kens svar »Offenes Sendschreiben« i dansk Oversættelse (Nationaltidende 8/6 1889). 14 + 4 s. ill.

1' verdenskrig

Christensen, Chr. P.: Fire Aar paa Quriquina (Dresdens besætning). Kbh. 1935. 192 s.

Kofoed, Hans: Luftangreb på Tønderbasen 19.7.1918. Fra »Sønderjysk Månedsskrift« 1968, s. 201-213. Haderslev 1968. Ill. bibl.

2' verdenskrig

Efterretningsmand i det besatte Danmark. Oberst Gyth's efterladte dagbog. Fra »Hjemmet« nr. 15-19/1966. Kbh. 1966.

Nyheden om V 1-bomben blev røbet fra Bornholm. Fra »Den danske Brigadeforening« 1964. Kbh. 1964. 24 s. ill.

The Royal Indian Navy. Fra serien Official history of the Indian armed Forces in the Second World War 1939-45. Agra, Indien 1964. 386 s. ill. kort. index. bibl.

Politik

Berghahn, Volker R.: Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf 1971. 640 s. index. bibl.

Directors and chiefs of naval material, First international meeting of, 1972. Annapolis, Mld. 1973. 64 s. ill.

Gemzell, Carl-Axel: Organization, Conflict and Innovation. A study of German naval strategic planning 1888-1940. Lund 1973. 448 s. index. bibl.

Skibe, skibbygning m. m.

Gogg, Karl: Österreichs Kriegsmarine 1440-1848. Salzburg 1972. 186 s. ill. index.

Høvil, H. G.: Luftkonditionering af aptering i skibe. Foredrag. Kbh. 1956. 8 s. ill.

Werner, Geo: Ventilation af lastrum i skibe. Foredrag. Kbh. 1955. 16 s. ill.

Våbentekniske o. a. håndbøger m. m.

Krook, B.: Torpedoflyget. Almäna synspunkter. Stockholm 1938. 114 s. ill.

Petersen, Bendt: Orientering vedrørende udnyttelse af sessions- og rekrutprøver. Kbh. 1973. 22 s.

Price, Alfred: Aircraft versus submarine. The evolution of the anti-submarine aircraft 1912-1972. London 1973. 268 s. ill. index. bibl.

Artisk og antartisk litteratur

Lidegaard, Mads: Ligestilling uden lighed. En oversigt over det statsretslige forhold mellem Grønland og Danmark. Kbh. 1973. 112 s. bibl.

Diverse

Idéprojekt for »Holmen-Centret« - et søhistorisk aktivitets- og bevaringscenter på Nyholm i København. dupl. Kbh. 1973. 16 s. ill.

Paulsen, Axel: Sundhedsvisitationernes Formaal, Form og Anvendelse. Kbh. 1896. 32 s.

Studiehåndbog 1973-74. Danmarks Biblioteksskole. Kbh. 1973. 224 s. index.

**BOGANMELDELSER
OG
KOMMENTARER TIL NYANSKAFFELSER**

Noli, Jean: Le Choix.

Librarie Arthème Fayard

(Paris 1972, 441 sider).

I 1939 havde Frankrig en forholdsvis moderne flåde på ialt 700.000 tons. Dens indsats i verdenskrigens første år var ret begrænset, og da Frankrig kapitulerede var den stort set intakt. Men ved sin blotte tilstedeværelse repræsenterede den en magtfaktor, der i høj grad havde både Tysklands og de allieredes bevågenhed.

Englænderne, der i juni 1940 var belejrede på deres ø, så i de franske skibe en mulighed for at overleve, tyskerne et middel til at overvinde Home Fleet. Da begivenhederne tog fart, blev franskmændene angrebet og taget til fange af deres tidligere allierede og truet af den sejrende tyske fjende. For dem var det tid til at vælge.

Skulle de forblive loyale mod Admiral Darlan, der havde lovet Churchill og Hitler, at hans skibe aldrig ville falde i hænderne på tyskerne eller englænderne? Eller skulle de tilslutte sig general de Gaulle, denne ukendte officer, der fra London proklamerede nødvendigheden af at følge det oprindelige mål?

Besætningerne i Vichy-skibene respekterede disciplinen og hierarkiet. Oprørte over det engelske angreb på Mers-el Kébir, forblev de tro mod general

Pétain, selvom sympatien var hos de allierede, og i et desperat slag åbnede de ild mod de allierede og gaullistiske styrker, der kom for, at gå i land i Nordafrika.

Andre, der havde tilsluttet sig de Gaulle, deltog fra engelske havne med korvetter og u-både i slaget om Atlanterhavet, på det tidspunkt, da admiral Dönitz med Churchills ord »fik oceanet til at skælve«.

Det lykkedes efterhånden at få den franske flåde inddraget i krigen på de allieredes side. Da Anden Verdenskrig sluttede, havde den mistet 11.000 mand og 249 skibe på ialt 457.000 tons, tal, der vidner om en betydelig indsats.

Hidtil har det skortet på franske kilder om flådens skæbne; men Jean Noli har med denne bog givet en samlet fremstilling, som han har givet undertitlen »Den franske flådes lidelser og storhed under Anden Verdenskrig«. Bogens 45 kapitler er underopdelt i 7 afsnit, der med titlerne: Katapult, Splittelsen, Kampen, Det grusomme hav, Tvivlen, Sammenslutningen, Mod sejren, viser udviklingens faser. Den er skrevet på grundlag af samtaler med krigsdeltagere, hvorved stilen er blevet levende, fyldt med replikskifter, og bogen er blevet spændende, let læsning. Så vidt det kan konstateres ved sammenligning med engelske og tyske kilder, holder forfatteren sig til det virkelige begivenhedsforløb. De mange skildringer fra u-bådenes indsats bl. a. ved den norske kyst og livet ombord i eskorteskibene under slaget om Atlanten virker ægte; men sådanne skildringer fin-

des i megen anden litteratur og virker kun interessante som kilde vedrørende det enkelte skibs indsats.

Den faglige interesse samler sig om skildringen af specielle franske forhold: Operation Katapult (englændernes kupagtige overtagelse af franske skibe i engelske havne juni 1940), kampene ved Mers-el Kébir og Oran, en udførlig, retfærdiggørende redegørelse for admiral Darlans rolle, og de allieredes vanskeligheder i 1942 med at finde ud af, hvem de kunne forhandle med om flåden. De Gaulle var englændernes mand, Weygand var amerikanernes, Darlan havde flådens tillid - og endelig var der Pétain.

Tvivl og splittelse mellem franskmænd i London, dem derhjemme og de, der i kolonierne forsøgte at rejse besætningerne til kamp for de allieredes sag, satte dybe spor hos personellet.

Reaktionen hos den enkelte under de ulykkelige omstændigheder er blot ét af de mange fællestræk i de skæbner, der blev den franske og den danske flådes i Anden Verdenskrig, og som gør bogen særlig interessant for en dansk læser.

Det var først i Det fjerne Østen, da krigen i Europa var slut, at de franske flådestyrker fra Nordafrika og Storbritannien blev genopbygget til en enhed.

(P. W.-T.)

Volker R. Berghahn: Der Tirpitz. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II.

Droste, Düsseldorf 1971.

Værkets ca. 600 sider er baseret på indgående stu-

dier, bl. a. i Reichs-Marine-Amtes arkiver og omhandler den for Tyskland interessante, men skæbnesvangre periode, hvor en tredierangs flåde nåede op til at blive en trussel mod den ellers altdominerende engelske. Det var utvivlsomt en meget medbestemmende faktor i Wilhelm II's overvejelser, før han greb ind i de begivenheder, der førte til 1. verdenskrig.

Carl-Axel Gemzell: Organisation, Conflict and Innovation.

A study of German naval strategic planning, 1888-1940.

Esselte Studium, Lund 1973.

I 1965 udkom af samme forfatter en bog om 2. verdenskrig: »Raeder, Hitler und Skandinavien«. Har man læst eller hørt om dette meget interessante og velgennemarbejdede værk, er man klar over, at den nu udkomne bog er et lødigt bidrag til de sidste hundrede års sømilitære historie. At Skandinavien og Danmark indgår i de tyske strategiske planer i nævnte tidsrum gør, at den bliver nødvendig at benytte ved studiet af dansk sømilitær strategi i samme tidsrum.

Karl Gogg: Österreichs Kriegsmarine 1440-1848.

Bergland Buch, Salzburg 1972.

I omvendt orden er Karl Goggs bøger kommet, idet denne supplerer den tilsvarende om årene 1848-1918.

Den er som den forrige forsynet med et righol-

digt billedmateriale vedrørende specielt skibstyperne i den omhandlede periode og har kun en kortfattet oversigt over de historiske begivenheder.

Mogens Lebech: Københavnske projekter - det København, som aldrig blev.

Stig Vendelkær, Kbh. 1973.

København har gennem århundreder været Søværnets basishavn, og en del af de i bogen omhandlede projekter kan derfor ikke undgå at have interesse for Søværnets historie, således den byplan, som aldrig blev udført i sin helhed, men hvori Nyboder var en integrerende del, Kastellet og Københavns befæstning m. v. På bogens sidste side omtales et forslag til marinemuseum m.v. på Wilders Plads, et projekt, som er i smag med det tilsvarende:

Idéprojekt for »Holmen Centret« - et søhistorisk aktivitets- og bevaringscenter på Nyholm i København.

København 1973.

Det er udgivet af en komité, hvis medlemmer for størstedelen repræsenterer de i projektet omhandlede museer.

Den tanke, at få et maritimt center, repræsenterende såvel søværn som handelsmarine, er umiddelbart tiltalende. Bortset fra, at det er en fordel for besøgende, at museerne bliver samlet i stedet for at ligge i København, Helsingør og Roskilde - Vikingeskibshallen vil dog ikke blive flyttet, men har ikke plads til at udvide med de aktiviteter, der vil komme på tale - så vil det for de studerende være en

yderligere lettelse, hvis et rummeligt bibliotek knyttes til den museale virksomhed.

De historisk værdifulde bygninger på Nyholm vil være en tiltalende ramme, men dels er det tvivlsomt, om Søværnet ønsker at rømme det nordligste areal og samtidig få et forstyrrende moment tæt ind på livet, dels er der i dag mulighed for at få en lettere tilgængelig plads i Københavns havns sydlige del.

Alfred Price: Aircraft versus submarine. The evolution of the anti-submarine aircraft 1912 to 1972. Will. Kimber, London 1973.

Udviklingen fra marineflyets spæde barndom og beskedne indsats under 1' verdenskrigs søkrig er interessant i sig selv.

Man følger med i udviklingen af flytyperne og får samtidig en beskrivelse af enkeltbegivenheder i kampen fly-ubåd, som gør bogen til en underholdende og spændende læsning. Teksten ledsages af et særdeles velvalgt billedmateriale.

Af størst interesse er det afsluttende kapitel, hvor den fortsatte udvikling er ført til dato. Alene det indtryk man får af det enorme, komplicerede apparatur, et fuldt moderne anti-ubåds-fly er forsynet med, giver forståelse af de vanskeligheder, ubådene går i møde, men de helt moderne ubåde kan endnu sikre sig i kraft af, at de nu kan gå dybt, at der formentlig ikke foreløbig er fundet midler til at lokalisere dem der.

J. Teisen.

MEDELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Møde i henhold til lovenes § 32 den 25 oktober 1973

I det 189. forsamlingsår har der været afholdt følgende møder:

26 okt 1972:

I henhold til lovenes § 32.

2 nov 1972:

»Nedbrydende virksomhed« ved KL
U. Schmidt.

16 nov 1972:

»Operativ anvendelse af Draken F 35 og T 33
Silver Star« ved henholdsvis kaptajn A. Hvidt
og major J. H. Castenschiold.

30. nov 1972:

»Rapport fra Enhedskommandoen« ved VA
A. Helms.

14 dec 1972:

1. Afstemning vedrørende prisspørgsmål.
2. Valg af behandlingsudvalg.
3. »Rationaliseringer i Forsvaret« ved afdelingschef S. B. J. Jacobsen.

11 jan 1973:

»Den marinehistoriske forskning og Søværnets museumsforhold« ved cand. mag. H. C. Bjerg.

25 jan 1973:

»Søværnets Frømandskorps« ved OK F. Volke.

8 feb 1973:

»Udenrigspolitisk orientering« ved magister J. Danstrup.

22 feb 1973:

»Forsvarets Forskningstjeneste« ved OK, civilingeniør V. M. Güntelberg.

15 mar 1973:

1. Redegørelse for situationen vedrørende evt. ændring i medlemskriterierne (lovens § 3). Herefter diskussion.
2. »Retningslinjer for minelægning« ved OK P. Garde.

22 mar 1973: 1. Valg af bestyrelse for det 190. forsamlingsår.

2. Valg af bedømmelsesudvalg for 1974.

3. »Den danske kontinentalsokke og dens problematik« ved OK, afdelingschef S. E. M. Thamsborg.

Ved mødet i henhold til lovenes § 32 afholdt den 25 okt 1973 blev følgende udvalg og embedsmænd valgt:

Redaktør af »Tidsskrift for Søværnen«:

Orlogskaptajn S. M. Ditlevsen

Redaktørsuppleant:

Kaptajnløjtnant P. Schriver

Redaktionsudvalg:

Orlogskaptajn H. J. Garde

Orlogskaptajn A. Sørensen

Kaptajnløjtnant A. Nissen

Premierløjtnant S. S. Thostrup

Revisorer:

Kommandørkaptajn H. J. Jørgensen

Orlogskaptajn K. Thygesen

Revisorsuppleant:

Orlogskaptajn J. H. Ahlers

Voldgiftsråd for »Tidsskrift for Søværnen«:

Kontreadmiral J. Petersen

Kommandør O. J. Odder

Det stående udvalg:

Kommandør P. P. Holm

Kommandørkaptajn P. Broberg

Orlogskaptajn P. Kofoed

P. Groos,
kaptajnløjtnant,
formand.

MEDDELELSE VEDRØRENDE INDBINDING

Redaktionen har modtaget forskellige henvendelser vedrørende indbinding af tidsskriftet. For at imødekomme dette ønske kan vi tilbyde en relativt billig indbinding gennem nedennævnte firma.

Tilbuddet gælder en indbinding i helbind med forgyldning, bindet er en såkaldt nigerimitation i en tilsvarende blå farve som tidsskriftet.

Priserne er følgende exclusive forsendelsesomkostninger og inklusive MOMS:

Ved levering til bogbinderen inden 1. februar kr. 35 pr. årgang.

Ved levering efter 1. februar kr. 45 pr. årgang.
Tilbuddet gælder også tidligere årgange.

(red.)

**Kapa Bogbinderiet,
Ejbyvej 137, 2610 Rødovre.
Telefon (01) 70 88 38.**